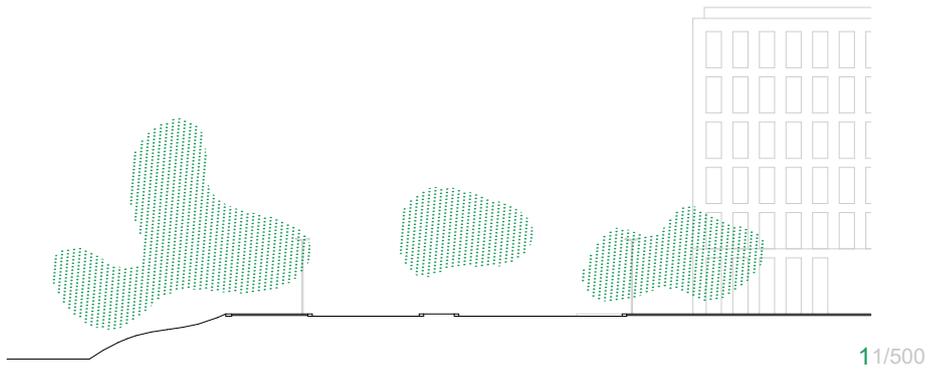




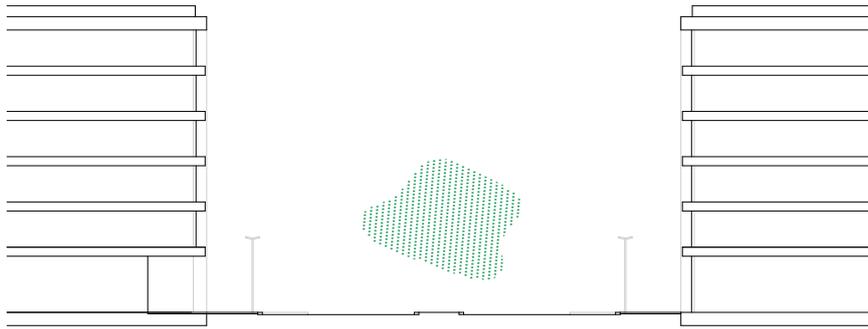
1/5000



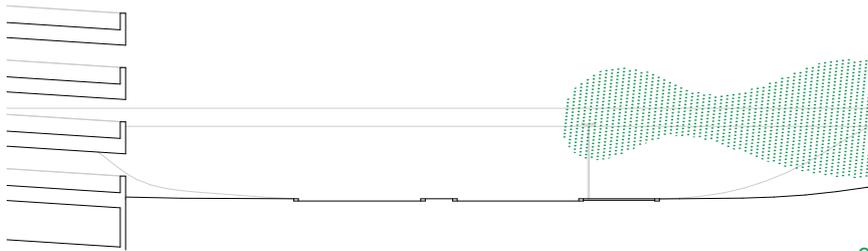
após o estudo de uma área de conflitos de dinâmicas antigonas (a1 e a sua envolvente urbana), nesta fase o desenvolvimento incide numa situação em que o trabalho deixa de ser de integração de uma auto-estrada na malha urbana, mas sim da integração de uma via urbana (embora dotada de características,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



