Santa Cruz

Autor(es): Mansilla, Luis; Tunón, Emilio

Publicado por: Editorial do Departamento de Arquitectura

URL persistente: [URI:http://hdl.handle.net/10316.2/37528](http://hdl.handle.net/10316.2/37528)

DOI: [DOI:http://dx.doi.org/10.14195/0874-6168_6.7-2_8](http://dx.doi.org/10.14195/0874-6168_6.7-2_8)

Accessed : 26-Apr-2023 14:17:18

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

SANTA CRUZ

ES Emilio Tuñón + Luis Mansilla

EL METRO ES UNA OPORTUNIDAD

La llegada del Metro Ligero de Superficie a Coimbra representa una mejora sustancial para la ciudad en términos de comunicación, en términos sociales y seguramente geográficos. Pero es ante todo, una oportunidad para transformar la ciudad, y rescatar para los ciudadanos la vida fluvial. La línea de tren, que viajaba acostada al río, se convirtió en una frontera artificial, bordeada de industria, que dejaba la ciudad siempre mirando para la colina, a la espalda del río. Pero los ríos en las ciudades han dejado ya de ser una frontera y se han convertido en lugares repletos de oportunidades para el trabajo, la vivienda y el ocio, como si una mirada moderna los hubiera descubierto, como si nuevos ojos fueran capaces de hacerlos aparecer como algo con una enorme capacidad de dotar de personalidad a la ciudad.

THE METRO IS AN OPPORTUNITY

The development of the light surface metro in Coimbra represents a significant improvement for the city in communication, social and certainly geographical terms. This is above all an opportunity to transform the city and to redeem the river for its population. The railway track alongside the river has become an artificial boundary, bordered by industry. Coimbra was left facing the hill, back turned to the river. However, rivers are no longer boundaries; they have become places of opportunity for work, life and leisure. As if a modern view has discovered them, as if new eyes have unveiled them as entities with an enormous capability of providing a city with personality.

UNA CIUDAD QUE REDESCUBRE LA RIBERA

La propuesta trata de imaginar un nuevo fragmento de la ciudad, de forma que tenga dos caras: una mira a la colina, la otra se desparrama y vive en el río. Cosido por el Metro Ligero de Superficie, que coloniza la ribera, se propone una superficie abierta, ajardinada, libre, habitada por un conjunto de edificios, destinados a viviendas, a aparcamientos, a infraestructuras, al ocio, al trabajo, unidos por una sola característica, su volumen cilíndrico, como recuerdo del área industrial existente. Un conjunto de centros, en realidad, que logre, que la ciudad vuelva su cara hacia el río y se apropie de él, intensificándose en densidad al acercarse a la ciudad existente.

NAS CONSTRUCCIONES COMO EL RÍO

Se trata de una operación que evita intencionadamente la existencia de un punto bisagra, de un nuevo centro que compita con el centro histórico, acercándose más a un modelo de estrategia, es decir, un escenario de voluntades que permita a la ciudad configurarse más a lo largo, como el río discurre. La existencia de espacios libres, que acerquen el río, y un conjunto de edificaciones unidos por su volumen son los dos únicos principios capaces de transformar la ciudad y adquirir un valor identificativo de la transformación: el uso que se le dé, dependerá de los intereses concretos de la ciudad, y los acabados o materiales de cada construcción queda a la decisión de cada arquitecto que la lleve a cabo.

NATURALEZA Y ARQUITECTURA

Imaginamos la ribera como un bosque de edificios. En él, el río y la naturaleza se hacen presentes, y de ahí surgen, como caminos, los trazos del nuevo Metro Ligero de Superficie, y de ahí surgen, como árboles, las nuevas construcciones. Su posición, sus dimensiones en planta, sus alturas, a la vez parecidas pero diferentes, son como los árboles o las personas, de modo que la arquitectura busca en la naturaleza el modo de organizarse, de crecer, el modo de vivir. De este modo, un conjunto de reglas dibuja también una gran libertad, y expresa, empujado por una voluntad social, la capacidad que debe tener la arquitectura en general y las ciudades en particular de dibujar un urbanismo en el que lo natural y lo artificial se acercan, desdibujan sus fronteras e intercambian sus atributos.

