

Nova centralidade Sul de Coimbra
Estruturação urbana de uma zona significativa

LUÍS SÉRGIO SALAZAR ALMEIDA

DISSERTAÇÃO DE Mestrado Integrado em Arquitectura

Sob orientação do Professor Doutor António Lousa

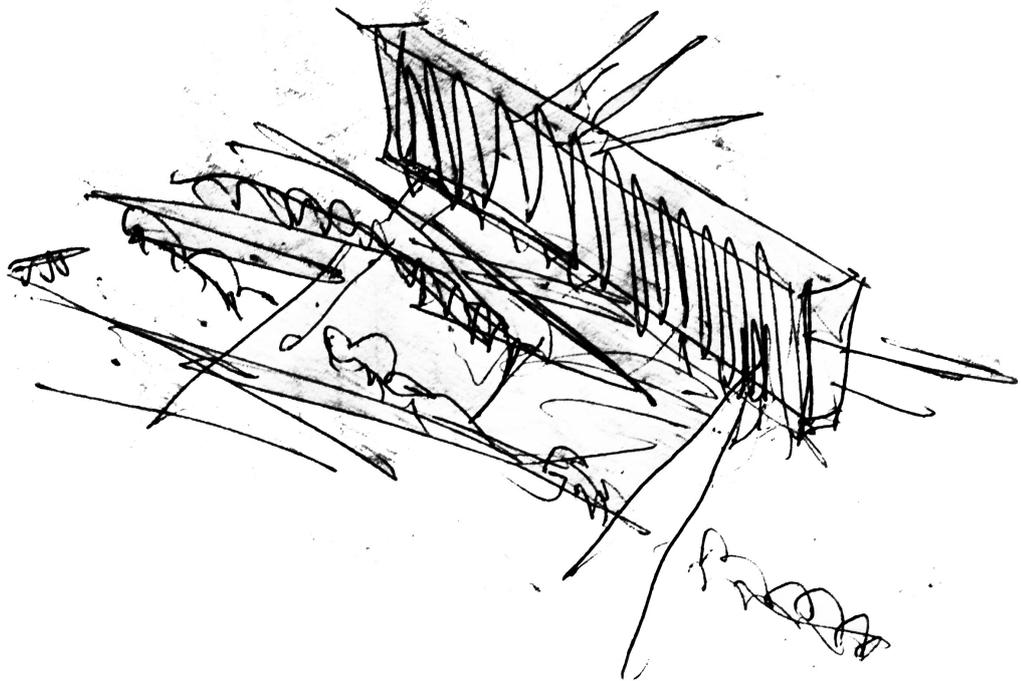
Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

Coimbra, Fevereiro 2012



Nova centralidade Sul de Coimbra
Estruturação urbana de uma zona significativa



Agradecimentos

Ao Professor Doutor António Lousa pelo acompanhamento desta Dissertação.

À família, em especial ao meu avô, pela preocupação e amparo.

Aos amigos e colegas que pisaram este percurso académico ao meu lado.

À Soraia por toda a dedicação e apoio sinceros.

Introdução	3
Capítulo I _ Coimbra: um ponto nevrálgico da Região Centro	
1.1 Enquadramento na região	7
Relevo físico da região	9
Imposição do rio	13
Acrescimento antropocêntrico	15
1.2 Um século antes dos planos de urbanização	21
1.3 Resenha histórica	35
1.4 Planos de Urbanização da cidade	45
Plano De Groër	47
Plano Garrett	51
Plano Costa Lobo	55
Plano Director Municipal	59
Capítulo II _ Entre a linha férrea e o Mondego: fragmento(s) de cidade	
2.1 Estado Novo como motor de expansão	69
2.2 Delimitação da área de intervenção	89
Vale das Flores	89
Polo II	97
Portela do Mondego	107
2.3 Pertinência	111
Capítulo III _ Desenvolvimento do projecto: reestruturação urbana	
3.1 Conceitos base	123
“Conversas com” Le Corbusier e Smithson	123
Interpretação comedida	127
Interpretação desmedida	129
3.2 Processo	131
Regra ordenadora	133
Densidade	135
Massa vertical	137
Entre as massas	139
Programa	141
Circulação	141
3.3 Proposta	145
Centralidade	145
Distribuição programática	149
Conclusão	153
Bibliografia	157

Introdução

Desde sempre que Coimbra foi um importante local de passagem, contemplação e mesmo nos dias de hoje mantém essa atenção e centralidade a nível nacional. No entanto muitas das características que a mantiveram com tal prestígio durante séculos, foram desaparecendo com o tempo e hoje as que a mantêm viva e em funcionamento são maioritariamente de índole universitária, turística e de serviços.

Sendo natural desta cidade não quis deixar de contribuir para mais uma leitura, no meio de tantas outras, com uma abordagem positiva e alternativa para uma parte continuamente em expansão urbana, despercebida de lógica e controlo evolutivo.

Devido à riqueza qualitativa e quantitativa dos diversos estudos e reconhecimentos sobre a mesma defini desde início que o meu trabalho, em detrimento de uma abordagem historicamente densa e evolutivamente variada, não recuará até à emergência do núcleo conimbricense, como foi sendo habitual nas abordagens a esta região. Foi este um de muitos fatores que me levaram a descrever a evolução da cidade a partir de uma época muito posterior à sua origem, num período de inúmeras modificações que o país atravessava e que o levariam continuamente a transformações decisivas para o crescimento da cidade. Não foi só o grande impacto que o desmembramento da antiga Alta conimbricense teve sobre a cidade, mas também as consequentes construções da época Estado Nova que vieram estender os limites urbanos a locais inabitados, dilatando o seu corpo que é hoje cidade concelhio da Região Centro.

Um outro motivo que provocou o arranque histórico e evolutivo deste trabalho, numa época de tais alterações sociais, económicas, políticas e morfológicas, aponta para uma zona de recente expansão da cidade mais a sul do centro urbano, onde irei focar mais pormenorizadamente.

Este trabalho, numa tentativa de aproximar gradualmente o leitor ao território e às suas condicionantes, divide-se em três capítulos de forma a posicionar esta região tão *sui generis* numa primeira parte, perspetivando a proposta de índole prática que pretendo alcançar.

Neste contexto o primeiro capítulo aborda o enquadramento da região de Coimbra desde a sua feição morfológica à realidade urbana atual, avançando lentamente para uma escala menor, mantendo sempre a cidade como quadro limite. Os factos históricos e evolutivos são tidos em conta desde a época geradora dos anos quarenta, como já referi anteriormente, sem esquecer de forma alguma os antecedentes que geraram este organismo urbano. Finalmente, como carga interpretativa do que aconteceu (ou podia ter acontecido) fisicamente nesta cidade, o capítulo termina com uma lembrança dos planos de urbanização.

No segundo capítulo continua a aproximação deste trabalho, descendo a atenção aos anos quarenta e aprofundando o estudo à zona entre a Linha da Lousã e a margem do rio Mondego mais a Sul da cidade. São estudadas detalhadamente as suas características e aprofundados os dados históricos e de desenvolvimento de áreas como o Vale das Flores, Pólo II e Portela, atualmente potenciais partes de cidade fragmentada e despojadas de continuidade urbana. Após a constatação da realidade alvo é feita uma análise crítica de toda a zona, destacando o cunho do território e os sinais humanos impressos na paisagem, surgindo o intermediário do contexto teórico para a matéria prática onde abordo os prós e os contras do local a intervir.

No último capítulo, uma abordagem intuitivamente prática, os conceitos base da minha proposta e um processo de trabalho tentam, a meu ver, resolver a situação atual. Termina com a clarificação da intenção projetual explicitando a intervenção, a lógica funcional e programática por meio de desenhos.

Um estudo alargado da Cidade de Coimbra, num contexto regional, alcançando as problemáticas de uma zona em contínua expansão desmesurada, entre urbanização e vazios irregulares, planificando uma proposta de forma a dar resposta ao crescimento urbano da zona e valorizando temas como a centralidade, o espaço público e acessibilidades, numa intencionalidade desmistificada por um projeto de processo contínuo.

Capítulo I _ Coimbra: um ponto nevrálgico da Região Centro

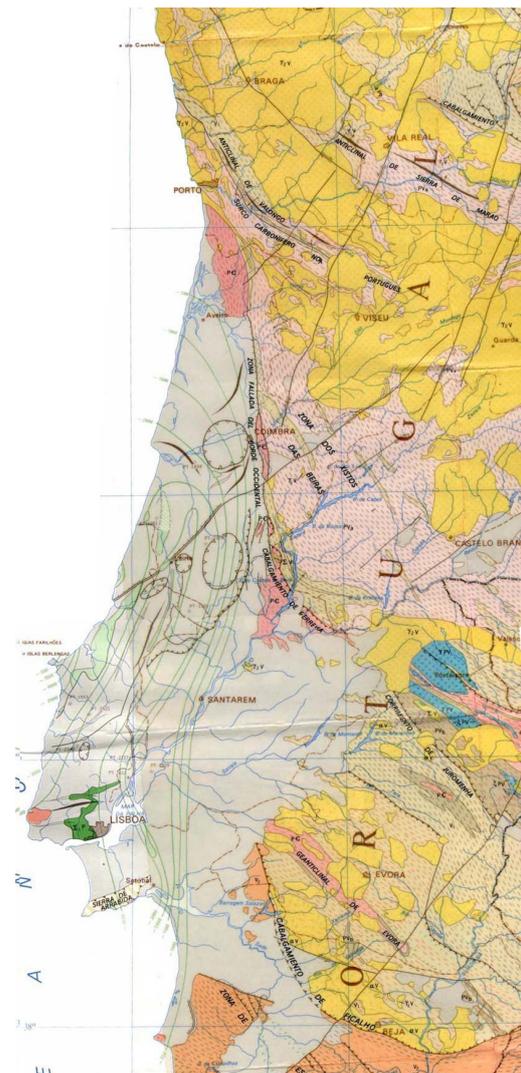
1.1 Enquadramento na região

Numa primeira abordagem à Região Centro deparamos com uma Coimbra, Distrito, de excelente localização geográfica. Como que o centro de gravidade de Portugal, entre o Norte (atlântico) e o Sul (mediterrâneo), assenta no limite do Maciço Montanhoso Central (entre Coimbra e o município espanhol de Medinaceli), distinguindo o Litoral do Interior Ibérico. A centrípeta convergência dos espessos itinerários viários e de outras ligações nacionais, não menos importantes, coloca no entanto Coimbra aquém de outros importantes distritos, conscientes e consistentemente potencializados, como os casos dos distritos de Lisboa e Porto. Este triângulo (Lisboa, Porto e Coimbra), ineficiente para o vértice Região Centro, surgiu talvez dos ângulos que não permitem uma linha perfeita entre as três cidades do litoral, para não referir que o gasto percurso entre as duas principais cidades fizeram passar informação estranhamente mais tarde do que se esperava. Talvez a história de Coimbra, longa e sedimentada numa cidade anterior à formação de Portugal (que a mantiveram em terceiro lugar pelo menos até à cerca de um quarto de século), não a tenham trazido por melhor caminho.

Dividido entre as três províncias das Beiras, o Distrito de Coimbra encontra a Norte os distritos de Aveiro e Viseu (numa triangulação viária entre A1 ou IC2, IP5 e IP3) e a Sul o distrito de Leiria (por meio da A1 e IC2), dos quais, tendo em conta as áreas territoriais, apenas o primeiro o ultrapassa em densidade populacional. No limite a Este partilha fronteira com distritos do interior, Guarda e Castelo Branco, com inferior número de habitantes, enquanto as praias desvanecem para poente com o Oceano Atlântico, deixando para traz uma área distrital de quase 4.000 km² e os seus dezassete concelhos.¹ Ladeado pelos concelhos de Cantanhede, Montemor-o-Velho, Condeixa-a-Nova, Mealhada, Penacova, Vila Nova de Poiares e Miranda do Corvo, o Concelho de Coimbra enquadra uma área total de 316.83 Km² bem no centro distrital, partilhado por trinta e uma freguesias das quais S. Bartolomeu, Sé Nova, Almedina e partes de S. António dos Olivais, Santa Clara, S. Martinho do Bispo, Santa Cruz e Eiras definem o limite administrativo urbano.

A cidade sempre conheceu momentos de crise (como atualmente) e também períodos de afirmação sublime, como foi a época do Estado Novo, mas todas estas variações enfraquecem uma cidade e assim outras (cidades portuguesas) alcançaram e até ultrapassaram Coimbra numa questão de décadas. Percebe-se a vantagem de cidades como

¹ Instituto Nacional de Estatísticas (INE), CENSOS Junho de 2011 _ <http://www.ine.pt/>. 2011



01. Unidades morfo-estruturais definidas pelo INGA, assente no princípio da Região Hidrográfica como unidade principal de planeamento e de gestão.

Lisboa e Porto se desenvolverem na proximidade da faixa litoral de Portugal, *“como se o agitar das ondas do mar lhes comunicasse a energia vital”*², enquanto Coimbra se prolonga para o íntimo do território servindo de vínculo entre o litoral e as regiões serranas cada vez mais abandonadas (como os casos de distritos pertencentes à Beira Alta e Beira Baixa). No entanto a vibração costeira sobe às cotas mais altas do interior impondo dedicação à região e uma constante obrigação do Estado na procura de soluções com o intuito de (re)valorizar um centro forte e determinado. Desta forma, abrangida pela rede de cidades de média dimensão (excetuando as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto), em 2001 a cidade de Coimbra colocava-se em terceiro lugar com cerca de 100.000 habitantes, correspondendo a quase 70% da população do concelho, ao contrário da generalidade do país com uma maior dispersão dos povoamentos.³

A juntar à extensão e posição privilegiada entre as regiões do Norte e do Sul, as ligações ao território Peninsular tornam o Distrito de Coimbra num, que deveria ser ainda mais, importante fragmento do nosso território. *“O sítio de Coimbra surge-nos assim como um dos pontos de passo Norte/Sul mais importantes da Península Ibérica e, concomitantemente, como um dos – se não O – centros nevrálgicos da definição territorial portuguesa.”*⁴. A Região Centro, coração enfraquecido mas vital, é equiparada a outras regiões do País mas ainda é colocada à sombra de Lisboa e Porto.

Relevo físico da região

Nos primórdios do enquadramento urbano, ainda sem qualquer imagem de cidade, existiu um lugar com características particulares que levaram ao estabelecimento pontual de civilização. Das palavras de Walter Rossa, *“para além do Homem, o espaço natural, como principal infra-estrutura de qualquer cidade, é determinante.”*⁵ Com o intuito de perceber as texturas escondidas pela atual imposição humana observo a região como se recuássemos ao tempo anterior à acomodação *ánthropos*, na imaginação de um lugar totalmente despovoado.

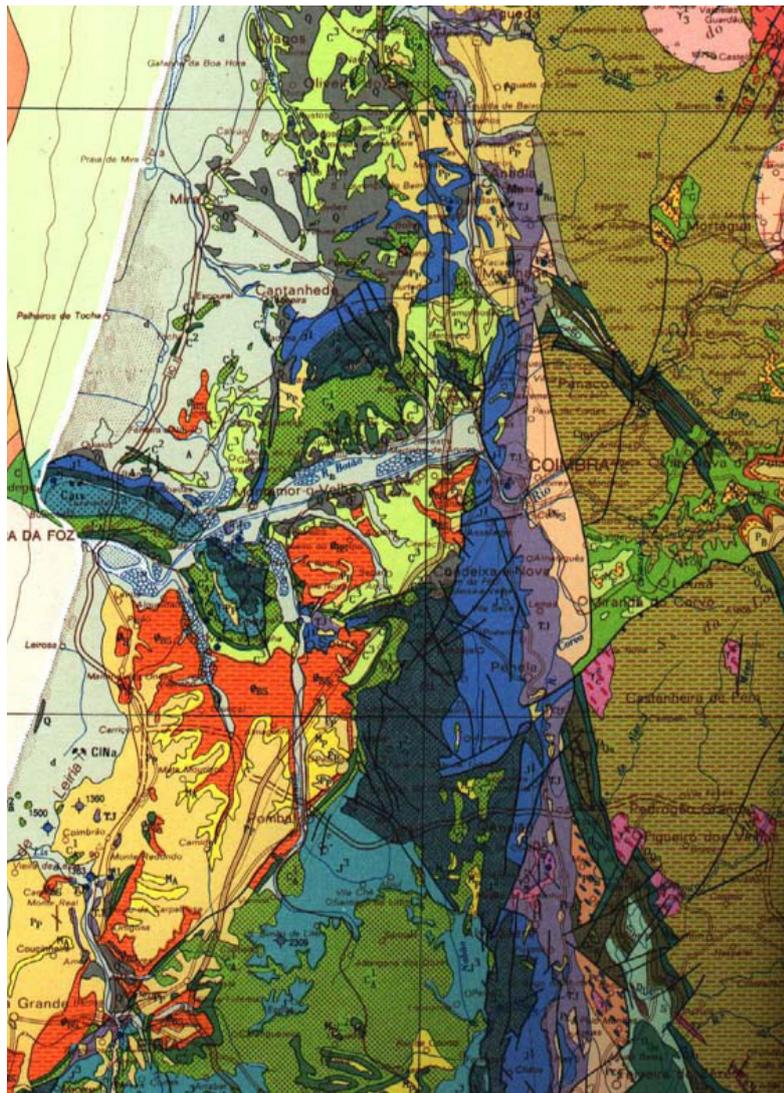
² BORGES, Nelson Coreia _ Coimbra e Região: Novos guias de Portugal. 1987, p. 13

NOTA: Nesta citação o autor refere-se, de uma maneira geral, à vitalidade e empreendedorismo das terras do litoral português.

³ DOMINGUES, Álvaro (coord.); JORGE, Filipe (fot.); CALHEIROS, Carmo; SARACHO, Marta; MARTINS, Ana (trad.) _ Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, 1ª ed. Lisboa: Argumentum, 2006, p. 213-216

⁴ ROSSA, Walter _ Divercidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitectura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 29

⁵ *Ibidem*, p. 12



02. Unidades morfo-estruturais definidas pelo INGA, zona Região Centro.

Tendo em conta que se trata apenas de uma suposição, para melhor compreender a fisionomia da região, não será abordada a origem da cidade de Coimbra.

