Vale das Flores

Autor(es): Gigante, José

Publicado por: Editorial do Departamento de Arquitectura

URL persistente: URI:<http://hdl.handle.net/10316.2/37520>

DOI: DOI:http://dx.doi.org/10.14195/0874-6168_6.7-2_2

Accessed : 26-Apr-2023 15:27:43

A navegação consulta e descarregamento dos títulos inseridos nas Bibliotecas Digitais UC Digitalis, UC Pombalina e UC Impactum, pressupõem a aceitação plena e sem reservas dos Termos e Condições de Uso destas Bibliotecas Digitais, disponíveis em <https://digitalis.uc.pt/pt-pt/termos>.

Conforme exposto nos referidos Termos e Condições de Uso, o descarregamento de títulos de acesso restrito requer uma licença válida de autorização devendo o utilizador aceder ao(s) documento(s) a partir de um endereço de IP da instituição detentora da supramencionada licença.

Ao utilizador é apenas permitido o descarregamento para uso pessoal, pelo que o emprego do(s) título(s) descarregado(s) para outro fim, designadamente comercial, carece de autorização do respetivo autor ou editor da obra.

Na medida em que todas as obras da UC Digitalis se encontram protegidas pelo Código do Direito de Autor e Direitos Conexos e demais legislação aplicável, toda a cópia, parcial ou total, deste documento, nos casos em que é legalmente admitida, deverá conter ou fazer-se acompanhar por este aviso.

INSERÇÕES

SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE DESENHO URBANO

PT António Belém Lima

PT José Gigante

ISR Peter Keinan

ES Eduard Bru

PT Manuel Graça Dias + Egas José Vieira

BR MMBB

PT Eduardo Souto Moura

ES Emilio Tuñón + Luis Mansilla

PT Alexandre Alves Costa + Sergio Fernandez

PT Manuel Mateus + Francisco Mateus

(COIMBRA COMO TERRITÓRIO)

Walter Rossa

(PROJECTOS URBANOS EM COIMBRA)

José António Bandeirinha

(METRO LIGEIRO DE SUPERFÍCIE)

Gonçalo Byrne, José António Bandeirinha, Nuno Grande, Rui Lobo, Armando Rabaça

(SOBRE UM ELÉCTRICO RÁPIDO)

Paulo Bebiano Correia

em cima do JOELHO

ecDJ.6.7

VALE DAS FLORES

PT José Gigante

A pretexto da inserção da linha do Metropolitano Ligeiro de Superfície na zona do Vale das Flores, e no quadro da sua área de influência possível, a proposta esboçada procura dar resposta a várias questões que parecem dever constituir temas de reflexão no âmbito da requalificação da área:

- + a relação entre a linha do Metro e as suas adjacências;
- + a reformulação do perfil da avenida Fernando Namora;
- + o sistema de atravessamento da mesma avenida na aproximação à estação de Metro;
- + a inserção da estação no sistema de percursos pedonais e de bicicleta envolventes;
- + a resolução do programa inter-modal inerente à estação;
- + a estação como possível elemento de referência na paisagem.

On the pretext of developing the light train line in Vale das Flores area, the proposal we have traced attempts to respond to several issues which we believe should be debated within the scope of this area's refurbishment:

- + the connection between the Metro line and its surroundings;
- + restructuring Fernando Namora avenue;
- + the avenue's crossing system closer to the Metro station;
- + inserting the station in the system of surrounding footpaths and cycling tracks;
- + resolving the inter-modal programme linked to the station;
- + the station possibly as a reference in the landscape.

Numa área de periferia urbana marcada por um ordenamento desregrado e por acentuadas assimetrias no modo de ocupar o território, a Avenida Fernando Namora, como via de circulação rápida, e a actual linha de caminho de ferro da Lousã, constituem elementos de ruptura que, em condições de difícil topografia, interrompem a possível fluidez de percursos entre o Vale das Flores (grandes superfícies comerciais e habitação) e a encosta do Chão do Bispo (habitação).

