

CASA  
CLAUDIA

Fevereiro/Março 2010

Nº 59

Portugal (Cont.)  
€ 4,50

# arquitectura & construção

**DOSSIÊ** energias alternativas  
Sugestões de utilização

ENTREVISTA EXCLUSIVA  
**GOTTFRIED BÖHM**  
O criador das obras  
escultóricas

**CARRILHO DA GRAÇA**  
Ponte pedonal na Covilhã

**ATELIÊ DACIANO DA COSTA**  
Requalificação do terminal da  
estaçao fluvial do Terreiro do Paço

IMPRESA  
Publishing

00059

REVISTA BIMESTRAL

5 1603446 019332

## círculo de fé

A NOVA IGREJA de V. N. Famalicão  
Arquitectos comentam polémica da igreja de Troufa Real no Restelo  
A capela do povo na Liubliana



# terreiro do paço

O projecto de requalificação do terminal desta estação fluvial emblemática é uma obra do Metropolitano de Lisboa e tem a assinatura do ateliê Daciano da Costa. Em foco, a história do edifício, as novas necessidades dos seus utilizadores e os materiais empregues, nomeadamente o azulejo, que revestirá grande parte das suas superfícies.

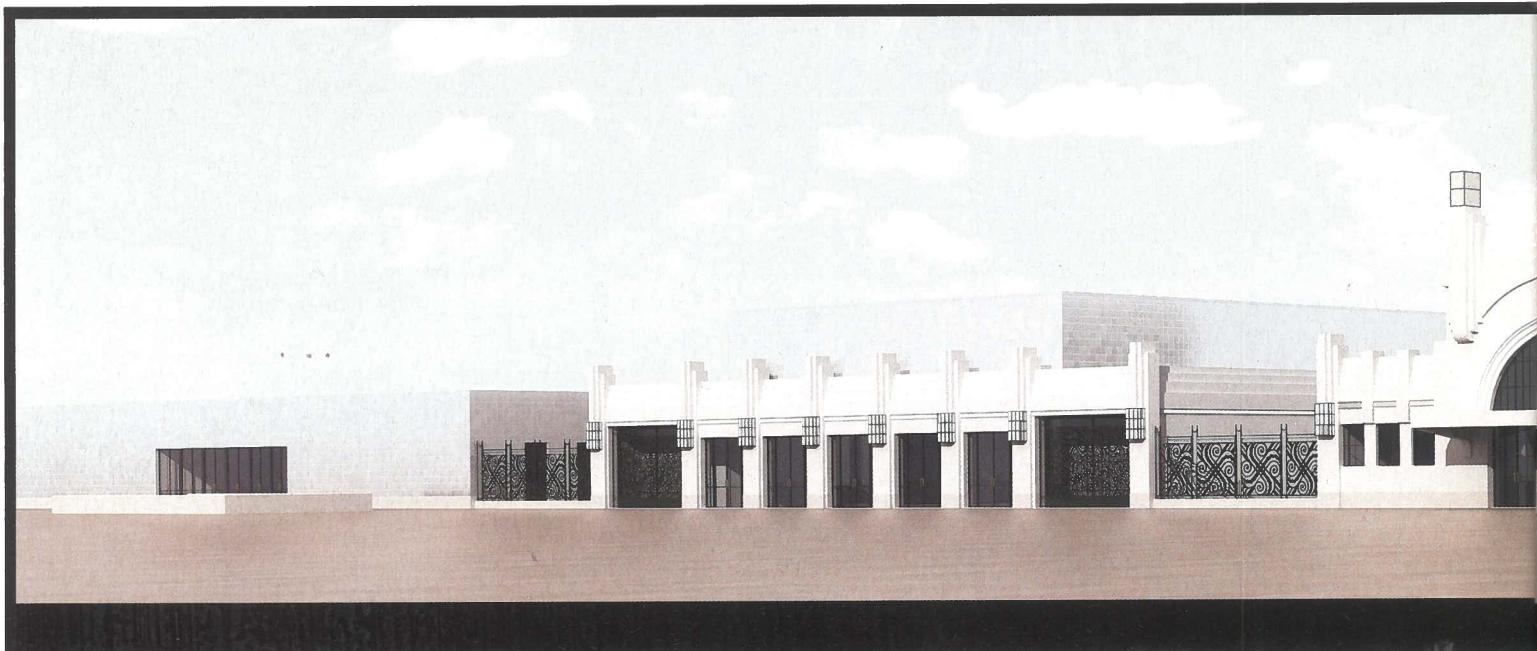
TEXTO FERNANDA PEDRO IMAGENS CEDIDAS

**A** construção da estação do Metropolitano de Lisboa no Terreiro do Paço constituiu o pretexto fundamental para o lançamento deste Projecto de Alteração e Ampliação da estação existente. Projectado pelo arquitecto Cottinelli Telmo, o terminal da estação fluvial que liga Lisboa à cidade do Barreiro é, desde 1932, ano da sua inauguração, local de passagem para milhares de pessoas, ponto de chegada e de partida, de encontros, reencontros, âmago de emoções. Para muitos, é através deste edifício que diariamente se inicia e termina mais um dia de trabalho. Para a arquitecta Ana Costa, do ateliê Daciano da Costa, responsável pelo projecto de reabilitação, é um trabalho de sentimentos, imbuído de um carinho especial, e concretizá-lo representa um prazer redobrado, uma vez que Cottinelli era seu avô. "Este é um projecto que percorre gerações, por isso a primeira coisa em que pensámos foi no que o meu avô gostaria de ver hoje como prolongamento da sua estação." A obra é também uma forma de homenagear o pai, o designer Daciano da Costa, imprimindo-lhe "toda a experiência e conhecimento que ele nos legou, o cuidado com os materiais, o detalhe no desenho dos interiores... Por exemplo, a recu-