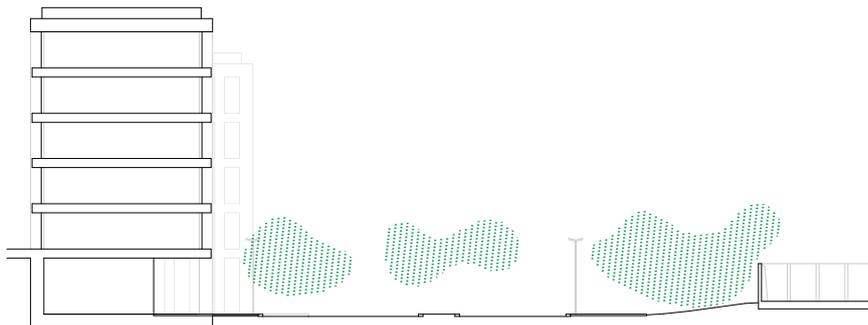
1/500



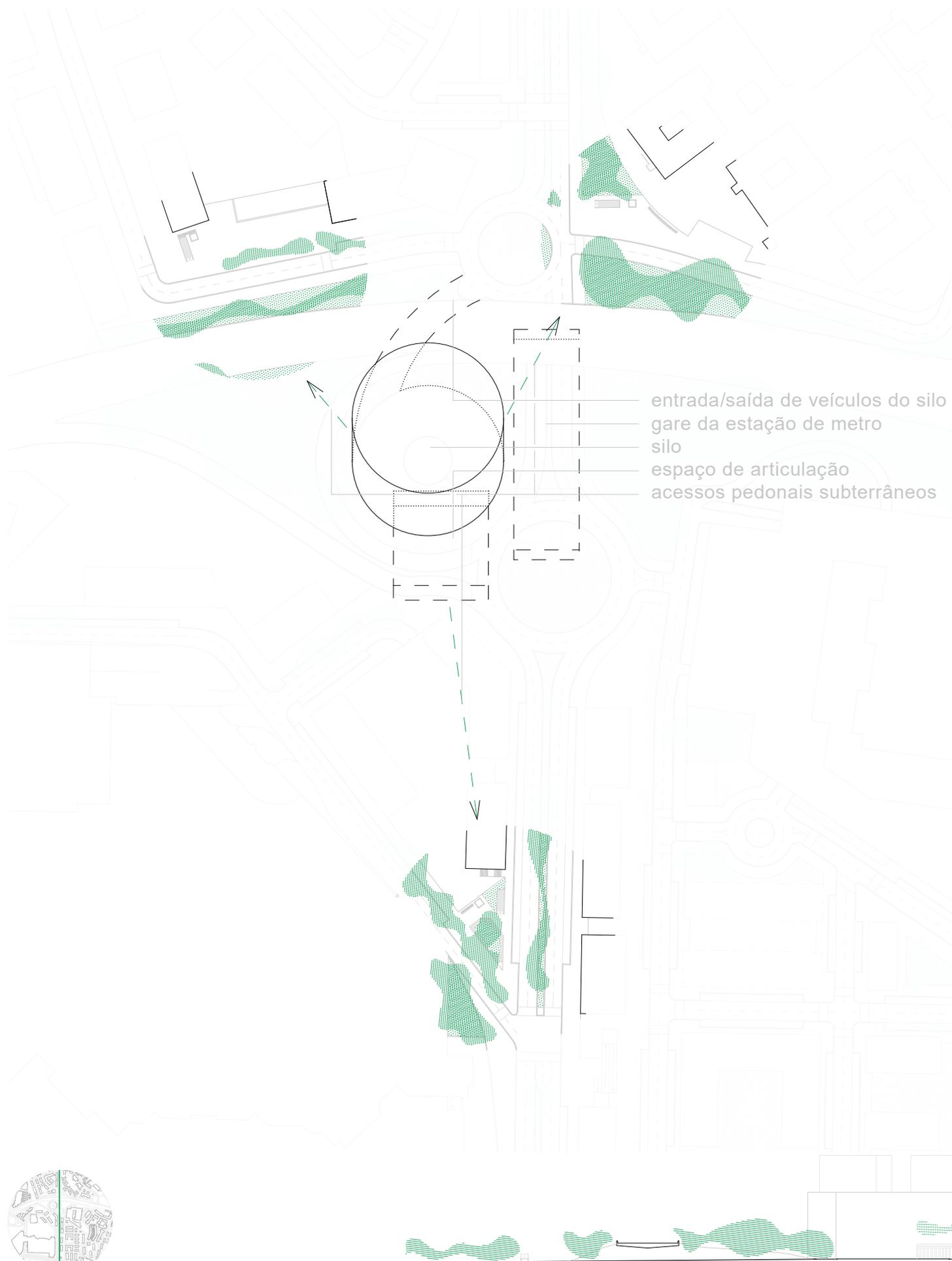
2/500



3/500



4/500





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 ensaia-se 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.

