

O espaço sobrante

O caso dos viadutos



JOÃO FILIPE NUNES ÁVILA

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
Sob a orientação: Dr. Arq. Manuel Joaquim S. Moreno
Faculdade de Comunicação, Arquitectura, Artes e
Tecnologias da Informação
Universidade Lusófona do Porto
Porto, 30 Setembro 2013

O espaço sobrante

O caso dos viadutos



O espaço sobrante

O caso dos viadutos



JOÃO FILIPE NUNES ÁVILA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITECTURA

Sob a orientação: Dr. Arq. Manuel Joaquim Soeiro Moreno

Faculdade de Comunicação, Arquitectura, Artes e Tecnologias da Informação

Porto, 30 Setembro 2013

Agradecimentos

Aos meus irmãos, amigos e colegas, que acompanharam-me ao longo desta caminhada, agradeço a vossa disponibilidade e apoio incondicional; guardo eternamente a vossa amizade.

Aos meus professores, mentores e tutores, obrigado pela dedicação proporcionada ao longo destes anos, pela transmissão do conhecimento e forma de ver a arquitectura; adquirida e louvada.

Acima de tudo, aos meus pais, que com esforço, dedicação e persistência, deram-me a oportunidade que outrora não tiveram, assim como, pela transmissão de valores, que contribuíram para o alcance dos meus objectivos, a nível pessoal e académico.

Resumo

A presente dissertação consiste na reflexão do impacto dos viadutos na malha urbana, demonstrando a potencialidade do espaço sobrance, de recuperação e requalificação como espaço público. Esta reflexão é materializada numa proposta de requalificação urbana e arquitectónica para o baixo do viaduto da Rua Duque de Loulé, no Porto.

Tomando como ponto de partida o Movimento Moderno, desenvolve-se uma reflexão crítica sobre a origem dos espaços sobrance, no sentido de compreender a evolução da arquitectura, das mutações urbanas e o espaço configurado por estes agentes.

A complexidade de definição e intervenção no local leva à necessidade de compreensão do que são os vazios urbanos. A caracterização destes espaços é ampla, podendo estes adquirir diferentes sentidos e formas. O desafio passa, portanto, pelo conhecimento da definição dos espaços sobrance, bem como, pela compreensão de métodos válidos, de actuação no espaço.

Os casos de estudo são a contribuição para o conhecimento e actuação no local, onde surge a proposta, onde procura-se uma intervenção prática, sólida e válida, com sentido de integrar a envolvente próxima, e expandir, consolidadamente, o espaço público da cidade do Porto.

Palavras-Chave: Cidade; Fragmentação; Infra-estruturas; Reintegração; Requalificação; Sobrance; Urbano; Vazios.

Abstract

This dissertation is a reflection on the impact of viaducts and the voids they created in the urban fabric, attempting to demonstrate their potential for the recovery and rehabilitation of public space. This reflection is embodied in a proposal for the urban and architectural renewal of the underlying space of Rua Duque de Loulé's viaduct, in Porto.

Taking as its starting point the Modern Movement, this work develops a critical reflection on the origin of surplus spaces, in order to understand the evolution of architecture, of urban mutations and of the space configured by these agents.

The complexity of defining an onsite intervention creates a need for a proper understanding of urban voids. The characterization of these spaces is vast, and they acquire different meanings and forms. The challenge is, therefore, the knowledge of the definition of surplus spaces, as well as the understanding of valid methods of action in space.

The case studies are a contribution to knowledge and action in the particular place, of the proposal, which seeks to be a practical intervention, solid and valid, to integrate with the nearby surroundings, and expand, consolidated, the public space of Porto.

Key-words: City; Fragmentation Infrastructure, Reintegration, Rehabilitation; Leftover; Urban; Voids.

1 – Introdução	07
2- O espaço sobranete da cidade pós-moderna	
2.1- O processo de formação do espaço sobranete... ..	10
2.2- O conceito de vazío urbano	15
3- Reintegração do viaduto na malha urbana	
Casos de estudo	
3.1 - High Line.....	19
3.2 – A8ernA	28
3.3 – Manguinhos	36
Conclusão Parcial dos casos de estudo	44
4- Estratégia de intervenção sectorial	
Viaduto da Rua Duque de Loulé	
4.1 – Análise	47
4.2 – Projecto	50
Considerações Finais	60
Bibliografia	63
Índice de Imagens.....	68
Anexos.....	71

Introdução

A proposta surge pela motivação de aliar o encantamento perante os espaços fora do alcance do olhar urbanístico, o interesse pela recuperação destes e pelas formas de intervir na cidade, pelas situações sociais e culturais específicas de cada lugar a intervir. Pretende-se recuperar como espaço público, locais actualmente esquecidos e sobranes da cidade contemporânea, tendo a dissertação como tema de desenvolvimento: “O caso dos viadutos”.

Esta dissertação tem como objectivo entender o funcionamento de espaços públicos informais, identificando os fluxos na vida urbana e no desenho da cidade. Critica-se o planeamento urbano dos modernistas, evidenciando o caso dos viadutos. O objectivo principal passa pela demonstração do potencial espacial encontrado nos espaços por baixo dos viadutos, na medida em que estes espaços, em determinados casos, constituem-se como parte integrante da cidade, abandonada, mas essencial na expansão da malha urbana, se reintegrada no espaço público. Pretende-se compreender o planeamento actual e a forma ideal de tornar estes espaços outra vez públicos, de requalificação e desenvolvimento sustentável, ambicionando alcançar benefícios económicos, culturais e sociais, provenientes da requalificação do espaço público. Em suma, pretende-se perceber o que são e como surgem estes espaços residuais nas cidades contemporâneas; reflectir sobre o impacto destes espaços na cidade e as formas de apropriação, num encontro entre a arquitectura e a participação cívica, valorizando este tipo de informalidades.

A marginalização do território encontra-se normalmente associada a uma representação de lugares que apresentam condições de acessibilidade ou infra-estruturação deficitárias, que acumulam actividades ou populações que se viram abandonados pelos investimentos. Sendo a sustentabilidade ambiental, educacional, social e económica, cruciais para a revitalização e requalificação das cidades. A proposta deve encorajar a diversidade de usos, a implementação de atravessamentos pedonais bem como de espaços públicos de lazer, que permitam às pessoas desfrutar do local, encorajando a usufruir e permanecer nos espaços mais assiduamente.

A requalificação urbana e os vazios urbanos são temas muito abrangentes, e como tal, foi necessário restringir o âmbito do trabalho à vertente dos viadutos e dos espaços por baixo destes. Pretende-se compreender as capacidades e potencialidade destes espaços, como dinamizadores culturais, integrantes da população local, na

medida em que podem constituir-se espaços lúdicos, mais concretamente ligados às actividades sociais. Estes espaços podem constituir-se numa peça fundamental na expansão da cidade, na conjugação dos elementos que compõem esta, cozendo a malha urbana outrora rasgada pela construção de infra-estruturas viárias.

A metodologia para o estudo deste tema é composta por levantamento bibliográfico relacionado com o urbanismo, arquitectura e sociologia. O levantamento refere-se a espaços públicos, abertos, que comportam actividades de lazer ou outras, sendo estes espaços resultantes de operações de reestruturação e requalificação urbana onde surjam por baixo de viadutos, analisando-se o impacto que declamaram no local.

A recolha de informação implicou a pesquisa em arquivos e web. Desta pesquisa resultaram peças desenhadas, escritas, imagens e bibliografia. A informação recolhida é sintetizada, sendo direccionada às problemáticas encontradas nos espaços sobranceiros e à fórmula encontrada para resolver esta cicatriz. As imagens ilustram a ideia do projecto e as peças escritas, e desenhadas, descrevem as questões programáticas e funcionais dos projectos seleccionados.

Na selecção de projectos seguiram-se determinados critérios: espaços públicos, abertos; espaços resultantes de operações urbanísticas; espaços por baixo de viadutos. Pretende-se analisar os que englobam actividades diversificadas, ao contrário de algumas situações onde a intervenção remete-se unicamente para a criação de percursos pedonais de atravessamento.

O presente trabalho desenvolve-se em cinco capítulos, onde, no primeiro, releva a motivação de análise e conteúdo desenvolvido para alcançar os objectivos propostos; No capítulo seguinte, aborda-se a evolução e origem dos espaços sobranceiros e as alterações ocorridas nas cidades, bem como, a caracterização do “espaço sobranceiro”. O terceiro capítulo enquadra-se no modelo de planeamento contemporâneo, da necessidade de requalificação do espaço público e da reintegração de infra-estruturas na malha urbana. Através de casos de estudo, salienta-se o potencial do espaço sobranceiro - como contributo cultural, social e económico nas cidades - submetido a processos de requalificação, por baixo do viaduto. O último capítulo refere-se à proposta para o viaduto da Rua Duque de Loulé, no Porto, onde aplicam-se os estudos e conceitos adquiridos.

O espaço sobrante da cidade pós-moderna
O processo de formação do espaço sobrante

O conceito de vazio urbano



O espaço sobranete da cidade pós-moderna

O processo de formação do espaço sobranete

O Movimento Moderno afirmou-se na década de 20 e teve entre os seus principais objectivos o zonamento da cidade. No fundo, esta ideologia ganha mais força após o CIAM de 1933 (Congresso Internacional da Arquitectura Moderna), sendo fortalecida na Carta de Atenas, que consolidava uma série de aspirações comuns às várias modernidades do Movimento Moderno, propondo a sectorização urbana, dividindo funcionalmente a cidade segundo, residência, trabalho, lazer e circulação.

A primeira etapa do modernismo, que ocorre entre a primeira e a segunda guerra mundial, compreende o momento de experimentação, de formulações teóricas, “de destruição e abandono do quarteirão, da rua e até da própria praça; que em seu lugar se propõem as tipologias da torre, da banda e do bloco”¹ pousados em extensas áreas verdes desconectadas da rua. Como resultado tem-se uma “cidade que deixa de se organizar como mistura funcional para se dividir em zonamentos rígidos; e em que se dá a quebra de integração recíproca dos vários elementos morfológicos que constituem a estrutura urbana”².

O período desde o fim da Segunda Guerra Mundial, até aos anos setenta, corresponde à segunda etapa da arquitectura e urbanismo moderno. A necessidade de reconstrução, associado ao desenvolvimento económico, conduz a um processo de crescimento acelerado e à extensão, bem como, à dispersão da cidade, aproveitando-se dos vazios da periferia para construir, na sua maioria, edifícios de habitação, pondo em prática os preceitos da Carta de Atenas

Os maiores problemas do urbanismo moderno, que originam o espaço sobranete, têm como ponto de partida, as novas tipologias construtivas e as novas formas urbanas aliadas ao encanto por edifícios isolados e pelo zonamento da cidade. As novas tipologias construtivas, edifícios em bloco ou em torre desenhados rigorosamente para serem lidos à distância e isolados, autónomos e sem a pressão de integração no meio urbano, definiam e determinavam as formas urbanas; porém, o espaço entre a implementação destas torres ou blocos não era objecto de desenho urbano, não era planeado, na medida em que não era um espaço preciso, não albergava uma função nem

¹ LAMAS, José M.R. Garcia - *Morfologia Urbana e Desenho da cidade*. 3ª edição. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Junho 2004, ISBN: 972-31-0903-4. p.298

² IDEM p.298

aspirava a ser usufruído, e por isso, com o passar do tempo, ele revela-se numa sobra, num espaço residual, um “vazio nocivo no meio dos edifícios”³. O outro grande factor é a obsessão com a “arrumação dos usos”. Esta segregação do espaço e dos usos, segundo sistemas de circulação, habitação, trabalho, equipamentos, lazer, etc.; espalhados pelo território segundo uma lógica própria, resulta na “automatização e independência física dos vários sistemas entre si, ou seja, os vários elementos que estruturam a cidade deixarão de se relacionar espacialmente e formalmente.”⁴ Esta ideologia de cidade moderna, de conjuntos de sistemas autónomos que formam a cidade moderna, “não se encontram numa matriz comum”⁵ e vão contra os aspectos definidores da cidade tradicional.

Existem outros factores que também encontram-se associados ao movimento moderno e que despoletam o processo da formação dos vazios urbanos. Estes devem-se, essencialmente, a três grandes factores que se encontram inter-relacionados: a descentralização industrial, a mobilidade e as políticas que regeneraram o mercado imobiliário.

O apogeu da industrialização, definido pelo aumento da descentralização das instalações industriais do núcleo urbano, surge pela necessidade de novos complexos industriais que dependiam de melhores condições de transporte e mobilidade, a fim de aumentar a produção. Estas mudanças, tanto para a localização da fábrica como das habitações, representam alterações feitas no tecido da cidade e na dispersão da população. A cidade física estendia-se horizontalmente a uma distância cada vez maior do centro da cidade. A deslocação das instalações industriais, a partir do núcleo urbano, causou efeitos posteriores sobre moradores da cidade, mudando a composição urbana das cidades, bem como as suas vivências, onde os centros das cidades passam a acumular terrenos industriais em desuso e edifícios abandonados.

A fim de aumentar a eficiência de produção, as famílias de classe trabalhadora localizavam-se em bairros densos nas proximidades da indústria. Estas instalações amplas exigiam terrenos baratos, encontrados apenas na margem da urbanização. Inúmeras políticas e programas contribuíram para a despovoamento e degradação da paisagem urbana, provocando a emigração em massa da população urbana para as novas vilas e cidades que funcionavam em torno da indústria.

³ LAMAS, José M.R. Garcia - *Morfologia Urbana e Desenho da cidade*. 3ª edição. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Junho 2004, ISBN: 972-31-0903-4. p.394

⁴ IDEM p.303

⁵ IDEM

Um dos grandes problemas da cidade moderna idealizada foi encarar a circulação como condição urbana central, onde o automóvel assume o papel principal, o meio de locomoção primordial. Aliado a esta devoção estavam as novas tecnologias dadas pela revolução industrial; infra-estruturas que permitiam um forte impulso na mobilidade e na expansão da cidade. Além de fornecer as infra-estruturas como meio dos moradores desocuparem o núcleo e migrarem para fora da cidade, o novo sistema viário também alterou drasticamente a paisagem urbana para os moradores que permaneceram. Muitos bairros da cidade foram divididos ou destruídos. A auto-estrada apresenta-se como uma cicatriz na malha urbana que causa um desagradável ruído, pontos de vista obstruídos e congestionamento, fazendo com que diminuam os valores dos imóveis residenciais adjacentes e o espaço intersticial entre a rodovia e os bairros torna-se negligenciado. Com a maior utilização do sistema rodoviário moderno de deslocação, a rua tradicional e as antigas rotas mercantis das cidades pós-industriais, perdem o seu ritmo, o seu domínio económico, sendo obrigadas a adaptar-se aos novos costumes, isto é, o sistema até então existente deixa de funcionar, e por isso, alteram-se os ritmos da cidade, alteram-se as actividades sociais e económicas, como também, a própria imagem da cidade.

Devido ao aumento de automóveis, a cidade teve de adaptar-se e fazer ajustes viários. Estes ajustes originaram bairros e espaços urbanos obstruídos, rasgados pela criação de infra-estruturas viárias, onde o conjunto residencial ou bairro, torna-se desequilibrado e o peão fragilizado, dando assim origem aos espaços sobrantes. A preocupação era criar as melhores condições para as vias automóveis, de assumir a cidade como uma infra-estrutura determinante no desenho e expansão da cidade, de atravessar os seus limites, sempre acompanhada pelo automóvel. A flexibilidade destas redes viárias deu origem à dispersão urbana, distanciando o convívio e a relação com a cidade, obrigando as actividades urbanas a adaptar-se a estas, no modo de circulação e de vivência na cidade. Considera-se que o carácter mutante da paisagem urbana mais perpetuado foi o movimento dos residentes para o exterior, resultando na expansão do vazio urbano.

“Simultaneamente, arquitectos, sociólogos, outros profissionais, e a população em geral constataavam a pobreza espacial, funcional e qualitativa das periferias organizadas pelo urbanismo operacional, sempre pouco criativo, e descobriam o desperdício do território e da paisagem e do seu potencial para fazer cidade”⁶. É neste contexto que, nos

⁶ LAMAS, José M.R. Garcia - *Morfologia Urbana e Desenho da cidade*. 3ª edição. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Junho 2004, ISBN: 972-31-0903-4 p.386

anos sessenta, surgem diferentes gerações de arquitectos, historiadores, sociólogos e críticos, tais como os Team X, Henri Lefebvre, Jane Jacobs ou Christopher Alexander⁷, que têm como objectivo combater a ideia de cidade funcionalista segregada, voltando as suas atenções para as problemáticas do urbanismo bem como a conexão de funções.

Os Team X surgem, durante o X CIAM, como contestação e crítica aos princípios da Carta de Atenas, promovendo o debate do conhecimento, da diversidade de abordagens e visões como método de arquitectar, procurando estabelecer uma nova atitude humanista aliada ao progresso e à tecnologia, sem se prenderem a padrões universais. No princípio da sua actividade como equipa, e ainda antes de serem conhecidos por Team X, surge o manifesto Doorn (1954). Conscientes do progressivo esquecimento das soluções tradicionais, das relações sociais e do próprio tecido da cidade, estes assumem que a metodologia de projectar deve passar, acima de tudo, por analisar a particularidade do local. Como crítica às quatro funções da Carta de Atenas são propostas quatro escalas: a casa, a rua, o bairro e a cidade, onde as relações humanas assumem o papel principal. A reflexão parte de uma escala menor, das relações entre a casa e a rua, onde o residente é o centro das práticas sociais e culturais, das questões espaciais que lhe permitem a apropriação, e assim, da vivência do espaço público.

Henri Lefebvre condensa, num artigo publicado na revista *L'Architecture d'Aujourd'Hui*⁸, uma comparação entre a cidade tradicional e o resultado do urbanismo moderno, onde defende a rua tradicional como espaço social, de circulação, de troca e encontro, em contraposição com o diálogo entre o espaço contemporâneo e as práticas sociais, demonstrando que estas práticas não conseguem processar-se no espaço.

A crítica violenta ao Movimento Moderno que a jornalista Jane Jacobs condensa no seu livro “A Morte e Vida das Grandes Cidades Americanas”, nos anos sessenta, colabora com o fim da mentalidade do urbanismo moderno, bem como das suas directrizes. Jacobs “demonstra que a pseudociência da construção das cidades se baseia sobre dados políticos, abstractos, não demonstráveis e cuja aplicação traduzida pela supressão da rua tradicional, bordejada de habitações, lojas, bares e restaurantes,

⁷ Os Team X, Lefebvre, Jacobs e Alexander são aqui referidos, pois, para além de terem sido determinantes na época, na crítica a determinadas ideologias do Movimento Moderno, também demonstram ideias defendidas nesta dissertação; a importância da rua e do espaço público como trocas sociais e económicas; os problemas causados pela segregação e expansão da cidade moderna.

⁸ LEFEBVRE, Henri – Plaidoyer Pour la Ville. In *L'Architecture d'Aujourd'Hui*, nº109, 1966

produz nefastas consequências para os habitantes”⁹. Para Jacobs, o bom funcionamento das grandes cidades depende da mistura de funções. A jornalista e crítica, não tem o propósito de propor uma solução da cidade moderna nem de afirmar como seria a cidade ideal, mas sim de criticar, de apontar para os erros do urbanismo moderno.

Tal como Jacobs, segundo Lamas, Christopher Alexander também não apresentou nenhum sistema concreto de como se deveria organizar a cidade, mas, o seu artigo “*A City is not a Tree*”¹⁰ contribuiu imenso para o urbanismo, bem como para a crítica do funcionalismo e da cidade moderna. Neste artigo, Christopher distingue as cidades naturais e artificiais: a natural que resulta dum processo de evolução lento, enquanto a artificial, que resultado de um planeamento, demonstrando os problemas da sectorização da cidade moderna e os factores sociais aliados a este.

Dadas as críticas, discussões e congressos realizados, desenrolam-se novas linhas de acção de modo a combater o impacto negativo que as acções dos arquitectos e urbanistas modernos tiveram na cidade. Estas linhas passam essencialmente por recuperar as “relações morfológicas que haviam caracterizado a cidade tradicional”¹¹, na recuperação da sua “integridade física, funcional e social”¹², pela mistura de funções, a partir da revisão das redes viárias como a densificação da edificação, alertando para que a cidade não seja demasiado planificada e que esta deve focalizar-se mais nos seus limites.

É sabido que os efeitos da mobilidade deram a possibilidade de criar e gerar conexões outrora difíceis, quebrando fronteiras, permitindo trocas sociais, culturais e económicas, mas, no entanto, seccionou a cidade, obstruiu e fragmentou o espaço, retirou o papel do transeunte, contribuindo para novas vivências, novas morfologias e, sobretudo, maior isolamento entre cidadãos. Nesta dissertação, a principal preocupação passa por evitar os efeitos prejudiciais originados pelas infra-estruturas viárias, de eliminar os espaços obsoletos, de preservar a identidade, de integrar a infra-estrutura no espaço público e assim requalificar a paisagem construída. Considera-se essencial que a rua e os caminhos pedestres surjam de novo vividos, que incentivem a convivência e a vivência das pessoas, que sejam presentes; no fundo, trata-se de humanizar o espaço público e a cidade

⁹ LAMAS, José M.R. Garcia - *Morfologia Urbana e Desenho da cidade*. 3ª edição. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Junho 2004, ISBN: 972-31-0903-4. p.393

¹⁰ ALEXANDER, Christopher – *A City is not a Tree*. *Design*, Nº 206, Fevereiro 1966, p. 46-55

¹¹ LAMAS, José M.R. Garcia - *Morfologia Urbana e Desenho da cidade*. 3ª edição. Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Junho 2004, ISBN: 972-31-0903-4 p.390

¹² IDEM

O espaço sobrante da cidade pós-moderna
O processo de formação do espaço sobran

O conceito de vazio urbano



O espaço sobranete da cidade pós-moderna

O conceito de vazio urbano

Existem vários termos utilizados nos estudos recentes destes vazios - friches urbaines, terrain vague, wastelands, derelict lands, tierras vacantes- estes apresentam as diferentes possibilidades de compreensão deste fenómeno, no entanto denomina-se, aqui, por vazios urbanos, de forma a obter uma compreensão comum acerca dos aspectos que constitui estes espaços.

Ignasi de Solà-Morales dedica-se ao estudo e crítica destes fenómenos urbanos contemporâneos, das configurações nos espaços caracterizados pela ausência, acompanhado por uma sensibilidade distinta sobre a visão destes vazios urbanos das grandes cidades. A consideração de Solà-Morales para com estes espaços foi dada a partir da visão e percepção dos fotógrafos, dos anos 70, para a presença estética dos espaços e a forma como visualizavam a cidade através da fotografia. A compreensão que temos dos objectos através da imagem mediatizada, é “uma percepção reelaborada pelo olho e pela técnica fotográfica”¹³, e o mesmo sucede com a cidade. É através destas imagens, do contacto directo, de experiências pessoais adquiridas que “somos capazes de receber indícios, impulsos físicos que dirigem, numa determinada direcção, a construção de um Imaginário que estabelecemos”¹⁴.

Em francês, *terrain*, tem um carácter de uma porção de solo urbano, extenso, com limites precisos e a possibilidade de ser edificável, no entanto, também poderá ter limites indefinidos, contudo, e em ambos os casos, apresenta-se como um espaço expectante e de elevadas potencialidades de aproveitamento; já a palavra *vague*, tem um sentido de vago, de vazio, liberto de alguma função ou actividade. Resumindo, *terrain vague* encara-se como uma fracção de terreno expectante, que foi sujeito a mutações ao longo do tempo, mas que apresenta potencialidades como espaço urbano, ou seja, “vazio, (...) como ausência mas também como promessa, como encontro, como espaço do possível”¹⁵.

Os vazios urbanos caracterizam-se por serem lugares desligados das actividades, dos circuitos económicos da cidade, esquecidos, parados no tempo, presos à memória do passado. Iminentemente estes espaços tornam-se obsoletos, convertendo-se em

¹³ SOLÀ-MORALES, Ignasi. *Territorios*. Gustavo Gili.2002, p.183

¹⁴ IDEM p.124

¹⁵ IDEM p.187

locais inseguros e improdutivos, onde o seu único rendimento é a imagem negativa que oferece à cidade. Este mostra-se como um terreno por explorar, que não deu resposta a qualquer procedimento, no tempo e no espaço, mas apresenta um potencial valioso que é a memória; a memória de que algo aconteceu num determinado espaço, a partir de matérias encontradas neste, que conta a história de uma paisagem gerada ao longo do tempo. Este é, portanto, um paradoxo, pois por um lado temos uma mensagem negativa do espaço, impreciso, indeterminado e incerto, mas por outro lado ele é cheio de potencialidades e expectativas.

Assim, *terrain vague* é também o encontro entre o passado e o presente, da identidade e a memória local. *Terrain Vague* permite uma observação positiva e estimulante, desperta um interesse na reinterpretação do local e da cidade, na elevação dos conceitos de diversidade e descontinuidade urbana como fundamentais no processo gerador e funcional, que tem vindo a formar a cidade, sobre estas situações urbanísticas, em que geralmente, numa primeira observação, são tomadas como negativas e problemáticas

Para melhor entender os vazios urbanos é importante saber como classifica-los, diferenciando as características que cada vazio pode possuir. Esta caracterização, dada por Andrea Rojas¹⁶, demonstra que cada vazio urbano representa a sua própria ruptura no tecido urbano, definindo estes vazios por geográfico, funcional e fenomenológico.

