

pontes

para um futuro
mais positivo

EXPOSIÇÃO DOS PROJECTOS CANDIDATOS
AO CONCURSO INTERNACIONAL DE IDEIAS
PARA NOVA PONTE CICLÁVEL EM LISBOA

17 SETEMBRO – 17 OUTUBRO 2010
PALÁCIO QUINTELA, CHIADO

A realização da exposição “Pontes para um Futuro mais Positivo” conjuga duas prioridades para a Fundação Galp Energia: o apoio à Cultura e às artes, expressão de desenvolvimento das sociedades, e o trabalho no sentido de uma mobilidade urbana mais sustentável, que beneficie directamente as pessoas que vivem, neste caso, na cidade de Lisboa.

Na sequência da realização do concurso internacional com o mesmo nome, em que foram pedidos projectos para uma ponte ciclável e pedonal sobre a Segunda Circular de Lisboa, surgiu a ideia de dar a conhecer ao público alguns trabalhos concorrentes.

É nossa filosofia ter uma atitude pró-activa relativamente a todos os nossos âmbitos de actuação. Mais do que apoiar projectos já existentes, a Fundação Galp Energia pretende ser um verdadeiro agente de mudança social, seja no âmbito da produção cultural, da promoção da sustentabilidade ambiental ou em qualquer outro.

Foi deste empenho e entusiasmo que nasceu o projecto do concurso internacional, cujos resultados agora queremos partilhar com o público.

Elsa Bebiano
Directora-Geral da Fundação Galp Energia

No âmbito da Bienal EXD'09, sob o tema “It’s About Time”, foi com grande interesse e expectativa que a experimentadesign colaborou com a Fundação Galp Energia na organização do Concurso Internacional de Ideias para uma nova ponte ciclável em Lisboa.

Partilhamos com a Fundação Galp Energia a visão de um futuro onde a qualidade da vida urbana passa pela adopção de hábitos e estilos de vida mais sustentáveis do ponto de vista energético e alternativas de mobilidade e construção mais amigas do ambiente.

Disciplinas como a arquitectura são cruciais para este processo de redesenho das dinâmicas urbanas, promovendo soluções técnica e conceptualmente arrojadas, que constituem ainda um legado para a cidade e a comunidade.

Depois da mostra dos projectos vencedores e menções honrosas realizada em 2009, a presente exposição Pontes para um Futuro mais Positivo é uma excelente oportunidade de conhecer as estimulantes e criativas propostas que nasceram do desafio proposto pela Fundação Galp e pela EXD 09 no âmbito do Concurso de Ideias. A entusiástica resposta dos arquitectos portugueses e estrangeiros a esta iniciativa é um excelente indicador do pertinente e enriquecedor contributo das disciplinas projectuais para o desenho, fluxos e vivências urbanas do século XXI.

(experimentadesign)

A EXPOSIÇÃO

O Palácio Quintela acolhe a partir do dia 16 de Setembro Pontes Para Um Futuro Mais Positivo, uma exposição 54 propostas para uma ponte ciclável sobre a 2ª circular em Lisboa. Estes projectos são fruto do Concurso Internacional de Ideias lançado em Julho de 2009 pela Fundação Galp Energia em parceria com a EXD'09, que desafiou arquitectos e engenheiros a projectar um novo equipamento para a cidade.

Possibilitando a travessia da 2ª circular em bicicleta, esta ponte constituiria um estímulo à mobilidade urbana sustentável bem como um legado para Lisboa e seus habitantes.

Reflectindo preocupações ambientais ligadas à eficiência energética, os projectos teriam de ser sustentáveis ao nível execução e manutenção, sendo valorizada a utilização de materiais inovadores, bem como a inserção urbana e enquadramento paisagístico.

Pontes para um Futuro mais Positivo apresenta através de maquetas e painéis 54 projectos submetidos a concurso por arquitectos e ateliers de vários países, dos quais se encontram representados Bangladesh, Brasil, Bélgica, Espanha, Índia, Itália, Israel, Jordânia, Portugal, Reino Unido e Tunísia.

Uma iniciativa da Fundação Galp Energia, Pontes Para Um Futuro mais Positivo estará aberta ao público de terça a domingo (10h-22h), ocupando o piso térreo do Palácio Quintela.
Entrada gratuita.

O CONCURSO

Comprometida com a sustentabilidade e a promoção de estratégias alternativas de mobilidade urbana, a Fundação Galp Energia desenvolve um conjunto de actividades que exprimem o seu forte sentido de responsabilidade social. Organizado em parceria com a EXD'09, o Concurso de Ideias para Nova Ponte Ciclável foi lançado a 27 de Julho de 2009, tendo sido apreciadas 62 candidaturas, 39 portuguesas e 23 internacionais, sendo o Reino Unido o país mais fortemente representado dos 14 participantes.

Os critérios de avaliação dos projectos reflectiam as preocupações chave desta iniciativa, como sejam Inserção Urbana, Qualidade Arquitectónica, Exequibilidade / Preço, Eficiência e Abordagem Conceptual.

No dia 4 de Outubro de 2009, a EXD'09 e a Fundação Galp Energia anunciaram o vencedor do Concurso Internacional de Ideias para Nova Ponte Ciclável sobre a 2ª Circular em Lisboa: os arquitectos portugueses Telmo Cruz e Maximina Almeida.

O 2º Prémio foi atribuído a Moxon Architects Limited do Reino Unido e o 3º Prémio a Impromptu Arquitectos + Selahattin Tuysuz Architecture de Portugal.

Foram ainda atribuídas 2 menções honrosas, ao Studio Kawamura Ganjavian (Espanha) a aos arquitectos portugueses do Atelier do Cardoso, sediado em Espanha, bem como, uma menção especial aos arquitectos portugueses Tiago Barros e Jorge Pereira.

O Júri do concurso foi composto por 8 elementos: Arquitecta Amanda Levet, Presidente do Júri; Arquitecto Jorge Bonito, em representação da Ordem dos Arquitectos; Professor Fernando Branco, em representação da Ordem dos Engenheiros; Paulo Costa, Fundação Galp Energia; Guta Moura Guedes, presidente da experimentadesign Maria João Jesus, arquitecta nomeada pela Câmara Municipal de Lisboa; Arquitecto João Luís Carrilho da Graça e Engenheiro Tiago Abecasis.

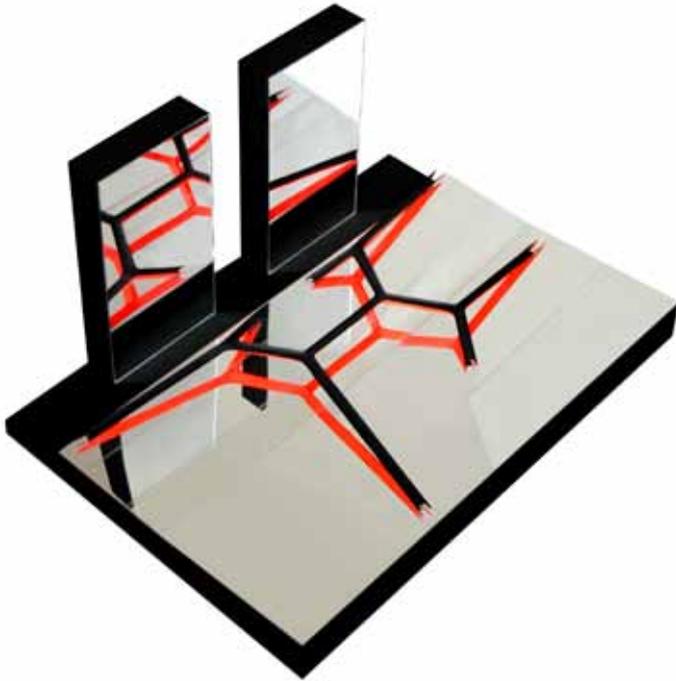
O anúncio dos vencedores foi efectuado pelo Arquitecto João Luís Carrilho da Graça no Palácio Braamcamp, contando com a presença do Vereador dos Espaços Verdes José Sá Fernandes da Câmara Municipal de Lisboa, Guta Moura Guedes e da Fundação Galp Energia representada por Manuel Andrade.

Foi ainda inaugurada uma exposição com os projectos vencedores no Piso 1 do Lounging Space, patente ao público até 8 de Novembro. O desenho da exposição foi da responsabilidade do atelier português mob, que prestou serviços de consultoria no desenvolvimento deste Concurso.

PROJECTOS

pontes

para um futuro
mais positivo



1º PRÉMIO

MXT (TELMO CRUZ + MAXIMINA ALMEIDA + ANTÓNIO ADÃO DA FONSECA) (PT)

ABSTRACT

“Era uma vez” não é o início da história desta ponte. De facto os seus fundamentos devem ser procurados no futuro, mais do que nas condições do presente. É já detectável nas diversas investigações em curso sobre deslocações uma crescente hibridização dos distintos modos de transporte, tendendo a dissolver a fronteira entre o transporte individual, usualmente privado, e o transporte colectivo. “Concept cars” de dimensões reduzidas, dos quais o SMART é já um 1º resultado aplicado, o Segway Personal Transporter, veículos diversos a pedais, muito eficazes e leves, são todos evoluções dos modos e aparelhos individuais de transporte que têm em comum a minimização de esforço e redução de dimensões, posicionando-se em escalas intermédias entre o actual transporte automóvel e o peão. Sobre as cidades pousam já novos mapas de deslocação que testemunham esta nova tendência. Combinações de bicicleta e comboio, metro ou barco são já soluções frequentes, quer adaptando o serviço de comboios e metros, com elevadores próprios ou parques de bicicletas, quer articulando e aligeirando as próprias bicicletas. Esta ponte pertence a esses novos mapas, nos quais filigranas de novos e existentes caminhos, vinculados em maior grau a deslocações individuais, se sobrepõem, cruzam e ligam às actuais infra-estruturas das cidades, aos caminhos do transporte, individual ou colectivo. Aqui, no local e contexto do projecto desta ponte, azinhagas e alamedas das quintas de Benfica, da Luz e de Telheiras, são uma oportunidade para construir este novo mapa. Podem passar a fazer parte do horizonte dos habitantes dos bairros novos, estabelecendo novos corredores, mais vivificantes da malha da cidade, já chamados de ecológicos. Importante também será recuperar para a Cidade retalhos, susceptíveis de memória, alicerçada numa rede de trilhos e espaços, parcialmente existentes, mas actualmente isolados, e como tal perdidos. É deste novo mapa que esta ponte emerge, literalmente descolando do solo uma nova rede de caminhos, passando sobre a grande artéria que é a 2ª circular, deixando apenas um rasto luminoso que aqui coreografa a sobreposição das diferentes escalas e modos de deslocação. A ponte torna-se assim um elemento modelador dos fluxos viários terrestres, assumindo um papel determinante num universo ligado à deslocação individual, a pé, de bicicleta, de skate ou patins, de segway, de ..., essencialmente não motorizado e não poluente. Neste sentido a Ponte, torna-se um referencial à mobilidade, simultaneamente vinculado e vinculante de cenários urbanos futuros, cúmplice de uma urbanidade cujos contornos se vêm definindo, cada vez mais, sobre conceitos de desenvolvimento sustentável.

BIOS

Telmo Cruz (Lisboa, 1965) e Maximina Almeida (Aveiro, 1967) vivem e trabalham em Lisboa. Ambos são docentes em cursos de Arquitectura, respectivamente na Universidade Autónoma e na Universidade Lusíada. Desenvolvem desde 1990 trabalhos isoladamente ou em co-autoria, dos quais se destacam, em 2001, o 1º Prémio do Concurso por Convite para a Escola de São Tomás, Braço de Prata, Lisboa, (co-autoria de Pedro Soares, Carlos Mourão e Sofia Castelo); 2002/2004, o projecto do Auditório do Centro das Artes, Casa das Mudanças na Calheta, Madeira, como estúdio associado do arquitecto Paulo David; 2001/2006, o projecto do Mercado Público da Comenda (co-autoria de Pedro Soares), Gavião; em 2008, o 2º Prémio do Concurso para o Conjunto Habitacional de S. Marçal, Outurela, Oeiras (co-autoria de Barbini Arquitectos). Em 2009 vencem o Concurso por Convites para o Centro Náutico de Abrantes, o 1º Prémio no Concurso Internacional de Ideias para a Nova Ponte Ciclável sobre a 2ª Circular, em Lisboa e obtêm o Prémio ENOR Portugal com o Mercado Público da Comenda.

António Adão da Fonseca é Projectista de Estruturas há mais de 30 anos, função que tem desempenhado em simultâneo com o ensino na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, onde actualmente é Professor Catedrático de Pontes. Funda a AFA – Adão da Fonseca e Associados, Consultores de Engenharia em 1985, e em 2006 a empresa ADÃO DA FONSECA – Engenheiros Consultores para a elaboração de projectos de estruturas complexas de Edifícios e de Pontes. Da sua obra destacam-se a Ponte Infante Dom Henrique, sobre o rio Douro, em parceria com Francisco Millanes e José António Fernandez-Ordoñez – Special Mention as Outstanding Structure 2006 pela Fédération Internationale du Béton; a Ponte Pedro e Inês sobre o rio Mondego, com a participação do eng. Cecil Balmond; a Ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira, na Covilhã e a Ponte pedonal sobre o esteiro de S. Pedro, na Universidade de Aveiro, ambas em colaboração com o Arq. João Luís Carrilho da Graça.



2º PRÉMIO
MOXON ARCHITECTS LIMITED (UK)

ABSTRACT

PONTE CICLÁVEL E PEDONAL SOBRE A 2ª CIRCULAR, LISBOA – PORTUGAL

O conceito desta ponte ciclável e pedestre combina uma forma inconfundível e de fácil acesso com a sensação de segurança e de protecção. O princípio estrutural, a forma tridimensional, a materialidade e o método construtivo foram levados em conta para apresentar um projecto que é física, económica e filosoficamente robusto. A ponte contém um número muito limitado de elementos: o tabuleiro, o parapeito, a estrutura e o acabamento são conseguidos através de uma forma única unificada, construída num único material. É uma forma legível e notável e que se quer associada à marca Galp Energia. Em termos formais a ponte é um objecto sinuoso mas geometricamente simples, de uma só planta e secção regular ao longo da estrutura. A essência da ponte reside na sua simplicidade com poucas peças. É um híbrido que combina características de vigas que cobrem grandes vãos e as de estruturas em treliça. As laterais funcionam como protecção acústica e visual para os utilizadores da ponte, abraçando o habitáculo do tabuleiro e dando continuidade à superfície. Esta superfície é reforçada através de contrafortes cortados em chapa metálica de 20mm de espessura, que funcionam como estrutura repetitiva em forma de U e estabilizam as flanges superiores. As superfícies da ponte serão pintadas em tinta epoxy com flocos de vidro, como as utilizadas nas plataformas em alto-mar. Pretende-se que a camada exterior seja pintada numa cor apropriada à localização e aos requisitos da ponte, sendo demonstrativa da instituição Galp Energia. A superfície interior será pintada com uma tinta mate de fácil reaplicação para garantir sempre uma superfície pouco reflectiva e de fácil manutenção, mas que também permita marcas e riscos com um baixo impacto visual. O plano de iluminação nocturno incidirá na superfície interna da ponte por forma a acentuar o espaço interior criado pela estrutura e garantir a sua visibilidade. Os projectores estarão discretamente localizados entre rígidas teias no exterior da linha do parapeito mas escondidas pela estrutura primária horizontal.

BIO

A versatilidade e a vontade de enfrentar novos paradigmas dão aos Moxon Architects o impulso e a habilidade para lidar com uma ampla variedade de projectos. O atelier tem uma clientela variada que abrange as áreas comercial, privada e pública. O nosso portfólio inclui escritórios, pontes e estruturas especiais, planos directores e projectos residenciais. A tendência do atelier para a investigação é combinada com um fascínio pelo efeito e a beleza arquitectónica. O atelier acredita firmemente que a sustentabilidade na construção é um compromisso entre a aparência a longo prazo, a utilização de energia e a materialidade. Em 2005 Moxon Architects foi o mais jovem atelier seleccionado para os prémios Corus Steel Architects Journal 40 Under, atribuído às melhores jovens empresas de arquitectura do Reino Unido.



3º PRÉMIO
IMPROMPTU ARQUITECTOS + SELAHATTIN TUYSUZ (PT+TUN)

ABSTRACT

O projecto assume-se como um objecto icónico que “pousa” delicadamente sobre a movimentada via rápida de Lisboa - 2ª Circular. Baseado no formato do número “oito” com um arranjo assimétrico, a proposta combina num objecto único e contínuo, os três principais componentes de uma ponte: o tabuleiro, as duas rampas de acesso e o arco de suspensão. A sua geometria própria gera uma experiência visual dinâmica, possuindo uma imagem que se altera consoante o local por onde é aproximada, quer seja por pedestres, por ciclistas ou mesmo pelos automobilistas. Estruturalmente, a ponte baseia-se numa plataforma suportada por um arco. A sua forma de dupla curvatura, faz depender o seu equilíbrio horizontal da interacção entre as curvas da parte do “oito” que constitui o arco e da parte que constitui o tabuleiro. Sendo este apoio materializado por tirantes pontuais, a ponte apresenta um funcionamento misto de compressão e flexão. Para além destes esforços associados ao comportamento da estrutura no plano vertical, a forma em planta resulta na existência de torções e flexões desviadas na secção. Atendendo ao tipo de esforços (flexão desviada com torção) prevê-se no arco, uma secção em caixão metálica e na zona de tabuleiro um caixão metálico com o banzo superior constituído por uma laje colaborante a servir de base ao pavimento. A selecção de materiais baseia-se na sua durabilidade e baixo custo de manutenção. A estrutura é na sua totalidade em aço, sendo aplicado sobre o tabuleiro um pavimento betuminoso com acabamento antiderrapante idêntico ao das cicloviás, a fim de enfatizar a continuidade do percurso através da ponte. As suas guardas são materializadas com finos perfis verticais de aço inoxidável cobertos no seu topo por um perfil rectangular no mesmo material. O projecto prevê um sistema de iluminação sustentável. São utilizadas luminárias de baixo consumo de energia, tais como LED’s, que produzem uma luz difusa e uniforme na parte inferior do tabuleiro e do arco, de forma a enfatizar a sua geometria sem produzir encadeamentos aos utentes da via-rápida. Para o percurso pedestre, a iluminação encontra-se embutida no tabuleiro de uma forma pontual entre os perfis das guardas de modo a criar uma directriz para seus usuários. O esquema de iluminação é alimentado por um sistema fotovoltaico integrado na superfície superior do arco, com orientação a Sul.

BIOS

Nuno Rosado (1977, Lisboa). Arquitecto em 2001, pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, com um ano de frequência no Institut Supérieur d’Architecture Saint-Luc de Wallonie em Liège. Em 2003, realizou uma pós-graduação em “Information Communication Technologies in Architecture” na Bauhaus Foundation, em Dessau. Em 2008, obteve o Master in Architecture & Urbanism no programa “Design Research Laboratory” na Architectural Association School of Architecture, em Londres. Entre 2001 e 2008, colabora com o Office for Metropolitan Architecture, tendo participado, entre outros, como senior architect no projecto da Casa da Música, no Porto. Co-fundador do atelier Impromptu Arquitectos em 2008.

Adriana Rosado (1975, Caracas). Arquitecta pela Faculdade de Arquitectura e Artes, Universidade Lusíada do Porto, em 2000. Colaborou com docentes como os arquitectos João Paulo Delgado e Paulo Cortez; com colabora Teresa Novais e Jorge Carvalho no atelier aNC Arquitectos (2002 a 2006) e mais recentemente com Sergison Bates architects em Londres (2006 a 2008). Co-fundadora do atelier Impromptu Arquitectos em 2008.

Tiago Branco Sampaio (1980, Porto). Arquitecto pela Faculdade de Arquitectura e Artes, Universidade Lusíada do Porto, em 2004. Trabalhou em vários ateliers nas área de projecto, salientando-se a colaboração com o atelier OMA em Roterdão e em Portugal com o arquitecto Paulo David e o atelier aNC arquitectos. Colaborou também com a Fundação de Serralves na produção da exposição “Reacção em Cadeia: Transformações na arquitectura do Hotel” comissariada pelo arquitecto Luís Tavares Pereira. Co-Fundador do atelier Impromptu Arquitectos em 2008.

Selahattin Tuysuz (1983), Istanbul na Turquia. Graduou-se no “Lycée Français de Saint-Benoit e estudou na Universidade Técnica Yıldız, de Istanbul e na “École Speciale d’Architecture” em Paris. Em 2008, obteve o Master in Architecture & Urbanism no programa “Design Research Laboratory” na Architectural Association School of Architecture, em Londres. Trabalhou com Dominique Perrault, Bechu Anthony, CEA e Zaha Hadid, entre outros. Continua a sua prática profissional no seu atelier “Selahattin Tuysuz Architecture” em Istanbul. Vencedor de vários concursos internacionais, participou em exposições em Londres, Paris, Berlim, Delft, Innsbruck, Augsburg, Istanbul e Ancara.



**MENÇÃO HONROSA
ATELIER DO CARDOSO (PT)**

ABSTRACT

Abordamos este enunciado como um exercício mental, um momento de reflexão em que nos questionamos e projectamos tendo em conta a disciplina do design, ou seja, tentamos estabelecer pontos em comum entre a arquitectura e o design, procurando os limites das mesmas. Nesta simbiose, a ponte ultrapassa o conceito de um elemento de ligação com toda a funcionalidade intrínseca e assume-se como um símbolo, um ícone. Não apenas mais uma ponte na Segunda Circular que ninguém se lembra exactamente onde está. Como tal propomos uma imagem forte, uma ponte anel, uma imagem que lembra o movimento da luz, energia. O rasto que as luzes de um carro deixam ao passar. Tal como quando Pablo Picasso pintou com a luz. Criamos um desenho no ar, um movimento que, por instantes, paramos no tempo. Um objecto que flutua como um móbil de Calder. Linhas que, através das suas formas, nos permitem intuir movimento. Através de uma geometria simples em planta, desenhámos uma estrutura ligeira integrada que, em conjunto com os acessos, pretende estabelecer um equilíbrio na inserção urbana e no enquadramento paisagístico. Todos os acessos são em rampa, com inclinações que possibilitam uma mobilidade universal; esta inclinação pouco acentuada faz com que o atravessamento da Segunda Circular se inicie em pontos estratégicos organizando as circulações em ambos os lados. Como solução construtiva adoptamos uma estrutura em aço reciclado, proveniente do desmantelamento de automóveis. No revestimento optamos por uma espuma de alumínio, 100% reciclável, material bastante leve, que permite reduzir a dimensão da estrutura e, consequentemente, a utilização de aço. A estrutura é feita em fábrica e montada em grandes peças que depois são transportadas e aparafusadas in situ, como uma espécie de grande Meccano. Assim, conseguimos um curto período de montagem e minimizamos os inconvenientes de uma obra numa via tão movimentada. Na parte inferior da ponte serão montadas hélices que geram energia aproveitando o movimento do ar provocado pela passagem dos automóveis e também a força do vento. Esta energia vai ser utilizada para iluminação nocturna, assegurando um sistema auto-sustentável para a construção e manutenção da ponte.

BIO

O Atelier do Cardoso é um jovem atelier criado em 2005, em Lisboa, Portugal. Os dois membros da equipa, Mafalda Ribeiro Ambrósio e João Gomes Leitão conheceram-se na Universidade Lusíada de Lisboa, onde se licenciaram em 2004 e 2003, respectivamente. Com um percurso profissional desenvolvido entre Portugal e Espanha, colaboram em diferentes ateliers de arquitectura, adquirindo uma experiência diversificada que partilham nos projectos que desenvolvem no Atelier do Cardoso. A participação em concursos de arquitectura é a plataforma para a experimentação e desenvolvimento de novas ideias, num acumular de enriquecedoras vivências. Presentemente, vivem e trabalham em Madrid, Espanha.



