

VISTA DA PRAÇA JOSÉ DA COSTA / JARDIM

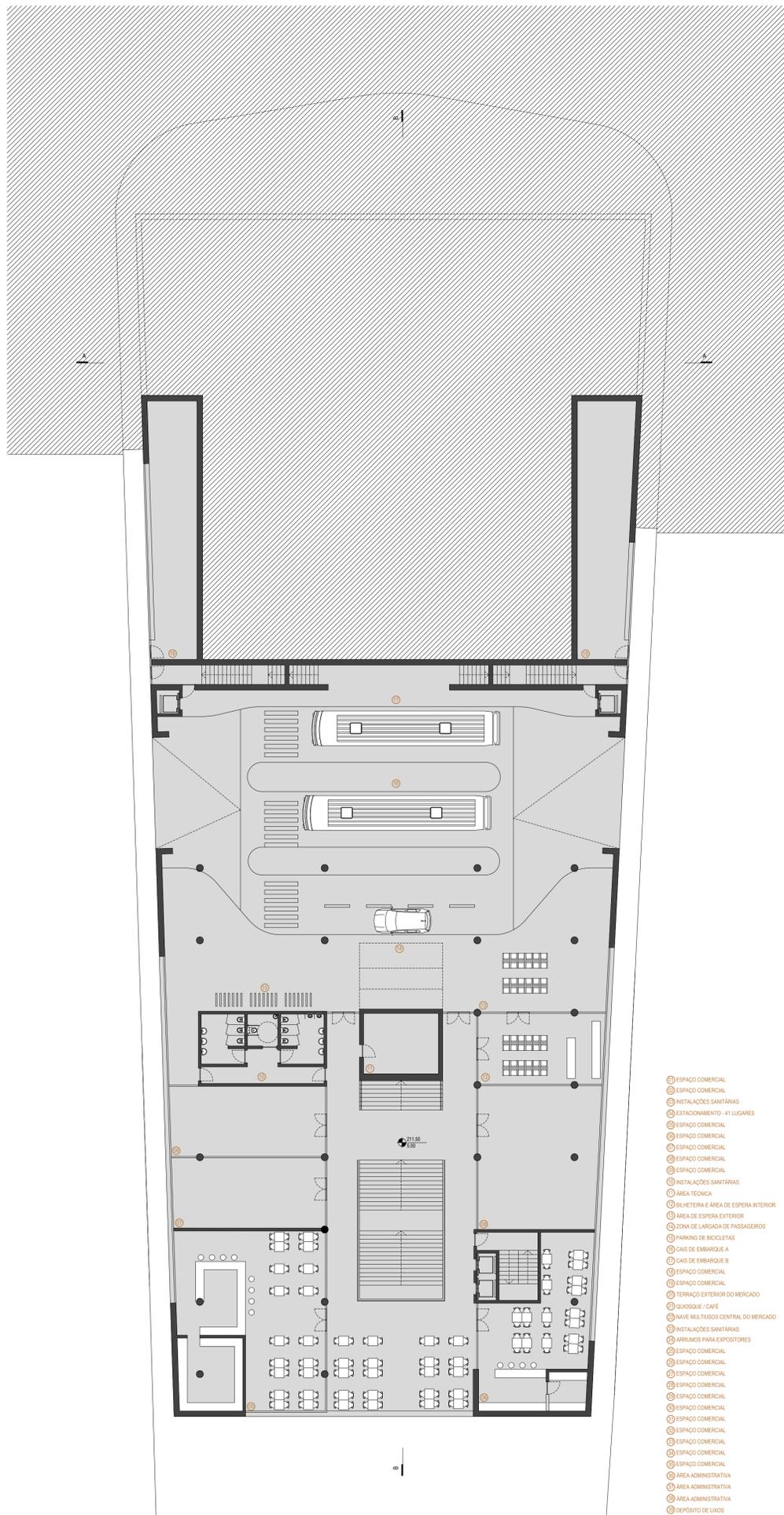


ALÇADO POENTE
ESC. 1:200



ALÇADO NASCENTE
ESC. 1:200

- 1) ESPAÇO COMERCIAL
- 2) ESPAÇO COMERCIAL
- 3) INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
- 4) ESTACIONAMENTO - 41 LUGARES
- 5) ESPAÇO COMERCIAL
- 6) ESPAÇO COMERCIAL
- 7) ESPAÇO COMERCIAL
- 8) ESPAÇO COMERCIAL
- 9) ESPAÇO COMERCIAL
- 10) ESPAÇO COMERCIAL
- 11) INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
- 12) INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
- 13) ÁREA TÉCNICA
- 14) BALHETERIA E ÁREA DE ESPERA INTERIOR
- 15) ÁREA DE ESPERA EXTERIOR
- 16) ZONA DE LARGURA DE PASSAGEIROS
- 17) PAVIMENTO DE BICICLETAS
- 18) CAIS DE EMBARQUE A
- 19) CAIS DE EMBARQUE B
- 20) ESPAÇO COMERCIAL
- 21) ESPAÇO COMERCIAL
- 22) TERRAÇO EXTERIOR DO MERCADO
- 23) QUIOSQUE / CAFÉ
- 24) NAVE MULTIFUNÇÕES CENTRAL DO MERCADO
- 25) INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
- 26) ARRUMADOS PARA EXPOSITORES
- 27) ESPAÇO COMERCIAL
- 28) ESPAÇO COMERCIAL
- 29) ESPAÇO COMERCIAL
- 30) ESPAÇO COMERCIAL
- 31) ESPAÇO COMERCIAL
- 32) ESPAÇO COMERCIAL
- 33) ESPAÇO COMERCIAL
- 34) ESPAÇO COMERCIAL
- 35) ESPAÇO COMERCIAL
- 36) ÁREA ADMINISTRATIVA
- 37) ÁREA ADMINISTRATIVA