O projecto procura contrariar esse sentido de ruptura. Por um lado deixando de entender a linha do Metro como um elemento de fronteira, antes a integrando de modo cúmplice num sistema de percursos longitudinais e transversais onde se possa redesenhar um novo mapa de articulações para a área em estudo. Assim, e numa primeira aproximação à abordagem da questão, optou-se por evitar a actual inserção topográfica da linha (em aterro a meia cota), implantando-a à cota mais baixa, deste modo ligando-a directamente ao sistema de acessos que integram o vale e clarificando sem ambiguidades a relação com as suas adjacências.

Por outro lado, reformulando o sentido urbano da avenida, através da formulação de um novo perfil para a extensão abrangida pela proposta: redução da largura das faixas centrais de circulação e criação de faixas laterais de desaceleração que, sempre que necessário recorrendo a oscilações de cota, estabelecem a articulação directa com as margens. Assim procurando reconverter a via de circulação rápida numa avenida urbana capaz de se tornar estruturante relativamente aos processos de transformação do tecido envolvente.

In an area on the urban periphery, characterised by fragmented planning and by marked asymmetries in the way in which the land has been occupied, Fernando Namora avenue (express road) and the current Lousã railway are rupturing elements which, in a difficult topography, interrupt the fluency of the routes connecting Vale das Flores (housing and shopping malls) and Chão do Bispo slope (housing).

The project seeks to reverse this sense of rupture, on the one hand by setting aside the idea of the Metro line as a boundary and integrating it in a system of longitudinal and transversal routes, where it is possible to redesign a new map of junctions for the study area. Therefore, as an initial approach to the whole issue, we chose to avoid the present topographical insertion of the line (buried half level) and placed it at the lowest level. Hence we linked it directly to the valley's route system, thus clearing up all ambiguities regarding its relation with the surroundings.

On the other hand, we reconstruct the avenue's urban sense by adopting a new profile for the section covered by our proposal: the width of the central road lanes was reduced and lateral deceleration lanes were created, connecting directly to the banks. Thus we tried to transform the express road into an urban avenue, which may become structuring for the transformation processes of the surrounding fabric.

O modo de relacionamento entre os dois lados da avenida passará também necessariamente pelo tipo de atravessamento ligado com a própria estação do Metro e com o sistema inter-modal a ela associado. O projecto opta por uma passagem inferior que, correspondendo a uma mais natural articulação de cotas, proporciona um espaço de atravessamento directamente ligado ao cais da estação e simultaneamente condições de relacionamento entre as duas áreas comerciais previstas, uma integrando a própria estação e a outra na adjacência à paragem dos transportes colectivos rodoviários situada do outro lado da avenida.

Tal sistema de atravessamento está naturalmente relacionado com o modo como a solução se apropria dos desníveis, embutindo a estação e áreas comerciais em muros de contenção que procuram disciplinar os limites da avenida. Muros que, simultaneamente, se associam à resolução de articulações complementares (como a do percurso de peões que, sob o viaduto existente, passará a ligar a zona da estação com a área a sul) ou de situações de remate (como a da plataforma triangular destinada a estacionamento automóvel, situada junto à paragem dos transportes colectivos).

Existe assim, no interior da ideia que sustenta a proposta, a procura de uma manifesta cumplicidade entre as soluções definidas para a estação de Metro e para a área de "interface" com os transportes rodoviários, desenhando situações de idêntica configuração para um e outro lado da avenida, na busca de uma identidade entre ambas que permita a sedimentação de um projecto integrado no qual participem, de modo indissociável, a própria avenida e a rede de percursos que a complementam.

Os dois volumes emergentes, de idêntica configuração, que se dispõem de um e outro lado da avenida, procuram tornar mais expressiva essa mesma identidade. Servem de abrigo dos cais (Metro e transportes colectivos rodoviários) e a rentabilidade da sua construção será assegurada pela afixação de publicidade que, no limite, poderá preencher a totalidade das duas fachadas de maior dimensão. São desenhados com base numa estrutura metálica tridimensional, com passadiços longitudinais interiores que permitem o necessário acesso para colocação dos elementos publicitários, possibilitando também a fixação modular de sistemas de iluminação interior e de projecção de imagem sobre as superfícies de vidro que cobrem as fachadas.