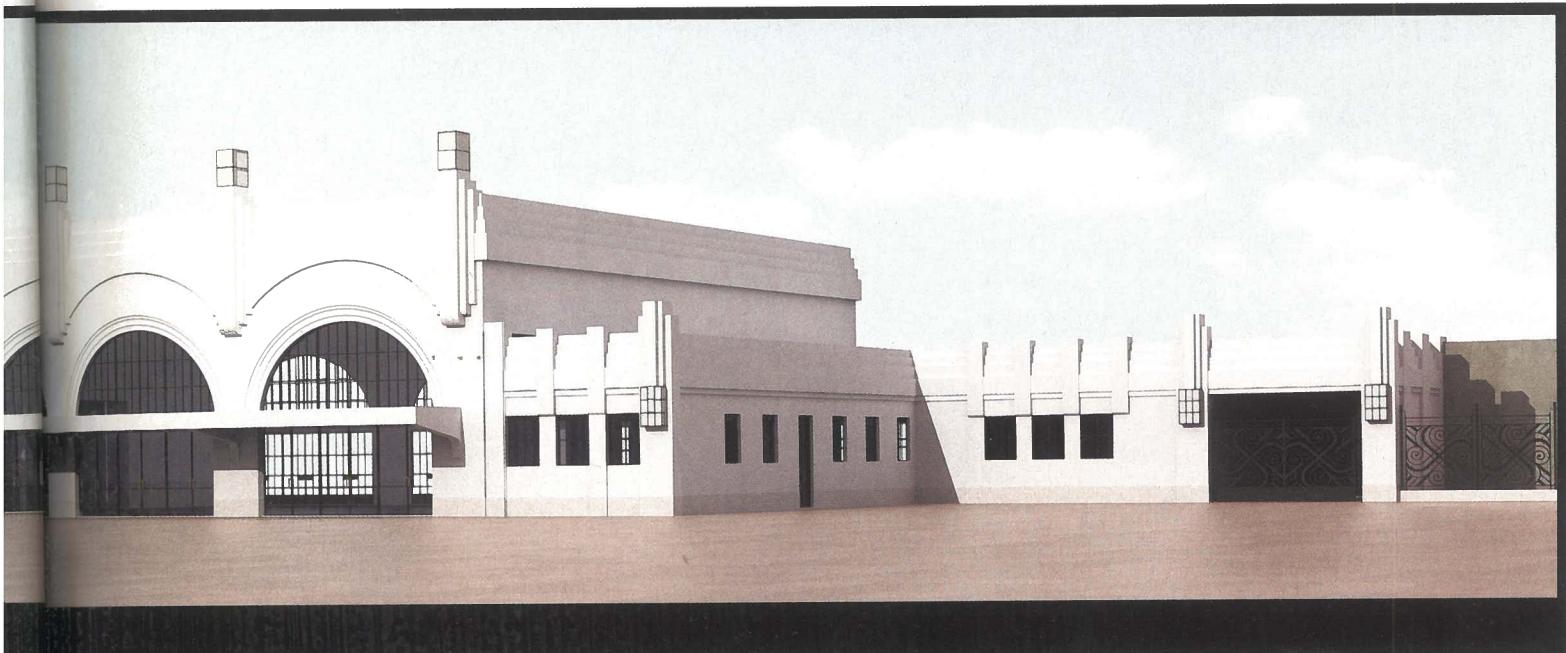
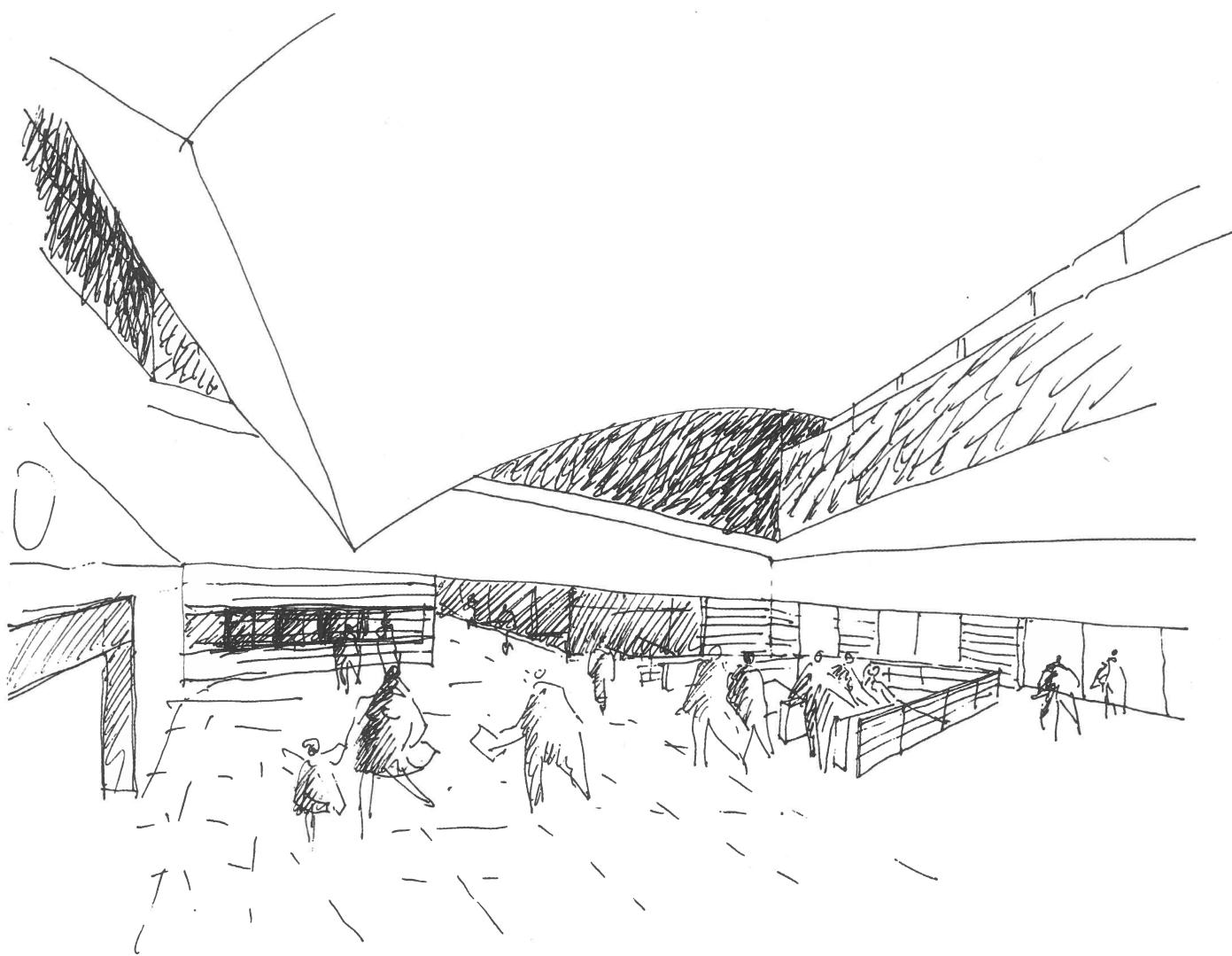
peração de uma simples guarda mereceu vários dias de reflexão e discussões ardentes entre as arquitectas do ateliê", explica-nos.

A intervenção, levada a cabo pelo Metropolitano de Lisboa, teve de ser acompanhada pelo IGESPAR (Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico) devido às questões relacionadas com a salvaguarda do volume existente. Aquelas de ordem funcional e programática foram revisadas com os serviços da Transtejo, resultando em alterações diversas, entre elas os princípios de exploração, que foram reequacionados em função dos novos dados, sobretudo da escala de fluxos previstos. Foram ainda definidas as novas necessidades programáticas quanto a espaços de circulação e de permanência do público, dos serviços de exploração e de apoio, e avaliada a capacidade de as construções e espaços existentes poderem corresponder às novas necessidades de um modo equilibrado e em respeito pela sua vocação e caracterização arquitectónica originais.

