

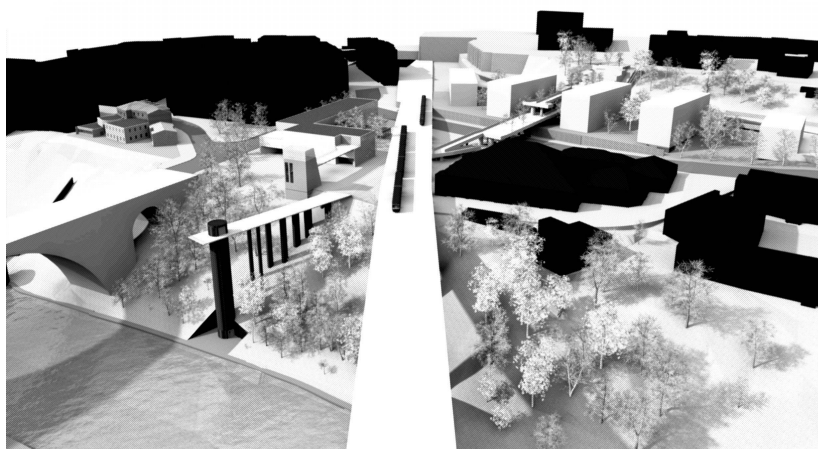


UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

CENTRO REGIONAL DAS BEIRAS

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA, CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

AMBIENTES - RENOVAR E INTEGRAR



*Trabalho de Projecto apresentado à Universidade Católica Portuguesa
para a obtenção do grau de mestre em Arquitectura*

Por

Raul José Lopes

Novembro de 2012



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

CENTRO REGIONAL DAS BEIRAS

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA, CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

AMBIENTES - RENOVAR E INTEGRAR

*Trabalho de Projecto apresentado à Universidade Católica Portuguesa
para a obtenção do grau de mestre em Arquitectura*

Orientador: Arquitecto António da Silva Ferreira de Carvalho

Co-orientador: Professor Doutor Gonçalo de Sousa Byrne

Por

Raul José Lopes

“Architecture has recorded the great ideas of the human race. Not only every religious symbol, but every human thought has its page in that vast book.”

Victor-Marie Hugo

AGREDECIMENTOS:

Gostaria nesta parte do trabalho de projecto agradecer a todas as pessoas as quais ajudaram de diversas maneiras e sem as quais este trabalho não seria possível.

Desejo expressar os meus sinceros agradecimentos ao meu orientador e coorientador do presente trabalho de projecto, respectivamente ao Arquitecto António da Silva Ferreira de Carvalho e ao Professor Doutor Gonçalo de Sousa Byrne, devido ao seu acompanhamento na realização do trabalho durante todo o ano lectivo.

Um agradecimento também a todos os docentes que sempre estiveram disponíveis durante o meu percurso académico em especial para a prof. Carina Sousa Gomes pelo seu apoio neste trabalho de projecto.

E como o apoio num ambiente académico não vem apenas dos docentes, agradeço aqui também a todos colegas e amigos que ajudaram durante o meu percurso académico e neste trabalho em particular. Um agradecimento especial a colegas como Miguel Gouveia, Lucas Diz, Daniela Meneses, Mariana Costa e Ângela Henriques devido aos seus apoios fundamentais nesse percurso académico.

Por fim mas certamente não menos importante um profundo agradecimento a toda a família e em particular aos meus pais, a qual inspiração, confiança e apoio incondicional foi sempre vital não só para este trabalho mas em todo o percurso académico.

A todos que sempre me apoiaram e ajudaram o meu sincero agradecimento.

RESUMO:

O presente trabalho de projecto é a concretização teórica do trabalho realizado no ano lectivo de 2011/2012 na Universidade Católica Portuguesa, para obtenção do grau de Mestre em Arquitectura.

Neste trabalho será portanto tratado a temática teórica que contribui para a projecção da intervenção para um melhor entendimento. Serão tratados temas como mobilidade, sociologia, ecologia e ambientes.

O estudo da mobilidade é óbvio devido ao tema geral (Access for All) e por isso é abordado não só em temas específicos como aparece um pouco em todos os temas.

O tema sociologia foi trabalhado em conjunto com a geografia pois devido às características específicas de Berna como uma península feita pelo rio Aare e as suas diferenças de cota constantes, que fazem de Berna única em termos sociais. Por outro lado também a sua localização relativamente a Europa fazem dela tal como muitas cidades da Suíça, uma cidade com uma história única.

O tema ecologia é algo bastante importante devido a grande preocupação dos Suíços, quanto ao seu habitat, o que é um modelo a seguir, mas como esta é muito diferente daquela que estamos acostumados a ter em Portugal foi preciso um estudo mais profundo. Neste sentido foi relevante o estudo da colocação de vegetação em espaços urbanos.

Por fim o estudo de ambientes foi mais relacionado com a proposta em si, para através de engenhos de integração e renovação criar, nesta parte da cidade, espaços por si únicos e apelativos tanto a moradores como a turistas, o qual deve ser o alvo de qualquer proposta urbana.

Assim será realizado este trabalho de projecto, partindo depois para a explicação do projecto em si em todas as suas vertentes.

Palavras-chave: identidade, renovar, integrar, ambiente, mobilidade

ABSTRACT:

This research project is the realization of a theoretical work in the academic year 2011/2012 the Portuguese Catholic University, for the degree of Master of Architecture.

This work will therefore be treated the theme that contributes to the theoretical projection of intervention for a better understanding. There will be cover topics such as mobility, sociology, ecology and environments.

The study of mobility is obviously due to the overall theme (Access for All) and is therefore addressed not only in specific topics but also appears slightly in all subjects.

The subject was sociology worked together with geography because due to the specific characteristics of Bern as a peninsula made by the Aare River and its constant height differences, making Berne only in social terms. Furthermore its location with respect to Europe makes it as many cities in Switzerland, a city with a unique history.

The theme of ecology is quite important because the great concern of the Swiss, as their habitat, which is a model to follow, but as this is very different from what we are accustomed to having in Portugal was need further study. In this sense it was important to study the placement of vegetation in urban spaces.

Finally the study of environments was more related to the proposal itself, to devices through integration and renewal create in this part of the city, spaces for themselves unique and appealing to both locals and tourists, which should be the target of any proposed urban.

So be held this project work, starting after the explanation for the project itself in all its aspects.

Key-words: identity, renew, integrate, environment, mobility

ÍNDICE

ÍNDICE	1
<hr/>	
CAP I	
Introdução	5
<hr/>	
CAP II - Visão	
Intensão	9
Ecologia	11
Ambientes	17
<hr/>	
CAP III - Metodologia	
Percurso projectual	27
<hr/>	
CAP IV – Schindler Award 2012	
Sobre o prêmio	31
Programa	33
Restrições	39
<hr/>	
CAP V - Berna	
História	49
Sociologia - Geografia	51
<hr/>	
CAP VI - Intervenção	
Projectos de referência	57
Território	67
Pontes	69
Comércio	75
Habitação	71
Serviço - Reabilitação	77

CAP VII

Conclusão 81

CAP VIII - Bibliografias

Bibliografia 83

Bibliografia de imagens 87

CAP IX - Anexos

Painéis 92

Imagens 3D 103

Índice de imagens 115

CAP I

INTRODUÇÃO:

Access for All: Este é o tema geral, que engloba todo o projecto desde da sua raiz até ao produto final. Este tema aparece assim na continuação do antigo tema “Envelhecer no séc XXI”, mas com a participação no concurso do Schindler Award 2012 com o tema “Access for All” o antigo tema foi absorvido por este, tornando o projecto e o trabalho muito mais rico. Ficando o tema geral apenas “Access for All”, simplifica a intenção e a amplifica para todo o tipo de mobilidade e para todo tipo de pessoas e não apenas os mais idosos.

Como tema individual temos **Ambientes – Renovar e Integrar**. Este foi o tema escolhido, pois reflecte as ideias percorridas para a resolução e montagem do projecto individual. O qual faz o renovar da vida na área de intervenção e em especial do centro de reabilitação. Fazendo a reabilitação do centro de reabilitação, quase como uma metáfora e inspiração aos usufruidores deste serviço. Por outro lado a ideia de integrar tem a ver com a topografia acidentada de Berna e as várias barreiras por ela criada a qual tem que ser vencidas para assim criar um ambiente agradável aos habitantes e memorável aos turistas.

Espera-se com este trabalho dar um suporte mais teórico ao projecto realizado durante o ano lectivo 2011/2012 na Universidade Católica Portuguesa, para obtenção do grau de Mestre em Arquitectura.

Em conclusão temos um tema que põe em confronto a nossa visão sobre os nossos semelhantes e a forma como respondemos as suas necessidades de mobilidade dentro de um meio urbano muito acidentado, o que não é uma pequena tarefa, mas sim um desafio que questiona as nossas crenças e ideias sobre a mobilidade e nos leva a pensar em coisas antes pensadas como banais e sem interesse. Quando bem pensadas, a vida pública e privada melhora consideravelmente de uma forma silenciosa e quase imperceptível, a vida quotidiana da população.

Visão ^{CAP II}

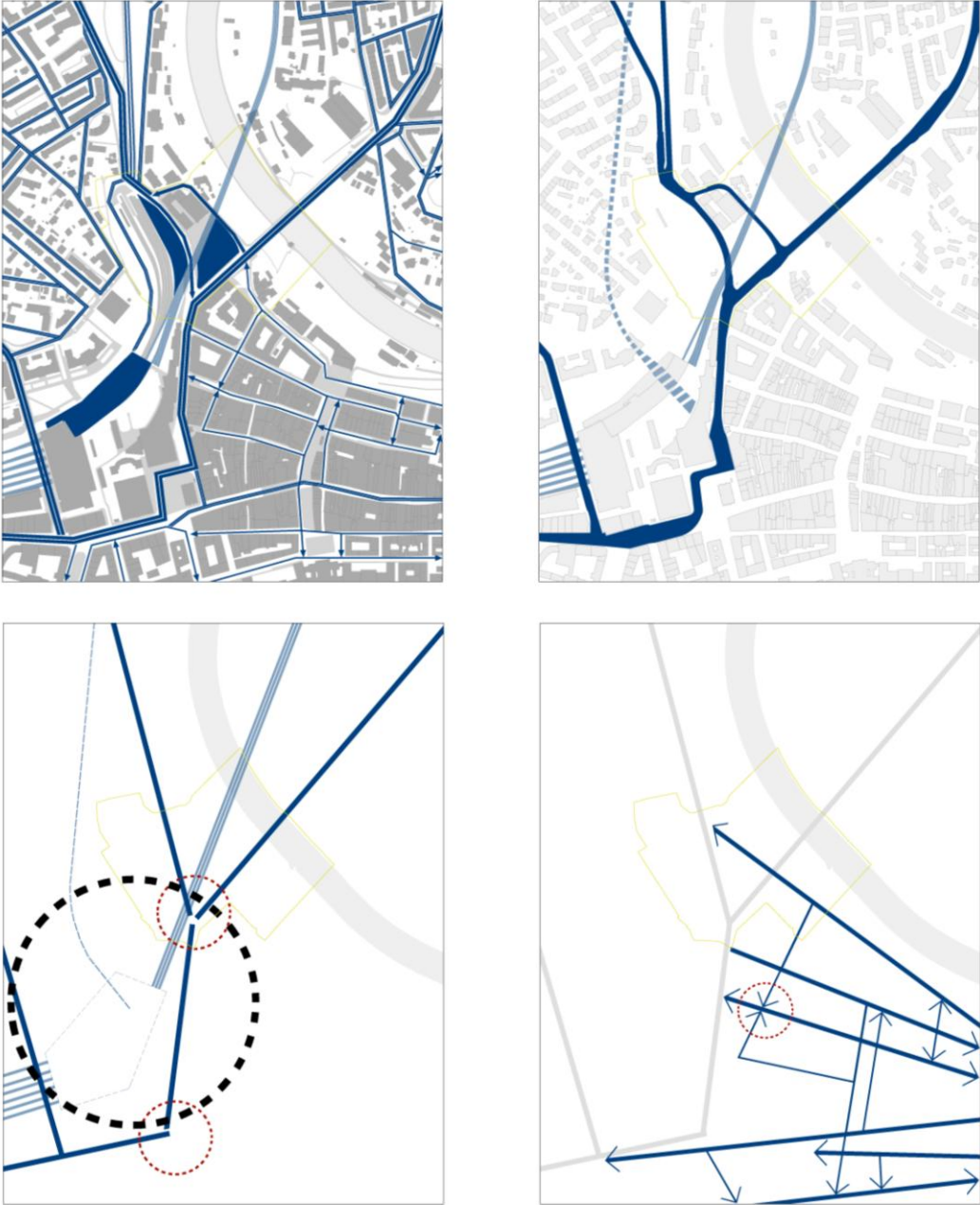


Fig. 1 – 4: Vias de Berna

Fonte: do autor, 2012

INTENSÃO:

Quando confrontado com a questão da revitalização de uma zona degradada e esquecida de Berna a solução não foi imediata, foi antes um processo árduo de investigação primordialmente da cidade e da sua periferia. Até a esta altura o conhecimento de Berna tanto a nível geográfico como social era muito reduzido para uma intervenção de tamanha amplitude social e estética numa cidade com um grande valor patrimonial.

A investigação seguiu assim vários rumos, em várias vertentes distintas. Entre as quais se demonstraram mais relevantes para o conhecimento da região o estudo da mobilidade e dos vários fluxos populacionais na cidade e o estudo da vegetação, mais concretamente das suas densidades a uma escala muito maior de modo a ter uma visão mais abrangente.

O território a nível de mobilidade viária contém várias ruas paralelas umas as outras, muitas delas de sentido único e complementa em zonas de maior tráfego com vias exclusivas para bicicletas (ciclovias), isto demonstra o quanto é vital manter este tipo de deslocação alternativos ao automóvel, nesta zona. Também tem que se ter atenção as zonas de tensão da junção de vias. (ver fig. 3 e 4)

Nesta análise visto tratar-se de características naturais do terreno achamos mais vantajoso ampliar a área de investigação para assim termos uma visão mais global e uma melhor percepção do local. Desde logo, tornou-se notório tratar-se de um lugar de características muito diferentes daquelas que estamos acostumados.

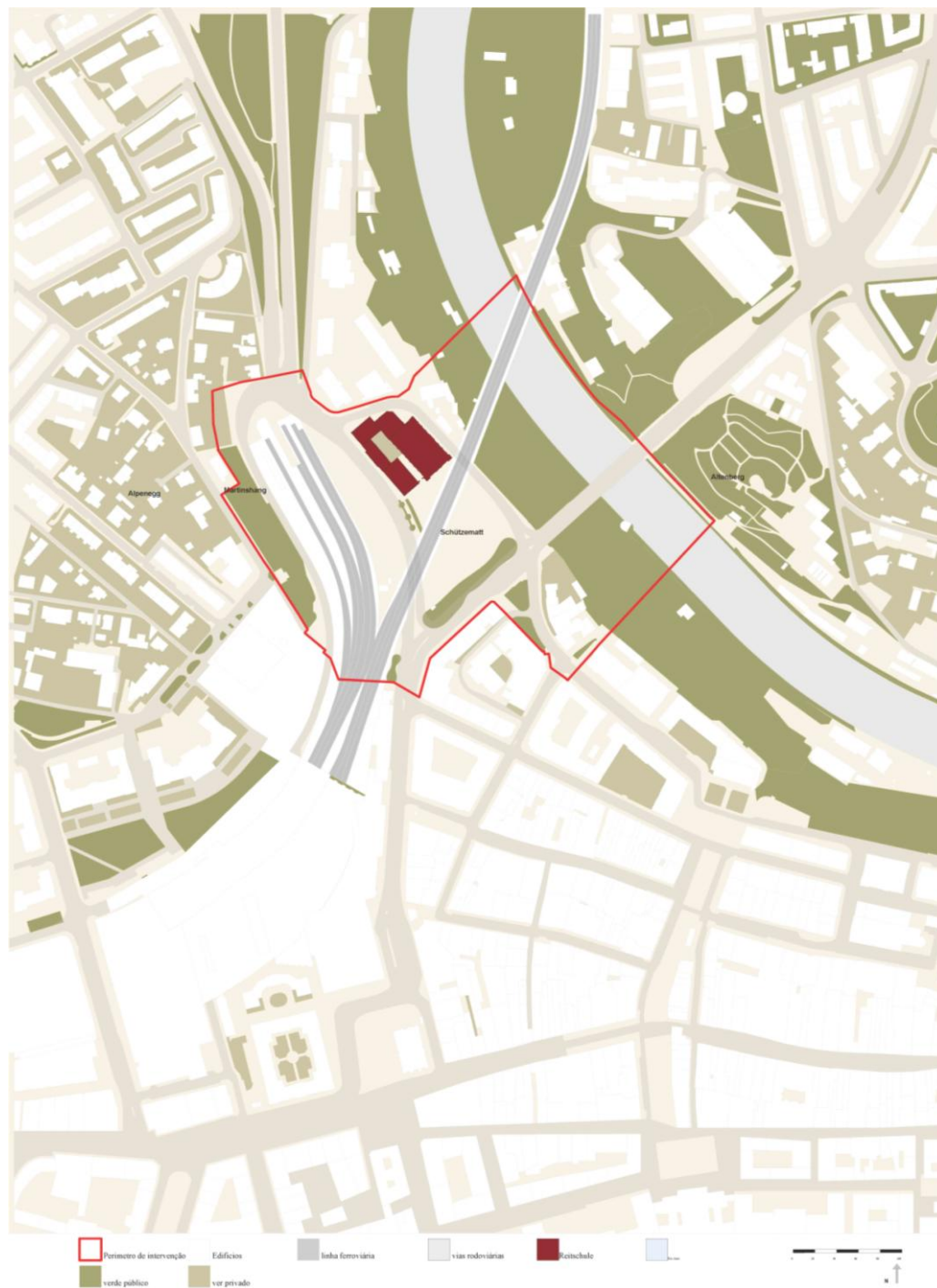


Fig. 5: Vegetação de Berna

Fonte: do autor, 2012

ECOLOGIA:

Visão Ecológica -No estudo da estrutura ecológica primeiro é apresentado como a cidade se divide em termos ecológicos. Depois, mais detalhado e aprofundadamente ir ao tema da ecologia justificar a visão simplificada de como se vai ver a estrutura ecológica. Desta forma irá se partir dos exemplos mais próximos até a uma visão mais global do tema.

Compreendem-se dois ecossistemas no âmbito da cidade. Primeiro um ecossistema que é a própria cidade, ou seja, prédios, ruas, carros e todos os componentes artificiais que a compõem, mais os seres humanos que nela habitam. Um segundo ecossistema que se denominará de “verde”, ou seja, todas as plantas e outros seres vivos que ai habitam. Ora estes dois ecossistema ou melhor biomas se usados inteligentemente podem criar um ecossistema maior, mais complexo, equilibrado e rico que só trará benefícios para ambos os biomas. Dever-se-á então encontrar um ponto de concordância entre estes dois biomas para que se ajudem um ao outro e não levem a uma incompatibilidade entre eles que em última instância poderá levar a sua destruição.