- 38) DEPOSITO DE LINDOS



VISTA DO ACESSO PRINCIPAL AO MERCADO

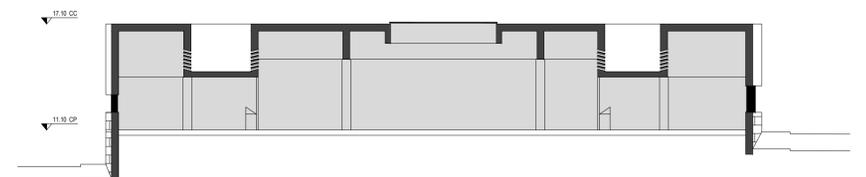
- 1) ESPAÇO COMERCIAL
- 2) ESPAÇO COMERCIAL
- 3) INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
- 4) ESTACIONAMENTO - 41 LUGARES
- 5) ESPAÇO COMERCIAL
- 6) ESPAÇO COMERCIAL
- 7) ESPAÇO COMERCIAL
- 8) ESPAÇO COMERCIAL
- 9) ESPAÇO COMERCIAL
- 10) ESPAÇO COMERCIAL
- 11) INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
- 12) ÁREA TÉCNICA
- 13) BALHETERIA E ÁREA DE ESPERA INTERIOR
- 14) ÁREA DE ESPERA EXTERIOR
- 15) ZONA DE LONGARIM DE PASSAGEIROS
- 16) PAVIMENTO DE BICICLETAS
- 17) CAIS DE EMBARQUE A
- 18) CAIS DE EMBARQUE B
- 19) ESPAÇO COMERCIAL
- 20) ESPAÇO COMERCIAL
- 21) TERRAÇO EXTERIOR DO MERCADO
- 22) QUIOSQUE / CAFÉ
- 23) NAVE MULTIFUNÇÕES CENTRAL DO MERCADO
- 24) INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
- 25) ARRUMADOS PARA EXPOSITORES
- 26) ESPAÇO COMERCIAL
- 27) ESPAÇO COMERCIAL
- 28) ESPAÇO COMERCIAL
- 29) ESPAÇO COMERCIAL
- 30) ESPAÇO COMERCIAL
- 31) ESPAÇO COMERCIAL
- 32) ESPAÇO COMERCIAL
- 33) ESPAÇO COMERCIAL
- 34) ESPAÇO COMERCIAL
- 35) ESPAÇO COMERCIAL
- 36) ESPAÇO COMERCIAL
- 37) ÁREA ADMINISTRATIVA
- 38) ÁREA ADMINISTRATIVA
- 39) DEPOSITO DE LINDOS