O Território Nacional como o conhecemos hoje surgiu de ações geológicas, de distribuições dos recursos hídricos e consequentes distinções regionais que o tornaram tão característico no panorama Europeu. Da divisão de Portugal continental em quatro grandes unidades morfo-estruturais, definidas pelo INGA ⁶, apenas duas caracterizam a região estudada. Uma linha que percorre desde Espinho até Tomar, passando pela cidade de Coimbra, divide para Oeste a chamada Orla Meso-cenozóica Ocidental (extensão de colinas e planícies favorável ao desenvolvimento agrícola) e para Leste o Maciço Antigo Ibérico ou Maciço Hespérico (formado por serras e planaltos). Das diferenças das duas grandes unidades territoriais nasceu a união das qualidades montanhosas com o litoral abatido, num local que a cidade de Coimbra escolheu. Na confluência das dissemelhanças à escala distrital encontramos formações de cota mais elevada por entre a horizontalidade do litoral (como as serras da Azeiteira, do Carvalho, de Semide, do Buçaco e da Lousã) pertencentes ao Maciço Hespérico, enquanto outras se deslocam para Oeste (no caso da Serra da Boa-Viagem próxima do Cabo do Mondego). *“A par com a elevação da (atual) Conchada/Montarroio/Montes-Claros, a colina eminiense se impõe como a mais evidente demarcação entre a faixa de contacto da Meseta com a Orla Mesozóica Ocidental”*,⁷ vincada pelo curso de água e, à cerca de um século, pelo trilho ferroviário. É a Alta Coimbrã que hoje recebe visitantes de todo o mundo mas não podemos também esquecer outros locais em redor, devido ao tipo de análise regional deste capítulo. Refiro-me a zonas como Santa Clara, separada da anterior pelo vale do Mondego, e toda a envolvente do centro, principalmente a zona de Santo António dos Olivais que oferece particular atenção devido à faixa separadora das duas unidades morfo-estruturais onde assenta e ao continuado aumento dos seus limites urbanos.

A Região Centro resume, numa parcela *sui generis*, um pouco da heterogeneidade Nacional onde as diferenças fazem dela um lugar de elevado interesse mas, por outro lado, de difícil compreensão. *“Coimbra afirma-se assim como núcleo e elo de ligação de uma zona*

⁶ Instituto da Água, I.P. (INAG, I.P.) _ <http://www.inag.pt/>. 2012

NOTA: As quatro unidades hidrogeológicas que, com a aprovação do Decreto-Lei nº58/2005 de 29 de Dezembro, passou a corresponder às quatro grandes unidades morfo-estruturais definidas pelo INGA estabelecendo as bases para a gestão sustentável das águas e um novo quadro institucional para o sector, assente no princípio da Região Hidrográfica como unidade principal de planeamento e de gestão.

⁷ ROSSA, Walter _ *Diversidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade*, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitectura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 23

geográfica rica de contrastes”,⁸ farta de convivência entre os limites das formas geológicas, tornando-se no *icon* caracterizante da região.

Imposição do rio

Coimbra, segundo Walter Rossa, é *“um bom exemplo, no qual pontua a extraordinária plasticidade do suporte topográfico, gradualmente acentuada pelo processo aluvionar do Mondego e conseqüente transformação do vale onde corre.”*⁹

Por tão diferentes formas, cores e texturas corre um rio também ele de temperamento disforme, outrora barreira e percurso entre a cidade e envolvente. O desobediente leito altimétrico segue hoje o caminho sem contestar, apresentando apenas diferentes etapas da sua vida. O Rio Mondego nasce português, atravessa e morre no limite da região observada. Apesar das inúmeras alterações para controlar o seu carácter o leito atual ainda revela muito do respeito com que, desde sempre, atravessou as abruptas massas geológicas e a independência serena com que alcançou o mar. Toda a sua força foi sendo combatida e utilizada pelas necessidades humanas. Resolver problemas como o das famosas cheias que no passado invadiam a *baixinha*, o do melhor aproveitamento dos campos do Baixo Mondego imprescindíveis para agricultura e até mesmo a preocupação com a qualidade sanitária da cidade foram sendo prioridades pontuais até à poucas décadas.

Atualmente o espelho de água passa entre os seus limites sem mudanças repentinas, sugerindo a qualidade das suas margens como novas zonas de cidade pois *“ao contrário do que sucedeu em muitas outras cidades espalhadas por todo o mundo, até hoje o rio não se transformou num pólo de centralidade urbana e as suas margens permanecem com uma baixa densidade de ocupação.”*¹⁰

Como todos os cursos de água naturais o Rio Mondego manifesta mudanças ao longo do seu caminho mas a diversidade local também ajudou a esta divisão faseada do seu percurso que, conseqüentemente, vieram a criar momentos de singular definição para a região. Indo ao encontro dos objetivos desta prova, na procura de um trabalho metuculoso aproximado à cidade, reforçarei apenas os instantes mais significativos para a escala urbana de Coimbra.

Após brotar à superfície em Corgo das Mós o fio estreito e sinuoso escorre a topografia difícil mantendo-se praticamente inalterado mesmo quando alcançada a Foz do Dão. Ganha

⁸ BORGES, Nelson Coreia _ Coimbra e Região: Novos guias de Portugal, 1987, p. 13

⁹ ROSSA, Walter _ Divercidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitectura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 13

¹⁰ *Ibidem*, p. 491

sim corpo no momento em que um dos seus importantes súbditos o encontra, o Rio Ceira. O rio passa assim para uma outra fase da sua vida - a Gândara, conhecida pela zona do Baixo Mondego - mais calma e abundante, deixando para trás a opressão da formação geológica montanhosa. Por outro lado, sobrepondo os artifícios humanos, este ponto de mudança ganha também significado à escala da cidade, uma das poucas e importantes entradas a Sul de Coimbra que apesar de pouco encarada converge em si três conquistas humanas sobre o rio.

A partir de agora as mudanças do seu leito serão atenuadas, no entanto o seu percurso irá sofrer ainda duas fortes torções. Numa primeira torção para Norte contorna o que é hoje a encosta do Pólo II Universitário, como se o relevo da formação geológica do Pinhal de Marrocos o impedisse de virar mais cedo. Em seguida deparasse com um vale que na minha ótica é dos mais significativos participantes da paisagem do Mondego, conhecido atualmente pelo nome de Vale das Flores. A jusante o rio encontra a formação urbana mais remota de Coimbra e após passar junto da conhecida *Baixinha* que descobre a Mata do Choupal, outra tentativa humana para atenuar o problema das cheias. Nesta altura retoma a sua direção para Oeste onde o açude, num esforço unido com a Barragem de Aguieira, deixa para trás um espelho de água silencioso entre as pontes da cidade.

Acrescento antropocêntrico

Como fácil acesso fluvial ao mar e ao interior, o Mondego surgiu em tempos como uma importante via de comunicação no panorama regional e até mesmo nacional. Contudo, com a evolução das técnicas e a necessidade de ganhar uma fácil ligação entre margens, as atenções voltam-se agora para as preocupações e egoísmos do Homem atual.

Tendo como referência Walter Rossa, em *DiverCidades*, afirma-se que *“no sentido mais abrangente do termo, o território é um dos elementos mais integrados de qualquer manifestação humana. É-o ao ponto de disso raramente termos consciência, ignorando a sua relevância para a formação, desenvolvimento e vivência do ambiente natural do homem civilizado: a cidade”*.¹¹

Numa abordagem idealizada e vazia de vida humana visualizei até agora uma região no seu estado puro, apaziguada por campos e planícies, rodeada de matas e vales, rematada por serras e montes que facultou um charmariz de vida e nova paisagem a uma parcela tão complexa e singular como é ainda hoje a Região Centro.

¹¹ Cf. CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - *Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição*, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 18

Na visão do Professor Caldeira Cabral essa paisagem que caracterizei até agora correspondeu à primeira fase a que chamou *paisagem primitiva* mas que, tendo em conta o vestígio Humano, passa agora para a última fase na sua visão, a *paisagem artificial*. Esta atribuição à imagem contemporânea de Coimbra deve-se ao resultado desequilibrado, permanentemente desfigurado pelo Homem, que deixou desaparecer a *paisagem natural*, onde em outro momento a presença urbana harmoniosa sabia respeitar o seu berço. Surge então o conceito de *território* que impede a imagem do conjunto urbano retroceda à inicial *paisagem primitiva*.¹²

Apesar da relação entre o lugar e as ações que o conceberam, o gesto inconsciente leva à construção de um *território* mutilado. Coimbra não foge à regra mas destaca-se pela forte identidade do sítio que, apesar dos muitos conflitos de interesses, a tranquiliza um pouco face à evolução descaracterizada. Uma cidade obrigada a um esforço contínuo para manter a sua singularidade mas sem conseguir alcançar o patamar de cidade digna da condição que desde sempre lhe foi exigida, vivendo principalmente da *clássica* imagem de Cidade Universitária, do turismo e de todo um feixe de transições pendulares que diariamente congestionam o espaço urbano.

“A cidade de Coimbra desenvolveu uma estrutura urbana centralizada na acrópole universitária voltada para o Rio Mondego, a poente, e de costas voltadas para a serra, a nascente”.¹³ Retomando a importância vital que o meandro do Mondego trouxe até às margens e encostas conimbricenses, em tempos o catalisador de desenvolvimento da região, que hoje devido à quase impossibilidade de navegação, a extensão de água espelha agora a maior importância focada na cidade. Também as frentes do rio, outrora protegidas pela sua pureza primitiva, recebem da cidade o imposto do homem atual e a sua vida ligada aos meios de transporte. As pontes governadas pelos inevitáveis eixos viários estendem o asfalto em todas as direções, ligando a região ao País de forma mais rápida e tornando-a num local de forte passagem e cruzamento de fluxos. No entanto a quantidade da excessiva rede viária, devido a políticas empregues nas ligações nacionais, fratura a região em primazia da velocidade e dos avanços técnicos. Temos como exemplos as auto-estradas e itinerários principais e complementares que participam na região, nomeadamente a concentração na faixa litoral e outros troços que a ligam ao interior, submetendo um esforço acrescentado à cidade principal da região.

¹² Cf. CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 10

¹³ Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra – Inserções: seminário internacional de desenho urbano. ECDJ: em cima do joelho; 6/7. Coimbra: DARq, 2003, p. 56

Apesar da posição periférica do território Nacional, “no contexto Ibérico, o sítio de Coimbra é um nódulo de importância nevrálgica entre o norte e o sul, o interior e o litoral”,¹⁴ sendo que estas características são hoje tão mais fortes que a identidade do sítio. No entanto não se pode desvanecer a imposição humana numa altura em que o território, controlado pelo Império Romano, conhecia a via Olissipo/Bracara que fazia a conexão entre as atuais Lisboa e Braga e que seria por largos séculos (e talvez ainda hoje) a *espinha dorsal* do País. Na opinião de Walter Rossa as alternativas ao velho trilho romanizado (um dos quatro percursos peninsulares que sempre procuraram ultrapassar a barreira que separa geograficamente o Norte do Sul) pouco compensam pois o caso da Estrada Nacional nº1, adaptada para IP2, revela o tema da ligação Norte e Sul focado sensivelmente no mesmo local (entre as freguesias de Cernache e Fornos do Concelho de Coimbra).¹⁵

Coimbra reúne todas as condições, juntando ao que já foi considerado no início deste subcapítulo, de um importante núcleo fortemente irrigado por muitas das ligações nacionais, entrando num circuito nevrótico que informa toda a envolvente da sua presença. Temos assim como atravessamentos principais da região as A1/IP1, A17, IC1, IC2/N1 e IC3 entre o Norte e o Sul e outros como a A14/IP3 ligando ao interior nacional. Noutro patamar as Estradas Nacionais menos espessas, mas também de grande afluência, como as N17 (Estrada da Beira), N111, N234 e N341.

A região por um lado foi perdendo as suas diferenças diluídas pelas necessárias vantagens do progresso, por outro estendendo os limites urbanos por meio de núcleos onde domina o conceito de «descolamento», cada um enquadrado intrinsecamente a cada lugar, vítima de uma geração em que a velocidade domina as distâncias e apressa o colar de novos eixos e novas infra-estruturas. Da expressão de João Ferrão, que nos remete para uma organização urbana por meio de teias e de relações macroterritoriais, encontramos um território em padrão rendilhado que se sobrepõe ao carácter de cada lugar mas que se descobre num desenho suburbano, reforçado por grandes investimentos públicos, numa tentativa de recolocar o distrito em terceiro lugar no País.¹⁶

¹⁴ Cf. CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 18

¹⁵ ROSSA, Walter _ Divercidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitectura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 23-29

¹⁶ DOMINGUES, Álvaro (coord.); JORGE, Filipe (fot.); CALHEIROS, Carmo; SARACHO, Marta; MARTINS, Ana (trad.) _ Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, 1ª ed. Lisboa: Argumentum, 2006, p. 18

1.2 Um século antes dos planos de urbanização

Na procura de perceber o que construiu o laivo da atual cidade de Coimbra este subcapítulo recua a um momento de drásticas mudanças políticas, sociais e económicas responsáveis pelo despontar de uma Era de dificuldades e incertezas mas também de esperanças e inovações. Recuo a um momento gerador de condições que levaram à época do Estado Novo, não só pelo impacto decisivo e expansivo que teve sobre o urbanismo mas também devido ao facto de este trabalho ocupar-se de matéria mais recente, não caindo na tentação de retrocesso à origem da cidade (apesar de estudos mais remotos aparecem implícitos em raros momentos).

A evidência da cidade de Coimbra partiu da consubstanciada *Almedina*, ou como hoje lhe chamamos *Alta*, que segundo Walter Rossa, já em momentos longínquos, *“era um corpo estranho à urbanidade dos demais núcleos urbanos do reino, provocando uma súbita multiplicação por um factor 6 ou 7 da massa demográfica coimbrã e a duplicação de uma série de funções urbanas.”*¹⁷ O autor refere-se a um momento anterior ao do Antigo Regime quando já se fazia notar a sua singularidade, mas que não pretendo prolongar neste trabalho. No entanto o passado foi determinante para chegarmos à hoje conhecida sede de distrito que revelou, desde cedo, a estranheza e disponibilidade diversificada de funções que a protagonizaram. Da dissipada sinta periférica de herdades, passando pela determinante afluência das ordens religiosas que sujeitaram o denso núcleo urbano à zona da colina fundacional e margem direita do Mondego até à sua extinção em 1834, às ambiciosas obras públicas fomentadas pelo *Iluminismo* e mais tarde pelo *Fontismo*.

NOTA: As reformas Pombalinas, para além das alterações da Almedina e da criação do Jardim Botânico, foram responsáveis pelo desenvolvimento de alguns núcleos como Santa Clara, Eiras, Celas e Santo António dos Olivais, influenciados pela renovação das estruturas conventuais.

¹⁷ ROSSA, Walter _ *Divercidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade*, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitetura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 13

Com a deslocação definitiva da Universidade para o antigo Paço Real em 1537 (outrora Alcáçova e centro da *Aeminium Romana*), após sucessivas permutas entre a capital, a cidade do Mondego viu a sua população duplicar para cerca de dez a doze milhares, devido também à afluência de estudantes que depois estabilizara até ao século XX. No entanto a identidade da Coimbra quinhentista permaneceu praticamente inalterada até finais do século XIX, excetuando as reformas Pombalinas responsáveis pela estruturação universitária na Alta.

Da incessante abordagem de Nuno Rosmaninho retiramos a ainda preservada separação da muralha,¹⁸ essencialmente a Alta universitária e residencial dos “salatinas”, a caminhar para a atual monofuncionalidade académica, e a velha Baixa – o Arrabalde – da população “profana”, que definiam a figuração urbana da cidade cada vez mais ligada à que, durante cinco séculos, fora a única Universidade portuguesa. Em meados no século XVI a Universidade prolongava-se a um importante eixo – a Rua da Sofia – devido às conseqüentes medidas de urbanização do mosteiro de Santa Cruz (o traçado da emblemática Rua da Sofia com seus colégios, prisões e tribunais) levadas a cabo por Frei Brás de Barros, provocando durante os cem anos seguintes o lento povoamento da encosta da Montarroio. Três séculos depois com a extinção definitiva das ordens religiosas em 1834, na consequência dos avanços técnicos, se estabelecia a função e destaque definitivos à Alta Coimbrã.

Fora as quintas que aqui e ali se estabeleciam, a tortuosa malha urbana característica daquele tempo era ainda dividida por uma linha medieval e descobria lentamente a envolvente norte entre a Almedina e a margem do Mondego.

A partir da década de cinquenta do século XIX, apesar da passagem por um período conturbado com o abandono e ruína de muitas das atividades económicas, o crescimento demográfico foi considerável (cerca de 42,5% entre 1864 e 1900), tendo em conta que até ao século XX restringira-se a ocupação a zonas vazias no interior da mancha da cidade. O desenvolvimento das vias de comunicação, como a recuperação do troço da mala-posta em 1855, trouxera um novo quadro à cidade, estendendo-a pelos ainda escassos eixos urbanos da região. Um ano depois a iluminação a gás e o telégrafo elétrico (entre a capital, Coimbra e Porto) anteviam a chegada do comboio no decénio seguinte.

¹⁸ ROSMANINHO, Nuno; TORGAL, Luís Reis (coord. e apresent.) _ O princípio de uma «revolução urbanística» no estado novo: os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940), Coimbra: Minerva Editora, 1996, p. 11
 NOTA: O termo “salatinas” definia o povo, entre muros, ligado à vida académica, enquanto do lado exterior à muralha ficava a população “profana”, entre “futricas” e “tricanas” ligados à vida do rio, do comércio e indústria.
 NOTA: A mala-posta foi um serviço português, vocacionado para o transporte de passageiros e correio, de tração animal, inicialmente entre Lisboa, Carregado e Coimbra, que quatro anos mais tarde fora renovada e expandida até ao Porto.