Tendo isto em mente dever-se-á olhar para a criação de “verde”, na cidade como uma matéria delicada, pois não se trata de apenas um adorno, mas sim de algo mais, algo que pode transformar uma cidade completamente. Viseu, por exemplo é chamada de “cidade jardim” devido a sua relação muito íntima com o verde e a sua exploração de forma harmoniosa. Também este verde pode aparecer na forma de um oásis no caso da Central Park em Nova Iorque ou de uma forma mais fluida e linear como é o caso de Berna com os corredores arbóreos que preenchem as margens do rio Aare. Também na utilização do verde não se deverá ficar só no estudo da sua mancha mais ir mais ao detalhe e ter assim atenção a intenção do aplicador para o bem do utilizador. Pois diferentes tipos de árvores, arbustos e as demais plantas irão criar locais completamente diferentes. E diferentes tipos de árvores irão apelar em certos casos a diferentes tipos de animais e insectos. Assim, sempre que possível deveremos colocar plantas de região para que a intrusão no ecossistema seja pouco ou nulo no ponto de vista de não o prejudicar.

Para além de ter em atenção a colocação de plantas da região dever-se-á também ter em atenção a sensibilidade sobre as plantas que são mais compatíveis com o meio urbano. Isto porque o meio de vida urbano não permite que algumas plantas co-existam com o utilizador e

vice-versa. Dever-se-á ter em conta na colocação de plantas como árvores no meio urbano, o seu tamanho, espécie e crescimento da raiz. Estes factos irão ditar a forma como a experienciar do utilizador vai ser vivida e que sensações este vai retirar do lugar. O tamanho da árvore irá ser claramente relevante, tal como o formato da sua copa, pois irá dar escala ou retirar escala ao lugar em questão. Quando se fala de espécie refere-se ao tipo de folha, se é caduca ou permanente, ao fruto, se este vai causar transtorno ao utente da rua o qual não quer andar num piso pegajoso e sujo pelo fruto ou mesmo a pela seiva da árvore ou como referido anteriormente até que ponto é invasivo para as outras plantas. Outro facto em ter em conta é o crescimento da raiz e por consequência o tamanho de caldeirão que esta vai precisar para a sua plantação, a fim de evitar o levantamento do pavimento o que torna tanto a peões como a automobilista um desconforto desnecessário.

Agora que já se compreende melhor este ecossistema “verde” e a forma benéfica que este tem quando utilizado de forma inteligente e em concordância com o ecossistema da cidade, gostaria de aprofundar mais o significado do ecossistema urbano como o conjunto destes dois biomas num ecossistema mais independente.

Ora o ecossistema urbano é assim um sistema dinâmico, adaptativo e complexo. Como dito anteriormente na definição do termo ecologia urbano, como algo complexo, o que levava a discordância entre “escolas”, assim também, e por consequência o ecossistema urbano é um termo que leva a algumas discordâncias e difícil de desestruturar. Ecologia urbana tem processos de interações complexas, o surgir da cidade e a sua evolução são factores da mais variada ordem desde de forças ambientais, como clima, topografia, vegetação até factores de ordem social, política e económica a qual leva a muitos historiadores a ver a cidade como um local de produção e consumo de bens, os quais são maioritariamente serviços. Assim a este local de decisões, a esta arena de conflitos, nós encontramos na cidade um núcleo do ecossistema humano.

De facto num ecossistema urbano as dinâmicas humanas são as forças que dominam e reencaminham através os quadros económicos, socioeconómicos, demográficos bem como a estrutura política e tecnológica. Assim os comportamentos humanos influenciam de forma directa o uso do solo e a forma como as várias actividades são distribuídas no espaço. Então a cultura de um determinado grupo de pessoas vai agir no território de forma totalmente distinta de outro grupo com uma cultura totalmente diferente. No caso específico de Berna podemos ver grandes diferenças para com a nossa maneira de agir no território, devido a está diferença

cultural a qual leva os moradores deste local a ver o território numa outra perspectiva. Modelando de maneira diferente o território, a sua cultura e a maneira própria de eles habitar e vivenciar o local. Outro factor também importante e que não deve ser deixado de lado é o próprio território ou seja o “natural”, pois este vai em grande forma restringir a forma do ser humano agir no local, também o clima poderá levar a varias adaptações da cidade a essas diferenças climáticas.

Este sistema complexo paradigmático até agora visto com a cidade, um local híbrido onde os seres humanos de várias etnias coabitem com outros seres vivos, maioritariamente plantas. Em que ecossistemas dominados pelo homem na sua interacção com processos ecológicos, também ver que ele é influenciado por vários dos seus factores tais como por exemplo a topografia e o clima. Assim a mudança na ecologia de um local vai mudar as decisões humanas num determinado local. Levando o crescimento das cidades a ter custos importantes ao nível social, económico e ambiental. O qual fragmenta florestas, podendo remover a sua vegetação nativa, a qual por seu lado vai degradar a qualidade da agua e por consequência a população da fauna.

Um ecossistema urbano é um sistema dinâmico e complexo de interacções biofísicas e humanas que envolvem através de círculos de regeneração, dinâmicas não lineares que se auto-organiza. A sua auto-organização poderá levar o ecossistema até a ordem ou o caos.

O encontro do ponto de estabilidade do ecossistema é algo crítico na sua propriedade de auto-organização. Um ecossistema a beira do caos não é imediatamente caótico, este só vai propagar ao longo do tempo as suas perturbações. Como por exemplo um deslizamento de terras numa encosta e imediato mas poderá ser um processo demorado até ao momento da queda. Isto acontece quando o ecossistema tenta auto corrigir-se destas perturbações, evoluindo e adaptando-se às várias alterações impostas sobre ele. Também é um erro pensar que os sistemas ecológicos são previsíveis, lineares, invariantes á escala e de crescimento contínuo como muitos urbanistas poderão pensar na concepção da cidade, mas como a natureza nos comprova sempre, através por exemplo de catástrofes naturais, ela consegue sempre ser imprevisível.

As estratégias e decisões sobre as infraestruturas urbanas e o controlo do crescimento têm a sua base em conclusões tiradas do passado e sobre as nossas expectativas do futuro. No desenvolvimento do panorama urbano temos em conta os vários futuros possíveis e optamos pelo mais favorável no momento. Contudo a complexidade e a incerteza de um futuro a longo

prazo torna este processo, tanto devido a natureza humana como do meio ambiente um processo impossível de prever exactamente o seu sucesso.

É por isso que em ecologia urbana não se deverá alterar de uma forma muito radical ou pelo menos de uma maneira pouco controlada o ecossistema em causa pois este poderá levar a um caos do mesmo sistema ecológico. Isto pode não ser logo evidente no nosso papel ao criar algo novo no ambiente urbano mas poderá levar a um futuro totalmente alterado do sistema ecológico urbano. Por isso quando projectamos devemos ter em conta as dinâmicas humanas e a alteração que realizamos sobre o ecossistema da cidade em conjunto com o ecossistema “verde”. Por isso quando falamos em reforçar a ecologia urbana com novas espécies de flora e fauna deve-se ter em atenção as mesmas para não afectar as plantas nativas. Bem como ter atenção a nossa intervenção sobre o solo para não haver repercussões no futuro.

Em suma quando se fala em ecologia urbana devemos ter em atenção a este círculo de fluxo de energias de modo a beneficia-lo e a torna-lo mais forte e não criar elos fracos e destrutivos no seu interior.



Fig. 6: Ambiente criado pela paisagem

Fonte: Asher Durand, 1848; [A planície de Dover]

AMBIENTES:

Todo o lugar tem as suas características a sua identidade e este lugar em Berna não é excepção. Deveremos então entender esta identidade para neste caso a revitalizar, restaurar e integrar com a envolvente.

Tal como o Arquitecto Christian Norberg-Schulz diz o lugar é mais que uma simples localização, mas sim um conjunto de características naturais, como forma, cor e textura, que o caracterizam revelando a essência do lugar, levando a uma atmosfera com características únicas para cada lugar.

Estas características e identidade de um espaço ou lugar eram designadas pelos antigos romanos como o Genius Loci ou em português o Espírito do Lugar.

“Genius Loci is a roman concept. According to ancient roman belief every ‘independent’ being has its genius, its guardian spirit. This spirit gives life to people and places, and accompanies them from birth to death, and determines their character or essence. Even the gods had their genius, a fact which illustrates the fundamental nature of the concept.”

(Schulz 1984, pág. 5)

Nesta frase Christian Norberg-Schulz afirma que o lugar é dotado de uma atmosfera, um espírito. Esta atmosfera pode ser definida pelas mais variadas constantes. Como as estações, a luz, o relevo, ou mesmo a geografia do lugar. Todo isto contribui para uma atmosfera única de cada lugar. Como irá depois a intervenção realizada neste território acrescentar algo mais a esta atmosfera? Com a posição ou altura dos edifícios, vãos de janelas e portas, reentrâncias e blocos salientes, enfim qualquer pormenor proposto como o seu material, cor e acabamentos tanto exteriores como interiores irá reflectir na identidade do lugar.

Já Peter Zumthor também se revê neste lugar com uma atmosfera ou ambiente com um espírito próprio. O qual cria sentimentos e emoções ou mesmo memórias no seu observador. Este é o tipo de arquitectura que nos toca e que conscientemente ou inconscientemente anda

conosco mesmo antes da nossa formação académica. Sendo estas atmosferas gravadas na nossa memória que nos inspiram na criação da nossa arquitectura futura.

“Qualidade arquitectónica só pode significar que sou tocado por uma obra. Mas porque diabo me tocam estas obras? (...) Como se podem projectar coisas assim, que têm uma presença tão bela e natural que me toca sempre de novo.”

(Zumthor 2003, pág.11)

Assim há de facto lugares, ambientes ou arquitecturas que nos tocam e ficam conosco. Mas porque nos tocam? Esta é também a questão de Peter Zumthor, pois através da sua compreensão, nós como arquitectos poderemos reproduzir assim estes efeitos. Assim Peter Zumthor aparece-nos com a interpretação da definição destes lugares místicos. Para melhor definir e criar estes espaços e perceber porque ele nos toca, ele racionaliza a atmosfera dividindo-a em 9 pontos principais.

Será a questão da atmosfera de elevada importância para a compreensão da maneira de projectar para Berna. Pois mais que um espaço em duas dimensões ou de formas estáticas é um local onde actualmente e futuramente irá haver vida, socialização e outra grande quantidade de interacção entre pessoas, objectos e outros seres vivos criando assim a atmosfera.

Então quais são as respostas que definem a questão da atmosfera? Em primeiro **O corpo da Arquitectura**, ou seja, o próprio material utilizado nos diferentes objectos da arquitectura, da construção. Pois na criação de um espaço vamos buscar vários materiais e colocá-los a viver em conjunto uns com os outros. E isto é algo que sentimos fisicamente.

“ O que considero o primeiro e maior segredo da arquitectura, é que consegue juntar coisas do mundo, os materiais do mundo e criar (...) espaço”

(Zumthor 2003, pág. 23)

Funcionado assim o arquitectura como um ‘corpo’, com coisas que não se vêem no seu interior e uma pele que a reveste. Podendo-se mesmo alargar este conceito a tudo o que nos rodeia, com a tal pele, membrana ou tecido que nos rodeia e este corpo toca-nos e nos tocamos nele.

O segundo aspecto a ter em conta em uma atmosfera é **A consonância dos materiais**. Os materiais têm várias reacções entre eles, não só a nível construtivo mas também ao nível estético. E é através da sua composição conjuntas que criamos uma verdadeira sinfonia de matérias para criar algo único e belo. Este conjunto de diferentes matérias não é necessariamente matérias diferentes. Um pedaço de madeira pode ser trabalhado de inúmeras maneiras e ter diversos tamanhos, o que nos leva a ter um infinito de materiais. Assim um único material poderá ter milhares de apresentações.

Ainda, a união de materiais leva a criação de atmosferas diferentes.

Outro aspecto bastante importante e que só ultimamente tem adquirido grande importância é **O som do espaço**. Um dos grandes sentidos do ser humano é a audição, e o som de um espaço é algo vital para o conforto do mesmo. Através do som podemos criar espaço sossegados, que incitam o estudo, meditação ou apenas o descanso ou espaços que amplificam certos ruídos que nos provoquem emoções ou lembranças, ou simplesmente nos incitam ao convívio e a partes da nossa vida socialmente mais activas. Devemos sempre nos questionar como deve soar cada compartimento de um edifício e o que pretendemos com os ruídos aí produzidos.

O frio e o calor são algo que notamos rapidamente à entrada de um edifício ou do exterior. O que torna **A temperatura do espaço**, em algo importante na criação ou análise de uma atmosfera. A temperatura não advém apenas da climatização mecânica e forçada, que muitas vezes nos faz sentir mal dispostos e recentemente tem sido questionada tanto a nível económico e ambiental, mas também dos materiais. Todos nos sabemos que a madeira transmite um sentimento maior de conforto a nível térmico com um toque mais ameno e uma absorção e dissipação de energia calorífica que torna os espaços agradáveis. Por outro lado o

metal transmite sempre uma sensação de frio. A colocação destes materiais poderá criar sensações de frio ou calor muitas vezes apenas psicológicas enganando os nossos outros sentidos apenas com o seu toque ou observação revelar lembranças de frio e calor relativamente a estes materiais. Mas quem fala de madeira e metal fala de muitas outras matérias.

Devemos ir assim a procura do ambiente certo tanto a nível físico como psicológico.

Uma coisa que devemos ter em atenção é que os espaços não são vazios e há algo que os preenche. Como arquitectos projectamos um espaço e este será mobilado e muitas vezes estes objectos é que são as primeiras coisas a ser analisadas e apreciadas. Então devemos ter em atenção **As coisas que nos rodeiam**. São estes objectos que reflectem a personalidade de quem o decorou e muitas vezes contam até mesmo a sua histórias, com os vários pedaços de lembranças que decoram o espaço.

“Existe um efeito recíproco entre pessoas e as coisas.”

(Zumthor 2003, pág. 17)

Outras vezes estes objectos estão lá para nos impressionar e dar mais ênfase ao espaço. Este exercício de imaginar o que será exposto em um espaço ajuda-nos a ter uma melhor imagem do futuro ambiente criado nesse espaço.

A arquitectura é uma arte espacial, mas também é uma arte temporal. Ora, nós como pessoas e seres vivos somos actores dentro da arquitectura e movimentamo-nos dentro dela. E assim a experienciamos e vivemos. Uma arquitectura que se deve prender **Entre a serenidade e a sedução**. Como arquitectos é importante criar espaços onde deixamos vaguear com serenidade sem nenhum ponto que os obrigue a seguir. Por outro lado também criamos pontos de interesse que seduzem o utilizador. Mas esta sedução tem de ser algo natural e agradável e não algo que nos obrigue, que nos conduza, como um corredor da escola. O que leva o utilizador a um deambular pelo espaço, claro que há momentos em que se torna

necessário conduzir, como no exemplo da escola. Mas é muito mais agradável um espaço onde nos podemos apenas andar á vontade por simples impulsos da nossa mente.

Uma parte muito importante da arquitectura, da qual ela é criadora e a dualidade e **A tensão entre interior e exterior**. A arquitectura cria espaços, espaços estes que remetem para uma ideia de fora e dentro, dividindo estes dois mundos espaciais. Qual é a imagem que temos a ver do exterior para a fachada do nosso objecto? Qual as vistas que temos do exterior através do interior do nosso objecto? Estas são as questões que nos levam a questionar a arquitectura e a pensar. É também esta dualidade que divide o publico do privado e que nos protege do mundo exterior. E que comunica uma mensagem para quem passa através da sua fachada.

Grande, pequeno, comprido ou curto e todos os aspectos da escala são evidentemente modeladores da atmosfera ou do ambiente. Peter Zumthor descreve o tema da escala de uma forma mais poética, designando-a de **Degraus da intimidade**, pois é a partir da escala que nos criamos espaços diferentes na medida da sua grandiosidade ou privacidade. Provem daqui o termo muito generalizado de escala humana, o qual é muito estudado para o conforto do utilizador. Mas quando o utilizador anda de cadeira de rodas ou é parcialmente cego? Então temos que rever todos os nossos conhecimentos sobre a escala humana, pois por vezes cada humano é um humano. Por outro lado a escala desmesurada, ou demasiadamente grande também tem o seu lugar, como por exemplo uma catedral ou um palácio, onde é feita para impressionar o espectador. Até mesmo nas nossas simples habitações gostamos de ver aquelas portas altas e estreitas, as quais todos achamos muito elegantes. Ao invés da porta larga e baixa muito mais deselegante. Ou então a porta intimidadora de um forte, a qual é robusta e com um trinco enorme. Assim o tamanho, a dimensão e a massa dos objectos tem a sua importância na criação de um ambiente ao qual a nosso cérebro começa a criar uma imagem própria, uma atmosfera.

Por último e não menos importante, a luz, ou melhor **A luz sobre as coisas**. De facto sem a luz estaríamos na escuridão e sem a visão. A luz cria a profundidade, o brilho, o contraste, a cor e muitos outros aspectos provenientes da visão o qual criam só por si a imagem da arquitectura. Quando falamos de luz há dois tópicos onde esta pode cair, a luz natural e a luz

artificial. E todos os edifícios devem ser pensados a partir da luz natural, não só por razões ecológicas mas principalmente por razões de conforto e qualidade de vida.

“Estou muito contente, estou imensamente grato que isto exista. E o facto de o arquitecto poder dispor desta luz (luz natural), é mil vezes melhor que a luz artificial.”

(Zumthor 2003, pág. 63)

Esta luz natural proveniente de um gigante gasoso, uma estrela ao qual chamamos de Sol, tem algo de místico e espiritual. Sempre que vemos o sol nascer ou a deitar é algo memorável. E são estas variações ao longo do dia que fazem a luz natural tão agradável e dinâmica. Isto é o facto de ser uma luz que produz calor e por isso muito mais acolhedora que a luz artificial, fria e sem alma. Claro que a luz artificial tem o seu propósito e muitas vezes mais vantagens que a luz natural. Mas nunca será melhor que a luz natural a qual substitui.

Metodologia^{CAP III}



Fig. 7-10: Conceito projectual

Fonte: do autor, 2012

PERCURSO PROJECTUAL:

O trabalho de projecto tem como tema “Ambientes – renovar e integrar” e esta são as premissas do trabalho. Criar ambientes novos dentro deste espaço da cidade, agradáveis e inovadores. São os ambientes dos espaços que ficam gravados na nossa consciência muitas vezes de forma inconsciente. Pode ser o cheiro, o tacto, o som, ou simplesmente a imagem. São principalmente estes sentidos que gravam os espaços na nossa memória e que os torna memoráveis. Através do estudo de ambientes como tema, procura-se a razão destes locais se tornarem ambientes dignos de serem lembrados e como aplicar isso na intervenção. Criando espaços únicos, fluidos e com presença. Para ajudar neste tema foi desenvolvido o estudo adicional da história e topografia de Berna, para compreender o que faz dela única e património mundial de Berna. Compreendendo de onde veio Berna percebe-se melhor para onde ela deve ir. Não sendo isto suficiente o estudo da flora no capítulo da ecologia dá um entender de como deverá ser estruturada as infraestruturas para o espaço verde e que tipo de plantas devem ser usadas nesta zona de Berna, a fim de não criar problemas ecológicos.

Para completar o tema as palavras “renovar e integrar” foram adicionadas devido ao grande esforço utilizado neste tipo de processo urbanístico na integração da zona de intervenção com o resto de Berna, o qual não é um processo fácil, é de muito esforço e daí a entrada da palavra integrar no tema.