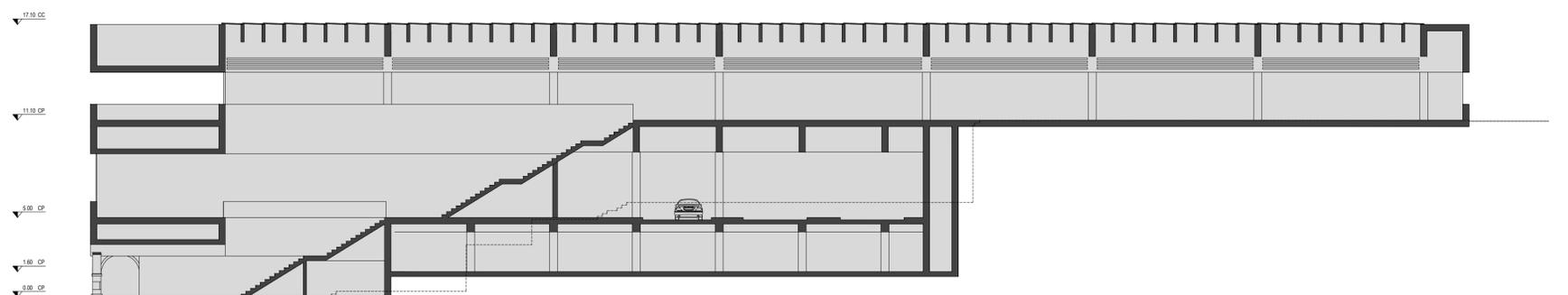
ALÇADO SUL
ESC. 1:200



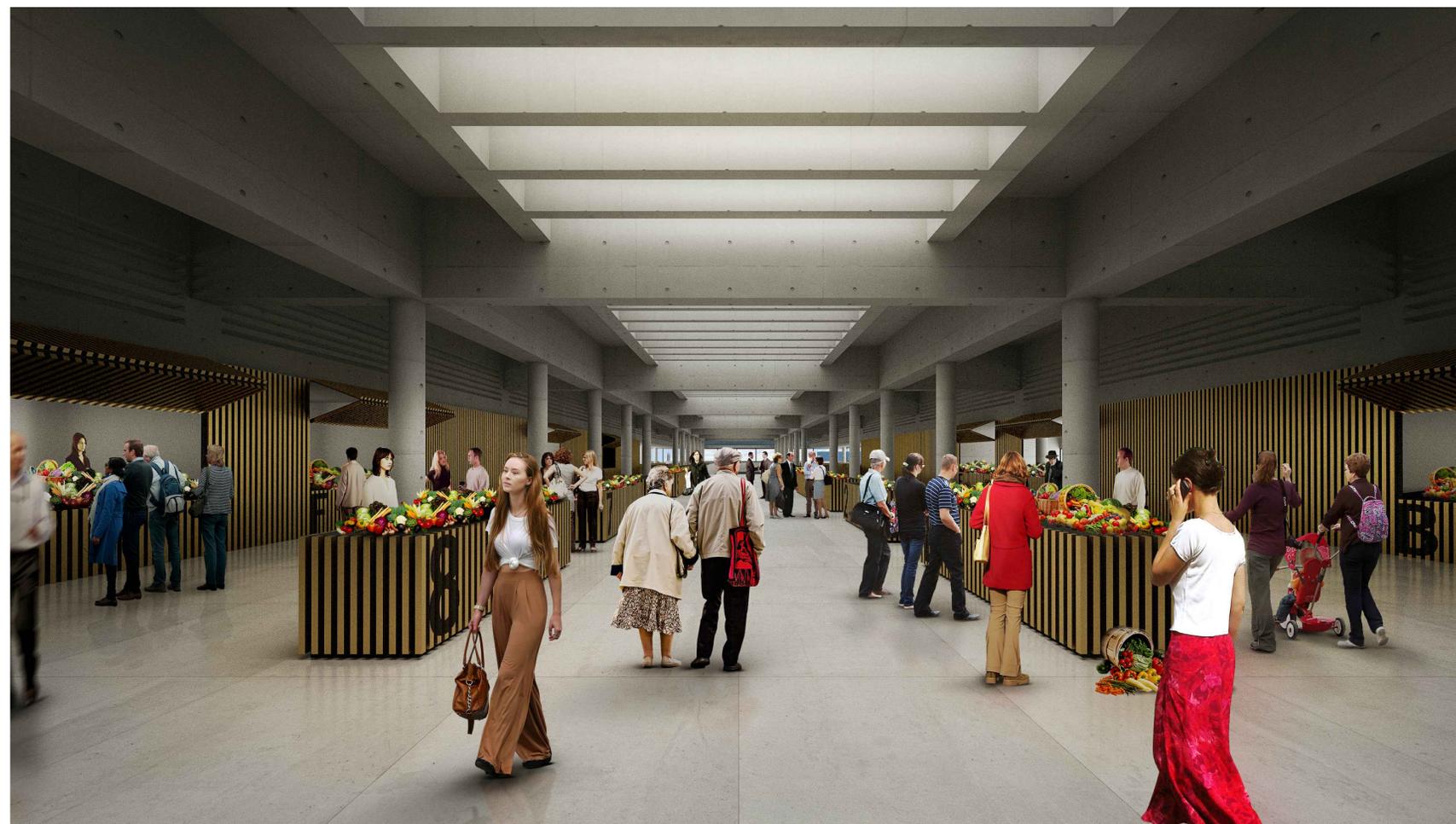