Em 1864 a administração pública municipal reduz o número de freguesias, tendo em conta o crescimento da envolvente da cidade. Desenvolvem-se lugares próximos de importantes vias e áreas agrícolas (como Lamarosa, S. Martinho de Árvore, S. Silvestre, Antuzede, Sargento-Mor, Souselas, Botão, Eiras, Ceiras, S. Martinho do Bispo, Taveiro e Ameal) e outros ainda em redor de conventos (no caso de Sandelgas, S. Paulo de Frades e Celas). Padronizam-se as zonas do Alto, do Baixo e, na união, do Campo do Mondego. Com a conclusão da linha do Norte (terminado o troço entre Taveiro e Vila Nova de Gaia) a cidade integrava a rede ferroviária. Dois anos depois terminava a dispendiosa campanha para regularizar e alargar, até cerca de dez metros, a sinuosa rua de Coruche (hoje Visconde da Luz) devido à intensa circulação entre o Norte e o Sul (acentuada também pelas carruagens do serviço da mala-posta) que ligava o Largo da Portagem, as ruas afluentes do Mosteiro de Santa Cruz e finalmente a Rua da Sofia até à saída da cidade.

Em 1867, inaugurado o Mercado D. Pedro V contíguo ao domínio do Mosteiro de Santa Cruz, o crescimento urbano ao fundo do vale da ribela absorvia o que restava das ordens religiosas. Vale acima pelas propriedades da quinta, até ao que veio a tornar-se Jardim da Sereia (onde nasce a ribela), já se percebia a vontade de transformar o vale que viria a ser o importante eixo *moderno* de Coimbra.

Nos últimos trinta anos da centúria a densificação em altura no centro da cidade (entre a latente via romana e a colina, no ponto de atravessamento do Mondego) levava a uma estabilização da mancha urbana, talvez por ser um ponto de esvaimento extramuros virado à margem do rio. No entanto com a vantagem do comboio, o traçado de novas áreas urbanas e eixos comunicativos, como o bairro de Santa Cruz e todo o empreendimento do vale da Ribela, provocaram um desejo expansivo. *“Só a partir do terceiro quartel do século XIX, sob a pressão de um novo aumento populacional, a cidade tornou a crescer, rompendo os tradicionais limites e integrando novos espaços no quadro urbano”*.¹⁹ Uma geração de permeabilidade urbana que com o desenvolvimento das *“comunicações com o Sul, o Norte, as Beiras, a Figueira da Foz e o Oeste”*, acabaria por despontar *“a decadência do transito fluvial”* que rendera Coimbra durante séculos ao poder do Mondego.²⁰ Pela mesma altura uma nova ponte de ferro substituiu a antiga devido à intensidade do tráfego litoral que atravessava o Mondego pelo Largo da Portagem, lugar onde as sucessivas subidas de cota das margens e sobreposição de pontes mostravam a insistência cirúrgica daquele ponto já desde o período romano. No entanto foi a entrada na década de

NOTA: Os terrenos pertencentes ao Mosteiro de Santa Cruz acabariam por definir o principal eixo de desenvolvimento urbano do século XIX da cidade de Coimbra onde se fixariam vários serviços, a Avenida Sá da Bandeira. Hoje a quinta pertence à cidade.

¹⁹ ROSMANINHO, Nuno; TORRAL, Luís Reis (coord. e apresent.) _ O princípio de uma «revolução urbanística» no estado novo: os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940), Coimbra: Minerva Editora, 1996, p. 23

²⁰ BORGES, Nelson Correia _ Coimbra e Região: Novos guias de Portugal, 1987, p. 41

oitentista que se refletiu o impacto dos transportes. Com a subsequência da linha do Norte e a longa discussão sobre qual seria o ponto de articulação ferroviária próximo da cidade é inaugurado em 1885 o ramal da Beira Alta, ligando finalmente o novo entroncamento da Pampilhosa (a menos de 20 km de Coimbra) à fronteira de Espanha (em Vilar Formoso) e resolvendo assim a proximidade à baixa da cidade por meio da nova Avenida Emídio Navarro. Cinco anos depois um troço paralelo ao Mondego vinha ligara a Figueira da Foz a Alfarelos pela margem Sul. Desenhavam-se assim uma rede ferroviária com benefícios a nível nacional e internacional, tornando-se num forte catalisador de expansão urbana.

A par das inovações dos transportes também se ganhava terreno à envolvente por meio de expropriações municipais. Em 1885 a expropriação da totalidade da quinta de Santa Cruz dera lugar ao plano das infraestruturas de saneamento e abastecimento de água, a cargo do engenheiro Adolpho Loureiro,²¹ passando a integrar a rede de novos espaços públicos. O arranque urbanístico dera origem à avenida Sá da Bandeira que, em 1889, estendia a cidade para nascente com a venda dos respetivos terrenos. Entre outras obras dos finais do século XIX, como a aquisição dos solos entre a estrada da Beira, o porto dos Bentos e o rio, para a criação do Parque da Cidade e a conquista sobre o Mondego na construção do troço norte da Avenida Emídio Navarro, a afirmação municipal e as preocupações de saneamento e abastecimento de água destacavam o plano de Adolpho Loureiro.

Na segunda metade do século XIX, apesar de pouco recetiva às persistentes cheias do rio e á nova mentalidade *moderna*, a área urbana crescera (dez vezes entre 1873 e 1940) densificando a mancha urbana da cidade. Coimbra entrava num novo século capitalista, de olhos postos no país e no avanço europeu, que se faria notar realmente na década de quarenta do novo século, onde *“um misto de ansiedade e superstição de progresso”* viria a assolar as cidades portuguesas.²²

²¹ CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 53

NOTA: O engenheiro Adolpho Loureiro, destacado pelo Ministério das Obras Públicas, foi um importante personagem da história do urbanismo da Coimbra oitocentista.

NOTA: Os terrenos que pertenciam à quinta dos Crúzios, em grande parte definidos pelo vale adjacente à vertente nor-noroeste da colina, pretendiam resolver o crescimento da cidade através das cotas da Alta e da Baixa rematando o topo da avenida com um nó de distribuição a contornar a nova grande Praça de D. Luís (hoje Praça da República) de escala “moderna” com ruas convergentes de expansão oitocentista (para os lugares de Celas e Olivais) e o primeiro “bairro operário” sobre o planalto de Santa Cruz.

²² Cf. *Ibidem*, p. 65

NOTA: A expressão «ansiedade de progresso» foi cunhada pelo presidente da Câmara Municipal de Coimbra, Alberto Sá Oliveira, referindo-se àqueles que reclamavam a remodelação urbana da Baixa. Com referência bibliográfica na dissertação de doutoramento apresentada à Universidade de Coimbra em 2001 – O Poder da Arte – O Estado Novo e a Cidade Universitária de Coimbra.

No início do novo século, estabelecido o Plano Geral das Vias-férreas a Norte do Mondego (com o Ramal da Lousã em 1906) e inaugurados os transportes urbanos de tração elétrica em 1911 (a juntar aos carros americanos e carreiras particulares de tração animal), a área urbana duplica crescendo particularmente nas direções Norte e Sul. Ultrapassam-se definitivamente os limites impostos pelas extintas ordens religiosas e fundem-se gradualmente as propriedades das quintas envolventes com os novos traçados urbanos. Apesar da contenção do período entre guerras (com um crescimento populacional de 3% em 1911-1920)²³, na década de vinte surgem novos pensamentos aliados ao, já presente, espírito higienista e agora ao crescente progresso. À necessidade de revisão do tema da habitação dos bairros antigos juntam-se preocupações como a salubridade e a circulação, favorecendo a política de arrasamento que viera a dominar o País durante cinquenta anos.

No primeiro quartel do século XX, com o desenvolvimento da população concelhia que durante um século duplicara o valor, o crescimento da cidade desmistifica o núcleo histórico através da abertura e alargamento de novos arruamentos. Montes Claros, Cumeada (com o traçado da Avenida Dias da Silva) e o Penedo da Saudade entram na cidade. Com a normalização da alameda do Jardim Botânico e o traçar da Avenida Dr. Júlio Henriques, confinante do 1º Jardim-Escola João de Deus das mãos de Raul Lino, a cidade descia pela Rua dos Combatentes da Grande Guerra até ao Calhabé e os transportes urbanos (os *Trolley-carros*) atingiam assim zonas como Montes Claros, Olivais, Cruz de Celas, Santa Clara e Tovim de Baixo. *“Com o tempo tudo se une, esbatendo a importância da Alta, mas fazendo sempre afluir à Baixa o agitar da vida urbana”*.²⁴ Por outro lado as atividades económicas e industriais mais pesadas voltavam-se para zonas próximas das vias de comunicação mais importantes (como o caminho-de-ferro e a Estrada Nacional nº 1) que, segundo Walter Rossa, *“em detrimento de um alcantilado e menos denso núcleo original”* e de uma tradicional e movimentada *Baixinha*, acabariam por trazer à cidade as primeiras preocupações programáticas e estratégicas para os futuros planos de reestruturação urbana. A década de vinte protagonizara o início de inúmeras transformações em estabelecimentos educativos e públicos. Desde 1853 que os Colégios de S. Jerónimo e das Artes sofreram constantes remodelações para servir o programa hospitalar da cidade, acabando este por se mudar para Celas no final do século em conjunto com outras obras do Estado Novo.

²³ CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 82

²⁴ BORGES, Nelson Correia _ Coimbra e Região: Novos guias de Portugal, 1987, p. 37

NOTA: Inicialmente a espanação urbana agarrara-se aos traçados viários que rompiam desde o século XIX, mas com o traçar de novas ligações entre os núcleos residenciais Celas e Montes Claros ganham importância na década de trinta.

NOTA: O primeiro Hospital de Coimbra, já do século XVIII, fora o antigo Hospital dos Lázaros. No século seguinte estabeleceu-se no então Colégio de S. Jerónimo que com a ampliação para Hospital Geral estende-se ao adjacente Colégio das Artes. Neste permaneceu até 1987 devido ao crescimento urbano despontado pelo antigo regime.

Com a década de quarenta, o período de industrialização do segundo pós-guerra, gera-se um crescente desenvolvimento demográfico do concelho e a cidade estende-se para norte junto da recente Avenida Fernão de Magalhães, entre a Baixa e a rua da Figueira da Foz, fruto do baixo custo dos terrenos. A situação veio a agravar com a vaga de bairros económicos, tendo como pano de fundo uma cidade em início de fragmentação com núcleos afastados no Loreto, Pedrulha, Estação de Caminho-de-Ferro e Relvinha (de peso populacional e industrial), remetida para *“uma certa exiguidade de espaço, com o que então concorria a imprevisibilidade da evolução das margens do rio”*.²⁵

Desde a última década do século XIX que alguns estudos têm-se focado na reformulação da frente ribeirinha de Coimbra, surgindo figuras como o engenheiro Góis, Abel Urbano, Luís Benavente, Alberto José Pessoa, não esquecendo nomes como Étienne De Groër e Almeida Garrett ligados ao tratamento urbanístico à escala da cidade. Surge então a zona da Baixa como alvo da prática corrente, arrasar e construir de novo, repercutida a outras zonas como o caso da Torre de Santa Cruz, demolida em 1935. Apesar da não identificação destes assuntos com o tema do trabalho será investigado um pouco mais a frente.

A outra cota, voltando às ruas tortuosas que dominavam o centro de Coimbra, Nuno Rosmaninho constatou que *“foi com os colégios e com as casas particulares (...) que a Alta adquiriu a fâcies característica com que chegou ao século XX”*.²⁶ Contemporânea da vaga de ensaios urbanísticos para a cidade e da “Revolução Nacional” liderada por Duarte Pacheco, foi a predisposição da (re)criação, se assim lhe quisermos chamar, de uma cidade dentro da própria mancha urbana – a *Cidade Universitária* – ideia defendida já nos finais de 1934 pelo «plano de remodelação de Abel Urbano», pela primeira comissão de obras (em conjunto com os arquitetos Luís Benavente e Raul Lino) e pelo próprio Salazar. Luís Reis Torgal esclareceu que a Cidade Universitária *“nos Estados autoritários foi entendida como uma forma de controlo e planificação da vida académica, no âmbito das ideias de “ordem” e defesa de valores que se pretendiam “comuns”, como o nacionalismo e o respeito sagrado pelo Poder.”*²⁷

²⁵ ROSSA, Walter _ *Diversidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade*, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitetura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 492

²⁶ ROSMANINHO, Nuno; TORGAL, Luís Reis (coord. e apresent.) _ *O princípio de uma «revolução urbanística» no estado novo: os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940)*, Coimbra: Minerva Editora, 1996, p. 18

²⁷ *Ibidem*, p. 3

A parcial demolição da Alta iniciada a 1943, “*como se os bombardeamentos de uma guerra que andava por outras paragens (do findar da Segunda Grande Guerra) se tivessem repercutido em Coimbra*”,²⁸ ainda hoje suscita grande discussão pois a importância do carácter urbano e da vida típica entre estudantes e “salatinas” acabou por se desmaterializar, esbatendo a densidade populacional no centro histórico e quando havia opiniões contrárias face ao local a estabelecer para o pólo Universitário. O destaque da Alta era evidente e palco do sistema educativo. Com o plano de Cottinelli Telmo (responsável pelo plano e direção da Exposição do Mundo Português de 1940) e, em 1948, o de Cristino da Silva, a monumental exclusividade universitária acabou por segregar as zonas residenciais, deixando as obsoletas ruas carregadas de vida para os extramuros. As duas propostas (entre Piacentinni da monumentalidade “classicista” e a Roma fascista de Mussolini), como em outros regimes autoritários na Europa, procuravam caracterizar o regime da época mas com a notícia das expropriações para as grandes obras lentamente deram lugar a um retrocesso económico e cultural (visível nos cerca de 5% dos cinquenta mil habitantes da cidade que abandonaram a Alta). Por outro lado o incremento do ensino superior provocara uma redução em 10% da taxa de analfabetismo estabilizada nos 45% em 1950, data coincidente com o terminar da Escadaria Monumental a eixo da Via Latina da nova Cidade Universitária.

Apesar do propício e incessante debate sobre este “*desprezo pela arquitectura tradicional*”,²⁹ o importante para o trabalho coloca-se nas consequências que as demolições da Alta trouxeram ao crescimento urbano a partir da década de quarenta, devido à subsequente tendência de expropriação camarária e elevado número de construções causadas por esta “bomba” do período do Estado Novo. Para melhor compreensão da lógica de crescimento atual da zona de cidade que pretendo abordar, o percurso cronológico será retomado no segundo capítulo, no sentido de reforçar um momento provocador de crescimento.

²⁸ BORGES, Nelson Correia _ Coimbra e Região: Novos guias de Portugal, 1987, p. 38

²⁹ CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 79

NOTA: Com o Antigo Regime todas as propostas que surgiram até aos anos setenta pressupunham amplas demolições para construir de raiz e mesmo depois do 25 de Abril de 1974 a política de arrasamento perdurou com os projetos da época Estado Nova.

1.3 Resenha histórica

*“Para a construção da história do urbanismo de uma cidade a realidade é a melhor fonte, mas a sua análise exclusivamente morfológica ou, se quisermos, formal, acaba por a tornar excessivamente permeável à manipulação de quem se propôs fazê-la.”*³⁰ No seguimento do autor, após a analogia do anterior subcapítulo sobre o percurso evolutivo de Coimbra, encontro a necessidade de aprofundar algum conhecimento passado para além da realidade física da cidade.

Segundo Walter Rossa as especificidades, potencialidades e manifestações topográficas locais colocaram Coimbra *“no trilho central de alguns dos mais determinantes episódios e processos da história anterior e posterior à consubstanciação soberana de Portugal.”*³¹ O autor remete-nos para um protagonismo permanente do sítio de Coimbra desde a sua consolidação, por motivos óbvios de localização e relação. No entanto, apesar do estudo feito neste trabalho para perceber as origens da cidade, tratarei de substância mais recente como já referi anteriormente, tendo em conta os períodos que mais prontificaram a criar a situação coeva de Coimbra.

Perante o quadro europeu, o país sempre revelou um atraso leigo proveniente, talvez, da sua posição distanciada, o que não afetou épocas notáveis como a dos Descobrimentos e do Antigo Regime. No que toca a Coimbra o paralelismo icónico com cidades de outros países manteve durante séculos o destaque da cidade, independentemente do desfasamento económico-social entre Portugal e a Europa. Após a vangloriosa época dos Descobrimentos, durante dois séculos o país vivera de altos e baixos, aproximando-se de alguma estabilidade e desafogo económico no século XVIII.

³⁰ ROSSA, Walter _ *Diversidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade*, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitectura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 7

³¹ *Ibidem*, p. 12

Coimbra vivera já dois séculos antes um momento de algum conforto com a decisiva implantação da Universidade na Alta, depois de inúmeras hesitações entre Lisboa e o cume dos “salatinas”. Perdera, no entanto, um pouco com estas permutações funcionais e com a carga académica que viria a persistir até aos dias de hoje. Por outro lado, no século XVIII, a veneração do rei pela cidade e a chegada das *Luzes* renunciaram o determinante ensaio urbanístico do período reformista da época Pombalina, patente ainda hoje em determinados pontos da Alta universitária e que soubera manter e valorizar as reformas do Paço de D. João V. Das mais conhecidas a Torre dos Sinos da Universidade (símbolo incontestável da cidade) e sua Biblioteca que acabariam por permanecer junto das reformas do Marquês de Pombal, o Museu de História Natural e o Laboratório de Química, apontando a importância da Alameda universitária monofuncional. No entanto à escala da cidade o crescimento só teria resposta com a entrada no novo século, desfasado do forte centro político e económico mundial no Norte da Europa (como Inglaterra e França) que comandava a revolução industrial. Somente com o “choque” tecnológico em meados do século XIX abrir-se-iam novas portas para o urbanismo da cidade e do país, após ambiguidades imagéticas e funcionais de Coimbra, entre colégios e universidades, entre o imposto das ordens religiosas e a afirmação do Poder.