O vazio geográfico representa-se por uma ruptura no terreno, devido às características topográficas naturais, tais como, rios, vales, colinas, entre outros elementos que conformam a topografia, estes tendem a condicionar a construção. Este vazio representa uma quebra nas condições urbanas. Em contraste com o ambiente urbano, estes vazios destacam-se pela capacidade de sustentar consistentemente a vegetação e outras formas de vida selvagem. Essas áreas são muitas vezes vistas como uma "fuga" da cidade, utilizadas como recreio, relacionado com a natureza, e apesar de não possuírem características urbanas, o vazio geográfico não é livre da actividade humana.

Os vazios funcionais remetem-se essencialmente para os anos 90, aquando as indústrias abandonam o núcleo das cidades e rumam para a periferia. Com o passar do tempo, com esta alteração de usos, as cidades deparam-se com um declínio da densidade humana e económica. As cidades caem em desuso, tornam-se como cidades

¹⁶ ROJAS, ANDREA. "Urban Voids in Medium Size Chilean Cities." *Vague Terrain: Digital Art / Culture / Technology*, <http://www.vagueterrain.net/journal13/andrea-rojas/01>

fantasmas, amontoadas por edifícios abandonados, a que denominam por armazéns, e por edifícios despidos de vida e manutenção, que oferecerem-se à marginalização.

Os vazios fenomenológicos são vazios originados por catástrofes naturais que destroem a cidade a partir de um evento individual. Este é caracterizado por um espaço construído pelo próprio fenómeno, pelo contexto e história, sem o domínio da funcionalidade urbana e das suas mutações.

Estes três tipos de vazios representam uma ausência, distinta, da condição humana, no entanto, este cenário tende a alterar, pois começa-se a compreender as condições e características que definem estes vazios, começa-se a experimentar a união destes e a dar “forma” a estes vazios. Sendo a construção difícil, nos vazios geográficos, e a sustentabilidade ambiental importantíssima para a cidade, assiste-se ao aumento de projectos para estes vazios, essencialmente como espaço de lazer, onde as zonas pavimentadas são cuidadosamente determinadas, bem como, condicionadas.

Esta dissertação centra-se no vazio funcional, onde encontra-se, muitas vezes, associado ao geográfico. Este vazio, a que refere-se a presente dissertação, cresceu acompanhado pela descentralização industrial, tendo criado “raízes” e tornado numa paisagem aceite pela comunidade, dentro do ambiente urbano. Os vazios urbanos podem ter diversas características, tamanhos e formas. Na cidade pós-industrial, os vazios urbanos não têm limites, sendo que cada vazio tem o seu próprio carácter, que é uma reflexão, sobre a história e o contexto local. Assiste-se a um amontoamento de espaços não utilizados nem reclamados, edifícios em estado ruína, terrenos baldios, espaços de transição negligenciados e estacionamento por baixo de gigantes infra-estruturas que contribuem para a composição da má imagem da cidade. O espaço sobranete surge como a oportunidade de rescrever e interpretar a história dum local, ou mesmo, de dar um final à história, de um sítio inacabado. Esta é uma necessidade da cidade, de requalificar e potencializar os espaços sobranetes e, se isso não se suceder, a cidade arrisca-se a entrar num declínio social e económico, a assistir à marginalização do território e posteriormente, à fuga dos residentes, que são, também, a vida e base do sistema económico da cidade.

Reintegração do viaduto na malha urbana

High Line

A8ernA

Manguinhos

Conclusão Parcial dos casos de estudo



Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de estudo

High Line | New York| James Corner Field Operations & Diller Scofidio + Renfro

O projecto High Line de New York transforma uma ruína pós-industrial abandonada e esquecida nos limites de Manhattan, num espaço público longo e próspero. O projecto foi amplamente organizado e financiado pela cidade de New York e pelos “Amigos do High Line”. Os “Amigos do High Line” são um grupo sem fins lucrativos, dedicados à preservação e reutilização da estrutura histórica do High Line.

Field Operations, um atelier de arquitectura paisagista, liderado por James Corner, trabalha no projecto em estreita colaboração com o conceituado atelier de arquitectura Diller Scofidio + Renfro. Vencedores do concurso da High Line 2004, foram seleccionados para administrar todos os aspectos do projecto. O primeiro segmento da High Line foi inaugurado em 2009.



6- Imagem Satélite da High Line

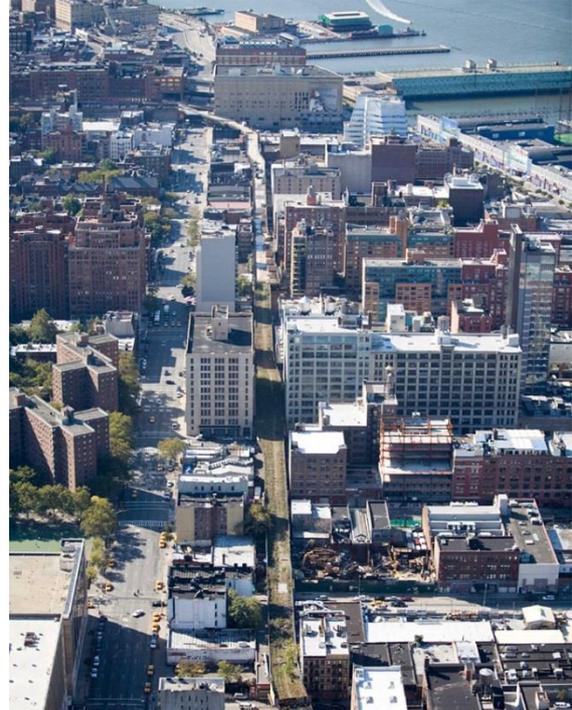
Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de estudo

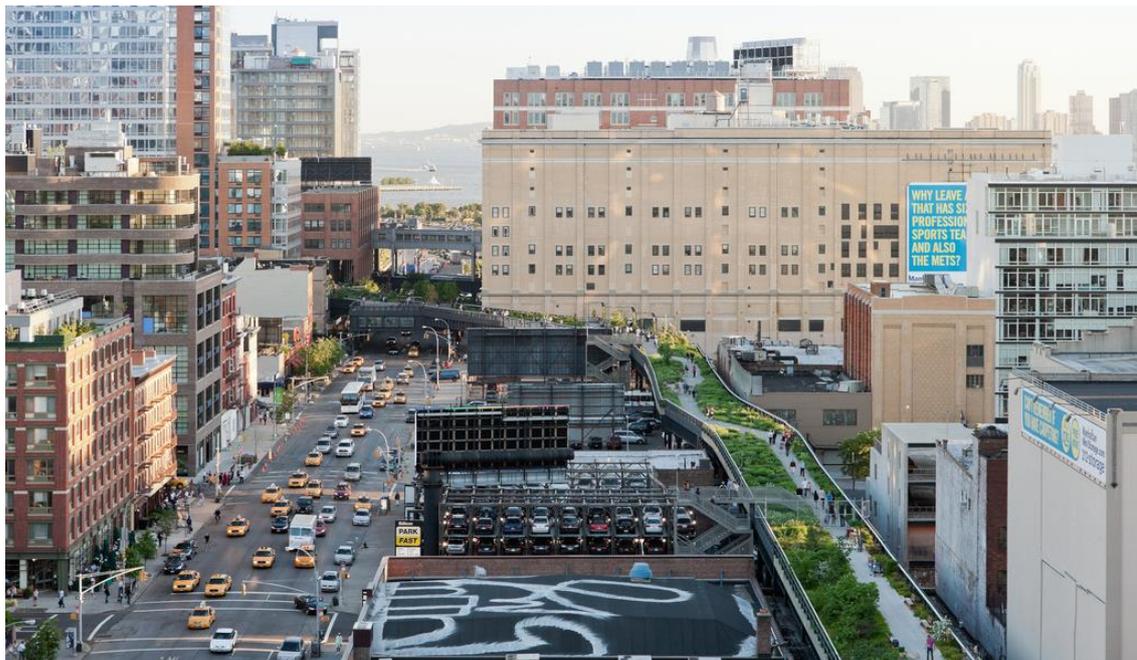
High Line | New York| James Corner Field Operations & Diller Scofidio + Renfro



7- Imagem aérea da High Line



8- Imagem aérea Chelsea, High Line



9 – Percorso linear

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

High Line | New York | James Corner Field Operation & Diller Scofidio + Renfro |

A High Line é um antigo caminho-de-ferro, histórico, pós-industrial, com uma extensão de 1,5 quilómetros, elevado ao longo de vinte e dois quarteirões da zona Oeste de Manhattan. Este viaduto liga a rede ferroviária aos mercados e instalações industriais, atravessando vários edifícios, desde o distrito de Meatpacking até à estação ferroviária ao lado do rio Hudson. Este caminho-de-ferro foi construído com fim a descongestionar o trânsito e aliviar o ambiente urbano que por baixo passava, em Manhattan. Com as alterações de produção e circulação de mercadorias, da sociedade pós-industrial, esta linha de comboio elevada, de uso privado, foi desactivada e cedeu às forças da natureza. A característica mais visível desta estrutura passou a ser a natureza que cobre toda a sua plataforma elevada, onde, mesmo abaixo, os moradores e visitantes da cidade poderiam ver as árvores que brotavam e a vegetação que superou as guardas laterais.

O projecto High Line transforma este caminho-de-ferro, elevado, num parque público linear, que envolve o pedestre através de inúmeros programas de lazer. Segundo James Corner, o projecto foi "inspirado pela melancólica e indisciplinada beleza dessa ruína pós industrial"¹⁷ tendo descoberto a beleza da High Line, onde a "natureza envolveu o que um dia fora uma peça vital da infra-estrutura urbana "¹⁸. Através do conceito de "agri-tectura"¹⁹, a estratégia de design passou por "combinar materiais orgânicos de construção numa mistura de proporções que acomoda a natureza, o cultivo, o íntimo e o social "²⁰. Assim, o projecto amplia os limites da urbanidade, promovendo a interacção de componentes urbanos e vegetais, através do uso de uma nova placa de betão pré-moldado – "as placas são individuais, com juntas abertas e extremidades afuniladas, que incentivam o surgimento da vegetação selvagem"²¹ - que compõem e interliga o pavimento com o sistema de plantação, permitindo assim uma transição suave, bem como, uma relação harmoniosa entre estes dois elementos. As placas diminuem gradualmente, penetram nas camadas de plantação e formam um "tapete penteado ricamente integrado ao invés de vias segregadas e áreas de plantação"²².

¹⁷ FRIENDS OF THE HIGH LINE. (org.). *Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street*. New York: Finlay Printing, LLC., 2008, p. 31. (tradução do autor)

¹⁸ IDEM

¹⁹ Termo utilizado pela equipa para designar a junção entre agricultura e arquitectura

²⁰ <http://www.dsrny.com/>

²¹ IDEM

²² <http://www.dsrny.com/>

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de estudo

High Line | New York| James Corner Field Operations & Diller Scofidio + Renfro



10- Antigo comboio na High Line



11- High Line em pós funcionamento



12- High Line requalificada

De acordo com Diller Scofidio + Renfro, "O novo parque interpreta sua herança"²³. Mantiveram-se os trilhos originais - a estrutura foi remodelada e retornou ao seu local de origem, como conjunto da área de plantação - e as comunidades de plantas são baseadas na paisagem natural da High Line. Foram também introduzidas novas espécies no projecto para garantir que a vegetação represente uma mistura de "selvagem, nativo, resilientes, paisagens e de baixa manutenção, com grande diversidade e resistentes às mudanças sazonais"²⁴. Outra característica importante do projecto diz respeito aos materiais empregues na execução do High Line Park, onde todos eles, desde as placas de betão do piso até a madeira – ipê - foram seleccionados em função dos seus ciclos de vida, pois são materiais que garantem longevidade.

A High Line oferece aos seus usuários vários elementos programáticos e conexões com a actividade urbana, existente abaixo do viaduto. O projecto representa uma rede íntima de percursos, praças, jardins, exposições de arte, áreas de estar e de contemplação. O projecto também oferece inúmeras oportunidades para o usuário interagir visualmente e fisicamente com a paisagem urbana abaixo. Exemplo disso é a praça da 10th Avenue, que possui uma janela, grande, voltada para a rua, oferecendo aos visitantes a possibilidade de interagir com a actividade urbana. Dos espaços sob o controlo público, a maioria são cruzamentos de ruas, e portanto, são pontualizados por passagens destinadas ao público, para aceder à plataforma elevada da High Line, de forma a garantir uma melhor comunicação entre o viaduto e a rua, como também, de proporcionar um ambiente seguro, cómodo e agradável para o transeunte.

Visto que muitos dos espaços encontrados por baixo do High Line são de propriedade privada, são propostos a apresentação de planos económicos viáveis, aos proprietários adjacentes, de forma a incentiva-los a promover programas e usos sob a High Line, com o objectivo de criar um ambiente acolhedor, bem como, servir as necessidades da comunidade. A estes espaços incluem-se também os usos actuais de produção: mercados, programas de artes, entre outras oportunidades comerciais. A programação e usos servem a comunidade envolvente, onde a High Line respeita a permanência e colabora na promoção dos usos locais, de instalações, de transportes, armazéns, de indústrias históricas, de mercados que existem por baixo como ao redor do viaduto.

²³ IDEM

²⁴ IDEM

De repente, aquilo que era considerado um incómodo na cidade tornou-se numa atracção, num espaço público de elevado interesse, que baseia-se no contexto da própria actividade urbana bem como nas componentes históricas do local. Assim, não só foi redesenhada a cidade, como também, o viaduto aproximou-se da população, bem como do transeunte, oferecendo uma diversidade de usos e lazer. Depara-se ser extremamente importante o respeito e preservação da imagem, historia, memória e identidade do património edificado – um antigo caminho-de-ferro elevado que sucumbiu no tempo e cedeu à natureza que lá floresceu – como forma de integração na cidade, bem como, de relação com a comunidade envolvente. Deste projecto retira-se a sensibilidade para com o local, para com as relações entre o transeunte e os determinados locais programáticos, distribuídos por todo o percurso da High Line, da relação com a cidade - a vida, a actividade urbana e os seus edifícios - entrelaçada com a harmonia da natureza “espontânea” que envolveu este caminho-de-ferro antigo, bem como da sua memória, que nos transporta no tempo e no espaço, colaborando na relação com o património construído.

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de estudo

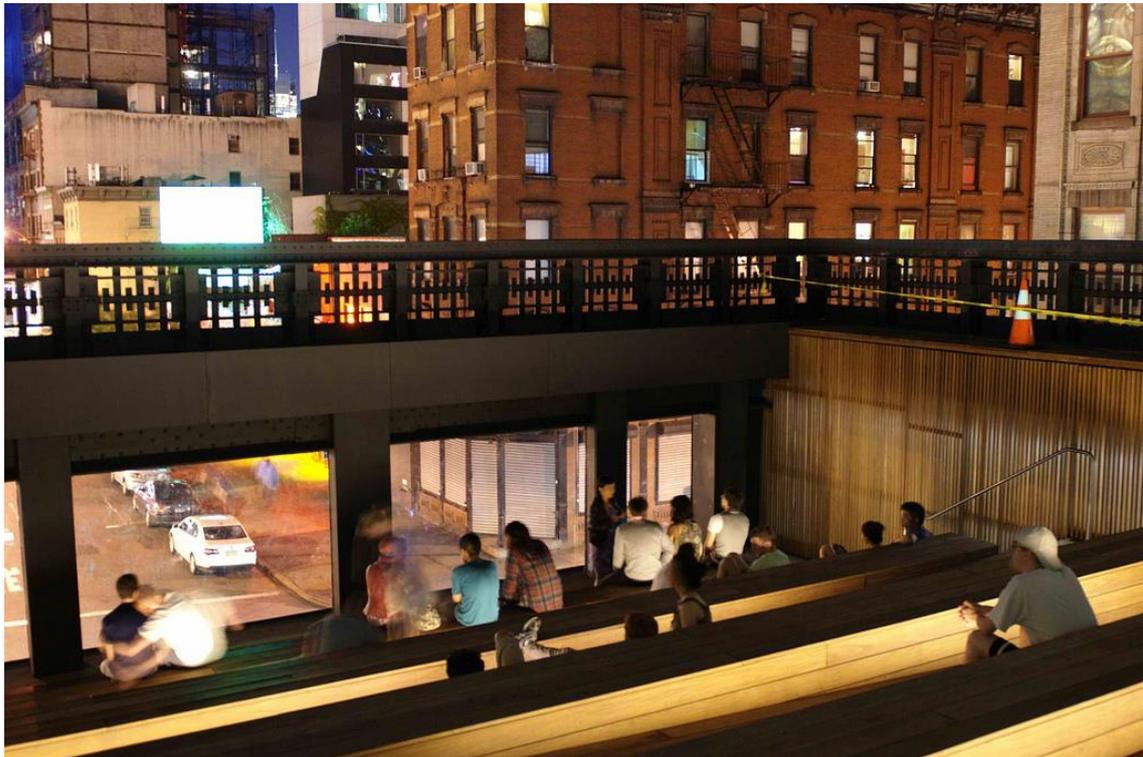
High Line | New York| James Corner Field Operations & Diller Scofidio + Renfro



13- Imagem aérea da 10 Avenue Square



14- 10 Avenue Square vista da rua



15- 10 Avenue Square

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de estudo

High Line | New York| James Corner Field Operations & Diller Scofidio + Renfro



16- Espaço de contemplação



17- Espaço expositivo e de lazer

Reintegração do viaduto na malha urbana

High Line

A8ernA

Manguinhos

Conclusão Parcial dos casos de estudo



Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

A8ernA | Koog aan de Zaan | JNL Architects

Koog aan de Zaan é uma vila situada numa província no norte da Holanda, Zaanstad, e que faz parte da área metropolitana de Amesterdão. No final da década de setenta, a região de 136.000 habitantes e de forte tradição industrial, viu-se cortada em duas pela construção de uma nova auto-estrada, a A8, que rompia o tecido urbano de forma abrupta; a igreja ficou para um lado e a Câmara Municipal para o outro. Além do corte no território, o espaço sobrance em baixo do viaduto revelou-se um verdadeiro resíduo urbano, sem perder, no entanto, o seu potencial de voltar a unificar a vila.

Estimulado pelo potencial destas zonas baldias e obsoletas da malha urbana, no sentido de atribuir a importância necessária ao espaço público, surge, em 2000, o concurso para o Prémio Europeu do Espaço Público Urbano, que destaca, bianualmente, projectos de conservação e requalificação da cidade. Um dos projectos vencedores foi exactamente o A8ernA dos NL Architects que, pegando no enorme vazio causado pela infra-estrutura viária, actuou segundo um jogo de usos mistos, de necessidades e interesses da população vizinha, em transformar aquele espaço baldio no ponto focal, no centro do acontecimento urbano da vila.

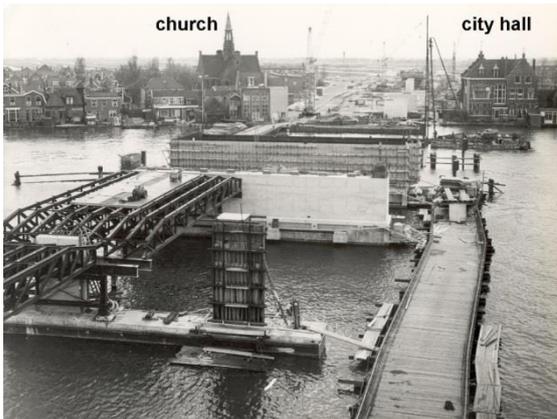


19- Imagem satélite da A8ernA

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

A8ernA | Koog aan de Zaan | JNL Architects



20- Segregação entre a Igreja e a Câmara



21- Viaduto em construção



22- Baixo do viaduto em 2005

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

A8ernA | Koog aan de Zaan |NL Architects |Projecto

Após trinta anos de abandono, o viaduto deparou-se com uma mudança de atitude, ao estimular os novos usos da vida urbana para uma intervenção optimista, baseada nos desejos e sugestões dos moradores, que aspiravam por um lugar central de uso misto, em contraste com o típico baldio e periférico espaço de estacionamento. Foi então com base nessas opiniões da comunidade que se formou o documento “A8ernA”, que juntava o relato das demandas e necessidades do local, assim como veio dar nome à intervenção.

As propostas vão desde lojas de flores e peixe, supermercado, estacionamento para 120 carros, parque e galeria de *graffiti*, sendo que a planta foi desenvolvida segundo uma colaboração entre o governo local e a população. O projecto adicionou à galeria, uma rampa de *skate*, campo de futebol, basquetebol, e ainda um pátio coberto e uma paragem de autocarro, para dar resposta a duas ruas transversais que atravessam a infra-estrutura. O programa termina com uma plataforma panorâmica que permite uma vista sobre o rio e um pequeno porto. A construção densa ao longo das margens dos rios impede a interacção do público com o Rio Zaan, e portanto, é introduzido este mini porto, escavado da terra por baixo do viaduto, que projecta reflexos animados para o “tecto” como permite aproximar a comunidade ao rio, desenvolver actividades e contemplar a vista.

A vegetação redundante foi retirada da praça em frente à Igreja, tornando-se num espaço muito mais aberto, livre, atraente e utilizável, oferecendo a possibilidade de realizarem-se mercados e feiras no local, tornando-se um ponto de encontro animado. A empresa, de Design e engenharia Carve, desenvolveu o parque de skate, complexo, que apresenta-se como uma bacia escavada por baixo do viaduto. Este é construído a partir de blocos de poliestireno que são cortados pelo cortador de espuma, controlado por computador, e pulverizado com betão. Esta tecnologia, relativamente nova, permite uma incrível liberdade no design. O supermercado proposto é revestido em painéis ondulados em chapa de aço corrugado, onde a sua “ondulação” contínua, permite uma estabilidade extra e desvanece a prática de *graffiti* no local.

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

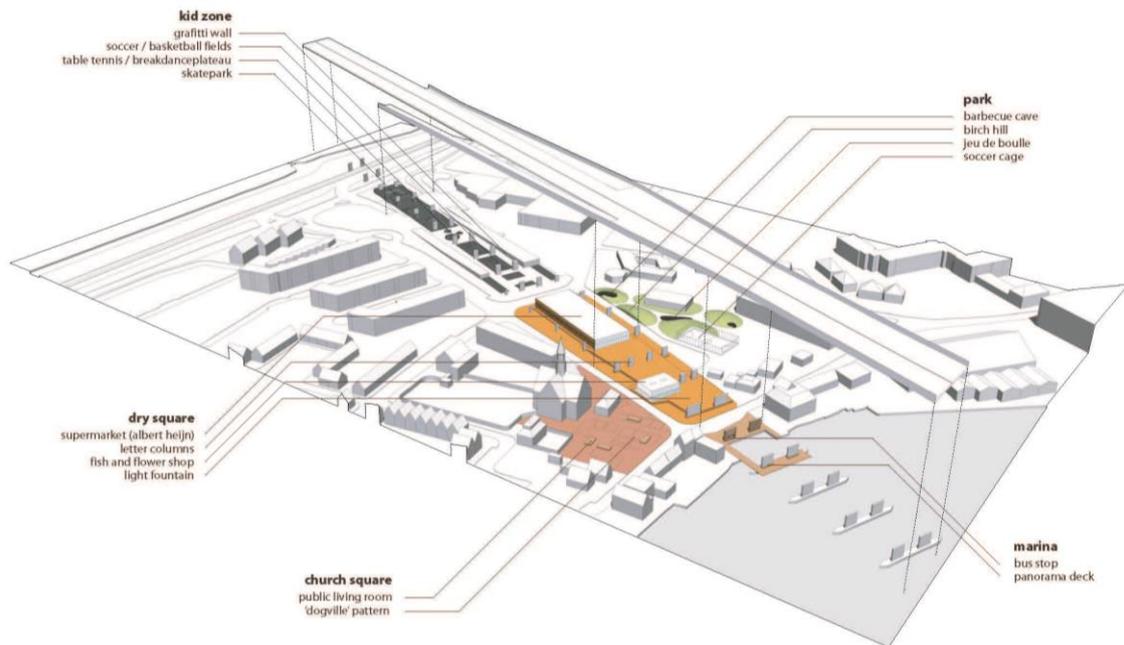
A8ernA | Koog aan de Zaan | JNL Architects



23- Viaduto antes da requalificação



24- Viaduto pós requalificação



25- Axonometria do programa da A8ernA

O viaduto oferece a oportunidade de reintegração com a aldeia, tornando o baixo do viaduto o centro de actividade social. Deste modo, ao saber aproveitar as potencialidades do espaço residual, a auto-estrada elevada permite uma nova integração com a malha da vila, mostrando que para activar este tipo de espaços é necessário desenvolver uma mistura de usos que assegurem a actividade local.

Este projecto demonstra a possibilidade de reverter os preconceitos acerca das discontinuidades infra-estruturais, bem como, do entendimento destes espaços como inseguros ou impróprios enquanto espaço público. Uma infra-estrutura não deve ser entendida como um limite, como um muro ou a marcação de uma fronteira, mas sim, um espaço de transição, de paragem ou encontro. Esta permeabilidade faz do espaço público um espaço contínuo, comunicativo, criando inter-relações com a envolvente; traz novas vivências, comodidade e segurança ao transeunte. Este projecto também demonstra que a formalidade não é a base de um espaço público de sucesso, até porque, sendo Koog aan de Zaan uma vila residencial, com forte tradição industrial, considera-se que a formalidade está para além das suas prioridades, das necessidades e desejos da comunidade local. Assim, aproveitando o baixo do viaduto e antigo parque de estacionamento, conseguiu-se um espaço público, de diálogo entre a envolvente, promovendo o encontro entre as diferentes classes sociais e etárias, através de ocupações e práticas informais.