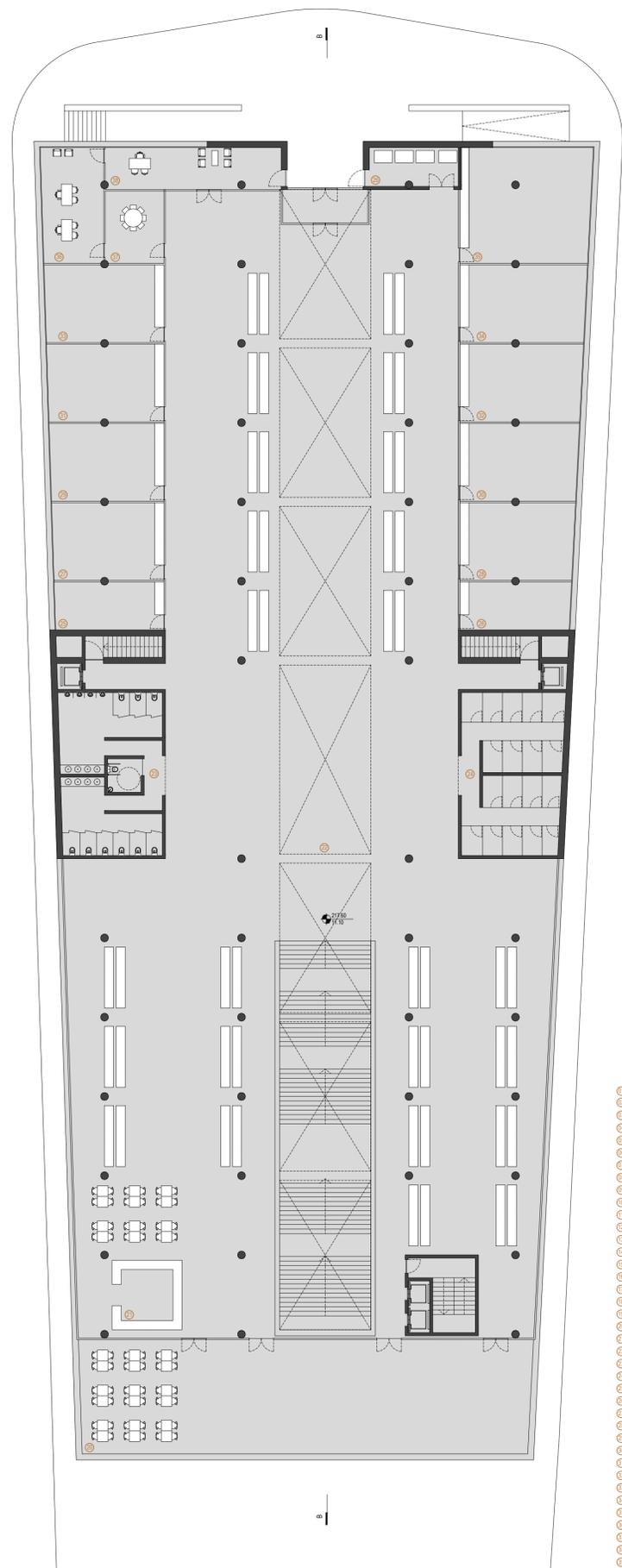
ALÇADO NORTE
ESC. 1:200