Quanto ao renovar poder-se-ia falar de todo o espaço de intervenção que precisa de uma ‘cara’ nova, pois este espaço é mesmo um local deixado de lado durante a expansão de Berna, por isso necessita de uma renovação em toda a sua extensão. Mas a principal renovação é do edifício de reabilitação, que invés da sua demolição, optou-se pela renovação como passo lógico de integração com o espaço histórico de Berna a fim de criar um nível intermedio entre histórico e novo. Criando uma passagem mais natural entre antigo e novo melhora-se a integração e a noção de ambiente torna-se mais natural e não forçada que iria criar uma barreira temporal demasiado forte.

Schindler^{CAP IV} Award



Fig. 11: Concurso Schindler Award

Fonte: Schindler Award 2012, 2012

SOBRE O PRÊMIO:

O Schindler Award é um concurso de arquitectura realizado anualmente desde 2003 e tem como alvo as comunidades académicas. O local de realização do concurso varia de ano para ano, acontecendo este ano na cidade de Berna.

O programa da Schindler Award é algo de mais prático. Em vez de se focar tanto nos temas milenares da arquitectura como material, forma e luz, tem uma preocupação mais focada na mobilidade, na deslocação dos habitantes de forma agradável e fácil pela cidade de forma a tirar o máximo de proveito da mesma.

Lançando o desafio de pensar na cidade com um lugar com vida e para ser vivido, concentrando o nosso pensamento nas necessidades das pessoas que eventualmente entram em contacto com as estruturas e espaços que projectamos.

O tema Access for All é assim natural para a Schindler pois está é uma empresa que se foca em soluções de mobilidade, entre as quais se destacam a sua grande projecção na área dos elevadores e escadas rolantes.

Access for All é assim um tema que vai de encontro com o tema proposto pela universidade que é Envelhecer no séc. XXI, este é um tema que fica claramente preenchido pela necessidade da mobilidade e como tal foi natural a fusão dos temas, ou melhor houve uma absorção do tema Envelhecer no séc. XXI pelo Access for All, pois este é muito mais abrangente.



Fig. 12: Quarteirões de Berna

Fonte: Schindler Award 2012, 2012

PROGRAMA:

Access for All, esta é a premissa do trabalho de projecto, a qual vê a intenção intensificada com a sua integração no Schindler Award 2012. Então o que é isto de mobilidade para todos, rapidamente pensamos nas pessoas com deficiência motora e os desafios acrescidos que estes indivíduos têm que ultrapassar todos os dias, em cidades quase sempre criadas a pensar em cidadãos “jovens e atléticos”. O que seria bom se a população fosse toda esse ideal de juventude reflectindo isso na cidade, mas a verdade é que as populações Europeias confrontam-se com uma população envelhecida. E como tal, para além dos deficientes motores, deficientes visuais existem também os idosos os quais requerem um pensamento mais aprofundado na sua mobilidade a fim de facilitar o seu dia-a-dia. E se achar que estes ainda são apenas alguns casos especiais lembre-se que até um “jovem atlético” pode durante alguns períodos ser um debilitado temporário, devido a um qualquer acidente ou doença e como tal também irá beneficiar dos arranjos urbanísticos e dos edificadados que os outros tipos de pessoas aqui referidas terão.

Não é novidade que as cidades modernas são locais frenéticos onde tudo se passa tão rápido e os seus locais de passagem para controlar estes movimentos e promover segurança codifica a forma de realizar. Esta com vários símbolos e cores os quais podem ser apreendidos com o nosso dia-a-dia ou com o código da estrada, mas estes mesmos símbolos, cores e barreiras acabam por se tornar em obstáculos, muita vezes confusos e complicados que acabam por se tornar demasiado difíceis para o cidadão simples ou debilitado e como tal acaba até mesmo por se tornar uma armadilha perigosa para o cidadão.

Como tal devemos ter atenção a este grupo especial de pessoas que contêm dificuldades na sua circulação pelo meio urbano cheio de obstáculos, entre eles podemos numerar:

- Pessoas com deficiência motora, que poderão mover-se em cadeira de rodas, motorizada ou não;
- Pessoas com deficiência visual, que poderão ter pouca visibilidade ou ser completamente cegos;
- Pessoas com deficiência auditiva, que poderão ter dificuldade a ouvir ou são surdos;

- Pessoas com deficiência mental, que poderão ter dificuldade na sua compreensão do espaço público;
- Pessoas com alguma idade, e como tal têm maior dificuldade na sua mobilidade.

De facto a idade pode ser um factor de mobilidade reduzida, pois com a nossa idade acrescida o factor “deficiência” pode aparecer de várias formas. Uma pessoa saudável na sua idade jovem e adulta poderá até ter dificuldades de visão, audição entre outras. Mas com a população idosa o caso de perda dos cinco sentidos ainda é mais aparente, para além de outras doenças que aparecem com a idade e afectam a vida quotidiana, como caminhar ou simplesmente perda de memória. Com uma população cada vez mais envelhecida acaba por ser para este grupo etário que mais nos temos de preocupar a quando de projectar as nossas propostas e como tal devemos ter em atenção este grupo silencioso mas numeroso.

No caso deste programa da Schindler em particular, o Schindler Award 2012, deram duas pessoas de referência, as quais são intervenientes no projecto. E como tal tem dificuldades de deslocação, dificuldades estas que devem ser respondidas na resolução do projecto.

Uma dessas pessoas é o Sr. Joe A. Manser, natural de Zurique, Suíça. Já aos dois anos o Sr. Manser ficou paralisado e assim confinado a uma cadeira de rodas.

Mais recentemente o Sr. Manser tirou o curso de Arquitectura e tornou-se o presidente do Swiss Center of Accessible Building for Disabled People em Zurique, do qual ele é co-fundador em 1981. O Sr. Manser também é membro da Assembleia de Zurique, onde actua como comissário pelo desenvolvimento urbano.

Assim o Sr. Manser é um entendido na realização de projectos que beneficiam a mobilidade para todos. E como tal será um membro da avaliação do Swindler Award 2012 devido a sua experiência e é um dos condicionantes na realização do projecto devido a sua deficiência motora.

A outra pessoa que impõe outras condicionantes ao projecto é o Sr. Stefan Zappa, natural de Zurique, Suíça. O qual devido a diabetes ficou cego do olho esquerdo e apenas ficou com 15% de visão do olho direito.

O Sr. Zappa tirou um curso de projectista obtendo o Mestrado na Universidade de Belas Artes de Zurique. Trabalhando como Designer de interiores até 1992, data do incidente que o tornou

quase cego. Continuou mais tarde a trabalhar para o Social Welfare Office da cidade de Zurique. Voltando mesmo á vida académica entre 1998 e 2002 tirando um curso em Gestão para NPO (Non Profit Organisations). Continuando ainda a sua vida académica agora como estudante de Filosofia na Universidade de Zurique.

Devido a sua grande experiencia o Sr. Zappa tal como o Sr. Manser serão não só júris como também um dos condicionantes a pensar na realização do projecto para o Schindler Award 2012.

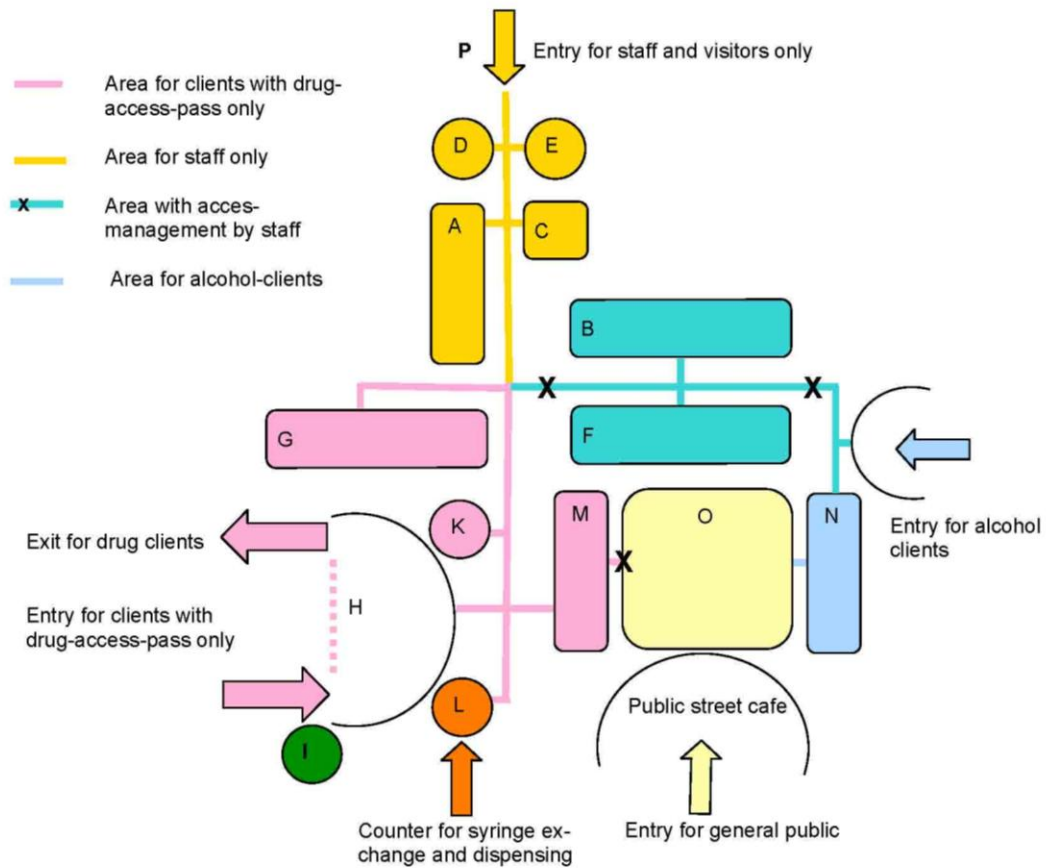
No caso do Sr. Zappa mais que providenciar zonas de acesso facilitado com rampas e elevadores, será mais um desafio de providenciar estratégias de orientação. Pois a mobilidade motora não é propriamente o maior problema para o Sr. Zappa mas o reconhecimento da sua envolvente. Deverão assim ser criadas estratégias que facilitem o reconhecimentos dos acessos.

O projecto será elaborado em vários níveis de detalhe os quais vão ser assimilados em 3 categorias. O processo de projecto divide-se assim em 3 processos, o Master Plan, o Urban Repair Concept e o Project Design.

No **Master Plan** será uma vista aérea sobre todo o perímetro da intervenção a escala 1:1000. Nesta planta será compreendida a informação sobre as linhas exteriores dos edifícios, a organização do espaço publico com a organização de todo o tráfico, desde automóvel até pedestre passando pelas bicicletas com diferenciação do material usado no piso.

A utilização de secções também é imprescindível para uma melhor compreensão da intenção do projectante. Para além disto deverá ser listado de forma esquemática a previsão de uso do local tanto de dia como de noite.

O **Urban Repair Concept** é uma planta da zona de intervenção de forma mais detalhada que o Master Plan. Este é uma planta mais completa representado toda a zona de intervenção ao nível do primeiro piso. Representado de forma um pouco esquemática a planta do 1º piso de todas as estruturas dentro do perímetro da intervenção.



- A Management area
- B Consulting area
- C Staff Area
- D ‚La Strada‘ - base
- E ‚Pinto‘ - base
- F Infrastructure for clients
- G Drugs-consumers area
- H Separate outdoor space
- I Securitas - base
- K Registration
- L Access
- M Daylounge for drugclients only
- N ‚Alkistübli‘
- O Restaurant area
- P Parking space for the ‚La Strada‘ bus

Fig. 13: Esquema dos espaços do Drogenlaufstelle

Fonte: Schindler Award 2012, 2012

Visto esta planta ser mais detalhada foi colocada nesta planta a informação da altura, número de pisos e usos de cada edifício para uma informação mais detalhada. A diferenciação do piso também é explicada nos seus diferentes materiais que dão forma aos diferentes espaços Para além disso foi colocada informação quanto á diferença de altimetria do terreno para uma informação mais precisa da composição do terreno.

Para não subcarregar esta planta, a informação sobre o percurso que o Sr. Manser¹ percorre desde Altenberg até Alpeneg fica em uma planta á parte, também para explicar melhor as melhorias na acessibilidade criada na intervenção.

Por fim o **Project Design** é o conjunto das várias plantas pormenorizadas referentes a cada edifício. Principalmente o Drogenaufstelle² por se tratar do edifício principal a ser tratado. Nestas plantas temos os vários espaços representados dentro de uma escala menor, ou seja, mais pormenorizada demonstrado como esses mesmos espaços são tratados até ao nível de acabamentos em cortes construtivos e tipo de mobiliado. Demonstrando tipo de funcionamento e como ele se desenrola dentro das plantas.

Para a resolução do Drogenaufstelle foi mesmo providenciado um esquema do seu funcionamento com as respetivas áreas que estes espaços ocupam, como pode ser visto na fig. 13 Sendo este edifício o único com um programa mais rígido a seguir. Não sendo isto negativo pois trata-se também de um tipo de edifício com características únicas, o que sem estas informações impositivas seria de certa forma mais difícil a sua compreensão da sua composição.

A este nível temos assim tratado toda a zona da intervenção que fica a sul do viaduto ferroviário.

O programa é assim bastante flexível devido ao seu carácter académico a fim de deixar criar coisas mais ousadas, as quais provavelmente serão feitos neste local em Berna.

¹ Um dos júris do Schindler Award 2012 que se desloca de cadeira de rodas.

² Edifício de reabilitação para toxicod dependentes e alcoólicos proposto

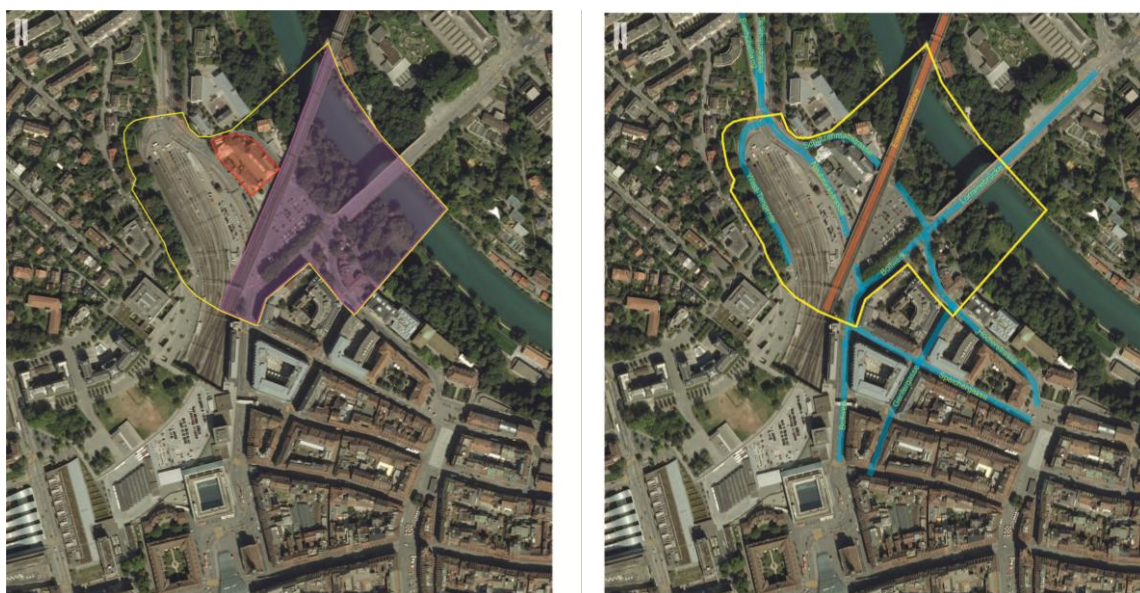


Fig. 14-15: Perímetro da intervenção;
Principais vias

Fonte: Schindler Award 2012, 2012

PERÍMETRO DO CONCURSO:

O local da realização da intervenção é chamado de Schutzenmatt (fig.14) e fica na zona nordeste de Berna. Se fossemos a dizer qual o local deixado mais de lado e marginalizado de Berna diríamos que era o Schutzenmatt. E é por esta razão que se torna o local da competição da Schindler Award, que pretende arranjar uma solução para esta zona quase abandonada. Hoje esta zona é ocupada na sua grande maioria por estradas e estacionamento. O que cria grande contraste com a zona vizinha de Berna a qual é património mundial pela UNESCO.

Para uma melhor inserção deste espaço com o resto de Berna também é permitido projectar no espaço de Neustadt que fica na zona sul do perímetro de intervenção.

Este foi um local que teve vários usos ao longo da história, muitos deles de carácter temporário e outros mesmo de carácter duvidoso, servindo como estacionamento, parque de autocarros turísticos, feira de mercado, feira de divertimentos de forma constante. Este também é palco de manifestações entre activistas autónomos e policiais que criam tenções políticas para o qual o Kulturzentrum Reitschule e puxado muitas vezes.

O que era antes uma zona agradável é verde com vista para o rio Aare é hoje cortada do resto da cidade por uma grande via automóvel, um estacionamento automóvel, um estacionamento de locomotivas para este e para finalizar foi cortado este espaço ao meio pelo viaduto ferroviário de 1942. Tornando esta zona em nada mais que espaços restantes.

Os grandes desafios propostos pelo programa serão a renovação urbana em geral o qual não será fácil devido as grandes deficiências que a zona de Schutzenmatt apresenta. O principal problema a ser resolvido neste espaço é renovar a imagem deste local a nível urbano e retirar aquela imagem que Schutzenmatt é espaço restante da cidade de Berna, mas sim parte integrante e complementar da cidade de Berna como um conjunto. Tornando estes dois espaços tão diferentes em um espaço único e consolidado.

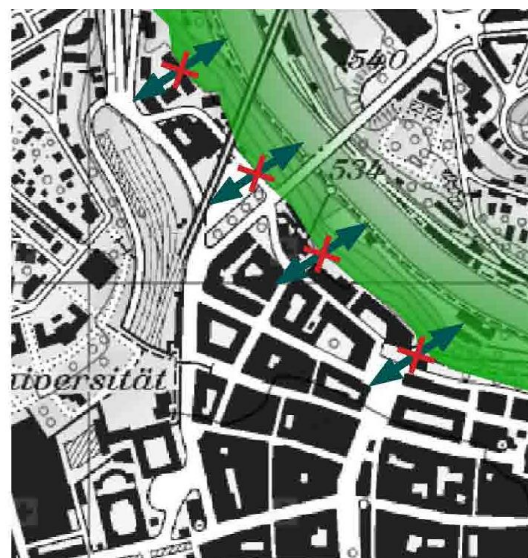
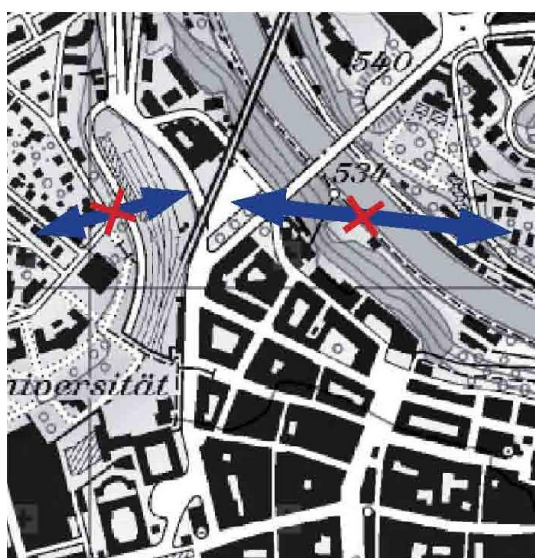


Fig. 16-17: Ligações obstruídas entre quarteirões; Ligação ao rio Aare

Fonte: Schindler Award 2012, 2012

Outra questão importante é a iteração da cidade de Berna com o seu rio Aare, que devido as suas características topografias é de difícil acesso, criando caminhos e mecanismos que promovam a ida da cota alta de Berna até a cota baixa do rio Aare. Também as margens do rio devem ser arranjadas para acolher esta ligação.