The type of relation established between the two sides of the avenue will necessarily depend on the type of crossing developed in connection with the Metro station and the inter-modal system. The project has opted for an underground passageway which, as it corresponds to a more natural articulation of levels, creates a crossing directly to the station and, simultaneously, a connection between the two projected commercial areas, one at the station itself and the other at the bus stop on the other side of the avenue.

This crossing system is naturally linked to the way in which the solution takes advantage of the differences in levels, embedding the station and the commercial areas within contention walls which seek to discipline the avenue's borders; walls which are part of the solution for the complementary arteries (such as the pedestrian paths which, under the existing viaduct, shall link the station with the southern area) or for the end situations (such as the triangular platform for parking cars, next to the bus stop).

Hence, deep inside the concept which supports the proposal there is a search for clear concurrence between the solutions put forward for the Metro station and the "interface" area and the road transports, thus designing similar configurations for both sides of the avenue, while searching for an identity for both which allows the establishment of an integrated project in which the avenue and the complementary paths participate.

The two emerging, identically shaped volumes on either side of the avenue outline that same identity. They function as the quay's shelter (Metro and bus station) and the construction expenses shall be paid off by the advertising covering at the most the two larger facades. They are designed based on a three-dimensional metal structure, with longitudinal interior passageways, which make it possible to post the advertisements and the interior model lighting systems, as well as for the image projection onto the glass surfaces which cover the facades.

Os volumes são limitados em todos os topos (inferior, superior e laterais) por planos virtuais enviesados geometricamente resultantes da linear desmultiplicação de sucessivas pirâmides invertidas que constituem a sua estrutura, apoiando em dois únicos suportes ocultos, de betão armado, por cujo interior se pode aceder aos passadiços superiores.

O “deslizamento” que caracteriza a implantação recíproca dos dois volumes emergentes é deliberado e procura dilatar, em extensão, a presença dos edifícios ao longo da avenida, proporcionando simultaneamente leituras diversas decorrentes da complementaridade dos seus diferentes posicionamento e inserção topográfica.

Tal caracterização procura, além do mais, transformar os volumes em elementos de forte presença visual na paisagem, constituindo elementos que, quer por aspectos cromáticos quer luminotécnicos, sejam capazes de polarizar os olhares tanto a partir do vale como dos diversos percursos de aproximação, que convergem na área da estação.

Esta, em plena articulação com a paragem de transportes colectivos rodoviários, procura concentrar a resolução de todo o sistema inter-modal previsto - rede de autocarros, praça de táxis, estacionamento automóvel e espaço comercial - conforme os desenhos explicitam.

A inserção deste nó inter-modal serve afinal de pretexto para a reformulação do segmento de avenida onde se integra, cuja consolidação se pretende também fundar na criação de um parque verde linear que, acompanhando a via do Metro até à estação de Solum, se propõe servir de prolongamento às manchas ajardinadas existentes cuja continuidade parece assegurada pelo plano elaborado para a zona pelo arquitecto Camilo Cortesão.

The volumes are topped at all ends (lower, upper and lateral) by oblique virtual planes, geometrically resulting from the linear demultiplication of several inverted pyramids which make up its structure, supported by only two hollow, concrete pillars, which provide access to the upper passageways from inside.

The “slant” in the implantation of the two emerging volumes is intentional and seeks to extend the presence of the buildings in the avenue, thus favouring different readings resulting from the complementarity of the different topographical placements.

This characterisation seeks, first and foremost, to transform the volumes into a strong visual presence in the landscape; they are elements which, either due to colour or to light features, attract all eyes from both the valley and from the routes leading to the station area.

In articulation with the bus stop, the station seeks to condense a solution for the whole projected inter-modal system – bus network, taxi stop, car park and shopping mall – as the drawings make clear.

Placing this inter-modal junction is after all a pretext for restructuring the avenue segment where it is situated. It includes the development of a linear green park, which, following the Metro line to Solum station, proposes to serve as an extension of the existing garden patches (which have been safeguarded by the project traced for the area by architect Camilo Cortesão).

- 1 Estação do Metro
- 2 Estacionamento/Autocarros
- 3 Taxis
- 4 Paragem de Autocarros
- 5 Estacionamento Automóvel (60lugares)

Planta do Piso 1

Planta do Piso -1