CORTE AA
ESC. 1:200

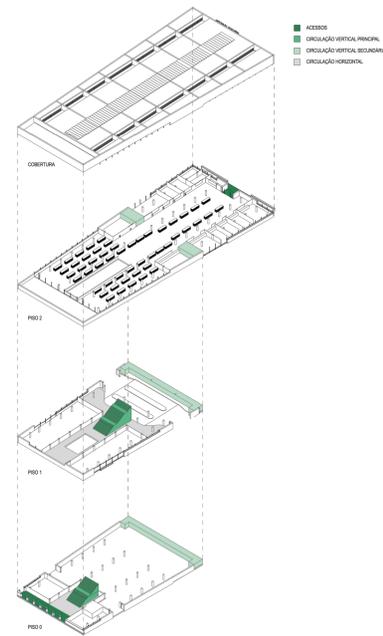
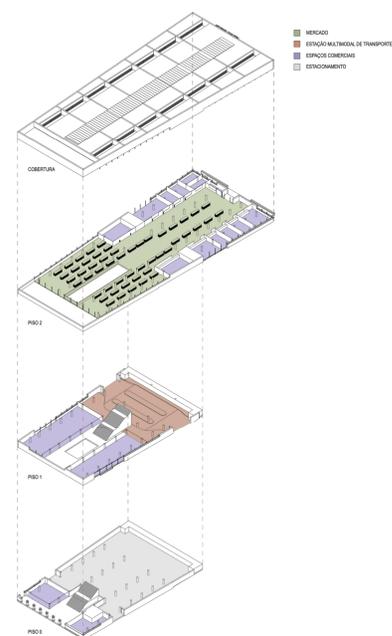


CORTE BB
ESC. 1:200



VISTA INTERIOR DO MERCADO

- 1) ESPAÇO COMERCIAL
- 2) ESPAÇO COMERCIAL
- 3) INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
- 4) ESTACIONAMENTO - 41 LUGARES
- 5) ESPAÇO COMERCIAL
- 6) ESPAÇO COMERCIAL
- 7) ESPAÇO COMERCIAL
- 8) ESPAÇO COMERCIAL
- 9) ESPAÇO COMERCIAL
- 10) ESPAÇO COMERCIAL
- 11) INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
- 12) ÁREA TÉCNICA
- 13) BILHETERIA E ÁREA DE ESPERA INTERIOR
- 14) ÁREA DE ESPERA EXTERIOR
- 15) ZONA DE LONGARIM DE PASSAGEIROS
- 16) PARKING DE BICICLETAS
- 17) CAIS DE EMBARQUE A
- 18) CAIS DE EMBARQUE B
- 19) ESPAÇO COMERCIAL
- 20) ESPAÇO COMERCIAL
- 21) TERRAÇO EXTERIOR DO MERCADO
- 22) QUIOSQUE / CAFÉ
- 23) NAVE MULTUSOS CENTRAL DO MERCADO
- 24) INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
- 25) ARRUMADOS PARA EXPOSITORES
- 26) ESPAÇO COMERCIAL
- 27) ESPAÇO COMERCIAL
- 28) ESPAÇO COMERCIAL
- 29) ESPAÇO COMERCIAL
- 30) ESPAÇO COMERCIAL
- 31) ESPAÇO COMERCIAL
- 32) ESPAÇO COMERCIAL
- 33) ESPAÇO COMERCIAL
- 34) ÁREA ADMINISTRATIVA
- 35) ÁREA ADMINISTRATIVA
- 36) ÁREA ADMINISTRATIVA
- 37) DEPOSITO DE LINDOS