Para além de ligar a cidade as margens do seu rio também é pedido que se estudem formas de ligar a outra margem. Muito importante também é a ligação da zona de intervenção com a zona residencial Alpenegg situada mais a este.

No Schutzenmatt encontra-se o Reitschule que faz parte das varias instituições culturais de Berna, mas devido a sua localização fica bastante separado das outras restantes com o acrescento do viaduto ferroviário a criar ainda mais uma barreira.

Devendo-se criar assim mecanismos que ligam todas estas zonas separadas tanto por elementos naturais como artificiais.

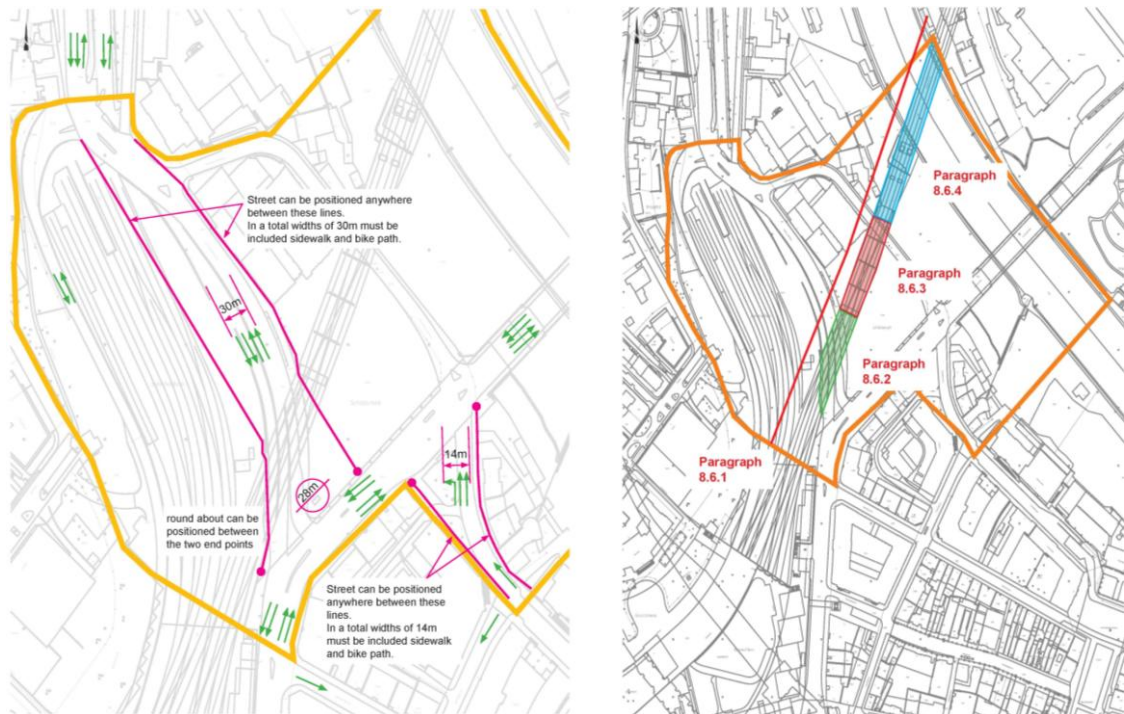


Fig. 18-19: Restrição das vias; Restrição dos pilares do viaduto ferroviário

Fonte: Schindler Award 2012, 2012

RESTRIÇÕES:

Quanto as restrições do programa, a algumas que são óbvias, como é o caso do perímetro do master plan, que circunda mais ou menos toda a área do Schutzenmatt. De toda a forma não devemos ver isto como um ponto limitador, pois apesar de ficar limitado fe intervenção directa, uma intervenção deste caracter e dimensão claramente vai influenciar as zonas vizinhas pelo menos de uma forma indirecta. Por isso quando se projecta para uma zona urbana com uma envolvente tão rica a nível de património, a exigência, o nível de rigor e o empenho exercido sobre o projectista sobe consideravelmente.

Tratando-se de uma competição académica o código de construção, ou seja, os estilos de construção são totalmente da competência do participante, devendo haver um balanço entre inovação, integração e densidade.

Existem dentro do perímetro de projecção edifícios históricos como os restos da histórica muralha da cidade Langmur a qual inclui a torre de defesa Bluttturm, os edifícios do Reitschule e o Schutzenmattstrasse 12. Estes edifícios também podem ser alvos de projecção pelo participante com a exceção do Reitschule ao qual apenas melhoramentos a sua acessibilidade são permitidos.

Quanto as infraestruturas ferroviárias e rodoviárias temos desde logos os viadutos os quais são considerados construções históricas e de grande interesse para o funcionamento da grelha de transportes de Berna. Como tal estes dois viadutos não podem sofrer alterações a sua função, geometria e a sua estrutura primária.

Na reformulação da grelha rodoviária desta zona podemos instiguir a estrada que passa entre o Reitschule e o rio Aare. Para compensar devemos criar uma estrada com um perfil maior, com um máximo de 30mt. Esta será posiciona no espaço entre o Reitschule e o antigo estacionamento de locomotivas, como pode ser observado na fig. 18.

Quanto ao viaduto ferroviário como observado na fig. 19 não se poderá alterar a estrutura a vermelho nem a azul, com a exceção que na parte vermelha pode-se construir debaixo do viaduto desde que não comprometa a estrutura. Quanto a zona verde já se pode mexer nos pilar estruturais para a concretização de uma nova estrada.

A zona do vale do rio Aare são zonas abrangidas pela área de conservação do rio Aare que visa a proteção deste corredor verde ao longo do rio como proteção da sua beleza natural e biosfera. Também serve para regular a construção e impedir conflitos entre as funções do vale e as zonas de recreação da cidade de Berna. Mas no caso deste concurso tudo isto não será aplicado pedindo-se apenas aos participantes que tenham mais sensibilidade quando projetarem para esta área, procurando um balanço correto entre construído e natureza.

Assim todas as zonas de floresta e bosque na Suíça são protegidas. Quando é retirada esta proteção a uma área natural, outra área de tamanho idêntico deve ser reflorestada de forma a manter o balanço de área florestal. Assim também no concurso se deve proceder, quando uma área de floresta outra deve ser reflorestada para a compensar.

Por fim como mencionado anteriormente o perímetro de Schutzenmatt fica junto a uma área protegida pela UNESCO como património mundial. Como tal novos edifícios junto ou dentro desta zona devem ter um cuidado especial.

Bern^{CAP V}

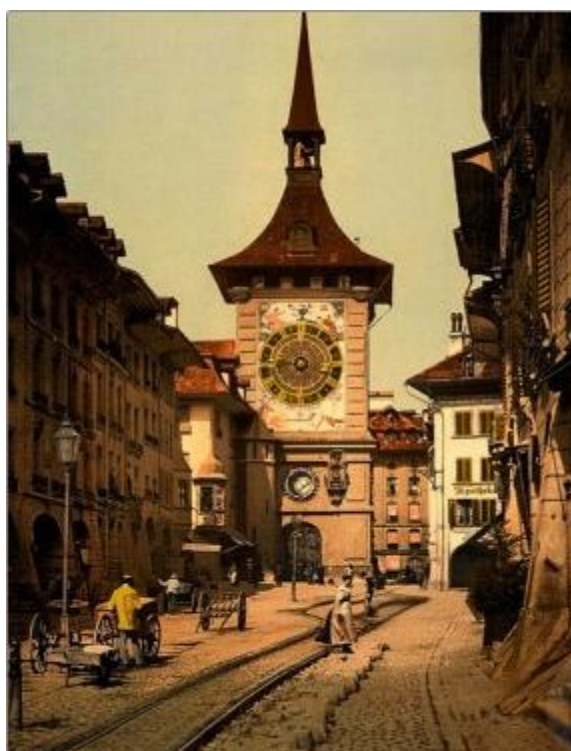


Fig. 20: Postal de Berna

Fonte: [berne_suica_cartao_postal], 1905

HISTÓRIA:

Berna – Este é o local escolhido para a realização do nosso projecto, longe do nosso país, e como tal uma realidade muito diferente a que estamos habituados. Só por esta vertente o projecto por si só é já um desafio. Berna em questões mais gerais é um cantão da Suíça no qual reside a sua capital, a sua língua é o alemão e encontra abrangida pelo UNESCO na categoria de Património Cultural Mundial graças a sua “Cidade Antiga” de características medievais bem preservadas ao longo dos séculos.

A cidade Berna tem a sua evolução em uma espécie de península criada pelo rio Aare, proporcionando como deverá ter sido a sua intenção inicial de fundação, uma posição favorável defensivamente. A cidade encontra-se assim numa posição de península montanhosa devido as características do rio situado num vale profundo.

Em termos mais recentes graças as várias pontes esta cidade contém área urbana para além do perímetro desta península. Vendo a sua expansão para a outra margem por volta do séc. XIX.

A sua paisagem envolvente é de uma característica mais agrícola, onde vemos bem visível o reticulado das várias parcelas agrícolas que dão forma a uma composição de quadriculados que ocupa a maior extensão de território em volta da cidade de Berna. A vegetação de carácter mais selvagem tem a sua aparência em formas de manchas de maior e menor intensidade, que aparecem de forma mais ou menos aleatória em redor da cidade de Berna e nas margens do rio Aare que contorna a península da cidade. Esta ocupa em segundo lugar a quantidade de espaço envolvente a cidade, atrás apenas do espaço agrícola. Por fim podemos observar que o espaço urbano aparece como o terceiro conteúdo a ocupar mais espaço na envolvente a qual encontrasse em alguns aglomerados e no percorrer das redes viárias mais importantes.

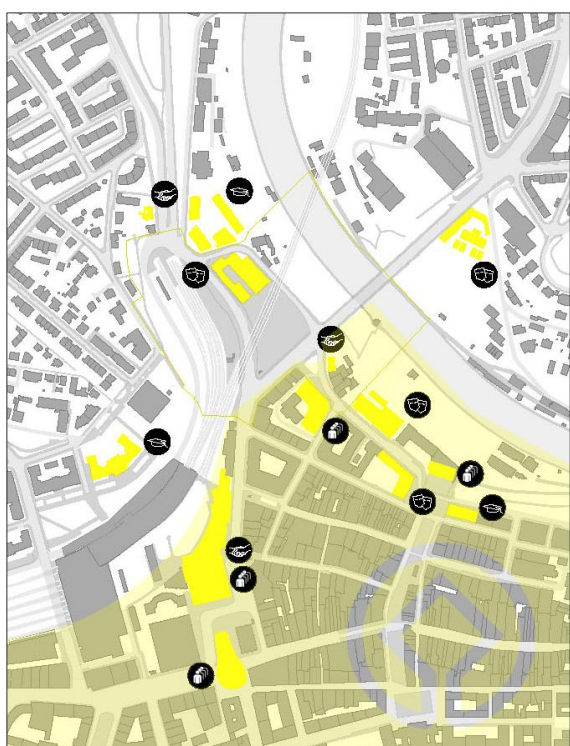


Fig. 21 - 22: Patrimônio mundial da UNESCO; Perímetro de intervenção

Fonte: do autor, 2012

GEOGRAFIA E SOCIOLOGIA:

Zona de Intervenção -A área a intervir fica na sombra de Berna, já na extremidade do perímetro definido pela UNESCO, numa zona deixada um pouco de lado, utilizada quase exclusivamente de passagem e estacionamento para a cidade e para uma das estações de comboios mais movimentadas da Suíça. Como resultado temos um lugar não pensado, que aparece como a resultante das vias que ali passam.

Assim o lugar a intervir resume-se basicamente a um parque bastante comprido a norte, uma paragem e lavagem de comboios com algum estacionamento automóvel, o Reitschule e o parque automóvel a sua frente, a zona de reabilitação e finalmente o espaço verde da margem do rio Aare. No qual a transição entre estes vários espaços temos várias altitudes de dimensões variáveis que dão características de montanha ao local, com os seus vários patamares e declives entre eles.

O parque a norte, aparece mais como uma zona de passagem que de estar ou passeio. Isto deve-se muito a sua forma estrita e comprida e o grande declive que este contém, esta também terá sido a razão por que este local se manteve como espaço verde e não edificado. Servindo de talude entre as vias superiores e inferiores.

A zona de paragem e lavagem das locomotivas e carruagens aparece-nos como uma zona de possível intervenção pois este equipamento de suporte aos comboios não é mais necessário devido a evolução da indústria ferroviária e desta zona em particular. Como tal e mais uma “ferida” nesta zona esquecida de Berna que poderá ser reabilitada é dada uma nova vida. A este conjunto adiciona-se um estacionamento junto a este equipamento ferroviário que também tem alguma dimensão.

Depois temos a zona mais central do nosso projecto, onde se situa o Reitschule e um grande estacionamento automóvel a sua frente. Este local acaba por ser um descampado resultado das intersecções das várias vias que o circundam e como tal como um espaço não pensado serve apenas para estacionamento para a cidade e terminal de comboio e de zona de marginalização e grafites. Como se isto não basta-se ainda passa um viaduto ferroviário por cima do estacionamento tornando este espaço ainda mais caótico. Assim neste local temos dois elementos bastante demarcantes da paisagem os quais não podem ser removido, pois contem

valor histórico ou um interesse sócio económico elevado. O Reitschule que é um edifício de grande presença e de valor histórico acrescido, que serve como zona de estar e para alguns pequenos eventos devido a sua dimensão. O segundo é o viaduto da linha ferroviária que passa a frente do Reitschule, que apesar de estar a uma cota mais elevada os seus pilares de sustentação e o seu próprio tabuleiro criam uma grande barreira visual e o comboio ao passar tão perto da zona de intervenção criara um ruído desagradável e alto. Só por estes dois problemas podemos prever o porque desta zona ser alvo de marginalização, abandono enfim um resíduo urbano.

Outro ponto importante de análise é a zona onde os drogados e alcoólicos fazem a sua reabilitação, pois este é alvo de intervenção ao se encontrar dentro da zona de intervenção. O edifício em questão encontra-se dentro da zona abrangida pela UNESCO, o que leva a uma actuação mais cuidadosa sobre o mesmo.

O local é um conjunto de habitações de diferentes características e épocas, as quais devido as características de fachada e de cêrceas chocam um pouco com o edifícios envolventes. Em compensação como local de reabilitação sugere ser um bom local para tal. Com espaços verdes e mais sossegados nas traseiras que fazem parte do corredor verde que segue o rio e com uma parte da antiga muralha e uma torre junto ao rio que fazem parte desta herança do local. Na frente já nos deparamos com uma vida social mais movimentada de carácter urbano onde a sociedade de Berna tem lugar. Estabelecer um bom local para a transição destas pessoas dependentes dos seus vícios em pessoas autónomas e funcionais na sociedade. Passando de uma zona calma com vestígios de historia e sociedade até um lugar onde essa historia e sociedade acontece e tem lugar.

Ao continuar esta rua junto a zona de reabilitação presente, a rua mais junto ao rio, encontrará uma zona muito favorecida de espaços culturais os quais florescem nesta parte da cidade e como tal esta rua promove a passagem de turistas que visitam este lugar. Podemos encontrar nesta rua desde Teatros, Cinemas até Museus.

Em suma os espaços de intervenção são espaços criados do acaso e das necessidades das vias de comunicação automóvel e ferroviária e como tal são lugares mal pensados e organizados que vivem na sombra da grandiosidade e luz de Berna. São assim lugares esquecidos pela população de Berna como espaço restante de outras intervenções. Apesar da sua proximidade ao centro de Berna ou a um dos principais terminais ferroviários de Berna este espaço não têm qualquer vida exceptuando na hora de estacionar ou o Reitschule.

Estes espaços devido a sua localização e dimensões merecem muito mais do que aquilo que tem actualmente e é o nosso trabalho como arquitectos encontrar essa pequena acendalha que ainda arde nesse local e torná-la em uma grande chama que iluminará Berna em conjunto com o resto da cidade.

Intervenção ^{CAP VI}

PROJECTOS DE REFÊRNIA:



Fig. 23 - 26: High Line: corredor verde

Fonte: Iwan Baan, 2011

Nome do Projecto: High Line, Section 1

Data de realização: 2004- 2009

Local: Manhattan, Nova Iorque, EUA

Autor: Arq. James Corner Field, Arq. Diller Scofidio + Renfro e Arq. Paisagista Piet Oudolf

HIGH LINE:

O High Line é um parque público construído sobre uma antiga linha ferroviária de na zona oeste de Manhattan. Esta pertence assim a cidade de Nova Iorque mas é mantida por uma sociedade privada designada por “Friends of the High Line” (Amigos da High Line). A parte interessante deste parque é a sua localização e a sua adaptação ao local que quase parece natural, quase como o transformar de uma ruína mas dentro dos moldes racionais de um ser humano para assim o servir e não se tornar apenas mais uma ruína. Ora este parque aparece assim elevado quanto a sua cota pois é reproduzido na antiga linha de comboio da zona oeste de Manhattan a qual é um viaduto ferroviário que se encontra elevado relativamente as estradas de Nova Iorque. Transformando uma construção histórica de Nova Iorque a qual já se encontrava condenada a demolição em um local verde, com vida e sobretudo agradável a todos os níveis dos sentidos do ser humano.

Este exemplo de boa arquitectura é bastante influenciador na construção da 3ª ponte ou viaduto. Apesar de que neste caso e uma reconstrução e revitalização de um antigo troço que estava condenado a demolição, a conceptualização da 3º viaduto segue muitas das permissas da High Line como é a passagem prioritária de peos por um espaço de parque mas que também conduz rapidamente o utilizador entre os seus vários destinos evitando as zonas mais caóticas passando simplesmente por cima delas. Criando uma passagem assim relaxante agradável e rápida entre vários pontos da cidade, tanto no caso da High Line como do 3º viaduto. Em suma na intenção ambos estes projetos têm ambições complementares apesar que o 3º viaduto prioriza um pouco mais a mobilidade com mais espaços de passagem e menos de descanso. E diferencia-se também pelas suas cotas muito desiguais o que torna o 3º viaduto um conjunto e varias rampas suaves a fim de vencer estas cotas tão desiguais.



Fig. 27 - 30: Edifício de carácter urbano

Fonte: Miguel de Guzmán, 2009

Nome do Projecto: Social Services Center in Móstoles

Data de realização: 2009

Local: Móstoles, Espanha

Autor: Dosmasuno Arquitectos

CENTRO DE SERVIÇOS SOCIAL:

O edifício do Centro de Serviços Social de Móstoles é um edifício que respeita estritamente os regulamentos urbanos em termos de alinhamentos e dimensões volumétricas e, ao mesmo tempo, ordena os diferentes componentes do programa funcional, a fim de otimizar as circulações internas. Isto consegue gerar um volume compacto, permitindo uma manutenção fácil e barata.