A CITY REDISCOVERING THE RIVERSIDE

Our proposal tries to imagine a new fragment of the city with two faces: one facing the hill, the other stretched out and living in the river. Stitched by the metro line, which colonises the riverside, our proposal is an open, green and free space, inhabited by a set of buildings for housing, parking, facilities, leisure, work; they are all linked by one same feature, the cylindrical volume reminding us of the existing industrial area. A set of centres making the city face the river again, taking possession of it and intensifying it as it comes closer to the existing city.

CONSTRUCTIONS LIKE THE RIVER

This is an operation which intentionally avoids creating a dissecting point, a new centre competing with the historical centre, and draws closer to a strategy model, i.e. scenery of intentions which allow the city to flow alongside the river. Open spaces close to the river and a set of buildings equal in volume are the only principles capable of transforming the city and helping it obtaining identity value from the change: the use we give it shall depend on the city's specific demands, and the finishings and materials in each construction depend on the choices of each architect in charge.

NATURE AND ARCHITECTURE

Imagine the riverside as a forest of buildings. Inside there is the river and nature, from where the lines of the new light train originate as paths and the trees as new constructions. Their position, their size on the plan, their height, similar yet different, are like the trees or the people, to the extent that architecture seeks in nature a way of organising itself, of growing, of living. Henceforth, a set of rules also traces great freedom and, driven by social will, expresses the capacity that architecture in general and cities in particular must have for an urban design where natural and artificial come close, with intertwining boundaries and exchanging features.

EL METRO ENTRE LA CIUDAD

Quizás el punto más difícil sea el modo en que el metro discurre por la ciudad ya consolidada, y donde las operaciones a efectuar deben ser extremadamente cuidadosas. Se propone una unidad de acción, identificando cada roce de la nueva infraestructura con la edificación existente mediante un embudo, un bocín, que convierta el área de intersección en un espacio casi escultórico en apariencia, pero que en realidad tenga la misión de crear un espacio diferente, reservado para el paso de los tranvías con mayor seguridad, y acompañado de señales acústicas o quizás luminosas, de forma que sea visible claramente.

Se trata de puntear cada paso con una misma forma, de modo que se identifique claramente que la intervención se hace para un elemento de comunicación, que va abriendo la ciudad, como un telón que se abre. A medio camino entre la escenografía y la seguridad, nuevos espacios públicos en planta baja se superpone a la estructura existente de la ciudad, completándose en alto con diversos usos: comerciales más cerca del centro, de oficinas en el tramo intermedio, de viviendas al acercarse al río. De este modo, las aperturas, las discontinuidades, se conforman con la altura estrictamente necesaria, y sobre ellas, la ciudad continua y mantiene su perfil, como si el Metro Ligerio de Superficie pudiera ser tratado como un vecino más, que abre su portal, y se pasea por la calle.

Estrategia

THE METRO WITHIN THE CITY

Perhaps the most difficult part is how the metro flows in the consolidated city, thus requiring extremely cautious operations. We propose unity of action, identifying each stretch of new infrastructure with the existing structures, thus converting the intersection area into an almost sculptured space, which in reality means to create a different space, where routes cross in greater safety, signalled by sound and possibly lights in order to be clearly visible.

The purpose is to trace each step in the same manner, so that it becomes clear that all intervention is made in unison, as the city flows. Half way between scenery and safety, new public spaces replace the city's existing structures: trade closer to the centre, offices in the intermediate level, houses as we come closer to the river. Hence, the openings, the discontinuities are only the strictly necessary height and the city maintains its profile, as if the surface metro can be treated as one more neighbour which opens its gates and strolls in the roads.

Proposta

Bosque de edificios

Embudos

Naturaleza y Arquitectura

- infraestructura
- equipamiento
- terciario
- cultura
- residencia

CATÁLOGO DE PLANTAS

Casas patio

Torre de apartamentos

Silo de habitaciones para estudiantes

Camping

Villa en el bosque

Torre blanca

Residencia

Cine

Plaza de toros desmontable

Centro de cultura contemporanea

Circo

Auditorio ciudad de coimbra

Biblioteca publica

Cultura

Banco pinto & sotto mayor

Mercado infinito

El corte ingl...s

Restaurante coatõ

Casa de fados

Oficinas

Terciario

Polideportivo

Iglesia

Bomberos voluntarios

Hospital

Escolinha

Equipamentos

Contenedor de automoviles robotizado

Parada de metro y oficinas de metro mondegø

Aparcamiento subterraneo en espiral

Depósito de agua

Centro de meteorol'gõa

club njtico

Infraestructuras