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

A8ernA | Koog aan de Zaan | JNL Architects



26- Estacionamento do baixo do viaduto



27- Recuperação do baixo do viaduto



28- Pequeno porto

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

A8ernA | Koog aan de Zaan | JNL Architects



29- Skate Park



30- Espaço de reunião



31- Praça da Igreja

Reintegração do viaduto na malha urbana

High Line

A8ernA

Manguinhos

Conclusão Parcial dos casos de estudo



Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

PAC Manguinhos | Complexo de Manguinhos, Rio de Janeiro |Projecto

O projecto para a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano e Social, para o complexo de Manguinhos, surgiu a partir de iniciativas do Governo da cidade do Rio de Janeiro, segundo as directrizes do programa PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) – integração urbana, regularização fundiária e inclusão social.

A partir dos anos 80, o local ressentia-se a nível económico e social. Com a desindustrialização, as fábricas até então existentes em Manguinhos, migram para outros locais, deixando para trás edifícios e amplos espaços de ninguém; estes vazios, com o passar do tempo, foram vandalizados, e utilizados segundo práticas ilegais, causando uma maior insegurança no local. Um dos grandes problemas do local está ligado aos altos níveis de violência, crime, de disputa territorial entre gangues, representando, em larga escala, os problemas sociais. A criminalidade, o medo e a morte, atingem níveis tão altos que a sua artéria principal, a avenida Leopoldo Bulhões, é denominada por “Avenida da Morte”, e ao local onde se implementa este projecto era chamado “Faixa de Gaza”.

O complexo de Manguinhos é composto por dez comunidades (favelas) com uma população de vinte e oito mil habitantes, inseridos em cerca de quatrocentos hectares, sendo a área de intervenção de mil e quatrocentos hectares. O projecto insere-se a Norte da cidade e cruza os principais pontos de acesso à cidade do Rio de Janeiro. Este é intersectado por uma via rápida, um rio e um caminho-de-ferro, que funciona como uma barreira, sectorizando o espaço.



33- Imagem satélite da linha ferroviária

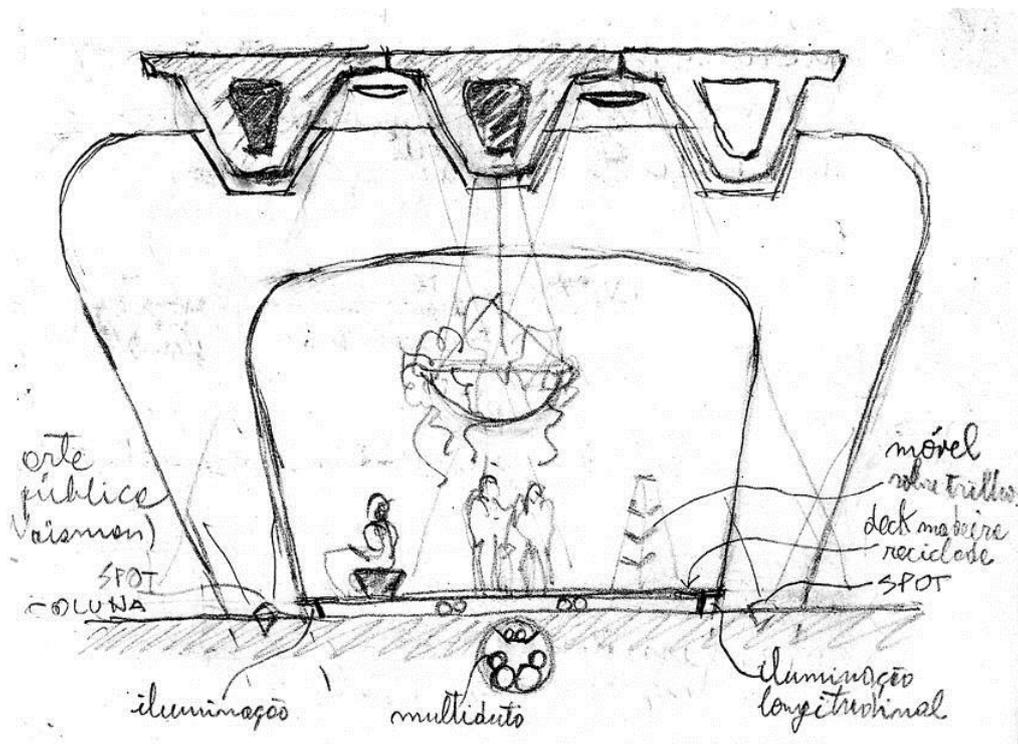
Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

PAC Manguinhos | Complexo de Manguinhos, Rio de Janeiro | Projecto



34- Imagem aérea da antiga linha férrea



35- Esquiza da "Rambla"

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

PAC Manguinhos | Complexo de Manguinhos, Rio de Janeiro |Projecto

O projecto “PAC Manguinhos” incorpora os quatro pontos fundamentais do programa nacional de urbanização de favelas: a integração urbana, regularização fundiária, inclusão social e meio ambiente. As principais linhas de acção da intervenção passam por acabar com a segregação da cidade, imposta pela linha ferroviária, terminando com as áreas isoladas. Assim, era necessário melhorar a conectividade de toda estrutura urbana, articulando através de lógicas heterogéneas, respeitando a história de cada lugar. Dados os problemas sociais, era imperativo que o espaço fosse acessível, bem como usufruído por todas as classes sociais, procurando a participação da comunidade. Todas estas medidas têm como objectivo a renovação da imagem da cidade.

O Plano de Desenvolvimento Urbano e Social parte da definição dos limites da área de intervenção, da análise da sua complexidade geográfica, topográfica, infra-estrutural e dos aspectos sociais; da definição de usos e práticas sociais informais, definindo normas de inclusão dos bairros adjacentes, bem como de acessibilidade e reorganização das centralidades.

Além do plano de desenvolvimento global, desenvolve-se, em particular, como um caso exemplar, a avenida Leopoldo Bulhões, o sector mais conflituoso, onde a linha-de-ferro sectorizou o espaço. A Rambla, como é denominada, encontra-se por baixo da linha-de-ferro elevada, e é projectada para unir o centro cívico com a nova estação de transportes. Esta constitui a nova e forte imagem do local, na escala da cidade, representando a materialização de um novo tipo de espaço público no local, conectivo e multifuncional. O elemento principal da proposta é o próprio espaço público, linear, onde as pessoas podem circular livremente. A via pedonal, que se desenvolve ao longo da avenida, acompanhada por elementos vegetais, contém uma estação de transportes, acessível durante vinte e quatro horas, e uma grande diversidade de comércio. Isto permite um espaço público integrado, um espaço com uma diversidade de elementos inter-relacionados que trazem a actividade urbana para o sector mais problemático do local, transformando este local, que apresentava-se como uma cicatriz divisória, num conector social.

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

PAC Manguinhos | Complexo de Manguinhos, Rio de Janeiro |Projecto



36- Imagem virtual da “Rambla”



37- Imagem virtual do plano de requalificação

Este espaço público linear é também pensado como um conector das zonas residenciais. Os programas estruturantes do projecto foram cuidadosamente definidos para atender as diferentes faixas etárias do público, de forma a actuar como um articulador social, ambicionando atrair os moradores das favelas, bem como um público maior do seu entorno. No entanto, dentro deste quadro, a ênfase é proporcionar às crianças e adolescentes, atracções alternativas, para integrá-los na comunidade e evitar que sejam seduzidos pela actividade da droga, que normalmente é a origem de “emprego” nas áreas pobres da cidade.

Considera-se que este projecto aposta em revitalizar o espaço, e acima de tudo, de resolver as problemáticas sociais e a segurança, através da criação de uma estrutura que impulse as inter-relações sociais, o convívio e o lazer. Há a noção da existência de uma barreira, de uma ferida que deve ser cozida como oportunidade de criar relações espaciais e sociais. Considera-se essencial a requalificação do espaço por baixo do viaduto quando interlaçado com as questões sociais, e principalmente, com a comunidade envolvente. A criação desta nova escala no espaço, que comunica com as restantes partes, incentiva a participação cívica e valoriza o local.

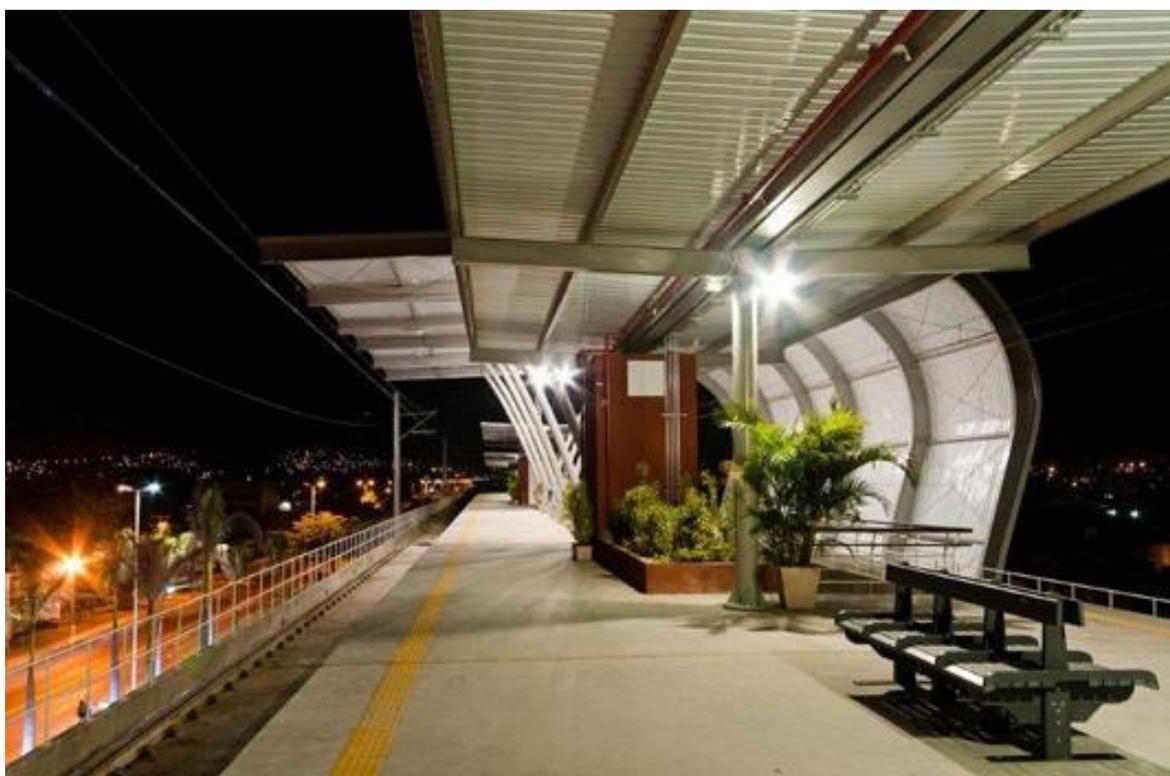
Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

PAC Manguinhos | Complexo de Manguinhos, Rio de Janeiro |Projecto



38- Nova Estação de Transportes de Manguinhos



39- Zona de paragem de comboios

Reintegração do viaduto na malha urbana

Casos de Estudo

PAC Manguinhos | Complexo de Manguinhos, Rio de Janeiro |Projecto



40- "Rambla" em requalificação



41- Imagem satélite da área de intervenção

Reintegração do viaduto na malha urbana

Conclusão Parcial dos casos de estudo

Nos casos de estudo, aqui apresentados, observa-se que todos têm como objectivo geral, integrar e articular as infra-estruturas no contexto da actividade urbana, reconvertendo estes novos espaços no centro de actividades sociais.

Existe a percepção da existência de um espaço expectante e de elevadas potencialidades de aproveitamento, que necessita da atribuição de um sentido, de uma função ou actividade. Em todos os casos existe um aproveitamento das potencialidades do espaço sobranete existente, superando o obstáculo, que anteriormente se apresentava como uma infra-estrutura viária, que obstruía o espaço, que rasgava o tecido urbano, colocando em causa as interações e relações sociais, bem como as relações económicas. Há, portanto, uma necessidade de integrar estas infra-estruturas na malha urbana, de melhorar a qualidade ambiental e requalificar a paisagem construída.

Há uma vontade bem destacada neste tipo de requalificação: tornar o território permeável. De forma a estes novos espaços poderem tornar-se num conector social - um espaço que acolha o transeunte, as zonas residenciais, comerciais e de serviços, ou seja, que acolha a actividade urbana - estes têm de ser acessíveis de forma cómoda, deter percursos distribuidores e diversidade de espaços e funções, suficientemente amplos, para que possam acolher actividades públicas, sejam elas espontâneas ou planeadas, sejam elas públicas ou privadas.

Considere-se que a High Line é um projecto exclusivo para o ambiente urbano pós-industrial. Este representa um vazio funcional pós-industrial de sucesso, pois reintegra e articula o viaduto no contexto da actividade urbana; preserva e baseia-se em vários componentes históricos do sítio, tais como a reutilização dos trilhos originais e o uso de plantas locais, uma vez que cresceram espontaneamente na plataforma, ajudam a conectar os usuários pedestres ao espaço e ao passado histórico; evoca a imaginação do usuário, redefinindo a fronteira entre o que é macio e duro, urbano e rural, artificial e orgânico, dado pela estratégia “agri-tectura”, aliada ao sistema, inovador, de prancha modular pré-moldada. Embora o espaço do viaduto seja grande, a intervenção do projecto e o programa estão numa escala que respeita o contexto local; o programa passivo de espaços de lazer e a intervenção preservam solenemente a natureza tranquila do local abandonado, pós-industrial.

A gigante estrutura High Line mantém-se, mas apesar de ser elevado muito acima do nível da rua, este é bem conectado, fisicamente e visualmente, e ao mesmo tempo separado da actividade de rua abaixo, superando assim o obstáculo como se apresentava.

O A8erna destaca-se devido ao facto de ser uma infra-estrutura viária que causa um grande vazio, um rasgo transformado no que é mais habitual, um parque de estacionamento, no entanto, este consegue interligar-se com a aldeia, potencializando o local através de práticas e usos informais. Este oferece à aldeia, koog aan de Zaan, um centro de usos mistos, a actividade urbana que não detinha. Sendo a aldeia um conjunto mais residencial, a proposta passou por combater a necessidade local, o que era realmente essencial para a vitalidade local, baseando-se na actividade juvenil para implementar os seus programas. A vegetação densa em torno da Igreja, e o baixo do viaduto, que actuavam como barreiras, são agora interligados, funcionando como um conjunto, dando a possibilitando os moradores terem uma melhor interacção e convívio no espaço público criado.

O projecto A8erna promove a interligação da praça da igreja com o baixo do viaduto, bem como, com a pré-escola, através de um percurso limpo, aberto, seguro e com muita actividade; no fundo, é a criação de um novo centro. Através de uma ocupação segundo práticas informais, consegue estabelecer uma relação com os moradores, apoiando-se nas necessidades destes.

Considera-se o PAC Manguinhos uma boa proposta, com excelentes intenções para o local. O projecto é ainda muito recente e não está totalmente concluído, mas acredita-se que fará, com o tempo, a diferença no local, a nível económico, no combate aos problemas sociais e no desenvolvimento das relações humanas. Julga-se que este projecto teve a total percepção da problemática dos vazios urbanos, do problema e segregação que a linha ferroviária causava no local. Por isso, é elevada a linha ferroviária, deixando o baixo desta para a actividade social, comercial, e a inter-relação de toda a área circundante. A nova estrutura de betão confere ao local um sentido de modernidade, e com os equipamentos e comércio proposto, confere ao local um sentido de segurança até então inexistente, melhorando o ambiente urbano, e de forma significativa, a imagem da cidade.

Assim esta intervenção promete resolver as questões sociais bem como físicas do local, acabando com a segregação da cidade, imposta pela linha ferroviária; terminar com as áreas isoladas, melhorando a conectividade de toda a estrutura urbana, articulando

através de lógicas heterogêneas, promovendo a inclusão social e influenciando a participação da comunidade.

Entende-se que para activar e usufruir deste tipo de espaços é necessário desenvolver uma mistura de usos, cuidadosamente definidos, para que assegurem a actividade local, como também, para que exista uma sensação de segurança, pois se existe diversidade de usos e horários, provavelmente existirá diversidade de público a diferentes horas do dia, e assim, será possível obter-se um espaço com uma presença constante, e poder-se-á ter uma sensação de bem-estar e de segurança.

O projecto apresentado na parte final desta dissertação segue certas linhas de pensamento e conceitos, abordando problemáticas, bem como, variadas condicionantes que estão distribuídas nestes três projectos apresentados anteriormente. A ideia e forma de ocupação informal, destacada nos casos de estudo, é vista como um potencial método de requalificação e revitalização do espaço sobrance, de diálogo com a comunidade envolvente, que são uma parte essencial na recuperação destes locais, como espaço público.

Estratégia de intervenção sectorial

Análise

Projecto

Considerações Finais



O viaduto da Rua Duque de Loulé situa-se no Porto, no limite do conjunto classificado como Património Mundial. Este viaduto, de pequena escala, foi construído com o objectivo de descongestionar o trânsito do centro da cidade e escoá-lo para a periferia. Anteriormente à construção do viaduto, este conjunto, era composto pelo Recolhimento das Meninas Desamparadas, a actual Universidade Lusófona do Porto, associada a um grande jardim, que proporcionavam uma estrutura, um conjunto bem consolidado e bem delimitado pela Rua das Fontainhas. A necessidade de escoar o trânsito, que congestionava o centro da cidade, levou à construção do viaduto na Rua Duque de Loulé. Este viaduto não só veio melhorar a circulação, para fora da cidade, como também, veio fragmentar o quarteirão, impondo a sua infra-estrutura pesada sobre o antigo jardim, rasgando o terreno, sectorizando o espaço, dando origem a um espaço residual; no fundo, revela-se numa sobra de implantação. Além de fragmentar e dar origem a espaços obsoletos, a forma e estrutura do viaduto desliga-se do conjunto antigo existente; a nível de lógica urbana, das ruas e das suas construções,

O espaço resultante da construção do viaduto é uma sobra, um espaço de ninguém, indefinido e incerto, não uma sobra do mesmo, mas sim de um planeamento, de actuação segundo uma ideia. Como forma de amenizar o impacto deste, no local, bem como de atribuir-lhe uma função, ou seja, numa tentativa de caracterizar o espaço, e se possível, de explorar-lhe economicamente, o baixo do viaduto é transformado num parque de estacionamento. Sendo o baixo do viaduto um estacionamento, explorado pela Câmara Municipal do Porto, o espaço associado a este ficou mais incerto e mais fragmentado, dada a exploração de outras entidades, privadas, como é o caso das instalações da Universidade Lusófona do Porto, que impõem uma barreira entre o minúsculo jardim e o espaço residual.

A Rua do Miradouro, antiga e importante rua da cidade, que ligava ao largo do passeio das fontainhas, onde decorriam feiras de mercado tradicional, um ponto de encontro na cidade, hoje apresenta-se como um entrave, um “passeio” sem saída, sucedendo-se o mesmo com a Rua de S. Luís; ou seja, as ruas tradicionais, que estão ligadas ao comércio e habitação, também tradicional, perderam-se, a nível económico e social, bem como, nas suas relações entre partes, dada pela estranha e pobre conexão, que é feita através de um parque de estacionamento e por um terreno baldio.

Os sistemas que compõem o espaço, bem como o ambiente urbano, deparam-se com um complexo conflito de escalas. Os elementos que estruturam, organizam e definem o sistema urbano, diferenciam-se; são caracterizados por escalas e tempos de construção diferentes, que causam a desordem do sistema, da imagem da cidade, bem como, a relação do transeunte com o local. Denota-se uma evolução da arquitectura, como resposta às necessidades e funções da cidade, sem o consentimento de escala e imagem das construções antigas existentes. Apercebe-se que para dar resposta a este conflito de escalas, é necessário humanizar a cidade através de uma unidade de intervenção; a criação de um “sector humano”²⁵, de forma a que o Homem mantenha-se como controlador do espaço urbano.

Por meio das condicionantes, o espaço revela imensas potencialidades. Observa-se que o viaduto, por ser elevado, garante permeabilidade do espaço, como também, detém uma cobertura que assegura a protecção do transeunte que por baixo passa, assumindo-se como um espaço com elevadas potencialidades de reunião e de encontro. Um dos factores que valorizam imenso este local é a vista panorâmica para a cidade de Gaia, bem como para uma das marcas mais emblemáticas do Porto, a Ponte D. Luís. De facto, considera-se como potencialidade, a localização do baixo do viaduto, que está inserido num conjunto de construções de interesse patrimonial, tais como a Muralha Fernandina, a Ponte D. Luís, como também, a Igreja de Santa Clara. O local é bem dotado a nível de acessibilidades, sendo possível aceder a este a partir das escadas dos guindais, da Rua do Miradouro - através de umas escadas antigas - bem como, a partir da Rua de S. Luís, Augusto Rosa e Duque de Loulé.

Há portanto um conjunto de condicionantes que impossibilitam uma expansão consolidada do espaço público e das inter-relações deste conjunto, contudo, revela elevadas potencialidades, de requalificação e de recuperação como espaço público. Acredita-se que para solucionar esta cicatriz causada pelo viaduto, é imperativo requalificar o baixo deste e o espaço circundante, de forma a consolidar o espaço fragmentado e inter-relacionar com a envolvente.

²⁵ DOXIADIS, Constantinos A. – *Architecture in transition* P.106

Estratégia de intervenção sectorial

Análise

Projecto

Considerações Finais



A tentativa de recuperar como espaço público, o espaço sobran­te, causado pela construção do viaduto da rua Duque de Loulé, é o ponto essencial no qual se concentra esta dissertação. Tendo como base os casos de estudo citados no capítulo anterior, apresenta-se aqui uma análise e proposta para o local – o baixo do viaduto e envolvente próxima. Com este projecto pretende-se acabar com as problemáticas do local, que também se assemelham aos casos de estudo apresentados anteriormente, que passa por requalificar o baixo do viaduto e recuperá-lo como espaço público; valorizar o espaço sobran­te, clarificando os seus factores e identidade territorial; fazer deste espaço, um local de encontro, incentivando a participação da comunidade local; um local de passagem, inserido nos fluxos e mutações da cidade contemporânea e dar a possibilidade de, no futuro, poder expandir-se. Assim, pretende-se humanizar e harmonizar o vazio da cidade, aproveitando o tecto do viaduto para gerar espaços de qualidade, conforme os procedimentos estabelecidos, que entende-se ser as necessidades locais, aquelas que potencializam o espaço e uma futura possibilidade de expansão.



44- Imagem satélite da área de intervenção



45- Imagem aérea do sector de intervenção



46- Imagem aérea do sector de intervenção



47- Imagem aérea do sector de intervenção

O centro urbano detém espaços atractivos e bem frequentados; para além das típicas zonas de usos comerciais, surgem os espaços com identidade e carácter histórico, que atraem uma diversidade de pessoas bem como de actividades, que possibilitam o acontecimento urbano, e assim, a revitalização do espaço. Dadas as suas características formais e a consciencialização da história e do valor patrimonial do lugar, estas levam ao estímulo de conservação e sobrevalorização do local, através de vontades de desenvolver actividades sociais e recreativas.

Neste tipo de intervenção é, também, fundamental a requalificação do espaço envolvente, inclusive as ruas circundantes, de forma a melhorar a qualidade do ambiente urbano, que neste caso, passa pelo prolongamento da Rua de S. Luís, tratando esta segundo uma ideia de espaço partilhado, isto é, promover a relação e partilha entre o peão e o automóvel. Entende-se que esta rua, dada a sua época construtiva e necessidades que apresentava na altura, não deve comportar estacionamento paralelo à rua nem de desníveis entre passeio e arruamento, devido à sua estrutura complexa. Minimizando os efeitos do tráfego possibilita o controlo da rua pelo peão, que valoriza o local e melhora o sistema social e económico.

Entende-se que a intervenção nos vazios urbanos deve manter, em certa medida, o espaço vazio existente, isto é, não deve ser totalmente edificado. A cidade necessita destes vazios, pois eles são os momentos de desafio, de libertação da cidade edificada. Nem tudo deve ser preenchido, mas sim pensado, estruturado, com sentido e lógica. Estes espaços, na sua maioria, já detêm determinadas características, bem como, uma memória, simplesmente viram-se livres de algum planeamento e investimento, e portanto, são livres de qualquer tipo de estruturação urbana; logo, se requalificados, permitem serem apropriados pela população por diversas formas e actividades, favorecendo a permanência, as relações sociais, o ambiente urbano e a imagem da cidade.

A forma de atenuar as consequências do espaço sobrante, no baixo do viaduto, nasce pela intenção de gerar espaços de encontro e de trocas sociais, de aproximar a vizinhança, promovendo actividades, com fim a recuperar as interacções locais e

potencializar este vazio. A interação social é extremamente importante nesta proposta. Tendo em conta as condicionantes do local, anteriormente anunciadas, e apercebendo-se das potencialidades e necessidades locais – sejam as potencialidades físicas do local, da escala do viaduto, das namoradeiras voltadas para a vista panorâmica, e as necessidades sociais, espaços próprios para encontro, de percurso, de lazer - considera-se que, para activar este espaço e corresponder às suas necessidades, deve-se introduzir uma diversidade funcional de forma a cozer este fragmento. Ao contrário das ideias modernistas, que sectorizavam as funções, aqui intende-se que para a vitalidade deste espaço é necessário a mistura de funções, é necessário que seja heterogéneo, que englobe variadas actividades, de modo a acompanhar os fluxos e as mutações urbanas. É fundamental que exista diversificação, diferentes públicos e diferentes horários, pois a cidade é isso mesmo, é diversificada, e quanto mais diversificada for, mais humana fica.²⁶ Considera-se que nenhum projecto e espaço público sobrevive sem apoios financeiros. É fundamental que estes espaços sejam apoiados por investimentos públicos, bem como privados, de forma a prevalecer a sustentabilidade do local, os seus eventos e actividades, os seus acontecimentos e relações sociais.

