

Architecture au Parc des Nations

AU SUJET DE



Le projet initial du Parc des Nations a permis la création d'une ville nouvelle, où l'architecture, dans ses expressions les plus variées, atteint son apogée.

Par exemple les bâtiments comme le Pavillon du Portugal, le Pavillon Atlantique, la Tour Vasco da Gama et la Gare Oriente.

Pavillon du Portugal

Le Pavillon du Portugal, conçu par l'architecte Álvaro Siza Vieira, est composé de deux corps principaux séparés par un "joint de construction". L'un de ces corps est une place couverte (60m x 50m) d'un drap de béton formé d'une fine lame de ce matériel renforcé par des tirants en acier inoxydable attachés aux portiques latéraux.

À deux étages au-dessus du sol, le corps du pavillon est légèrement surélevé par rapport à l'autre corps, et permet de dresser une pale sur le "joint de construction", avec laquelle l'architecte marque une légère hiérarchie dans la relation des deux corps.

Pavillon Atlantique

Selon les paroles de l'auteur portugais de l'édifice, Regino Cruz, c'est dans la structure de maintenance et dans la forme de la couverture, que se trouve le vecteur le plus évocateur du thème développé par l'Expo'98 - Les Océans. Pour l'architecte, cette structure en arcs de bois lamellé (avec une ouverture qui atteint les 114 mètres), serait visuellement semblable aux varangues des anciennes nefs des Découvertes.

Pavillon de la Connaissance

Selon son architecte, João Luís Carrilho da Graça, l'ensemble du Pavillon est le résultat du croisement d'un volume vertical avec un volume horizontal, qu'il classifie de mégalithique.

Toutefois, le volume vertical repose directement sur le sol, contrairement à l'autre.

Le tout suivant cette idée de "mégalithique", c'est-à-dire au sens tectonique, là où la forme et la construction se conjuguent pour proposer un édifice qui signifie aussi permanence, une des bases conceptuelles de l'architecture de toujours.

Tour Vasco da Gama

Leonor Janeiro (Profabril) et Nick Jacobs (Skidmore, Owings and Meril) ont cherché à faire une allusion directe aux anciens navires, dans cet édifice de 140 mètres de haut, en concevant un restaurant circulaire à son sommet (hune) aux hublots verticaux et en le renforçant avec une structure métallique dont la courbe ne manque pas de rappeler une voile gonflée par le vent.

La cale du corps inférieur au-dessus des eaux peut être interprétée comme une allusion à la coque d'un navire. Mais la demande, simultanée, d'une expression contemporaine, aussi bien dans les formes que dans les matériaux de construction ou encore dans le mouvement visible des téléphériques panoramiques, s'inscrit dans une attitude éclectique qui ne manque pas d'être actuel.

Gare Oriente

Santiago Calatrava, l'architecte de ce complexe, a entendu l'ensemble de la gare comme un fort élément d'aménagement urbain et non comme un objet isolé, tout juste contigu à la ligne ferroviaire. Comme option de design urbain global du futur quartier, reposant sur une maille génératrice de pâtés de maisons, cet architecte, a décidé d'organiser l'ensemble en fonction de deux axes : l'un étant évidemment la ligne de chemin de fer, qui s'étend sur quatre quais, et l'autre une ligne de composition symétrique partant du fleuve, passant entre le Pavillon Atlantique et le Dock des Olivais, traversant le Centre Commercial Vasco da Gama en son milieu, pour finir de l'autre côté de la ligne du chemin de fer.

En accord avec Santiago Calatrava, la Gare de l'Orient se résume par ces mots : "Le complexe s'étend d'est en ouest sur la configuration suivante : terminus de bus et stationnement ; station de métro ; station de trains ; galerie longitudinale".

Autres informations

Architecture au Parc des Nations