Choupal

Autor(es): MMBB

Publicado por: Editorial do Departamento de Arquitectura

URL persistente: [URI:http://hdl.handle.net/10316.2/37526](http://hdl.handle.net/10316.2/37526)

DOI: [DOI:http://dx.doi.org/10.14195/0874-6168_6.7-2_6](http://dx.doi.org/10.14195/0874-6168_6.7-2_6)

Accessed : 26-Apr-2023 13:13:17

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

CHOUPAL

BR MMBB

Considerações Iniciais

As intervenções propostas pelo seminário Inserções iniciam-se na área do Choupal, ponto de partida do sistema do metro a ser implantado, no seu interface com uma nova estação intermodal. Integrar o choupal com o tecido urbano, articular os diferentes modos de circulação, conferir urbanidade aos pontos de contato entre sistemas e cidade, são as questões que nos foram elencadas.

Na medida em que uma estação intermodal é um nó de articulação de diversos meios de transporte, velocidades e escalas, local de coordenação entre fluxos provenientes tanto de áreas adjacentes quanto distantes, da cidade e da região, é necessário que o projeto contemple uma visão territorial e uma articulação sistêmica.

General Scope

The project as proposed by the Inserções seminar begins at the Choupal area, which is the starting point of the future metro system, at the interface of a new intermodal station. To integrate Choupal in the urban fabric, to articulate the different forms of movement, to “urbanise” the contact points between systems and cities, these were some of the challenges we were faced with.

As an intermodal station is a junction of different means of transport, speeds and scales, a co-ordination point between flows from adjacent and distant areas of the city and region, the project must take into account territorial view and systemic articulation.

Considerações Iniciais

As intervenções propostas pelo seminário Inserções iniciam-se na área do Choupal, ponto de partida do sistema do metro a ser implantado, no seu interface com uma nova estação intermodal. Integrar o choupal com o tecido urbano, articular os diferentes modos de circulação, conferir urbanidade aos pontos de contato entre sistemas e cidade, são as questões que nos foram elencadas.

Na medida em que uma estação intermodal é um nó de articulação de diversos meios de transporte, velocidades e escalas, local de coordenação entre fluxos provenientes tanto de áreas adjacentes quanto distantes, da cidade e da região, é necessário que o projeto contemple uma visão territorial e uma articulação sistêmica.

Configuração Territorial

A companhia do metro empresta do rio o seu nome, Mondego, e utiliza-se das suas áreas limítrofes, planas e contínuas, como local privilegiado de implantação dos trilhos. As principais vias de tráfego rodoviário também seguem esta lógica e ocupam preferencialmente os veios dos vales dos córregos tributários ao Mondego. Organizam-se assim os percursos dos principais eixos de circulação, condicionando o desenvolvimento da cidade à configuração da bacia hidrográfica.

O rio, o vale e a cidade são uma unidade territorial íntegra em seus aspectos geográficos e urbanos. Esta compreensão faz-nos valorizar o vale do Mondego enquanto espaço estru-

General Scope

The project as proposed by the Inserções seminar begins at the Choupal area, which is the starting point of the future metro system, at the interface of a new intermodal station. To integrate Choupal in the urban fabric, to articulate the different forms of movement, to “urbanise” the contact points between systems and cities, these were some of the challenges we were faced with.

As an intermodal station is a junction of different means of transport, speeds and scales, a co-ordination point between flows from adjacent and distant areas of the city and region, the project must take into account territorial view and systemic articulation.

Territorial Configuration

The metro company has taken on the river’s name – Mondego – and uses its adjacent, flat and continuous, areas as its place of choice to lay the tracks. The main road traffic routes follow in the same logic and occupy preferably the valleys of Mondego’s tributaries. This is how the routes of the main traffic axes are organised; thus the city has always grown according to the river’s basin.

The river, the valley and the city are a territorial whole, complete in their geographical and urban features. Bearing this in mind helps us appreciate Mondego valley as the

turador da cidade, a ser ocupado segundo uma disposição espacial que promova a transformação equivalente de ambas as margens do rio.

Entendemos que a área subutilizada na margem esquerda do Mondego deva ser considerada um sítio privilegiado da expansão urbana. Sua proximidade em relação ao tecido histórico, distante apenas pela largura do rio, confere-lhe valor suficiente para ser ocupada por habitação e, essencialmente, serviços, equipamentos e usos coletivos ao longo do rio.

A decisão sobre a implantação da futura estação intermodal, que compreendemos como elemento de valorização urbana, deverá pautar-se por privilegiar a ocupação deste setor em detrimento da lógica de expansão suburbana extensiva.

Projeto

A decisão do projeto foi a construção de uma estação nas duas margens do rio. Um edifício que abrigue e articule todos os modos de transporte em um recinto único, organizado por uma disposição espacial que imponha níveis distintos para cada um dos sistemas de circulação. Uma estação ponte sobre o Mondego, referência horizontal de 420m na paisagem, colocada sobre 11 pórticos de concreto distantes a cada 40m.

Sua cobertura é uma esbelta casca nervurada de aço, recoberta por uma placa translúcida em toda a sua extensão. Avançando além de ambas as margens para abrigar serviços e equipamentos, marca uma entrada da cidade e uma articulação do território urbano. À noite, transforma-se numa extensa linha de luz, nova referência urbana com seus reflexos na água.