O olhar sobre a segunda metade do século XIX revela um tempo de grandes mudanças e, conseqüentemente, de grande instabilidade nacional, longe da Europa industrializada. A cidade do Mondego sofria com as invasões francesas, a guerra civil (entre liberais e absolutistas) e a extinção das ordens religiosas que durante séculos a mantivera fechada nela mesmo. Foram décadas de lutas mas também de conquistas, desde as novidades dos sistemas de comunicação e transporte, passando pelo incessante tema das cheias provocadas pelo rio, ao derrube dos limites impostos pelas ordens religiosas e abrindo assim caminho para o crescimento de uma cidade *moderna* favorecida pela propagação da rede urbana nacional.

Na década de sessenta eram explícitas as tentativas progressistas, construindo-se novos edifícios e vias de comunicação, como o Mercado D. Pedro V, a nova rua de Coruche ao gosto *moderno* e o primeiro troço de caminho-de-ferro nacional entre Lisboa e o Carregado. A cidade passa também a integrar a linha do Norte mantendo em paralelo as sucessivas tentativas para administrar o leito do rio, essencialmente através da insistente subida das cotas das margens (na portagem). Das primeiras promessas de encanamento e controlo do leito do Mondego, que em 1790 já eram preocupação para Padre Estêvão Cabral e Domingos Vandell, resultou a Mata do Choupal mas só nas duas décadas seguintes conseguia-se finalmente uma conquista sobre os terrenos aluviais, como foi o caso do troço norte de Avenida Emídio Navarro.

O redesenho da margem direita da cidade dá origem ao novo parque junto da Estrada da Beira e do porto dos Bentos, conferindo intimidade ao frondoso Jardim Botânico (das reformas Pombalinas), e a um Largo da Portagem *moderno* aliado ao imposto rodoviário e a uma nova ponte de ferro construída em 1875. As sucessivas pontes cedo revelaram a importância deste momento de ligação litoral entre o Norte e o Sul, já utilizado desde o tempo da romanização, que com o tempo substituiu o traçado inicial da via Olissipo-Bracara Augusta.

No subsequente decénio, com acesso a um troço a sul do Mondego (de ligação à Figueira da Foz) e à linha de Beira Alta (pelo novo entroncamento da Pampilhosa), a cidade recebe uma nova estação de comboios na zona da *baixa coimbrã* assegurando o intercâmbio entre o Norte, o litoral, o interior e até mesmo no quadro peninsular.

Outra preocupação da época fora a necessidade de melhoria das redes de abastecimento e saneamento urbano devido a epidemias como a cólera que atingiram o país em meados da década de cinquenta. Nomes como Adolpho Loureiro puseram à prova uma cidade que caminhava ainda para uma Era de modernidade, como foi o caso do seu plano para a nova artéria urbana sobre o vale de Santa Cruz (e antigo leito da Ribela) que veio estimular o crescimento da mancha de cidade.

Na década de vinte do século XX outro nome mantinha interesse na cidade. Luís Benavente remete o plano de remodelação geral para a Baixa do engenheiro Abel Augusto Dias Urbano a poucas modificações respeitando as diretrizes fundamentais, que acabaria por ficar pela proposta. No entanto a partir de 1932 estende-se a análise a toda a cidade, surgindo então contratos como o do francês Alfred Agache e do belga Étienne de Groër. Este último que a opositora campanha pública levava à revisão do seu plano na década de cinquenta, por Antão de Almeida Garrett, e duas décadas depois surgia um novo plano *de gestão* assinado por Costa Lobo.

Com a chegada de um novo tempo e a imutável importância nevrálgica regional não alteraram a monofuncionalidade de uma *Alta* coimbrã aliada ao ensino, mantendo Coimbra à sombra do *ícone* que, ainda hoje, prospera na sua imagem - a *Cidade Universitária*. Como afirmou Luís Reis Torgal, “*Cidade Universitária’ é um conceito muito em voga no nosso século, quando surgem novas universidades ou se procura dar novo corpo às antigas, numa concepção ‘moderna’ de que as universidades não devem ser constituídas por simples edifícios escolares*”.³²

NOTA: Possivelmente tangencial às atuais ruas Ferreira Borges, Visconde da Luz, Direita e Praça do Comércio, a antiga via romana seguia pela Rua da Sofia em direção ao Porto e, no sentido sul, atravessava a nova ponte metálica, possivelmente pela Estrada Nacional EN1, rumo à capital.

³² ROSMANINHO, Nuno; TORGAL, Luís Reis (coord. e apresent.) _ O princípio de uma «revolução urbanística» no estado novo: os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940), Coimbra: Minerva Editora, 1996, p. 3

No início do século XX, com uma *Alta* ainda presa à estrutura da reforma Pombalina, o Estado vir-se-ia obrigado a construir a *Cidade Universitária* tendo em conta a reforma dos estudos em 1911 e a incapacidade de resposta perante o aumento do número de alunos. No entanto esta carência estender-se-ia até à chegada no regime salazarista devido ao desequilibrado crescimento populacional do período entre as duas grandes guerras, que recebia lentamente os novos meios de transporte (como as elétricos e os Tralley-carros).

“*O desenvolvimento de um misto de ansiedade e superstição de progresso*”, conduzido pela instabilidade do pós-guerra, propiciou políticas e causas divergentes que como seria de esperar deixaram-se vencer pelo novo Regime.³³ Foi na década de quarenta que, com o Estado Novo e o conceito de *cidade universitária*, se estabeleceu um plano geral de remodelação da Alta a cargo de Cottinelli Telmo. “*Fê-lo contudo (o Estado Novo) à luz de uma concepção de património que não valorizava a arquitectura e o urbanismo populares*” seguindo a sua política arrasadora, num espírito higienista e impondo uma nova imagem *clássicizante e totalitária* típica da época de Salazar.³⁴ Como já referi anteriormente foi um momento de afirmação do Poder mas também de “desistência” do que Coimbra tinha de referência. As incertezas políticas, as contestações do povo, a censura, num período económico e socialmente conturbado, geraram uma explosão demográfica e científica (por onde a Europa já caminhava). Surge contudo uma praga de habitações em forma de bairro social que trazia uma nova imagem à cidade, estendendo os seus limites. O mais conhecido ficou com o nome de Bairro Norton de Matos que hoje em dia é um bairro melhor qualificado (devido às inúmeras adaptações que foram sendo feitas). Estes bairros multiplicaram-se com as obras da Alta mas vieram resolver alguns burgos insalubres que, visto as políticas adotadas e a importância crescente da cidade, necessitavam de substituição.

³³ Cf. CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 65

NOTA: A expressão «ansiedade de progresso» foi cunhada pelo presidente da Câmara Municipal de Coimbra, Alberto Sá Oliveira, referindo-se àqueles que reclamavam a remodelação urbana da Baixa. Com referência bibliográfica na dissertação de doutoramento apresentada à Universidade de Coimbra em 2001 – O Poder da Arte – O Estado Novo e a Cidade Universitária de Coimbra.

³⁴ ROSMANINHO, Nuno; TORRAL, Luís Reis (coord. e apresent.) _ O princípio de uma «revolução urbanística» no estado novo: os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940), Coimbra: Minerva Editora, 1996, p. 23

Das palavra de Nuno Rosmaninho, numa altura em que a problemática económica do pós-guerra se fazia sentir, a Universidade tinha “*a particularidade de exigir do poder central uma atenção acrescida enquanto veículo de doutrinação das elites*” e em retorno o Estado Novo, a favor do “*incremento do ensino técnico e da investigação científica*”, colocava “*o urbanismo e a arte ao serviço de um Estado autoritário*”.³⁵

A imposição do poder sobre o ensino estendeu-se pela década de cinquenta com as sucessivas demolições da Alta, as contestações, as repressões, mas as grandes obras dos blocos Universitários durariam até ao “*Verão Quente de 1975, durante a febre revolucionária de Abril de 1974*”,³⁶ como que por sorte concluídas até ao findar do regime totalitário, deixando a marca de “*uma das situações mais interessantes das relações entre arte e poder em Portugal*”.³⁷

Apesar da crise académica de 17 de Abril de 1969, o carimbo do regime Salazarista (no topo da Alta Coimbrã) foi sem dúvida um marco histórico, tanto a nível da arte como também da política que se procurava, erigindo assim um símbolo de poder estatal e esbatendo as saudades de quem vivera na/da velha Alta. Como refere Walter Rossa, “*só um poder excepcionalmente forte e com desígnios urbanísticos obstinados é susceptível de aproximar a realidade da utopia*”.³⁸

NOTA: Apesar da posição neutra de Portugal o ambiente Europeu foi sempre entrando no nosso país. Devido à vitória dos Aliados na Segunda Grande Guerra o Governo é enfraquecido mas a partir de 1944 Salazar iria lutar contra a oposição ao regime, mesmo com o aparecimento de movimentos como o Movimento de Unidade Democrática (MUD).

³⁵ ROSMANINHO, Nuno; TORGAL, Luís Reis (coord. e apresent.) _ O princípio de uma «revolução urbanística» no estado novo: os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940), Coimbra: Minerva Editora, 1996, p. 31-36

³⁶ DOMINGUES, Álvaro (coord.); JORGE, Filipe (fot.); CALHEIROS, Carmo; SARACHO, Marta; MARTINS, Ana (trad.) _ Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, 1ª ed. Lisboa: Argumentum, 2006, p. 212

³⁷ ROSMANINHO, Nuno _ O Poder da Arte: O Estado Novo e a Cidade Universitária de Coimbra, Coimbra: Imprensa da Universidade, 2006. Dissertação de Doutoramento em História Contemporânea apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2001, p. 6

³⁸ ROSSA, Walter _ Divercidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitectura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 845

1.4 Planos de Urbanização da cidade

Após a reflexão sobre um século de vida da cidade de Coimbra, entre meados dos séculos XIX, XX e culminando nas décadas que desencadearam um regime ditatorial, o próximo passo envereda pela inevitável chegada das primeiras preocupações de planeamento que Walter Rossa defende como lei para qualquer aglomerado urbano:³⁹

“Numa cidade de fundação há, por regra, uma ideia, um plano, seja ele desenhado e/ou de matriz formal regular ou não. Não há porém, casos puros. Na própria concretização desse plano há contaminações orgânicas. (...) No limite poder-se-á dizer que a cidade concreta resulta de um somatório de planos das mais diversas dimensões e ambições. (...) É a sua concretização, manutenção e renovação que gera a evolução urbanística da envolvente...”

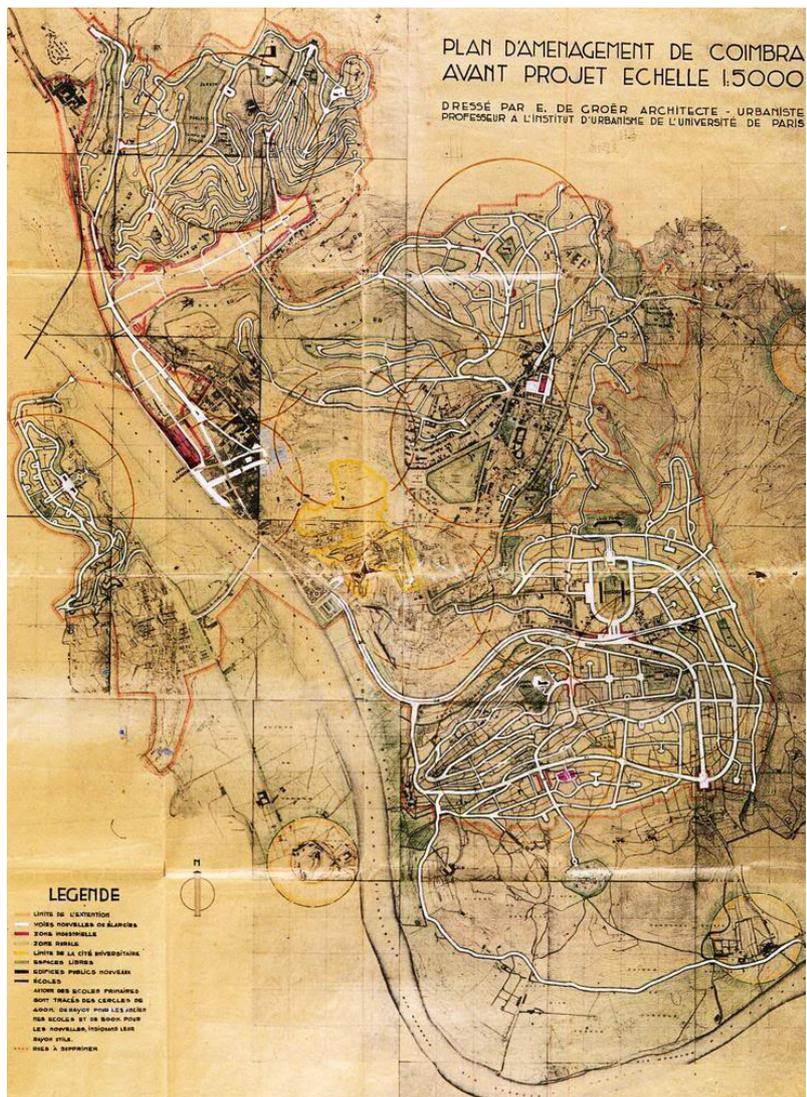
Focando a atenção nos planos de urbanização, contemporâneos da nova Alta monofuncional e de uma cidade em crescente desenvolvimento, entenderemos a mudança do espírito de arrasamento, ao gosto do Estado Novo, para as novas políticas de programatização da área urbana, numa visão total invés da pontualização de intenções radicais. Nuno Rosmaninho soube interpretar a ausência de planeamento para a cidade de Coimbra, pois *“até ao lançamento da política de obras públicas, em 1932, a Ditadura Militar «revelou uma certa indiferença (...) relativamente à elaboração de “planos de urbanização”», indiferença em parte resultante da contenção de despesas impostas pelas restrições orçamentais de Salazar.”*⁴⁰

Desde a última década do século XIX que locais como a Baixa e a Alta de Coimbra foram alvo de planos para a sua remodelação. Por um lado o fenómeno da Alta Universitária ficaria marcado para sempre no coração da cidade, por outro os nomes do engenheiro Góis, Abel Urbano e mais tarde, já na década de trinta, de Luís Benavente (destacado pela Câmara Municipal) ficariam pelos desenhos da zona baixa da cidade que, apesar da sua riqueza morfológica e habitacional, contemplava o sistemático, e ainda por controlar, problema das cheias.

³⁹ ROSSA, Walter _ *Diversidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade*, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitetura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 8

⁴⁰ Cf. ROSMANINHO, Nuno; TORGAL, Luís Reis (coord. e apresent.) _ *O princípio de uma «revolução urbanística» no estado novo: os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940)*, Coimbra: Minerva Editora, 1996, p. 37

NOTA: Na década de quarenta, apesar da transformação radical da Alta, tentavam permanecer em paralelo outras tendências, o clacissizante, o nacionalista e regional e “a casa portuguesa”.



03. Plano De Groër _ Ante-projeto _ EtienneDe Groër _ 1940

Plano De Groër

Depois de Benavente, em 1939 a Câmara contrata o arquiteto urbanista Étienne De Groër para finalmente prever um plano de urbanização à escala da cidade. O plano durou um ano a ser concebido mas apenas em Setembro de 1945 era aprovado pelo Ministério das Obras Públicas, seu responsável o engenheiro Duarte Pacheco. Apesar de registado o apreço pela perícia do belga, em 1948 a Câmara manda publicar o plano na categoria de ante-projecto. Para o belga dever-se-ia ter denominado plano-programa, justificando que *“um plano de urbanismo não pode ser senão um programa destinado a dirigir, em linhas gerais, o desenvolvimento de uma cidade ou de uma região, durante um certo número de anos”*.⁴¹

Publicada sob o nome de Ante-projecto de Urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra, a proposta de Étienne De Groër visava essencialmente o conceito das cidades jardim de Ebenezer Howard (desde 1898) e das cidades satélite, propondo cinco em torno da cidade principal (Coselhas, Tovim, Chão do Bispo, Carvalhosas e Várzea). Num movimento “anti-industrialização”, proveniente das cidades inglesas que sofriam com o período entre guerras, o urbanista olhou para o aumento populacional exigente que levava a “cidade mãe” (Coimbra) para um sobrepovoamento do centro. Claro que De Groër olhou-a como uma cidade inglesas que sofria com o disparo populacional e condições insalubres que levariam às epidemias de cólera.

O arquiteto prendeu-se também a outra base do urbanismo moderno, o Zonamento (“zoning” ou “zonage”). Desta forma Coimbra fora parcelada em zonas industriais, comerciais (locais e centrais), residenciais (com habitação individual, operária ou coletiva), universitárias, arqueológicas e turísticas, livres e públicas e rurais (que envolviam a cidade) protegendo os habitantes dos ruídos, fumos e maus cheiros. O zonamento residencial foi o mais complexo, com diferentes densidades. Étienne De Groër fixou um horizonte temporal, de 30 a 50 anos, prevendo o crescimento demográfico com um ritmo de mil habitantes por ano (semelhante ao que sucedera na cidade nas décadas de vinte e trinta), estudou as principais artérias dentro e fora da

⁴¹ Cf. SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa “Coimbra Antiga” por Matilde de Sousa Franco - Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa “Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos”. Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p. 15

NOTA: Étienne de Groër foi colaborador dum outro urbanista estrangeiro que o Estado Novo contratara, o arquiteto urbanista Alfred Agache, outro exemplo de que chamar personagens estrangeiras ao nosso país era um hábito perfeitamente plausível.

NOTA: Em 1946 é publicado o Dec. Lei n.º 35 931 de 4 de Novembro, elevando os antepianos ao patamar de planos gerais de urbanização.