Estas foram as premissas também usadas na criação dos edifícios do novo centro de comércio e lazer no centro do projecto. O edifício projectado também vai de uma forma muito rectilínea e de formas geométricas muito simples criar uma nova frente urbana a qual faltava nesta zona de Berna.

Este edifício consiste em elementos muito simples entre eles o aliviar o volume através da extração de massa, gerando abertos, espaços exteriores ligadas aos andares diferentes. Estes espaços são totalmente acessíveis e pode funcionar como áreas públicas ou restritas, como salas de espera externas ou áreas de repouso para os trabalhadores.

Depois poderá se ver a inserção de um volume singular que hospeda o acesso principal a sala polivalente. Ambos foram entendidos como parte de um espaço contínuo ainda divisível, o que permitiu o salão multiuso, que provavelmente apresentam uma baixa taxa de utilização a ser mesclado com o foyer de acesso principal, lançando um poderoso, dentro de luz colorida. Este é o cerne do projeto, bem como a sua imagem.

Sendo o edifício revestido numa pele fina, regular, gerando um filtro térmico e visual, o que esconde o edifício a partir do exterior, permitindo vistas contínuos a partir do interior. A sua pele é de um carácter especial, pois esta muda conforme o local de onde esta a ser observado. Já do seu interior as vistas também são mais direccionadas mas como tem grandes paredes de vidro esta estrutura também aparece como protecção da primeira pele. Quanto a relação do edifício com a sua envolvente próximos e distantes baseia-se no respeito ao meio ambiente.

Em suma é um edifício que joga com volumes tanto no seu negativo como no positivo e com a entrada de luz natural tanto pela cobertura como nas suas paredes laterais.



Fig. 31 - 34: Elbphilharmonie

Fonte: Herzog & deMeuron, 2008

Nome do Projecto: Elbphilharmonie

Data de realização: 2008

Local: Hamburgo, Alemanha

Autor: Herzog & De Meuron Architekten

ELBPHILHARMONIE:

O Elbphilharmonie situado no Kaispeicher em um marco dessa zona, o qual passa mesmo assim despercebido. Com a sua reformolação pretende tornar-se um ponto de referência em Hamburgo.

O Kaispeicher, desenhado por Werner Kallmorgen e construído entre 1963 e 1966, foi originalmente usado como um armazém para grãos de cacau até perto do final do século passado.

Com a sua remodelação o Kaispeicher tem como premissas tornar-se o novo ponto de encontro a nível social, cultural e mesmo do dia-a-dia de Hamburgo. Com a sua reconstrução com fachadas de materiais variados e diferentes reentrâncias, e mesmo a sua dimensão é claramente uma construção que demarca um ponto de referência para Hamburgo.

Também o edifício de reabilitação na sua renovação pretende demarcar a zona e dar nova vida ao antigo, com um jogo entre várias matérias que demarcam épocas da obra.

O contraste da fachada de tijolo do histórico Kaispeicher com o novo edifício acima que tem uma estrutura em vidro, que consiste, em parte, de painéis curvos, algumas delas cortadas. A fachada de vidro transforma o novo edifício em um cristal, cuja textura iridescente gigantesco mudanças na aparência que ele pegue os reflexos do céu, da água e da cidade.

A entrada principal é realizada através de escadas rolantes alongadas ligeiramente, uma vez que conduz à parte superior da Kaispeicher, de modo que não pode ser visto na sua totalidade a partir de uma extremidade para a outra. A escada rolante oferece aos seus usuários uma experiência espacial através do Kaispeicher inteiro, passando uma grande janela panorâmica. Ao chegar ao topo do Kaispeicher, os visitantes encontram um espaço único aberto, um novo Plaza público acima da cidade. Sentado em cima do Kaispeicher e sob o edifício novo, é como um conjunto gigantesco entre o velho e o novo. Isto, também, é um novo espaço público que oferece uma vista panorâmica única.

A Elbphilharmonie vai se tornar um marco visível de longe, dando um sotaque totalmente novo para a cidade horizontal concebido Hamburgo, como uma expressão de chegar a um novo território, na área do porto ao longo das margens do Rio Elba.

PROPOSTA:



Fig. 35: Zonas da proposta

Fonte: do autor, 2012

TERRITÓRIO:

O território da intervenção já foi explicado no capítulo do Schindler Award 2012 e a geografia e até mesmo topografia já foi explicada no capítulo de Berna. Então será explicado neste sub-capítulo território a divisão projectual do território para uma melhor percepção da intervenção.

Depois de um estudo do território a pequena e grande escala, chegou-se a uma divisão tipológica do espaço de intervenção quase natural. Como pode ser observado na fig. 35.

Assim temos as manchas de floresta e vegetação quase intactas nas zonas de grande declive como as margens do rio Aare e mais a oeste em uma zona de parque que separa a zona residencial alta de Alpenegg³ da área de intervenção.

O espaço destinado para o edifício de reabilitação é o mesmo a fim de causar menos confusão aos utentes do mesmo. Também é deixado neste espaço pela sua aproximação tanto ao centro da cidade como das margens do rio Aare. Estimulando assim a integração com a sociedade enquanto proporciona espaços de refugio e de calma com vista para o rio e sua vegetação.

O espaço central, mais caótico, onde se situa o Reitschule, o viaduto ferroviário e o estacionamento automóvel, tendo em conta a sua complexidade dará lugar a praças e largos como a respectivos espaços de passagem pedonal e a um edifício de carácter comercial que fará frente com os edifícios existentes do lado do centro de cidade de Berna e que fazem parte do património mundial da UNESCO.

Por cima do espaço onde se encontrava o estacionamento de locomotivas será feito um espaço de residências multifamiliares que farão a ligação entre a zona de vivendas de Alpenegg e a zona central da intervenção.

Por fim e não menos importante e apesar de não ser um zona da intervenção mas sim uma construção de passagem, a 3ª ponte que liga desde da zona de Alpenegg até ao rio Aare.

O território da intervenção distingue-se por ser um espaço de cotas variadas que descem desde de Alpenegg até ao rio Aare e por ser um local socialmente marginalizado.

³ zona residencial a nordeste da proposta

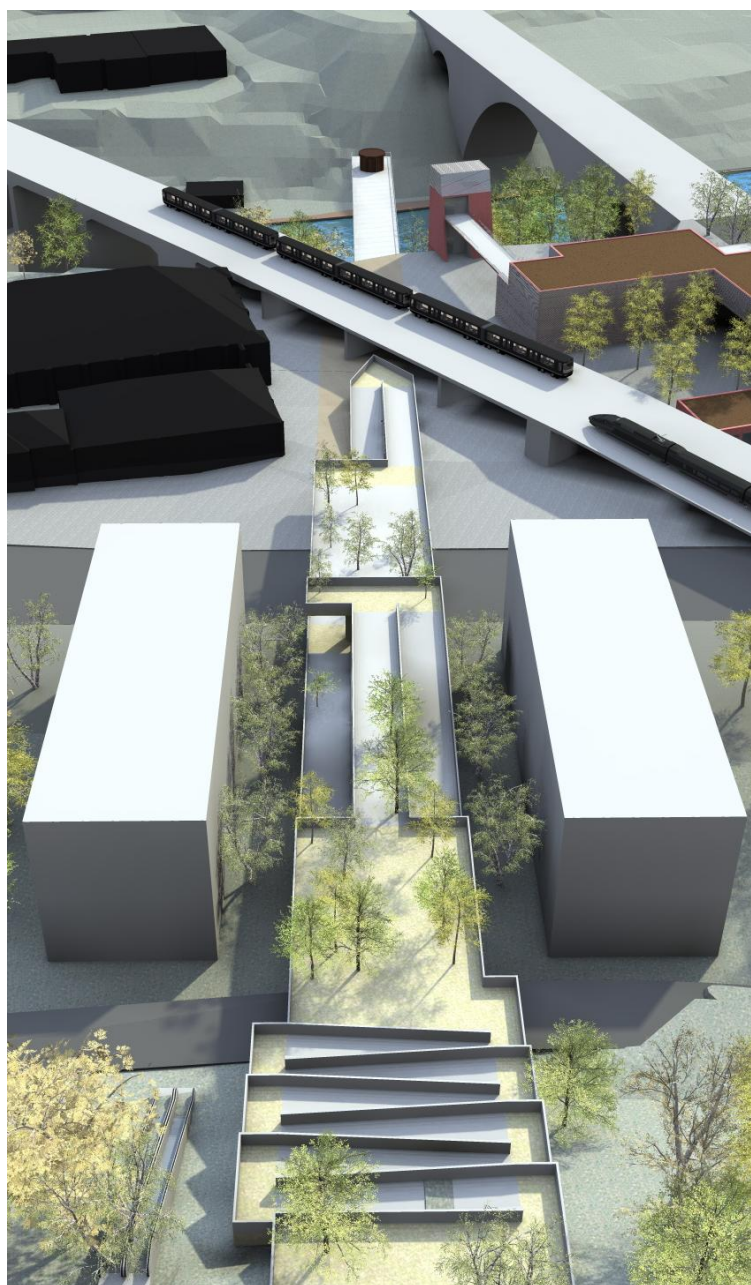


Fig. 36: 3ª ponte

Fonte: do autor, 2012

3 PONTES:

Pontes ou viadutos e algo que é parte integral desta paisagem peculiar, sendo o espaço de intervenção um canto da cidade de Berna. Como um canto encontra-se junto ao rio que contem margens muito íngremes e a própria cota não estabiliza em muitas zonas. Como tal temos uma zona que acaba por ser resolvida pela introdução de construções que interligam dois pontos a mesma cota, pontes. Isto é uma solução básica mas que acaba por criar linhas que atravessam o céu e que a sobrevoam a vários metros do chão.

Assim ao contrário de ver este lugar de forma negativa, devera-se ver pelo lado positivo e criar uma situação não tao ideal e encara-la como a identidade do lugar. Pegando nessa identidade e observar os seus lados positivos. Assim nasce uma terceira ponte (viaduto), que nasce de um misto de necessidade e de integração com a identidade deste local.

Colocando neste local 3 viadutos e cada um com a sua diferença. Temos um viaduto mais evidente que é o dos caminhos ferroviários, um segundo que acaba por ser bastante usado pelos habitantes de Berna pois liga as duas margens e deixa a passagem a viaturas e peões. Por fim a nova ponte exclusivamente pedonal que liga desde da cota mais alta e residencial de Berna até a cota mais baixa junto ao rio Aare, tendo na sua extensão várias saídas para as várias cotas intermedias. Criando assim uma passagem rápida para quem esteja com pressa, mas por outro lado cria um parque flutuante que em um traço atravessa toda a cidade. Proporcionando um espaço de lazer e de passeio enquanto se desce da habitação em passo relaxado sem se preocupar com passagem de automóveis ou outros veículos chegando desta maneira até as margens do rio em conforto e segurança.

A ideia deste viaduto pedonal é assim proporcionar a esta parte da cidade um parque e uma passagem segura entre as várias cotas características desta parte de Berna. Assemelhando-se com o viaduto High Line de Nova Iorque, com a diferença que este tem partes do seu tabuleiro com inclinações, as quais não passam dos 7% de inclinação.

Esta terceira ponte liga assim de forma eficiente a cota alta até a baixa. Devido ao declive bastante acentuado da zona de vale junto ao rio Aare a descida e complementada por um par de elevadores. Conferindo conforto, lazer e rapidez ao transeunte.

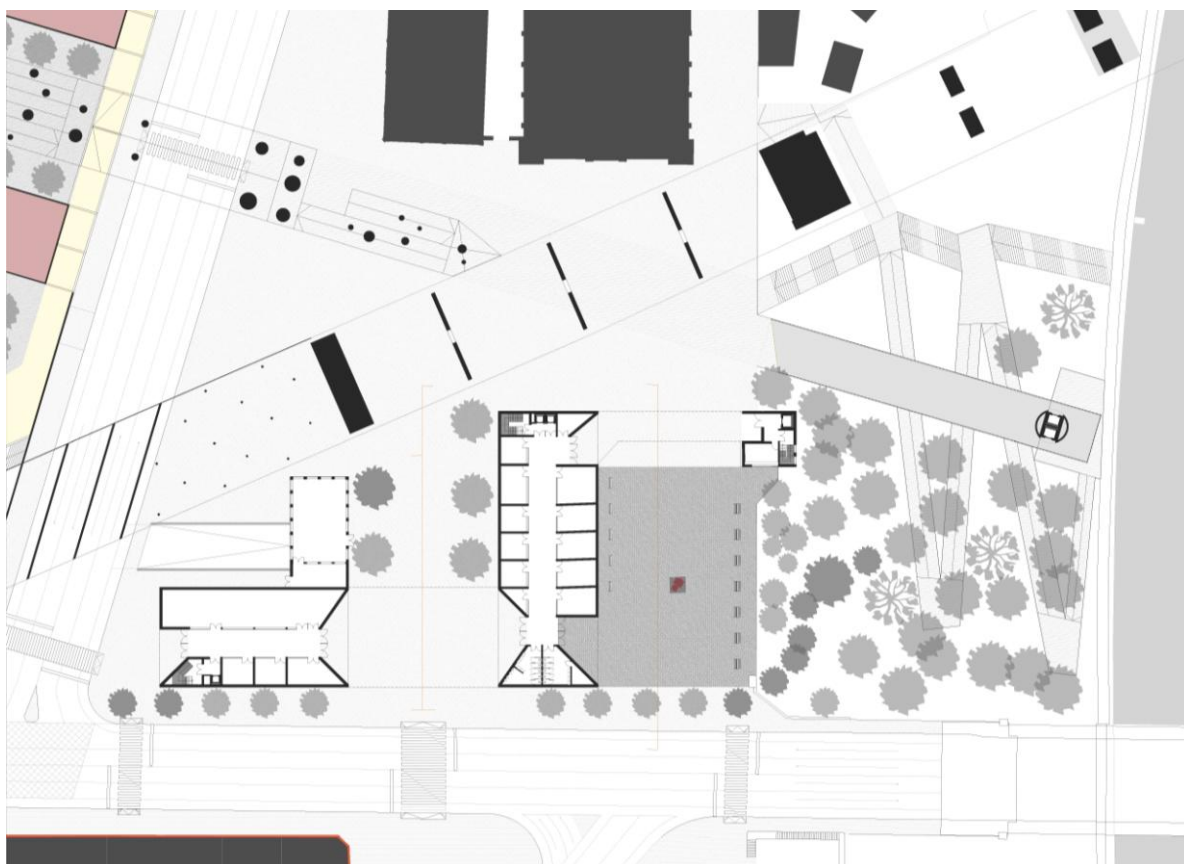


Fig. 37: Edifício de comércio

Fonte: do autor, 2012

COMÉRCIO:

A zona comercial ou a zona central do Schutzenmatt e por consequente zona central do perímetro de intervenção é um espaço de acolhimento e passagem social. Funciona como ponto de chegada e de estadia de vários pontos da cidade e como tal é resolvido em largos e praças. Este espaço central alberga duas construções novas significativas. Uma delas é a 3ª ponte anteriormente mencionada, que tem a função de canalizador e indicador de percursos para os transeuntes. Para esta indicação o material do piso é alterado para indicar as passagens para as pessoas. Sendo assim a 3ª ponte uma infraestrutura de apoio a esta zona central.

A outra construção é um edifício de comércio que faz frente com os edifícios antigos da zona de Berna⁴, este edifício vai assim equilibrar a secção da rua ao fazer frente a estes edifícios. Por outro lado devido a sua forma e reentrâncias vai permitir uma permeabilidade as vias pedonais que atravessam por ele. Estas entradas para o espaço central através de tuneis criados pelo edifício permitem quase como uma meta para os turistas de Berna que quando chegam a este espaço podem finalmente relaxar ou comer qualquer coisa neste complexo comercial. A forma deste edifício vai assim criar espaços como praças que incitavam a paragem e descanso e em outros casos cria espaços que incentivam a uma maior fluidez do trânsito pedonal afim de criar espaços dinâmicos para a passagem de habitantes e turistas de Berna e locais de descanso e interação social.

O complexo comercial em si, é um edifício de 3pisos, com a forma de um ‘L’ na sua parte principal, sendo depois complementado com um edifício menor e uma torre junto ao declive do vale do rio Aare.

O edifício principal é um tipo centro comercial em galeria, funcionado com um grande corredor central que conduz as pessoas em um espaço abrigado entre as várias lojas que decorrem no primeiro e segundo piso, sendo o ultimo reservado para lojas de restauração. Também no primeiro piso é deixado um espaço reservado para um minimercado com vista a criar um lugar de suprimento de bens para a população próxima e para as novas residências multifamiliares criadas dentro do espaço de intervenção.

⁴ Zona de Neustadt parte do património mundial da UNESCO

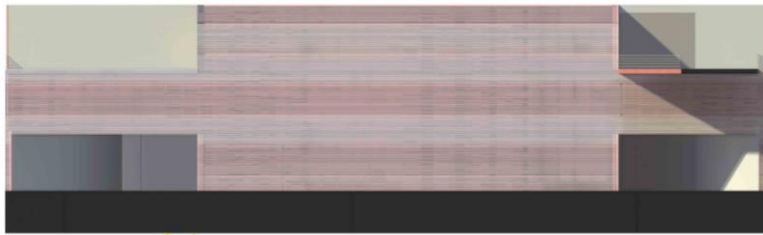
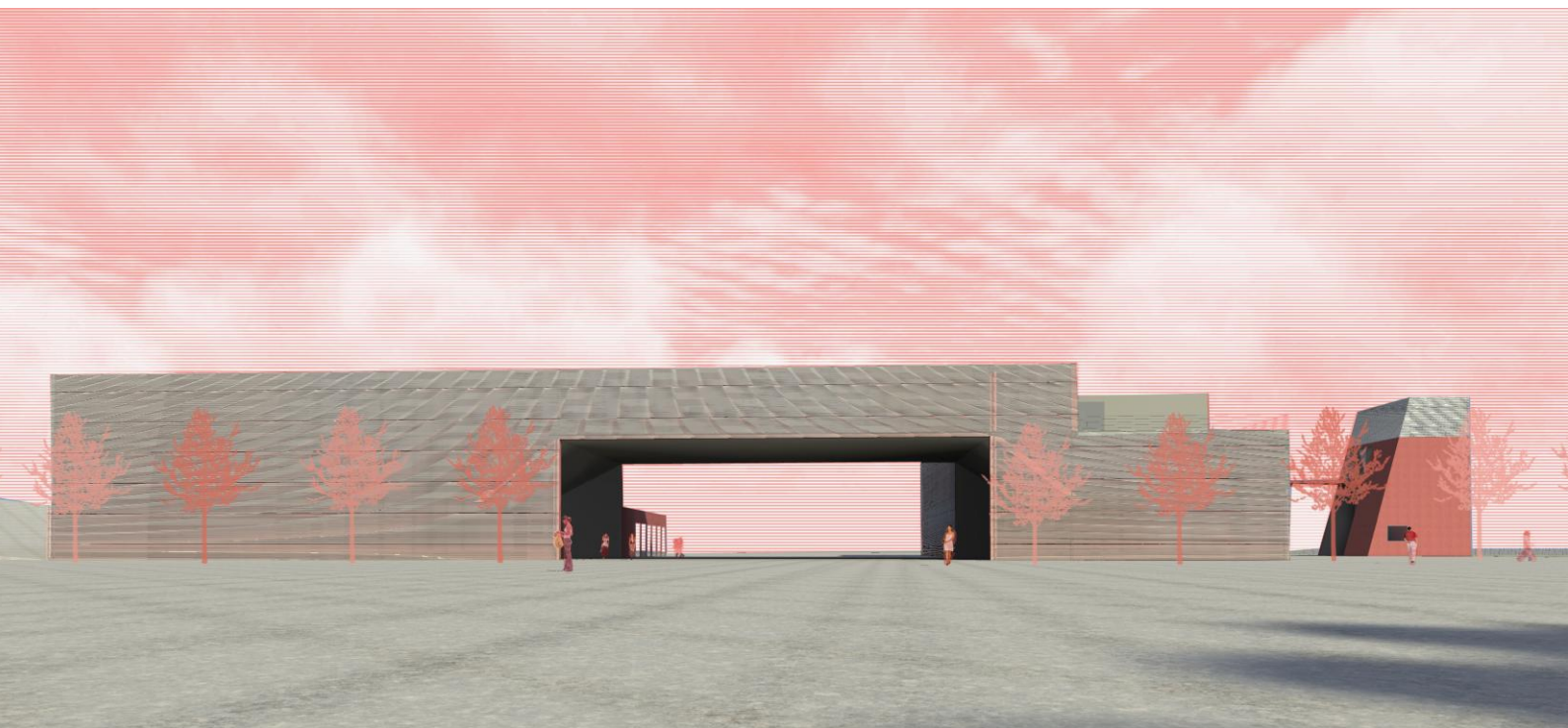


Fig. 38 - 41: Edifício de comércio, vistas

Fonte: do autor, 2012



O acabamento deste edifício é em betão com pigmento avermelhado, mas devido as grandes janelas para o exterior é adicionado uma segunda ‘pele’ ao edifício em forma de lâminas metálicas que criam principalmente proteção a estas janelas enquanto proporcionam a passagem de luz e vista para montras. Produzindo estas lâminas metálicas por consequência também sombreamento para as montras de maneira a não estragar seja o que for que seja posto em exposição.