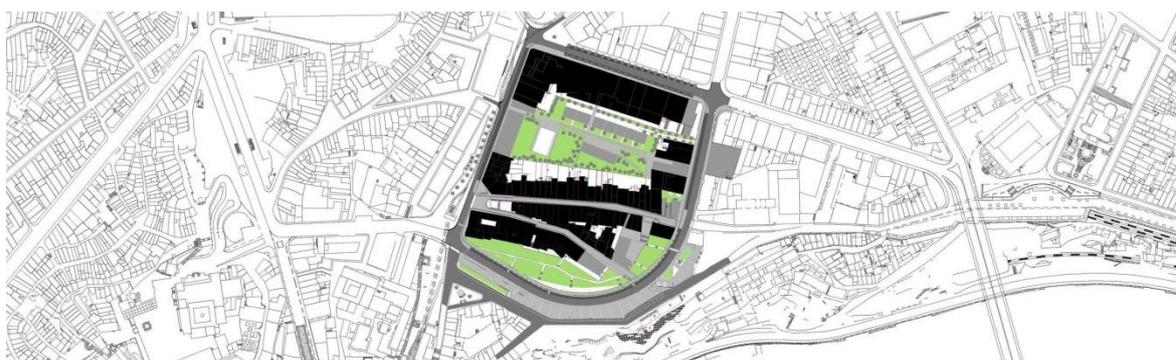
A Norte do viaduto depara-se com uma área seccionada, composto por um jardim, um anexo da Universidade e um espaço residual, estritamente relacionados com as construções adjacentes, bem como, com o baixo do viaduto. Este é um vazio residual, que necessita de uma forma, com vista a potenciá-lo e inseri-lo no conjunto urbano. No entanto, considera-se que não é por preencher esse vazio até à exaustão, que garante-se um espaço público de sucesso, pois, como anteriormente referido nesta dissertação, a cidade necessita de espaços para respirar. O que se pretende é ressaltar as potencialidades existentes do local, assumindo o seu jardim, que interpreta a memória e história local, e dadas as novas necessidades, melhorar os seus percursos, permitir a permeabilidade de todo o conjunto, acabando com a segregação espacial.

Este jardim nasce da memória, bem como, da incompatibilidade de dois elementos – a estrutura e construções da cidade antiga e a infra-estrutura moderna. Assim, este funciona como um terceiro elemento, desagregador destas duas realidades distintas. Através do desenho e continuidade deste percurso, tenta-se criar ligações com a envolvente e restantes áreas programáticas. A proposta do jardim, que engloba um percurso linear, distribui o usuário por todo o conjunto, segundo eixos N-S e E-O. Este é essencialmente um distribuidor espacial, que interliga toda a sua envolvente – primordialmente o viaduto e o baixo deste, a Rua Augusto Rosa, o conjunto proposto e a

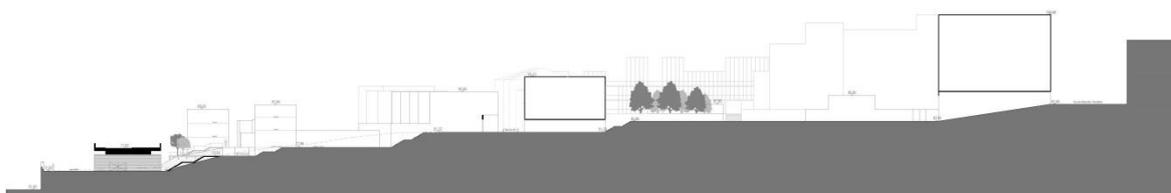
²⁶ Cf. LERNER, Jaime, *Acupuntura Urbana*, 2003, p. 57

Rua de São Luís – bem como, dada a sua extensão, segundo um eixo N-S, permite aceder até à Rua Alexandre Herculano, atravessando momentos de usos e ocupações diversas.

Estas intervenções não só devem integrar-se no tecido urbano, na colaboração da expansão do espaço público, através de continuidades entre as malhas que compõem a cidade, bem como servirem como ponto de encontro; devem incluir factores surpresa, na transição e relação destas malhas, destes espaços que diversificam-se. Este factor, também aqui proposto, remete-se para a permeabilidade das construções existentes na cidade antiga, tidas através de rasgos nos edifícios, funcionando como uma continuidade do espaço público, de um percurso lúdico, que relacionam-se com o transeunte e despertam a curiosidade, de descobrir o que existe para lá daquela “porta”, que após deixar levar-se pela emoção, encontra um espaço aberto, com um belo ambiente de lazer e encontro.²⁷



48- Planta proposta (sem escala)



49- Corte da proposta (sem escala)

Espaço Informal

Uma característica que define estes locais é a informalidade, e portanto, deve existir um ambiente de democracia urbana, que atraia as classes sociais menos abastadas, as mais abonadas, os habitantes da envolvente, bem como qualquer transeunte. Nos anos 90 várias cidades europeias, principalmente as grandes metrópoles

²⁷ Projecto em anexo a partir da página 85

pós-industriais, começam a ressentir-se devido aos espaços largados ao abandono, consequência directa das alterações económicas urbanas. Este é ainda um tema actual, da cidade contemporânea, onde depara-se com espaços rompidos, fragmentos da cidade. Os vazios urbanos são espaços que outrora, em certas ocasiões, tiveram uma função, mas deterioraram-se no tempo e no espaço, encarando-se hoje como espaços expectantes, de requalificação e reintegração na malha urbana, exibindo-se, dadas as suas potencialidades de acolhimento, como solução dos novos modos de vida emergentes, suplicando uma alternativa à cidade formal.

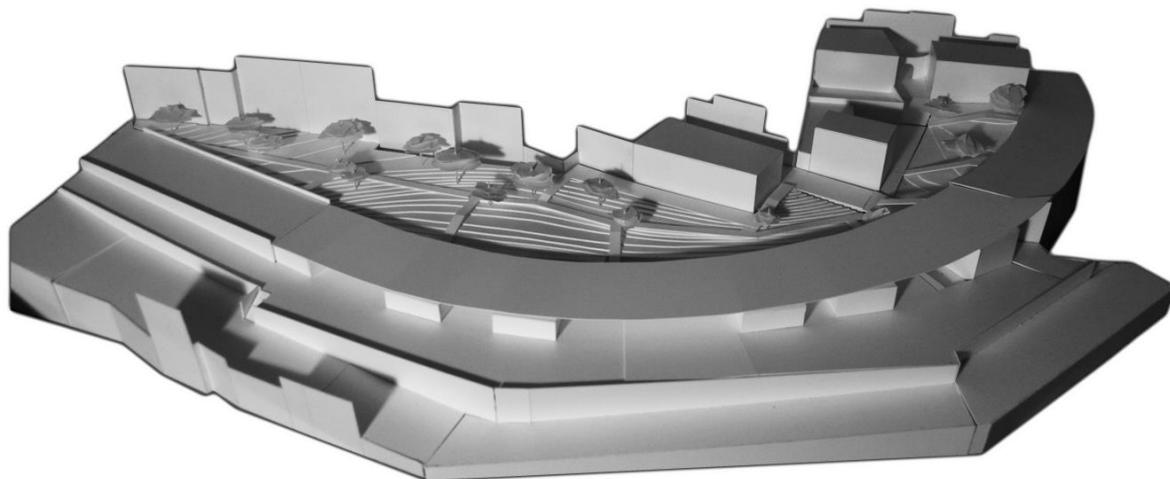
Estes apresentam-se como pequenos espaços distribuídos pela cidade, que germinam, associados aos fluxos e às mudanças dos processos de produção capitalista, crescendo nos espaços esquecidos ou ignorados dos planos urbanísticos concretizados; são a consequência das mutações urbanas, fruto das transformações causadas pelo Homem. Na sua generalidade apresentam-se como territórios abandonados, sobras da implantação de uma qualquer construção, à margem de um possível investimento rentável e rejeitados pelas pessoas que compreendem o local como algo impreciso e inseguro.

Distante dos espaços projectados e padronizados surgem estes novos espaços públicos, distribuídos pelo território, que começam a dar um novo sentido à paisagem quotidiana, através da reinvenção do espaço e das novas práticas que geram novos significados. Isto é, os lugares banais e abandonados, buscam algo que os caracterize, procuram uma identidade com base nas suas fragilidades e potencialidades, onde na maioria das vezes, assumem-se como espaços oportunos de funções sociais informais, que actuam através da diversidade de actividades temporárias – que muitas vezes são actividades sem horário fixo, variando consoante a estação, aparecendo e desaparecendo consoante os ritmos e necessidades da vida quotidiana - tornam estes espaços em pontos de reunião, promovendo a sociabilidade e o relacionamento com o local. Estes espaços são fundamentais na imagem da cidade como também na contínua consolidação e articulação da cidade obstruída, desertificada e fragmentada.

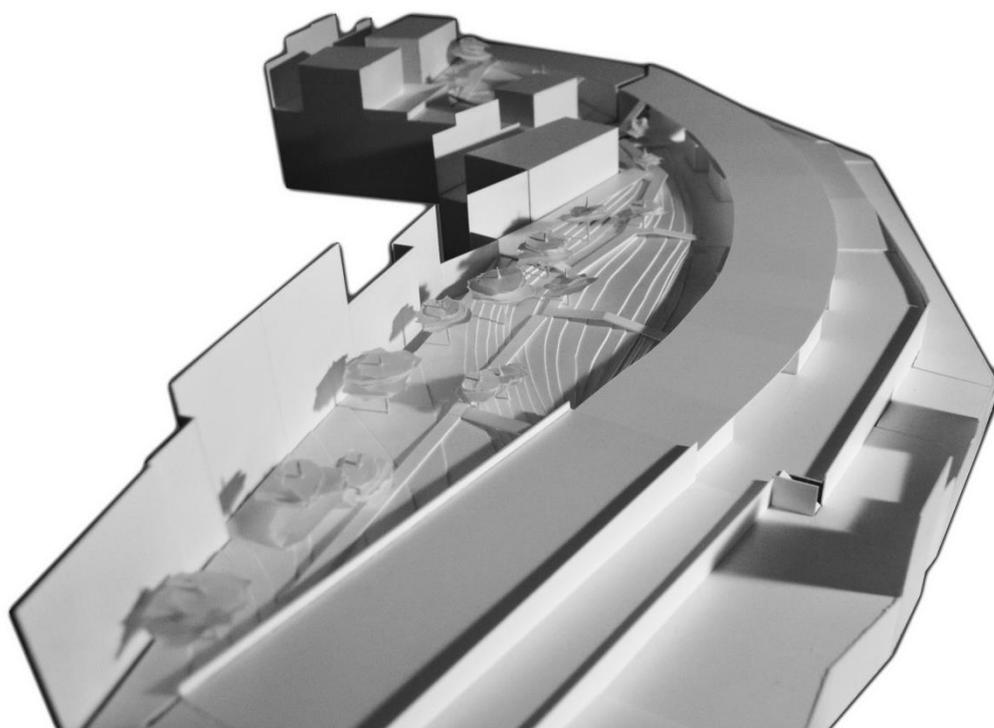
Os espaços de ocupação informal sobrevalorizam o espaço. Estes espaços, que nascem à margem da cidade formal, detêm infinitas possibilidades de actuação, geralmente vistos como espaços públicos temporários que apropriam-se da fragmentação da malha urbana através de iniciativas individuais ou colectivas. São práticas que na sua maioria apresentam-se por serem economicamente mais baixas e mesmo assim, dada a sua criatividade e o seu determinado acontecimento, atraem um imenso público.

A proposta funciona como um todo. Através da sua materialização, busca-se relacionar os novos elementos com a estrutura do viaduto, com o jardim, as estruturas do baixo do viaduto, bem como toda a sua envolvente. Para isso opta-se por utilizar materiais com uma relação muito própria com o local, com as pessoas e com a cidade, pois inserem-se no campo dos materiais e técnicas tradicionais; assim, o pavimento proposto para o baixo do viaduto é constituído por paralelepípedos de granito, que se relacionam com toda a envolvente. Ainda no baixo do viaduto, os volumes propostos pretendem acolher as actividades no local e criar um percurso de visita entre eles. Estes são constituídos por ripado de madeira na horizontal pois buscam a relação com o jardim e com a vista panorâmica sobre Gaia; assim, assume-se o baixo do viaduto como um elemento intermédio, onde os volumes propostos cozem, bem como agregam estes dois acontecimentos, o jardim, e a vista panorâmica. O facto de a estrutura ser em ripado de madeira, permite uma certa permeabilidade visual, despertando a curiosidade, como também, a possibilidade de leitura do conjunto. Estas novas estruturas no espaço detêm uma leitura informal, e para além das relações que configuram no espaço, estes volumes parecem assumir-se como o sustento do viaduto, elevando-o e soltando o espaço inferior.

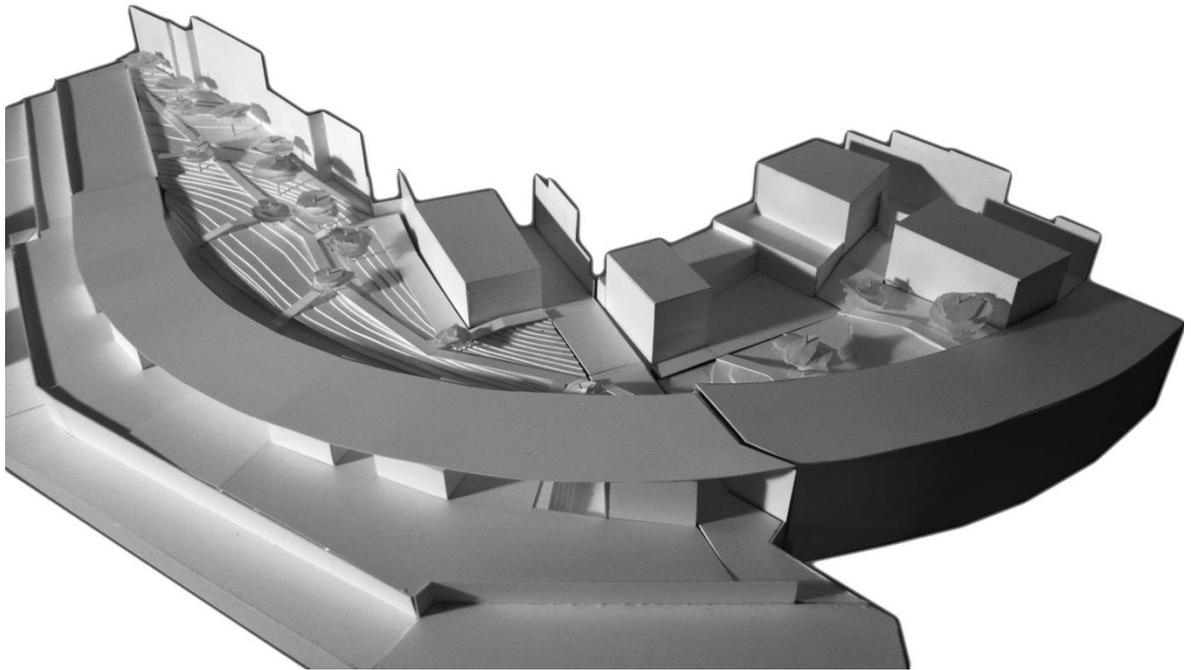
O jardim relaciona-se com o baixo do viaduto. Esta relação é dada pela proximidade e acima de tudo pela materialização. Assim, o jardim apresenta-se por um percurso, constituído por uma estrutura em aço e um “tapete” em madeira, elevado em relação ao solo, de forma a liberta-lo, deixando-o respirar. Esta estrutura é elevada em relação ao solo, no sentido em que pretende valorizar este vazio e os vazios da cidade. Este jardim pretende assumir-se como ele é; um jardim nativo, que germinou naturalmente no espaço e no tempo. Assim, este jardim marca a diferença, uma ruptura com a cidade formal, assumindo a sua natureza “selvagem”, bem como, um sistema distinto dos percursos da cidade tradicional. Como anteriormente referido, esta intervenção funciona como um conjunto que detêm um ambiente informal, de valorização e potencialização dos espaços sobranceiros da cidade edificada.



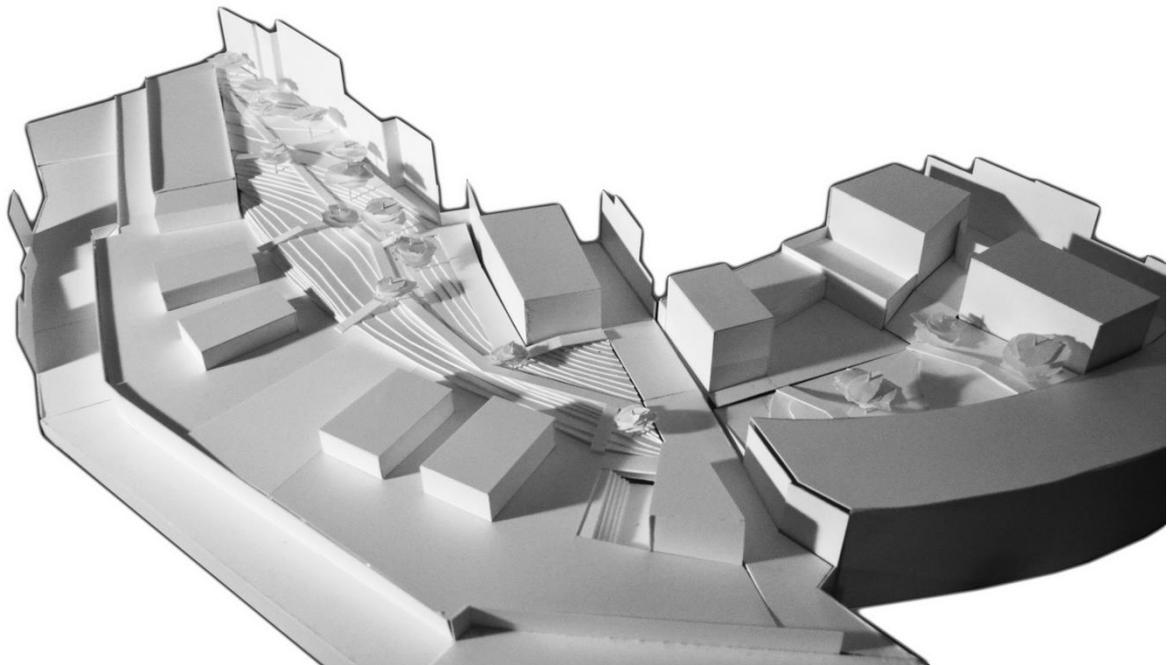
50- Maquete da Proposta



51- Maquete da Proposta



52- Maquete da Proposta



53- Maquete da Proposta

Estratégia de intervenção sectorial

Análise

Projecto

Considerações Finais

A descentralização industrial assume-se pela representação das alterações físicas, tidas no tecido urbano, na dispersão da cidade que se estende na horizontal acompanhada pelas novas infra-estruturas viárias, causando efeitos sobre a composição urbana das cidades, onde os seus centros passaram a acumular terrenos industriais em desuso, espaços sobrantes e edifícios abandonados. Pretendeu-se defender ao longo desta dissertação, que para requalificar o espaço sobrante, é necessário desenvolver uma sensibilidade do local em intervenção, buscando as reais necessidades do sítio. Para potencializar estas áreas, é imperativo apelar à participação da comunidade local, bem como, da criatividade heterogénea que se desenvolve de mãos dadas com as mutações urbanas.

Esta dissertação busca o reconhecimento destes espaços sobrantes, daqueles que dentro das suas condicionantes, como espaço sobrante, detêm imensas potencialidades de recuperação como espaço público. Estes espaços que crescem esquecidos e ignorados pelos planos arquitectónicos e urbanísticos, suscitam o interesse pela requalificação. No entanto, é preciso perceber a quem estes podem atender, que destinos reservam. Para isso, entendeu-se ser um espaço expectante de um novo centro de encontro, que acolhe e desenrola relações, bem como actividades sociais, detendo condições para que seja capaz de ter uma permanência constante.

Defendeu-se uma metodologia de intervenção, que busca exaltar os vazios da cidade e a necessidade destes como espaço de descompressão, em vez de forçar, bem como adaptar e ordenar novas construções à escala e configuração da cidade antiga edificada. Seguindo esta metodologia, procurou-se mostrar que os espaços sobrantes, nos baixos dos viadutos, detêm imensas potencialidades como espaço público, podendo assumir-se como um espaço informal de qualidade. Para o baixo do viaduto da Rua Duque de Loulé, a proposta passou por requalificar o espaço, e conjugar a infra-estrutura viária com formas, materiais e técnicas aceites pela envolvente, relacionando de forma harmoniosa, as novas estruturas com o viaduto, bem como, com o local. Procurou-se explorar este espaço sobrante da cidade formal, adaptando uma arquitectura informal, que possibilite vivências, actividades e um ambiente de bem-estar social, sendo fundamental o papel da arquitectura.

Tendo em conta as condições e características locais, tal como nos casos estudados, conclui-se que a ocupação informal na cidade formal é única, como resposta aos fluxos e constantes acontecimentos urbanos, pois acompanha as mutações urbanas. Mesmo detendo poucos recursos, a ocupação informal dá resposta aos acontecimentos urbanos, porque é baseada na imaginação de uso, possuindo uma riqueza e vitalidade, que dá resposta a determinadas intenções e necessidades do tempo. Verifica-se que existe uma segregação da cidade alternativa com a cidade formal, no entanto, acredita-se que para corresponder a todas as necessidades da cidade e da população, estas devem unir-se, pois é isto que entende-se por cidade contemporânea, uma cidade rica em diversidade cultural e social. Conclui-se que a ocupação informal é a melhor forma de cozer a fragmentação dos espaços sobrantes, que articula uma inteligência popular²⁸ – o local – com uma inteligência institucional²⁹ – a representação arquitectónica e desenho urbano - que expressam uma cidade contemporânea, com novos sentidos e relações sociais, entre espaço público e privado, onde um espaço pode transformar-se noutra, pois ele é mutável e baseia-se nas necessidades da cidade.

Esta intervenção pretende assumir-se como um ponto de partida da requalificação do espaço público, da Rua do Miradouro até ao Passeio das Fontainhas, melhorando e potencializando os espaços residuais associados a estes – que são parte da imagem da cidade - pela criação de ligações entre cotas, promovendo a interacção e conexões entre partes. Conclui-se que os problemas associados a estes espaços não são possíveis de solucionar exclusivamente através da arquitectura, nem através de formas, dependem de outras áreas disciplinares, pois estão condicionados por questões sociais e económicas.

²⁸ <http://www.designindaba.com/news/informal-connections>

²⁹ IDEM

Bibliografía

Índice de Imagens

Anexos

Bibliografia

Livros/Monografias

- ALEXANDER, Christopher – *The Pattern Language: Towns, Buildings, Construction Center for Environmental Structure Series, Book 2*. Oxford University Press. 1977
- ALEXANDER, Christopher – *The Nature of Order: An Essay on the Art of Building and The Nature of the Universe, Book 3 - A Vision of a Living World*. Berkeley: The Center of Environmental Structure, 2004
- ASCHER, François - *Novos princípios do Urbanismo*, Lisboa, Livros Horizonte, 2010
- BENEVOLO, Leonardo – *A cidade e o Arquitecto*. Lisboa : Edições 70 LDA, 2006
- CULLEN, G. *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70, 1970
- DOXIADIS, Constantinos A. – *Architecture in transition*
- FRIENDS OF THE HIGH LINE. (org.). *Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street*. New York: Finlay Printing, LLC., 2008
- HILBERSEIMER, Ludwig. *La Arquitectura de la Gran Ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1999
- HUYSEN, Andreas. *Después de la gran división: Modernismo, cultura de masas, posmodernismo – 1ª. ed. 1ª. Reimp.* Buenos Aires: Adriana Hidalgo editora, 2006
- HUYSEN, Andreas. *Present Past: Urban Palimpsests and the Politics of Memory*. University of Chicago Press. 2003
- JACOBS, Jane – *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2003
- KOOLHAAS, Rem – *Três textos sobre a cidade*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili SL, 2010
- KOOLHAAS, Rem [et al.] – *Mutaciones*. Barcelona : Arc en revê centre d'architecture, ACTAR, 2000
- KRIER, Rob. *Urban Space*. London: Academy Editions, 1991
- LAMAS, José M.R. Garcia - *Morfologia Urbana e Desenho da cidade*. 3ªedição.Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Junho 2004

LERNER, Jaime – *Acupuntura Urbana*. São Paulo: Editorial Record, 2003

LYNCH, K. (1960). *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 1999

MARGARET SMITHSON, Alison. *Urban structuring: studies of Alison & Peter Smithson*. Reinhold Publishing Corporation, 1967

ROSSI, Aldo (1966). *A Arquitectura da Cidade*. Lisboa: Cosmos, 2001

SOLÀ-MORALES, Ignasi; COSTA, Xavier, dir. – *Presente y Futuros: Arquitectura en las ciudades*. Barcelona : Col·legi d'arquitectes de Catalunya, 1996

SOLÀ-MORALES, Ignasi – *Territorios*. Barcelona : Editorial Gustavo Gili SA, 2002

TUAN, Yi-fu - *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. São Paulo: Difel, 1983.