PROGRAMA

A distribuição geral do programa foi efectuada seguindo algumas das premissas que estavam requeridas no programa, conjugadas com as intenções e objectivos arquitectónicos formais e funcionais. O termo de referência do próprio concurso mostraram-se abertos em diversos pontos, nomeadamente em termos de áreas e mesmo funções. Assim procurou-se identificar os elementos ordenadores das funções previstas pelo programa com as condicionantes al referidas. Desde logo, o novo mercado deve ficar em um só piso. Isto obrigou a que o edifício ganhasse volumetria no último piso, que era já o do mercado e pelo qual o acesso privilegiado se deveria manter. Temos assim um piso completo que combina as diversas áreas, antes estratificadas no mercado existente. O mercado municipal no geral é um equipamento que vem sendo revisto e adaptado na sua configuração a novas vivências e atratividades. O que se pretendeu responder com o espaço proposto foi a esta capacidade de adaptação futura e transformação tipológica ao diferentes usos que se queiram dar. Temos assim áreas definidas com lojas e compartimentação mais tradicionais deste tipo de comércio mas também a possibilidade de organizar o mercado ou outros eventos de forma mais livre na restante nave ampla do espaço. Resolvido o mercado municipal, importava resolver o segundo programa principal e provavelmente o mais condicionante de toda a organização, a estação multimodal de transportes. A acesso difícil com uma pendente acentuada da rua, a circulação viária em um sentido só nas ruas adjacentes, o elevado pé direito exigido assim como a necessidade de compartimentação rigorosa de um programa alimentar limpo, e um programa viário poluído, obrigou a um desenho criterioso e ponderado e que resultou na colocação deste programa num piso intermédio em que o acesso das ruas laterais seria possível e com o pé direito necessário para as viaturas. Um esquema de perpendicularidade é usado para atravessamento do edifício resultando do estudo feito dos sentidos viários e os percursos dos transportes públicos na cidade. É também identificada a necessidade de criação, para além dos dois cais de ancoragem, de uma zona de largada de passageiros que serve a estação mas também o mercado e zonas comerciais e que evita o conflito com a circulação dos transportes públicos. Associados a este programa existem ainda os apoios necessários de bilheteira, zonas de espera, instalações sanitárias e parking de bicicletas. Na área restante do piso serão compartimentados espaços de diferentes dimensões e adaptabilidade para comércio e serviços.

Por fim no piso inferior em relação com a praça e jardim é criado um acesso principal e mais espaços comerciais versáteis os quais deverão ser especificados e ocupados em fase posterior. Na parte interior e semi enterrado surge o programa pedido do estacionamento coberto com capacidade para quarenta e uma viaturas. Esta implantação criteriosa permite que o acesso e saída sejam feitos de nível, otimizando a utilização de áreas assim como promovendo a ventilação natural cruzada.

DISTRIBUIÇÃO INTERNA

A distribuição do programa, quer em desenvolvimento vertical quer em alongamento horizontal, só é possível apoiada num sistema de circulações eficientes e bem distribuídas. Para solucionar as distâncias exigidas pela SCIE e dar resposta a uma organização funcional eficiente e intuitiva, nesta forma rectangular foi criada uma circulação principal, uma escadaria central que funciona como eixo ordenador de toda a leitura interna do edifício e das diversas partes do programa.

Para além deste elemento principal são distribuídas diversas circulações verticais apoiadas em elevadores colocados estrategicamente e que com isso equilibram as distâncias entre qualquer compartimento do edifício e a circulação vertical mais próxima. Estas circulações verticais são por fim complementadas com as circulações horizontais bastante generosas no seu dimensionamento que as conectam. A forma legibilidade e a forma intuitiva de desenhar estes elementos distribuidores permite que os utentes sejam confiantes e se sintam autónomos na circulação dentro do edifício.

Relativamente à interligação entre os espaços, estes vêm sendo descritos anteriormente, com principal enfoque na escada central comunitária que serve de peça crucial na dinâmica inovadora que se pretende obter entre os diferentes utilizadores do edifício.

Na interligação dos diferentes espaços do programa importa por fim referir que todos os espaços administrativos e mais ligados à gestão do próprio equipamento se localizam na proximidade do acesso do mercado.

Como critério contribuidor para a sustentabilidade económica e ambiental do edifício, a sua compactidade é um tema essencial. Para alcançar este objectivo de manter o volume construído o mais compacto possível foi lido como regra de desenho a utilização de distribuições centrais permitindo as fachadas receberem os diferentes programas que poderiam partilhar a circulação e por isso reduzir área desnecessária. Com este gesto a compactação do edifício é evidente apesar de se manter exteriormente uma volumetria variável e interessante.

Obtém-se assim um bom rácio entre área útil e área bruta apoiado essencialmente no desenho distribuidor dos espaços, mantendo-se riqueza espacial, bem como uma dimensão generosa e dignidade nos espaços construídos.