É assim, com base nestes parâmetros, que o projecto de reabilitação foi desenhado. Como se lê na memória, o corpo principal do edifício original da estação fluvial, projecta- ►



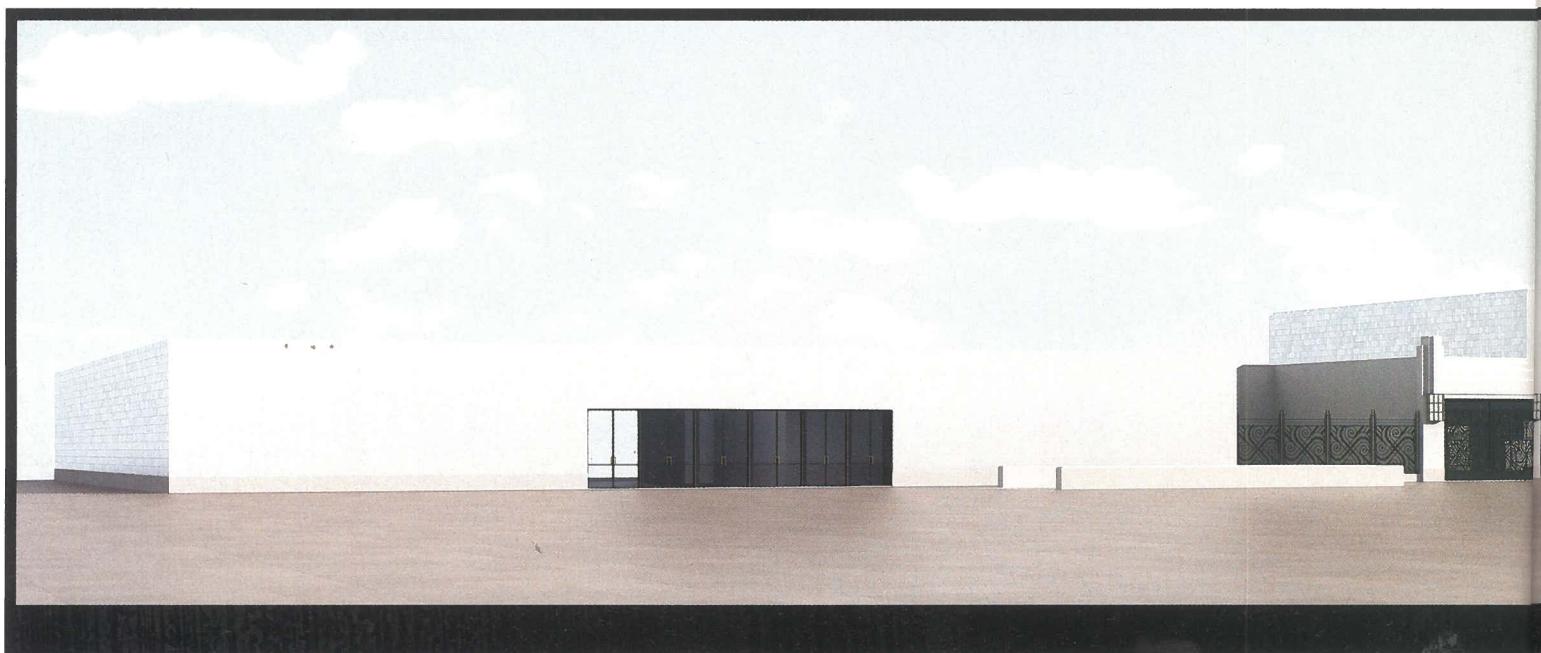
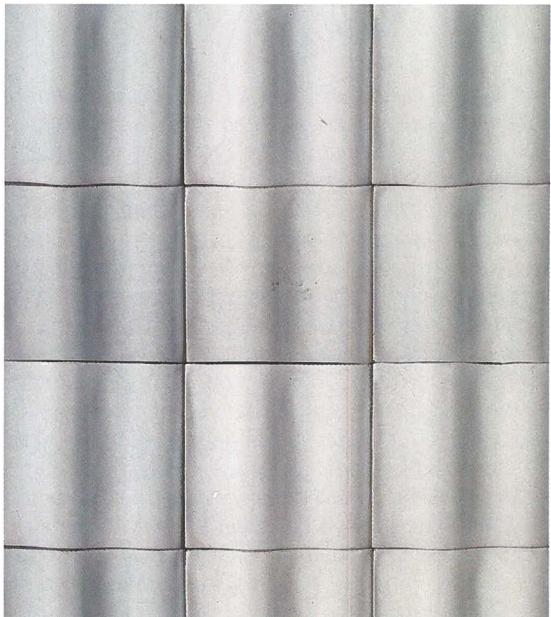
> Foram definidas as novas necessidades programáticas quanto a espaços de circulação e de permanência do público, serviços de exploração e de apoio...