VENTURI, Robert; SCOTT BROWN, Denise; IZENOUR, Steven. *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form*. The MIT Press, 1972

ZEVI, Bruno (1918). *Saber ver a arquitectura*. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 1994

Teses

BRAGA, Milton (2006). *Infra-Estrutura e Projecto Urbano*. Universidade de São Paulo

HALL, Philip (2010). *The Post-Industrial Urban Void: Rethink, Reconnect, Revive*. University of Cincinnati

LOPES, João (2010). *Discursos de Cidade: Lisboa Anos 80*. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra

MACHADO, D. (2012) *Relação de arquitectura e cidade como uma proposta de ocupação do espaço público*. Universidade de São Paulo

Pereira, Joana (2011). *Espaços Residuais Urbanos: Os “Baixios” de Viadutos*. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra

PIMENTA, Joana (2008). *Pavimento Urbano: Adequação ao Uso- Reflexões a Propósito do Espaço Público no Contexto do Centro Histórico de Lisboa*. Universidade Técnica de Lisboa

SANTOS, A. (2012). *Continuidades e Limites Urbanos: Qualificação de Espaços Residuais de Infra-estruturas*. Universidade Técnica de Lisboa

SANTOS, S. (2011). *Espaços Urbanos Expectantes como Oportunidades para a Requalificação: Entre a Cidade e o Rio (envolvente da Cordoaria)*. Universidade Técnica de Lisboa

SEMIÃO, V. (2008). *A importância dos espaços públicos pedonais na revitalização dos centros históricos*. Universidade Técnica de Lisboa

SOUSA, Cláudia (2010). *Do Cheio para o Vazio: Metodologia e Estratégia na Avaliação de Espaços Urbanos Obsoletos*. Universidade Técnica de Lisboa

SUBIDA, F. (2012). *O espaço público na cidade dos fluxos*. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra

Filmografia

24 City (2008)

Elevado 3.5 (2010)

Waste Land (2010)

Urbanized (2011)

Luz (2011)

Referências Electrónicas

<http://www.historiadorio.com.br/bairros/manguinhos>

http://www.stealth.ultd.net/stealth/01_wildcity.html

http://www.nbtwn.com/www/files/New_Belgrade.pdf

<http://www.architonic.com/ntsht/viaducts-new-urban-encounters/7000516>

<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/99/megalopoles-e-utopias-do-bem-estar-23771-1.asp>

<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.044/618>

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.075/326>

<http://www.im-viadukt.ch/content/architektur>

<http://www.archdaily.com.br/br/01-112377/patrimonio-espaco-publico-e-sustentabilidade-urbana/>

<http://www.archdaily.com/24362/the-new-york-high-line-officially-open/>

<http://www.archdaily.com/297777/chelsea-market-upzoning-approved-by-nyc-council/>

<http://www.archdaily.com/28158/first-hand-on-the-highline/>

<http://www.vagueterrain.net/journal13/andrea-rojas/01>

http://www.amarrages.com/textes_terrain.html

<http://www.nlarchitects.nl>

http://www.jauregui.arq.br/broken_city.html

http://www.solaripedia.com/13/396/5801/highline_park_gansevoort_section.html

<http://www.thehighline.org>

Bibliografía

Índice de Imagens

Anexos

Índice de Imagens

- 1- Capa – João Ávila – Pág.1
- 2- Subcapa – João Ávila – Pág.2
- 3- Separador “O processo de formação do espaço sobranter”: Ponte do Carregado - <http://lisboa2020.inescporto.pt/documentacao-apoio/imagens/ViadutoPonteCarregado.jpg/view> – Pág.9
- 4- Separador “Conceito de vazío urbano” – João Ávila - Pág-15
- 5- Separador caso de estudo “High Line” – www.thehighline.org – Pág.19
- 6- Imagem satélite da High Line - www.thehighline.org – Pág.20
- 7- Imagem aérea da High Line - www.thehighline.org – Pág.21
- 8 – Imagem aérea Chelsea, High Line - www.thehighline.org – Pág.21
- 9 – Imagem aérea da High Line requalificada - www.thehighline.org – Pág.21
- 10 - Comboio na High Line - www.thehighline.org - Pág.23
- 11- High Line em pós funcionamento - www.thehighline.org – Pág.23
- 12- Percurso linear da High Line - www.thehighline.org – Pág.23
- 13- Imagem aérea da 10 Avenue Square - www.thehighline.org – Pág.26
- 14- Vista de rua da 10 Avenue Square - www.thehighline.org – Pág.26
- 15- 10 Avenue Square - www.thehighline.org – Pág.26
- 16- Espaço de contemplação - www.thehighline.org – Pág.27
- 17- Espaço expositivo e de lazer - www.thehighline.org – Pág.27
- 18- Separador caso de estudo “A8ernA - www.thehighline.org – Pág.28
- 19- Imagem satélite da A8ernA - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.29
- 20- Segregação entre a Igreja e Câmara - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.30
- 21- Viaduto em construção - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.30
- 22- Estacionamento sob o viaduto - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.30
- 23- Viaduto antes da requalificação - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.32
- 24- Viaduto pós requalificação - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.32
- 25- Axonometria do Programa da A8ernA – NL Architects – Pág.32
- 26- Baixo do viaduto antes da requalificação - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.34
- 27- Baixo do viaduto pós requalificação - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.34

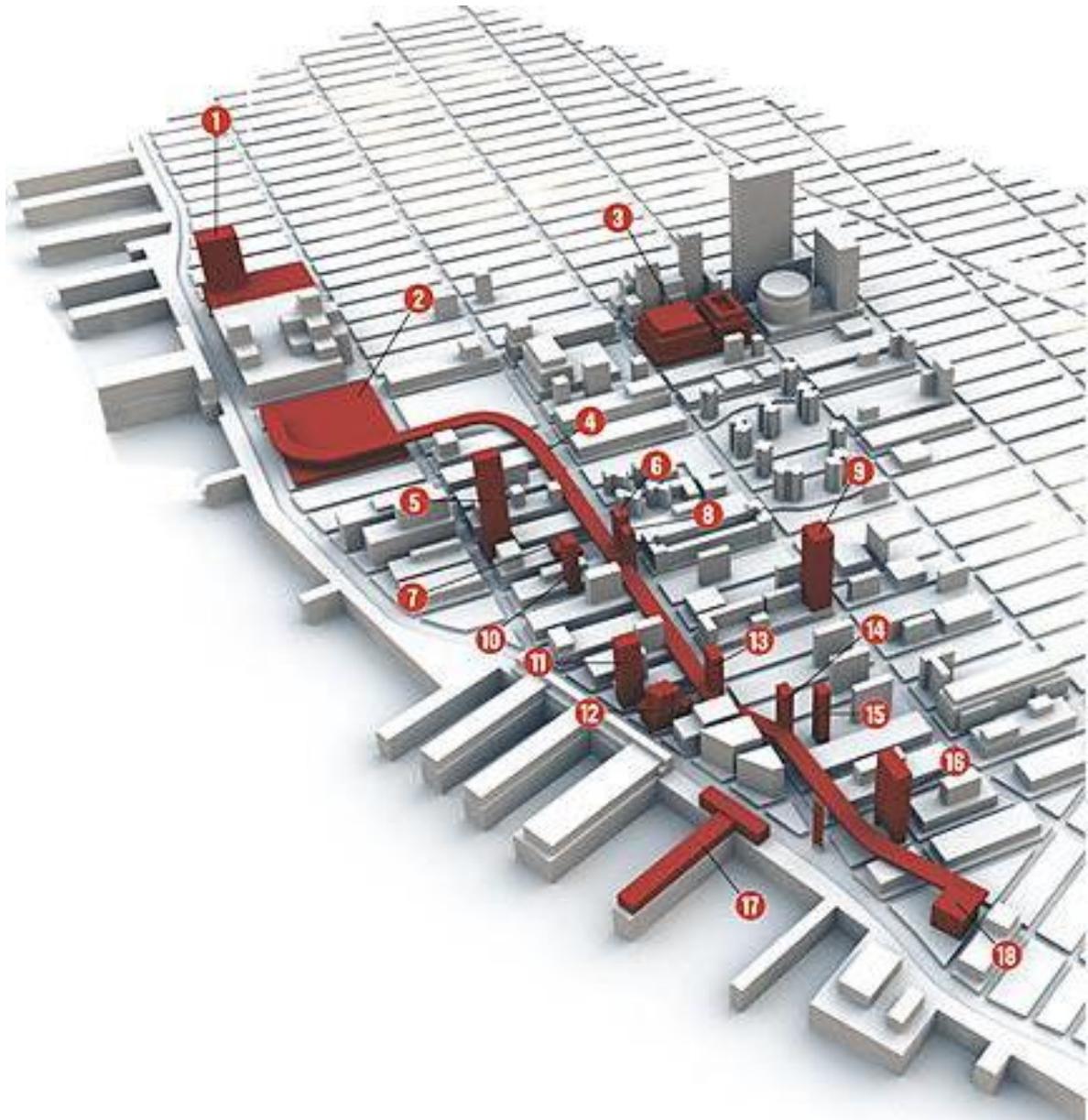
- 28- Pequeno porto - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.34
- 29- Skate-Park - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.35
- 30- Espaço de encontro - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.35
- 31- Praça Igreja - <http://www.nlarchitects.nl> – Pág.35
- 32- Separador caso de estudo “Manguinhos” -
<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=107618312718005&set=pb.107616166051553.-2207520000.1379001332.&type=3&theater> – Pág.36
- 33- Imagem satélite da linha ferroviária – Google.maps.com – 37
- 34- Imagem aérea - http://www.moma.org/interactives/exhibitions/2010/smallscalebigchange/projects/manguinhos_complex – Pág.38
- 35- Esquízo da “Rambla” - http://www.moma.org/interactives/exhibitions/2010/smallscalebigchange/projects/manguinhos_complex – Pág.38
- 36- Render da “Rambla” - http://www.moma.org/interactives/exhibitions/2010/smallscalebigchange/projects/manguinhos_complex – Pág.40
- 37- Imagem virtual do plano para o novo viaduto -
http://www.moma.org/interactives/exhibitions/2010/smallscalebigchange/projects/manguinhos_complex – Pág.40
- 38- Nova estação de transportes de Manguinhos - http://www.jauregui.arq.br/broken_city.html - Pág.42
- 39- Zona de paragem de comboios - http://www.jauregui.arq.br/broken_city.html - Pág.42
- 40- “Rambla” em requalificação - <http://www.amantesdaferrovia.com.br> – Pág.43
- 41- Imagem aérea da intervenção - http://www.jauregui.arq.br/broken_city.html - Pág.43
- 42- Separador “Análise”: Área de Intervenção – bingmaps.com – Pág.47
- 43- Separador “Proposta”: Pormenor do “tapete” – João Ávila – Pág.50
- 44- Imagem Satélite da área de intervenção – googlemaps.pt – Pág.51
- 45- Imagem Satélite do sector de intervenção – bingmaps.com – Pág.52
- 46- Imagem Satélite do sector de intervenção – bingmaps.com – Pág.52
- 47- Imagem Satélite do sector de intervenção – bingmaps.com – Pág.52
- 48- Planta proposta - João Ávila – Pág.55
- 49- Corte proposta - João Ávila – Pág.55
- 50- Maquete da Proposta – João Ávila – Pág.58
- 51- Maquete da Proposta – João Ávila – Pág.58
- 52- Maquete da Proposta – João Ávila – Pág.59
- 53- Maquete da Proposta – João Ávila – Pág.59

Bibliografía

Índice de Imagens

Anexos

Anexos
Casos de Estudo
High Line



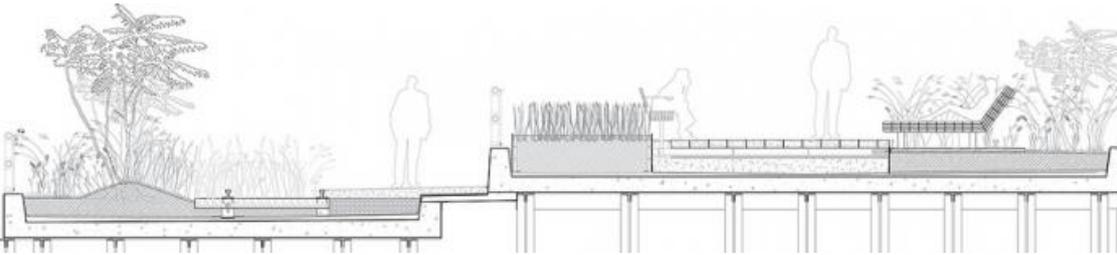
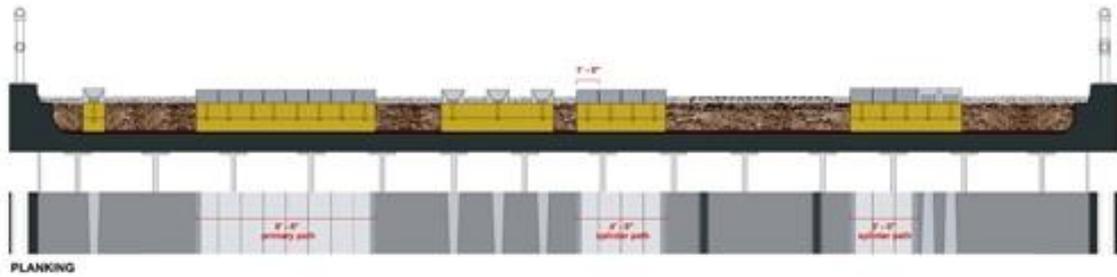
Mapa de edifícios da envolvente do High Line (Imagem de Jason Lee-
<http://nymag.com/realestate/features/2016/17153/>)

1-Javits Center; 2- West Side Rail Yards; 3- Moynihan Station; 4- High Line; 5- Chelsea Arts Tower; 6- Vesta 24; 7- Marianne Boesky Gallery; 8- West 23rd Street Building; 9- General Theological Seminary Tower; 10- High Line 519; 11- West 19th Street Building; 12- IAC Headquarters; 13- 516 West 19th Street; 14- The Caledonia; 15- Chelsea Market Residence; 16- The Standart, NY; 17- Pier 57; 18- Dia High Line

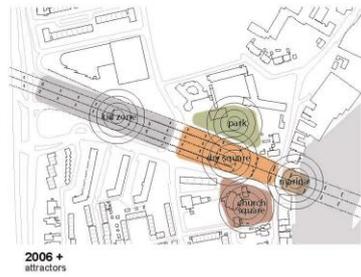
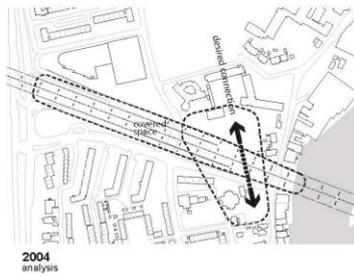
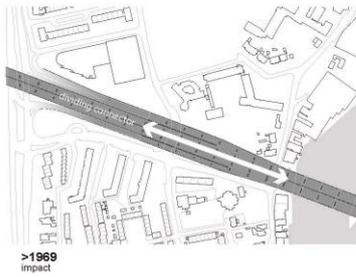


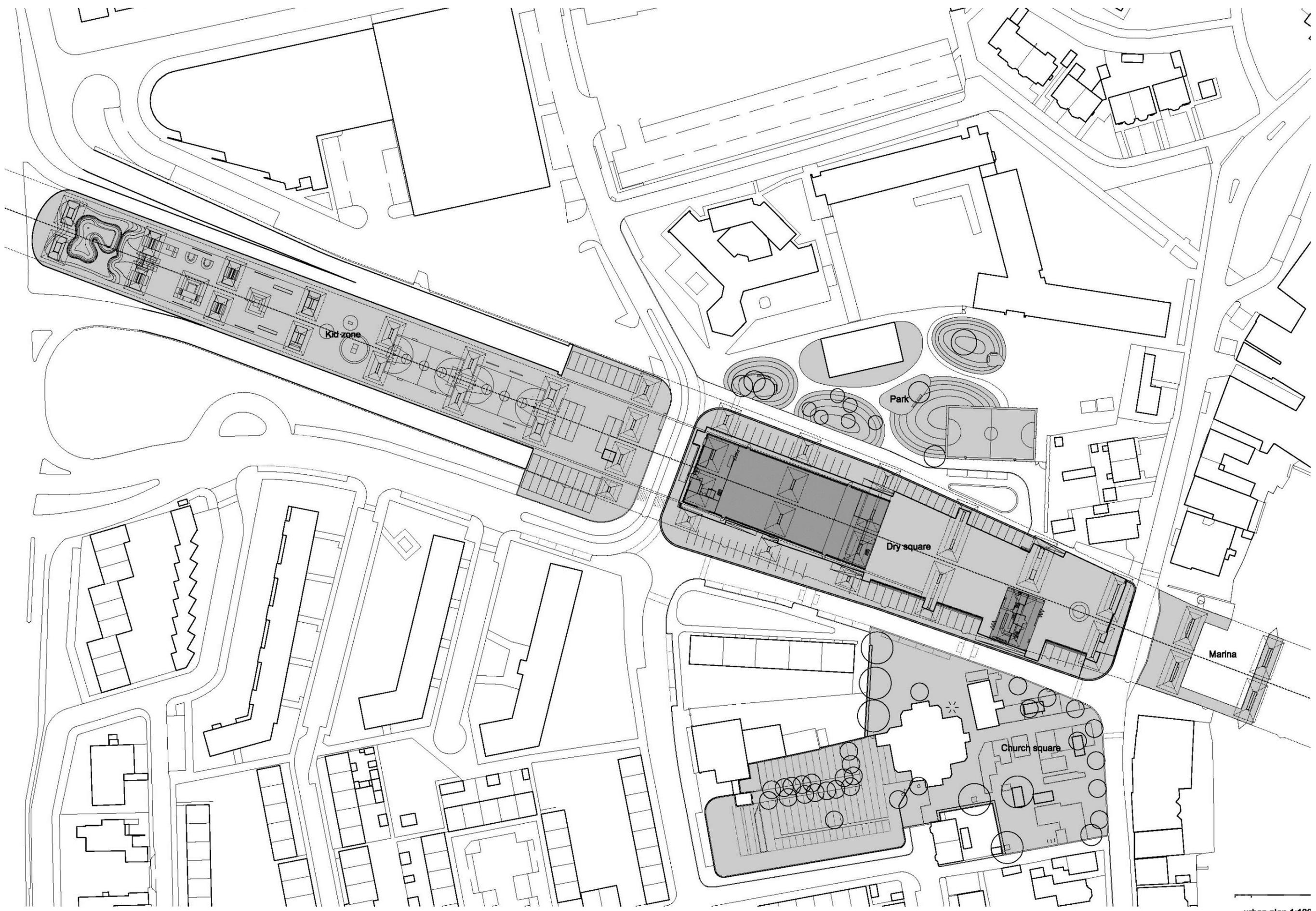


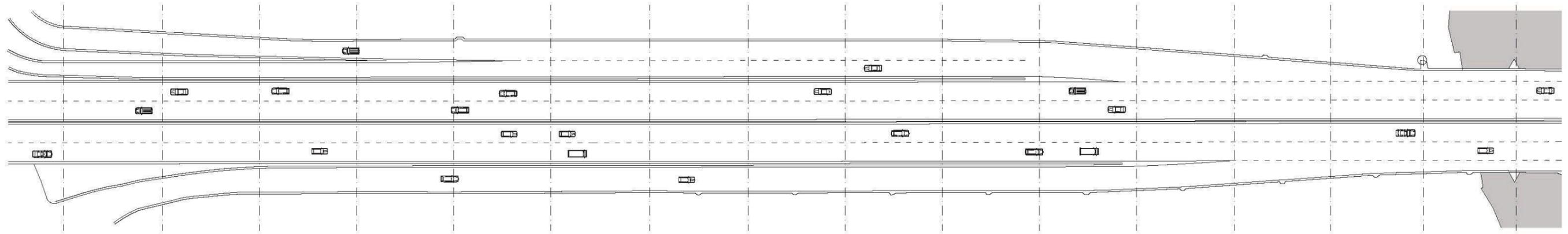




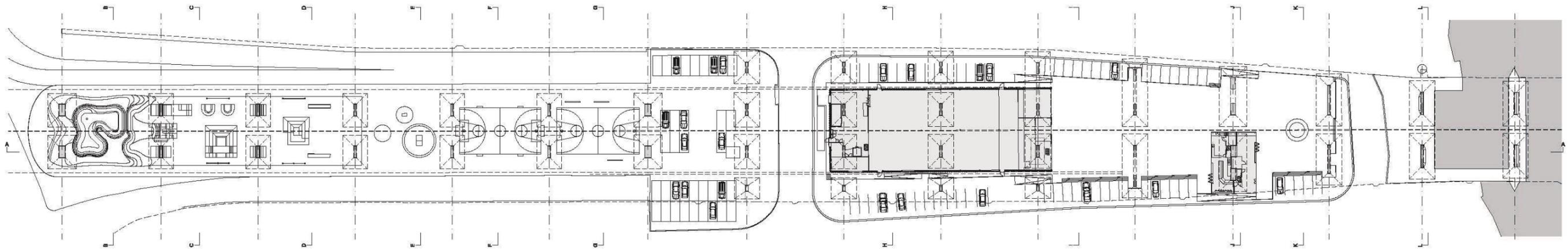
Anexos
Casos de Estudio
A8ernA







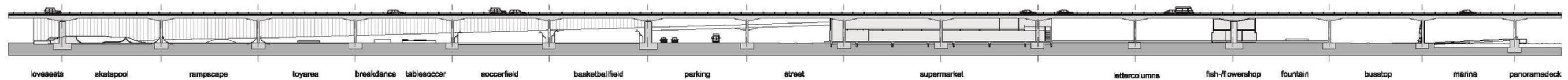
top view
1:1000



plan
1:1000



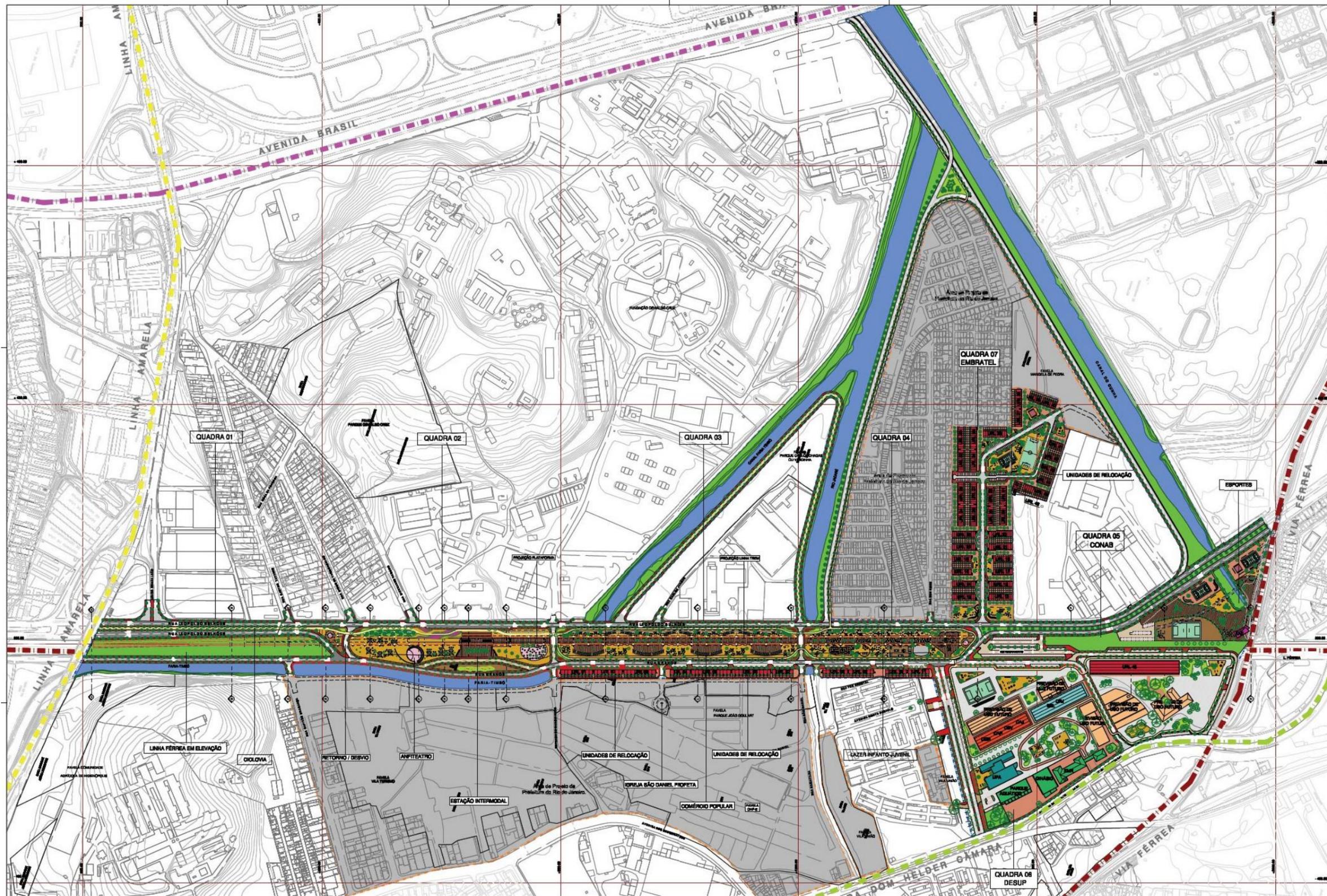
sections bb - II
1:1000



section aa

love seats skatepool rampscape loyarea breakdance tab/eosccor soccerfield basketballfield parking street supermarket lettercolumns fish-flowershop fountain busstop marina panoramadeck