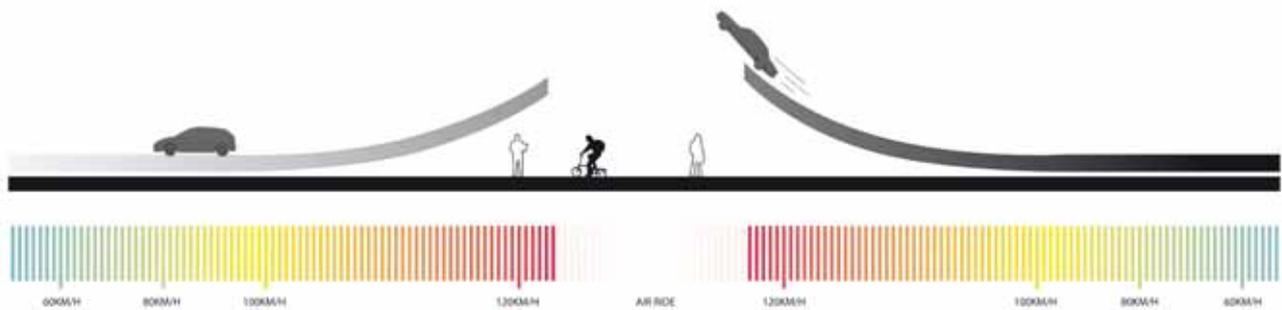
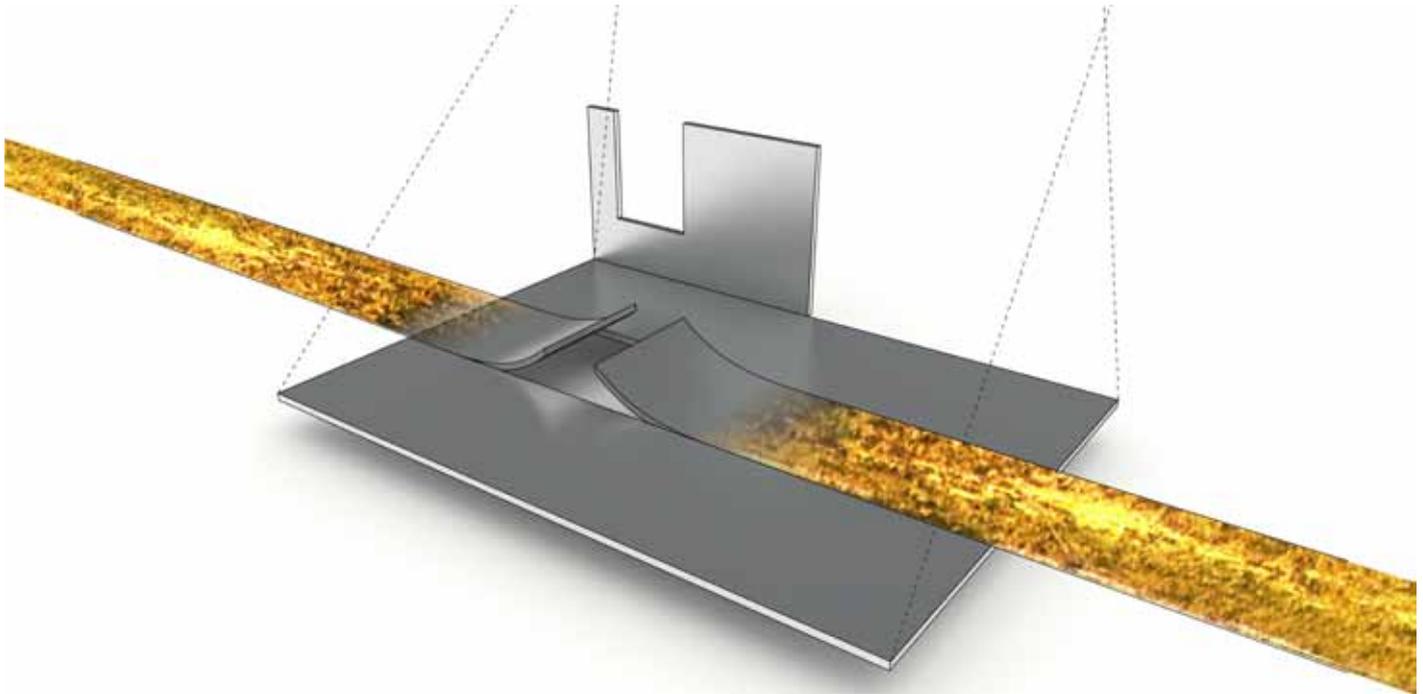
**MENÇÃO HONROSA
STUDIO KAWAMURA-GANJAVIAN (ES)**

ABSTRACT

A primeira coisa que notámos ao chegar ao local foram os traços manifestamente dominantes de paisagem pré-urbana nas imediações, enfiamentos ortogonais de árvores quase esquecidos que nos remetiam para uma época bucólica, anterior à urbanização de Benfica. Será possível reforçar o frágil equilíbrio das atmosferas urbanas e rurais através da inserção de um elemento como uma ponte? A proposta da ponte-parque é ligar os dois lados da via rápida, bem como restabelecer uma qualidade de vida que foi interrompida aquando da construção da estrada: a continuidade dos percursos pedonais ladeados de árvores. Prolongámos os dois eixos interrompidos, o que resulta numa forma de ponte peculiar. Para evidenciar a continuidade dos percursos, a ponte torna-se parte do parque e tem também ela árvores plantadas. Isto será visível não apenas para o peão e para os ciclistas, que usufruirão de uma experiência invulgar e refrescante, mas criará também uma referência para o automobilista. A ponte-parque vai além do simples elemento de atravessamento da via rápida, torna-se numa experiência. O seu perfil assimétrico acrescenta-lhe um nível de complexidade, diferenciando a percepção que se tem para o lado Oeste (parapeito baixo, trânsito, pôr-do-sol) e para Este (parque linear, vegetação exuberante, ritmo pausado). Esta assimetria também dá resposta aos requisitos estruturais. As particularidades estruturais mais significativa da ponte-parque são a silhueta em consola e a carga de vegetação. Para compensar esta força, a ponte actua como uma laje fungiforme alongada com pilares em betão armado que abraçam a estrutura. A maior parte da construção será executada em estaleiro e montada em obra, reduzindo ao mínimo o tempo em que o trânsito estará interrompido, bem como a energia envolvida na sua construção. A iluminação da ponte tem duas vertentes: a iluminação embutida no pavimento da álea, onde se utiliza a folhagem como superfície reflectora e holofotes LED de baixo consumo ocultos sob o parapeito iluminam o percurso. O objectivo é que as turbinas de alta eficácia forneçam suficiente energia para a iluminação. A água para a rega é abastecida através de uma conduta que flui de Norte (maior altitude) para Sul. A ponte aplica princípios sustentáveis de eficiência energética e de auto-suficiência.

BIO

kawamura-ganjavian é um atelier de arquitectura fundado por Key Portilla-Kawamura e Ali Ganjavian em 2000. Conheceram-se em Londres, onde ambos estudaram, tendo depois trabalhado académica e profissionalmente em diversos países, como Índia, EUA, Japão, Reino Unido e Suíça, nas áreas do urbanismo, arquitectura, cenografia e design de produto. Em 2006 fundaram o actual atelier em Madrid, de onde dirigem projectos em Espanha, Grã Bretanha, França e Suíça. São também membros fundadores da plataforma criativa multidisciplinar Studio Banana. O atelier trabalha nas áreas de design de produto e de mobiliário, arquitectura efémera, design de interiores e de ambientes e estudos de território. A percepção que a arquitectura no seu sentido mais lato parte sempre da apropriação do espaço e do lugar, das emoções e necessidades básicas do ser humano, são os princípios basilares e o modus operandi das diversas vertentes do atelier, constantes e com diferentes origens. Do colectivo kawamura-ganjavian fazem também parte Pablo Carrascal, Sofie Liesenborghs, Victoria Ovín, Maki Portilla Kawamura, Mónica Mejía, Victor Ruben, Sarah T. Kang, Amir Afshar e Cornelia Tapparelli.




INTERNATIONAL IDEAS COMPETITION LISBON, PORTUGAL **395820**

MENÇÃO ESPECIAL

TIAGO BARROS + JORGE PEREIRA (PT)

ABSTRACT

A questão é: porquê alterar a rota dos pedestres e ciclistas?

Propomos a High-Speed Car Ramp que vai permitir aos pedestres e ciclistas atravessar livremente a Segunda Circular. O Norte e o Sul unidos de novo. O percurso dos condutores é alterado através de uma rampa que age como uma ponte invisível para os automóveis. Está previsto que os condutores acelerem - usando mais gasolina - gasolina esta que é atenciosamente fornecida pela Galp Energia. A rampa irá promover um evento de longa duração. Este evento terá lugar a cada momento que um automóvel atravessa esta ponte invisível. Será um evento de longa duração que trará turistas de todo o mundo. Uma nova atracção turística que significará o desenvolvimento e recuperação de toda a região.

BIO

Tiago Barros e Jorge Pereira conheceram-se durante o mestrado em Advanced Architectural Design na Universidade Columbia de Nova Iorque em 2007/2008. Desde esse momento, e sendo os únicos dois arquitectos portugueses no mestrado, tornaram-se amigos e partilharam discussões sobre Arquitectura e o modus operandi das experiências humanas. Tiago é neste momento director da Simply Rhino Portugal e trabalhou previamente nos ateliers Aedas em Londres, Davis Brody Bond em Nova Iorque e Aires Mateus em Lisboa. Jorge trabalha actualmente no estúdio Diller Scofidio & Renfro em Nova Iorque, após colaborações com Skidmore Owings and Merrill e nARCHITECTS, ambos em Nova Iorque.



PROJECTO 1



PROJECTO 2

ACVB LDA. (PT)

PROJECTO 1 – ABSTRACT

O traçado desta ponte aproveita os velhos limites de propriedade rural. Liga a cota baixa da estrada da Luz ao extremo sul da rua António Quadros (fundador do IADE). Ao tabuleiro de secção cilíndrica estrutural sobrepõe-se uma série de aduelas portantes para estruturação do espaço como grande escultura sobre a rodovia, Ícone e surpresa. No percurso interno observar-se-á a rotação dos elementos no sentido horário ao longo de um ângulo de 180 graus com a orientação vertical no meio do percurso. Propomos esta estrutura em madeira lamelada colada fixa à estrutura metálica da viga portante. Sugere o interior de uma ossatura, fazendo da ponte uma nave alongada, tentando um conforto visual, uma experiência espacial e um enriquecimento plástico de um atravessamento atípico.

PROJECTO 2 – ABSTRACT

Como as outras, esta ponte é uma passagem. Vence um obstáculo. Reduz as distâncias e com isso reduz o consumo de energia de quem a percorre. A implantação escolhe o lugar de passagem-do-passado nos persistentes limites da propriedade agrícola, ainda hoje materializados em restos de muros de azinhagas que voltam a conectar-se, renovando o traçado de um modo “superior”. Vencido o obstáculo, há que vencer o desnível num percurso suave, alargando a estrutura numa hélice movimentada que rodopia e vai passando. Causará surpresa este trajecto a quem o percorre, num sentido, no outro, ou apenas no percurso do olhar. Por cima da agressiva torrente de automóveis, camiões e autocarros, propomos uma largura generosa com 6 m, no contacto de um tranquilizador pavimento de madeira (sobre estrutura metálica). A zona central do perfil transversal, ligeiramente sobrelevada, facilita uma vista desafogada e livre do obstáculo de protecção lateral. A guarda em vidro apoiado sobre a estrutura metálica, permitirá que este, por opção futura, se transforme em suporte publicitário, painel fotovoltaico, ecrã multimédia, etc. Pelo interior, um corrimão suportará uma armadura de iluminação longitudinal.

BIO

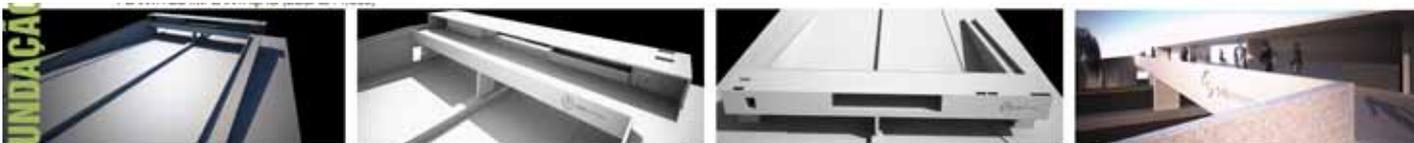
O Atelier ACVB foi constituído em 2002. Capaz de responder a diferentes produtos da sua área de actividade: planeamento urbano, design de interior, coordenação, infra-estrutura, optimização espacial/imobiliária, reabilitação urbana. Particular experiência em Planeamento Urbano em projectos de dimensão relevante, (premiados: Nordhavn Copenhaga e Alcácer do Sal) bem como projecto de equipamento colectivo, especial incidência na concepção ou reabilitação de edifícios religiosos. Integram este atelier Alexandra Cantante e Luís Viana Baptista (1963).



ANA PAULA DE SOUSA VIEGAS (PT)

ABSTRACT

O desafio inicial do projecto era conseguir inspiração na cidade de Lisboa para encontrar uma solução para um conceito contraditório: o atravessamento suave de uma das saas artérias mais movimentadas – a Av. Norton de Matos, mais conhecida como “2ª Circular”, com acesso directo ao aeroporto da Portela. A orientação do vector dominante estabeleceria o diálogo entre a graciosidade poética da linha curva e a racionalidade das linhas rectas da construção e das estradas em redor, numa tentativa de harmonizar a sua relação com a envolvente urbana e paisagística. Perto do local de implantação várias faixas de vias-rápidas ligam diferentes partes da cidade, distribuindo o intenso movimento automóvel diário. Na fronteira Oeste o terreno não apresenta grandes construções e a Este, logo após o acentuado declive, estão localizadas as carismáticas “Torres de Lisboa”. Devido às circunstâncias do contexto, a ideia mais interessante, tanto funcional como estética, era aproveitar a forte presença visual do arco; um elemento com influência directa do Aqueduto das Águas Livres que, com os seus enormes arcos ogivais, é umas das estruturas portuguesas mais relevantes. A interpretação moderna do aparelhamento da pedra do antigo aqueduto é bem visível nos materiais modernos usados e que é possível reciclar, alguns já reciclados, como o aço, a borracha, o vidro e o poliéster reforçado com fibra de vidro. O atravessamento da ponte efectua-se sobre um tabuleiro em forma de ferradura coberto com um revestimento sintético reciclado verde, criando um grande contraste entre a cor escura do alcatrão no nível inferior onde está a via rápida, e o conceito de natureza, na ponte. A ponte ciclável e pedonal é composta por dois arcos principais que permitem que a ponte esteja suspensa em toda a extensão da via-rápida. Estreitas faixas de painéis fotovoltaicos serão instaladas nos arcos para a alimentação total ou parcial de todo o sistema de iluminação.



ANTÓNIO MANUEL VALENTE CAMPELO (PT)

ABSTRACT

Da vontade de construir uma ponte à oportunidade de “re-funcionalizar” rotinas:

1. Construir uma ponte é mais do que propor um cruzamento desnivelado, que apenas potencie movimentos mecanizados e rotineiros.
2. Entendemos que uma “ponte” também deve ser uma resposta programática. Assim, a nossa intervenção preconiza uma passagem “programada” e apelativa, desafiando e estimulando à permanência...

Assim, ao invés dos normais movimentos apressados e anónimos, procuramos que cada peão/ciclista se sinta constantemente interpelado a ler o jornal, a beber ou comer algo ou cuidar do corpo.

Em resumo: é tempo de ser positivo.

Com esta preocupação, procurámos criar um lugar interactivo e participativo do ponto de vista social, ocupacional e cultural, pela cuidada programação proposta a guarnecer o caminho de “atravessamento”. É nossa sugestão que este percurso se assuma como “deambulatório”, que tangencia um ginásio, instalações sanitárias, um parque de bicicletas, um quiosque e uma cafetaria, estes últimos com esplanada panorâmica associada. Ao mesmo tempo, prevê-se como desejável que tal percurso de atravessamento seja também um agente divulgador de manifestações didácticas / artísticas urbanas da nossa sociedade (com carácter expositivo).

3. A enfatizar este espaço polivalente, que também é uma ponte, propomos que a relação interior-exterior proporcione o máximo conforto e a máxima segurança a quem aí permanece.

4. Em termos de acessos estão previstas rampas equipadas com plataformas elevatórias mecânicas. Estes equipamentos, assim como toda a iluminação necessária será alimentada por energia “produzida” no próprio edifício, em painéis fotovoltaicos a integrar na cobertura.

5. Construtivamente preconiza-se que o edifício-ponte seja, fundamentalmente, executado em betão ecológico. Material que incorporará outros materiais resultantes da construção (sobras e desperdícios), como sendo restos cerâmicos ou pó de telha, que contribuirão decisivamente para a coloração que se pretende conferir ao edifício, criando uma associação intuitiva da construção com o seu promotor.



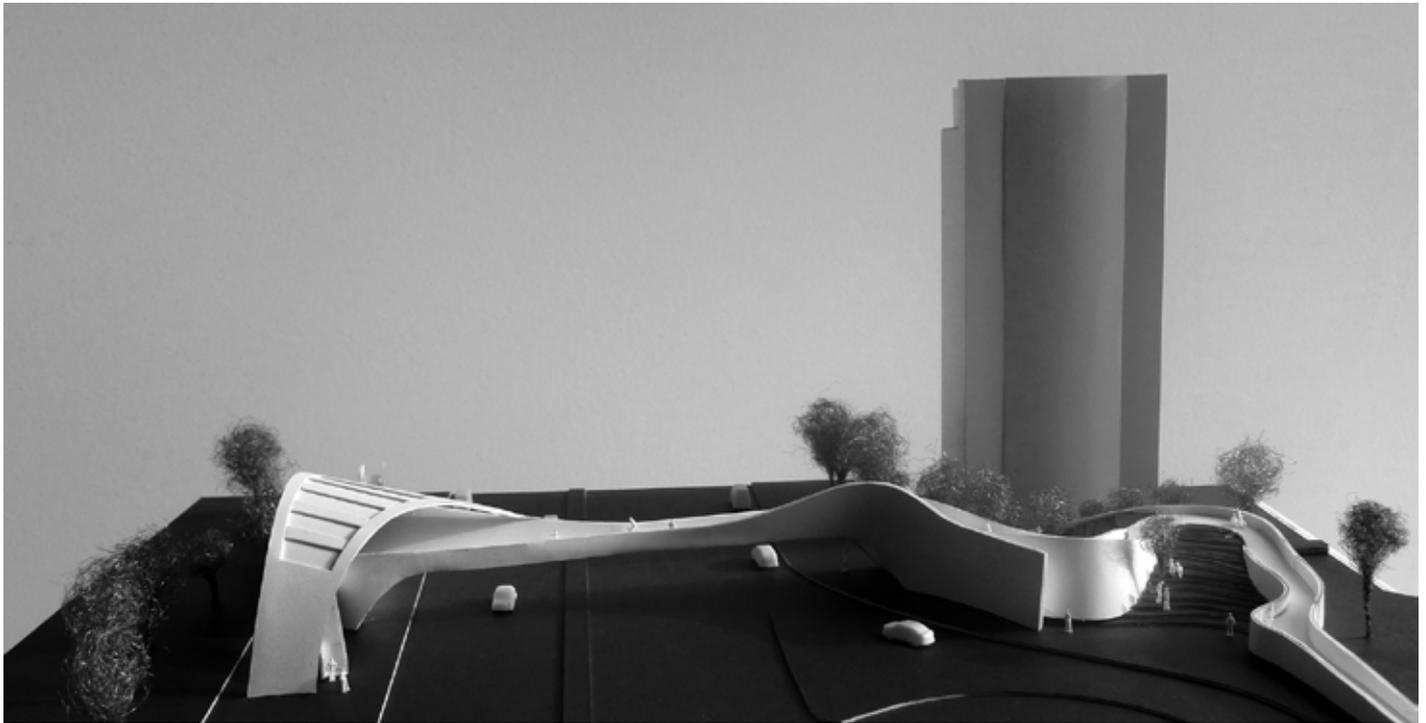
ATEF KHEDHIR (TUN)

ABSTRACT

Com uma altura de 10 metros e uma largura de 120, a ponte faz a ligação entre duas zonas residenciais. O local do projecto está rodeado de árvores e a forma da ponte foi inspirada nos seus galhos retorcidos. Trata-se do produto de uma abordagem de design integrado que segue as linhas curvas entre dois limites, gerando uma forma dinâmica. O corte da ponte é inspirado no logótipo da GALP energia. A sucessão destes elementos criou a forma geral e o design refinado da ponte. Serão utilizados materiais sustentáveis na sua construção. As diferentes partes serão realizadas em fábrica, reduzindo assim o transporte, ganhando tempo e, na fase final da construção, facilitando a montagem. O transporte pedestre e de bicicletas far-se-á através do tabuleiro, em madeira. A ponte será iluminada utilizando tecnologia LED. À noite, quando o trânsito não é tão intenso, a luz será reduzida, mas a forma geral será enfatizada.

BIO

Move Architects é um atelier de arquitectura especializado na criação de edifícios inovadores e sustentáveis para habitar, trabalhar, aprender e brincar. O atelier aborda os projectos tendo em consideração o local, o contexto cultural e económico, as necessidades físicas do cliente e as restrições orçamentais, bem como técnicas construtivas, branding, marketing e posterior ocupação do edifício. Uma boa arquitectura exige que o desenho, a economia e a tecnologia unam esforços e o atelier trabalha de forma inovadora para criar novos modelos de arquitectura. Com mais de 9 anos de inovação, experiência e pesquisa, o atelier Move Architects procura as fronteiras da arquitectura convencional e traz um aporte de audácia e técnicas pioneiras a um desenho personalizado. Asma Ben Kahla, Atef Khedhir, Moetez Oueslati e Zyed Ben Cheikh são os elementos centrais do Move architects, com escritório principal em Tunis, e com uma grande incidência de trabalho nos mercados emergentes do CCG (Conselho de Cooperação do Golfo), Norte de África e Europa.



ATELIER 94QUATRO, LDA. (PT)

ABSTRACT

A criação de uma ponte ciclável e pedonal sobre a 2ª circular em Lisboa, é mais do que uma travessia entre dois lados de uma estrada, é a união entre duas partes da cidade e a garantia de continuidade urbana em reacção ao corte provocado pelo ritmo do tráfego. O ultrapassar dessa fronteira terá de ser marcado por um gesto muito forte, numa dinâmica acentuada pelo contraponto à linearidade da 2ª circular. Um movimento tectónico gerador de um espaço orgânico em que os limites se vão alterando à medida que é percorrido. Um percurso cuja fluidez é marcada por vários ritmos, um atravessamento confortável e acessível, uma pausa ou um ponto de encontro. A materialidade da estrutura acentua os diferentes ritmos, conferindo uma dualidade entre o exterior e o interior. O exterior assume-se como um corpo denso em cobre, que emerge da terra, ganhando as diversas tonalidades conferidas pelo tempo e que acentuam a sua plasticidade e dinâmica. No interior, o espaço opalino e retro iluminado estabelece uma corrente de energia que nos acolhe e acentua ritmos individuais. A união entre os dois lados da 2ª circular adquire características distintas no enquadramento com a malha urbana. No lado Sul o acesso cria uma nova topografia, numa intersecção de percursos construídos e naturais, dando lugar a espaços verdes que proporcionam locais de pausa e de lazer. No lado norte o acesso é mais contido, mas não deixa de ser pontuado por vários locais para uma pausa, culminando num espaço amplo coberto que marca um ponto de encontro. Todo o espaço de intervenção foi projectado ao encontro das necessidades de ciclistas e utentes em geral, baseado nas regras do desenho universal e acessível. A sustentabilidade energética será obtida pelo recurso à instalação de painéis solares fotovoltaicos sobre a cobertura no acesso norte, dimensionados para assegurar a captação de energia correspondente ao consumo de iluminação e de eventuais painéis informativos.

BIO

O Atelier 96quatro, Lda. foi criado em 2007, pelos arquitectos Lucinda Almeida e João Rodrigues. Tem por objecto as actividades de arquitectura, urbanismo, engenharia e técnicas afins, bem como a criação e execução de arte pública, fabrico de materialidades e componentes de arte e arquitectura, criação e produção de design gráfico e objectos artísticos. Desde a sua criação tem estado envolvido em diversos projectos quer em Portugal quer no estrangeiro. De todos os trabalhos efectuados destaca-se a criação e execução do Monumento à Mulher em Almada, realizado no âmbito de um concurso público e inaugurada em Março de 2008.



BDP, UNITED KINGDOM

ABSTRACT

Estratégia Urbana

A ponte pedonal e ciclável proposta cumpre os requisitos lançados no brief no que respeita à localização, atravessamento da via e nivelção. Eficientemente desenhadas tanto para ciclistas como para peões, as rampas erguem-se gradualmente em ambos os lados da estrada num suave movimento ondulante e elevam-se até à altura da plataforma de atravessamento da via, com 47 metros de comprimento. Este traçado permite aos ciclistas manter uma velocidade contínua desde o acesso à ponte até ao extremo oposto. A adição de uma escada em cada um dos lados possibilita aos peões atravessar a via na sua distância mais curta. A largura é determinada pelo sistema de trânsito em dois sentidos da ciclovia e pela via pedonal, criando uma utilização segura e eficaz.

Localização

Próximo do aeroporto de Lisboa, a ponte poderá tornar-se num novo ponto de referência para aqueles que entrem ou visitem a capital portuguesa. O traçado da ponte procura ser distinto e inspirador, mas não icónico. A introdução de uma forma que não perturbe a atenção é um conceito importante para o projecto. A proposta respeita a esta tradição de pontes em Portugal, como é o caso da Ponte 25 de Abril, tendo por sua vez um carácter e uma qualidade únicos. Este desenho tem uma presença efémera, quase diáfana; a delicadeza da cor branca valoriza a envolvente em vez de a rivalizar. Os raios de luz passam através dos cabos e criam uma sombra linear e um efeito sobre o tabuleiro que muda conforme o movimento do sol, bem como com o movimento do utilizador. O sistema construtivo abraça a estrutura e está suspenso dos cabos principais; este suporta o tabuleiro principal, produzindo nos utilizadores um sentimento de protecção e criando um espaço quase interior. As sombras contrastantes criam uma atmosfera alegre e divertida, e motivam diferentes experiências ao longo do dia.

Conceito estrutural

A localização e objectivo da ponte obrigam ao desenvolvimento de uma estrutura leve e de construção fácil e eficiente, de forma a que também se reduza a necessidade de interrupção do trânsito quando se proceder à sua construção. Uma ponte suspensa representa a solução mais apropriada dada a configuração e o vão a percorrer.

Rampas

As rampas em ambos os lados da ponte começam a diferentes cotas e elevam-se até ao meio do tabuleiro, situado para garantir os 6 metros de vão necessários sobre a via. No lado Sul, a posição e a direcção da rampa estão condicionadas pelas estruturas existentes e topografia do local. Para criar um percurso agradável para os ciclistas, o declive das rampas não ultrapassam os 5%. Foi utilizada uma maqueta paramétrica para calcular com precisão quais as restrições do declive, o terreno necessário e para garantir uma redução dos custos da construção.

Tecnologia & Sustentabilidade

O projecto tem como filosofia uma abordagem tecnológica, tendo sido utilizada uma modelação paramétrica para investigar as diversas opções de desenho, as soluções mais adequadas e maximizar a performance dos elementos estruturais. O aço reciclado fabricado através de uma tecnologia precisa, bem como os elementos metálicos prefabricados, contribuem para uma construção energeticamente eficiente.

