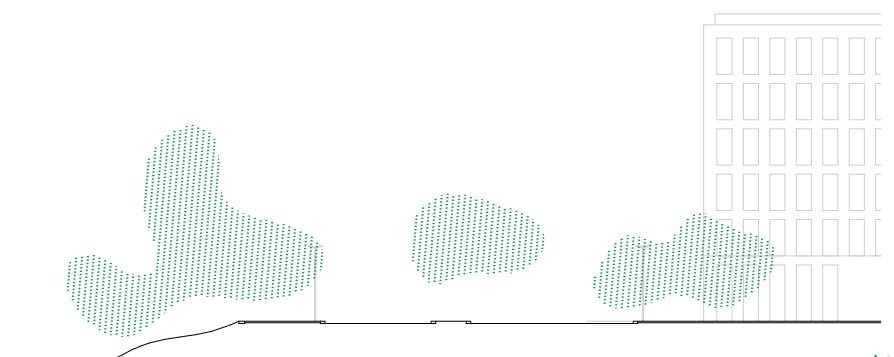




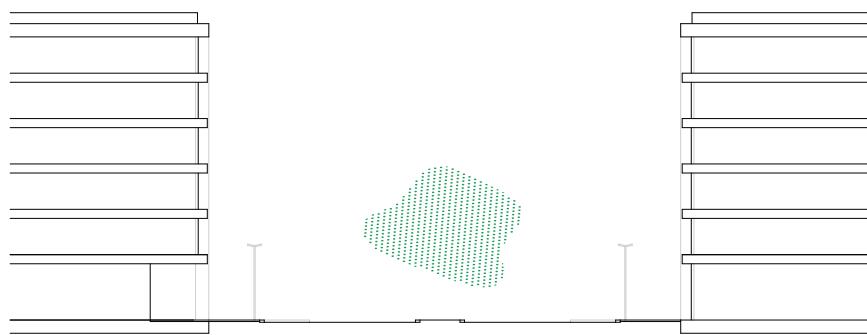
1/5000



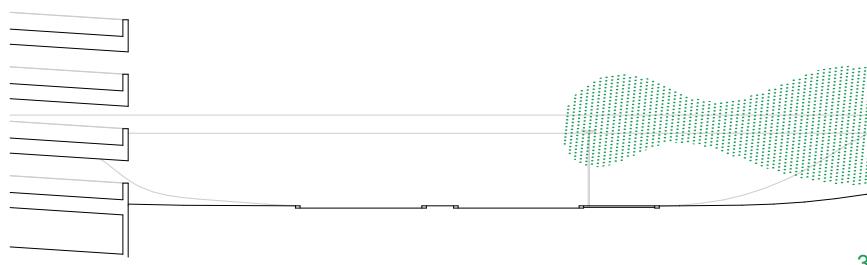
após o estudo de uma área de conflitos de dinâmicas antígonas (a1 e a sua envolvente urbana), nesta fase o desenvolvimento incide numa situação em que o trabalho deixa de ser de integração de uma auto-estrada na malha urbana, mas sim da integração de uma via urbana (embora dotada de características, escala e envolvente muito próximas de uma via rápida). numa tentativa de reduzir as já várias barreiras que seccionam a cidade, propõe-se uma recaracterização da Ave. Edgar Cardoso.