Quanto ao edifício menor junto a estrutura principal servira como um restaurante, bar ou mesmo chocolateira, pois este é um vício mais saudável que o que se pretende curar no centro de reabilitação proposto. O seu acabamento exterior será apenas de betão com pigmento avermelhado, pois não necessita da segunda ‘pele’.

O edifício torre serve de quiosque no primeiro piso, direcionado assim mais para a nova praça. No seu nível superior foi criado um miradouro para observar desde da paisagem próxima do rio Aare e o centro histórico de Berna até a paisagem distante das montanhas de cercam este território. O observatório é revestido apenas por uma rede metálica para que se possa sentir o ar fresco e o vento a passar, para verdadeiramente sentir a paisagem. O resto do edifício tal como o outro complementar é apenas revestido exteriormente por um betão com pigmento avermelhado. Esta torre ainda é ligada ao terceiro piso do edifício principal por uma ponte que ajuda na acessibilidade deste edifício e cria um ‘fecho’ para a praça. Esta praça de forma retangular é assim fechada por dois lados por massas arbóreas, outro pelo edifício principal é outro pela ponte de ligação entre a torre e o edifício principal. O piso da praça também é de material diferente para demarcar o espaço do mesmo.

Esta zona central da proposta fica marcada principalmente pelo edifício de comércio o qual é o principal articulador do espaço nesta zona.



Fig. 42: Edifício de habitação (em branco)

Fonte: do autor, 2012

HABITAÇÃO:

O complexo residencial da proposta situa-se na zona onde anteriormente estava o estacionamento das locomotivas. Este local que já era elevado em relação a estrada anterior, manteve a sua cota elevada, a fim de criar uma barreira entre as habitações multifamiliares é uma estrada que cria vários ruídos. Esta elevação da zona residencial é alvo de uma descida da terceira ponte (ponte pedonal) facilitando e melhorando a acessibilidades dos moradores.

As habitações multifamiliares são edifícios com a forma de paralelepípedos, com alturas entre os 5 e 6 pisos. Tendo 6 pisos os centrais e 5 os mais afastados. A altura destas habitações que ronda os 18 metros para os de 6 pisos e 15 metros para os de 5 pisos fica sensivelmente a mesma altimetria que a cota da zona residencial de Alpenegg, deixando o visionamento da paisagem longínqua possível. Para além disso devido ao posicionamento das habitações esta deixa várias aberturas para continuar a observar a paisagem enquanto se desce a colina. Estas aberturas por sua vez são preenchidas com pequenos parques cheios de árvores e jardins para promover a interação social. Estas árvores colocadas nos espaços entre habitações servem também de bloqueador visual das mesmas habitações a fim de proporcionar uma vista verde quando se olha do apartamento cá para fora.

Mais a sul da zona residencial temos um edifício baixo de 2 pisos de carácter exclusivamente comercial. Enquanto o resto dos edifícios habitacionais servem apenas para residência exceptuando o último piso que serve também como espaço comercial.

Também nesta zona mais a sul tem uma rampa que sobe paralelamente as linhas ferroviárias, que sobe até a estrada que passa entre a zona residencial proposta e a existente. No patamar desta rampa é proposto um espaço desportivo como um campo de basquetebol.

O estacionamento é realizado em caves por baixo das habitações com entradas que ficam ao nível da estrada nova projectada entre o Reitschule e a zona residencial. Para complementar o estacionamento existe um silo de estacionamento automóvel na zona mais a norte da zona residencial que serve de estacionamento público.

O espaço residencial cria assim um espaço de barreira entre a grande zona residencial de Alpenegg e o espaço comercial proposto, não sendo estes dois espaços residenciais perturbados diretamente pelo espaço de comércio.

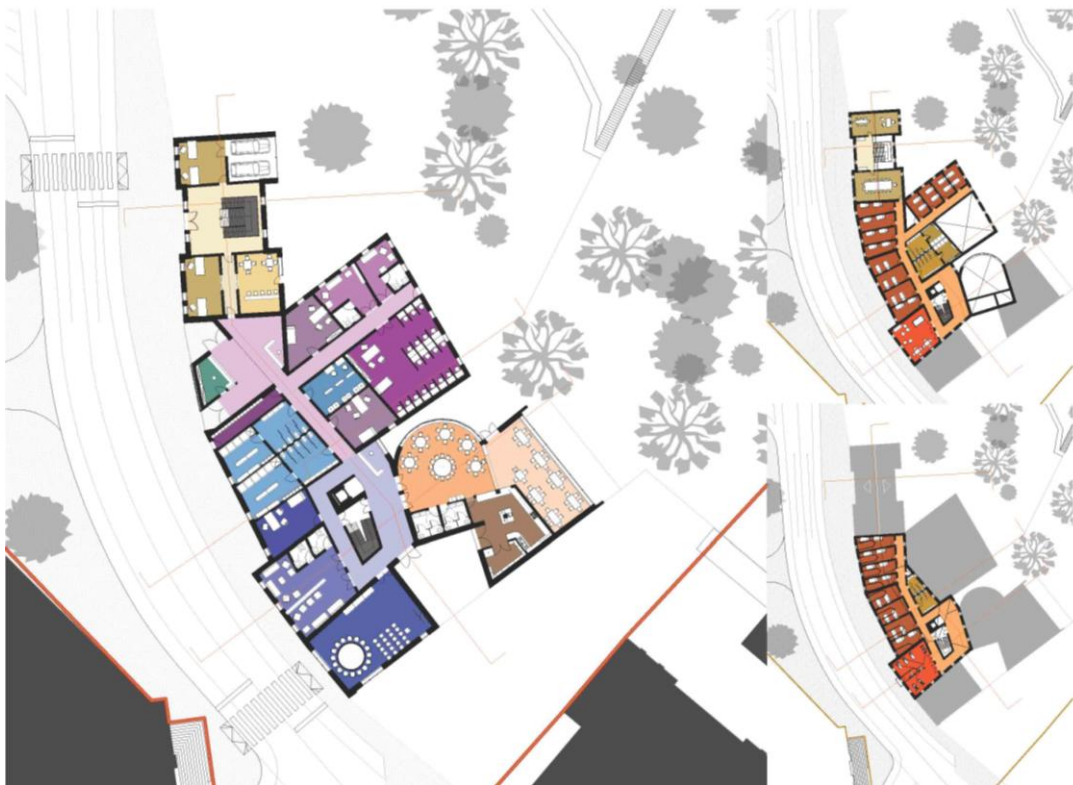
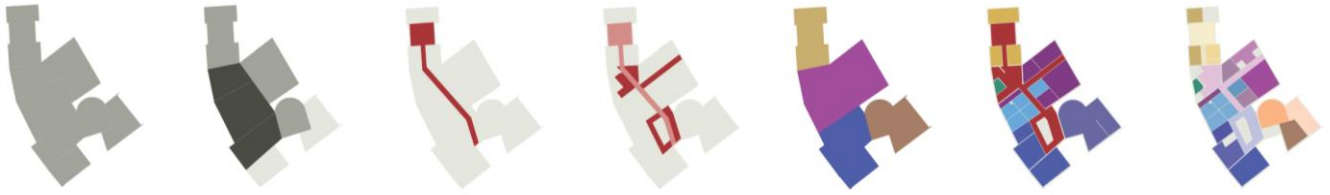


Fig. 43 - 44: Evolução do Drogenanlaufastelle; Edifício do Drogenanlaufastelle final

Fonte: do autor, 2012

DROGENANLAUFSTELLE:

O Drogenanlaufastelle ou edifício de reabilitação para toxicodependentes e alcoólicos fica localizado na proposta no mesmo local do antigo edifício de forma a criar menos confusão aos seus pacientes e porque o local já por si é propício a reabilitação. É um local que fica perto do centro histórico de Berna e ao mesmo tempo perto das margens do rio Aare, as quais devido a sua mancha verde a contornar as suas margens com grande declive, o torna em um local calmo e propício a reabilitação. Levando a reabilitação em um processo de zona calma como é o lado do rio Aare até a integração com a população de Berna.

O edifício de reabilitação era para inicialmente ser um edifício novo para albergar um programa inteiramente novo como pode ser observado no esquema da fig. 43. Mas após um teste de integração das áreas pedidas no edifício antigo, foi visionado em um momento de inspiração, engenho ou apenas pura sorte que o programa pedido da Schindler Award 2012 para o novo complexo do Drogenanlaufastelle entrava que nem uma luva. Perante este impasse de criar algo novo do zero ou de renovar ou reabilitar um edifício que serviria para reabilitar, tornou-se mais plausível e interessante esta metáfora. Reabilitar o edifício de reabilitação. Assim nasce o novo Drogenanlaufastelle das cinzas do antigo.

A partir do estudo do edifício antigo, do qual não era fornecido muito material, foram identificados vários edifícios de épocas diferentes encostados uns com os outros. Nem todos faziam parte do antigo Drogenanlaufastelle, mas para criar o novo todos eles seriam necessários para albergar o programa. As épocas diferentes dos edifícios iriam ser acentuadas no exterior com a aplicação de matérias diferentes no seus acabamentos demonstrando os vários períodos. Por coincidência as altimetrias quase todas também várias por entre essas épocas o que torna o producto final do conjunto algo muito agradável e curioso na sua composição. Realçando a renovação do edifício perante os restantes de Berna enquanto mantendo a mesma geometria e forma.

Quanto a estrutura como dito anteriormente apareceu quase na sua forma final de forma natural, precisando sempre de alguns ajustes para se acertar as medidas das áreas pedidas pelo concurso.

De forma mais detalhada a administração é dividida em 2 escritórios ambos com dois espaços de trabalho, uma sala de conferência, sala do chefe de administração e uma cafetaria com porta para o exterior.



Fig. 45 - 50: Vista fo Drogenanlaufastelle; Cortes do Drogenanlaufastelle; Alçados do Drogenanlaufastelle

Fonte: do autor, 2012



A parte de reabilitação para toxicodependente consiste em uma entrada e saída independente vigiada por seguranças, uma recepção, uma zona de armazenamento de seringas com acesso directo ao exterior, um gabinete de consultas medicas, uma sala de espera e finalmente uma sala de chuto. Esta sala de chuto com o seu pé direito duplo tem as vistas direcionadas para as margens do rio, transmitindo uma sensação de calma ao usufruidor do espaço.

O espaço de reabilitação para alcoólicos divide-se em uma recepção, uma sala de espera, um gabinete de consultas médicas e uma sala para alcoólicos anónimos. O espaço de alcoólicos anónimos não era pedido, mas devido a natureza do grupo de risco uma maior interação social neste grupo particular será benéfica para a sua integração com a sociedade.

Existe também um espaço neutro que serve tanto a parte dos alcoólicos como dos toxicodependentes que consiste em umas casas de banho com balneários, uma lavandaria com espaço de costura e de passar roupa a ferro e por fim um gabinete médico extra.

O refeitório consiste de uma cozinha com acesso para o exterior e o espaço de refeição dividido entre fumadores e não fumadores também com acesso para o exterior, mais um espaço para casa de banho do refeitório. Os acessos rápidos para o exterior através do espaço de refeição serve para que nos dias de melhor tempo, especialmente no verão haja a possibilidade da colocação de uma esplanada.

Assim as zonas principais do edifício, mais concretamente, a administração, a reabilitação de toxicodependentes, a reabilitação de alcoólicos e o refeitório surgem como membros independentes que se interligam entre eles. Para os ligar entre si surgem as veias, ou seja, os corredores que ligam os vários compartimentos do Drogenanlaufastelle. Estes corredores são depois fechados com portas na sua extensão para regular o fluxo de toxicodependentes e alcoólicos de forma a minimizar a interação entre estes dois grupos de risco. Também para minimizar este risco as salas de espera são divididas em masculino e feminino.

Reabilitando a reabilitação renovando o espaço e uma cara nova criando ambientes novos e agradáveis ao utilizador

CAP VII

CONCLUSÃO:

Em desfecho deste trabalho de projecto saliento a importância de pensar na mobilidade tanto em pequena como em grande escala. Sendo a mobilidade pensada para todo o tipo de pessoa sem excepção.

No seu desfecho este é um trabalho pensado na mobilidade em geral ao qual dá respostas e soluções de como resolver isso mesmo em zonas tão complicadas como esta zona de Berna. Tornado este projecto em um desafio merecedor de um empenho adicional do qual foi alvo.

Saliento também que apenas a mobilidade crua e dura não torna só por si o projecto agradável necessitando sempre de algo, como o venustas, a beleza. Vêm daqui o termo de ambientes no estudo das várias vertentes do espaço para o tornar em algo realmente integrado com a cidade enquanto ao mesmo tempo também se demarca da restante cidade, não como um mau exemplo anterior mas como um mundo novo e fascinante a descobrir, e isso é que é realmente renovar a cidade.

Como tal foi bastante elucidativo e agradável a realização deste trabalho, ainda mais com a sua integração dentro do concurso da Schindler Award 2012 do qual foi participante. Tornando a realização deste trabalho ainda mais estimulante.

Em nota final foi um trabalho académico que interroga os nossos pontos de vista relativamente a conceitos tão básicos da arquitectura mas que estão constantemente em mudança, conceitos como mobilidade e ambientes.

CAP VIII

BIBLIOGRAFIA:

Livros:

Alberti M.,2008. Advances in Urban Ecology: Integrating Humans and Ecological Processes in Urban Ecosystems, Washington, Edições Springer

Baeza, A. C.,2011. A ideia construída. 4ª ed. Traduzido do espanhol por A. C. Silva. Lisboa: Edições Caleidoscópico

Berkowitz A. R., Nilon C. H., Hollweg K. S., 1999. Understanding Urban Ecosystems; a new frontier for science and education. Nova Iorque: Edições Springer - Verlag

Binet, H., 1999. Peter Zumthor works: buildings and projects: 1979-1997. Basel: Edições Birkhauser

Calvino, I., 2010. As Cidades Invisíveis. Traduzido do Francês por J. C. Barreiros. Lisboa: Editorial Teorema

Goldsmith S. 1997. Designing for the disabled: the new paradigm. Oxford: Edições Architectural Press

Heiss O., Degenhart C., Ebe J., Barrier-Free Design. Traduzido do Alemão por G. Soffker, P. Thrift. Munique: Edição Detail

Kostof S., 1995, 1995, A history of architecture: settings and rituals, 2ªed. Oxford: Edições Oxford Universal Press

Le Corbusier, 2003, Conversas com os estudantes das escolas de arquitectura. Tradução do Francês por A. Gonçalves. Lisboa: Edições Cotovia

Lynch, K., 1960. A Imagem da Cidade, Lisboa : Edição 70

Lynch K., 1981. A boa forma da cidade. Tradução do Inglês por J. Pinho. Lisboa: Edições 70

Moussavi F., 2006. The function of ornament. Cambridge: Edições Actar

Moussavi F., 2009. The function of form. Cambridge: Edições Actar

Muga H., 2005. Psicologia da arquitectura. Canelas: Edições Gailivro

Norberg-Schulz, C. 2000. Architecture: Presence, Language Place. Traduzido do Italiano por A. Shugaar. Milan: Editora Skira

Portas N.,1969. A cidade como arquitectura. 4ª ed. Lisboa: Editorial Livros Horizonte

Pevsner, N. 1902. Origens da arquitetura moderna e do design. Traduzido do Inglês por L. R. Machado. São Paulo: Editorial Martins Fontes

Rykwert J. 2004. A sedução do lugar. Traduzido do Inglês por V. L. Siqueira. São Paulo: Editorial Martins Fontes

Vitrúvio M. ±100 B.C. Tratado de arquitectura. Traduzido do Latim por M. J. Maciel. Lisboa: Editorial IST Press

Zumthor, P.,2005. Pensar a arquitectura. Traduzido do Alemão por A. Grabow. Barcelona: Editorial Gustavo Gili

Zumthor P., 2006. Atmosferas. Traduzido do Alemão por A. Grabow. Barcelona: Editorial Gustavo Gili

Electrónica:

Archilovers, 2012. Elbphilharmonie. [on-line]

Disponível em «<http://www.archilovers.com/p2859/elbphilharmonie#info>»

[Página consultada em 21 de Novembro de 2012]

Archilovers, 2012. Social Services Center in Móstoles. [on-line]

Disponível em «[http://www.archilovers.com/p55826/Social-Services-Center-in-](http://www.archilovers.com/p55826/Social-Services-Center-in-M%C3%B3stoles#info)

[M%C3%B3stoles#info](http://www.archilovers.com/p55826/Social-Services-Center-in-M%C3%B3stoles#info)» [Página consultada em 21 de Novembro de 2012]

High Line, 2000. Design. [on-line]

Disponível em «<http://www.thehighline.org/design/high-line-design>»

[Página consultada em 21 de Novembro de 2012]

Thinkexist, 1999. Quotations. [on-line]

Disponível em «[http://thinkexist.com/quotation/architecture_has_recorded_the_great_ideas_](http://thinkexist.com/quotation/architecture_has_recorded_the_great_ideas_of_the/345234.html)

[of_the/345234.html](http://thinkexist.com/quotation/architecture_has_recorded_the_great_ideas_of_the/345234.html)» [Página consultada em 21 de Novembro de 2012]

UNESCO, Destination Switzerland, s. d., Old City of Bern. [on-line]

Disponível em «<http://www.unesco-destination-schweiz.ch/index.php/en/bern>»

[Página consultada em 21 de Novembro de 2012]

Schindler Award 2012, 2012. Participants Materials. Program: P_2 Task. [pdf]

Disponível em «https://schindleraward.schindler.com/pm_program_en,345.html»

[Página consultada a 21 de Novembro de 2012]