<http://www.bdp.com/>



CARLOS JOSÉ DANTAS DIAS (BR)

ABSTRACT

Uma Nova Ponte ou a Linguagem de uma Nova Cidadela

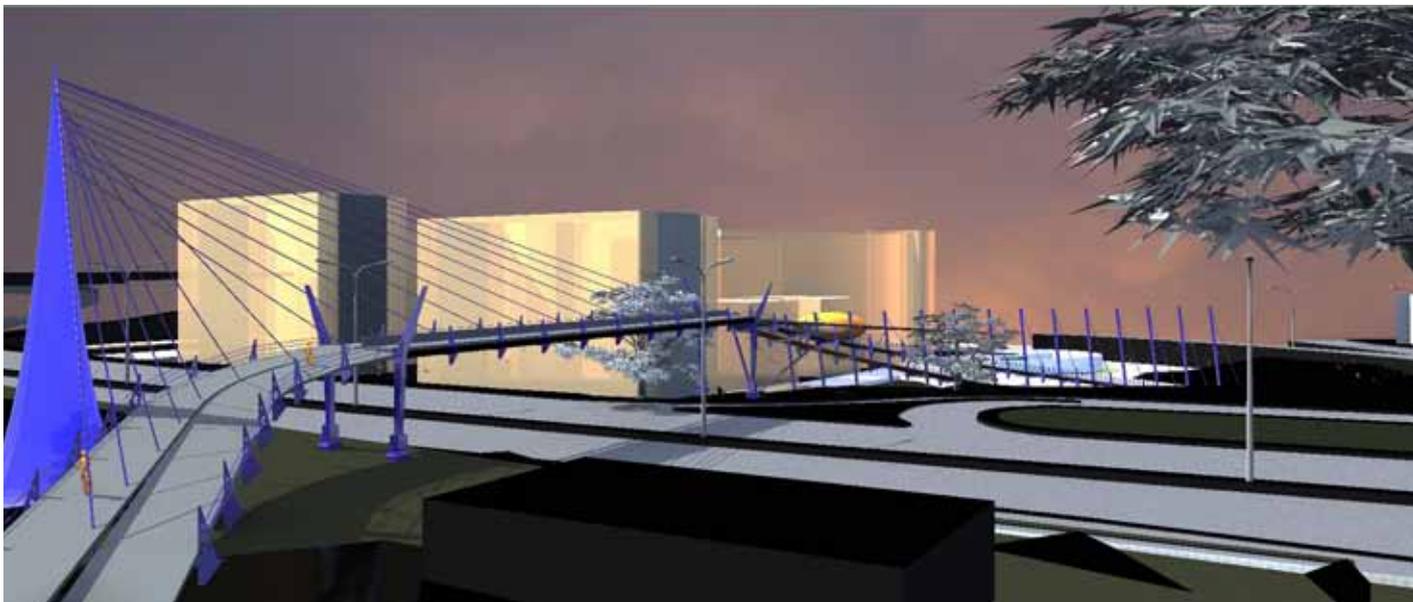
De uma forma criativa e procurando oferecer experiências diferentes, a nova ponte dará um sentido de continuidade e de percurso à rede existente de vias cicláveis, transformando-as em percursos demarcados. A viga Vierendel de 75 metros de comprimento e 3,4 m x 5,4 m de secção conduzirá as vias cicláveis para dentro da cidade de Lisboa. As rampas (grandes maciços que se erguem do solo) são o suporte principal da estrutura de aço sobre a 2ª Circular. Dois pilares secundários em betão completam o sistema que vencerá o vão, dividindo-o sequencialmente em três vãos mais pequenos de 15,45 e 15 metros. A ponte é totalmente construída em materiais recicláveis e de baixo impacto energético. A energia necessária para a iluminação e, eventualmente, para o funcionamento das máquinas de manutenção do espaço será gerada por painéis solares localizados sobre a estrutura principal. Dentro do maciço da rampa existe uma casa de máquinas onde estão alojados geradores que armazenam energia e uma sala onde estão computadores que a transformam em combinações infinitas de luzes LED. À noite, a ponte transforma-se num elemento altamente iluminado, um painel multicolorido.

Correr como alguém que procura as cidades, atravessa os bairros, e percorre caminhos assinalados pela luz, azulada.

Nas fachadas, as grandes paredes da memória fazem histórias....

Descobrir territórios, o ar como testemunha, nas novas fronteiras, revelando segredos.

Correr como alguém que procura o mesmo.



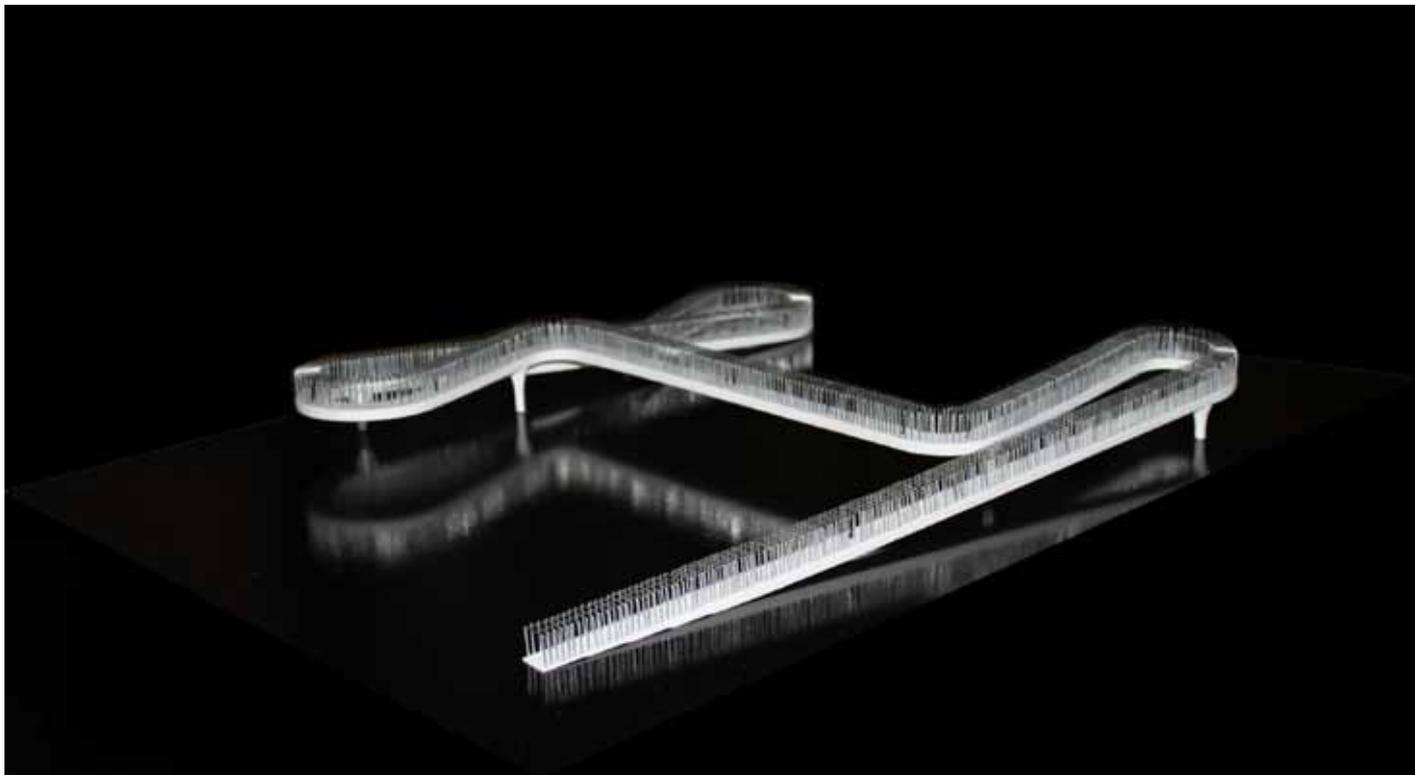
CARMINE CARELLO (IT)

ABSTRACT

Pretende-se que a ponte seja uma intervenção estrutural de grande escala, bem como um elemento com uma conotação paisagista. A arquitectura foi intimamente relacionada com a estrutura, tendo-se mantido as linhas mestras da preservação da natureza e a auto-sustentabilidade energética. Neste contexto, a lógica projectual não pretende que a arquitectura estabeleça um plano estrutural predefinido, nem que a engenharia determine possíveis formas arbitrárias. O plano de distribuição desenvolvido consiste num elemento que se divide numa via para bicicletas e numa outra para peões, e num elemento quadrado onde um outro, oval, será aposto -- um acumulador de energia auto-sustentável suficiente para as necessidades de iluminação da ponte. Semelhante na cor e no logótipo, poderá ser utilizado para promoção da marca. Serão colocados outros painéis solares para se otimizar a luz solar ao longo do dia. Os cabos de aço que seguram a treliça arrancam de um grande pilar de betão armado na parte mais a Norte da estrutura portante; na parte mais a Sul, uma série de pilares de aço de secção circular sustentam as vias da ponte. A forma arquitectural é o resultado de um estudo que procurou descrever a ponte não apenas como uma estrutura, mas também como um elemento para ser contextualizado em harmonia, formas e curvas de luz que tornam o impacto visual mais agradável.

BIO

Carmine Carello (1973) nasceu em Staletti, Itália. Estudou arquitectura na “Facoltà di Architettura” Università “Mediterranea em Reggio Calabria (Itália). Colaborou com o arquitecto Franco Purini em Roma e no atelier de arquitectura paisagista lisboeta Global, em 2006. Participou no 3º Workshop Internacional de Projecto de Arquitectura em Lisboa, em 2005. Especializou-se em Arquitectura Feng Shui na Italian School of Feng Shui, em Roma. Actualmente exerce a profissão de arquitecto em Roma.



DOM-INO (PT)

ABSTRACT

Desenha-se uma ponte com uma forma fluida que permite ganhar cota suavemente, criando um percurso único e sem momentos de quebra. Uma laje de betão deambula entre as árvores atravessando a 2ª circular, adaptando-se de uma forma flexível à morfologia do terreno. O pavimento contém um mecanismo de produção de energia que absorve o peso e movimento pela simples utilização dos transeuntes através de um sistema de molas, que acciona uma roldana que activa um gerador, produzindo energia. Esta poderá ser consumida no próprio instante ou armazenada em baterias. O uso diurno da ponte assegura a energia necessária para a sua iluminação durante a noite. Partindo da ideia que a energia mais sustentável é aquela que se pode poupar, reutilizam-se tampas plásticas, correspondendo cada pixel a uma tampa, que encastradas em prumos metálicos fixos à laje. Estes elementos criam uma pele que reveste a parte superior da ponte, funcionando como uma espécie de instalação artística efémera. Esta ideia permite que a ponte seja um elemento mutável ao longo dos anos. Propomos também que artistas plásticos sejam convidados a apresentar propostas para criar uma nova imagem, mantendo sempre a ideia das tampas como revestimento de fachada e de forma a renovar a imagem da Fundação Galp Energia.

BIO

Domino é uma equipa formada em 2009 pelos arquitectos Hugo Borges Pinto, João Gouveia Donato e Vasco Grosso Silva, com objectivos de desenvolver trabalhos no âmbito da arquitectura enquanto disciplina de pesquisa, inovação e adaptação às realidades actuais. Nunca esquecendo de desfrutar do processo em torno de um objectivo comum, a arquitectura.



ENRICO CARBONINO (IT)

ABSTRACT

UMA PONTE QUE COMUNICA:

A razão para haver um gigantesco saca-rolhas na paisagem urbana de Lisboa é chamar a atenção do público e, dessa forma, se tornar num forte meio de comunicação com mensagens sobre “um futuro mais positivo”. A particularidade deste objecto de uso banal é a sua forma antropomórfica; ao transmitir mensagens positivas, os braços abrem-se, tal como uma mãe que se dirige aos filhos. O amor é, em todo o caso, a mensagem mais importante. A espiral, o coração do saca-rolhas, implica a ideia de um movimento contínuo e estabelece a forma dinâmica da ponte. A espiral imprime a energia necessária para equilibrar e atravessar o fluxo contínuo de automóveis que se movem ao longo da 2ª Circular. O declive tem aproximadamente 8% e dois elevadores de baixo consumo estão implantados para peões e cadeiras de rodas. A estrutura: uma espiral que se desenvolve da esquerda para a direita, em conjunto com elegantes pilares e o elevador farão da rampa de betão em forma de “C” uma estrutura estável a partir da cota 94.8 até à 99.6. A ponte é uma viga em C (betão armado pré-esforçado) com tirantes de união a partir do pilar central. Os elementos não-estruturais do saca-rolhas poderão ser executados em materiais leves (ex.: poliestireno revestido a resina). Será utilizado “betão sustentável”. A ponte deverá ser vista como uma oportunidade para novas experiências na área do design e para testar novos produtos derivados de cimento com reduzida pegada ecológica: é realizado um estudo preliminar aos “cimentos sustentáveis” mais promissores (dos cimentos Calera, que prometem a sequestração de CO2 de centrais eléctricas aos geopolímeros E-Crete, ou aos mais bem-aceites e utilizados cimentos compósitos). Serão ainda previstos acordos com produtores e investigadores. Toda a ponte e as rampas serão pintadas com uma tinta fotocatalítica (ou um estuque) para possibilitar a limpeza e reduzir a acção da poluição atmosférica. Para iluminar a ponte são utilizadas luzes LED economizadoras: existe uma faixa contínua de LEDs ao longo do parapeito que sublinha a forma da construção. Estas permanecem ligadas durante as horas em que não há luz natural. Um segundo sistema de LEDd com sensores é activado com a passagem das pessoas ou dos ciclistas. Luzes de baixo consumo iluminam o saca-rolhas, as bandeiras e os símbolos, mas os requisitos energéticos médios previstos, incluindo os dois elevadores, são de 7 kWh por dia. Existe uma área de aproximadamente 20m2 de painéis fotovoltaicos distribuídos nas superfícies superiores da ponte e na parte superior dos poços dos elevadores e que produzem cerca de 7.5 kWh; uma turbina eólica de eixo vertical na parte superior da ponte fornece mais 2kWh. O excedente é enviada para a rede pública de energia que, por sua vez, fornecerá o sistema quando a produção própria não for suficiente.



ESPAÇO a3 – CARLOS ALBERTO PINTO VELOSA (PT)

ABSTRACT

Jardim Suspenso – Viaduto Pedonal e Ciclável
“It’s about time to be positive”

O programa propõe a criação de um viaduto pedonal e ciclável para transpor a 2º circular: a proposta consiste num jardim suspenso que unifica as “manchas verdes” urbanas contíguas ao percurso viário. Visa ser algo mais do que uma simples ponte! Num local marcado pela azáfama e velocidade frenética, características desta metrópole europeia, somos surpreendidos por um contraste - surge um jardim suspenso, como um prolongamento de duas margens verdes, que nos remete para um ambiente de tranquilidade e lazer. Como resultado deste intuito, delineámos um “solo suspenso” que se destina exclusivamente a ser percorrido de forma pedonal e ciclável. A distinção destes meios é-nos revelada pela coloração do pavimento de granulado de borracha reciclada – amarelo para o percurso pedonal e laranja para o percurso ciclável. Ambos são iluminados por estruturas verticais, que funcionam como MUPIS de publicidade da Galp Energia. Estes percursos movem-se como fios condutores que nos transportam por cenários marcados pela diversidade. Iniciamos esta experiência com um ténue contacto com a vegetação, que se intensifica e nos envolve gradualmente ao longo do caminho. A zona central do percurso, sobreposta à zona de tráfego automóvel, é marcada pela maior densidade de vegetação, que nos protege e mantém alheios à intensa actividade rodoviária. O viaduto é suportado por uma estrutura de betão e na sua forma existem semi-esferas que funcionam com “vasos” para a vegetação de grande porte. O contacto do tabuleiro com o terreno é feito por pilares de secção circular e sem uma implantação regular. Nesta estrutura dinâmica está prevista a aplicação de um sistema de energia eólica, que em conjunto com os painéis fotovoltaicos, aplicados nas estruturas verticais que constituem as luminárias, geram energia suficiente para que o viaduto seja auto-suficiente. Existe também a ideia de captar a água proveniente da chuva para rega deste jardim. A estrutura projectada enquadra-se com a envolvente, valorizando a relação entre as margens da via, criando uma zona de percurso ou permanência que valoriza a cidade e aqueles que a habitam.

BIO

Espaço a3 – Arquitectura Personalizada

Estabelecido em 2004, Espaço a3 é uma equipa jovem e dinâmica que assume o compromisso de ser capaz de partilhar conhecimentos e encontrar soluções... um olhar colectivo que transcende o convencional. A prática do Espaço a3 tem por objectivo criar arquitectura distinta e relevante tendo como ponto de partida o contexto único e as condições específicas de cada projecto. Com uma aproximação activa, o atelier envolve-se no processo desde o primeiro esboço até ao acompanhamento de obra.

A arquitectura do Espaço a3 tem o objectivo de não o deixar indiferente... Atitude, é uma constante indispensável na dinâmica do atelier.



FILIPPE MELO E OLIVEIRA + MADALENA SERRO CAIADO (PT)

ABSTRACT

Outrora um local nos arredores da cidade, a área de intervenção é actualmente um momento de grande intensidade, com um eixo viário lotado, áreas residenciais e de serviços. A proposta para a Ponte Ciclável e Pedestre foi concebida como parte do espaço público, ligando e requalificando duas áreas distintas através de um movimento fluido de passagem. Uma estrutura metálica sustem a ponte de bambu, que se amarra nos extremos a uma praça rebaixada e uma torre. A praça e o jardim envolvente criam um espaço de permanência, com um café ou bar. A torre – um enorme reservatório de águas pluviais e respectiva sala de tratamento – possibilita o uso desta água para aspersão sobre a 2ª Circular, reduzindo os níveis de CO2 na área envolvente, para rega de jardins ou para lavagem de espaços públicos. Uma construção de material e espaço em que o tema “it’s about time to be positive” se aplica directamente ao impacto positivo no que respeita à mobilidade, usos funcionais e de lazer, e qualidade ambiental. A energia dispendida para a construção do projecto será equilibrada com a redução dos níveis de CO2 ao longo do tempo.

BIOS

Licenciados em Arquitectura pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa em 2007, Filipe Oliveira e Madalena Caiado nasceram ambos em Lisboa em 1983. Em 2006 e 2007 Madalena Caiado colaborou no atelier CVDB Arquitectos, em Lisboa, e Filipe Oliveira colaborou no DP6 Architectuurstudio, em Delft, Holanda. De 2007 a 2010 Filipe Oliveira tem colaborado com o Atelier Central Arquitectos e com o ATMB13 Arquitectos. De 2008 a 2010 Madalena Caiado tem colaborado no atelier João Lúcio Lopes Arquitectos. Desde 2008 e ambos exercem arquitectura por conta própria.



FRAGMENTOS DE ARQUITECTURA, ARQUITECTOS ASSOCIADOS, LDA. (DUARTE JERVIS DE ATOUGUIA PINTO COELHO) (PT)

ABSTRACT

Integração Urbana/Arquitectónica e abordagem conceptual do projecto:

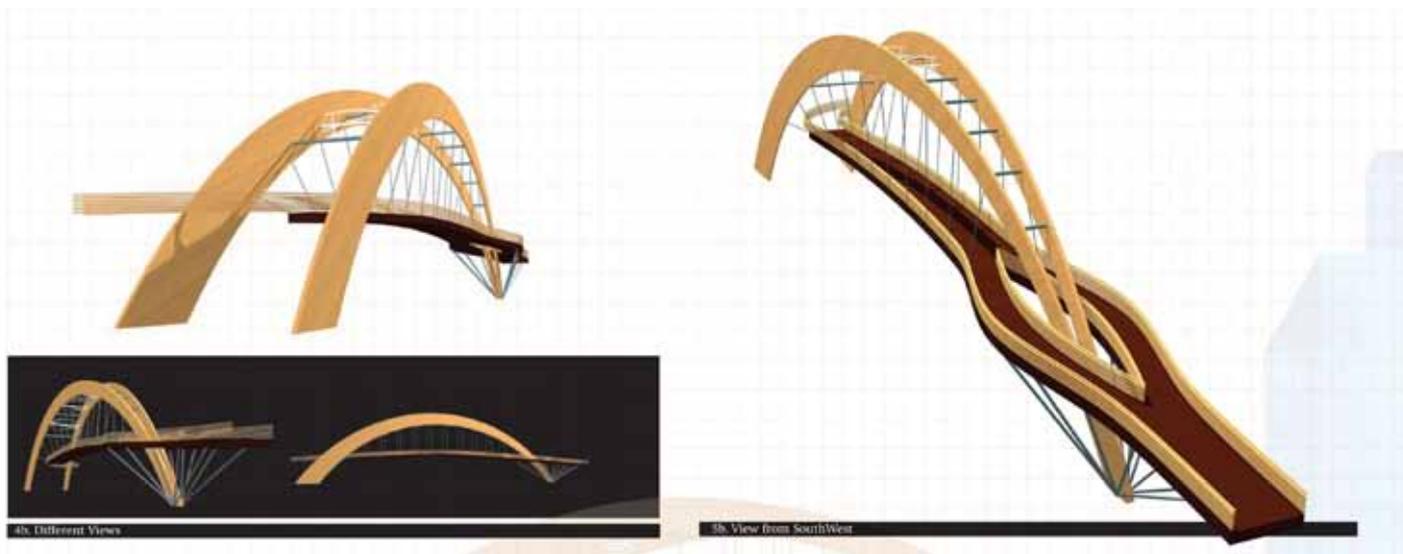
Atravessar, a pé ou de bicicleta, uma via com tráfego tão intenso, deve fazer-se rápida mas também o mais suave e confortavelmente possível. A simplicidade do desenho desta ponte torna esta travessia em algo tão directo e tão fácil, que convida as pessoas a fazê-lo. O arranque da ponte, em ambos os lados, é feito nas partes mais elevadas do terreno actual, à cota 99.00m (lado Norte) & 94.00m (lado Sul). O desenvolvimento horizontal da ponte (à cota 102.00m) tem uma extensão de 36m e está 7.50m acima da 2ª Circular (94.50m). A estrutura da ponte tem 2m de altura permitindo um pé-direito inferior de 5,50 metros. A rampa do lado Norte tem um comprimento de 75m e do lado Sul de 100m, ambas com 6% de inclinação. A largura da ponte é de 5m permitindo caminhar e andar de bicicleta nos dois sentidos. A forma triangular da ponte (em corte) resulta num desenho simples, elegante e original. Os painéis com 3m de altura, em ambos os lados da plataforma da ponte (nos pontos onde o trânsito está mais próximo), oferece aos utentes uma melhor protecção acústica, ao vento e de segurança.

Exequibilidade, Eficiência, Sustentabilidade e Materiais Inovadores / Assinatura da marca “GALP ENERGIA”:

Por razões práticas e rentabilidade económica, a estrutura da ponte é feita em aço: facilidade no fabrico e na montagem (em forma de T; Viga central & Plataforma “apoiada” em cima); possibilidade de fabricar em estaleiro e fazer a montagem no sítio, rapidamente e sem constrangimentos de trânsito. O aço pode sempre ser reciclado e reutilizado. Só os pilares é que são em betão. A “pele” da ponte é feita em painéis de 13mm de espessura em Eco-Resin com protecção UV, em “Laranja-Galp”, e translúcido nos painéis de protecção. Eco- Resin é reciclável, durável, de fácil limpeza e reparação e translúcido. Juntamente com os painéis fotovoltaicos para micro-produção de energia, a iluminação da “pele” exterior e a da plataforma, ao longo dos 211m de ponte, são em luz fluorescente (de grande eficiência energética).

BIO

FRAGMENTOS de Arquitectura, Arquitectos Associados – Lda, é um atelier sólido, com 15 anos de existência. Os seus Fundadores são amigos de longa data que têm tentado trazer para a equipa jovens arquitectos, aumentando o colectivo. Com uma média de 40 projectos por ano fazem também 2 ou 3 concursos (Privados & Públicos) que, em parte, têm sido construídos ou premiados. 95% dos seus clientes são clientes privados. A qualidade e a excelência no serviço prestado aos clientes tem sido potenciado por uma constante parceria e colaboração. Este empenho tem sido reconhecido e o resultado é a fidelização e a recorrente recomendação. O Responsável/Coordenador deste projecto foi um dos fundadores, o Arquitecto Duarte Jervis de Atouguia Pinto Coelho. Colaboração do arquitecto Jorge Vieira no projecto e nas imagens 3D e de Benjamin Ferreira na elaboração da Maqueta.