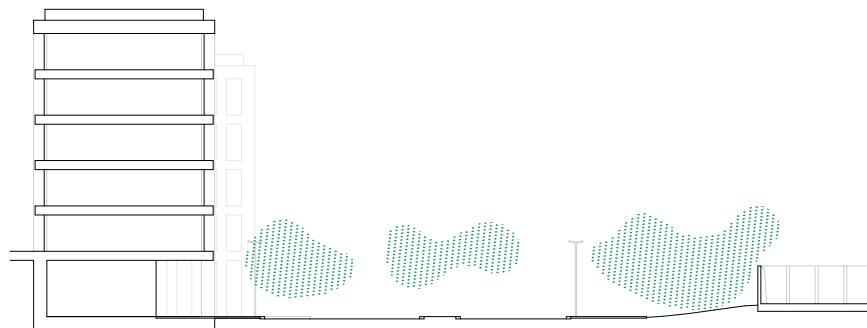
11/500



21/500

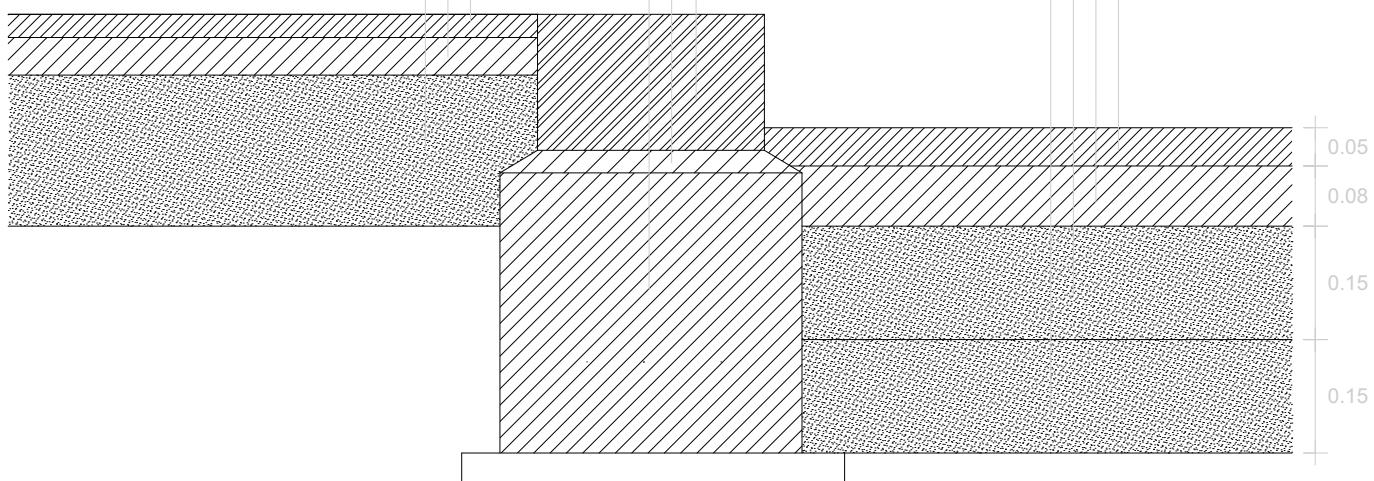


31/500



41/500

camada de desgaste em betão betuminoso  
 regularização em betuminoso denso  
 base de agregado britado de granulometria extensa  
 sub-base de agregado britado de granulometria extensa  
 contra-guia de granito, bujardado a pico fino, 30x18cm  
 argamassa de assentamento  
 maciço de betão  
 camada de desgaste em betão betuminoso  
 camada de regularização  
 base de agregado britado de granulometria extensa