NOTA: No final do século XIX, devido à forte industrialização e consequente insalubridade que se vivia nas principais cidades inglesas, começaram a surgir associações defensoras do movimento de cidades jardim. Construíam-se então as primeiras cidades deste tipo nos arredores de Londres até à década de vinte do século XX. O conceito propunha uma cidade de média dimensão envolvida por uma cinta exclusivamente rural e com cidades satélite, para lá do anel verde, no caso da necessidade expansiva.

cidade, propondo o alargamento das vias de acesso à cidade e *“ainda uma circular turística de 10 metros de largura que partindo da ponte da Portela para poente acompanha o Mondego “a uma certa distância de água” para se ir desenvolver a norte na zona rural “onde abundam paisagens atraentes” e ligar à estrada do Tovim, que por sua vez conduz de novo à ponte da Portela”*.⁴² Sem calcar a especificidade paisagística e patrimonial de Coimbra, impedia a densificação dos bairros existentes e melhorava a sua qualidade. No entanto seria na zona suburbana do Calhabé que o arquiteto daria asas à imaginação, desenhando a extensão sudeste ao longo da Estrada da Beira e uma nova via por vez da linha férrea (atualmente posta em hipótese conjunta com a promessa do Metro Mondego). Equipamentos previstos para a zona chegariam aos dias de hoje como o caso do Estádio e do Liceu Feminino (atual Infanta D. Maria).

No tema da valorização do património o plano propunha destruir parte da cidade, como acontecera com o desenho da Avenida de Santa Cruz para a Baixa. No caso da Alta a preocupação em delimitar a zona antiga de Coimbra e o núcleo universitário, com a primeira comissão de obras (de Dezembro de 1934), pretendia-se reforçar *“através da criação de «uma zona de protecção das instalações universitárias, tendo em vista a sua valorização estética e a consequente inibição do infiltramento de edificações privadas no conjunto universitário»*.”⁴³ Por ordem expressa do Governo *“teria sido o arquitecto De Groër, «o urbanista belga às ordens e sob o controlo de Salazar», como afirmou o Arq. Carlos de Almeida, ou teria sido em vez disso um mentor do regime?”*.⁴⁴ Ironicamente, uma Alta que ficava por desenhar era a principal provocação ao crescimento demográfico de Coimbra da época. A discussão deste ponto não ficaria por aqui se tantas incompatibilidades não tivessem sobre a mesa.

Como referi no início deste trabalho o enquadramento geológico da zona de Coimbra é de uma especificidade enorme, o que o urbanista desprezara alienado pela lógica de cidades-jardim que as cidades inglesas possibilitavam com a sua topografia amena. Um outro problema seria o nosso clima mas numa das plantas do Anteprojecto de Urbanização da Extensão Sueste da Cidade

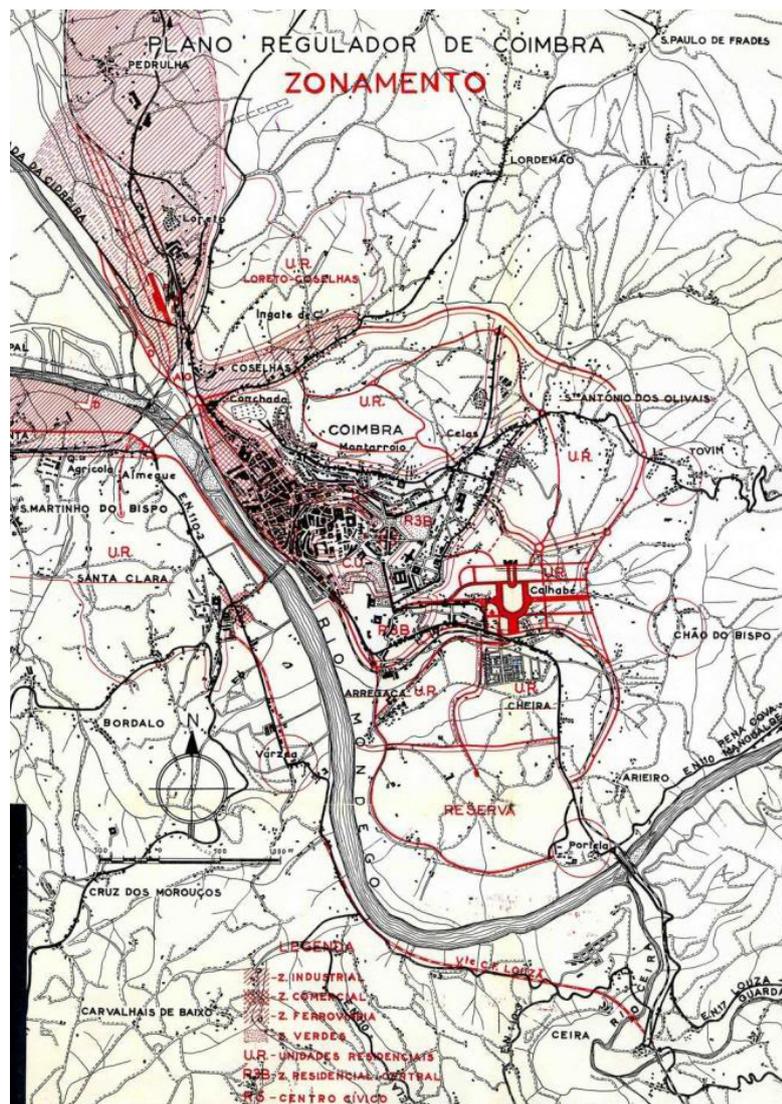
⁴² Cf. SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa "Coimbra Antiga" por Matilde de Sousa Franco - Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa "Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos". Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p. 29

NOTA: O Liceu Feminino, depois do Colégio de S. Bento do atual Instituto de Antropologia, em 1948 encontra o local definitivo. Duraria até ao ano do 25 de Abril para mudar de liceu feminino para Escola Secundária Infanta D. Maria, de rapazes e raparigas.

⁴³ Cf. ROSMANINHO, Nuno; TORGAL, Luís Reis (coord. e apresent.) _ O princípio de uma «revolução urbanística» no estado novo: os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940), Coimbra: Minerva Editora, 1996, p. 59-60

⁴⁴ Cf. SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa "Coimbra Antiga" por Matilde de Sousa Franco - Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa "Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos". Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p. 12

NOTA: O Plano para a Baixa do urbanista belga previa a destruição parcial da malha medieval, desde o Mosteiro de Santa Cruz até à margem do Mondego, com o traçar de uma nova avenida que viria ligar a atual Praça 8 de Maio à beira rio, restabelecendo a grandiosidade da Igreja.



04. Plano Regulador de Coimbra _ Zonamento _ Almeida Garrett _ 1955

de Coimbra é visível a facilidade com que o arquiteto resolve o desenho urbano em terrenos menos acidentados. Refiro-me à planta da zona de expansão do Calhabé.

Em termos de escala a cidade não tinha, nem tem, uma consolidação tão extensa como tinham as cidades inglesas. Apesar da necessidade de expansão urbana o suporte económico Português impediria um plano tão dispendioso (uma vasta área urbana invadida por habitações unifamiliares) pois o plano fugia à tipologia de prédios de rendimento que, na opinião do belga, era *“desfavorável à educação das crianças”*.⁴⁵ Na opinião coerente de Lusitano dos Santos faltara ao plano uma análise das viabilidades económicas.⁴⁶

Apesar das pretensões e capacidade do arquiteto serem boas a comparação de Coimbra com um ambiente que não se equiparava nem em termos de escala, nem de contexto físico e, muito menos, socioeconómico levaria a uma conceção incompleta da cidade-jardim, comprovando a vantagem do estudo feio por De Groër para a cidade que no entanto não chegaria à conotação de Plano. Com a opinião de Lusitano dos Santos sobre, talvez, a falta de aposta na produção nacional, *“que doença ancestral esta nossa de só considerar bom aquilo que vem de fora!”*,⁴⁷ passamos para um outro plano visto por quem também sabia mas que conhecia a realidade portuguesa.

Plano Garrett

Em Agosto de 1953 o professor Antão de Almeida Garrett envia à Câmara Municipal a proposta de revisão do plano de «embelezamento e de extensão» do arquiteto belga que se mostrara inadequado. Depois de dois anos para o engenheiro urbanista apresentar o seu «Plano Regulador de Coimbra», só em Março de 1957 o CSOP emitia o seu parecer positivo. No entanto apenas em 1964, devido a uma nova revisão do 2º volume (o Plano Regulador entregue na 2ª Zona de Urbanização em 1959), era definitivamente homologado e comunicado à Câmara.

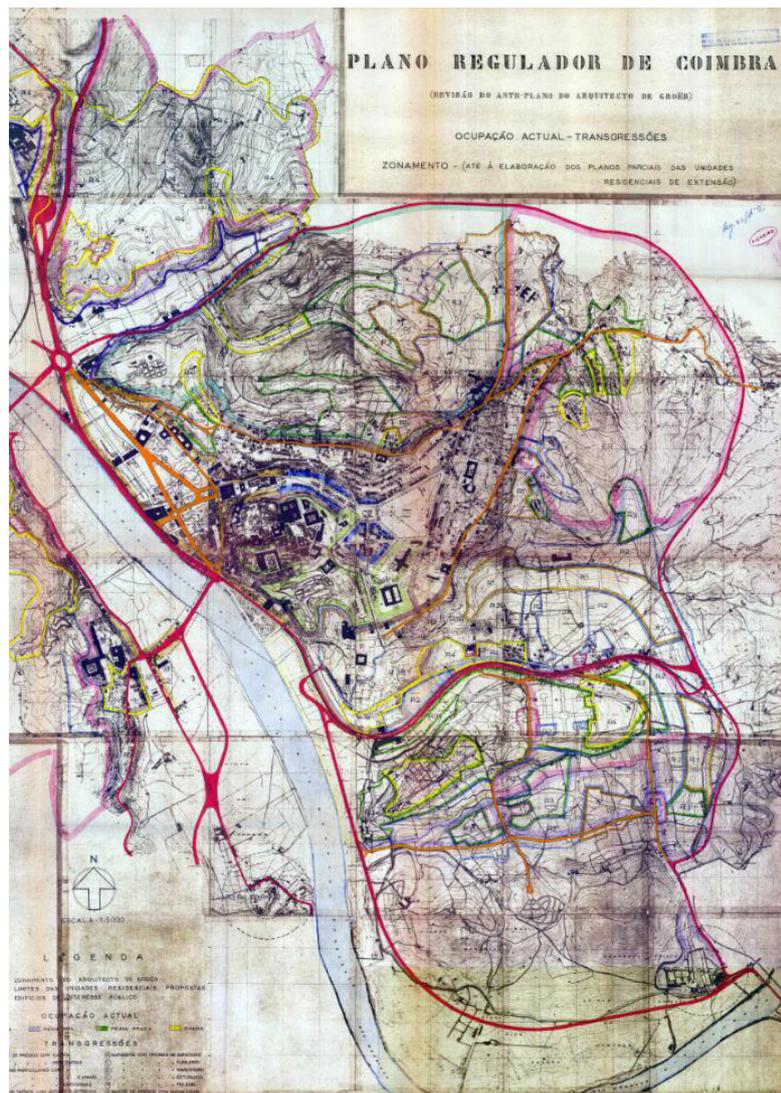
O plano de 1959, de horizonte fixado em 1990, englobava uma parte escrita e cinco plantas à escala 1:5000. Dividida em três partes (uma síntese da cidade e os problemas e soluções propostas, com cartogramas de estatísticas de trânsito, de perfis dos arruamentos, de organização e Regulamento), a parte escrita sobressai desde logo como reforço às peças desenhadas, diferente do plano De Groër. As cinco peças desenhadas (de ocupação, de

⁴⁵ Cf. SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa "Coimbra Antiga" por Matilde de Sousa Franco - Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa "Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos". Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p. 19

⁴⁶ *Ibidem*, p. 12

⁴⁷ *Ibidem*, p. 11

NOTA: O Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP) e os seus ministros Arantes e Oliveira, foram os responsáveis pelos pareceres dos planos, visto que nem a Câmara nem o Conselho Municipal de prontificaram a tal revisão.



05. Plano Regulador de Coimbra _ Almeida Garrett _ Revisão do Ante-P.

transgressões, de comunicações, de zonamento e zonas ferroviárias, industriais e portuárias) demonstram um plano no seguimento do arquiteto belga mas agora ajustado ao local de Coimbra.

O português, apesar de aceitar os vetores expansivos nas direções noroeste (Loreto-Coselhas), nordeste (Conchada-Montarroio-Celas), nascente (Tovim-Santo António dos Olivais), sudeste (Calhabé), sul (Quinta da Cheira e Arregaça), poente (Santa Clara) e seguir os objetivos essenciais do antepiano (a valorização paisagista e patrimonial da cidade), refutou duas questões que levaram à revisão do proposto na década anterior. Na opinião de Lusitano dos Santos, por um lado o belga seguiu à risca a lógica utilizada nas cidades inglesas, por outro considerou um plano de urbanização definitivo que acabaria por dificultar o controlo pontual por parte da municipalidade. Ora uma urbanização de cidade jardim era possível em outros terrenos que não estes, o que levaria a incompatibilidades reais que o plano não previa. Como defendeu Almeida Garrett, *“as plantas por ele (De Groër) usadas na representação do ante-plano à escala 1/5000 não podiam permitir uma planta de trabalho”*.⁴⁸ Assim esta revisão propunha o estudo de planos parciais (ou planos de pormenor) de arranjo e de extensão definidos previamente pelo plano regulador.

O plano de 1959 procurou resolver problemas como os habituais aluviões nas zonas baixas das margens do Mondego, o atravessamento da cidade (especificamente pela Linha da Lousã e EN1), as ligações entre a Baixa, a Alta (apesar desta não ser considerada neste plano) e a zona em crescimento para Sudeste, adotando um tipo de urbanização que funcionasse no local, misturando classes sociais (ao contrário do belga que propôs a separação de classes), reforçando os transportes coletivos (com a eliminação das linhas férreas da cidade) e dividindo Coimbra em três partes (a zona central entre a Baixa, a ponte e o começo de Santa Clara, o núcleo da Cidade Universitária e o restante território). Apesar de desconsiderar a Alta Universitária, em 1957 era obrigado a definir zonas de extensão da Universidade.

No seguimento do antepiano, o engenheiro português propunha zonas urbanizadas para uma expansão eficaz mas agora com uma maior densidade construtiva para que os custos diminuíssem. Na preocupação das cheias do rio e na procura da qualidade paisagista a atenção de Garrett ultrapassara a do belga ao revalorizar a importante via de comunicação que fora em tempos o Mondego, com as suas potencialidades em termos de redes de água e esgotos,

⁴⁸ Cf. SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa "Coimbra Antiga" por Matilde de Sousa Franco - Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa "Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos". Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p. 41

NOTA: Em 1957 a primeira zona de extensão da Universidade recaiu nos edifícios da Penitenciária e Quartel de Infantaria nº12. Na década seguinte escolhia-se entre o Parque de Santa Cruz e o Penedo da Saudade.

portuárias, desportivas e estéticas. No entanto Mantivera as propostas do belga, as avenidas de Santa Cruz e da Lousã, movendo a via-férrea para a margem Sul.

As artérias da cidade serviram de empurrão para novos rasgos urbanos, apesar de apenas algumas terem avançado como foi o caso da Rua de Aveiro que veio ligar a Rua da Figueira da Foz ao Largo da Conchada. Na circulação rodoviária exterior o plano previa ligar o nó de Coselhas à ponte de Santa Clara, apoiando a Zona Industrial a Norte e seguindo para os lugares de Celas, Tovim e Santo António dos Olivais, passando o Calhabé e alcançado a EN110 e EN17 na zona da Portela. Com a ligação da Avenida Fernão de Magalhães à Portagem desafogava-se o centro, melhoravam-se as ligações ao exterior da cidade e aproximava-se a futura Circular (que hoje pertence à malha urbana). Propunha uma nova ponte a montante da Linha do Norte, construída com o açude-ponte nos anos oitenta.

Na crítica ao que o arquiteto belga fizera, Almeida Garrett soube aproveitar as vantagens mas moldando a proposta às heterogeneidades do local. Valorizou a continuidade da mestria urbana e o zonamento racional (dotados de diferente regulamentação) tanto na parte existente da cidade como nas zonas da futura expansão, chegando a prever a forte urbanidade da margem Sul do rio, zoneando Santa Clara em unidades residenciais, comerciais, industriais, ferroviárias e portuárias.

Uma preocupação importante do professor engenheiro português, apoiado pela CSOP, prendia-se com os fracos recursos do município para proceder a expropriações visto que os particulares dominavam o traçado expansivo, sendo necessário orientar todas as iniciativas para o interesse comum.⁴⁹

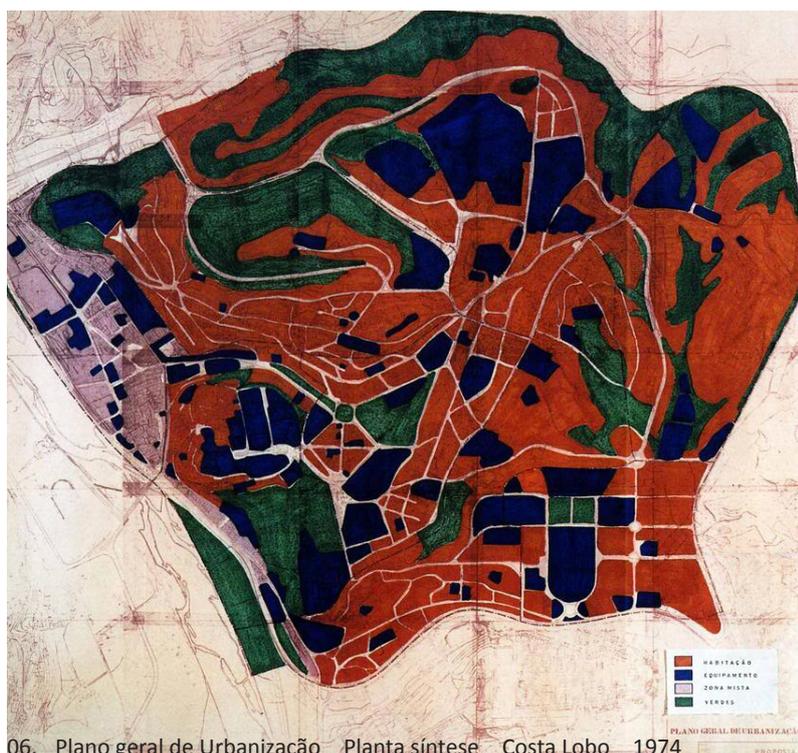
Plano Costa Lobo

Uma década depois era apresentado o «Plano de Urbanização de Coimbra 1970, Ordenamento do Concelho» da equipa de Costa Lobo e do Gabinete de Urbanização da Câmara. Pretendia-se reavaliar o Plano Regulador de 1954 que tendia a ficar desatualizado.