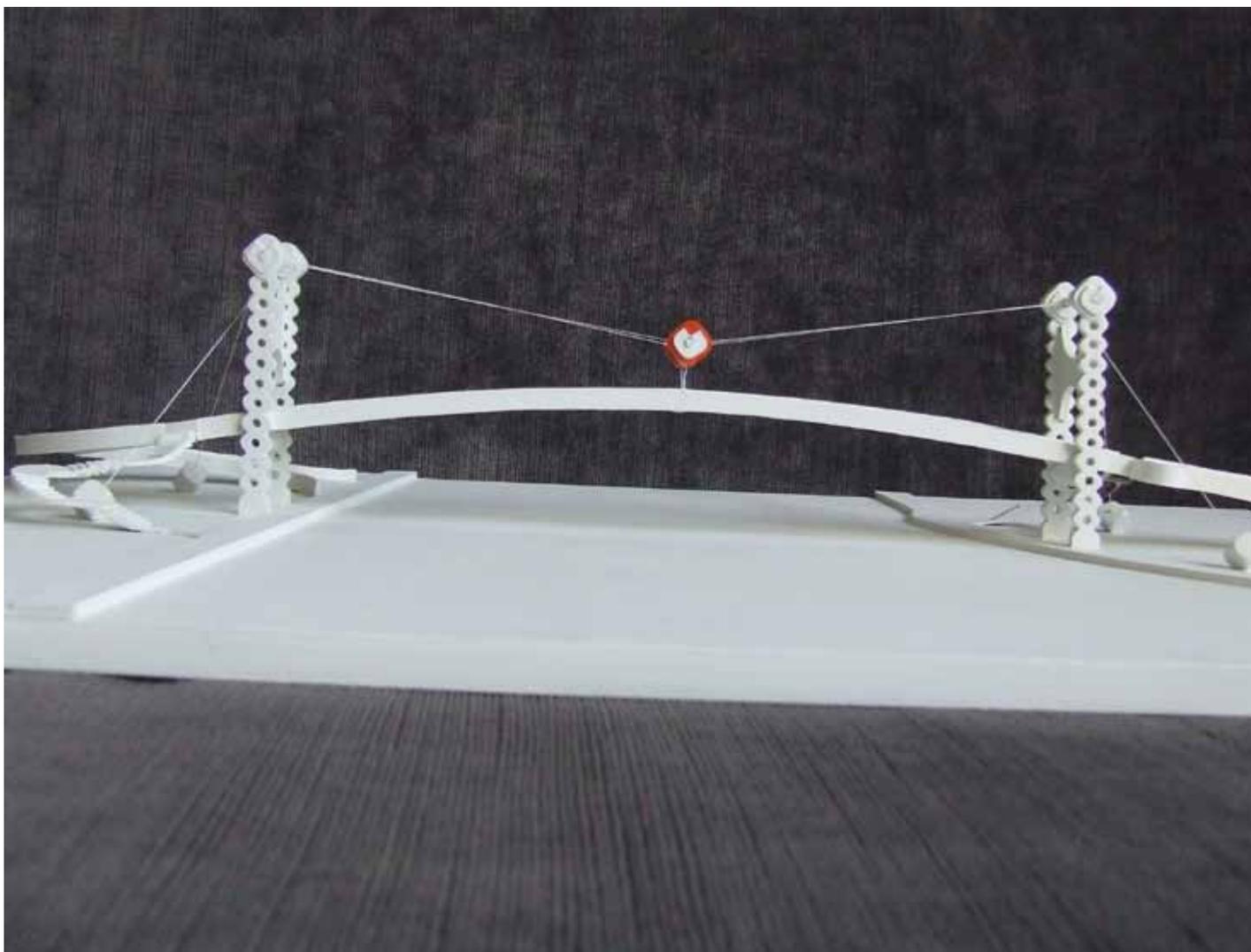
FRANCISCO LIZARDO BARRACAS MILHEIRIÇO FONTES + TIAGO BOTELHO DE AMARAL AFONSO ALBERTO (PT)

ABSTRACT

Em resposta ao desafio de ligar a ciclovia da Quinta da Granja em Entrecampos e as Torres de Lisboa propõe-se que o atravessamento da 2ª circular, numa zona onde esta apresenta uma largura considerável (cerca de 35m), seja numa direcção oblíqua ao eixo da via. Consegue-se assim uma ligação fluida, evitando mudanças bruscas de direcção, tanto a Norte como a Sul. A Sul, e como forma de vencer a forte inclinação junto as Torres de Lisboa, prevê-se a criação de zonas de aterros por onde os caminhos de acesso se desenvolverão integrados em espaços verdes. A solução estrutural será materializada em lamelados colados de casquinha vermelha autoclavada, em apenas um vão. Trata-se de um material com reduzidos gastos de produção e que se pode considerar uma reserva de carbono, situação que o coloca em claro contraste com o carbono libertado pelo tráfego automóvel. Note-se ainda que em termos médios se consome cerca de 6 vezes menos energia numa construção em madeira do que numa equivalente em betão ou 16 vezes menos do que em ferro ou 160 vezes menos do que em alumínio. Com a solução em lamelados colados, consegue-se uma ponte elegante. O tabuleiro, com cerca de 0,5 m de espessura, estará suspenso por tirantes metálicos em praticamente todo o seu desenvolvimento, excepto na zona do encontro a Sul, onde o “suporte” será efectuado através de bielas metálicas pela parte inferior. A ponte será composta por dois arcos, de espessura variável, com um mínimo de 1,2 m crescendo progressivamente até cerca de 3,8 m. Estes nascem a norte separados, convergindo ao longo da travessia para um ponto de penetração no tabuleiro, fundindo-se na zona do encontro a sul. Esta fusão revela-se essencial uma vez que permite reduzir as necessidades de área para a implantação da ponte. Na ligação às Torres de Lisboa alargou-se a intervenção a grande parte do terreno entre a estrada da Luz e estes edifícios. Desse modo foi possível a criação de um caminho de traçado sinuoso e de suave pendente, que permite reduzir para limites confortáveis o tráfego de pessoas e bicicletas. Os arcos da ponte serão preparados em fábrica e montados in situ, sendo entregues em duas metades. A estrutura do tabuleiro é mais ligeira e poderá inclusivamente ser montada sem interrupção de tráfego; é composta por um sistema de vigas longitudinais travadas entre si e por uma zona de circulação em placas de deck. Na ponte e nos caminhos de acesso serão instaladas luminárias de LED’s de baixo consumo e alto rendimento, dotadas de baterias que serão alimentadas por um conjunto de três aerogeradores localizados nos elementos de travamento dos dois arcos. Os aerogeradores de reduzido impacto sonoro assegurarão o consumo energético necessário para a iluminação. A energia em excesso será injectada na rede. O logótipo da GALP será projectado pela rotação das pás dos aerogerados onde serão colocados LED’s coloridos.

BIO

+x é uma parceria entre o Arquitecto Francisco Fontes (Form-Arquitectos), e o Arquitecto Tiago Botelho Alberto. Francisco Milheiriço Fontes nasceu em 1972 e formou-se em 1998 na Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa. Entre 1998 e 2000, em Roma, estagia com “Massimiliano Fuksas Architetto” e trabalha com o Prof. Arch. Paolo Portoghesi. Em 2000 regressa a Lisboa para criar o seu atelier de arquitectura “Form-Arquitectos”, onde tem desenvolvido conceitos inovadores, incorporando novas formas e materiais, integrando funcionalidade, simplicidade e consistência. Frequenta o curso de Estudos Avançados em Arquitectura Bioclimática na FA-UTL. Tiago Botelho Alberto formou-se na ULHT em 2001. Colaborou com os ateliers Saraiva e Associados (pt), Studio 33 (pt), Di Martino Studio (it), Tacto – Atelier de Arquitectos (pt), assim como foi consultor técnico do Boom Festival em 2008 e 2010. Frequenta desde 2008, o curso de Doutoramento em Urbanismo na FA-UTL.



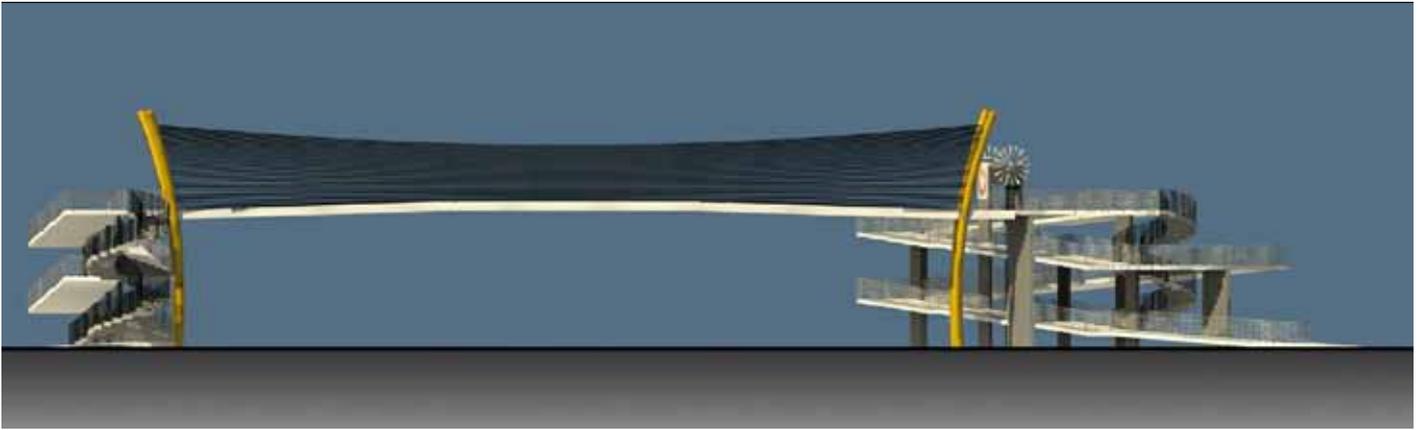
GADI GAL (IL)

ABSTRACT

Desenvolvi a linguagem da ponte ao dar forma a diferentes elementos a partir do logótipo da Galp Energia. A ponte é suportada em três pontos, dois nas extremidades, unidos pela viga de betão armado que liga cada par de colunas, e um no centro da ponte. O suporte no centro é alcançado através de cabos em tensão que caem da “união oscilante”. Dei-lhe este nome porque se trata de um elemento estrutural que flutua no ar e une os cabos de tensão para se conseguir o apoio vertical central. Simbolicamente, é isto que a empresa Galp Energia está a fazer ao construir esta ponte: une as pessoas dos dois lados. A “união oscilante” tem a forma do logótipo da empresa. A estrutura da ponte poderá ser construída em aço ou betão. Os pilares terão as fundações necessárias. As 4 âncoras dos cabos de tensão terão fundações calculadas para absorver a sua força diagonal de reacção. Células fotovoltaicas fornecerão a electricidade necessária para iluminar o logótipo na “união oscilante”, os letreiros com os nomes dos bairros nas entradas da ponte e os candeeiros embutidos.

BIO

Arquitecto e Engenheiro de Estruturas. Licenciado em Arquitectura e Urbanismo e com o grau de mestre em Engenharia de Estruturas, com 30 anos de experiência na indústria da construção em Israel e nos Estados Unidos. Sete anos de experiência de Engenharia de Estruturas, nas áreas de coordenação de projecto e fiscalização de obras de grande escala, e 23 anos em Arquitectura como Project Architect nas áreas de projecto, coordenação e fiscalização de obras em diversos ateliers. Nos últimos 10 anos tem trabalhado como freelancer em projectos comerciais e residenciais.



GUSTAVO MANUEL COELHO MARTINS DAS NEVES (PT)

ABSTRACT

O projecto Atmospheric Bridge tem como ideia principal a criação de uma ponte acessível a peões, pessoas com mobilidade condicionada, ciclistas, entre outros.

Estes utilizadores conseguirão atravessar a estrada 2ª Circular comodamente e em segurança.

Esta ponte tem como particularidade o apoio de uma plataforma que analisa os valores atmosféricos (radiação solar, precipitação e vento), constituído por um painel solar, uma ventoinha eólica e um sensor de precipitação, que em condições adversas faz accionar um sistema mecânico, que roda os pilares da estrutura e faz com que os cabos suspensos devido à sua proximidade formem uma espécie de túnel, protegendo assim o utilizador e proporcionando um atravessamento mais abrigado e seguro.

A ponte é composta em ambos os lados por uma escada que evitará que o peão tenha de percorrer a rampa, que devido às inclinações máximas permitidas tem uma extensão considerável.

BIO

Gustavo Martins das Neves, Arquitecto licenciado em Arquitectura de Gestão Urbanística pela Faculdade de Arquitectura de Lisboa - UTL , OA 15879. (Projectista)

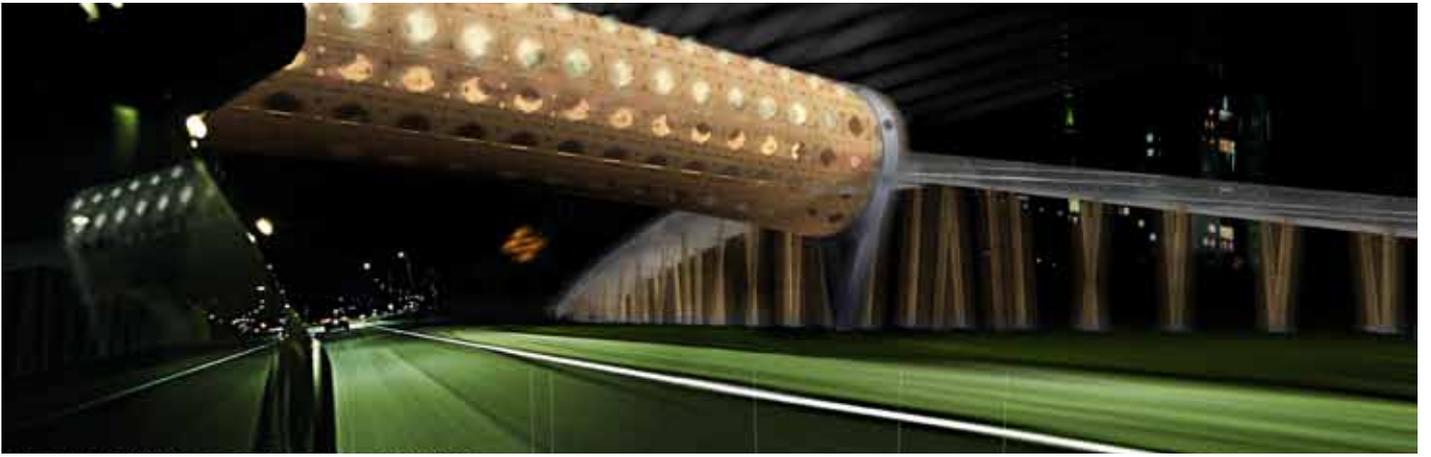
Joana Duque Simões, Designer licenciada em Design Industrial pela Escola Superior de Arte e Design das Caldas da Rainha - IPL. (Projectista)

João Duque Simões, Oficial do Exército na reserva. (Maquetista)

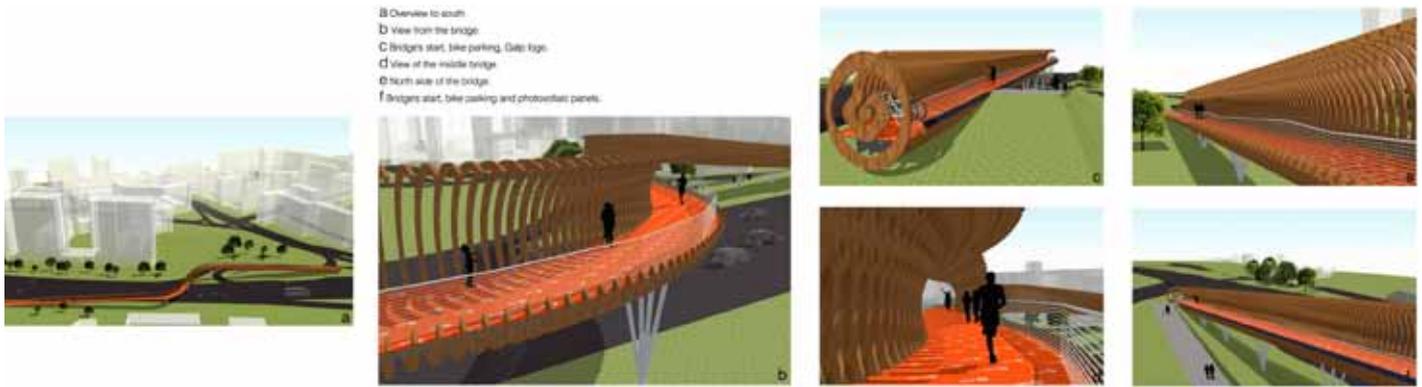
www.jogusurbanos.com



HENRIQUE MANUEL NUNES DA SILVA (PT)



IMAGO ARQUITECTURA DESIGN + MARKP BRAJOVIC LTD (BR)



INÊS GONÇALVES TORONJO GUERREIRO (PT)

ABSTRACT

Já é tempo de ser positivo. Com um corpo que emerge do solo, este projecto é sobre um “ponto de viragem”, uma mudança materializada através da madeira que se concretiza no meio do seu percurso. Tendo como ponto de partida o lado Sul da 2ª circular, a ponte leva os utilizadores ao outro lado fazendo com que atravessem o “ponto de viragem” no centro da via, na mudança de sentido dos automóveis. A ponte protege o utilizador com o seu corpo justamente do lado onde o tráfego é mais intenso e agressivo, onde o tempo é mais rápido, libertando depois a visibilidade onde os carros já passaram, onde o tempo é mais calmo, mais humano. A inserção urbana pretende ser a mais natural possível, a ponte é implantada de acordo com as condições topográficas e o próprio desenho sinuoso facilita a sua integração e o atravessamento por parte de todas as pessoas, incluindo ciclistas. A principal preocupação do projecto é o conforto do utilizador, uma vez que atravessamentos deste tipo se tornam bastante inhóspitos. Com o sistema de protecção do tráfego automóvel, cria-se simultaneamente um método passivo de sombreamento, composto por uma sequência de lamelas de madeira, que se adapta às necessidades do utilizador ao longo do percurso. O objectivo do projecto passa por, de uma forma eficiente, tomar as opções mais simples possíveis, tanto no que toca aos materiais escolhidos como na escolha de soluções energeticamente eficazes para o seu período de vida. Optou-se por isso por uma estrutura metálica - uma forma de construção limpa que permite a pré-fabricação, optimização do tempo de obra e reciclagem. No caso das lamelas a madeira foi a opção tomada, um material renovável além de reciclável, que requer uma reduzida quantidade de energia para ser produzido. A imagem da marca promotora é também encarada como material de construção, propondo-se a reutilização das chapas metálicas dos bidões utilizados no transporte de mercadorias para o pavimento. Estão previstos painéis fotovoltaicos que alimentam o sistema de iluminação de LEDs e um sistema de recolha de águas pluviais incorporado na estrutura principal, para mais tarde serem utilizadas na manutenção da ponte. O projecto passa pela implementação de uma ligação física entre os dois lados da 2ª circular, mas mais do que isso, é também uma chamada de atenção para o tempo em que vivemos, constituindo um elemento visual marcante neste eixo viário, que transforma esta barreira de vivências numa oportunidade.

BIO

Nasceu em 1984, em Lisboa. No ano de 2002 deu início ao Mestrado Integrado em Arquitectura no Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa. Em 2007 terminou a dissertação em iluminação natural intitulada “A luz natural na materialização da Arquitectura” orientada pela Prof. Maria Luísa de Oliveira Gama Caldas. Durante o curso desenvolveu alguns estudos de arquitectura e colaborações com atelier portugueses como o Risco-atelier de design para a publicação de “Altas Urbanístico de Lisboa”. Colabora desde 2007 com Arquitectos Sua Kay, em Lisboa. Nos últimos anos tem igualmente desenvolvido vários projectos no âmbito de concursos internacionais de arquitectura.



INÊS LIMA RODRIGUES (PT)

Sob o mote “it’s about time to be positive”, acredita-se na possibilidade de implantar novas circulações, distintos conceitos urbanos e diferentes modos de vida, apenas com gestos simples e acessíveis, ecológicos e sociais, nos quais a nova ponte tem um papel preponderante.

O primeiro objectivo proposto é ligar, nas imediações da Torres de Lisboa, os dois lados da 2ª circular, avenida de tráfego automóvel intenso a qualquer hora do dia e em ambos os sentidos: uma artéria totalmente intransponível para peões e/ou bicicletas sem o auxílio de pontes. Pede-se um projecto sustentável e energeticamente eficiente. A ideia associada a estes dois conceitos, e por trás da atitude óbvia de uma construção ecológica e renovável, prevê a integração do design da nova ponte inserido na malha da cidade, valorizando o sentido da palavra: mobilidade.

Lisboa, cidade das sete colinas, tem uma geografia nada favorável e até mesmo complicada à prática da circulação de bicicletas. No entanto, o mito do “impossível andar de bicicleta em Lisboa” é facilmente ultrapassado ao pensar a rede cicloviária articulada e combinada com os outros meios de transporte público: metro, comboio, autocarros e barcos. A bicicleta é, apenas, mais um meio de transporte público.

À similitude de outros sistemas análogos e em casos já existentes, como em Paris e em Barcelona, o “galping” permite a utilização de bicicletas de aluguer, apenas a usuários assinantes e num tempo curto de utilização: uma viagem. Para uma deslocação seguinte, basta devolver a primeira e recolher outra. Tal como o Vélib parisiense, o bicing barcelonês ganhou em muito pouco tempo uma aceitação entusiasta por parte dos cidadãos e constitui hoje um serviço que cobre praticamente a totalidade dos diversos distritos da cidade, totalmente integrado na rede metropolitana de transportes.

Proposta de dotar a cidade com um sistema de ciclovias, integrado na malha viária da cidade, e em ligação com as já existentes, interligá-lo às estações “galping”, à rede de transportes públicos, de modo a constituir uma alternativa viável de deslocação.

Galping.

Consiste na aplicação de um sistema de aluguer de bicicletas, como um meio de transporte público alternativo para a cidade. Acessíveis a todos os usuários, que mediante o cartão de acesso podem “estacionar” ou retirar as bicicletas nas “estações galping”, colocadas em sítios estratégicos da cidade de Lisboa.

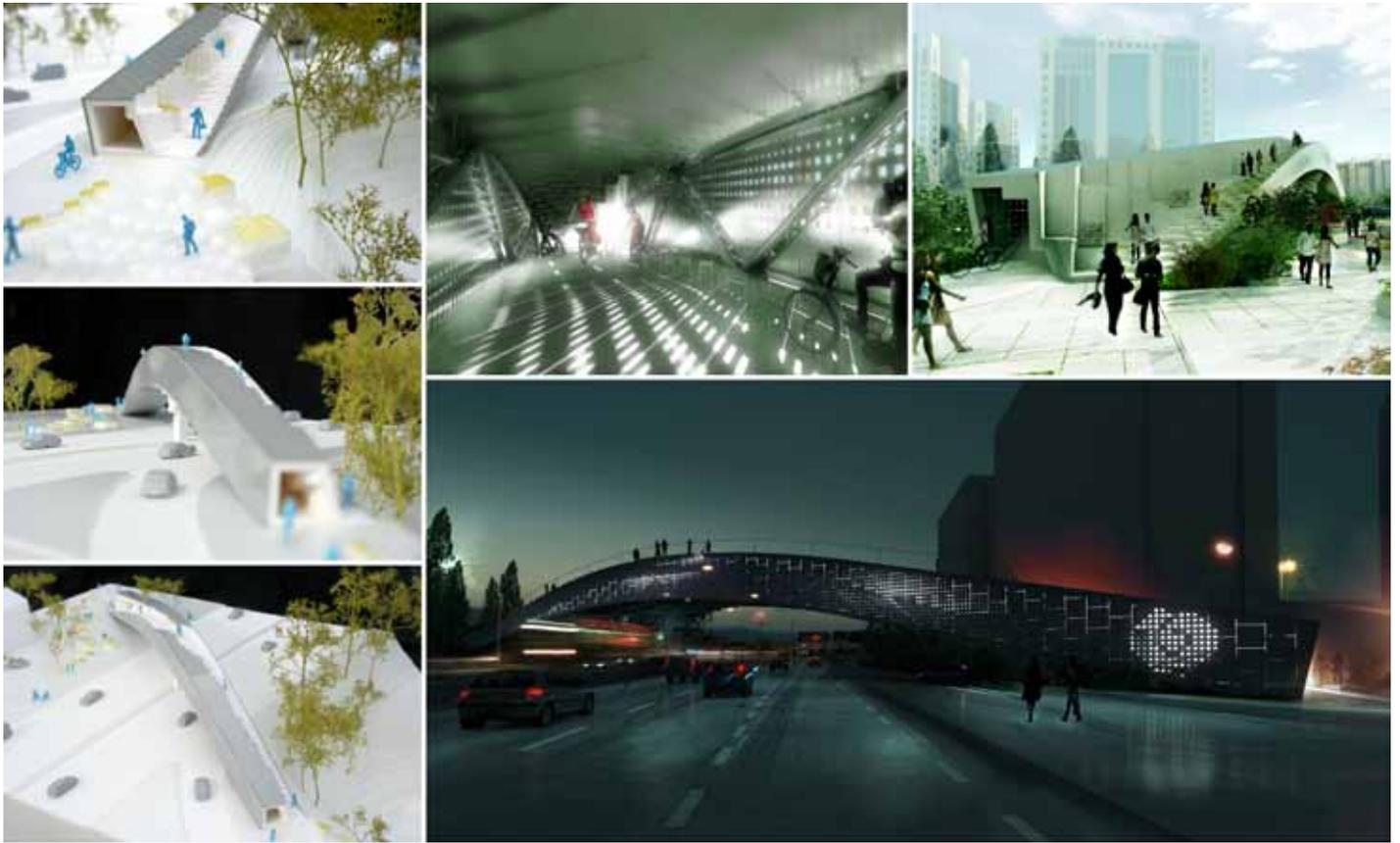
Um sistema rápido, eficaz, económico e sustentável.

À escala urbana, cria-se um novo sistema de circulação que se sobrepõe ao existente, sem qualquer conflito, gerando a interligação com os outros meios de transporte aumentando a mobilidade de todos os cidadãos, de um modo eficiente, ecológico e até saudável.

À escala local, ligam-se os jardins da Cidade Universitária, mítico lugar para e aprender a andar de bicicleta em Lisboa, aos consagrados jardins lisboetas como o Campo Grande ou a Alameda da Universidade. Aproximam-se três complexos desportivos de grande importância: Cidade Universitária, SLB, SCP, promovendo a prática do desporto na cidade - Diagrama 1. Ligam-se também diversos serviços: o Hospital de Stª Maria (saúde); Cidade Universitária, Faculdade de Ciências, Universidade Internacional, Escola Primária de Telheiras (educação); Torre do Tombo, Museu da Cidade, Biblioteca Nacional, Auditório da Aula Magna (cultura); Estádio de Futebol do SLB, Estádio de Futebol do SCP (desporto); Centro Comercial do Colombo, Complexo das Torres de Lisboa (outros) - Diagrama 2. E ainda vários bairros de habitação: Telheiras, Benfica, Alvalade com ligações rápidas e sustentáveis entre a habitação e outros serviços do bairro: cafés e restaurantes, bibliotecas e escolas, mercearias e supermercados - Diagrama 3.

A nova ponte define-se como um objecto orgânico e extensível, que desde logo convida ao movimento: a sua forma plástica confunde-se com o uso. Ou o uso com a sua forma. Ao encontrar os pontos de apoio na intersecção natural com o terreno de ambos os lados da cidade, adquire a força de sustentação e eleva-se sobre a 2ª circular, permitindo a comunicação e a passagem. Com um design que associa a imagem de modernidade, sustentabilidade e mobilidade à assinatura da empresa Galp Energia.

A fim de aumentar o efeito e o impacto da proposta, o projecto terá uma iluminação constituída por unidades de LED’s ao longo de toda a ponte. Uma iluminação mínima sempre presente que, através de sensores e dínamos, e da energia proveniente da circulação de pessoas aumenta a intensidade de iluminação. As mudanças de intensidade da luz serão vistas não apenas a partir do interior, mas também do exterior, bem como, das estradas circundantes, fazendo uma boa publicidade da Galp associada ao uso do equipamento.