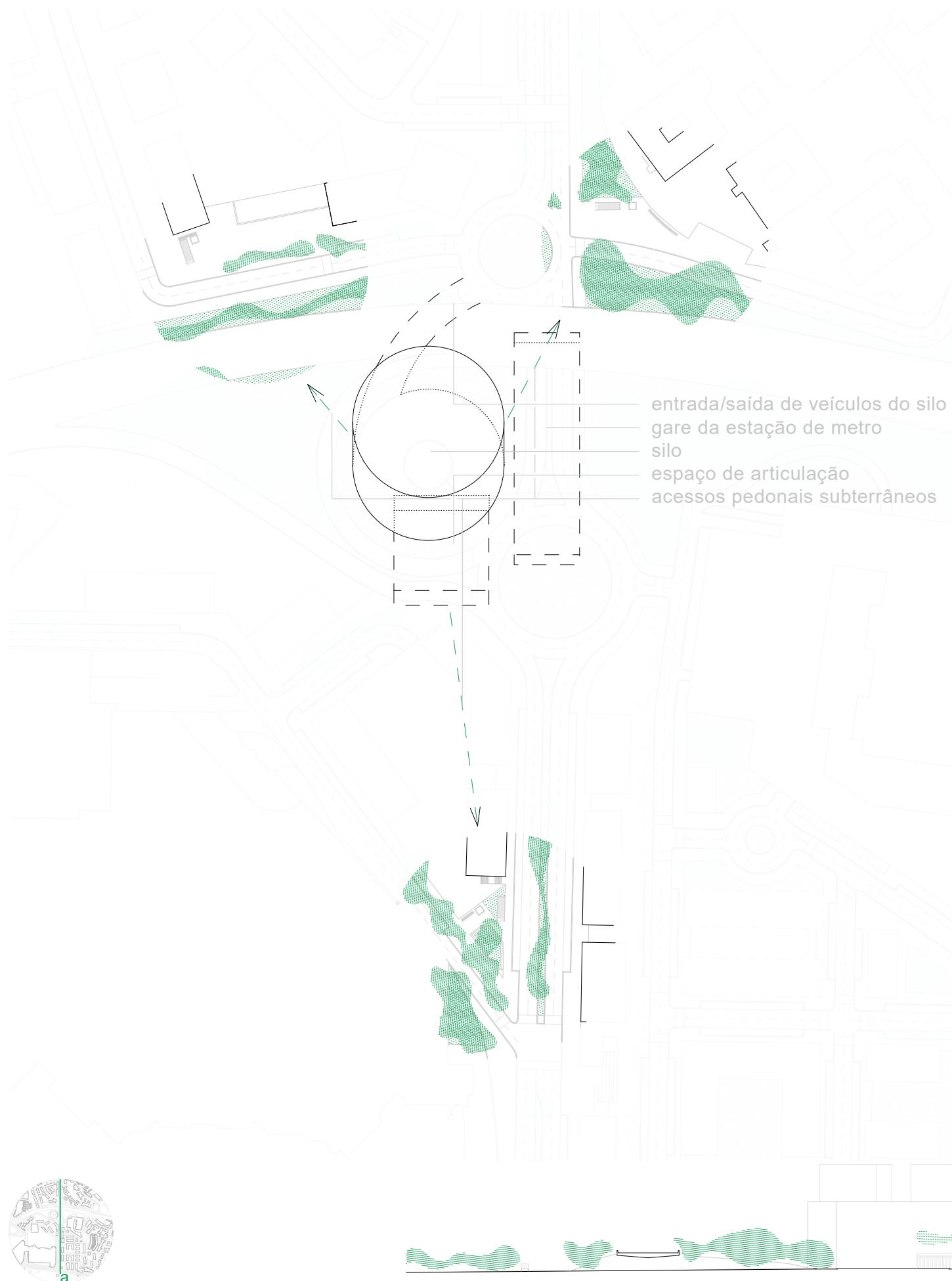


1/10

esta recaracterização, tema que é iniciado no inicio da avenida, na arrábida, assenta em princípios que tentam ser o mais elementar possível, para que facilmente possam ser aplicados, tendo em conta os muito variados tipos de contexto que orbitam esta via. assim, e tendo em conta os temas desenvolvidos anteriormente para estas mesmas áreas de intervenção, assumem-se como pilares desta recaracterização

- \_a densificação da vegetação e área permeável, cuja percentagem de aplicação aumenta progressivamente em direcção a sul;
- \_a linguagem de desenho das infra-estruturas viárias e a sua envolvente próxima, sempre que possível, é mantida, de forma a unificar as progressivas mutações de materiais que vão decorrendo em virtude do contexto mais próximo no qual se encontram;
- \_a dinamização das articulações da avenida com os equipamentos e vias próximas e/ou confluentes;
- \_a densificação de edificado nas margens da avenida, para que esta ganhe uma secção mais contida, e conferir-lhe um carácter mais urbano. previu-se ainda uma secção funcional tipo ->

**HABITACAO**  
**RESTAURACAO**  
**COMERCIO**





a estação de metro Edgar Cardoso surge da estratégia de transportes desenvolvida anteriormente no projecto. servente da linha que liga a via de metro já existente à zona da Arrábida, e mais à frente, à cidade do Porto (zona de Massarelos). A estratégia do projecto para o metro e transportes rodoviários previa:

- \_a criação da linha de metro que baliza o núcleo urbano da cidade, da qual faz parte a estação Edgar Cardoso;
- \_a criação de equipamentos de estacionamento (silos-automóveis), em relação com cada uma das estações, de forma a permitir a redução da circulação automóvel privada.

nesta unidade operativa ensaiar-se-á uma destas situações, na qual os dois equipamentos, silo e estação de metro, funcionam como um só. assim, articulam-se o silo e a gare da estação de metro através de um mesmo espaço subterrâneo que permite gerir a entrada e saída pedestre dos dois equipamentos em três pontos diferentes sem perturbar as dinâmicas de superfície.