Na viragem do 25 de Abril de 1974 as mentalidades mudaram e, conseqüentemente, as necessidades. Talvez por sorte ou não, o urbanista Costa Lobo surgia no meio mas o que podia servir para o seu reconhecimento como autor de uma transformação tão importante tê-lo-ia feito

NOTA: Almeida Garrett definira também uma nova estação para a Linha do Norte, eliminando o confuso Ramal de Coimbra e transferindo a Linha da Lousã para a ponte próxima do nó de Coselhas, descendo pela margem sul do Mondego até à Foz do Ceira.

⁴⁹ SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa "Coimbra Antiga" por Matilde de Sousa Franco - Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa "Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos". Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p. 59



prisioneiro de algo desacreditado. “*Poder-se-ia pensar, porém, que tais contestações e críticas fossem exclusivamente fruto dos momentos mais confusos e exaltados da «revolução» e com eles se acabassem.*”⁵⁰ No entanto as críticas perduraram, percebendo que se tratava do responsável pela má gestão da cidade.

A controvérsia gerada em torno do novo plano e do seu autor foi sendo amenizada desde o início. Em Junho de 1972 a Comissão de Revisão da DGSU afirma homologamente que “*o trabalho assenta em bases sólidas de inquérito (...), todo um contexto de normas e directrizes ajustadas à realidade.*” A Fevereiro do ano seguinte o CSOP conclui no seu parecer que o plano “*constitui um trabalho digno do maior apreço e que merece aprovação*”. Em Julho o Secretário de Estado de Urbanismo e Habitação, Luis Nogueira de Brito, aprova o plano como o “*elemento base de orientação para ser utilizado pela Câmara Municipal na revisão do Plano Geral de Urbanização de Coimbra*”, com vista para o território concelhio.⁵¹ A escala a nível de concelho era novidade. Neste estudo o Professor Engenheiro propôs a urbanização da zona Sul, na Quinta da Portela, que mais tarde resultaria na expansão da cidade para lá do Vale das Flores com o pedido da Faculdade de Ciências à C.M. de Coimbra de uma parcela de terreno com cerca de 50 hectares para o futuro Polo II.

Composto também por parte escrita e desenhada, as plantas sintetizaram inquéritos, potencialidades dos espaços, estruturas viárias, zonas de proteção patrimonial e zonas verdes, até à planta de gestão. Outros fatores indispensáveis para a proposta foram os estudos prévios de enquadramento da cidade de Coimbra na Região Centro (situação que defendi no início deste capítulo) elaborado pelo Centro de Estudos de Planeamento do Secretariado Técnico de Planeamento, de diálogo entre o perímetro urbano e a envolvente elaborado pelo Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Engenheiro Duarte Pacheco e estudos de gestão. Uma nova estratégia passava pelo estudo continuou e pela participação coletiva no planeamento.

O plano de 1974 baseava-se na delimitação da área urbana, na evolução da população e nas potencialidades de cada lugar, tornando-se num forte instrumento de gestão. Definia espaços *non aedificandi*, aqueles ocupados por linhas de água acentuadas, encostas voltadas a norte ou com declive superior a 30%, excluindo o centro antigo e zonas que já apresentavam alguma planificação (como acontecera com o Vale das Flores, Arregaça, Norton de Matos e Quinta da Portela).

⁵⁰ SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa "Coimbra Antiga" por Matilde de Sousa Franco - Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa "Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos". Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p. 64

⁵¹ Cf. *Ibidem*, p. 65-66

NOTA: Da Direção Geral dos Serviços de Urbanização (DGSU) a Comissão de Revisão era constituída pelo arquitecto Luis Xavier e pelo engenheiro Matos Cardoso.

Finalmente apresentado à população em 1975, passaria um ano até nova apreciação pela Direção Geral de Planeamento Urbanístico, num total de dois anos e meio a ser avaliado. No entanto quatro anos depois era enviado à DGPU uma proposta denominada «Medidas Preventivas» com o intuito de estabilizar o plano a nível legal, mas que não seria oficializada.

Um plano em constante apreciação, que assim esperou até à década de noventa, seria uma solução adequada? Como afirma Lusitano dos Santos *“foi uma longa luta travada na discussão teórica e na prática profissional dos urbanistas mais responsáveis que conduziam a essa evidência.”*⁵²

Plano Director Municipal

Como afirmara Walter Rossa, já descrito no início deste subcapítulo, *“a cidade concreta resulta de um somatório de planos das mais diversas dimensões e ambições. (...) É a sua concretização, manutenção e renovação que gera a evolução urbanística da envolvente”*.⁵³ Os planos que foram surgindo desde a década de quarenta acabaram por servir de catalogação de estudos e objetivos, exercitados quando compatíveis com a realidade.

Chegava aos anos oitenta uma estratégia (de Costa Lobo) que, apesar de complexa e contestada, fora determinante para planificações futuras desde a comunicação pública à preocupação e gestão contínua das propostas. A necessidade (constante) de controlo adequado ao crescimento urbano levava a Câmara Municipal de Coimbra a solicitar, em Setembro de 1994, à empresa Bruno Soares Arquitetos, Lda que elaborasse um novo plano estratégico para a cidade. A vontade de avançar com um Plano Director Municipal já vinha da década anterior que, arrastadas as contestações do plano de Costa Lobo até 1983, via agora um sinal de mudança. No entanto a iniciativa atravessava um momento de vicissitudes, tanto a nível de princípios como também de mandatos e legislações e em 1992 eram publicadas as “Normas Provisórias”.⁵⁴

O denominado Plano Director Municipal de Coimbra visava ultrapassar problemas das últimas décadas, devido aos planos de cariz paisagístico, controlado e de gestão que vinham

⁵² Cf. SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa "Coimbra Antiga" por Matilde de Sousa Franco - Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa "Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos". Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p. 65-66

⁵³ ROSSA, Walter _ *Diversidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade*, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitetura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 8

⁵⁴ Coimbra, Câmara Municipal de; Divisão de Planos; CARVALHO, Jorge (coord.); CASIMIRO, Vitor (Ilust.); PAVÃO, Luís e PAULOS, Afonso (fot.) – *Urbanismo, Coimbra, anos 90: Plano Director Municipal / Regulamento*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1993, p. 13

NOTA: Em Outubro de 1992 eram publicadas em Diário da República as “Normas Provisórias”, dois anos antes do estabelecimento definitivo do PDM (Plano Director Municipal).

fugindo um pouco às necessidades identitárias e reais da cidade. Numa mudança constante os problemas ambientais (desde a desarborização, ao movimento caricato de terras), de crescimento (com novas urbanizações irrefletidas e sem apoio de infraestruturas e espaços públicos) e da degradação dos centros (abandonados e descaracterizados pelo preenchimento descontrolado) transformavam-na num organismo disfuncional, parcelado e de cenário suburbano. Sobressaía o interesse fundiário (que ainda hoje domina) e faltavam os Planos de Pormenor para precisar cada situação. Surgiam algumas intervenções no final do milénio como o Plano do Pólo II, promovido pela Universidade de Coimbra.

O plano era constituído essencialmente por uma Carta de Condicionantes que valoriza a RAN e a REN, por uma planta de Ordenamento onde se propunha uma rede viária, o zonamento e finalmente pelo Regulamento. A carismática área administrativa municipal (expressa no início do capítulo) levou a uma divisão em oito grandes unidades espaciais, seis pertencem à zona do Baixo Mondego até eixo da cidade, enquanto outros dois (pertencentes ao Maciço Hespérico) com terrenos menos povoados e dominados por matas. Neste trabalho peca pela especificidade à escala da cidade, a unidade ao centro das outras sete.

Pretendia-se desmistificar os aglomerados urbanos através do estudo e estabelecimento prévio do conjunto definindo loteamentos, infraestruturas, espaços públicos e só depois era possível a edificação. Por um lado a municipalidade ficava encarregue deste sistema de gestão (incluindo definição de fachadas e volumetrias) e por outro os promotores e entidades privadas, responsáveis pelos empreendimentos, custeavam as respetivas infraestruturas. Tendo por base o zonamento do plano, a gestão passava a ser feita através de políticas, como o “índice médio de construção” e a “área de cedência para equipamentos”, e novos regulamentos, o “Regulamento Municipal de Edificações e Urbanizações” e o “Regulamento de Taxas Municipais”.⁵⁵

Centrar a cidade sobre o Mondego foi sinónimo do PDM de 1994. A proposta para a margem nascente entre a ponte de Santa Clara e Açude (que desde o final do século XIX aguarda uma reformulação) e a margem oposta ainda ocupada por campos e laranjais (com destaque para a Quinta das Lágrimas, o Portugal dos Pequenitos e o Convento de Santa Clara-a-Velha) vinham garantir o que se torna hoje Parque Verde da Cidade, com a participação de Camilo Cortesão e Mercês Vieira. Do lado nascente, a frente ribeirinha da Baixa tinha que resolver as ligações e a circulação entre Praça 8 de Maio, Rua da Sofia, rio e o futuro metro pendular, numa comunhão entre a habitação e o terciário. Descendo a marginal, uma zona verde surgira da continuidade do

⁵⁵ Coimbra, Câmara Municipal de; Divisão de Planos; CARVALHO, Jorge (coord.); CASIMIRO, Vitor (Ilust.); PAVÃO, Luís e PAULOS, Afonso (fot.) – Urbanismo, Coimbra, anos 90: Plano Director Municipal / Regulamento. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1993, p. 10-11

NOTA: Na Carta de Condicionantes são visíveis as diversas servidões e restrições de utilidade pública, tais como a Reserva Agrícola Nacional (RAN) e a Reserva Ecológica Nacional (REN).

Parque Manuel Braga, passando o meandro do rio e a zona do Polo II (no futuro alcançando a Portela). Na margem poente a dispersa ocupação necessita de maior articulação interna e com a outra margem, transmitindo o centro ao burgo de Santa Clara, entre a Avenida da Guarda Inglesa e o rio. Atualmente o conjunto do Museu e Convento de Santa Clara-a-Velha de Alexandre Alves Costa, Sérgio Fernandes e Luís Urbano, a iniciativa da Fundação Bissaya Barreto com a Europa dos Pequenitos e as obras do Centro Cultural e de Convenções no Convento de S. Francisco de Carrilho da Graça, são alguns dos frutos dessa estratégia (CoimbraPolis).

Para além desta centralidade propunham-se outros locais desvigorados, tais como a Praça da República, Celas com o Hospital da Cidade e o futuro Polo III Universitário, Solum com os seus estabelecimentos escolares, abrangidos pelo percurso do futuro transporte pendular e não esquecendo a zona industrial a Norte ao longo da EN1. Quanto à expansão objetivava-se a direção sul (Vale das Flores), densificava-se a cidade para poente (no aglomerado de Santa Clara), nordeste (na zona do Tovim) e norte (em torno do Hospital da Cidade). Principalmente a sul seria a grande expansão, mesmo depois do “centro gravítico” da cidade se deslocar para poente e enquanto o terceiro polo universitário se propunha para Celas.

Todo este conjunto de iniciativas continuaria a falhar caso não se resolvessem os problemas de estacionamento e circulação com que a cidade sofria. *“Em termos de investimento, fomos também obrigados a intervenções pesadas. Os problemas de circulação exigiam, de forma gritante, a construção de novas vias e o melhoramento das existentes.”* escreveu o Presidente da Câmara da época, Manuel Machado.⁵⁶

Classificadas de qualidade nacional, regional e local, as vias de comunicação não eram suficientes nem tinham escala para servir eficazmente a cidade da década de noventa. Tratava-se de uma prioridade para a gestão municipal, refletida num forte circuito de escoamento em torno da cidade, que Almeida Garrett já tinha mencionado. Pensava-se em outros sistemas de circulação, como a criação de extensos parques de estacionamento na periferia, reforçando os transportes públicos intra-urbano. No entanto fora para a frente a via coletora do tráfego urbano que, aproveitando alguns troços existentes, foi sendo construída pelo final do século XX.

NOTA: Em paralelo surgiam alguns projetos estratégicos para o Concelho, como a revitalização do centro (puxando o “ponto gravitacional” sobre a ponte de Santa Clara), o melhoramento da circulação e dos transportes, promovendo a responsável urbanização e gestão expansiva, que acabariam por caber no plano.

NOTA: Do conceito de unidade entre as margens do rio Mondego surgiu a atual ponte pedonal Pedro e Inês, numa vontade de estender a centralidade à margem esquerda.

⁵⁶ Coimbra, Câmara Municipal de; Divisão de Planos; CARVALHO, Jorge (coord.); CASIMIRO, Vitor (Ilust.); PAVÃO, Luís e PAULOS, Afonso (fot.) – Urbanismo, Coimbra, anos 90: Plano Director Municipal / Regulamento. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1993, p. 6

NOTA: Na zona da Alta organiza-se uma subestrutura centrada na Praça da República e ligada à Conchada, Celas e Rua dos Combatentes, na zona baixa da cidade entre a Rua do Brasil, Solum, Vale das Flores e marginal norte. Formava assim o sistema de circulação interna, todo ele ligado à futura “Circular”. Exteriores à Circular, a articulação na zona Norte com o Nó da Pedrulha da IC2 e a ligação entre a Avenida da Guarda Inglesa e a via rápida Bencanta/Taveiro.

A ramificação interna à “Circular” pertencia já à cidade mas era necessário reestruturar com algumas obras, devido à fraca hierarquização, devolvendo ruas locais à deslocação pedestre. A nova “Circular” estava em fase de construção e com apenas algumas frações na zona do Hospital, da Solum à Casa Branca (com as obras em curso do Nó dos Olivais) e entre o Vale das Flores e a Ponte de Santa Clara, faltava ligar o vale de Coselhas a Celas, S. António dos Olivais à Solum e finalmente ao Alto de S. João. A proposta visava ainda a transposição do IC2 para poente do Alto de Santa Clara e um novo atravessamento do rio entre as Lages e o Vale das Flores. Sem que comprometessem o escoamento de tráfego previsto propunha-se a expansão. Na habitação, um conjunto de 7.000 fogos juntos à “Circular” aguentaria o crescimento urbano por mais dez anos através do consenso entre serviços municipais, proprietários e promotores, em formato de “ante-planos de pormenor”. No caso das indústrias, devido ao enquadramento paisagístico e às infraestruturas, foram as zonas de Taveiro, do Loreto, Pedrulha e Eiras, Vilela e Fornos e um Pólo Tecnológico as escolhidas para lá do perímetro da cidade. Procurava-se o crescimento junto das vias (habitual em Coimbra), resolvendo as encostas e deixando os vales adjacentes para equipamentos e zonas verdes.

Os dois primeiros autores consideraram o mesmo crescimento demográfico para Coimbra e que *“em cada uma das unidades residenciais se procurará dispor o equipamento de escolas, jardins, edifícios religiosos e serviços vários que lhe garantam uma vida própria mais cómoda”*.⁵⁷ No entanto De Groër, com a sua visão moderna das cidades jardim, não acreditou num desenvolvimento industrial de Coimbra, enquanto Garrett previu um crescimento de indústria na zona Norte junto da EN1 e em mais cinco zonas, incluindo os sítios da Cheira e Arregaça. Quanto a Costa Lobo, apesar de tanta contestação, seguiu licitamente as diretrizes de Garrett, evoluindo o conceito das cidades satélite do belga e as noções reais do lugar de Coimbra para uma preocupação regional. Para além disso foi o responsável pela extensão ao fator tempo, definindo, confiante, o seu trabalho como plano-processo, diferente da proposta do urbanista estrangeiro que contestara o nome dado ao seu plano (anteplano) e pelas intenções fundamentadas do “Plano Verde”, dos “parques dissuasores” e do “elétrico rápido”, hoje encontrados na centralidade sobre o rio (Parque Verde Mondego), desafogo do centro e no Metro Mondego. O certo é que muitos dos pontos tocados por Costa Lobo seguiram até hoje.

⁵⁷ Cf. SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa “Coimbra Antiga” por Matilde de Sousa Franco - Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa “Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos”. Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p. 53

A agressividade da população ao contactar com o seu plano pode ter sido nefasta mas revelou a importância da participação conjunta para o seu bom crescimento urbano. O livro *Urbanismo, Coimbra, Anos 90* reflete a tentativa de consciencializar a população da estratégia aplicada à sua cidade.

Outros problemas como a dificuldade económica e a defesa do património (pois Coimbra é uma cidade antiga) são patentes em todos os planos mas no caso do PDM a situação piora com a multiplicação do automóvel. Em termos de previsão as visões foram alargadas propondo vastíssimas áreas de expansão, apesar de o plano da década de noventa revelara uma *“área de construção muitíssimo superiores às necessárias”* que sem controlo rigoroso levaria a *“uma indesejável dispersão e a conseqüente falta de racionalidade no aproveitamento das infraestruturas.”*⁵⁸ Por outro lado a aceitação e gestão da indústria foram realistas no PDM, seguindo a fatal terciarização do centro de Coimbra.

Numa absorção do que foi sendo programado para a cidade de Coimbra encontramos estas referências como impulsionadoras da gestão municipal, que no entanto não impediram o tipo de crescimento que se faria notar desde o início. Seriam os anos quarenta a definir a maioria das expansões vetoriais da mancha urbana de Coimbra que ainda hoje se interpretam. Para melhor compreender este crescimento iremos agora retomar a época de De Groër, da imposição Estatal e conseqüentes construções, apontando para as conseqüências atuais do perímetro atingido hoje.