JOAO NUNO PALAIO ALBUQUERQUE, JAKOB HENKE, HANNA JOHANSSON E DANIEL SUNDLIN (PT)



KNIGHT ARCHITECTS (UK)

ABSTRACT

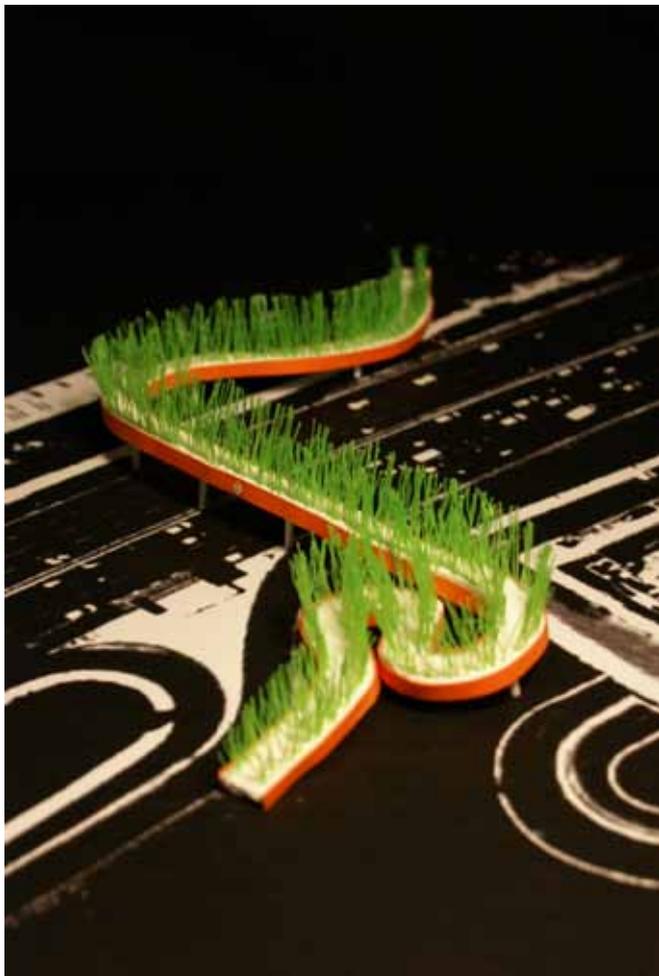
Fundação Galp Energia – Ponte Solar Ribbon

Esta ponte é um símbolo de sustentabilidade ambiental e de eficiência estrutural. Com a forma de uma tira de aço em tensão, é projectada para demonstrar a aplicação inovadora de células fotovoltaicas, uma tecnologia que tem avançado rapidamente nos últimos anos. Hoje em dia, a produção de electricidade a partir de energia solar tem custo e manutenção reduzidos. A estrutura principal da ponte é composta de segmentos pré-moldados de betão pendurados em tiras planas de aço inoxidável suspensas entre os dois pilares da ponte e apoiadas num ponto entre as faixas da via. Vários reforços de aço suportam o parapeito em malha de arame e o corrimão, bem como uma iluminação em curva, formada por tubos de energia solar fotovoltaica. Tubos de captação de energia solar armazenam a energia ao longo do dia, sendo depois utilizada para alimentar as luzes LED montadas nos quadros de aço e iluminar os reforços transversais durante a noite. O armazenamento de energia é feito nos pilares onde estão alojados os geradores, que carregam e descarregam num ciclo de 24 horas. Estes pilares assentam nos suaves declives do terreno e unem-se directamente ao percurso ciclável proposto, tornando a ponte num ponto de referência num contexto urbano integrado. O sol e a ponte estão em fases opostas -- quando o sol se começa a pôr, a ponte começa a brilhar, libertando a energia que acumulou durante o dia. O formato cilíndrico dos tubos solares indica que estão perpendiculares ao sol durante todo o dia, podendo adoptar a forma de onda sem reduzir a sua eficiência. O projecto aproveita a orientação Norte-Sul da ponte e o alinhamento Este-Oeste da via, minimizando o ensombramento pela manhã e à noite, e permitindo que a energia seja recolhida ao longo do dia. A alta eficiência dos tubos solares significa que será recolhida mais energia do a necessária para a iluminação da ponte, traduzindo-se isto num excedente que poderá ser vendido para compensar o custo da ponte. Esta eficiente estrutura oferecerá uma ligação física simples e elegante, bem como um extraordinário espectáculo visual – um ciclo de 24 horas dedicado diariamente aos peões, ciclistas e automobilistas de Lisboa – absorvendo e libertando raios solares, ressaltando a natureza cíclica da energia e a relação entre o Homem e o Sol.

BIO

Knight Architects é um atelier certificado pelo RIBA – Royal Institute of British Architects estabelecido em 2006 e assente na certeza de que um bom design e soluções simples são baseadas no entendimento pleno da função, do contexto, do valor e do tempo. Knight Architects é um atelier de renome na área de projecto de pontes com grande sucesso em concursos de design internacionais e no Reino Unido e abraçam todo o tipo de desafio arquitectural. As pontes são uma componente importante da paisagem construída, formas muito presentes com um impacto significativo no local onde se inserem. A abordagem arquitectónica do projecto de uma ponte é complementar à do engenheiro de estruturas. O contexto, a composição, a escala e a função são justapostas às exigências básicas de engenharia no que diz respeito à segurança, eficiência, economia, durabilidade e precisão da construção como base para uma qualidade duradoura. Um design eficiente e esteticamente harmonioso agrada artisticamente e cientificamente, pois levará a uma leitura visual eficaz e estruturalmente verdadeira. A comunicação entre estas duas partes é a solução de todos os projectos.

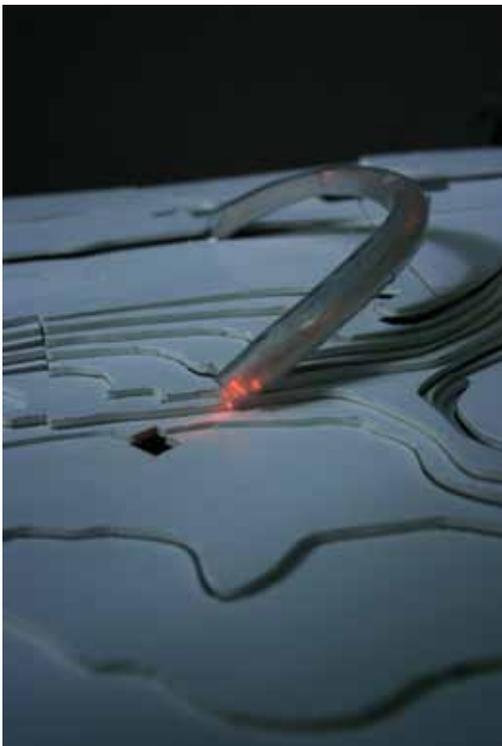
www.knightarchitects.com



LEMA BARROS + CASTELO BRANCO, ARQUITECTOS LDA. (PT)

BIO

Formado em 1998, o gabinete é liderado por Manuel Lema Barros (Porto, 1968) e Cristina Castelo Branco (Lisboa, 1969), cujos percursos passaram por Roma e Londres sendo ambos formados na Faculdade de Arquitectura do Porto – FAUP. Tem desenvolvido ao longo do seu percurso projectos em diversos pontos do país e no estrangeiro. Partindo do princípio de que a Arquitectura deve estar em todos os lugares e ser acessível a todos, não sendo apenas expressão de urbanidade das metrópoles, o gabinete tem uma vasta obra de diferentes temáticas e escalas, desde projectos de reabilitação urbana, projectos de habitação colectiva e unifamiliar, equipamentos culturais, desportivos e industriais e espaços comerciais, redescobrimo um novo olhar sobre a forma de fazer arquitectura. O fio condutor é a procura de uma verdade no objecto, no espaço criado, pelo que o trabalho é desenvolvido e aprofundado em todas as fases. Entre os seus diversos prémios em concursos e distinções várias, destacam-se a nomeação de Finalista nos Prémios FAD 2006, em Barcelona e o 2º Lugar em Itália no Concorso di Idee per la Riqualificazione del Lungomare di Roma, e correspondente presença na Bienal de Veneza 2004. São finalistas no World Architecture Festival (WAF) Awards 2010 (Barcelona) com o projecto Monumento / Centro Interpretativo das Linhas de Torres. Das várias apresentações públicas as XIV Jornadas Internacionales de Intervencion en el Patrimonio Historico e a Exposição Jovens Arquitectos Premiados, promovida pela Ordem dos Arquitectos em 2006.



LUÍS FILIPE DE MATOS ISIDORO (PT)

ABSTRACT

Utilizando a ideia da sustentabilidade como ponto de partida numa competição de ideias para um atravessamento sobre uma via de tráfego intenso - atravessamento esse de tanto bicicletas como peões - pareceu-nos natural aproveitar a vantagem energética do caminhar destes e também tornar a ponte auto-suficiente com a instalação de células fotovoltaicas.

O caminhar incessante esperado somado à potenciação da abundante energia solar disponível possibilita a instalação de um meio mecânico de ascensão para as bicicletas (tal como posto em prática no sistema Trompe, utilizado desde 1993 em Trondheim, Noruega) para a plataforma superior da ponte. Permite também instalar painéis LED nas laterais da ponte pelo exterior a todo o seu comprimento sobre a via (seguindo visualmente a fase anterior do trabalho da artista Jenny Holzer).

Estes painéis serviriam para mostrar informação de trânsito – importante para os utentes da via sob o atravessamento – e publicidade como forma de financiar a manutenção da ponte, numa outra perspectiva de autosuficiência tanto energética, quanto económica. Também serviriam para informação institucional da Galp – representada pelos sempre-presentes logo e símbolo da marca. O símbolo seria serigrafado pelo interior da ponte, em vidro laminado que constitui a pele do objecto proposto; omnipresente durante o dia o símbolo seria também visível à noite devido à sua contínua luminosidade – garantida por LEDs laranja.

Após estabelecidos todos estes pontos de eficiência energética o objecto aparece naturalmente com a forma de um arco segmento tubular – tal como uma cobra modelando e conformando o seu corpo à terra e ao monte, aproximando diversas ideias e conceitos que nos fez meditar sobre o atravessamento ideal. O objecto foi apelidado de Overtube aproximando-se a uma estética de arquitectura industrial, ao segmento de uma roda de bicicleta e à fuselagem dos aviões. Não é inocente que o objecto seja comparável a refinarias e à máquina industrial – pois isso pretende aproximar ao património industrial da própria Galp. Essa herança da companhia é a verdadeira essência para esta forma e este objecto.

No interior do Overtube existem três caminhos, cada um dos quais medindo 150cm em largura – sendo o intermédio o que permite ascender mecanicamente, evitando longos esforços para alcançar a plataforma superior; uma das laterais é também dedicado aos velocípedes mas sem qualquer meio mecânico de subida – destinado a um percurso em esforço. A outra lateral é destinada aos peões e desenvolve-se em degraus, constituindo-se de um pavimento cinético que acumula energia das passadas (tal como posto em prática no Sustainable Dance Floor TM) e destina-se a complementar o consumo energético necessário.

A ponte é um objecto em tubular revestido a painéis de vidro laminado e estruturado por um sistema de três tubulares de aço interligados que assentam sobre o terreno em quatro pontos diferentes – em cada extremidade da ponte e em dois pontos intermédios (usando as ilhas entre as diversas vias que ocorrem aqui). Destes três tubulares sai um esqueleto de perfis em aço que fecham a estrutura e permitem a fixação dos painéis de vidro. A abertura de diversas janelas/fenestração/aberturas nas laterais da ponte sobre a via são entendidas como pontos de observação com diferentes tomadas de vista sobre a cidade. Nos pontos mais elevados funciona como miradouro, constituindo-se em ritmo de observação para peões e ciclistas, somando dinamismo ao percurso.

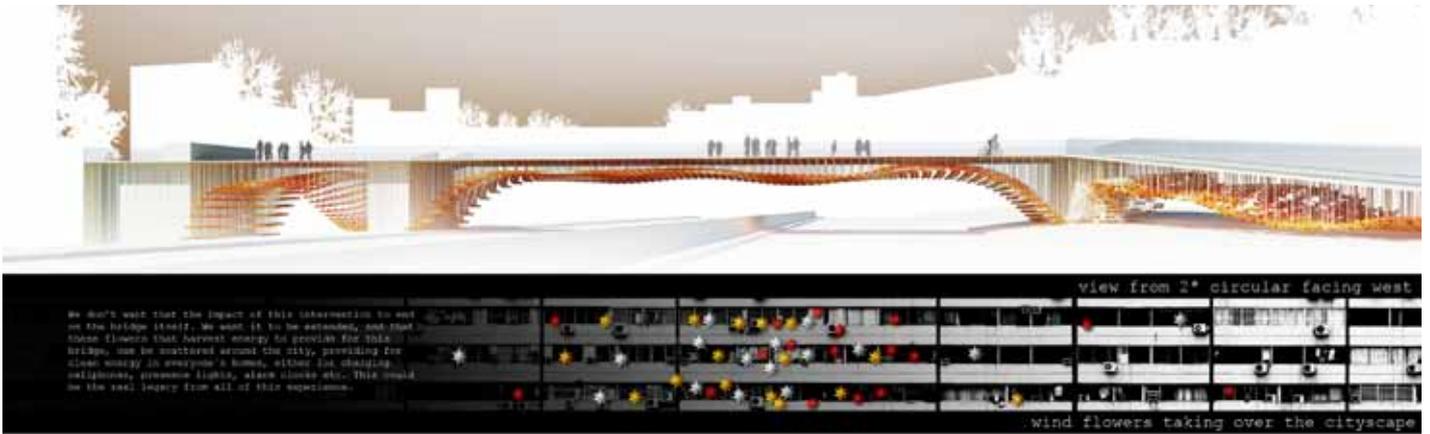
BIOS

LUÍS FILIPE ISIDORO

Coimbra, 1977. Viveu largos anos em Macau e formou-se em arquitectura em Coimbra. Trabalhou em diversos ateliers da região, colaborando e participando em projectos pontuais de recuperação pelas Beiras e num workshop dos Arquitectos Sem Fronteiras. Antes de se fixar em Lisboa trabalhou na Divisão da Salvaguarda do Património Arq. e Arqueológico em Chaves. Tem trabalhado em urbanismo e arquitectura em diversos gabinetes de Lisboa em formato colaboração e em nome próprio.

RAFAEL VIEIRA

Nascido e formado em Coimbra, geração de 1979. Trabalhou em diversos escritórios de arquitectura em Coimbra e região de que se destaca o Atelier do Corvo (nomeadamente no Projecto do Museu das Ciências da UC, com João Mendes Ribeiro) e em Barcelona (b720 na Ciudad Judicial, colaboração com Chipperfield) antes de se fixar em Lisboa em 2006. Desde então tem trabalhado em urbanismo e estabelecido diversas colaborações pontuais com arquitectos, arquitectos paisagistas e artistas.



MARCELO CLÁUDIO DE MENESCAL SOUSA DANTAS (PT)

ABSTRACT

Propor uma nova ponte sobre uma via que conta já com diversos atravessamentos superiores, torna mais premente a necessidade de diferenciação. Esta ponte deverá ser referencial, diferente de todas as outras...divertida, dinâmica e sustentável!

O exercício lançou-se naturalmente a partir da principal premissa de projecto; a resolução de uma passagem pedonal elevada sobre a 2º Circular em Lisboa. O cumprimento desse objectivo, potenciando de facto uma utilização crescente de meios de transporte alternativos e ecológicos seria o nosso primeiro “ponto” em termos de sustentabilidade. Para tal, torna-se para nós fundamental estender o alcance e o conforto proporcionado pelo equipamento proposto.

Assim, levámos o programa lançado pela organização a um novo limite. Propomos a possibilidade de mecanicamente, ou por escada, se vencer o desnível entre a 2º Circular e a Estrada das Laranjeiras. Propomos também a criação de espaços de apoio para os utilizadores, como sendo; uma pequena oficina, área para duches e arrumação em cacifos, e um ponto de informação e aluguer de bicicletas. Além de potenciarem o uso da bicicleta, estes apoios poderiam ser capitalizados, e garantir dessa forma a sustentabilidade económica do projecto.

Com estes pressupostos, e tendo em conta que todo o exercício se associa a uma marca – GALP – decidimos arriscar, e propor algo que se aproxima claramente de um exercício de intervenção artística à escala urbana, no que se pretende ser uma solução global em termos de conceito, inovação, eco-educação e marketing.

Desta reflexão, nasce uma abordagem híbrida, que contempla a intervenção na ponte e uma outra, de carácter contaminante, na busca da disseminação dos conceitos por detrás das energias renováveis e da sua implementação em ambiente urbano.

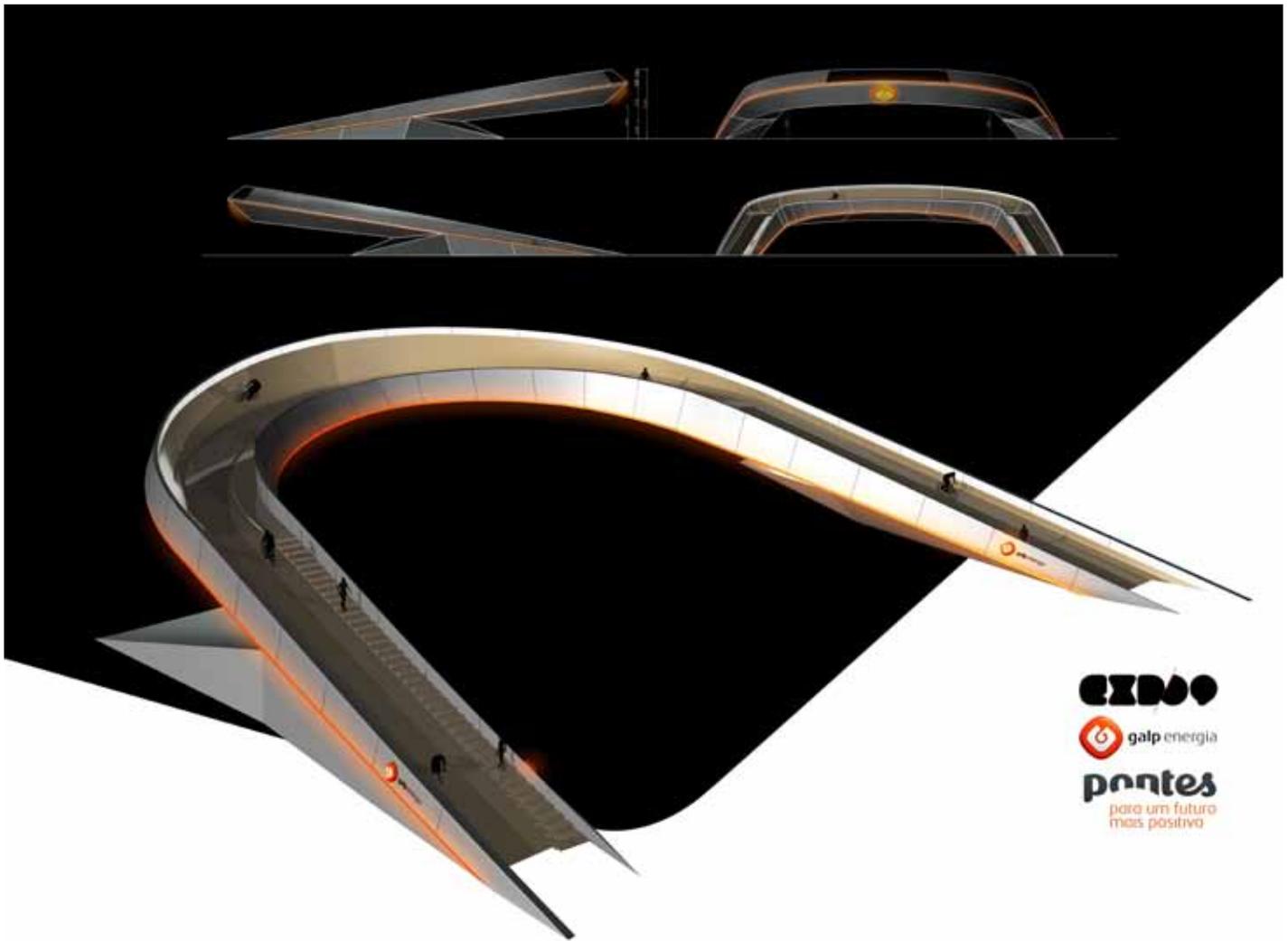
Assim, como elemento de composição da intervenção proposta surgem pequenos e coloridos moinhos de vento, cada um capaz de alimentar um pequeno LED. A criação de uma “topografia invertida”- como se de um jardim sobre a via se tratasse - associada ao movimento dos moinhos e da luz por si criada, seriam o principal elemento caracterizador da intervenção.

A contaminação proposta, num gesto de marketing do tipo “guerrilha”, seria a de comercializar estes pequenos moinhos (sempre associados aos promotores GALP e EXPERIMENTA) como pequenas unidades domésticas de produção de energia renovável, para carregadores, luzes de presença, pequenos electrodomésticos, etc. Quando, passado algum tempo, estes elementos pontuassem a paisagem urbana da nossa cidade, haveria um cumprimento pleno dos objectivos propostos.

BIO

Olga Sanina e Marcelo Dantas Arquitectos é um atelier de arquitectura formado por dois jovens arquitectos, e baseia-se sobretudo numa enorme vontade de produzir e concretizar raciocínio arquitectónico contemporâneo, sobretudo num momento em que o termo se esfuma em gestos e expressões muitas vezes superficiais e inconsequentes...

Os projectos e Prémios mais relevantes do atelier foram - Concurso Porta do Design Hub – Paredes, 2010 - 1º Lugar; Prémio BAWELT construções efémeras, 2008 – 2º Lugar, Concurso Pavilhão Feira do Livro de Madrid 2008, 2008 - 1º Classificado; Concurso Labicer , 2007 - 2º Classificado, Concurso Posto Galp, 2007 - Menção Honrosa; Concurso Tecktonica 2007, 2007 - 2º Classificado; Concurso Lote 13 Vila Utopia, 2006 - 1º Classificado; Concurso Reabilitação Cais do Carvão, 2005 - 3º Classificado; Concurso PLADUR Fórum das Culturas Barcelona, 2004 - 1º prémio local; Prémio SECIL Universidades – Museu da Memória, 2003 - 1º Classificado.



MARCO PINTO (PT)

ABSTRACT

Duas palavras usadas como objectivo à concepção que temos trabalhado para tornar visível a proposta que apresentámos, Experiência e Comunicação.

Experiência, porque mais do que uma ponte - objecto / função, quisemos fazer da passagem da ponte uma experiência agradável, criando uma pista de ciclismo como um todo. Inspirado no Ciclismo Olímpico, o muro de protecção é tomado como half-pipe e o seu layout simples é adequado para o prazer da travessia da faixa - circular. Querer levar os ciclistas à ponte como uma área de recreação e não apenas como um objecto de passagem para o outro lado.

A segunda palavra é Comunicação, consciente da importância do trabalho como parte integrante da cidade e compreender os valores da marca e do seu Público, que tenta atingir com este projecto. Uma declaração de pura inovação e sustentabilidade. Não só em termos de materiais e soluções técnicas avaliadas, mas o mais importante, a simplicidade das suas linhas e valor iconográfico enquanto construção de grande escala. A única linha (arco) é reforçada com iluminação LED como sinalização exterior. A electricidade consumida é gerada por painéis solares integrados e descarregada directamente na rede tornando assim a ponte totalmente auto-suficiente.

BIO

A awake é uma empresa especializada em Arquitectura e Design que está presente no mercado desde 2007. Diferenciação, inovação, sofisticação, originalidade, criatividade e qualidade são as características chave da Awake e que têm contribuído para a nossa evolução e consolidação. Desenvolvemos soluções adequadas a cada espaço e criamos conceitos que fazem a diferença, tornando cada projecto único e especial. Trabalhamos para o sucesso dos nossos clientes e é desta forma que fazemos a nossa história. A awake possui uma equipa multidisciplinar, com os conhecimentos mais adequados e uma sólida experiência capaz de encontrar as melhores soluções.



MARTA RAMOS + FREDERIK DEKETELAERE (PT+BE)

ABSTRACT

As pontes criam oportunidades de ligar duas partes, mas são mais do que uma ligação, são elementos cujo atravessamento é agradável. A acentuada inclinação junto às Torres de Lisboa e a elevação necessária da ponte (6m) dificulta a possibilidade de se manter o declive da rampa nos 4% e torná-la acessível a pessoas em cadeiras de rodas. Por esta razão, decidimos utilizar um terreno desocupado entre a Estrada da Luz e as Torres de Lisboa, criando também um espaço verde para os habitantes e utilizadores dos escritórios da zona. O conceito principal é a dualidade. Os dois lados da ponte têm identidades e atmosferas muito diferentes. Em vez de tentar juntar estas duas zonas, decidimos expressar esta individualidade trabalhando estes dois lados de forma diferente, existindo, no entanto, relação entre eles. Isto foi expressado através de duas metáforas: uma árvore e o vento. A árvore tem uma base sólida e expressa a estrutura rígida da área das Torres de Lisboa, considerada muito estável. A outra metáfora, o vento, indica a área da Quinta da Granja, onde ainda não existe planeamento urbano e o terreno é instável. As árvores são colunas em V que sustentam a ponte à compressão. O vento são colunas em A que sustentam a ponte em tensão. As estruturas em V e as em A encontram-se onde a ponte passa sobre a via rápida e formam uma estrutura rígida que trabalha em conjunto à tensão e à compressão. As duas partes da ponte são ligadas através de um material transparente em vidro estrutural onde, no topo, é colocado o logótipo da Galp. Este logótipo é o ponto de ligação entre as duas identidades que se encontram através da ponte. Os materiais a utilizar são tubagens recicladas, referência à Galp como empresa de produção de gás e petróleo. O pavimento é em pinho FSC. O resto da estrutura é em aço por ser um material muito sólido e facilmente reciclável. O elemento transparente é em vidro estrutural.



MIGUEL MARCELINO, ARQUITECTO – SOCIEDADE UNIPESSOAL LDA (PT)

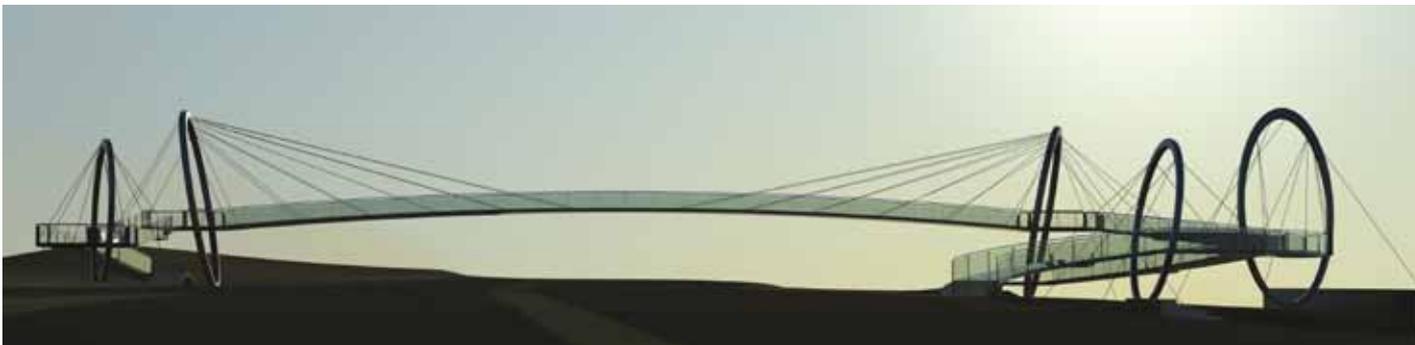
ABSTRACT

A 2ª Circular é uma via rápida muito intensa e agressiva que cruza a cidade de Lisboa radialmente. O resultado é um ambiente muito hostil para um peão ou ciclista. Medidas de som no local mostram-nos valores de ruído de tráfego na casa dos 90-95db, números consideravelmente altos. A nossa proposta centra-se em domesticar este ambiente. Elegemos como referência principal uma das sete maravilhas do mundo antigo: os Jardins Suspensos da Babilónia. Pegamos nessa ideia e transpomo-la para uma ponte ciclável. Ficamos assim com uma estrutura verde suspensa que protege os passageiros tanto visualmente como acusticamente. Por um lado temos os ciclistas que são conduzidos para um corredor verde contínuo e orgânico, conectando suavemente os dois lados. Por outro lado temos o impacto da imagem nos automobilistas, que será de um insólito jardim suspenso cruzando e marcando a via rápida.