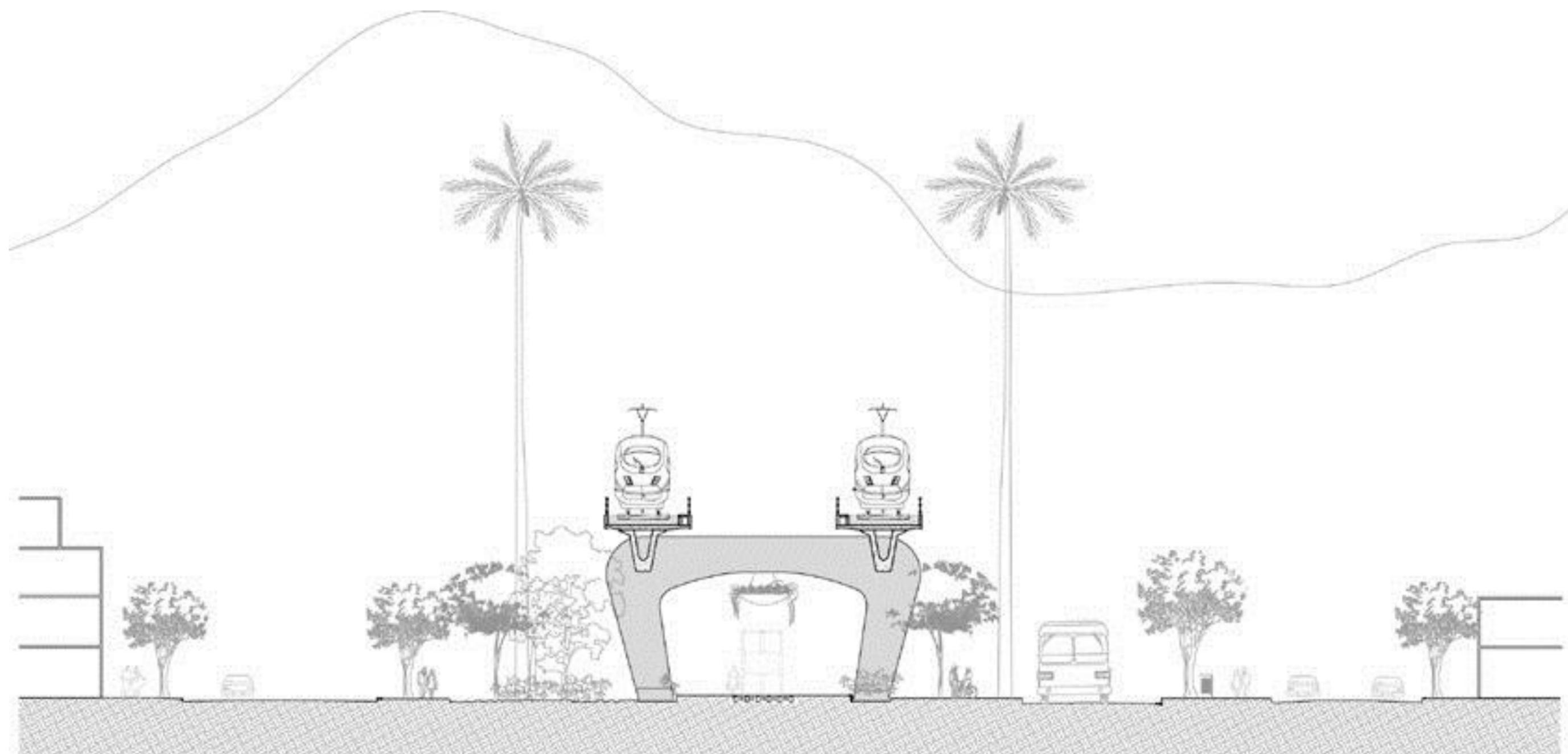
LEGENDA	DESCRIÇÃO
1 - LIMITES	1.1 - LIMITE DE INTERVENÇÃO
2 - SÍMBOLOS	2.1 - SÍMBOLO DE INTERVENÇÃO
3 - PAVIMENTAÇÃO	3.1 - PAVIMENTO ASFALTADO
4 - MOBILIDADE URBANA	4.1 - LINHA DE TRAM
5 - EQUIPAMENTOS SOCIAIS	5.1 - ESCOLA
6 - EQUIPAMENTOS CULTURAIS	6.1 - BIBLIOTECA PÚBLICA
7 - EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS	7.1 - CENTRO DE ESPORTE
8 - ESTACIONAMENTO	8.1 - ESTACIONAMENTO

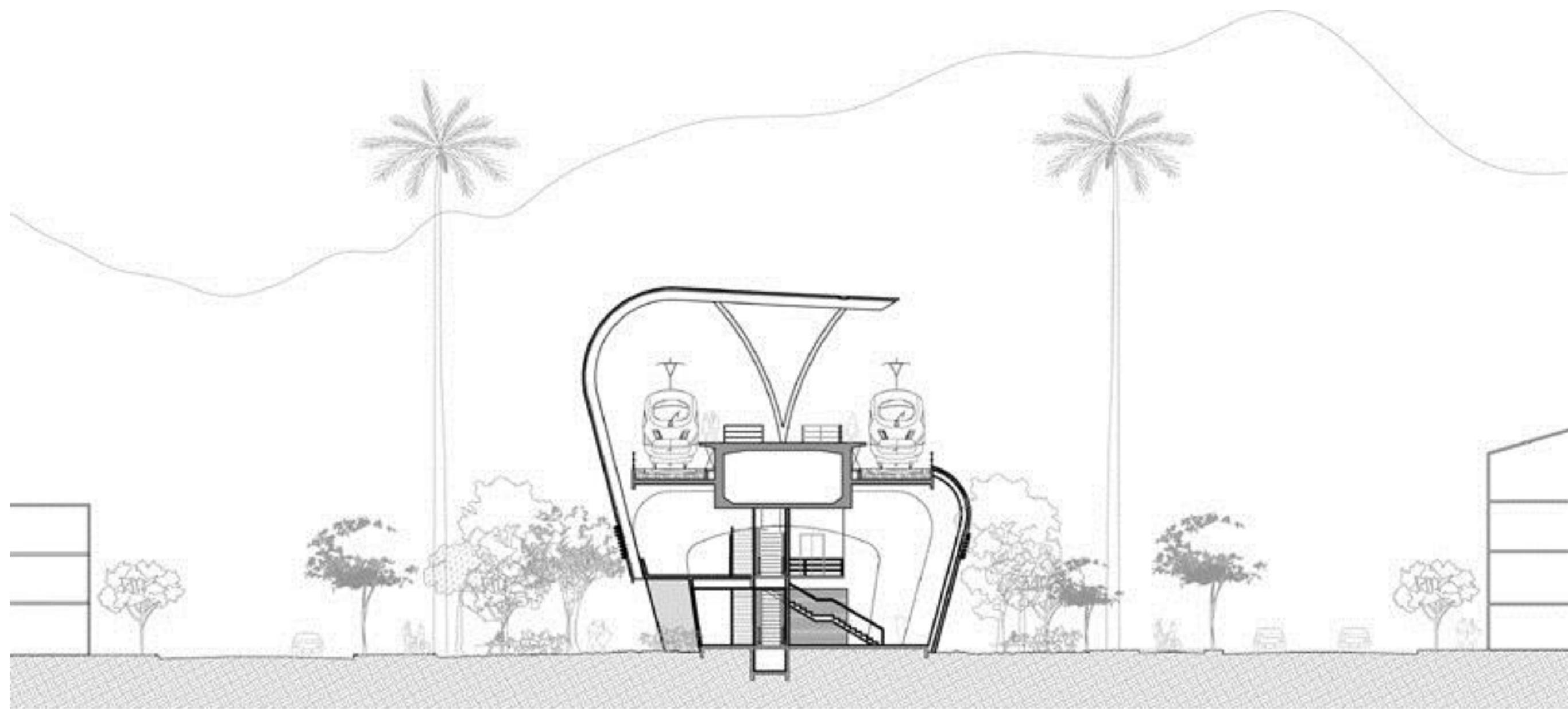
MAPA GERAL DE URBANISMO

SEÇÃO ESQUEMÁTICA

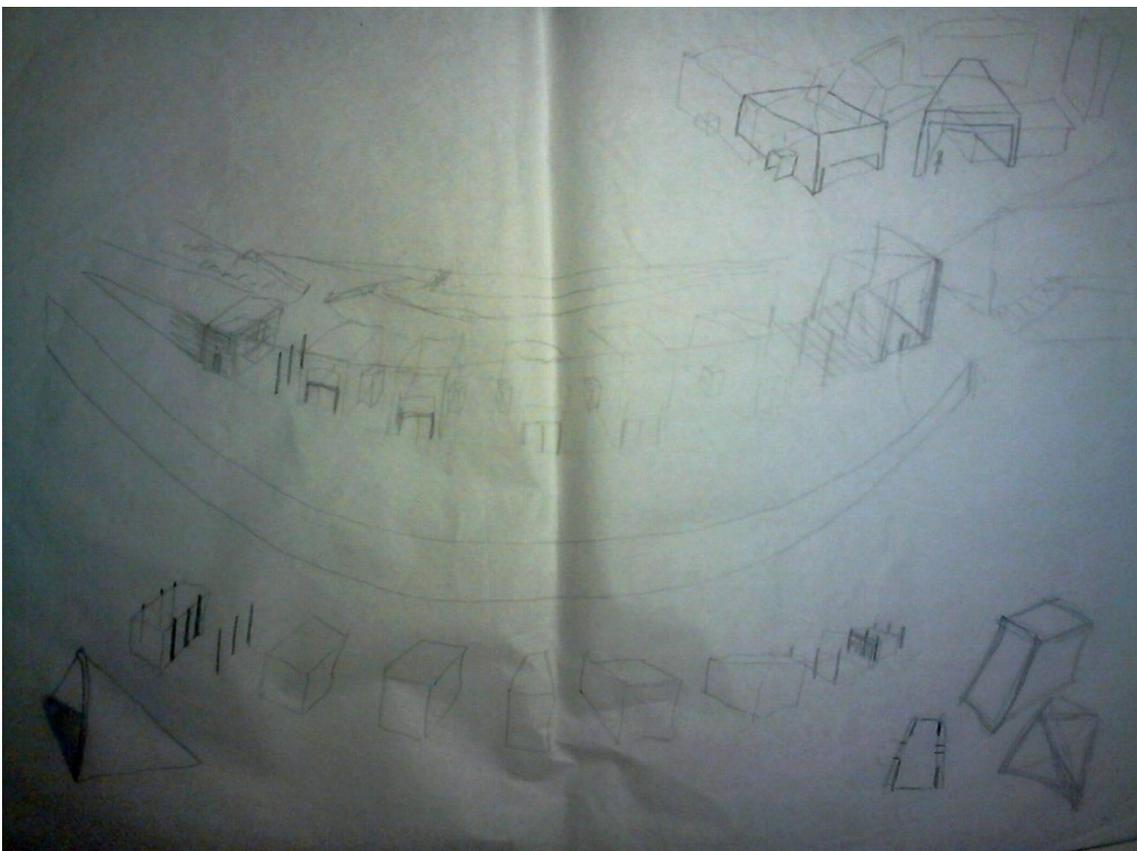
NOTA: A ELEVADO DA VIA FÉRREA DO TREM DE CAVDA NÃO SE ENCONTRA INCLUSA NO ESCOPO DO PROJETO.

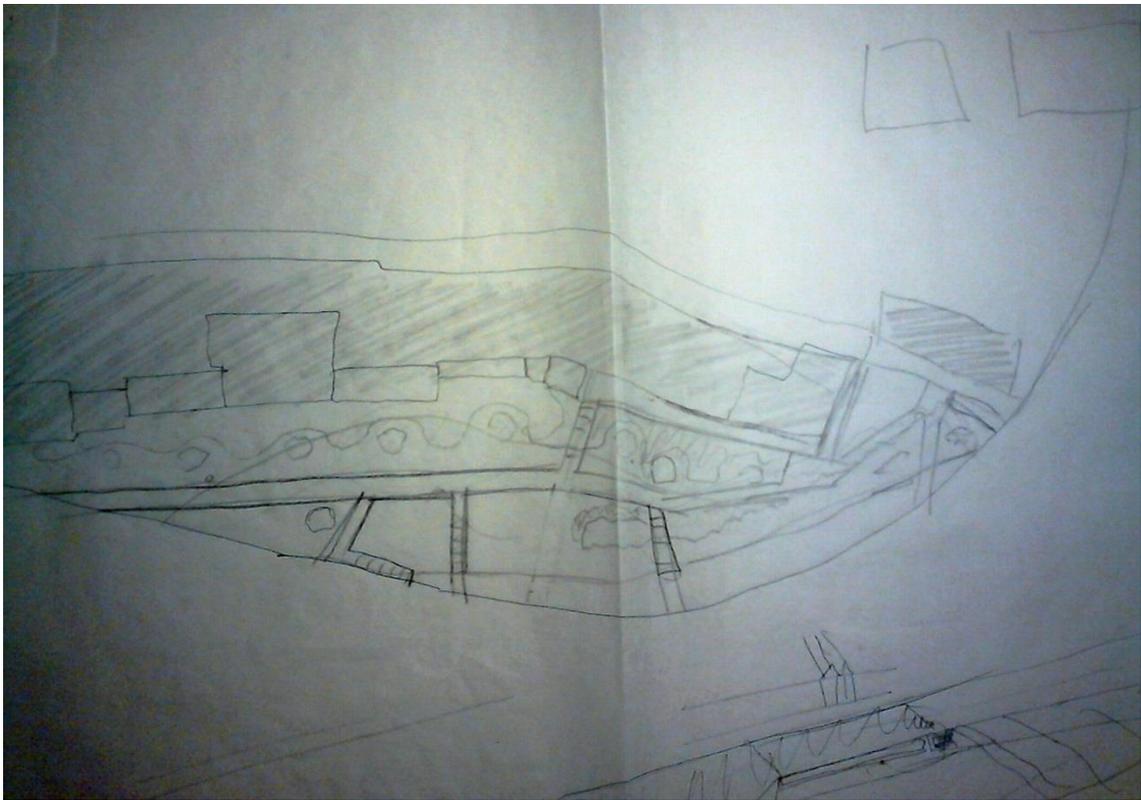
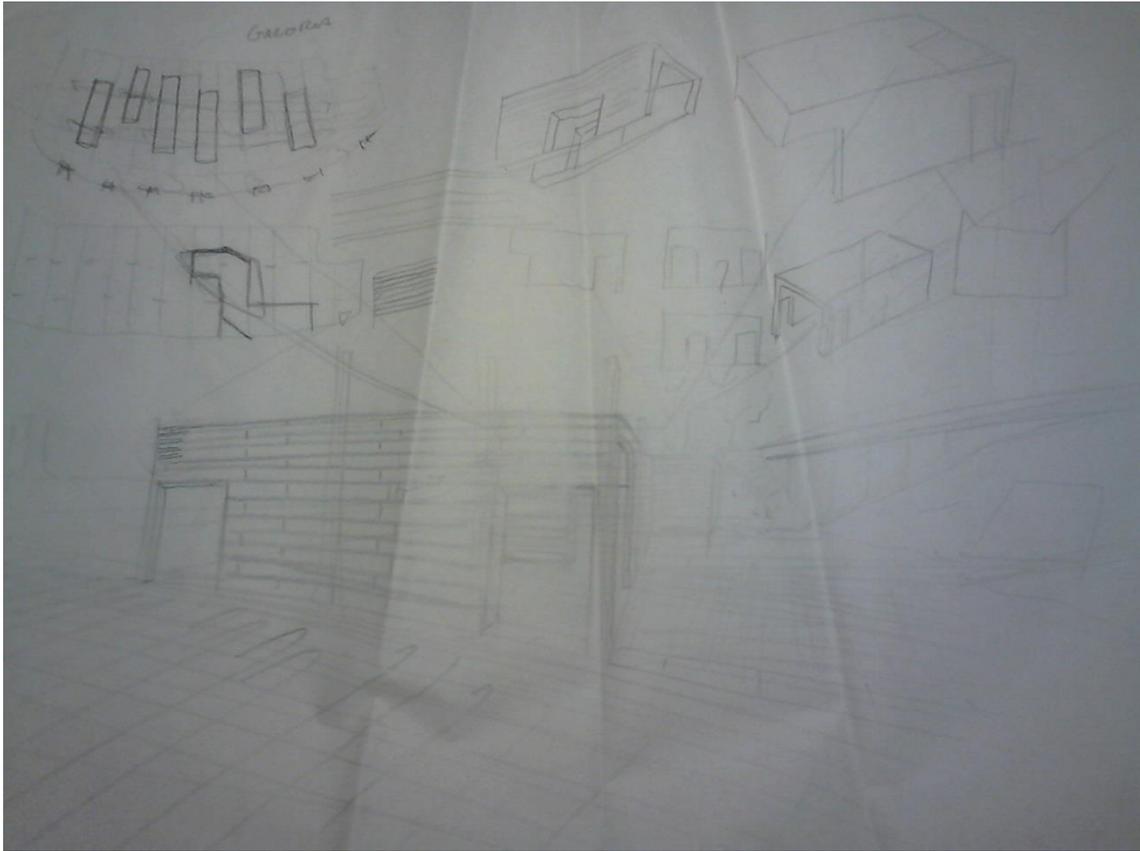
IDENTIFICAÇÃO: [] DATA: []
 ELABORADO POR: []
 REVISADO POR: []
 APROVADO POR: []
 ESCALA: []
 DATA: []
 LOCAL: []
 PROJETO: []
 TÍTULO: []
 AUTORES: []
 REVISORES: []
 APROVADORES: []
 TÍTULO: []

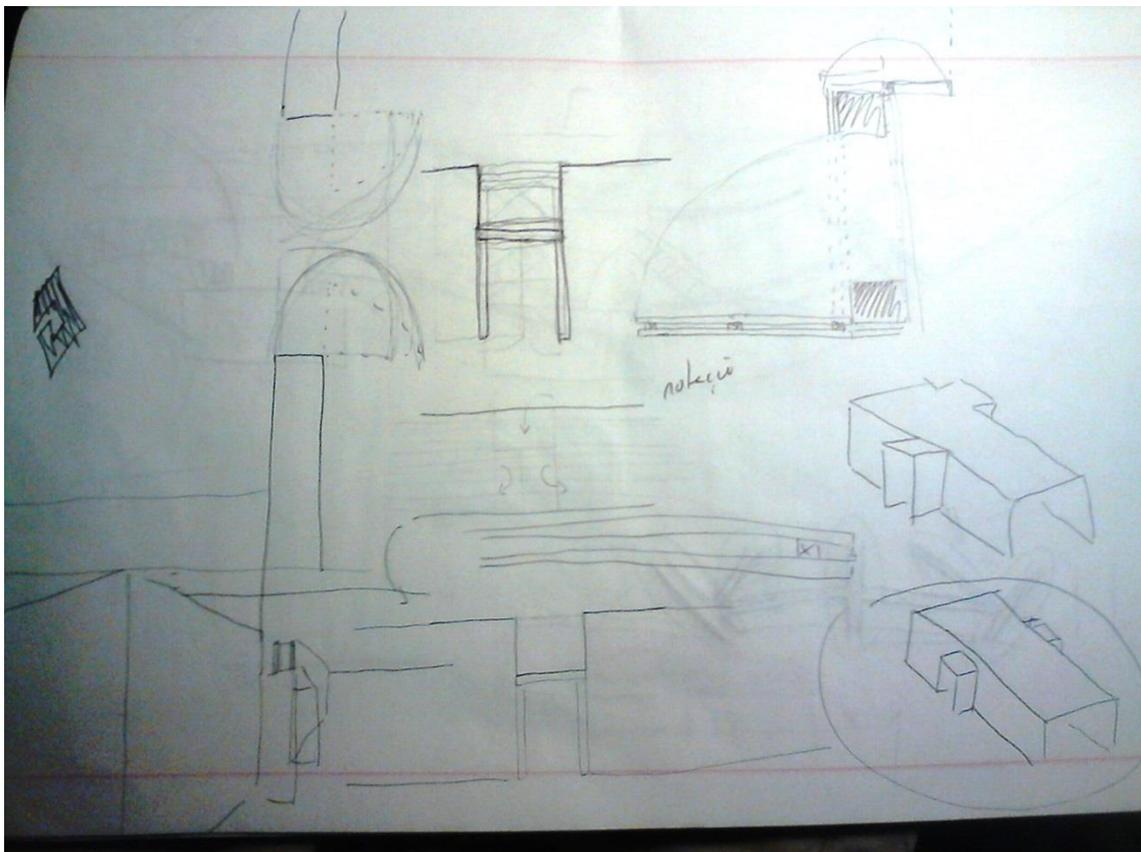
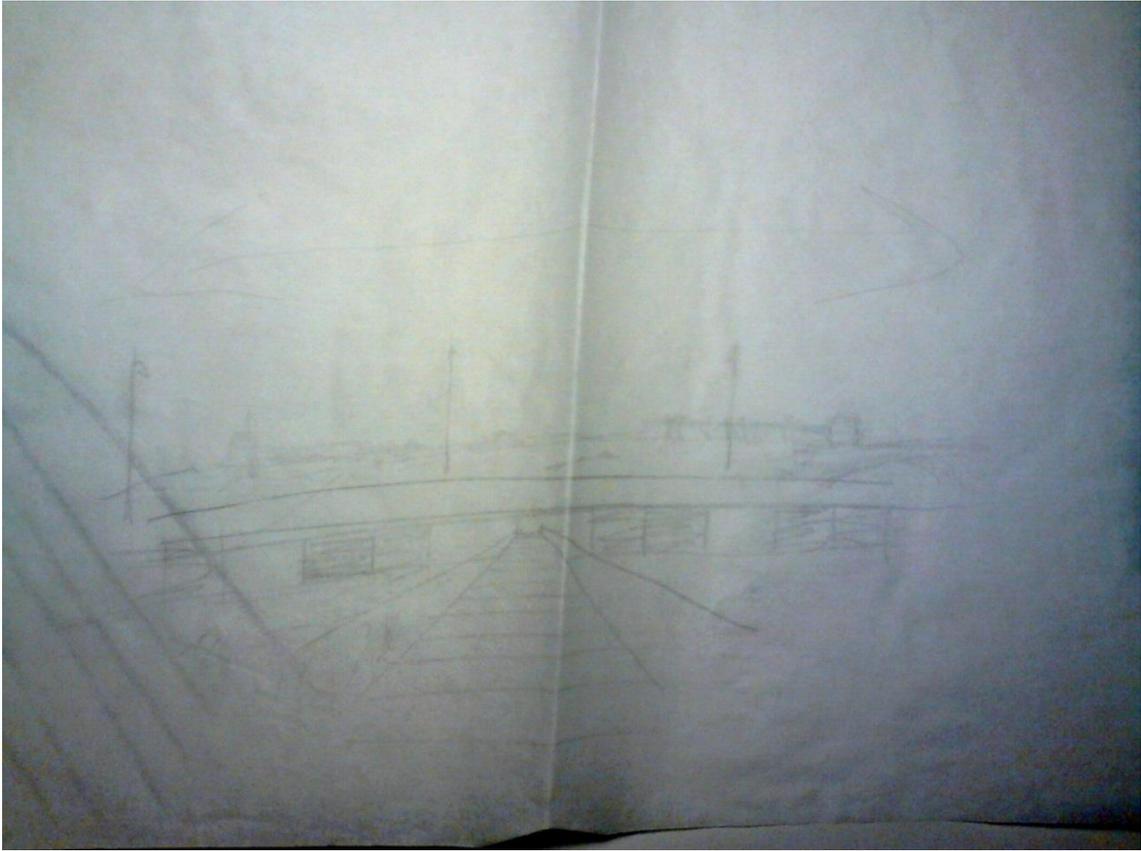