⁵⁸ Coimbra, Câmara Municipal de; Divisão de Planos; CARVALHO, Jorge (coord.); CASIMIRO, Vitor (Ilust.); PAVÃO, Luís e PAULOS, Afonso (fot.) – *Urbanismo, Coimbra, anos 90: Plano Director Municipal / Regulamento*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1993, p. 48



07. Conjunto Universitário da Alameda ao fundo o Bairro Marechal Carmona isolado na Quinta da Cheira _ anos cinquenta

Capítulo II _ Entre a linha férrea e o Mondego: fragmento(s) de cidade

2.1 Estado Novo como motor de expansão

A entrada na década de quarenta do século XX, já referida no primeiro capítulo, é oportuna para rematar uma fase em que a cidade ainda dependia essencialmente da parte mais antiga e central. Por consequência, com a explosão industrial do segundo pós-guerra (apesar da posição neutra de Portugal), vulgariza-se o êxodo rural de habitantes para os centros urbanos com a procura de melhores condições de trabalho. No entanto essa procura viria a tornar-se numa densidade populacional claustrofóbica para o centro, obrigando a cidade a estender os seus limites. Esta tendência nacional refletir-se-ia em Coimbra junto com a prestigiada exclusividade universitária da Alta, numa importante febre de crescimento urbano que afetara desde o ambiente político ao arquitetónico.

Com a emergência de bairros sociais próximos das novas instalações da Alta, na tentativa de ir mantendo alguma da “tradição” das funções, e outros na grande maioria prometidos à envolvente, ocupando as zonas da Conchada, Celas (fundada inevitavelmente por “salatinas”), Cumeada, Porcelana, e terrenos mais distantes como a Lomba da Arregaça e o Alto de Santa Clara, a mudança era clara. Uma tendência premeditada pontualmente com Bairro Operário Bispo Conde construído desde 1897 a Norte da cidade e que apenas despertara uma viragem na forma de ver o conjunto habitacional e infraestruturas nos anos quarenta com o Bairro Social do Loreto.

Apesar do inevitável salto a nível do urbanismo e da habitação trazido pelas novas mentalidades, pelas políticas de combate aos problemas da habitação (com o organismo das HE-FCP) e pelo primeiro plano de urbanização para a cidade “*de embelezamento e extensão*”, o plano de Cottinelli Telmo acabou por influenciar derradeiramente o ritmo de construir a partir desse momento (pois cerca de 5% da população de Coimbra abandonara a Alta em 1952, pelos cálculos do reitor Maximino Correia).¹

Desenvolve-se então uma importante febre de construir nas décadas seguintes que devido à deslocação de população mais pobre para o centro seria necessário erigir novos bairros em regime de “Casas Económicas”, novos complexos e infraestruturas mas, tendo em conta as capacidades financeiras de quem chegava à cidade, seriam ocupados terrenos mais baratos fora do núcleo central. Em 1950 a Câmara Municipal de Coimbra dominava 433.000 metros quadrados de terreno em que quase metade se destinava à construção de bairros sociais, numa iniciativa do poder central em conjunto com a Câmara Municipal de Coimbra e a CAPOCUC. O Portugal dos Pequeninos de Cassiano Branco situado na margem esquerda do Mondego, a Caixa Geral de Depósitos de António Veloso dos Reis Camelo na junção das ruas da Sofia e Olímpio Nicolau Rui Fernandes (já da década de cinquenta) e a inauguração da ponte de betão de Santa Clara (em 1954), revelavam a progressão urbana para a margem oposta à cidade original.

Coimbra entrava numa nova Era e começava a transformação lenta da sua lógica e imagem tradicionais, num crescimento exponencial de cento e sessenta casas por ano (fugindo à média habitual de 25 casas) que Alberto Sá de Oliveira defendera como uma resposta às demolições da Alta mas também como uma solução para muitos dos bairros insalubres e sobrepovoados que persistiam.²

¹ CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 83

NOTA: Como foi já referido, “salatinas” era o povo que habitava entre os muros da cidade de Coimbra, ligado à vida académica.

NOTA: A partir de 1933, da Constituição Portuguesa, o Antigo Regime criara políticas de combate face às graves falhas a nível da habitação e suas infraestruturas. Um dos programas, o das Habitações Económicas – Federação de Caixa de Previdência (HE-FCP). Por incompatibilidade consoante o sector habitacional, foi extinto em 1972, sucedendo-lhe o Fundo de Fomento Habitação que reunia diferentes formas de intervenção estatal.

NOTA: Criada pelo Decreto-Lei nº.31 576 de 15 de Outubro de 1941, do Ministério das Obras Públicas de Comunicações, a CAPOCUC (Comissão Administrativa do Plano das Obras da Cidade Universitária de Coimbra) em conjunto com a Câmara Municipal e o poder central, foram os responsáveis pelos bairros sociais que definiram os importantes vetores de crescimento urbano de Coimbra da década de cinquenta.

NOTA: O burgo de Santa Clara une-se com S. Martinho do Bispo mas perde importantes indústrias, mantidas desde o século XVIII, que com a chegada do comboio se mudam para junto da estrada de Lisboa.

² *Ibidem*, p. 85

Depois do Bairro Operário Bispo Conde, construído em Montes Claros no final do século XIX e que durara pouco mais de meio século, surge na realidade o primeiro bairro social que daria continuidade a esta vaga habitacional, bem diferente da construção deficiente do anterior. Refiro-me ao Bairro Social do Loreto que, numa iniciativa da Junta de Província da Beira Litoral começada a 1935, duraria cerca de seis anos a terminar.

Com as iniciativas da Câmara Municipal, em conjunto com o poder central e a CAPOCUC, logo o aglomerado de barracas da zona da Conchada vê um novo bairro social construir-se em 1941 sobre uma quinta da misericórdia que por falta de verbas terminava incompleto um ano depois.

Todo este panorama mostrava que a Câmara não tinha capacidade de desenvolver grandes empreendimentos, principalmente a nível da habitação. No entanto o poder central previa a construção de quatro mil casas económicas e mil desmontáveis nas principais cidades do País.

Coimbra logo em 1945, premiada pelo Estado com quinhentas habitações, compromete-se a erigir cem casas na zona de Celas, junto da quinta das Sete Fontes, e outras cento e dose na Cumeada, na quinta de S. Jerónimo, expansão começada pela implantação do primeiro Liceu na face poente da encosta na década anterior. Numa época em que as ordens religiosas já não tinham a palavra, a cintura de quintas em torno da cidade começava a ser ocupada.

Por esta altura, enquanto nos terrenos afastados da Lomba da Arregaça começava-se a construir o Bairro da Fonte do Castanheiro, iniciavam-se as expropriações no Casal do Bedel e na Quinta da Cheira, lugar que daria origem ao maior e dos mais importantes bairros de realojamento de Coimbra da época do Estado Novo. Contemporâneo do antepiano «de embelezamento» de Étienne De Groër, o Bairro Marechal Carmona (projetado por Januário Godinho e atual Norton de Matos) começava a ser pensado para uma *paisagem natural* de extensas quintas, mais concretamente a Sul da Estrada da Beira e a Leste da Lomba da Arregaça. De um terreno praticamente despovoado chegara-se a 1950 com 436 casas, que o continuou crescimento obrigara à extensão da área até cerca de 520 000m², e a cidade descia ao Calhabé.³ A Sudoeste o Bairro da Arregaça recebia famílias desalojadas pelas contínuas demolições na Alta, que virado para a Fábrica da Porcelana “*coroou a colina (norte) durante anos “orgulhosamente só”. Depois ficou rodeada de habitações*”⁴ que hoje o confundem na continuação da cidade ao Vale das Flores.

³ CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 88

⁴ PÈCURTO, Varela – Voar sobre Coimbra...há meio século. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, D.L. 2009.

No entanto era o bairro Norton de Matos que impunha a nova expansão da cidade (para nascente) valorizada pelo presidente da Câmara Municipal com a abertura do concurso para “*o estudo de conjunto urbanístico e arquitectónico*”, no seguimento do plano de Étienne de Groër.⁵ Com a proposta do urbanista belga, assente sobre os serviços que iriam ser construídos na zona do Calhabé, começava-se a prever uma nova parte de cidade urbana e controlada. Os novos equipamentos como o Liceu Feminino (atual Infanta D. Maria), o Estádio Municipal do arquiteto Manuel Travassos Valdez (com as piscinas e parque de campismo que mais tarde surgiram em torno do mesmo), a Igreja de São José e as novas Escolas do Magistério Primário e Comercial e Industrial de Brotero levariam entre 1948 e 1956 a serem concluídas. Pela mesma altura erguia-se o Observatório Astronómico no Alto de Santa Clara, aquando a expropriação dos terrenos anexos na Quinta da Esperança para um pequeno bairro direcionado à classe baixa e em 1954, com Oliveira Salazar no Poder, um outro bairro de vinte moradias insistia na Quinta da Misericórdia (Conchada).

Com o Movimento Moderno dos anos sessenta, atrasado em relação a Lisboa e Porto, a vontade de urbanizar, rasgar e requalificar arruamentos era quase obrigatória (uma visão que Almeida Garrett defendera sempre que conveniente para o Município). Os sítios do Bairro do Loreto, do Bairro Marechal Carmona, do bairro económico da Lomba da Arregaça, do Liceu Feminino e da Portela foram alvos desta tendência expansiva entre 1957 e 1965. A situação perlongou-se, materializando a cidade e unindo lentamente a mancha urbana. No seguimento da valorização dada ao Bairro Marechal Carmona, por forma a torna-lo gerador de nova cidade, em 1958 a Câmara Municipal autorizava que nos terrenos envolventes se passasse de “*casas isoladas com dois fogos*” para “*grupos de edifícios em ala e com quatro pisos*”.⁶ Surgia na Lomba da Arregaça mais um empreendimento, o Bairro da Providência. Com a presença inevitável da CAPOCUC era terminado em 1963 com os suficientes setenta e dois fogos a ocupar uma área de 5400 m², recebendo na maioria população proveniente da Alta.⁷

NOTA: O Bairro da Arregaça, ou Bairro da Fonte do Castanheiro, recebeu cem famílias vindas da Alta e era composto por moradias de um e dois pisos e, segundo o Diário de Coimbra (nº6468, sexta-feira, 28 de Abril de 1950, pp.1 e 5) fora inaugurado oficialmente em abril de 1950. O Bairro Marechal Carmona deve o nome atual ao candidato à Presidência da República Norton de Matos, obrigado a desistir em 1949. A sua estrutura acabou por seguir a tipologia da zona de habitação unifamiliar em que se encerra, devido ao Antepiano de Etienne De Groër.

⁵ Cf. CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 88

⁶ *Ibidem*, p. 89

⁷ SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa "Coimbra Antiga" por Matilde de Sousa Franco - Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa "Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos". Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p. 60

Vista a situação contínua de carência habitacional da cidade, na década de sessenta o Estádio via os terrenos a poente tornarem-se habitáveis numa área residencial que acabou por ficar com o nome da empresa responsável pelo empreendimento, a Solum. Em 1960 a Câmara aprova a construção de outro bairro de renda económica a poente do Bairro Marechal Carmona. Promovido pelas HE-FCP, o maior promotor de habitação económica durante vinte e cinco anos em Portugal, duraria cerca de seis anos a ser concluído. Inicialmente denominado de Bairro Económico do Calhabé depressa passou para o nome do seu precedente, hoje Bairro Norton de Matos.

Da continuidade da visão do urbanista belga, que o português Antão de Almeida Garrett soube aproveitar, gerou-se um crescimento vetorial dos bairros pré-existentes, principalmente entre o centro da cidade e o Loreto (Coselhas), entre Conchada e Montarroio e a expansão das zonas de Celas, Santo António dos Olivais, Calhabé, Cheira, Arregaça e Santa Clara-a-Nova. A cidade de Coimbra crescia em matéria e também em massa populacional, deslocando a população da Alta para a envolvente, da Baixa para a zona do Calhabé e como constatara Almeida Garrett ao contrário do urbanista belga Coimbra tendia para um forte desenvolvimento industrial na direção Norte junto da EN1. No entanto na sua nova e ainda reduzida dimensão não existia um corpo definido, como referiu César Oliveira:⁸

“A Auto Industrial marcava o limite norte, o Café Aquário o limite nascente, sendo então o Bairro Marechal Carmona um claro acrescento e quase um corpo estranho á cidade. Da curva dos Olivais ao Tovim (fim da linha 7) eram campos e campos pontuados por meia dúzia de casas, à volta do Estádio Municipal só o Liceu Feminino”.

Nos anos sessenta, para além do crescimento na zona do Calhabé a cidade alcança o sítio da Portela. Enquanto a Rua do Brasil era já parte integrante da cidade, *“depois da curva na Estrada da Beira, apenas existem três prédios, do lado nascente”.*⁹

Era estabelecida definitivamente o local para a Sede da Associação Académica, do arquiteto Alberto José Pessoa, e em 1961 as instalações desportivas da Cidade Universitária surgiam próximas do Portugal dos Pequenitos em Santa Clara. Todo o conjunto de fatores que, com a

NOTA: O Gabinete de Estudos de Habitação da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, do processo 551 da CAPOCUC, foi o responsável pela conclusão do novo bairro da Lomba da Arregaça em 1963, com menos um bloco que o previsto.

⁸ Cf. CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 90

⁹ PÊCURTO, Varela – Voar sobre Coimbra...há meio século. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, D.L. 2009.

NOTA: Depois de excomungada da Alta para o exíguo Palácio dos Grilos, a Sede da Associação Académica de Coimbra acabou por ver construído um edifício de raiz junto à Praça da República no lugar do Ninho dos Pequenitos, outrora a Casa da Quinta da Ribela. As instalações desportivas, inicialmente propostas para a margem direita do rio na Ínsua dos Bentos, foram projetas pelo já referido Luís Benavente.

afirmação de um certo poder estudantil, mais tarde viria a repercutir-se em manifestações, ficando a memória da crise académica de 1969.

Num período em que alguns edifícios universitários estavam ainda por construir a transposição dos limites urbanos da cidade acabou por resolver o problema do sobrepovoamento do centro, provocando no entanto a fragmentação de novos equipamentos como aconteceu com o Hospital que ainda estava por assentar em local definitivo. Este propunha-se mudar para fora da Alta que, em estreita relação com a Faculdade de Medicina, teimava na proximidade da mesma com a proposta de mudança para a atual Cadeia Penitenciária.

Na década seguinte, devido às tenções em torno do 25 de Abril de 1974, a cidade abranda ligeiramente o seu ritmo evolutivo e *“os arquitectos ainda preferem a cartilha melhorada do moderno escondido atrás de Raul Lino”*.¹⁰ No entanto o fruto da reviravolta estadística, não esquecendo a chegada do automóvel, mudara por completo a forma de pensar as cidades, transformando mentalidades e a visão relativamente às políticas de desenvolvimento das cidades portuguesas. Das palavras do ex-Presidente da Ordem dos Arquitectos da Secção Regional Norte João Pedro Serôdio, *“desde então, o reforço do poder local aliado a novas práticas de planeamento e licenciamento deram suporte a diversos processos de investimento público e privado, de cariz infra-estrutural e imobiliário, que estenderam as manchas urbanas muito para lá dos seus centros tradicionais.”*¹¹ Esta afirmação enquadra-se perfeitamente no que diz respeito à intenção de fragmentar o polo universitário, planos que dariam origem ao novo Polo II da década de noventa nos terrenos para lá da do horizonte do Pinhal de Marrocos. A cidade também alcançava as encostas nascentes, depois das avenidas Elísio de Moura e Fernando Namora (que já pertenciam à Circula Externa), de forma descontrolada.

O impulso gerado pelo antigo regime mantivera, algum tempo, a cidade de Coimbra a um nível que sempre lhe fora exigido e, como Nelson Borges afirma, na década de oitenta era das cidades portuguesas mais populosas com cerca de sessenta mil habitantes, logo atrás de Lisboa e Porto. O novo regime democrático mudara completamente a perspetiva sobre as cidades mas, mesmo assim, o vestígio Estado Novo viu por terminado, um ano após a revolta, o edifício dos Departamentos de Física e Química virados à Rua Larga. No entanto desde o terceiro quartel do século XX que a expansão urbana e o desenvolvimento das vias de comunicação deram lugar ao lento abandono das áreas agrícolas e à destruição dos elementos de compartimentação da

¹⁰ FIGUEIRA, Jorge Manuel Fernandes (coord./ed.literário 1965) – SMS: 202.: a nova visualidade de Coimbra / Coimbra's new visuality. Série Cidade e arquitectura Nota Texto em português e inglês. Coimbra: Edições ASA, D. L. 2003, p. 22-23

¹¹ DOMINGUES, Álvaro (coord.); JORGE, Filipe (fot.); CALHEIROS, Carmo; SARACHO, Marta; MARTINS, Ana (trad.) _ Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, 1ª ed. Lisboa: Argumentum, 2006, p. 12

paisagem, tanto na zona denominada Campo do Mondego como nas encostas. Nelson Correia Borges escrevera: ¹²

“Ao presente Coimbra é uma cidade que não pára de se estender, envolvendo no seu seio lugarejos dispersos da periferia. Sítios que não há muitos anos eram terrenos de cultivo, povoados rurais, são hoje casas e rua. O Calhabé liga-se ao Tovim; as quintas da Bela Vista, das Flores ou o Pinhal de Marrocos fazem a sua entrada na cidade; o mesmo acontece com zonas da Estação Velha, onde locais distantes como Loreto ou o Ingote se candidatam...”

A crise da *paisagem natural*, e conseqüentemente da estabilidade da cidade, deveu-se a essa aproximação aos lugares rurais que por outro lado trouxera uma nova *paisagem artificial*, estendendo e preenchendo os limites da cidade de forma desordenada e de aparência suburbana.¹³ Por outro lado o centro da cidade evoluíra para uma abundância terciária, fruto das políticas de gestão urbana e de muitas das indústrias que acabaram por sofrer uma deslocação para a periferia. Com o crescimento a norte, entre 1971 e 1977, revelava-se um interesse por parte da Câmara e do Ministro das Obras Públicas para a ligação entre as Freguesias de Santa Clara e Santa Cruz, com uma ponte-açude e um nó rodoviário em Coselhas. As obras iniciadas em 1977 estenderam-se pelas décadas de setenta e oitenta, junto com a necessária regularização dos campos do Mondego.