BIO

Miguel Marcelino nasceu em 1981. Vive e trabalha em Lisboa. Estudou música no Instituto Gregoriano de Lisboa entre 1993 e 1998. Em 1999 começou a estudar arquitectura na Universidade Autónoma de Lisboa, tendo-se licenciado em 2005. Nesse ano vence o Prémio Secil de Arquitectura - Universidades. Colaborou com Herzog & de Meuron (Basileia, 2003/04) e Bonell & Gil (Barcelona, 2005/07). Em 2008, de volta a Lisboa, estabelece atelier próprio e vence o seu primeiro concurso público.

www.marcelino.pt



NA1 ARQUITETURA E DESIGN (BR)

ABSTRACT

A implantação foi pensada para atender os caminhos naturais de pedestres e da ciclovia a ser implantada. Aproveitando o desnível natural do terreno e por ser um a passagem perigosa, criamos também uma passagem sobre a rua que liga a Estrada da Luz a av. Norton de Matos. O traçado da ponte é uma declaração ideológica a favor dos transportes públicos e alternativos em Lisboa e nas metrópoles modernas do novo milênio. O material principal que escolhemos é a madeira pela sua longevidade, por ser um elemento quente e pessoal, cuja utilização gera saldo positivo para o meio ambiente, pelo seu comportamento estrutural, material leve e de grande resistência tanto na compressão quanto na tração, de fácil logística e preço compensador. Criamos uma ponte apoiada num sistema de tabuleiro protendido de madeira que formam os pisos, uma peça única de madeira bastante esbelta. Os pilares serão elípticos, construídos em madeira laminada colada. A forma de elipse tem a força simbólica e as qualidades estruturais e escultóricas que precisávamos. Elas sustentam a ponte e ao mesmo tempo convidam a cruzá-las, simbolizando o movimento e a energia. Na natureza, a órbita dos planetas, o movimento dos elétrons em torno do núcleo; encontramos o formato para os mastros de nossa ponte. Os guarda corpos serão em vidro laminado transparente, reforçam o caráter conceptual, a leveza e a modernidade. A iluminação será com LEDs e a energia usada será solar, fazendo da ponte um exemplo de energia limpa e sustentável. A montagem pode ser dividida em três etapas: fabricação dos pilares em indústria, fabricação dos tabuleiros protendidos no solo, calçamentos / bases e içamento (única operação que impedirá brevemente o tráfego). Projetar uma ponte ciclável e pedonal é uma declaração à sustentabilidade. Projetar uma ponte é um discurso otimista sobre a técnica vencendo a gravidade. Um desafio corajoso de se lançar ao vazio. Desenhar uma ponte é resultado das forças de tração e compressão, projectamos de uma maneira clara, sem subterfúgios. Construir uma ponte é um ato simbólico de unir dois lados, um gesto político de união entre as forças da natureza e o homem. Pretendemos com essa ponte ser um marco em Lisboa, ser uma experiência prazerosa e estética para quem cruzá-la.

BIO

A NA1 é um estúdio de arquitetura e design formado pelos arquitetos Nahum H. Levin, Denise S. Calfa, Pedro P. Schneider, Vanessa Y. Dozono e Marina Altuzar. Projetamos objetos, formas e espaços, arquitetamos relações entre o conceitual e o possível e acreditamos na multidisciplinaridade; na força de uma boa ideia. Fundado em 2007 e tendo como base o histórico de trabalhos de Nahum e Denise, a NA1 já desenvolveu diversos projetos para exposições, lojas, stands, eventos, residências e design de objecto.



NBAA – NADIR BONACCORSO ARQUITECTOS ASSOCIADOS (PT)

ABSTRACT

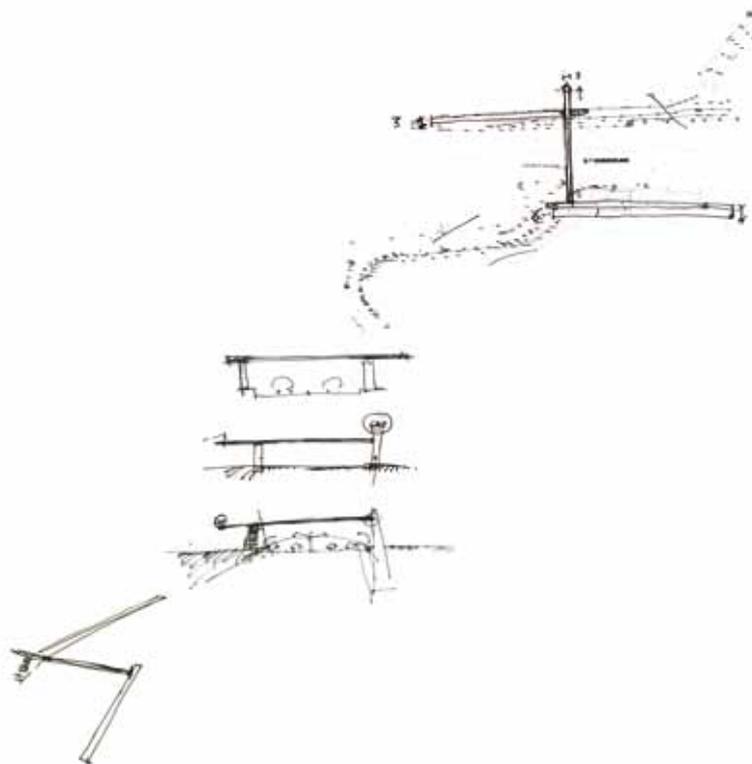
Localizada entre o Bairro de Telheiras e S. Domingos de Benfica (bairros consolidados e servidos de infraestruturas), a ponte emerge da tensão que a envolve: serve como veículo de distribuição dos espaços e não somente como algo que os atravessa. Partindo das extremidades dialoga com os espaços envolventes através de movimentos orgânicos. Sendo no centro que estas vias sinuosas encontram o seu espaço de equilíbrio

Partindo da premissa “atravessar a estrada”, esta proposta centra-se no desejo de um continuidade urbana, um contínuo fluído, alargando a cidade e quebrando as barreiras que existem actualmente, através dos espaços públicos.

Propõe-se assim uma via urbana, acompanhada de infra-estruturas (áreas de lazer, quiosques, cafés com esplanada, pequenas lojas, etc.). Mais do que unir os bairros, pretende-se intensificar a malha urbana.

BIO

Nadir Bonaccorso nasce em Milão em 1967. Licencia-se no Politécnico de Milão, Faculdade de Arquitectura em 1993. Em Lisboa, colabora no ateliê do Arqº João Luís Carrilho da Graça de 1993 a 1996. Em 1997 cria o ateliê “nbAA” sediado em Lisboa onde desenvolve, investiga e trabalha em arquitectura. Assistente da cadeira de Projecto V na UML em 2007, é nomeado “Endorser” pelo programa greenbuilding da C.E e assume a co-direcção do site “a casa da vizinha não é tão verde como a minha” em 2009. Recebe, com Sónia Silva, uma menção especial no prémio de Arquitectura Sustentável Fassa Bortolo, 3ª ed. (Italia 2006) e o primeiro prémio no concurso internacional ARCHI-EUROPE-SAIE selection 09 na categoria “metal+glass”.



NUNO BRANDÃO COSTA, ARQUITECTO UNIPessoal (PT)

ABSTRACT

Uma ponte constitui um objecto urbano, fortemente referenciado e simbólico, um elemento quase sempre escultórico, mas essencialmente estrutural: uma obra de Arte. Constitui uma passagem, um percurso, a transposição de um obstáculo físico, uma elevação dinâmica para percorrer. Tem assim três momentos essenciais:

- A subida
- A travessia
- A descida

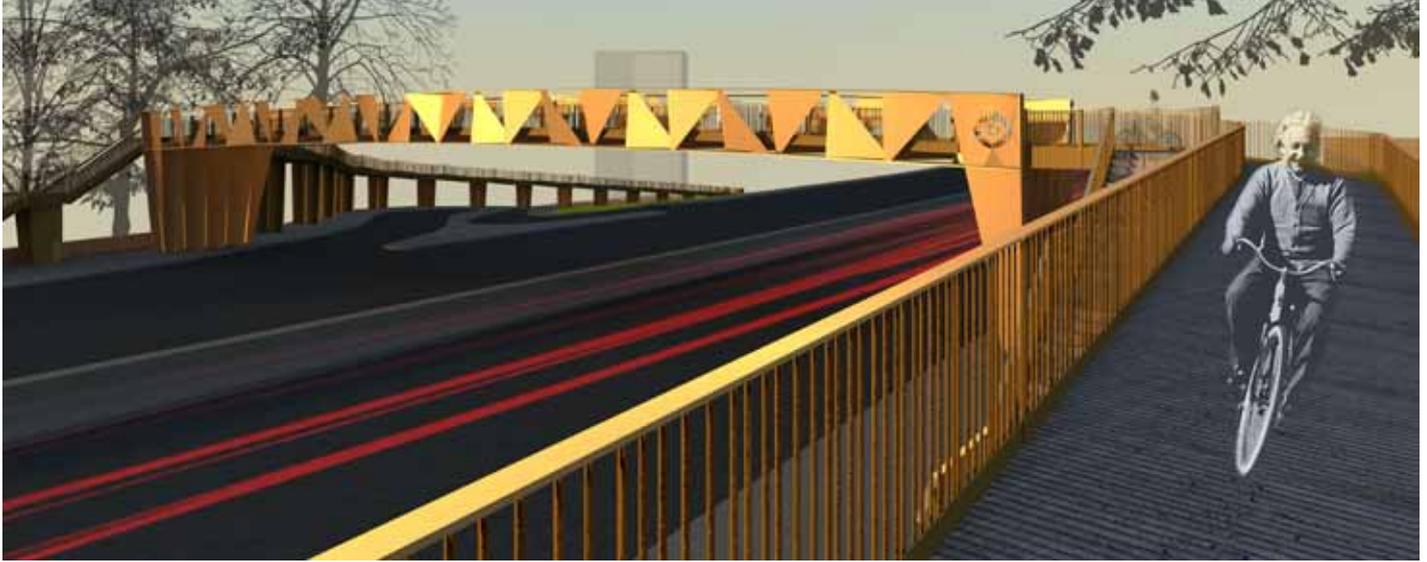
Neste pressuposto e adequando ao sítio, desenharam-se três objectos autónomos, que respondem arquitetonicamente a cada uma das 3 funções referidas:

- Uma lâmina de espessura mínima, inclinada sobre pilares metálicos
- Um U metálico para cumprir o vão e atravessar a estrada
- Uma rampa compacta que remata os desníveis a sul e articula a peça com o urbano

O objecto resume-se na geometria que resulta do modo como estes três elementos estruturais se ligam: de modo tangente e quase imperceptível.

BIO

Nuno Brandão Costa, formou-se pela FAUP em 1994, onde lecciona como assistente da Cadeira de Projecto 4 desde 1999. Estagiou com Herzog & de Meuron na Suíça e com José Fernando Gonçalves & Paulo Providencia no Porto. Em 1998, na sequência do 1º prémio do concurso para o projecto a Biblioteca Central da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, e do 2º Prémio para o Projecto da Embaixada Portuguesa em Berlim, abriu escritório no Porto. Alterna a escala pública e doméstica onde se destacam os projectos como as Instalações Desportivas e E-learning da Universidade do Porto, Edifício Polivalente da Faculdade Ciências Médicas da UNL, Nova Biblioteca Municipal de Caminha, Casa Museu Sidónio Pais em Caminha e Edifício “Moveis Viriato”. Tem projectado e construído uma série de casas unifamiliares, destacando-se a “Casa de Afife”, “Casa em Lourosa” e “Casa em Francelos”, entre outras. Tem também elaborado alguns trabalhos no âmbito da recuperação, salientando-se a Casa em Areias de Vilar, e uma Casa na Aldeia da Arga de Cima. Em Novembro de 2004 ganha o Prémio revelação e mérito “Jornal Expresso/ SIC – 12 anos”. Foi nomeado para o prémio “Mies Van der Rohe” 2008 com a recuperação da “Quinta de Bouçós” e venceu o Prémio Secil 2008 com o Edifício Administrativo e Show-Room “Moveis Viriato”. Professor convidado da “Escuela Tecnica Superior de Arquitectura da Universidad de Navarra.”



OBS ARQUITECTOS (MO)

ABSTRACT

NÃO SE TRATA DE UMA PONTE

Seguindo a estrutura sustentável criada pelo arquitecto paisagista Gonçalo Ribeiro Telles, mentor do Corredor Verde de Lisboa desde 1976, este projecto é menos uma ponte e mais uma tentativa conceptual de materializar a visão de um homem cujo principal objectivo congrega a actividade humana com o cunho predominante da natureza através da arquitectura paisagista. Face à incontrolável expansão do tecido urbano, grande parte do trabalho de um projectista nos dias de hoje prende-se com as habitações humanas e seus ambientes envolventes – sejam espaços fechados (interior) ou espaços vazios circunscritos (exterior). Este projecto foca-se essencialmente nestes últimos, onde o nosso objectivo é perceber o utilizador diário de transportes públicos enquanto explorador urbano, para quem a rotina diária é transformada num percurso definido e específico, projectado para experienciar as diferentes intensidades do meio ambiente.

SENTIR O MEIO AMBIENTE

Mapear a Textura Ambiental é a tradução do percurso em termos visuais: A Parede Rústica é o ponto de partida/chegada em Telheiras, possuindo uma aparência única. Esta parede congrega diferentes estratificações na sua composição as quais nos conferem significado bem como a anterior localização de um ambiente rural; a Zona Industrial tem uma aparência desagradável, motivo pelo qual a rampa tem início antes de aí se chegar e de forma a evitar que esta zona esteja visível; a Ponte é o clímax do percurso e as plataformas da sua estrutura estão posicionadas de modo a traduzir visualmente as dinâmicas da rodovia, como uma presença escultórica activa dentro do tecido urbano; a Barreira Verde é a zona onde os plátanos existentes se encontram, oferecendo um fragrância diferente ao passeio pedonal; Torres de Lisboa ponto de partida/chegada alcança-se através de uma ladeira inclinada exclusiva para os caminhantes urbanos, este trilho pode apresentar uma inclinação algo difícil para quem sobe, porém, as plataformas situadas a cada seis metros, permitem ao viajante recobrar o fôlego.

DESEMPENHO ESTRUTURAL

Em termos de funcionalidade, a abordagem à estrutura foi no sentido de criar a cêrcea vertical mais baixa que servisse de apoio à laje que serve as pistas para pedestres e ciclistas. De forma a ultrapassar uma extensão de quarenta e dois metros, transferimos o peso gravitacional da ponte para as extremidades; por outras palavras, a balaustrada, composta por barras de aço de três centímetros, cumpre uma função estrutural em lugar de existir apenas por motivos de segurança. Assim sendo, estrutura, ornamentação e desempenho partilham um princípio de projecto, o de reduzir todos os esforços à sua essência. Enquanto encadeamento de acções, podemos perceber a equação do seguinte modo: um sistema leve irá permitir a cêrcea vertical mais baixa a partir da rodovia e, conseqüentemente, garantir a presença de menos rampas diminuindo também o gradiente necessário a cada uma das mesmas.

PISTAS SEGUNDO OS SEUS DIREITOS

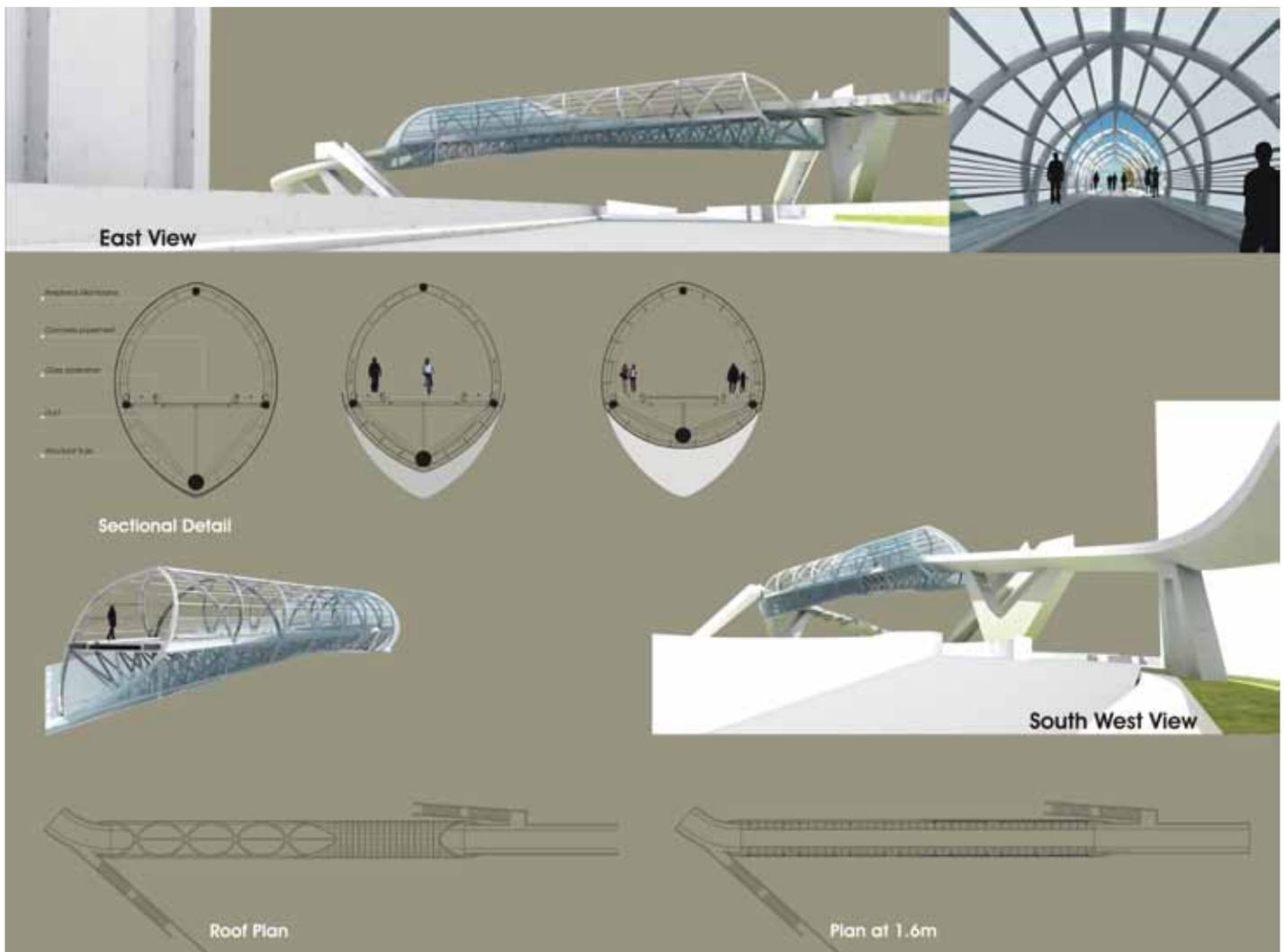
Os percursos compreendem duas pistas separadas: para pedestres e para ciclistas. Tal deve-se ao facto de ser necessário articular o percurso com os meios de transporte mais importantes, a paragem de autocarro localizada pelo número 7 no painel da esquerda, e outras pistas pedestres, tais como o lanço de escadas que facilita o acesso às Torres de Lisboa. O acesso para deficientes está previsto na pista para bicicletas, mas ainda assim, o contraste entre ambas as velocidades está calculado para uma largura conveniente (2,45 m), permitindo que as duas direcções opostas coexistam na mesma pista e se possa confortavelmente incluir ambas as formas de transporte, exactamente como nas estradas coexistem veículos diferentes. Ao mesmo tempo, considerando o nível específico de acessibilidade, a superfície de ambas as pistas será firme e não escorregadia.

EFICIÊNCIA ELÉCTRICA E MECÂNICA

Em termos de estrutura, a ponte foi concebida para facilitar a migração natural das águas pluviais - a partir dos lados e através de uma inclinação de 2% e daí para as extremidades através de uma inclinação de 3% - para um colector de águas situado ao nível das fundações das colunas de aço para servir de regadio aos relvados públicos adjacentes. A iluminação assegura a segurança nocturna do público e é accionada através de sensores de movimento situados nas extremidades de ambas as pistas.

BIO

O atelier de arquitectura OBS – Architectos, Lda, foi criada em 1979, em Macau, pelos arquitectos António Bruno Soares e Irene Ó. Em trinta anos de actividade, o atelier já projectou escritórios, moradias, habitações, unidades industriais e reabilitação, tendo participado virtualmente em todos os principais concursos de Macau, e onde ganhou o projecto para o Centro Cultural de Macau, a Sede do Banco Nacional Ultramarino, e a Instituição de Software das Nações Unidas. Ao atelier foram atribuídos diversos prémios, nomeadamente de reabilitação pelos projectos do Hotel Bela Vista (actualmente, Residência do Cônsul de Portugal) e pela antiga sede de Autoridade Monetária de Macau (o actual Consolado Português). Nascido em Lisboa, em 1977, João Ó obteve o grau de mestre em Arquitectura e Cultura Urbana através da Universitat Politècnica de Catalunya (UPC, 2010) e o diploma em arquitectura pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa (FAUTL, 2001). Vive e trabalha em Lisboa e Macau. Foi distinguido na categoria de Arquitectura e Interiores pela revista Perspective (Hong Kong, 2008) e representou Macau na 53ª Bienal de Arte de Veneza em 2009.



OLI MAHMUD ARCHITECTS (BD)

ABSTRACT

Conceito:

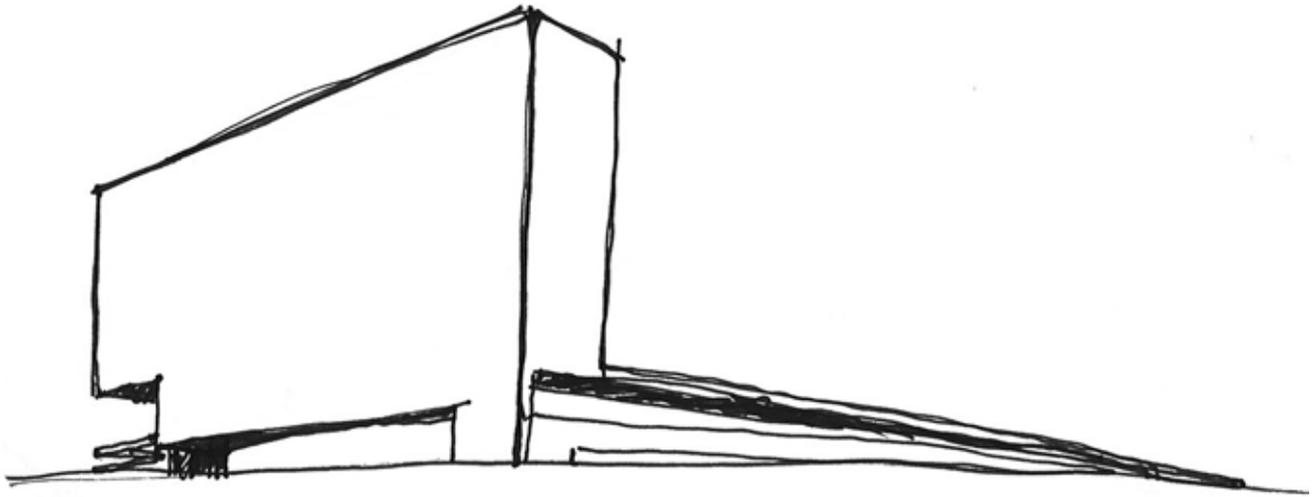
Projectar uma ponte que exista para além da sua função.

Descrição:

A estratégia basilar do projecto era criar um ambiente urbano orientado para a ponte. A aproximação da rampa inserida na paisagem projectada a partir dos dois lados da via prepara naturalmente o acesso à ponte principal. Isso permitiria uma maior circulação pedonal, bem como criaria um espaço público para conversas casuais, passeios ou simplesmente passar o tempo, avistando da ponte o bairro vizinho. A rampa de acesso está apoiada em pilares de betão e tem um tabuleiro também em betão. Em ambos os lados da via existe uma estrutura tubular de aço, em treliça e em consola. Armações horizontalmente distribuídas em intervalos regulares unem a estrutura principal, dando uma forma tubular à ponte. As armações inferiores, à altura do peão, estão equipadas com guarda de vidro. No tabuleiro principal o vidro é utilizado no pavimento da zona de actividade pedonal em ambos os sentidos, e o betão é usado no centro para andar de bicicleta. A membrana externa da ponte tubular está parcialmente coberta por um painel de vidro que lhe confere uma forma arredondada em ambas as extremidades e está equipada com células fotovoltaicas policristalinas aplicadas aleatoriamente e com um sistema de iluminação LED. Esta instalação acumula a luz do dia, iluminando o local à noite com diferentes mostras digitais. Deve funcionar como uma ponte de divulgação dos media durante a noite, celebrando o processo de regeneração urbana da zona.

BIO

Oli Mahmud Architects foi fundado em 2006 por Oli Mahmud (1978, Bangladesh), licenciado na Khulna University em 2002, na disciplina de Arquitectura. Em pouco tempo o atelier foi encarregue de elaborar uma série de projectos de arquitectura e planeamento no Bangladesh. O Indigenous Training Institute (Instituto de Treino Indígena) em Rajshahi é um impressionante projecto em construção financiado pela SADC (Swiss Agency for Development and Co-operation). O atelier ganhou o concurso público para a elaboração de um Master Plan para o Savar Defense Officer's Housing Scheme (DOHS) e a proposta apresentada para o BCSIR (Bangladesh Council for Scientific & Industrial Research) está a ser revista pelo Ministério da Ciência e da Tecnologia. O atelier terminará em 2011 o projecto de um complexo de quinze pisos de utilização mista. Está em exposição um projecto para a cidade de Viena no MAK (Museum of Applied Art & Contemporary Art), na Áustria, seleccionado num concurso internacional. A proposta para o Liberation War Museum of Bangladesh foi apresentada no Bangladesh National Museum em 2009.