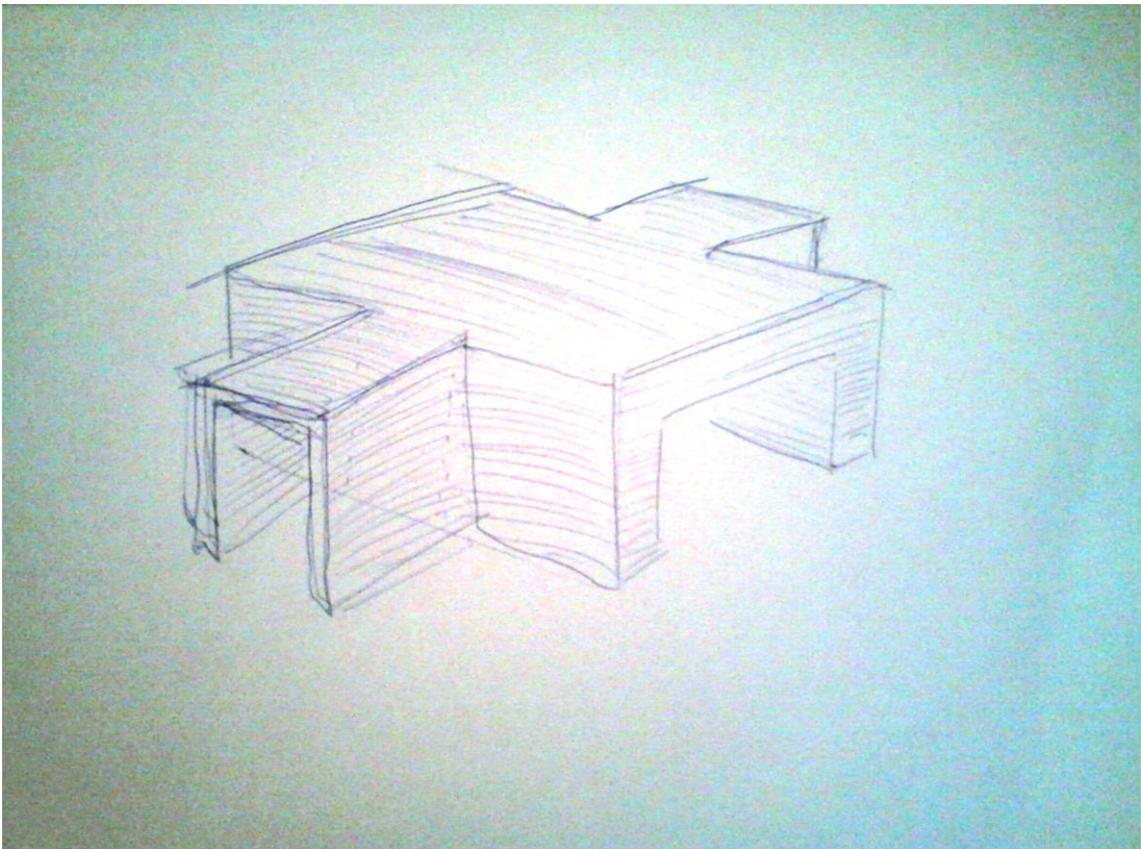
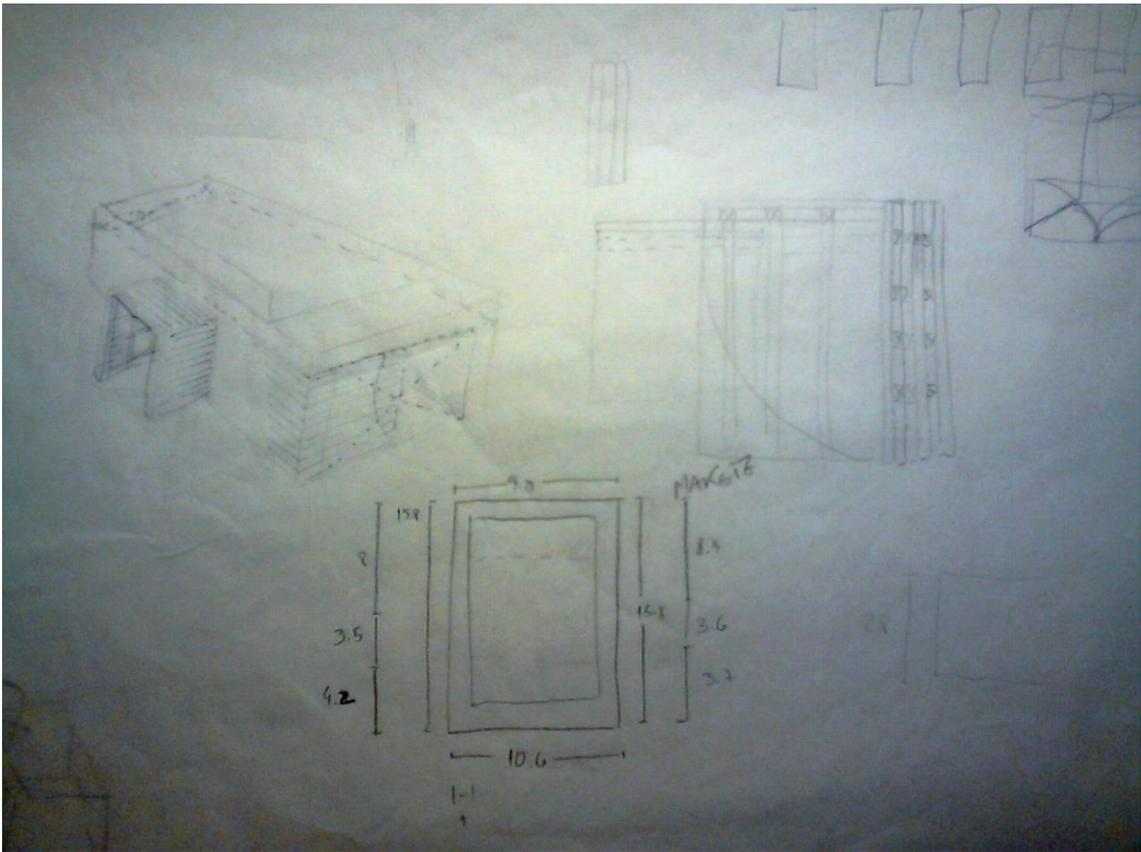


Anexos
Projecto
Esquços









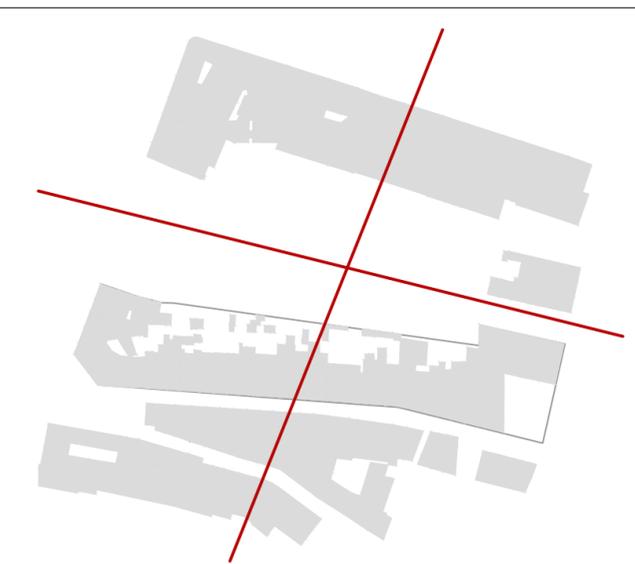
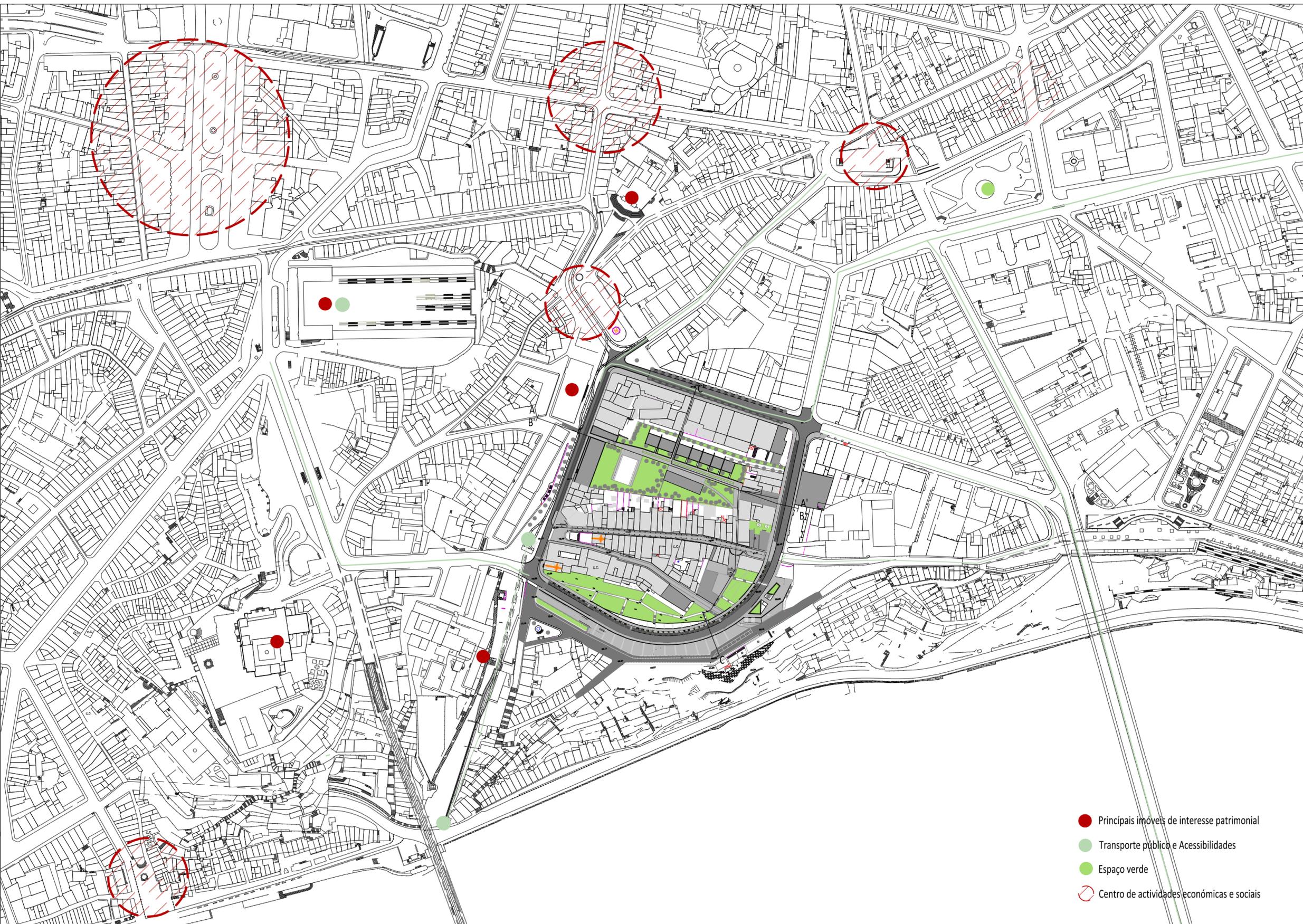


Fig.1 - Permeabilização pedonal do quarteirão segundo eixos N-S e E-O



Fig.2- Consolidação da frente urbana e do quarteirão;
Delimitar a abertura da Rua de S.Luís e consolidar as traseiras

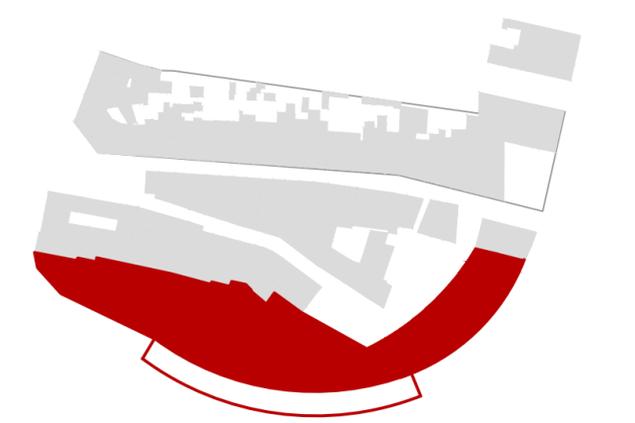
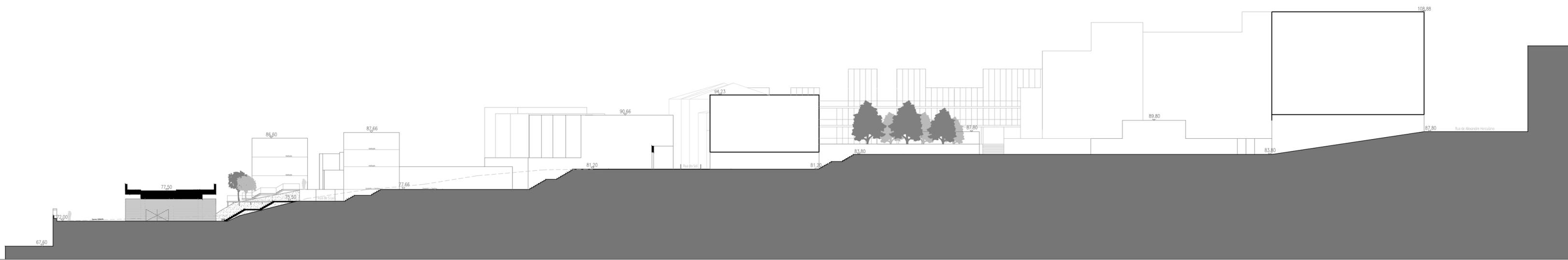
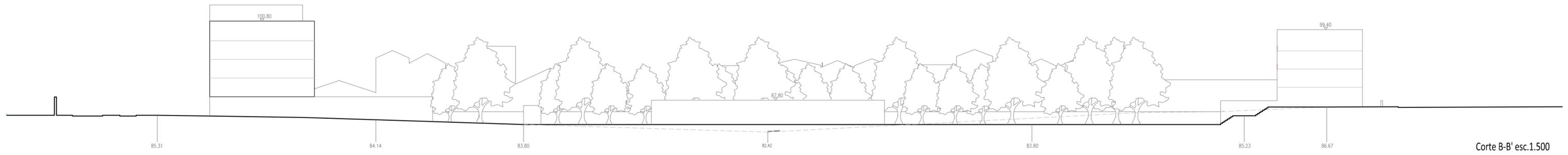
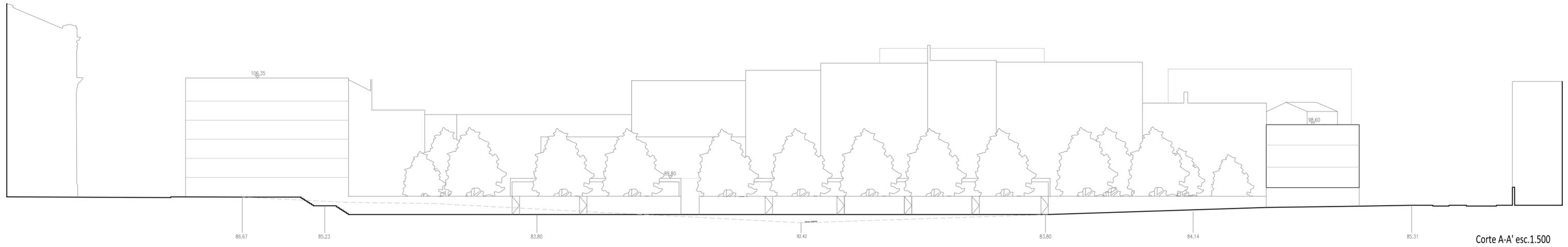


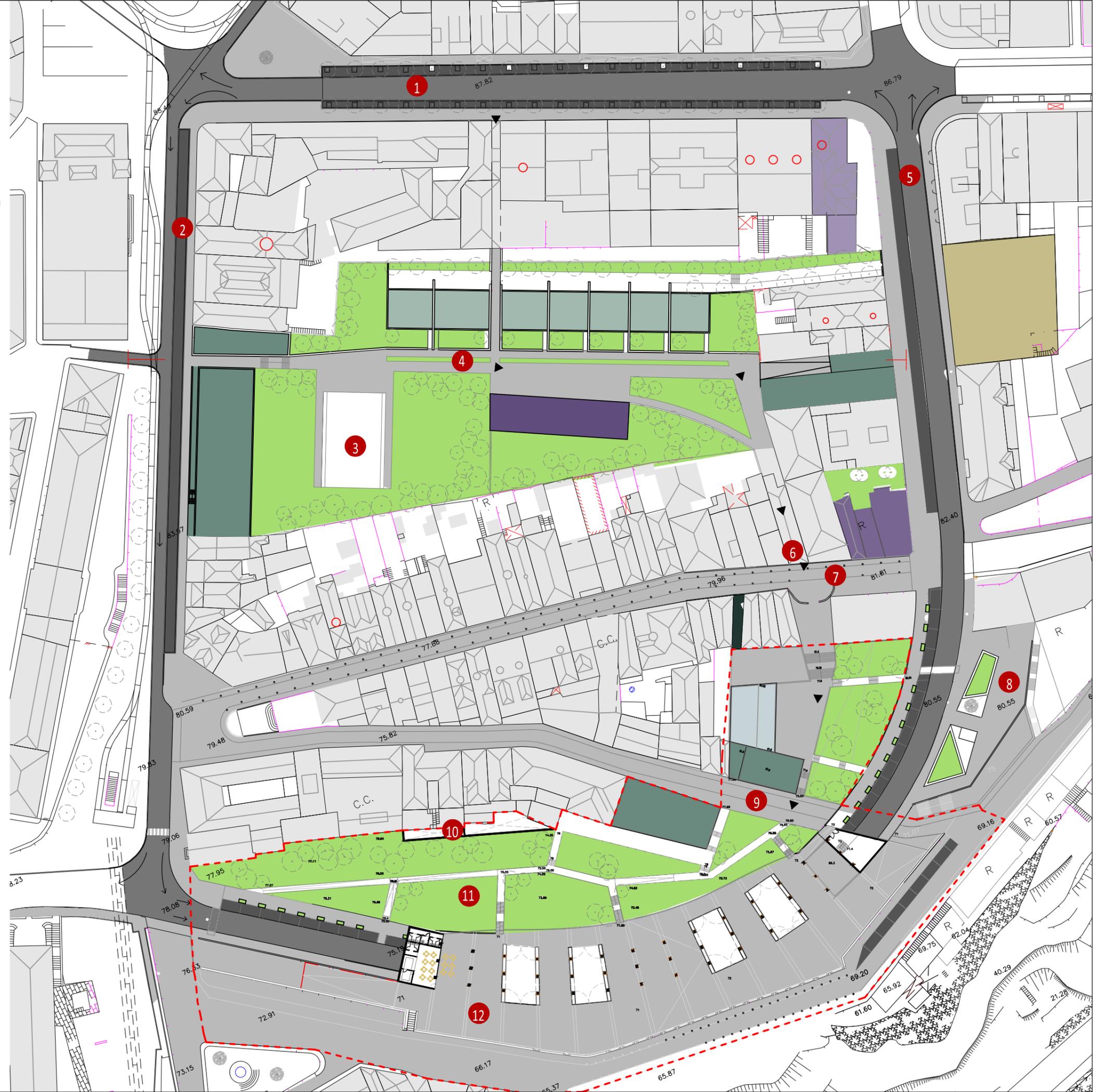
Fig.3 -Requalificação do espaço público: espaço expositivo e de actividades lúdicas

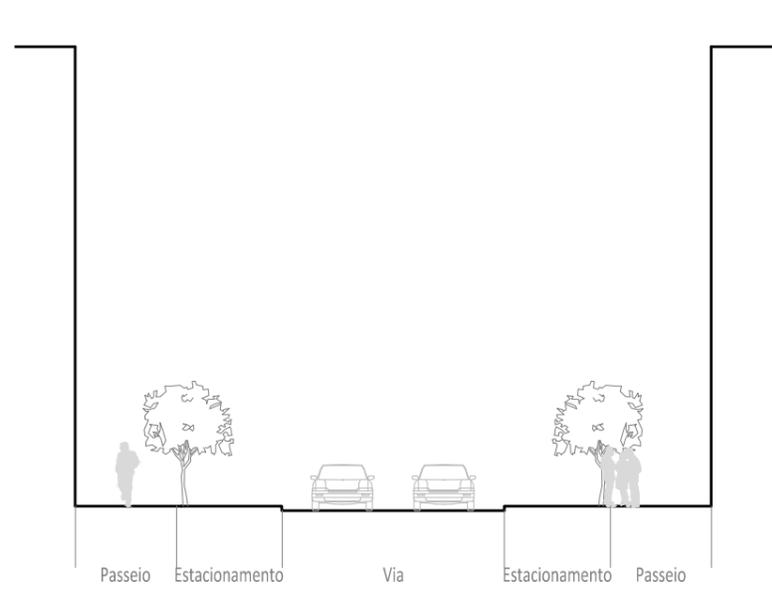


Legenda:

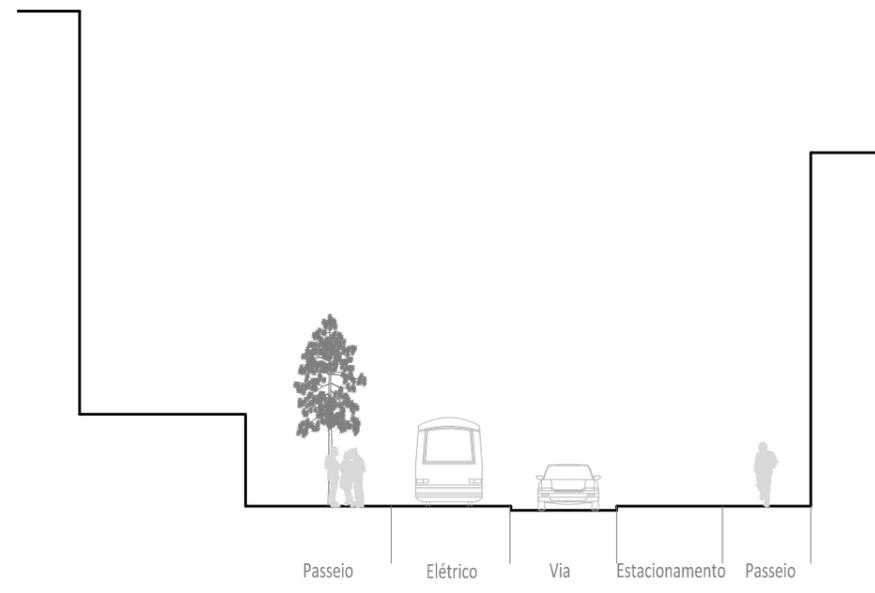
- Habitação germinada
- Habitação colectiva com comércio e serviços
- Habitação unifamiliar em banda
- Reabilitação- Equipamento de apoio Social; Lar de Idosos
- Reabilitação- Equipamento de apoio Social; Lar de Infância e juventude
- Centro de Dia
- Via pedonal e vias partilhadas(caso das ruas: São Luís; do Sol; Miradourto)
- Via automóvel
- Estacionamento
- Estrutura verde
- silo-auto
- Percurso de atravessamento do quarteirão
- Área do sector

- 1 Requalificação da Rua Alexandre Herculano
- 2 Requalificação da Rua Augusto Rosa
- 3 campo polidesportivo
- 4 Separador vegetal -percurso de moradores e transeunte
- 5 Requalificação da Rua Duque de Loulé
- 6 Túnel de atravessamento
- 7 Requalificação da Rua do Sol
- 8 Transferência de cotas
- 9 Requalificação da Rua de São Luís
- 10 Pátio Inglês
- 11 Jardim
- 12 Espaço expositivo e de actividades lúdicas