BIBLIOGRAFIA DE IMAGENS:

Asher Durand, [A planície de Dover], 1848 [imagem on-line]

Disponível em « http://en.wikipedia.org/wiki/Asher_Brown_Durand »

[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

[award_content_small_coupleold2], 2012. [imagem on-line] Disponível em:

«<https://schindleraward.schindler.com/>»

[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

[berne_suica_cartao_postal], 1905. [imagem on-line] Disponível em

«http://www.zazzle.com.br/berne_suica_cartao_postal-239275272761989600»

[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

[Elbphil_NordOstAnsicht_Herzog_deMeuron2], 2007 [imagem on-line] Disponível em

«<http://www.archilovers.com/p2859/elbphilharmonie>»

[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

[Elbphil_WestAnsicht_Herzog_deMeuron], 2007 [imagem on-line] Disponível em

«<http://www.archilovers.com/p2859/elbphilharmonie>»

[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

[Elbphil_WestAnsicht_Herzog_deMeuron1], 2007 [imagem on-line] Disponível em

«<http://www.archilovers.com/p2859/elbphilharmonie>»

[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

[Elbphil_WestAnsichtNacht_Herzog_deMeuron], 2007 [imagem on-line] Disponível em

«<http://www.archilovers.com/p2859/elbphilharmonie>»

[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

[FHL_MAP-1], 2011 [imagem on-line]

Disponível em «<http://thehighline.org/about/maps>»

[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

Iwan Baan,[5931457912_deae461db5_b], 2011 [imagem on-line] Disponível em

«<http://thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>»

[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

Iwan Baan, [5931709110_b1702d1ca1_b], 2011 [imagem on-line] Disponível em
«<http://thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>»
[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

Iwan Baan, [High_Line_bearbeitet], 2011 [imagem on-line] Disponível em
«<http://thehighline.org/galleries/images/high-line-park-photos>»
[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

Miguel de Guzmán, [b_730_0cd8ba56-0267-4c85-bf5c-eea04630fc50], 2009 [imagem on-line]
Disponível em «<http://www.archilovers.com/p55826/social-services-center-in-m%C3%B3stoles>»
[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

Miguel de Guzmán, [b_730_664e7edd-7c72-4a8a-bb32-cf7b419a2d9d], 2009 [imagem on-line]
Disponível em «<http://www.archilovers.com/p55826/social-services-center-in-m%C3%B3stoles>»
[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

Miguel de Guzmán, [b_730_efee5d41-dc47-4e26-9ac9-201b4fef6aeb], 2009 [imagem on-line]
Disponível em «<http://www.archilovers.com/p55826/social-services-center-in-m%C3%B3stoles>» [Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

Schindler Award, 2012a. *Participants Materials. Program: P_2 Task.* [pdf]
Disponível em: «https://schindleraward.schindler.com/registration_entry_en,408.html»
[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

Schindler Award, 2012d. *Participants Materials. Schematic Maps: Surface allocation.* [pdf] Disponível em:
«https://schindleraward.schindler.com/registration_entry_en,408.html»
[Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

Schindler Award, 2012e. *Participants Materials. Schematic Maps: Competition perimeter.* [pdf] Disponível em:
«https://schindleraward.schindler.com/registration_entry_en,408.html» [Página consultada em 22 de Novembro de 2012]

Anexos ^{CAP IX}

1



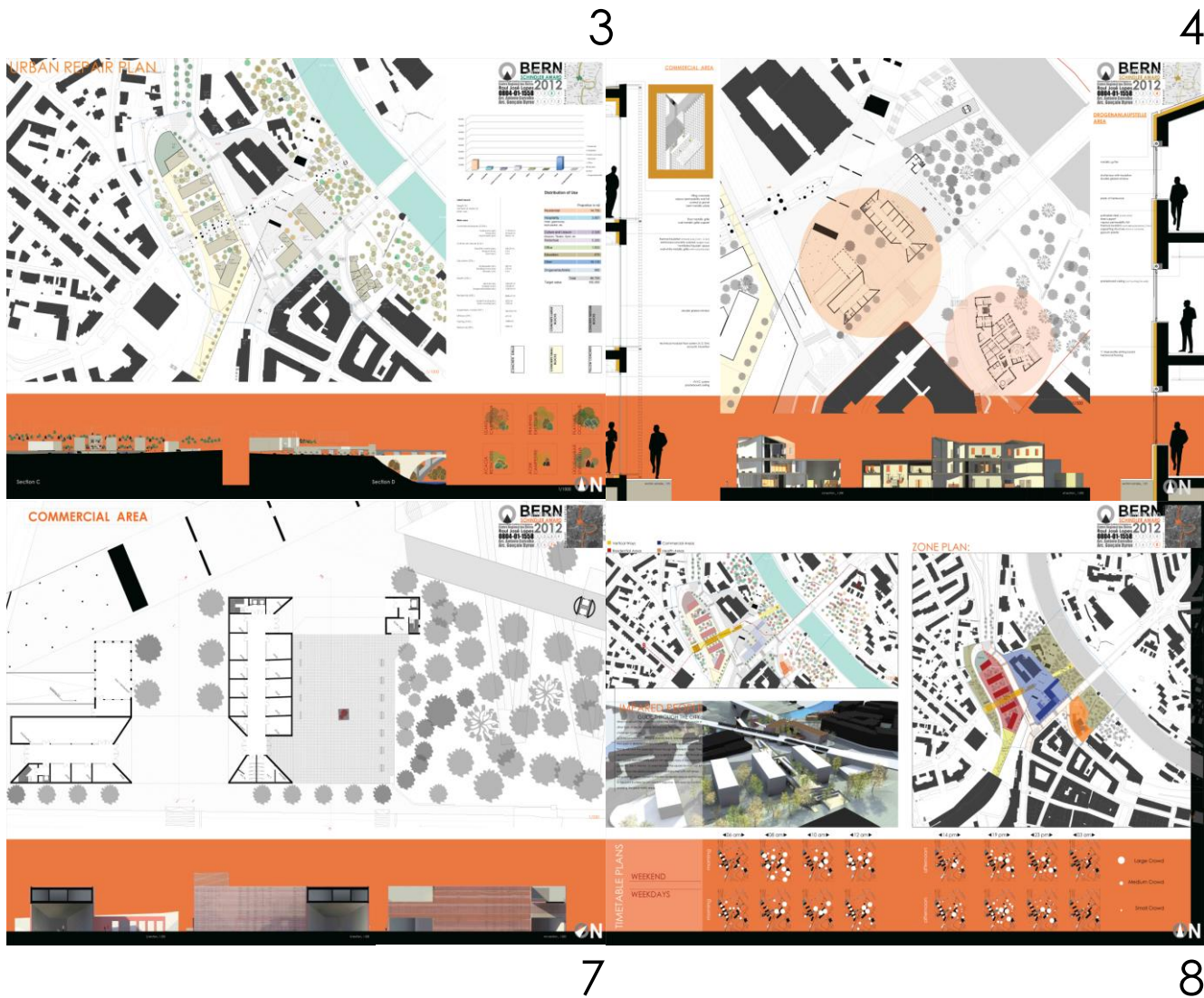
2



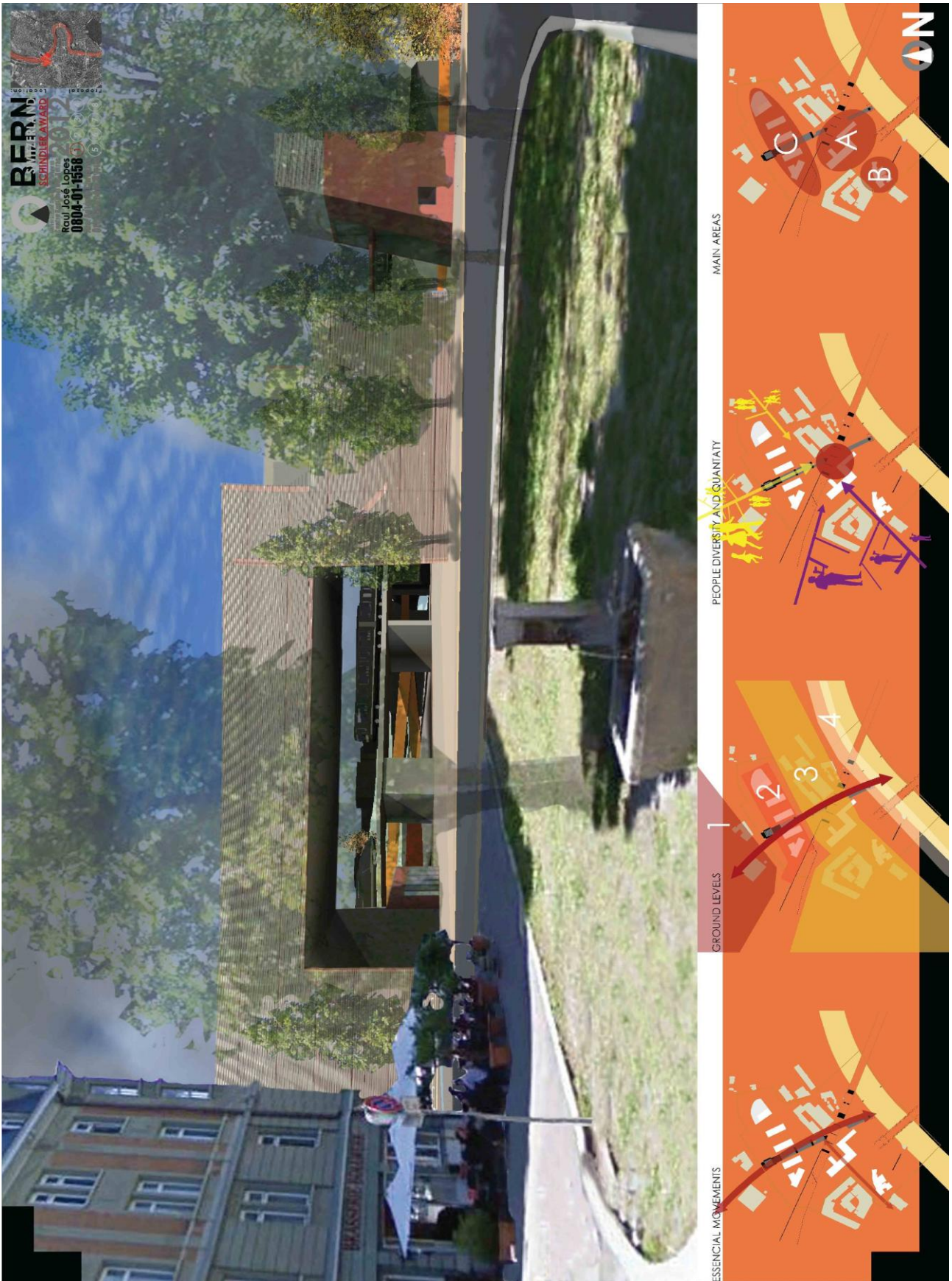
5

6

POSIÇÃO DOS PAINÉIS



PAINEL 1



PAINEL 3



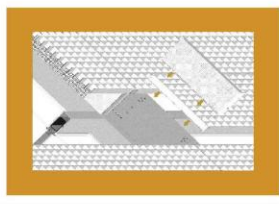
PAINEL 4



BERN
SCHULDELAUF
2012
Bern's leading business district
0804-01-1556
www.schuldelauf.ch
Arc. Enrique Byrne

DROGENANLAUFSTELLE AREA

COMMERCIAL AREA



filling concrete
vapour permeability control
level metallic plate
floor metallic plate
wall metallic plate support

thermal insulation (min. 20cm, 0.141)
acoustic insulation (min. 10cm, 0.05)
wall with metallic plate (with national rules)

double glazed window

technical modular floor system (p. 0), level
acoustic insulation

HVAC system
downboard ceiling

section 1:25

of section 1:200

of section 1:200

section sample 1:25

PAINEL 5

BERNARDINI R. & N.
Centro Integrado de Inovação
SCHINDLER AWARD 2012
03004-014-1655 (1) 2 (3) 4
Av. Bonaparte Byron 5 6 7 8