A travessia sobre o rio implica a passagem do trem em cota aérea. Adotamos sua elevação desde a atual estação Coimbra B, associada ao elevado viário, para liberar as cotas baixas para a passagem dos demais sistemas de transporte de abrangência urbana, promovendo a continuidade dos fluxos locais, hoje interrompidos pelos sistemas de infra-estrutura.

city's structuring space, which should be occupied according to a design favouring equal development on both sides of the river.

We believe urban expansion should focus on the under-utilised area of the left Mondego bank. It is close enough to the city's history - only separated by the width of the river - to be valued for housing and, above all, offices, facilities and public use of the riverside.

Where to place the future intermodal station, which we believe to be an element of urban value, is a decision that should be made on favouring the occupation of this section to the detriment of extensive suburban expansion.

The Project

The programme designs a station on each side of the river: a building which covers all modes of transport under a single premises, organising space in such a manner that there is a separate level for each system. A bridge station over the Mondego River, on top of 11 concrete porticoes, 40 m apart.

The roof is made of an elegant rippled steel sheet, fully covered in a translucent plate. It extends beyond both banks in order to shelter services and facilities, and marks one of the city's entrances and an articulation of the urban space. At night it transforms into a long line of lights which reflect in the water; a new urban reference.

To cross the river, an aerial passageway is required for the metro. Our choice is to build one from the present Coimbra B station, thus leaving the lower levels open for the free movement of the other urban transport systems and promoting the continuity of the local flows, which are today interrupted by the infrastructures.

Para minimizar o impacto das vias rodoviárias revimos os nós de articulação entre as vias expressas e as vias urbanas arteriais. Concentramos e disciplinamos toda a articulação em duas novas rotundas propostas, uma em cada margem. Estes nós permitirão a retirada de alças tornadas desnecessárias.

A re-integração choupal/cidade se realiza com a urbanização dos 600m de frente da área requalificada pela elevação das vias ferroviárias e pela organização das articulações viárias. A própria estação será outro elemento de valorização, pela sua presença, pela condição de acessibilidade ofertada e pelo seu programa ampliado para além das funções de transporte.

Margens Urbanas

As extremidades do edifício da estação configuram o local de contato entre as funções do sistema de transportes e a cidade. Cruzando a estação no seu sentido transversal, propomos a construção de um espaço conformado pela associação entre vias locais ribeirinhas, transporte público e passeios de pedestres.

Da ponte de Santa Clara à estação são 1.600m de passeios que conectarão, em qualquer uma das margens, o centro ao choupal. Neste percurso serão encontrados os parques, os cafés, restaurantes, hotéis, equipamentos coletivos, comércio, serviços e habitação.

Imaginou-se o centro de congressos e eventos junto à margem esquerda, inserido em uma extensão de parque a ser construído à frente do próprio Choupal.

Uma passarela de pedestres sob o edifício da estação, implantada na cota 17, em proximidade com a superfície da água conecta as duas margens para o pedestre.

Níveis

O nível original do terreno encontra-se na cota 17. A ocupação da cidade faz-se sobre a elevação deste terreno até se atingir a cota 20. Propomos que o nível 17 mantenha-se como principal nível de contato com a água. Pequenos equipamentos de apoio complementam o programa do parque e dos grandes equipamentos pertencentes ao centro de congressos. Serão implantados sob o passeio público, assim como os estacionamentos. Evita-se o aterro e utiliza-se o espaço existente.

In order to minimise the impact on the road junctions we revised the connections between the above-mentioned routes and the urban roads. We concentrated and disciplined all of the connections into two new roundabouts, as suggested, one on each side of the river. This made it possible to eliminate other junctions which become redundant.

Choupal is reintegrated in the city by urbanising the 600m in front of the requalified area, elevating the railway tracks and organising the traffic routes. The station itself will draw much attention: the building itself, the accessibility it offers and the services it provides, which go beyond the mere transport function.

Urban Banks

The station building's terminals trace the contact point between the transport system functions and the city. Crossing the station transversally, we propose to construct a space linking local riverside roads, public transport and pedestrian walks.

From Santa Clara bridge to the station there are 1,600m of paths which link the city centre to Choupal from both sides of the river. Along the road one finds parks, cafés, restaurants, hotels, public facilities, shops, services and housing.

We designed the congress and events centre on the left bank as part of one of the park's extensions, built right in front of Choupal.

The pedestrians may cross the river on both sides using a pedestrian passage under the station building, on level 17, close to the water surface.

Levels

The original ground level is 17. City occupation was raised to level 20. We propose that the level 17 be maintained as the main contact level with the water. The small support facilities complement the park's programme, as well as that of the large congress centre facility. They shall be installed under the public path, as is the parking space. We thus avoid earthworks and use up the available space.

We arrive at the station by taxi, metro, bus or walking, on level 20. The entrance halls are on this level, as well as the access to the ticket offices, the station's general services, the cafés and the waiting rooms, which are situated on level 23.

Nível 17

Choupal

Passarela de Pedestres

Serviços de Apoio

Estacionamento

10 25 50 100

Nível 20

Passeio Público

Centro de Congressos

Metro

Estação de Ônibus Intermunicipal

10 25 50 100

Nível 23

Mezzanino Operacional

10 25 50 100

Nivel 29

Cais

10 25 50 100

Corte Longitudinal

10 25 50 100

- TRANSPORTATION SCHEME**
- Trem
 - - - Metro
 - Via Expressa
 - Via Arterial
 - Via Arterial

Nível 23

Ampliação Nível

Corte Transversal