OMAR DE GADYT (PT)

ABSTRACT

“The bridge lets the stream run its course and at the same time grants their way to mortals so that they may come and go from shore to shore.”

Martin Heidegger, Building Dwelling Thinking

A proposta da Ponte assume um papel importante na sua implantação.

Por um lado, a Ponte liga os dois lados da Segunda Circular, o lado Norte e o lado Sul.

Por outro lado a Ponte procura ser um marco, explorando a sua espacialidade vertical. É importante (re)agir ao contexto envolvente propondo a continuidade da massa construtiva existente, como as Torres de Lisboa e as Torres do Colombo.

Pelo lado Sul, pode-se aceder à cota de atravessamento por uma rampa longitudinal que tem frente para as Torres de Lisboa.

Todos os acessos são adequados a peões, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida.

O atravessamento é caracterizado por ser um espaço interior expandido com 3 entradas de luz zenital que trabalham juntas com a luz solar de maneira a criar diferentes atmosferas dependendo da hora do dia.

O acesso para o lado Norte é feito por meio de uma rampa circular onde se pode ter uma vista de 360 graus.

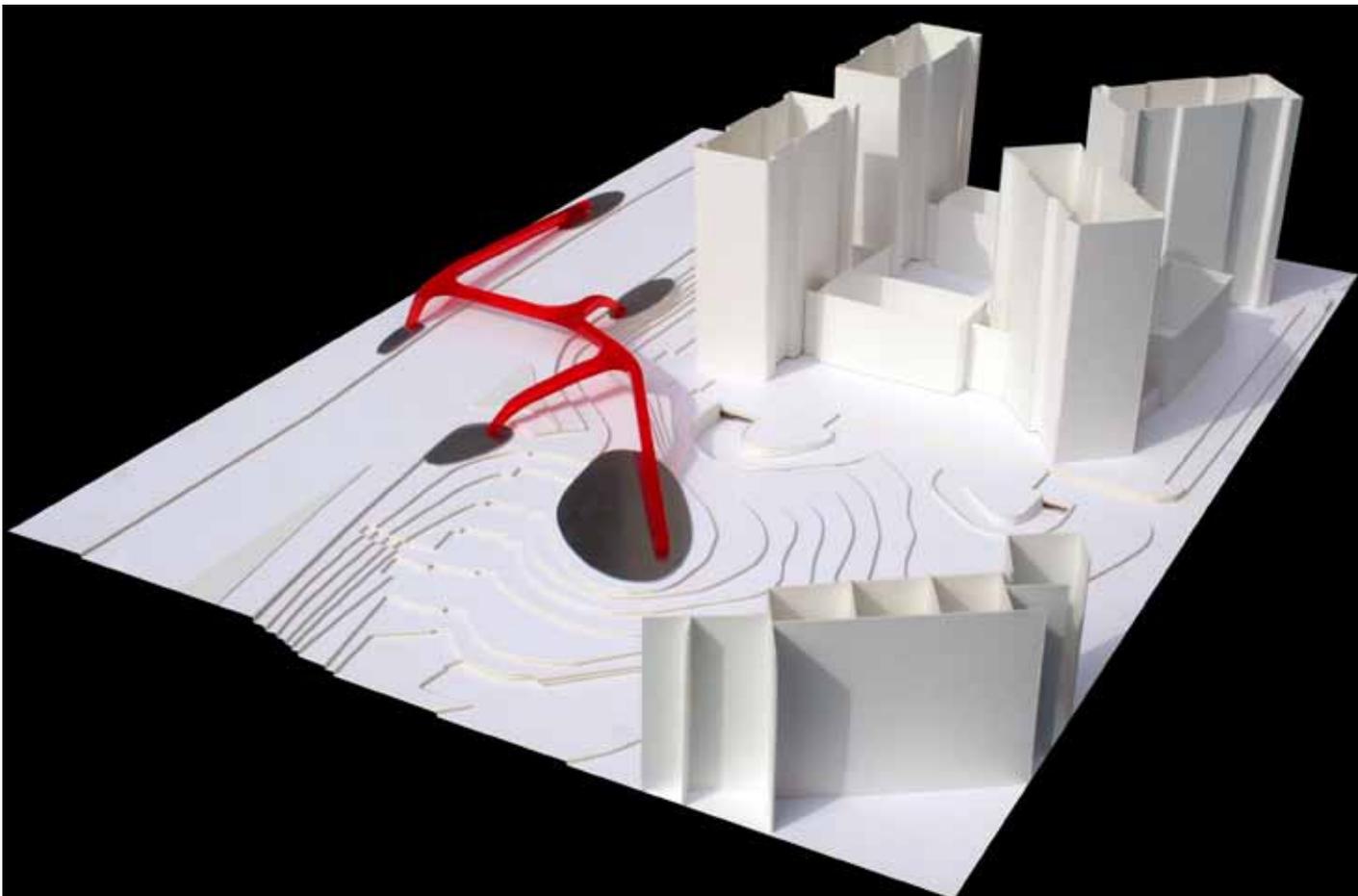
O carácter do espaço vertical é definido pela criação de um depósito de água. Este procura juntar e armazenar as águas pluviais para uso da Câmara Municipal de Lisboa na rega dos seus espaços verdes.

Tendo em conta o seu carácter vertical, o sistema de depósito pode trabalhar por gravidade, reduzindo os custos de energia do bombeamento mecânico.

Pretende-se que todos os materiais de construção da Ponte, como betão reciclado, aço reutilizado, etc, sejam reciclados de outros edifícios.

BIO

Omar de Gadyt nasce em Lisboa, Portugal, em 1980. Estudou na Universidade Lusíada de Lisboa terminando o curso em 2006. É membro da Ordem dos Arquitectos desde 2007. Após 2 anos de colaboração em 3 escritórios em Lisboa, rumou a Londres, Reino Unido, onde colaborou em dois escritórios premiados, tendo gerido projectos no total de meio bilião de Libras. Esteve envolvido na participação em vários concursos nacionais e internacionais na Áustria, Estados Unidos e Moçambique.



PAULA SANTOS – ARQUITECTURA, SOCIEDADE UNIPESSOAL (PT)

IT'S ABOUT TIME TO BE POSITIVE

Uma ponte pedonal e ciclável que será localizada num ambiente “pesado” e “difícil”.

Ambientes pesados e difíceis precisam de intervenções leves e fáceis:

Uma ponte de estrutura suspensa.

Um ambiente desagregado exige um projecto unificador – Um projecto como um corpo.

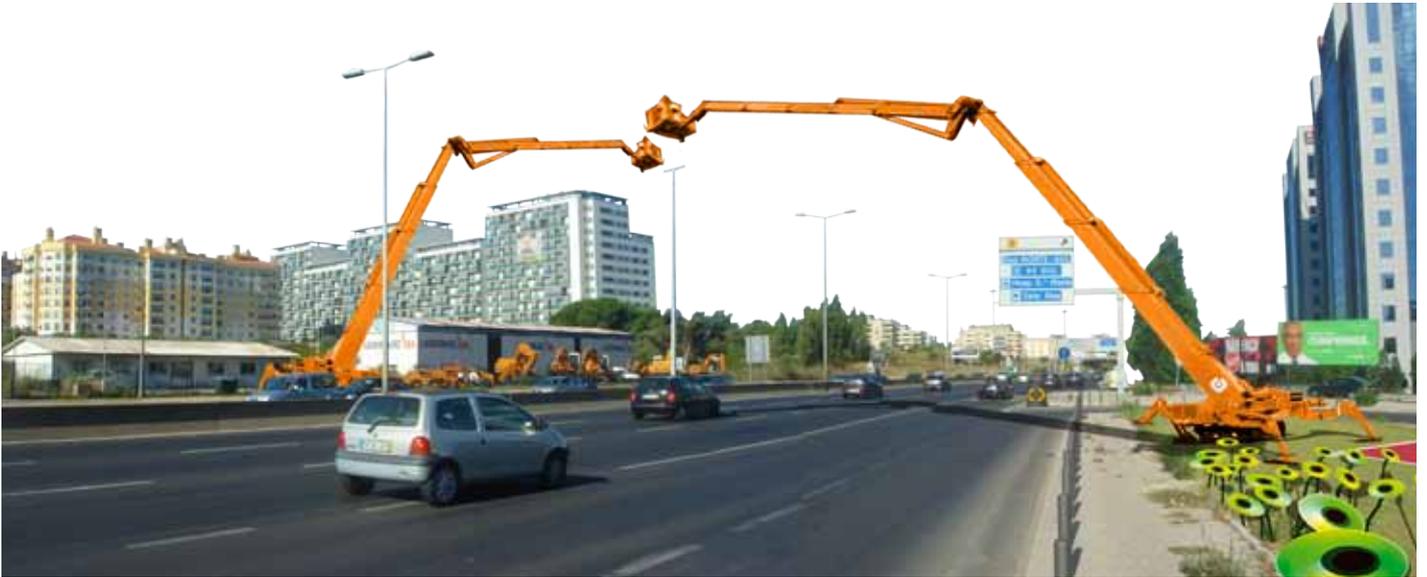
Uma ponte pedonal e ciclável para atravessar uma via rápida.

Uma ponte que se “move” como um corpo orgânico.

Escadas e rampas que se estendem ao longo de curvas e que tocam o chão, em pequenas praças circulares com candeeiros alimentados a energia solar e bancos que funcionam como zona de descanso. A iluminação são linhas laterais em LED. Os elementos estruturais são em betão armado com baixos-relevos naturalistas no exterior a coloridos no interior. Uma viga de betão pré-esforçado de comprimentos variável a altura constante, e com parapeitos que aumentam a rigidez. As rampas e as escadas são em betão armado. As colunas são em aço e têm secção circular vazada. Um comportamento estrutural relativamente complexo de uma viga contínua que se ramifica e se dobra sobre os apoios das extremidades, resultando num ligeiro efeito em arco.

BIO

Em 1986 Paula Santos licenciou-se pela FAUP onde fez o Seminário de pré-profissionalização com o Arquitecto Nuno Portas. Em 1985/87, colaborou com os arquitectos Carlos Guimarães e Eduardo Souto Moura. De 1987 até 1998 criou o seu próprio atelier associada a Rui Ramos. Em 1996 foi sócia e gerente da “Sátira, design” desde da sua origem até Maio de 2001. Entre 1998 e 2006 foi Assistente de Projecto IV e Projecto V no Curso de Arquitectura da Universidade Lusíada do Porto. Em 1999 cria a empresa paula santos, arquitectura, sociedade unipessoal lda, que tem desenvolvido inúmeros projectos e obras. Grande parte da actividade profissional do escritório é resultado de participações bem-sucedidas em concursos públicos ou por convite. É Professora convidada na Faculdade de Arquitectura da Universidade de Coimbra na cadeira de Projecto II desde 2008. Participou em exposições e conferências e tem diversas obras publicadas. Foi agraciada em 1999 pelo Presidente da Republica Dr. Jorge Sampaio com o grau de Grande Oficial da Ordem de Mérito pela concepção de Pavilhão do Futuro na Expo 98 em Lisboa.



PEDRO BARATA FERNANDES GOMES DE CASTRO (PT)

ABSTRACT

less time, timeless and MacGyver

(“less time” e “timeless”, as palavras-chave do texto e da proposta enquadram-se na redacção original do texto em inglês; estarão próximas de “em menos tempo” e “intemporal”, em português)

Uma ponte é, em si, uma forma construída de “less time”, enquanto meio de ligação entre dois pontos através de uma passagem (mais ou menos) directa. A ideia de uma frágil ponte pedonal e ciclável sobre uma larga via rápida poderia ainda aumentar a vontade de uma experiência “less time”, transformando-a eventualmente em “less relation”, “less opening”, etc., numa espiral de delimitação espacial e temporal que nos pareceu castradora enquanto objectivo de projecto, bem como enquanto performance social.

Deslocando-se subtilmente de “less time” para “timeless”, a ponte pode ser pensada como um momento específico em si, uma experiência particular, uma performance física e visual para os utilizadores e condutores que lhe passam por baixo. Abrandar para observar e experienciar o contexto foi também o que nos permitiu identificar os ingredientes a partir dos quais construímos a nossa proposta: as máquinas telescópicas expostas ao lado da via, as hortas colectivas e a agricultura urbana em espaços improváveis, a importância de uma paragem de autocarro enquanto ponto de ligação mas também como abrigo num enquadramento árido. A investigação sobre a viabilidade da proposta provou que esta poderia cumprir a vocação “less time” exigida a qualquer ponte (em 180 segundos), apesar de o fazer de uma forma “timeless”. Performances “timeless” em “less time” é algo que nos habituámos a ver em MacGyver. O que fizemos nós? O que faria MacGyver.

BIOS

José Martins (Guimarães, 1981). Iniciou o percurso académico em 1999 na Escola Superior Artística do Porto, transferindo-se em 2002 para a Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Entre Novembro 2006 e Abril 2007 efectua o estágio académico em Amesterdão no atelier De Architekten Cie- Architecture & Planning. Research & Development, participando em diferentes escalas e programas de projecto. Em 2008 licencia-se pela FAUP com a dissertação “20 anos e uma Unidade”, sob orientação do Professor Doutor Francisco Barata. Encontra-se a terminar a tese de Mestrado na Universidade Politécnica da Catalunya, sob a orientação do Arqt. Xavier Costa.

Pedro Barata (Porto, 1980). Arquitecto pela Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto em 2006 e Mestre em Arquitectura e Cultura Urbana pelo Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona/ Universidade Politécnica da Catalunha em 2008 (Master Metropolis), frequenta o Programa de Doutoramento em Arquitectura, na FAUP. Premiado em concursos nacionais e internacionais, tem sido convidado a apresentar, expor e publicar em Portugal, Espanha, Itália, Áustria e Inglaterra.



PEDRA SILVA ARQUITECTO – LUÍS PEDRA SILVA (PT)

ABSTRACT

O ponto de passagem entre duas realidades contrastantes unidas por uma estrutura desenhada para servir um propósito. Uma intersecção de dois paradigmas: um mais íntimo, na perspectiva de ciclistas e pedestres; outro voyeurístico na perspectiva dos veículos em trânsito. Este contraste de velocidade e percepção serviu de base à reflexão e análise. Desenhar um objecto que é percebido em segundos do lado exterior e em minutos do lado interior? A união de dois pólos opostos. Os veículos em movimento apreciam o objecto exterior no horizonte em comparação com os ciclistas, que o experienciam pelo interior. Para o veículo que passa, este elemento tem de se apresentar como uma peça única, não nos devendo preocupar, nesta perspectiva, o detalhe. O detalhe não será percebido à velocidade do carro que passa. Os motoristas necessitam que o objecto comunique e interaja na sua perspectiva de mobilidade. O objecto corresponde de inúmera formas. Ele mistura e une os paradigmas. A forma contorce-se e projecta-se, evidenciando movimento e desafiando a gravidade. Durante o dia é paradigmática e reservada, à noite revela o seu lado mais boémio, projectando luz em seu redor. Os ciclistas e pedestres experienciam-na de outra forma, pelo interior, enquanto a percorrem para alcançar o seu destino. A ponte relaciona-se com eles de uma forma mais íntima e táctil, protegendo-os do trânsito intenso e veloz. Os lados que se contorcem proporcionam vistas selectivas da área envolvente, revelando e dissimulando perspectivas. Aqui a escala de detalhe é importante, percebida de uma perspectiva próxima e velocidade baixa. Quisemos que o espaço no interior fosse próximo das pessoas, mais orgânico e protector – recriando o conforto de um casulo – as paredes e o pavimentos aparecem então forrados a madeira, proporcionando uma textura contínua que se desenvolve com a ponte. As arestas interiores são boleadas e marcadas com luz, acentuando a perspectiva e o movimento. Durante o dia o exterior da ponte é revestido por um material robusto que enfrenta a envolvente, enquanto à noite a sua permeabilidade permite evidenciar o interior cor de laranja, conferindo-lhe uma forma orgânica e brilhante. A função definiu a forma, permitindo a distância de atravessamento mais curta com os ângulos recomendados, proporcionando um uso eficiente e confortável. A sustentabilidade, na escolha cuidada dos materiais, manutenção limitada e no uso de energia renovável, tornará esta ponte num marco na paisagem urbana de Lisboa.

BIOS

Pedra Silva Arquitectos, Lda
Fundado em 2003 por Luís Pedra Silva

Luís Pedra Silva

(Joanesburgo, 1972). Em 1991 desloca-se para Portugal para estudar, licenciando-se pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa (FAUTL) em 1996, tendo também frequentado, por intermédio de programas de intercâmbio, a Faculdade de Arquitectura da Universidade de Witwatersrand, na África do Sul e a Faculdade de Arquitectura de San Sebastian, Espanha. Em 2002 iniciou o mestrado em Construção na Universidade de Engenharia Civil (IST) em Lisboa. Em Março de 2003 funda o atelier Pedra Silva Arquitectos, em Lisboa.

André Góis

(Beja, 1981). Licenciou-se pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa (FAUTL) em 2006. Trabalhou como freelancer na área de novas tecnologias com foco em áudio, design, design 3D e sistemas interactivos. Colabora com o atelier Pedra Silva Arquitectos desde Fevereiro de 2006.

Hugo Ramos

(Colónia, 1976). Licenciou-se pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Lusíada, Lisboa, em 2005. Colabora com o atelier Pedra Silva Arquitectos desde Março de 2006.

Jette Fyhn

(Grinsted, Dinamarca, 1976). Em 1998 iniciou a sua formação na Aarhus School of Architecture tendo interrompido em 2000 quando colaborou com o atelier português bquadrado arquitectos, em 2000. Licenciou-se pela Faculdade de Arquitectura de Interiores e Mobiliário. Colabora com o atelier Pedra Silva Arquitectos desde 2006.

Dina Castro

(Lisboa, 1978). Licenciou-se pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Lusíada em 2002. Em 2003 concretizou uma pós-graduação em Construção Sustentável. Colaborou com ateliers de arquitectura em Londres e com o atelier Pedra Silva Arquitectos desde Abril de 2009.

Ana Lúcia Cruz

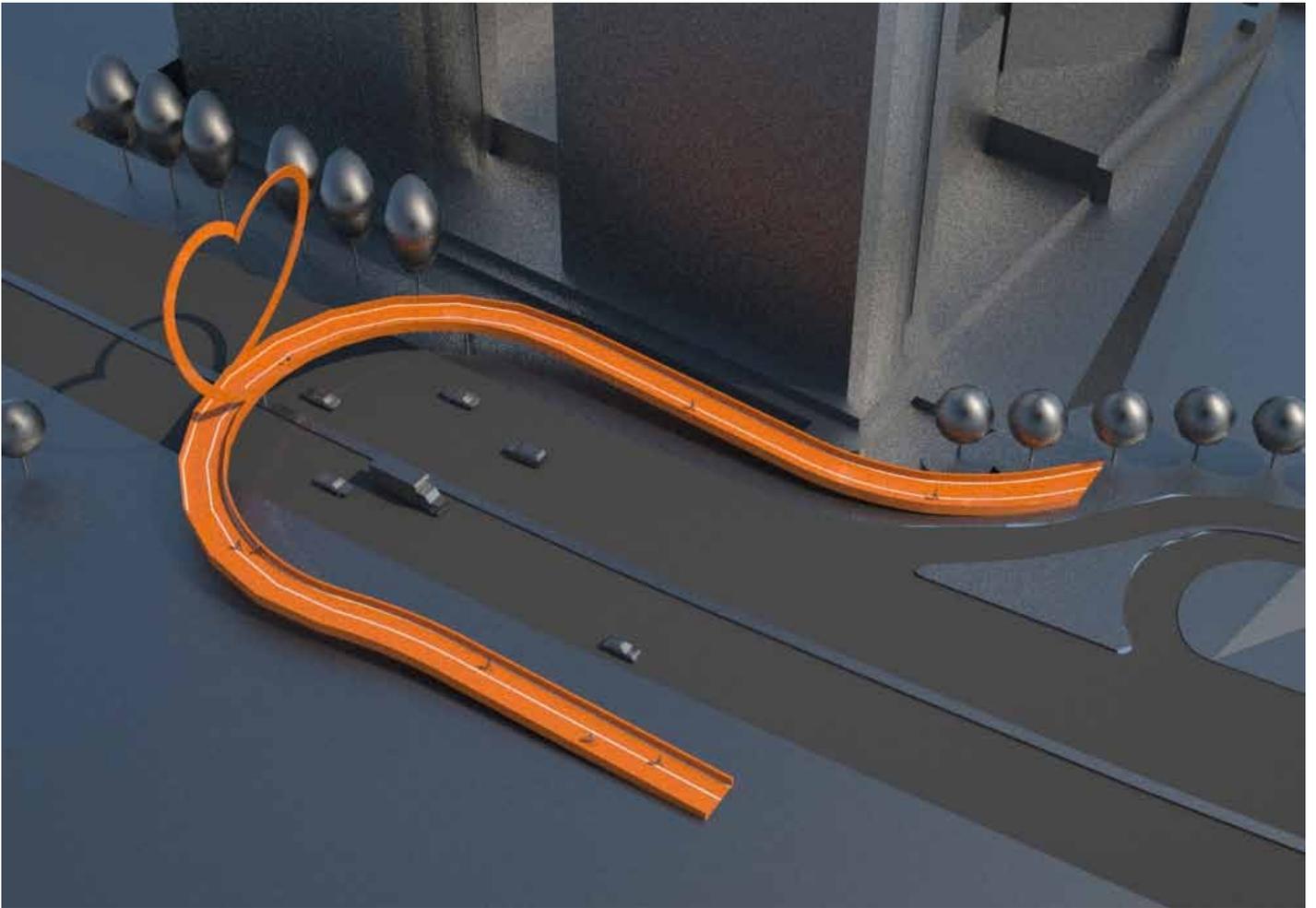
(Lisboa, 1983). Licenciou-se pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa (FAUTL) em 2007 e nesse mesmo ano colaborou com o atelier Labb Arquitectura, SL em Barcelona. Foi premiada com o 2º lugar no Concurso Internacional “Dubai 2A Magazine International Competition”. Colabora com o atelier Pedra Silva Arquitectos desde Abril de 2009.

Ricardo Sousa

(Lisboa, 1978). Licenciou-se pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Moderna de Lisboa em 2008. Colaborou com o atelier WMA Willy Muller Arquitectos em Barcelona em 2004 e com o atelier Pedra Silva Arquitectos desde Abril de 2009.

Ermelinda Palma

(Lisboa, 1956). Colaborou com empresas líder na área editorial e de informação; TAP e empresas de contabilidade. Colabora com o atelier Pedra Silva Arquitectos desde Junho de 2008.



PEDRO PIMENTEL (PT)

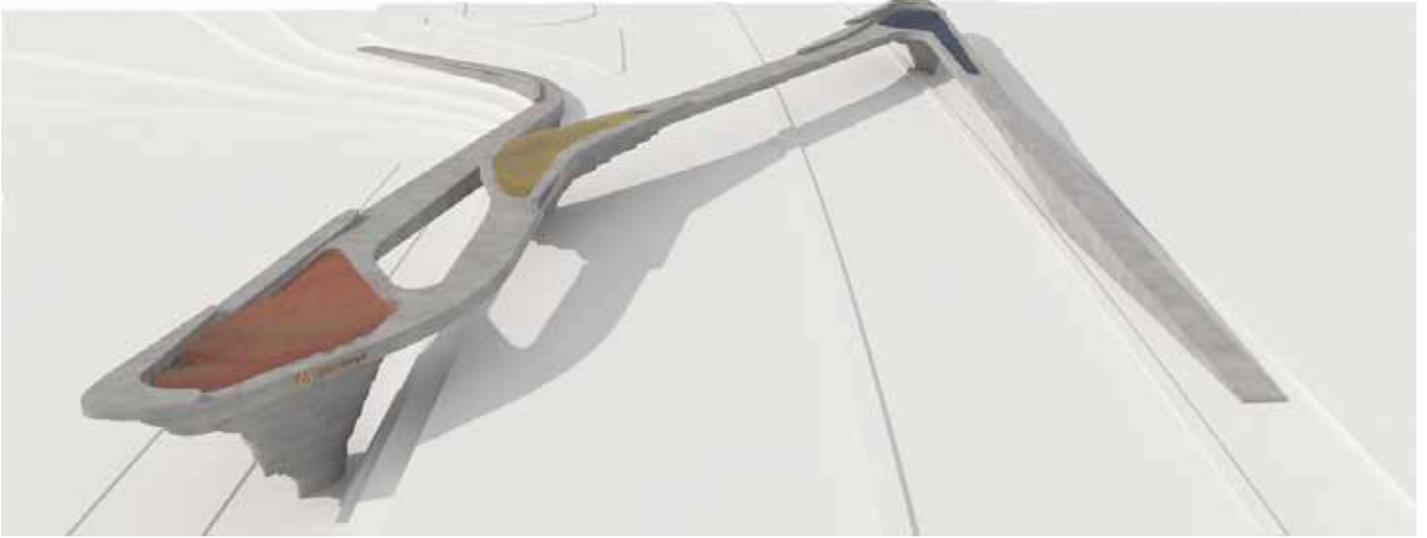
ABSTRACT

Love is in the air

Será necessário outro atravessamento para além das infra-estruturas existentes no local? Necessitamos sim de uma marca urbana, contextualizada, que se possa transformar em alegria, emoção: a impossibilidade de uma estrutura energeticamente eficiente de base tecnológica. O desafio é o de medir o alcance desta imagem conciliadora, inesperada, irónica e positiva.

BIO

Nasce no Porto em 1958. Licenciou-se em arquitectura pela FAUTL em 1985 e colaborou no atelier do Arq. Rui Pimentel entre 1982 e 1986. Leccionou na Escola Secundária Eça de Queirós e no Liceu Carolina Michaelis, entre 1987 e 1991, bem como as cadeiras de Desenho e Projecto do Curso Superior de Arquitectura da ESAP, entre 1988 e 2005. Exerce actividade liberal no Porto desde 1987. A vasta experiência projectual e construtiva em vários domínios, escalas e tipologias estende-se à participação em concursos públicos de arquitectura e urbanismo dos quais se destacam: 1.º prémio – Concurso de Concepção / Construção de Ponte Rodoviária, Aveiro e 1.º prémio – Concurso de Concepção / Construção de Ponte Móvel e Edifício de Controlo no Canal das Pirâmides, Aveiro.