CONSTRUCTION ORGANIZATION

EVOLUTION STUDY

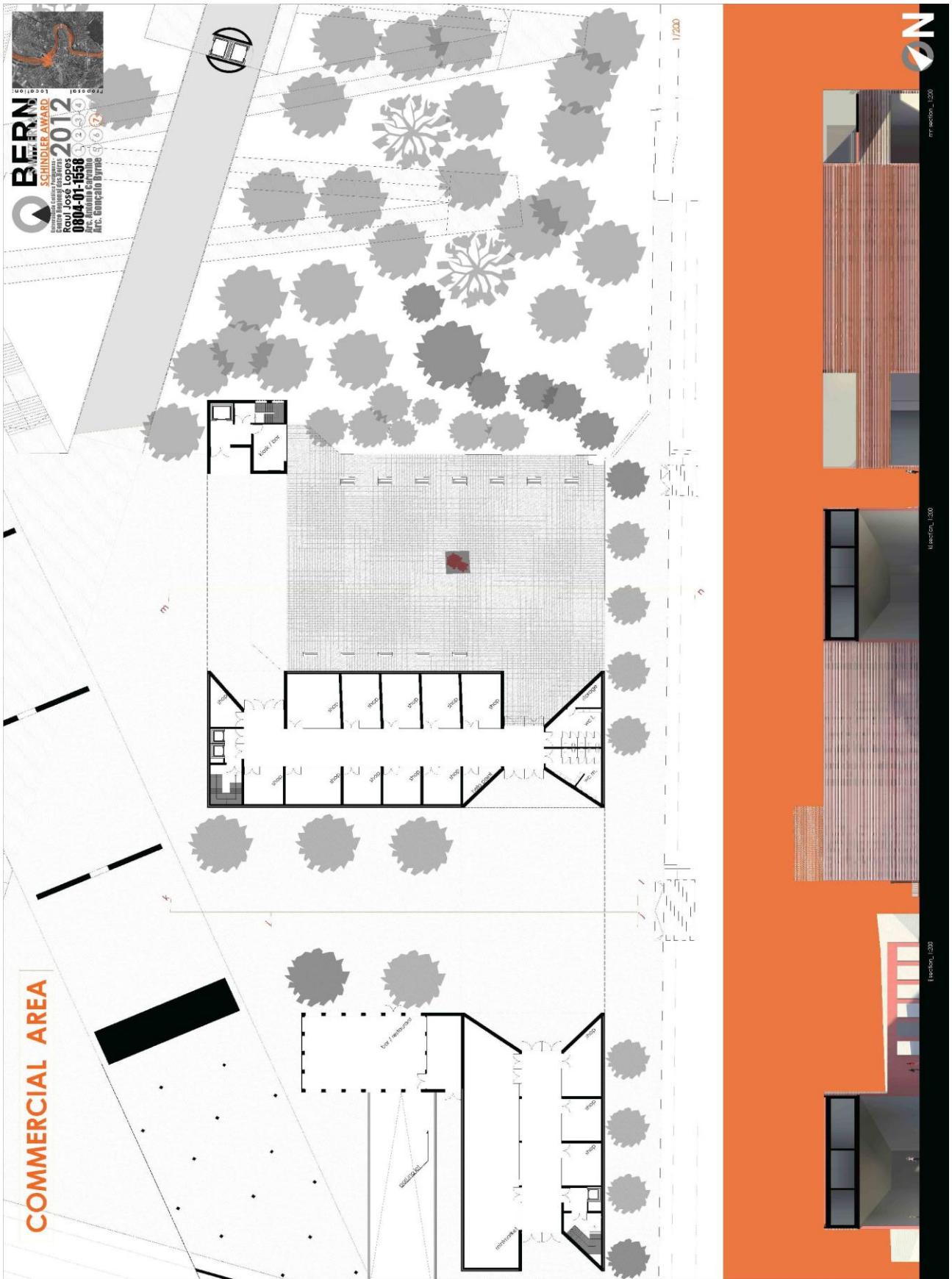
OUTWARD = ALTIMERY

HALL = VEINS

INTERIOR ORGANIZATION = LIMB

NO

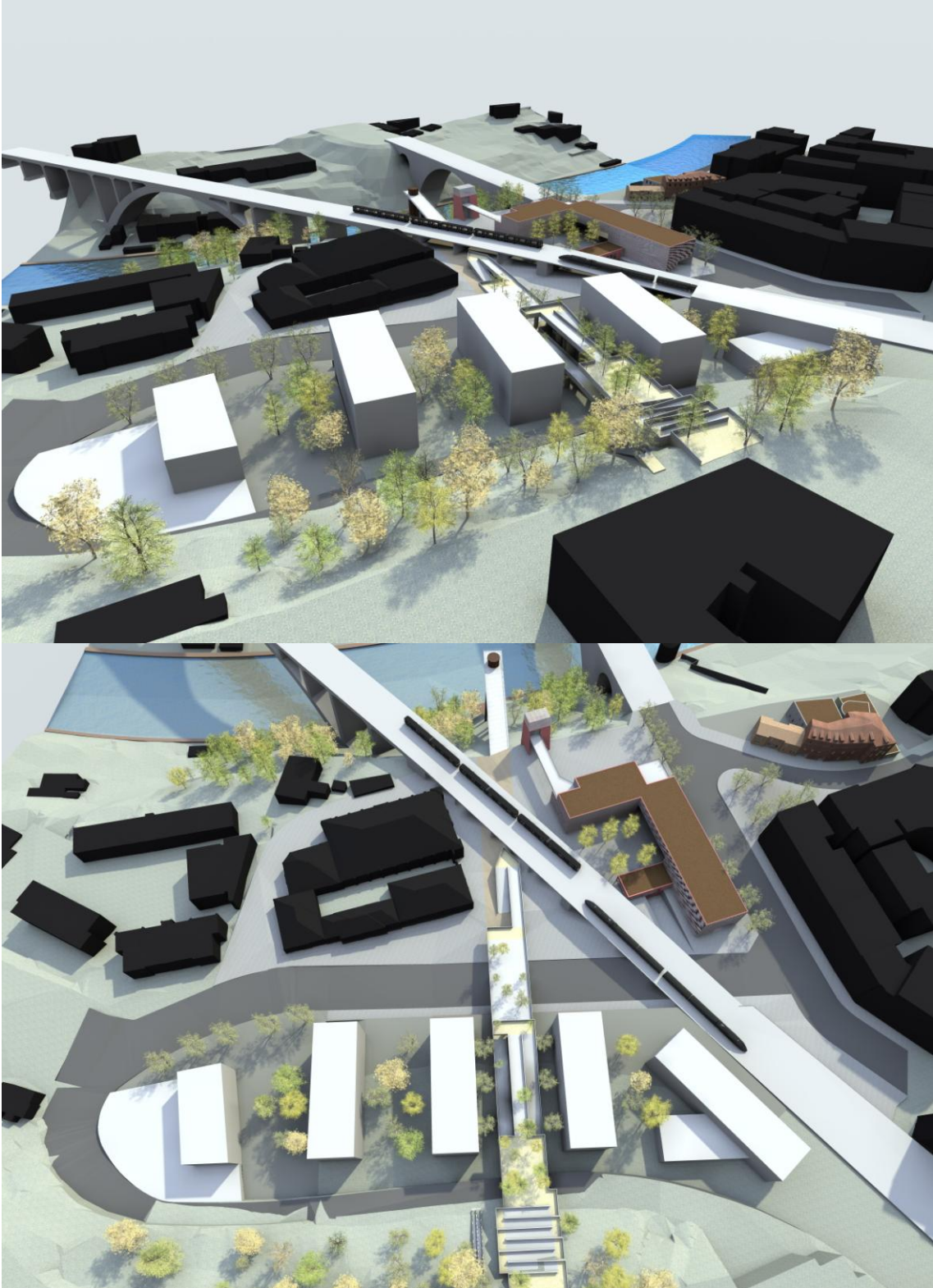
PAINEL 7

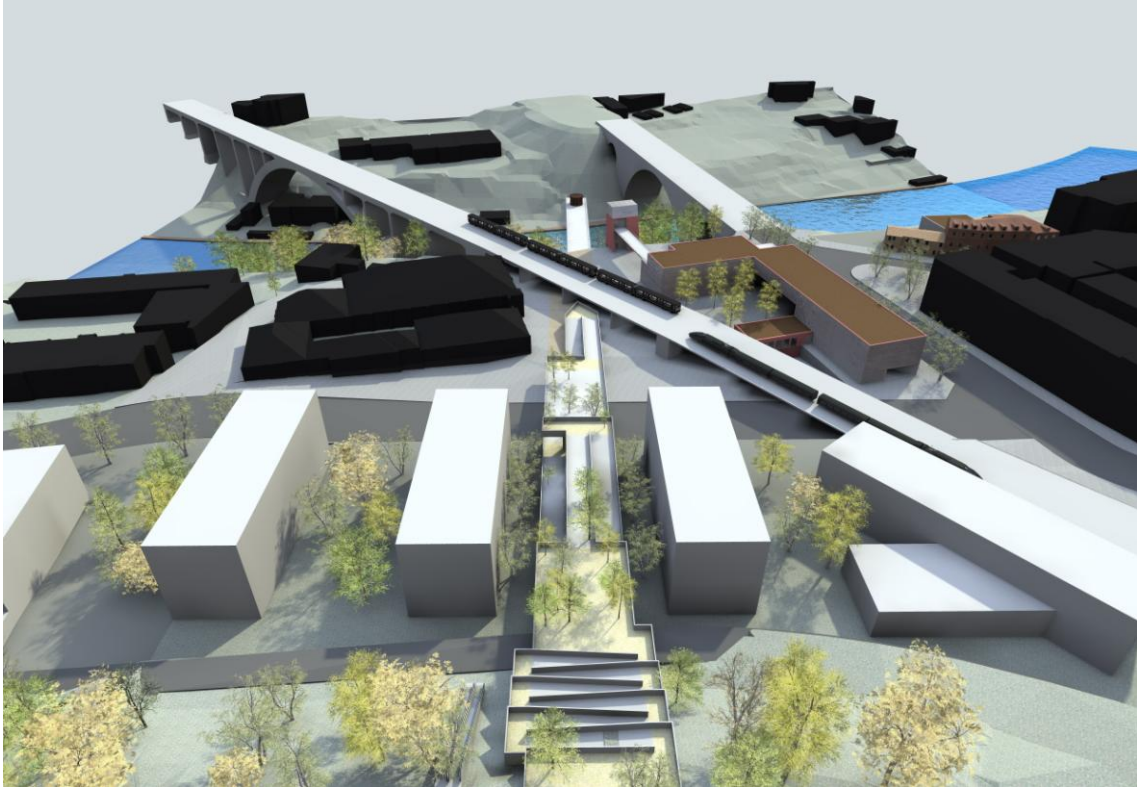


PAINEL 8

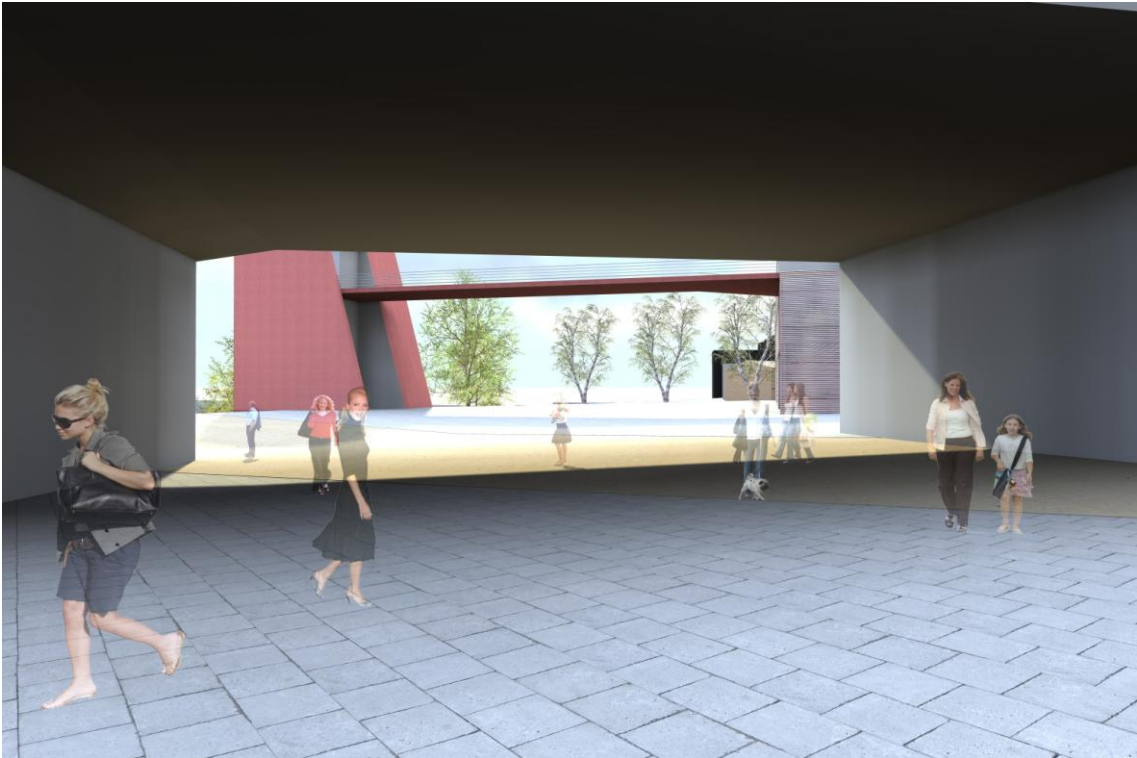


IMAGENS 3D

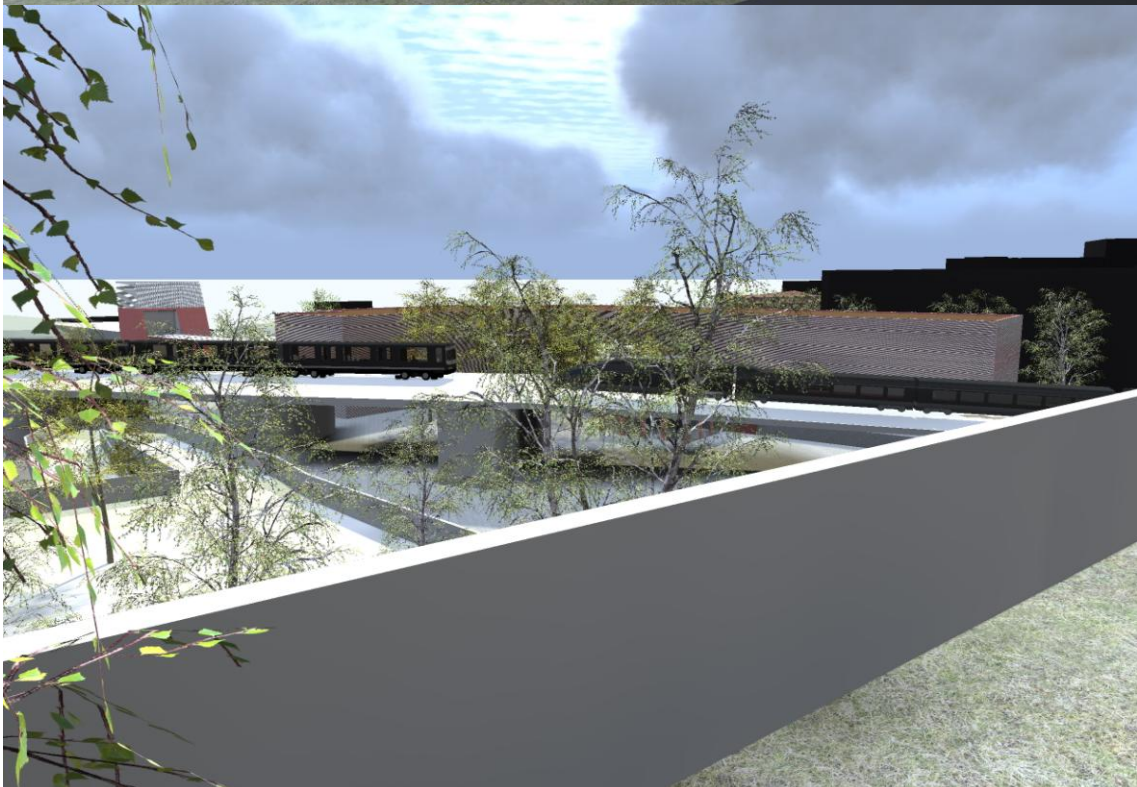


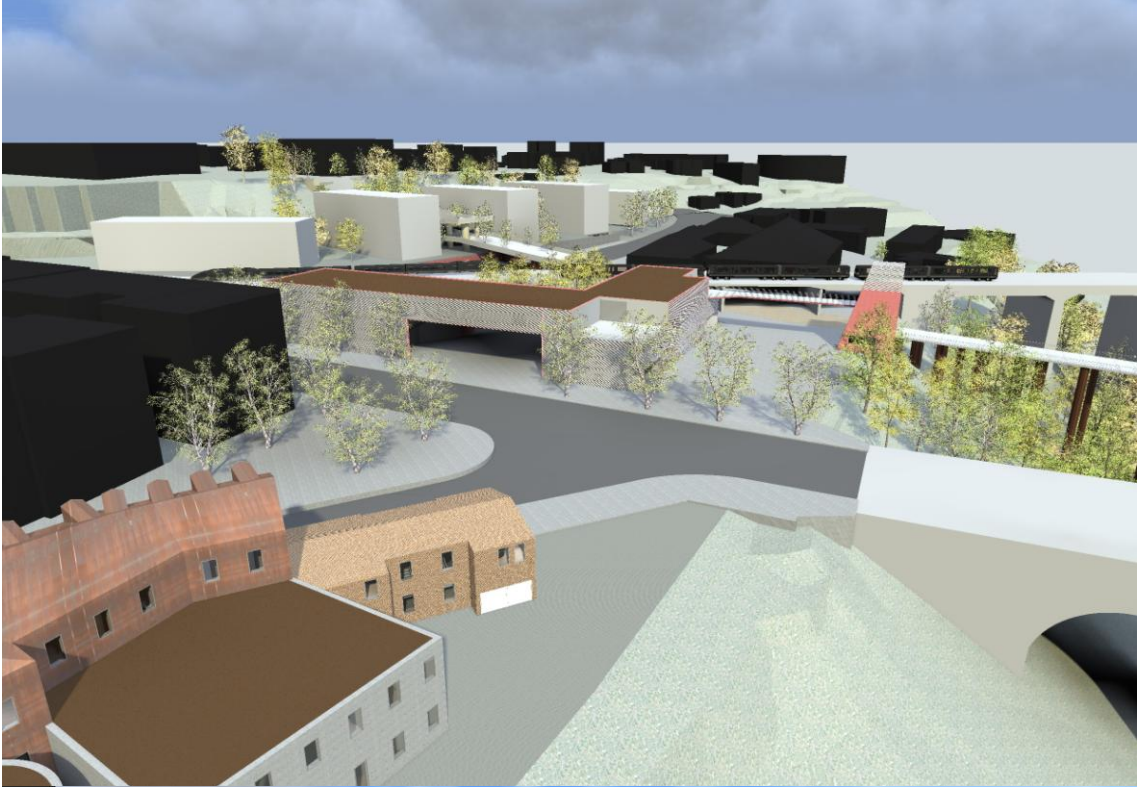


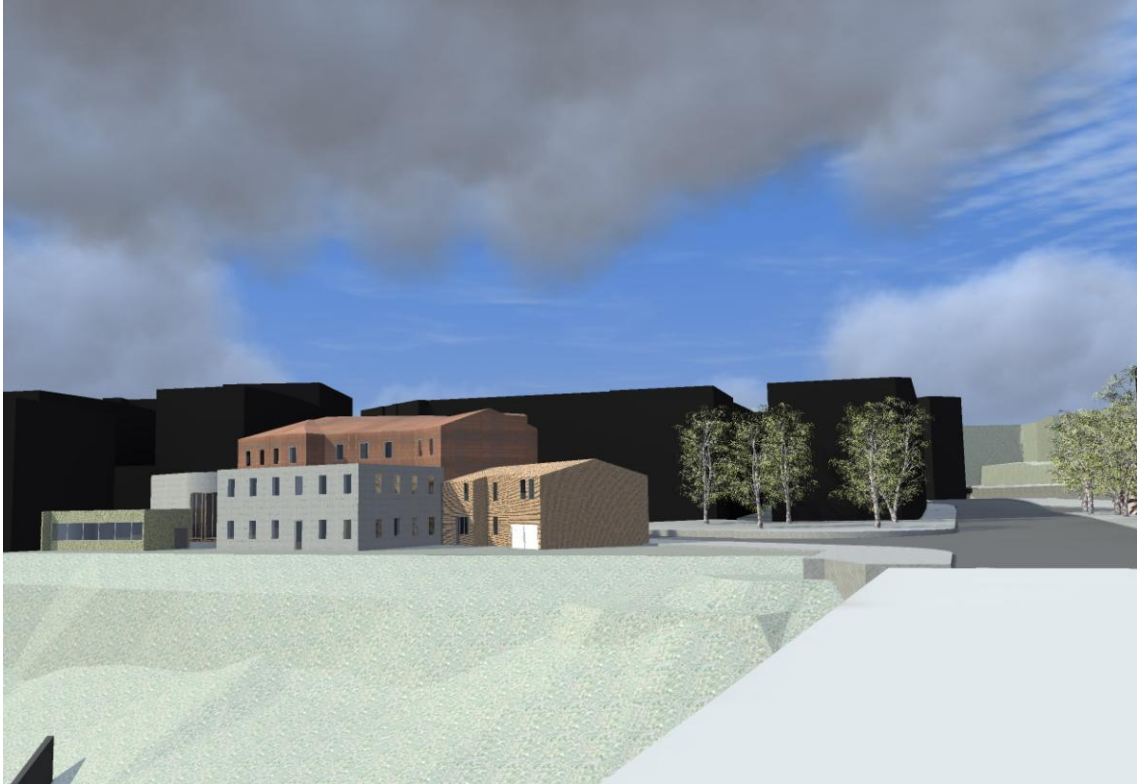




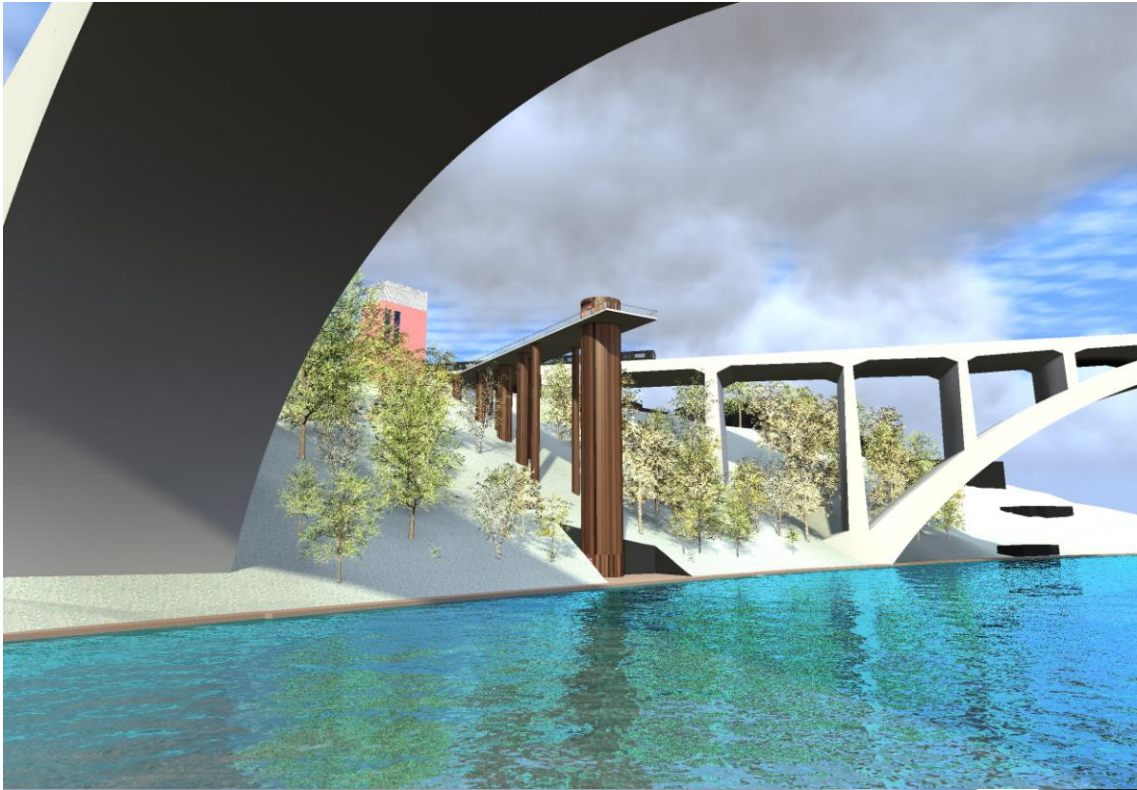












ÍNDICE DE IMAGENS:

Nº	NOME	PÁGS.
Fig. 1 – 4:	Vias de Berna	8
Fig. 5:	Vegetação de Berna	10
Fig. 6:	Ambiente criando pela paisagem	16
Fig. 7 – 10:	Conceito projectual	26
Fig. 11:	Concurso Schindler Award	30
Fig. 12:	Quarteirões de Berna	32
Fig. 13:	Esquema dos espaços do Drogenalaufstelle	36
Fig. 14:	Perímetro da intervenção	38
Fig.15:	Principais vias	38
Fig. 16:	Ligações obstruídas entre quarteirões	40
Fig.17:	Ligação ao rio Aare	40
Fig.18:	Restrições das Vias	42
Fig. 19:	Restrições dos pilares do viaduto ferroviário	42
Fig. 20:	Postal de Berna	48
Fig. 21:	Património mundial da UNESCO	50
Fig. 22:	Perímetro de intervenção	50
Fig. 23 – 26:	High Line: corredor verde	58
Fig. 27 – 30:	Edifício de carácter urbano	60
Fig. 31 – 34:	Elbphilharmonie	62
Fig. 35:	Zonas da proposta	66
Fig. 36:	3ª ponte	68
Fig. 37:	Edifício de comércio	70
Fig. 38 – 41:	Edifício de comércio, vistas	72
Fig. 42:	Edifício de habitação (em branco)	74
Fig. 43:	Evolução do Drogenanlaufstelle	76
Fig. 44:	Edifício do Drogenanlaufstelle final	76
Fig. 45:	Vista do Drogenanlaufstelle	78
Fig. 46 – 48:	Cortes do Drogenanlaufstelle	78
Fig. 49 – 50:	Alçados do Drogenanlaufstelle	78