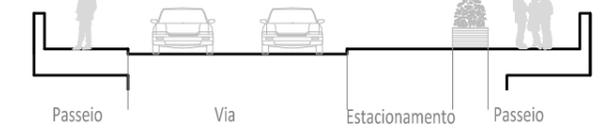




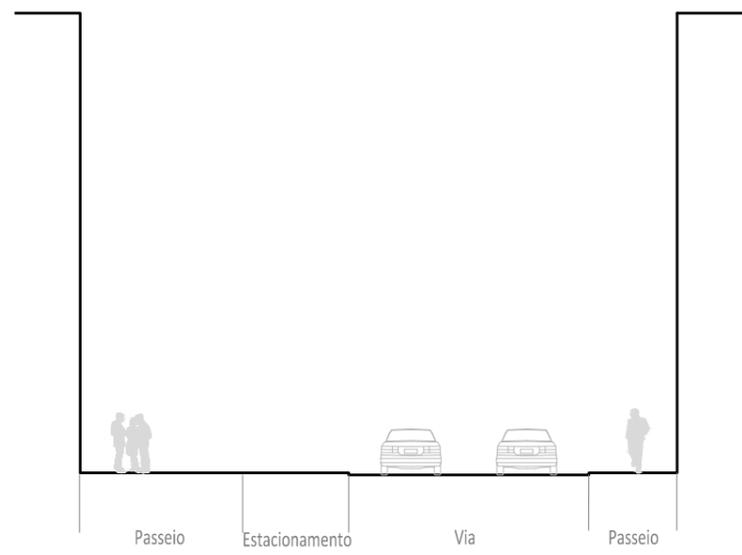
Rua Alexandre Herculano



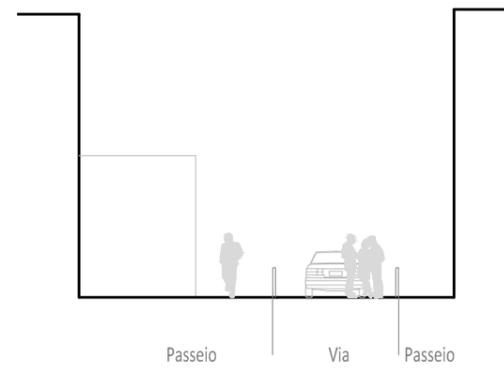
Rua Augusto Rosa



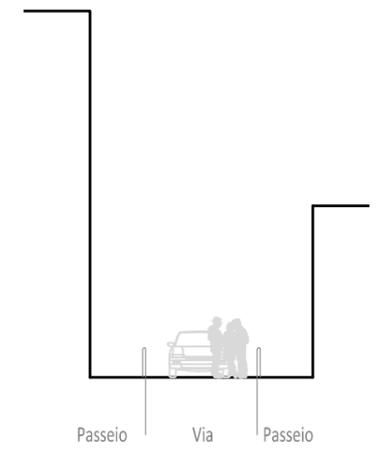
Rua Duque de Loulé - p.1



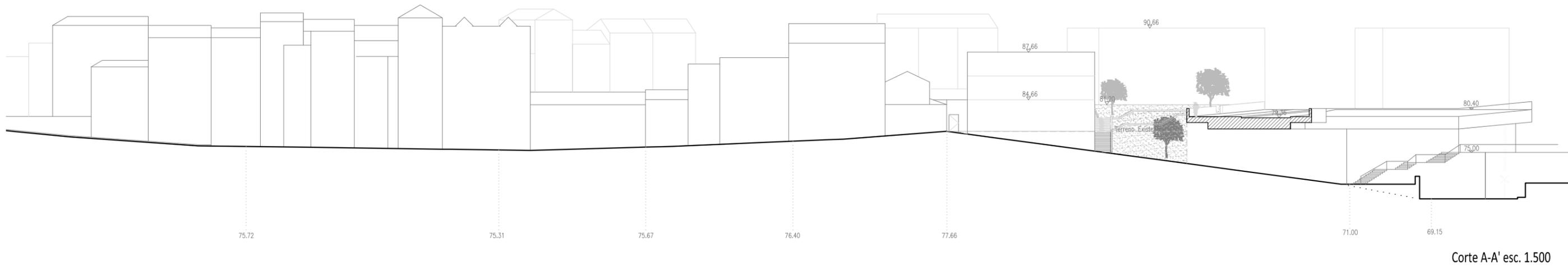
Rua Duque de Loulé - p.2



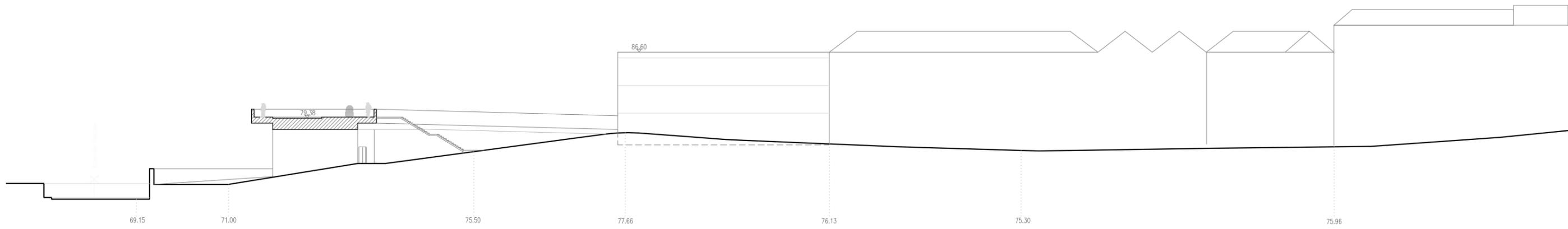
Rua do Sol



Rua de São Luís



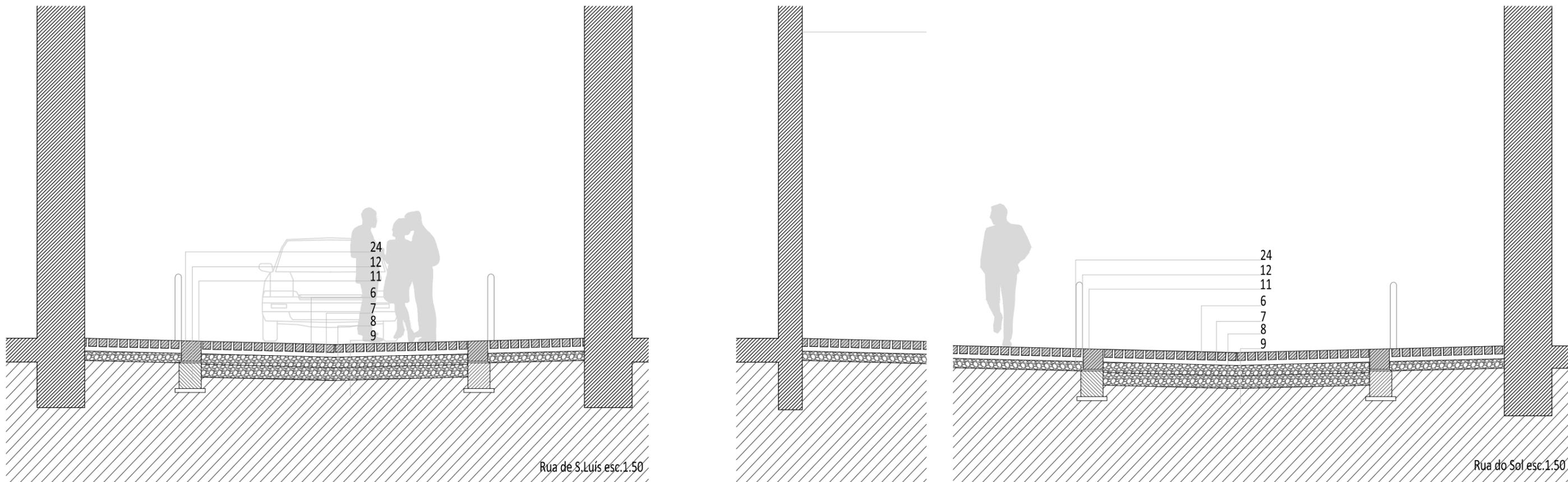
Corte A-A' esc. 1.500



Corte B-B' esc. 1.500

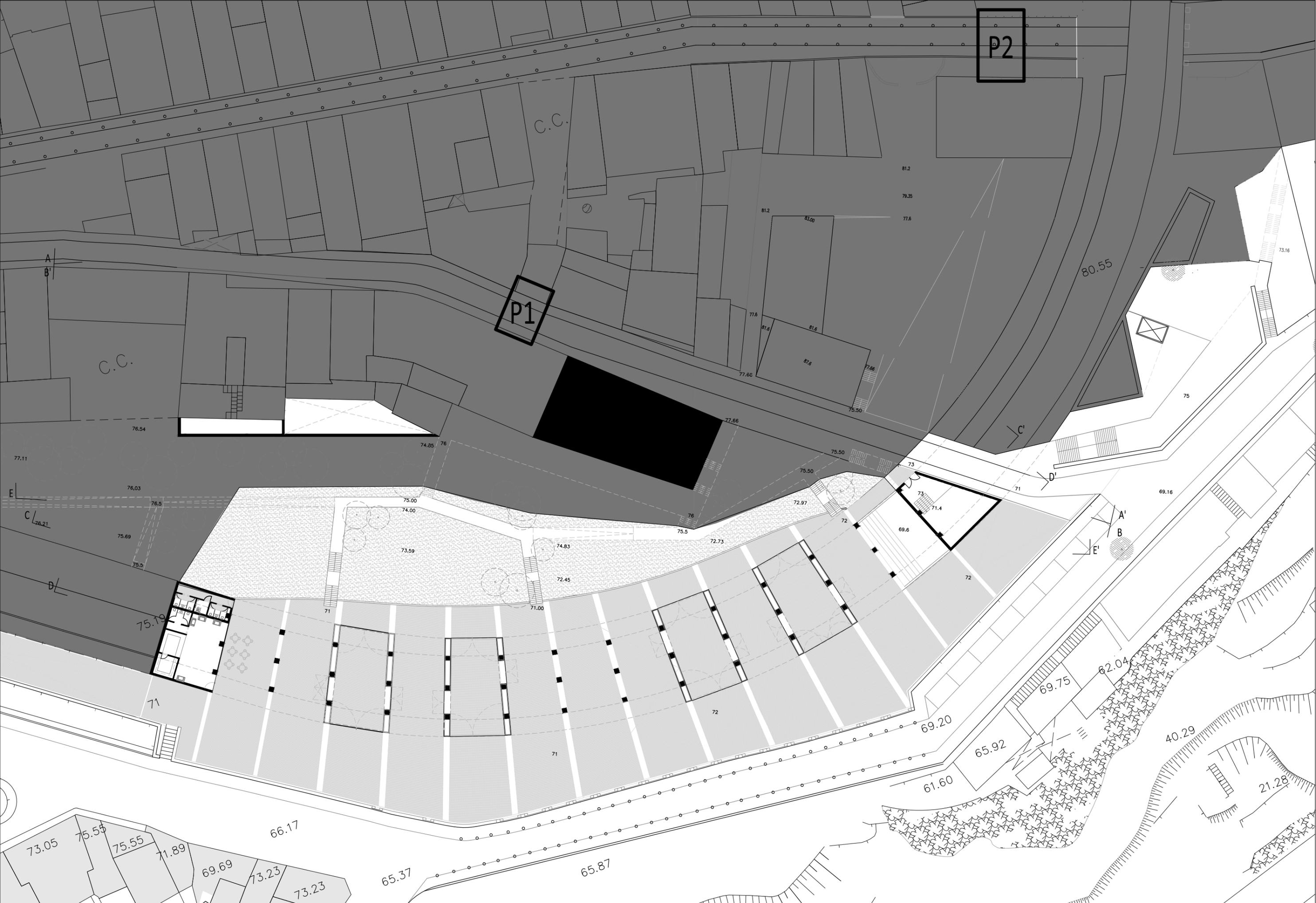
Legenda:

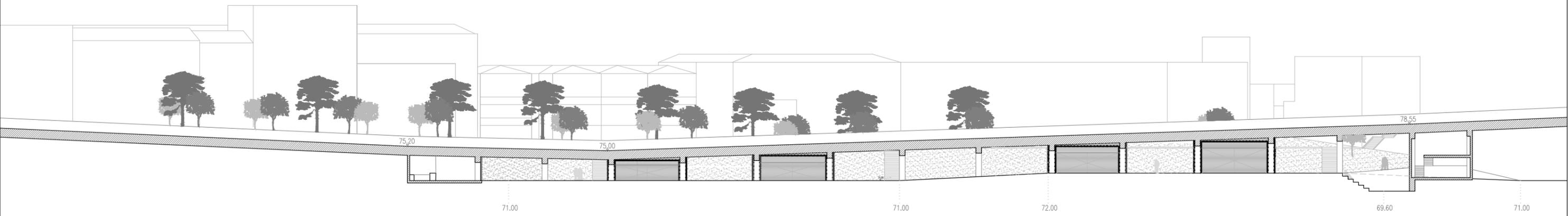
- 6 Paralelepipedo granito
- 7 Traço seco de areia e cimento
- 8 Base de agregado britado de granulometria extensa
- 9 Terreno compactado
- 11 Guia de grantio
- 12 Maciço de betão
- 24 Argamassa de assentamento



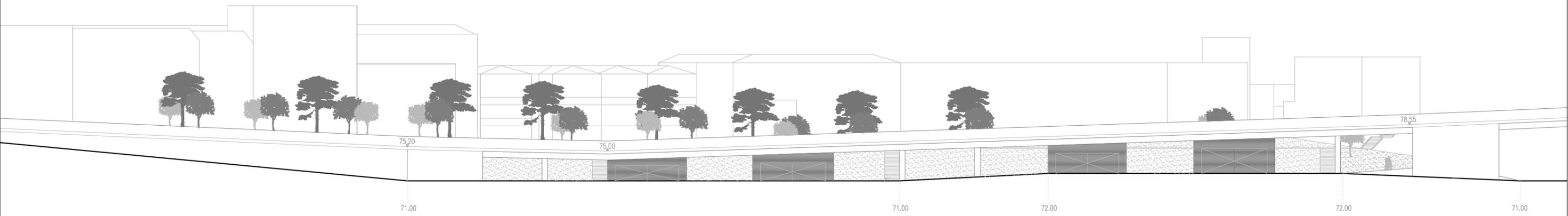
Rua de S.Luis esc.1.50

Rua do Sol esc.1.50





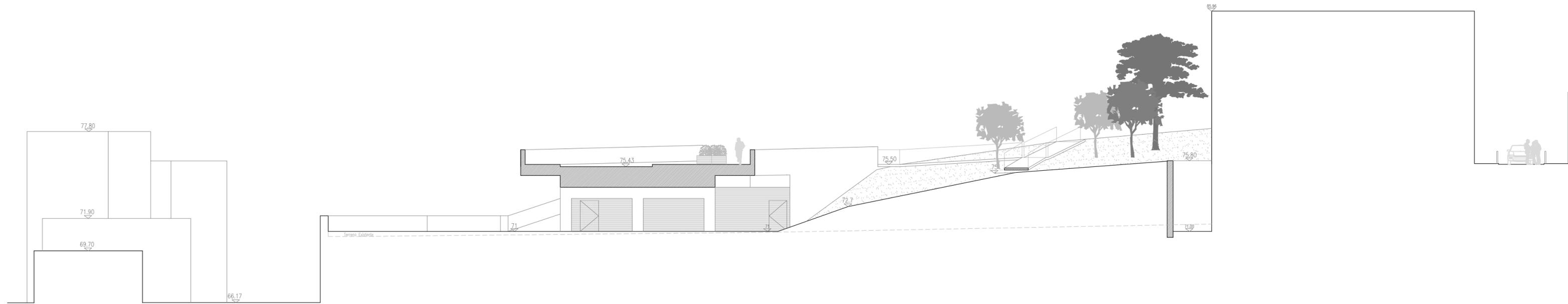
Corte C-C' esc. 1.500



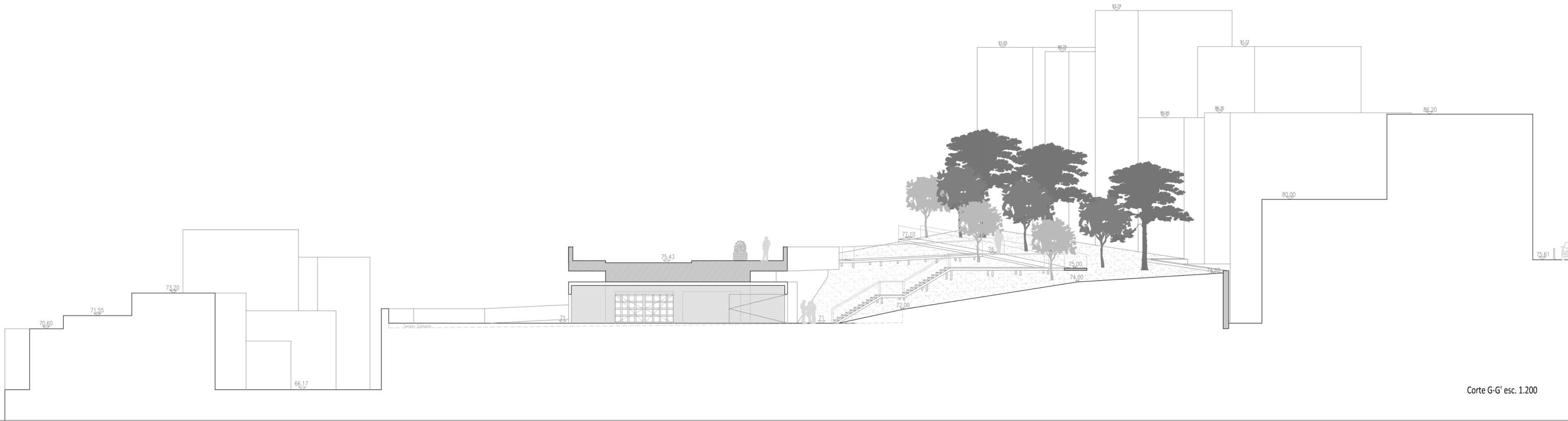
Corte D-D' esc. 1.500



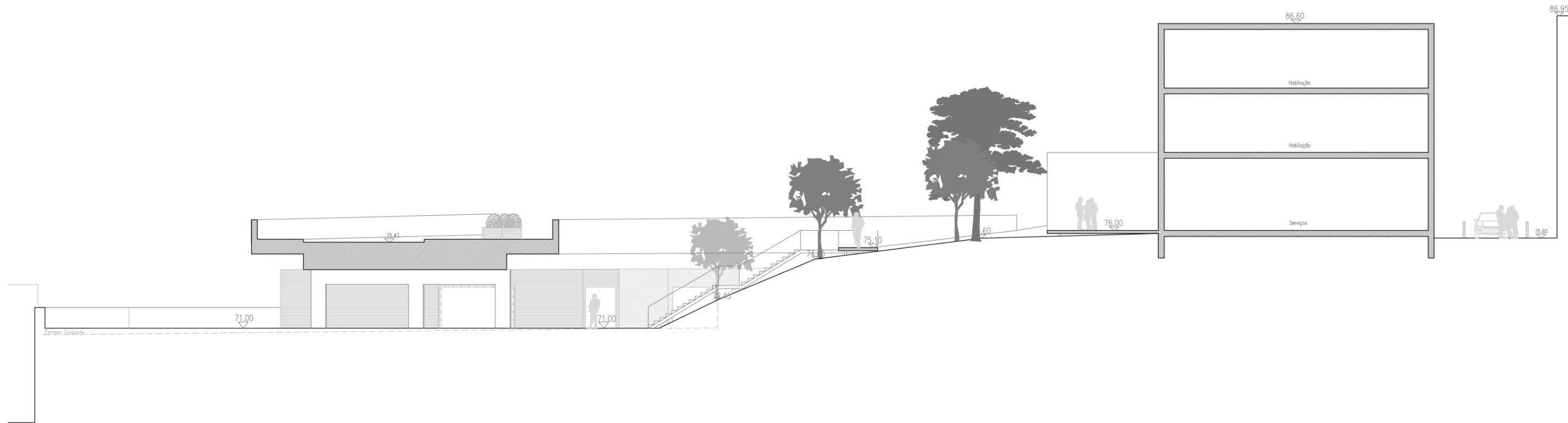
Corte E-E' esc. 1.500



Corte F-F' esc. 1.200

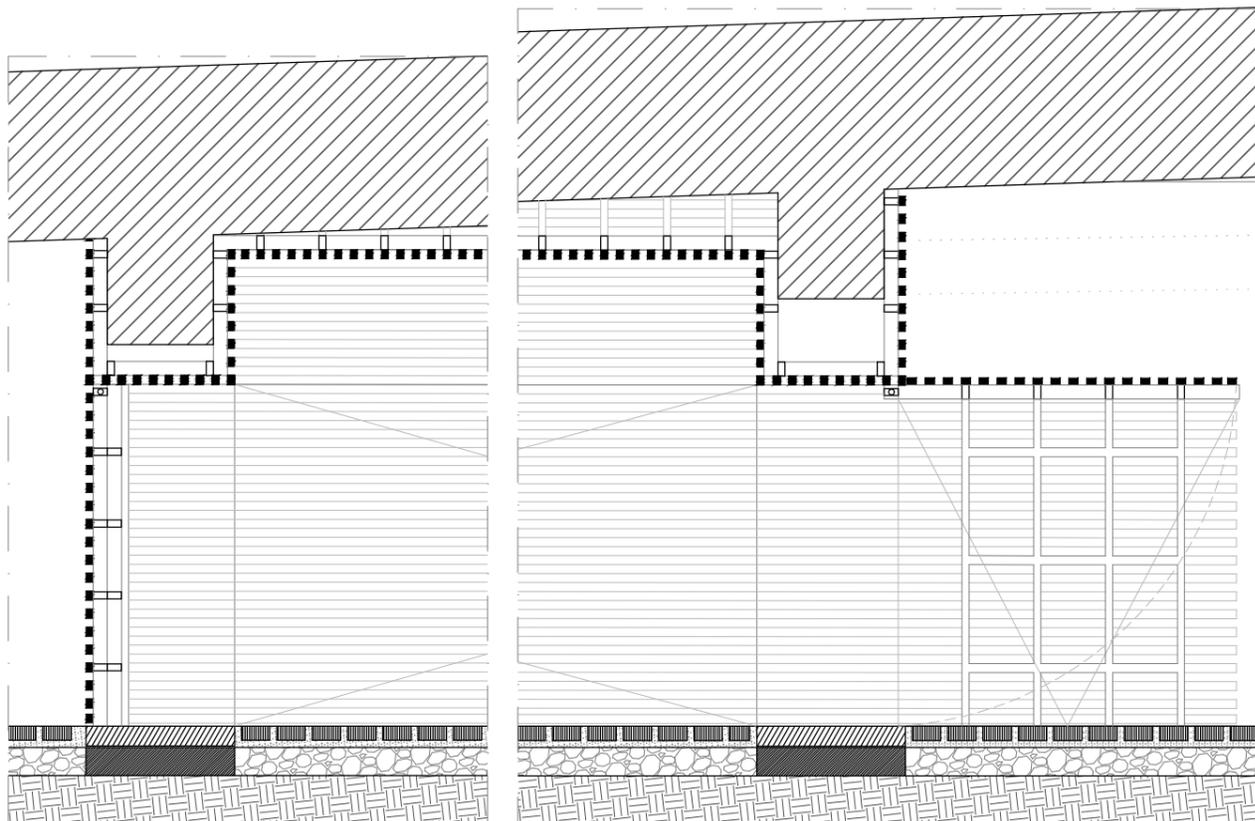


Corte G-G' esc. 1.200

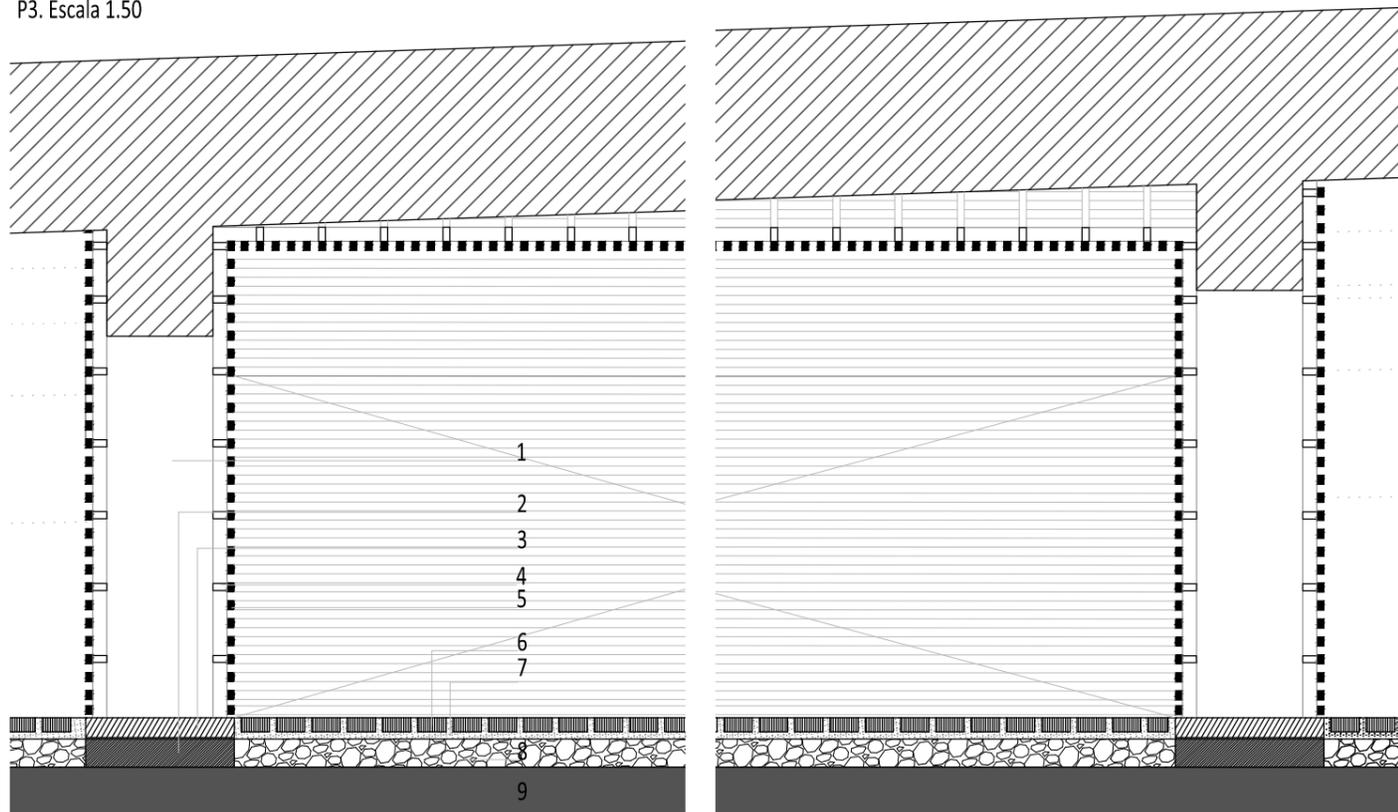


Corte H-H' esc. 1.200

P4. Escala 1.50



P3. Escala 1.50



Legenda:

- | | | | | |
|--------------------------|---|-----------------------------|--|------------------------|
| 1 Pilar armado existente | 6 Paralelepipedo granito | 10 Muro granito existente | 15 Dreno | 19 Caixa de ar drenada |
| 2 Fundação armada | 7 Traço seco de areia e cimento | 11 Guia de grantio | 16 Feltro Geotextil | 21 Deck madeira |
| 3 Laje Granito | 8 Base de agregado britado de granulometria extensa | 12 Maciço de betão | 17 Laje de betão com regularização de 2% | 22 Viga metálica |
| 4 Estrutura de suporte | 9 Terreno compactado | 13 Pavimento auto-nivelante | 18 Tijolo 11cm | 23 Rufo em zinco |
| 5 Ripado madeira | | 14 Muro suporte de betão | | |

Legenda:

- | | | | | |
|--------------------------|---|-----------------------------|--|------------------------|
| 1 Pilar armado existente | 6 Paralelepipedo granito | 10 Muro granito existente | 15 Dreno | 19 Caixa de ar drenada |
| 2 Fundação armada | 7 Traço seco de areia e cimento | 11 Guia de grantio | 16 Feltro Geotextil | 21 Deck madeira |
| 3 Laje Granito | 8 Base de agregado britado de granulometria extensa | 12 Maciço de betão | 17 Laje de betão com regularização de 2% | 22 Viga metálica |
| 4 Estrutura de suporte | 9 Terreno compactado | 13 Pavimento auto-nivelante | 18 Tijolo 11cm | 23 Rufo em zinco |
| 5 Ripado madeira | | | | |

Corte Escala 1.50