RAIMUNDO GOMES (PT)

ABSTRACT

pass(e)ar - passear em vez de passar
e se PASSAR pudesse SER MUITO MAIS?
e se uma ponte pudesse levar até nós a NATUREZA?
e se o homem voltasse a sentir o TEMPO?
Será uma ponte capaz de crescer como a organicidade de uma flor?
Poderão os seus pés serem JARDINS?
e se um jardim VERMELHO provocasse em nós o OBSERVAR?
e se um jardim AMARELO nos fizesse RESPIRAR?
e se um jardim AZUL nos permitisse MEDITAR?
será uma ponte capaz de ser oposição à velocidade ilusória da sociedade do consumo?
Seremos nós capazes de recuperar o tempo real das coisas?
Falo sobre tempo!
Falo sobre sentir!
Falo sobre ser capaz de passear onde apenas precisamos passar!

BIOS

Raimundo Gomes (1980) licenciou-se em Arquitectura pela Universidade Lusíada do Porto em 2003. Estudou na Università degli Studi di Firenze em 2002/03, colaborando no atelier Santa Rita Arquitectos em 2003/04 e no atelier Paula Santos Arquitectos em 2004/05. Membro da Ordem dos Arquitectos desde 2004, trabalhou em regime de co-autoria com a Arquitecta Alexandra Pereira em 2005. Trabalha no seu atelier em Lousada desde 2006. Doutorando em Filosofia - Estética, na Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Nova de Lisboa; prepara-se para defender a tese de mestrado "O Corpo da Arquitectura". É desde 2008 Sócio-Gerente da empresa "Espaços que dançam, Lda" e deste 2010 do atelier de Arquitectura "an.na".
José Oliveira (1980) colabora com o Atelier Raimundo Gomes Arquitectos desde 2006. Terminou o Mestrado integrado em arquitectura na FAULP em 2009. É desde 2010 Sócio-Gerente do atelier de Arquitectura "an.na".
Henrique Chaló (1983) terminou o Mestrado integrado em arquitectura na FAULP em 2009. Colaborou com Atelier Raimundo Gomes Arquitectos entre 2008 e 2010.



RITA DE ARAGÃO DA ROCHA PEIXOTO CAMEIRA (IT)

ABSTRACT

O nosso projecto não é apenas do desenho de uma ponte, mas de um sistema que encoraja o uso da bicicleta e andar a pé. Projectámos uma rede que relaciona a nova ponte com as ciclovias (existentes e a existir) e um estacionamento para bicicletas. Propomos ainda um sistema que integra urbanismo dedicado a um meio de locomoção ecológico com o uso de energias renováveis. Constatamos que a zona da ponte é ensombrada grande parte do ano pelas Torres de Lisboa. No entanto, pode-se usufruir da força do vento. Já o espaço a sudeste das Torres, onde desenhamos o estacionamento de bicicletas, é virado a sul e sem edifícios circunstantes que lhe façam sombra. Assim sendo, na ponte colocámos aerogeradores (que funcionam independentemente da direcção ou força do vento) e no estacionamento um conjunto de painéis fotovoltaicos. Mas o nosso projecto não se trata apenas uma ponte e de um estacionamento, ligados por uma rede, onde se produz energia. Esta serve para alimentá-los, iluminá-los e sobretudo para informar a população que o mundo está a mudar e que elas podem fazer com que a mudança continue, usando a bicicleta, andando a pé e seguindo os conselhos expostos nos LCD informativos na ponte e na parte posterior dos painéis fotovoltaicos do estacionamento (numa face estão os painéis fotovoltaicos e na outra os ecrãs, de dia a energia é recolhida e de noite os painéis giram sobre si mesmos e informam). É ainda usando a energia solar que as bicicletas eléctricas estacionadas poderão ser recarregadas. Os aerogeradores e os painéis fotovoltaicos não só manterão toda a estrutura como poderão energia excedentária, amortizando o custo destes equipamentos. Quanto à forma deste sistema, trata-se de um plano que, num único gesto, liga o estacionamento, as ciclovias e a nova ponte. Eleva-se do passeio existente apoiando-se em muros de betão revestidos com trepadeiras, dando a sensação de estar suspenso no verde. Optamos por não desenhar a ponte perpendicularmente à 2ª circular, mas diagonalmente de forma a tornar o percurso mais fluído e suavizar o acesso. A ponte é servida, em cada uma das margens da 2ª circular, por rampa, escadas e elevador (para acesso dos cidadãos de mobilidade reduzida). A guarda é uma rede em alumínio que deixa passar o vento e que cresce à medida que a ponte sobe (aumenta o perigo, aumenta a segurança) até chegar a uma altura de 3m transformando-se uma passagem coberta. Neste momento o percurso passa a ser informativo. Esta rede prolonga-se até ao estacionamento, identificando o sistema.

BIOS

ContiCameira é um atelier de arquitectura fundado por Filippo Conti e Rita de Aragão Cameira (Maio'09), com sede em Foligno (IT) e Viana do Castelo (PT). Ocupa-se da realização, recuperação e reabilitação de edifícios de habitação e comércio em Itália e Portugal, valendo-se da colaboração do engenheiro Walter Cecchini.

Filippo Conti licencia-se em arquitectura na Facoltà di Architettura di Ferrara em Março'08 (Erasmus na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto '05-'06).

Rita de Aragão Cameira licencia-se em arquitectura na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto em Julho'06 (Erasmus na Facoltà di Architettura di Ferrara '04-'05).

Walter Cecchini licencia-se em engenharia na Facoltà di Ingegneria di Perugia em Novembro'08.



RUI ISRAEL ARAÚJO DE OLIVEIRA (PT)

ABSTRACT

Pretende-se com esta proposta, não só dar resposta a um pedido, mas também realçar o seu carácter e valor social, de onde se possam associar sinónimos como flexibilidade e adaptabilidade. Com o propósito de ir mais além, esta proposta tem como base a premissa de associar uma travessia, momento transitório, a um outro que se deseja ininterrupto, onde a socialização é trabalhada com a implementação paralela de novos espaços e tipos de negócio, em busca de uma mudança que prima pela diferença. Sentimentos vários é tudo aquilo que é oferecido ao seu utilizador, muito graças à sua atmosfera de intimidade e ao seu carácter camaleão, traduzido na transformação constante do espaço social por excelência, aqui visto como o “ponto de encontro”. De um momento ininterrupto nasce um edifício, com carácter social, cultural e por isso mesmo edificante. De um gesto simples, surge uma nova superfície de trabalho e explanação, dirigida do País para a Cidade, da Cidade para o Cidadão e deste para a posteridade. Um edifício, que embora tendo como base um princípio de transição, se torna agora, bem mais presente na vida do cidadão. Ouso até dizer que busca o propósito de fazer parte daquele, através do seu enriquecimento, mesmo que pontual, mesmo que por meio de um estímulo.

BIO

Rui Israel nasceu em Famalicão em 1981. Licenciou-se em Arquitectura pela Universidade Lusíada do Porto em 2004. Trabalhou em diferentes mercados, nacional e internacional, entre 2004 e 2008, nomeadamente, na Plaren e na Blå Arkitektur Landskap. Actualmente, está a elaborar alguns projectos particulares, para além de algumas colaborações com gabinetes nacionais, e participações em concursos, nacionais e internacionais.



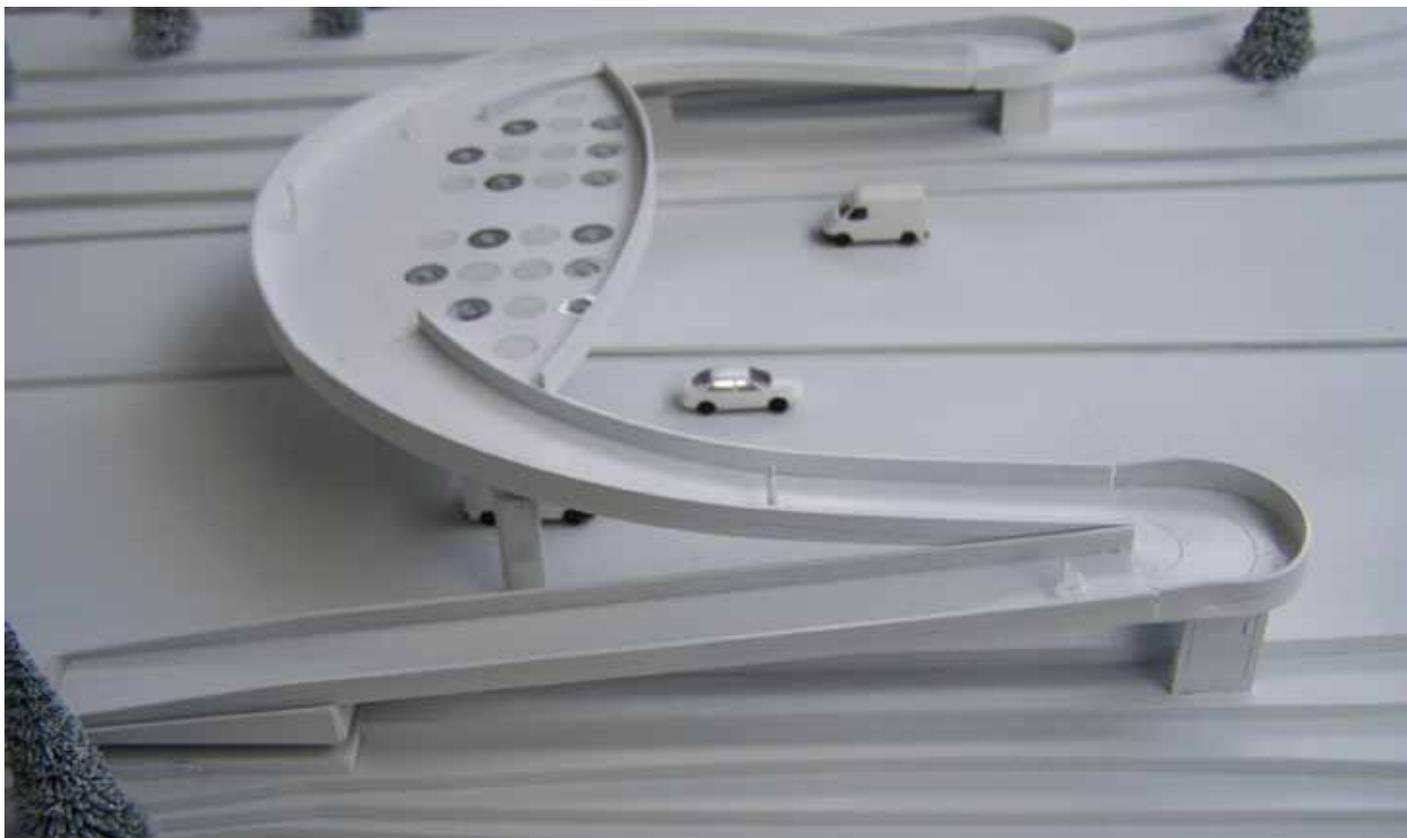
SNORD, DESIGN, LDA. (PT)

ABSTRACT

Num claro intuito de elevar este desafio para além da execução de um mero equipamento urbano, esta ponte introduz um novo elemento arquitectónico e escultórico na cidade, rompendo com o enquadramento visualmente ruidoso e inexpressivo onde se insere. Tendo como princípio estrutural a morfologia da centopeia e na forma como esta se desloca sobre um complexo sistema de movimentos naturais, esta ponte reveste-se de um conceito único de leveza, equilíbrio e precisão, contrastando positivamente com o espaço urbano envolvente. Este movimento descreve-se em torno do dorso central, que compreende o percurso da ponte, simetricamente suspenso por duas estruturas de elementos tubulares, longitudinais e periféricos. E é esta esquelética morfológica do objecto que confere toda a identidade plástica à representação arquitectónica, que garante a sua sustentação e permite um percurso sem constrangimentos e barreiras ao olhar de quem a usa. Os acessos compreendem duas estruturas de rampas para o deck central, cobertas por uma pele metálica parcialmente translúcida que permitem a criação de ambientes sensoriais, elevando a sua função a uma dimensão experiencial, única e exclusiva. Para além da adopção de soluções energéticas eficientes como sistemas de iluminação por LEDs de baixo consumo, a sustentabilidade desta concepção prevê estender-se também à natureza dos materiais equacionados para a edificação. Esta é, por isso, uma concepção sustentável para um novo elemento marcante da cidade, conjugando o mundo natural e o engenho para um resultado puro de sentido estético e, por isso, harmonioso.

BIO

Criada em 2006, a Snord - SuperNormal Design - é uma empresa de design orientada para o desenvolvimento de projectos de inovação nas áreas de design de produto, packaging, branding design de comunicação, arquitectura e design de interiores. Áreas tão distintas quanto complementares, cuja integração procura em cada projecto, elevar o normal quotidiano das marcas, espaços, objectos, produtos e serviços, à sua condição supernormal, onde o design se assume pela inovação e se releva na experiência que proporciona e que se pretende ExtraOrdinária.



SULEIMAN ALHADIDI ARCHITECTS (MUTATION STUDIO) (JO)

ABSTRACT

Ponte Dinâmica Galp (Ciclável e Pedonal) sobre a 2ª Circular
Integração com o contexto urbano:

Lisboa é considerada um dos maiores centros urbanos da Europa Ocidental. A ponte ciclável e pedonal será colocada numa reconhecida área urbana, sobre a 2ª circular entre as Torres de Lisboa e Telheiras, para incentivar uma maior utilização de bicicletas numa cidade de 2.800.000 de habitantes.

O desenho circular irá introduzir um fluxo dinâmico na zona das Torres de Lisboa e a nova construção irá acrescentar um edifício contemporâneo numa área urbana enérgica.

Conceito de Arquitectura:

As soluções de design divertido dão vida e carácter à cidade de Lisboa, introduzindo Arte e Engenharia em Infra-Estruturas Públicas.

Uma mudança dinâmica, com rampas circulares, manterá o fluxo de pessoas e criará uma nova visão para este tipos de pontes.

O design põe em destaque características específicas e aligeira algumas proporções geométricas. A ponte é constituída por:

A Base conterá o tema da empresa Galp - a cor laranja que ficará na memória.

Estacionamento inferior para bicicletas.

Rampas divididas na largura em: 1.5m para peões, 1.5 para o ciclismo e 0.7m para peões.

Paredes e corrimãos: as paredes podem variar em altura, criando ligações visuais dinâmicas entre as pessoas e o contexto urbano.

Praça Superior - introdução de uma nova visão, criando um projecto que seja um ponto de referência

Clarabóias sobre a 2ª circular

Elementos de iluminação ao longo das rampas criarão um visual nocturno para a ponte.

Material

O betão foi seleccionado por ser o material mais prático e económico para uma ponte desta dimensão e configuração. O projecto é integralmente construído em betão com muitos elementos standardizados, que demonstram a capacidade de mistura, molde e tratamento do material para fins estéticos, com a combinação de elementos pré-moldados e moldados "in situ".

Abordagem Sustentável:

O projecto possuirá células fotovoltaicas nas clarabóias, contribuindo para gerar a electricidade usada para a iluminação da ponte à noite.

BIO

Suleiman Alhadidi é arquitecto, artista, escritor e crítico. Actualmente faz investigação na área do design no Mutation studio, lecciona na universidade Germano-Jordana e colabora com a Universidade de Petra na Jordânia. Trabalhou com Coop Himmelblau em Viena, Áustria, e anteriormente com "Laceco international" no Líbano. Entre 2007 e 2010 ganhou diversos concursos, entre os quais: • IIDA "Green design", Coreia • prémio WAC - jardim botânico real - centro de acolhimento ao visitante e jardim de Inverno, Jordânia • concurso internacional AEEA, Desafios da Arquitectura Actual • Segundo prémio para a "Embaixada do Kuwait em Aman/Jordânia" • prémio RIBA (Architects for Health), "back to life- Tal al Rumman recreation complex" - complexo desportivo Tal al Rumman" • e dois prémios académicos.

Mutation Studio

Formado por Suleiman Alhadidi em 2008, dedica-se à investigação da manipulação do design de estruturas, formas, espaços, bem como da percepção humana, materiais e tecnologias, onde se incluem também as ciências. Desligado de qualquer estilo ou movimento, Mutation é um lugar onde se conduzem explorações e experiências e onde se decifram ideias formatadas sobre a forma de pensar a arquitectura. Cria um campo de implementação de ideias para arquitectos e jovens pensadores.



TIAGO BARROS + JORGE PEREIRA (PT)

ABSTRACT

O projecto Cross-Wind Bridge promove a noção de envelope multidisciplinar que é cuidadosamente pensado para capturar a força do vento através de uma rede de 2,1888 leves painéis rotativos. Os condutores que passam por baixo da ponte contribuem para este ecossistema ao acrescentarem cerca de 20% à força do vento.

O poder de indução desde sistema permite captar o vento através de uma banda electromagnética localizada em cada painel rotativo. O resultado é transformado em electricidade que é depois usada para iluminar a ponte durante a noite. O condutor possui uma parte activa neste processo pois ao gerar vento, torna-se um agente generativo. Em troca, a ponte responde como um “candeeiro iluminado”, alumando os seus agentes produtores. Acção & reacção.

Os ângulos enviesados do percurso da ponte são orientados de forma a otimizar a força do vento predominante. Estes combinam com uma abordagem urbana cuidadosa de forma a afunilar pedestres e ciclistas através dos 40m de consola diagonal sobre a Segunda Circular.

A direcção de vento Sudoeste/Nordeste é igualmente gerador de um novo percurso, outrora os caminhos de Maria Droste Vila. Estes caminhos foram recortados pela Segunda Circular e o novo parque residencial de Telheiras. Neste contexto, a ponte tem um papel constitutivo ao magnetizar o desenvolvimento sustentável. Os actuais fragmentos de espaço rural são assim transformados em espaço público urbano. O braço correspondente ao caminho pedestre na parte Noroeste está cuidadosamente alinhado com um caminho existente de Maria Droste Vila terminando na futura rotunda a Sudoeste, logo após os edifícios da Galp Energia.

O braço correspondente ao percurso de ciclovia é estruturado de forma a envolver o percurso pedestre em forma de “Z”. Este sugere um caminho de ciclovia energético que liga Monsanto na parte Sudoeste da cidade com o Campo Grande na parte Nordeste da cidade.

Cerca de 35% do envelope da ponte é feito de metal reciclado da indústria automóvel. A estrutura é autoportante, reforçada nos extremos e apoiada por fundações e caixa de escadas em betão.

www.tiagobarros.eu

BIO

Tiago Barros e Jorge Pereira conheceram-se durante o mestrado em Advanced Architectural Design na Universidade Columbia de Nova Iorque em 2007/2008. Desde esse momento, e sendo os únicos dois arquitectos portugueses durante o mestrado, tornaram-se amigos e iniciaram a partilha de discussões sobre Arquitectura e o modus operandi de experiências humanas. O Tiago é neste momento o director da Simply Rhino Portugal e trabalhou previamente na Aedas em Londres, no Davis Brody Bond em Nova Iorque e nos Aires Mateus em Lisboa. O Jorge trabalha actualmente em Diller Scofidio & Renfro em Nova Iorque e trabalhou previamente nos Skidmore Owings and Merrill e nARCHITECTS, ambos ateliers de Nova Iorque.



VELHO SAREEN PARTNERSHIP (IN)

ABSTRACT

A arquitectura é, em parte, uma arte simbólica. É essencialmente o sonho de uma geração expressa no tempo. Os patronos tiveram sempre um papel importante na alimentação deste sonho que os arquitectos immortalizaram em pedra. A GALP é uma empresa que lida com petróleo, um combustível essencial na vida actual mas com consequências trágicas para o ambiente. Como resultado, algumas empresas visionárias têm abraçado esta mudança, acreditando que as energias renováveis são o futuro. Uma companhia de petróleo associada às energias renováveis tem um forte simbolismo. Com o projecto desta ponte gostaríamos de ajudar a delinear este futuro da GALP. O vento tem uma ligação histórica a Portugal, podendo servir de modelo para o futuro. Foi graças à compreensão do vento que os grandes navegadores viajaram profusamente para lugares longínquos. Este elemento tornou-se a força motriz do nosso projecto. Nosso projecto utiliza a metáfora do vento e seu movimento como um ponto de partida. Incorporámos o movimento do vector do vento, a sua acção helicoidal, resultando na estrutura da malha exterior da ponte. Cada peça representa um vector do vento que actua em conjunto com outros vectores para formar um todo de grande impacto visual. Este conjunto de diferentes elementos em hélice são um instantâneo do movimento fluido de vento. A estrutura externa, por sua vez, sustenta diversas turbinas eólicas. Estas turbinas foram concebidos pelo Prof Bill Becker e empregam uma tecnologia inovadora para gerar energia eólica. Estas turbinas são silenciosas, modulares, extremamente leves, não vibram, geram energia com pouco vento e são difíceis de vandalizar, podendo colocadas sobre auto-estradas, visto não terem quaisquer barreiras ao vento. Esta ponte poderá ser uma fonte descentralizada de energia renovável para a cidade. A sustentabilidade deve ir além de geração de energia e, como tal, 80% da estrutura da ponte será construída em materiais recicláveis.



VITOR MANUEL ALVES SOARES (PT)

ABSTRACT

A ponte tem o centro dos círculos que configuram a sua forma e a passagem no local indicado no programa do concurso para a ponte e passagem. A estrutura tendo como base a sua génese geométrica circular, desenvolve-se quer em planta quer em alçado em diferentes ângulos e inclinações configurando-se como uma estrutura orgânica que se implanta, ganha forma e desenvolve de forma sensível ao local que ocupa, respondendo ao movimento rápido em ligeira curva da 2ª circular com os elementos rectos, à ligação em rampa e com diferentes curvas do acesso à 2ª circular pela sua ondulação, articulando-se e relacionando-se com a realidade de escala mais reduzida dos percursos à cota inferior (87,90,95) lançando as suas pernas ou tentáculos vindo buscar essas realidades e que são distintas, à cota 87 pela praçeta que se configura junto ao elevador na esquina das Torres de Lisboa, na mesma cota 87, vindo buscar o passeio junto à escadaria que dá acesso entre a 2ª circular e as Torres de Lisboa, ou à cota 90 vindo ligar-se com o jardim a sudoeste das Torres de Lisboa. Como também à cota 95 onde articula ambas as margens da 2ª circular. Respondendo a todas estas realidades, esta ponte pedonal e clicável assume-se também como um ponto claramente definido, pela sua forma circular que implica um centro, um ponto, marcando assim o ponto de passagem pela plataforma circular de nível que atravessa a 2ª circular à cota 100. Ao nível dos materiais é proposto o uso de “GRC”(Glass fibre reinforced cement), que apresenta vantagens em relação ao betão armado, tem maior resistência à tracção, é muito mais leve, tem maior durabilidade e manutenção praticamente nula. Os elementos neste material serão os tubos propostos de 3 metros de diâmetro e 15 centímetros de espessura que constituem o principal da estrutura. Os elementos rectos que numa fase posterior têm de ser estudados serão como uma viga em caixão rectangular também com 15 centímetros de espessura ou serão constituídos por uma estrutura metálica usando-se o “GRC” como placas de revestimento. De referir que quanto à solução estrutural e o custo previsto para esta obra, numa posterior de execução isso pode ser facilmente controlado. A passagem de nível à cota 100 é constituída por uma estrutura metálica revestida a “EXwood”, que é um composto que combina fibras orgânicas com policloreto de vinilo, sem qualquer extracto de madeira virgem ou conservantes, tem aspecto idêntico à madeira natural, é totalmente reciclável, não alimenta a combustão, não apodrece e tem reduzida manutenção. Para a execução da obra esta pensado construir os vários elementos junto ao local, dado que consiste em tubulares todos iguais que se ligam formando os vários troços da ponte, que depois com a ajuda de gruas colocam-se no sítio. É proposto um conjunto de painéis fotovoltaicos aplicados nos cabos da ponte orientados a sul, constituindo um ritmo na cobertura, e permitindo a autonomia em termos energéticos da ponte, seja no funcionamento dos elevadores, seja na iluminação, utilizando baterias para acumular energia, mas assegurando também a ligação à rede eléctrica. A iluminação será feita por “Led’s”, têm baixo consumo e boa performance. Para uma fase posterior estudar-se-á a inclusão de aberturas na estrutura. Quanto à ligação em termos de universo visual ao património da Galp Energia, esta é feita pela estrutura tubular metaforizando um pouco os pippelines e pela estrutura articulada dos cabos, representando o fluxo de energia e o funcionamento em rede.

(e)

UMA INICIATIVA
Fundação Galp Energia

DESIGN DA EXPOSIÇÃO E PRODUÇÃO
(experimentadesign)

DESIGN GRÁFICO
Fundação Galp Energia

CONSTRUÇÃO, ILUMINAÇÃO E MONTAGEM
Cenycet

VINIS
Luís Jardim

SEGURADORA
Lusitânia Companhia de Seguros

EQUIPA/TEAM
Goreti Mourão; Joana Leitão; Renata Candeias

EQUIPA
EXPERIMENTADESIGN

Rua do Alecrim 70
1200-018 Lisboa
+351 210 993 045 T
+351 210 963 866 F
info@experimentadesign.pt
www.experimentadesign.pt

PRESIDENTE
Guta Moura Guedes

DIRECTOR EXECUTIVO
Mário Carneiro

DIRECTORA FINANCEIRA
Teresa Oliveira

ASSISTENTE DE DIRECÇÃO
Ana Caldeano

COORDENADORA DE PRODUÇÃO E DESENVOLVIMENTO
Carla Cardoso

PRODUÇÃO
Luís Ferreira

COORDENADORAS DE COMUNICAÇÃO
Rute Paredes / Sofia Baptista

ASSISTENTE EDITORIAL
Ana Costa

ASSESSORIA MEDIA NACIONAL
Cristina Matos Silva

DESIGN GRÁFICO
Nuno Luz

WEB DESIGN
Marco Reixa

COORDENADOR DESIGN RESPONSE
Pedro Rocha Vieira



A programação do Palácio Quintela,
de 16 de Junho 2010 a 16 Junho 2011,
resulta de uma parceria entre a
experimentadesign e o IADE.

Os textos são da responsabilidade
dos respectivos autores.