## PROJECTO



► O alçado virado ao rio é marcado pelas grelhas de sombreamento dos extensos enviraçados, em alumínio termolacado e pintado; toda a construção nova voltada à praça será revestida a azulejo Viúva Lamego, 'em onda', concebido especialmente para o projecto e que irá resultar numa superfície reverberante e texturada, que 'desmaterializa' esta construção e procura um diálogo harmonioso com a envolvente pombalina



► Foi avaliada a capacidade de as construções e espaços existentes poderem corresponder às novas necessidades de um modo equilibrado e em respeito pela sua vocação arquitectónica

da por Cottinelli Telmo, será integralmente recuperado, mantendo as suas funções de grande átrio/ vestíbulo do Interface e a sua qualidade de espaço de representação. O corpo nascente, da antiga sala de bagagens do edifício original, passará a funcionar como átrio principal de passageiros, reproduzindo a escala e dimensão do volume principal, dando origem a um espaço generoso destinado à prevável pressão dos grandes fluxos de passageiros originados pela nova saída do metropolitano.

A nova construção do edifício contíguo a este novo átrio, destinado a áreas de serviços e comércio, será caracterizado como edifício de acompanhamento, de expressão despojada. Entre o plano da fachada da estação fluvial (lado rio) e o bordo do cais, no espaço actualmente ocupado por um conjunto heterogéneo de construções dissonantes e degradadas, será construída uma estrutura longitudinal de dominante horizontal, destinada a albergar as salas de espera e a estabelecer a articulação entre os pontões de embarque e os átrios, bilheteiras e demais áreas funcionais.

Pretende-se que este corpo constitua uma frente unitária à aproximação a partir do rio e que apresente uma expressão autónoma em relação ao edifício original da estação. A volumetria desta nova estrutura garante a franca visibilidade do edifício a partir do rio.

Neste projecto, os materiais assumem grande importância, relevando alguns dos aspectos conceptuais da solução arquitectónica. Na Frente Terra, a constituição dos novos edifícios remete para uma reinterpretação da volumetria e das proporções do edifício de Cottinelli Telmo. No entanto, se naquele edifício prevalece o jogo de claro-escuro decorrente da modelação das superfícies num único material de acabamento, o reboco branco – prevalecendo também as suas funções actuais, bem como a localização das bilheteiras do lado esquerdo, já que o espaço ocupado pelas opostas, à direita, dará lugar a zona de apoio ao cliente, espaço de turismo e

instalação sanitária –, na nova construção utiliza-se uma paleta de materiais que, conjugados, revela discretas mudanças de cor e textura, preservando o carácter abstrato e depurado da nova construção, reforçando mais uma vez a ideia de uma “arquitectura de acompanhamento”. Deste modo, toda a construção nova voltada à praça será revestida a azulejo Viúva Lamego, um azulejo “em onda” concebido especialmente para o projecto. Esta opção resultará numa superfície reverberante e texturada, que “desmaterializa” a construção nova, procurando uma integração harmoniosa com a envolvente pombalina e uma relação equilibrada com o edifício principal existente.

Os materiais de acabamento da construção da Frente Rio reflectem a ideia de grande 'pier', caracterizada pela enorme cobertura em betão e sob a qual se organizam os espaços de espera numa malha estrutural metálica, composta por serralharia em ferro metalizado e pintado. O alçado virado ao rio é marcado pelas grelhas de sombreamento dos extensos envidraçados das salas de embarque, em alumínio termolacado e pintado. Ainda no que toca aos materiais escolhidos, é decisiva a utilização da pedra de lioz, tanto no pavimento como no revestimento de paredes, para conferir ao conjunto um carácter unitário aos espaços interiores. Nas salas de embarque, onde o pavimento também é em pedra de lioz, os tectos serão marcados pela modelação da estrutura que criará um ritmo de grandes vigas transversais de 6 em 6 metros. A iluminação destes tectos é um factor determinante para a criação de um ambiente mais quente: a colocação de projectores ('uplights') nas vigas permite uma iluminação indireta com temperaturas de luz variadas.

Num futuro breve, o velho dará lugar ao novo, mas sem nunca se desvirtuarem as suas principais características e memórias. Atravessar o rio Tejo, chegar a Lisboa e entrar num edifício com história será um bom cartão de visita ao desembarcar no coração da capital. ■