Durante a década de oitenta, depois do período revolucionário, o concelho de Coimbra não registara um grande crescimento demográfico, talvez também pela espera impaciente de um novo plano para a cidade, depois do de Costa Lobo. Apesar disso a explosão de bairros na década de quarenta refletir-se-ia, meio século depois, num crescimento demográfico de cerca de 6,5% (passando de 1.106 para 3.000 habitantes) e na contínua relação entre a massa urbana e as vias de comunicação.¹⁴ Com a década de noventa tornava-se obrigatório o traçar de novas vias mais rápidas (como os atuais itinerários IP1, IC2 e IP3), eixos multipolares junto de aglomerados urbanos mas principalmente o investimento nas redes de transportes coletivos, na saúde, na educação, no comércio e em alguns casos na indústria transformadora, numa luta pelo facilitismo e centralidades dispersas.

¹² BORGES, Nelson Correia _ Coimbra e Região: Novos guias de Portugal, 1987, p. 38

¹³ Cf. CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago - Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição, Coimbra: C. M. C., 2006, p. 10

¹⁴ *Ibidem*, p. 15

NOTA: A Ponte-Açude, a sul da Mata Nacional do Choupal, fornece uma via de comunicação entre as margens do rio e ao mesmo tempo suaviza o espelho de água. Com as obras procederam-se a outras regularizações do leito do rio de forma a impedir as cheias endémicas. Com esta Ponte completam-se os canais de rega reduzindo o nível freático das águas que arrasavam a vegetação do Choupal.

A fragmentação imposta pela rede urbana nacional acabou por levar ao levantamento e redesenho das cartas das zonas em expansão. No centro da cidade define-se a encosta a eixo do Jardim da Manga, depois de demolidas a torre e a ala poente do claustro da Manga, num novo espaço aberto à avenida *moderna* (Sá da Bandeira). O Hospital da cidade estabelece-se definitivamente em Celas num extenso vazio, fugindo ao centro da cidade e à anterior política de arrasamento. O local defendia-se pela “periférica proximidade” aos bairros construídos quatro décadas antes, na Quinta das Sete Fontes e na zona da Cumeada, permitindo assim o retorno da Universidade ao Colégio das Artes. Definia-se a Rua do Brasil e a continuação pela Estrada da Beira levava o automóvel entre a densificação do bairro da Cheira (Norton de Matos) e o crescimento da zona baixa do Calhabé. Todo o conjunto de situações apontava para um movimento centrífugo do centro consolidado, Santa Cruz, S. Bartolomeu, Almedina, Sé Nova e Santa Clara, para as zonas de Eiras, S. Paulo de Frades, Antanhol, Assafarge, Castelo Viegas, S. António dos Olivais e até mesmo Alto de S. João.

Com a futura “Circular” desenvolvia-se o plano de pormenor para a zona entre o Monte Formoso e o Bairro Social do Ingote, incumbido pela Câmara ao Arquitecto Hestnes Ferreira. A zona da colina norte do vale Meão próxima ao Hospital, da Quinta de S. Jerónimo, do vale dos Tovins e das Quintas da Várzea e das Lágrimas (articuladas com o atual Parque Verde do Mondego) aguardavam pelas respostas dos proprietários, a grande maioria em fase de processo de loteamento estipulado pelo PDM. Na zona do Vale das Flores também se tentava operar, já com alguns equipamentos que esperavam pela “Circular” e pelos *malls* comerciais, e apesar do conflito de interesses entre particulares, proprietários e promotores, não se perdera a variada de conceção urbanística. Em 1991 era inaugurado o Instituto Pedro Nunes numa iniciativa da Universidade, preocupação já presente no concurso para o plano do novo polo universitário, devido à incapacidade e degradação da monofuncionalidade da Alta face ao número de estudantes. Estruturava-se finalmente a expansão da cidade para sul, do Vale das Flores ao meandro do rio.

Apesar do Plano Director Municipal de 1994 e da protecção marginal do Mondego, Coimbra aproximava-se do novo milénio (de)formada por fortes investimentos públicos, privados e pela imposição dos transportes. Num crescimento tentacular incerto entre o centro e centros mais antigos, entre a linha do Norte e da Lousã, as recentes zonas mais depreciadas e até mesmo desde a vertente mais a nascente (depois da circular) até à autoestrada A1 a poente do Mondego.

O crescimento descaracterizava uma cidade de funções terciárias que, na opinião de Nelson Borges, em 1987 mantinha a sua beleza e juventude ao fim de 2000 anos.¹⁵

Durante a primeira década do novo milénio percebia-se a necessidade de mais do que um centro capaz de albergar um vasto leque de oportunidades para os habitantes. João Pedro Serôdio relembra os intensos programas e planos, como a proposta do terceiro polo universitário da saúde, afirmando que as cidades médias portuguesas foram guiadas por estratégias da mesma família:¹⁶

“motivadas por medidas políticas e económicas tais como a captação de fundos comunitários para novas vias e equipamentos, a descentralização do ensino universitário, o investimento em novos pólos industriais e serviços, e ainda a aposta em programas de requalificação urbana (POLIS e outros)”.

Dava-se uma grande mudança das técnicas, mentalidades e estilo de vida. Incluída nas Cidades Médias, Coimbra passara a ser alvos de estudos e de programas políticos de gestão urbana (como o PROSIURB, o POLIS e o relatório DGOT-DU) devido à sua fragmentação descontrolada que a levava para uma imagem suburbana, entre o rural e a tentativa de afirmação municipal.¹⁷ Coimbra continuava em crescimento, invadida pelo terciário.

Com o reajuste das estratégias de gestão urbanística, apoiadas no Plano Director Municipal de 1994, as atenções viravam-se para a envolvente e acessibilidades. Por um lado poupava-se o centro histórico, ou o que restava dele, e por outro aumentava-se a área e as capacidades urbanas. Com a desmistificação dos centros urbanos o crescimento alcançara lugares diferentes do que vinha sendo habitual, levando a uma completa fragmentação da mancha e esquecendo lentamente as qualidades do centro original de Coimbra. Um bom exemplo fora a conquista definitiva das margens do rio (com o Parque Verde do Mondego) que em 2003 recebia na Ínsua dos Bentos o Pavilhão Centro de Portugal.

NOTA: Como referi no anterior capítulo, o Hospital de Coimbra permanecera nos Colégios de S. Jerónimo e das Artes até 1987, devido ao crescimento urbano despontado pelo antigo regime. Atualmente no lugar de Vimarães com o nome do Mosteiro local.

¹⁵ BORGES, Nelson Correia _ Coimbra e Região: Novos guias de Portugal, 1987, p. 42

¹⁶ DOMINGUES, Álvaro (coord.); JORGE, Filipe (fot.); CALHEIROS, Carmo; SARACHO, Marta; MARTINS, Ana (trad.) _ Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, 1ª ed. Lisboa: Argumentum, 2006, p. 12

¹⁷ *Ibidem*, p. 16

NOTA: PROSIURB, Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional e de Apoio à Execução dos Planos Directores Municipais; POLIS, Programa Nacional de Reabilitação Urbana e Requalificação Ambiente; DGOT-DU, Direcção-Geral do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Urbano

NOTA: O projeto dos arquitetos Álvaro Siza Vieira e Eduardo Souto de Moura, Sede do Pavilhão de Portugal na Expo 2000/Hannover, foi oferecido à cidade em 2001, num acordo entre a Câmara Municipal de Coimbra e o Ministério da Ciência e da Tecnologia e a Comissária de Portugal na exposição de Hannover.

Apesar da chegada da Ponte Rainha Santa Isabel, abandonava-se lentamente a densificação do Vale das Flores, construindo na primeira década apenas alguns equipamentos. Enquanto se propunha a matriz para urbanizar a Quinta da Portela, a Setembro de 2003 o Estádio do Calhabé era remetido a uma grande remodelação relativa ao Campeonato Europeu de Futebol de 2004. Apostava-se num centro que, desde a expansão dos anos quarenta, prometera uma nova parte de cidade. Com as alterações, a área das piscinas e ampliação do estádio, reduziu-se a Praça Heróis do Ultramar e obrigando ao fecho do antigo Parque de Campismo. Pedindo apoio ao Estado, em 1992 a Câmara já sabia o local a erigir o novo Parque de Campismo agora do Areeiro, inaugurado no Verão de 2005 com vista aos terrenos da Quinta da Portela. Outra nova urbanização a nascente da Estrada da Beira, a Quinta das Nogueiras, via por terminado o seu plano em 2003, construída até há cerca de meia década.

Toda a zona nova da cidade procura hoje unir-se e com a presença do Estado, que mesmo depois do Antigo Regime, continua a impor a sua própria gestão como acontecera com o Bairro Norton de Matos, hoje completamente cercado pela cidade mas com o mesmo sossego que o viu nascer. A cidade vai acumulando agressões, usando-as para ultrapassar outras: ¹⁸

“Até o quadrilátero do Bairro do Calhabé, que se destaca na carta, é uma obra da Habitação Económica do Estado Novo. Já no século XXI, novamente a presença do Estado: o Pólo II da Universidade, as auto-estradas e as pontes, o Estádio renovado para o Euro 2004. Do lado do investimento privado, os Centros Comerciais (Continente, Makro, Dolce Vita, Fórum), a crise e a difícil retoma da indústria numa cidade de serviços públicos, sobretudo.”

NOTA: Com o plano do Euroestádio a localização do campo permanecera praticamente inalterado, no entanto com a reformulação do local e parte da envolvente ganharam-se outro tipo de serviços. Surge o Centro Comercial Dolce Vita (anexado ao novo estádio), o pavilhão multiusos e as piscinas municipais que reduziram a grande Praça do Ultramar a um espaço público ajardinado entre os novos complexos e a Escola Infanta D. Maria.

NOTA: O antigo parque de campismo, que se situava em torno do estádio e com acesso comum por debaixo do grande arco de betão desde 1987, fora obrigado a deslocar-se para a zona em expansão da Portela. João Rebelo, em declarações ao Diário As Beiras, afirmou que o parque de campismo era executado pelo grupo Amorim e recebera do município o direito de superfície da zona onde foi construído o Eurostadium.

¹⁸ DOMINGUES, Álvaro (coord.); JORGE, Filipe (fot.); CALHEIROS, Carmo; SARACHO, Marta; MARTINS, Ana (trad.) _ Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, 1ª ed. Lisboa: Argumentum, 2006, p. 213-216



08. Fotografia aerea da área de intervenção do início do século XXI _ A Urbanização da Quipa da Portela por construir

2.2 Delimitação da área de intervenção

Desde sempre que arquitetos e urbanistas procuram pedaços de cidade com interesse tanto a nível do contexto como de conteúdo. Claro que esses lugares carecem de reajustes ou completas resoluções que tendem a ser impostos por um poder, pelo crescimento da própria cidade ou pela simples necessidade de valorizar uma pré-existência perdida no tempo. Locais que cresceram sem controlo e gestão eficazes, guiados por interesses municipais, imobiliários ou privados, acabam por se deslocar da atmosfera urbana, formando mais uma “peça do puzzle”, apesar de muitas das vezes a sua localização estratégica monitorizar toda a zona envolvente. Encontrei em Coimbra um exemplo desse desconforto entre partes integrantes, devido ao *“novo território urbanizado, descontínuo, irregular, (que) contrasta expressivamente com as morfologias da tradicional «alta» e «baixa» coimbrã.”*¹⁹

Neste trabalho observei a zona do Vale das Flores e para lá do Pinhal de Marrocos, pois o meu trabalho procurou encontrar uma situação que representasse grande desinteresse do conjunto e provar que o crescimento de uma cidade não se resolve apenas com a recuperação dos centros históricos e com a expansão do perímetro urbano. Procuo uma densificação estratégica e controlada dos vazios reafirmando assim uma zona que, apesar de lhe pertencer, a cidade teima em voltar lhe as costas.

Demarcado o local de intervenção avanço para a pormenorização das zonas do Vale das Flores, Polo II e Portela, numa sequência tendo em conta a cronologia das implantações de cada local. Os primeiros momentos que consigo interpretar com mais rigor coincidem com as fontes fotográficas da década de sessenta, da autoria de Varela Pécurto.

Vale das Flores

Depois do Vale da Ribela, numa imutável tendência humana entre acessibilidade e proteção, vieram os vales do Calhabé, de Coselhas e da Arregaça. Finalmente chegava à cidade o Vale das Flores que só a partir da completa viragem da mentalidade Estatal das décadas de noventa, com o Plano Director da cidade, definia-se a proposta para o urbanizar.

Um vale de grande dimensão (com cerca de 50 hectares) e pouco aproveitado, tendo em conta o momento em que passou a ser parte integrante da cidade, estende-se desde os terrenos da Quinta das Varandas (atual sede da Delegação Regional de Coimbra das Estradas de Portugal S.A.)

¹⁹ DOMINGUES, Álvaro (coord.); JORGE, Filipe (fot.); CALHEIROS, Carmo; SARACHO, Marta; MARTINS, Ana (trad.) _ Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, 1ª ed. Lisboa: Argumentum, 2006, p. 213-216

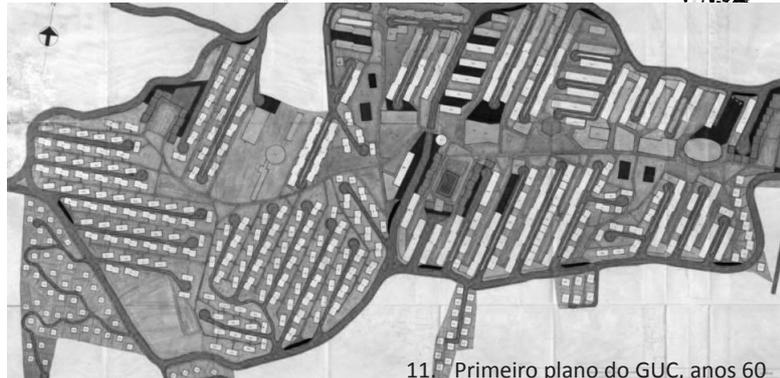


09. Quinta das Varas, anos 30

12. Planta Escala 1:20.000



10. O ISEC ainda isolado (1970-1980)
Autor: Verda Piccini



11. Primeiro plano do GUC, anos 60

à Estrada da Beira. Perpendicular ao Mondego, encontra a Lomba da Arregaça e o planalto da Quinta da Cheira a Norte e a Quinta da Boavista, Pinhal de Marrocos e Alto de S. João a Sul, desviando-se ligeiramente para nordeste na direção da Casa Branca.

Nas plantas da década de trinta encontramos um terreno praticamente desocupado, apenas algumas casas e quintas que dominavam o vale.

Com a febre construtiva de bairros provocada pela destruição da Alta surgia alguma construção depois da linha férrea, mas entre os planos das décadas de quarente e cinquenta as tentativas ainda pouco aprofundavam esta zona, excetuando o plano de 1974 onde Costa Lobo já problematizava a zona para expansão da Universidade. No entanto já a avenida turística de De Groër se materializa hoje com a Avenida da Boavista. O belga propôs um atravessamento pelo vale, entre o rio a Estrada da Beira, que servia de remate à proposta de extensão Sul da cidade, mas na revisão de Almeida Garrett os arruamentos de urbanização continuavam a descer a vertente Norte até meio do vale, o zonamento definia zonas residenciais da Arregaça e da Cheira, também de industriais média, e uma zona de reserva e proteção que partindo dessa rua, já proposta pelo belga, só terminava no Mondego. Mesmo na época do plano de Costa Lobo não se foi mais longe, ficando apenas as principais marcas humanas sobre o planalto da Quinta da Cheira (o Bairro Marechal Carmona) e Lomba da Arregaça (o Bairro da Fonte do Castanheiro).

Com a progressiva estabilização da zona do Calhabé chegava-se aos anos sessenta com o aglomerado urbano da Cheira separado da cidade pela Rua do Brasil e a linha do comboio, numa expressão solitária mas que a pouco e pouco encontrava caminho por estas mesmas vias. Evidenciava-se assim construções junto das vias de comunicação, estabelecendo-se as zonas do Alto de S. João e Lomba da Arregaça. A cidade descia a vertente Norte e começavam a surgir algumas tentativas para urbanizar o vale. Na década de sessenta o Gabinete de Urbanização da Câmara definia um primeiro conjunto e em 1971 um novo plano de pormenor para o Vale das Flores, com a participação de Costa Lobo e Eduardo Ferreira, resolvendo alguns equipamentos. Em 1974 surgia o primeiro equipamento no vale, o Instituto Superior de Engenharia de Coimbra (ISEC). Proveniente do antigo Instituto Industrial e Comercial de Coimbra, catorze anos depois integrava no Ensino Superior Politécnico, sofrendo diversas alterações dos planos curriculares até aos dias de hoje.²⁰

²⁰ Instituto Superior de Engenharia de Coimbra (ISEC), _ <http://www.isec.pt/> . 2012

NOTA: A unidade orgânica de ensino do Instituto Politécnico de Coimbra, o ISEC, surgiu da conversão do Instituto Industrial e Comercial de Coimbra determinada pelo Decreto-Lei nº 830/74 de 31 de Dezembro. Integrava o Ensino Superior Politécnico com o Decreto-Lei nº 389/88 de 25 de Outubro.

Em 1983 era construído um equipamento de tipologia pavilhonar para receber a Escola Secundária Jaime Cortesão que, por continuar a ser necessária à zona da Baixa, ficaria com o atual nome Escola Secundária Quinta das Flores. Inicialmente recebia alunos das escolas Avelar Brotero, Infanta D. Maria e outras dos arredores, mas depressa ganhara prestígio. Dez anos depois os terrenos a poente do ISEC recebiam o Instituto Pedro Nunes, já enquadrado na zona de proteção do Pólo II. O novo instituto de utilidade pública e sem fins lucrativos visava apoiar, gerir e inovar o relacionamento entre Universidade e empresas – Associação para a Inovação e Desenvolvimento em Ciência e Tecnologia.²¹

Durante alguns anos os terrenos das quintas da Nora e da Malavada, onde os complexo educativos se foram estabelecendo, não sofreram com a imposição dos grandes blocos comerciais, mas na década de noventa começavam as obras do novo centro comercial Coimbra Shopping e da Makro (hoje deslocada para a periferia na zona de Eiras). *“A utopia do Hipermercado chega a Coimbra. (...) O monstro gera cidade. Manta de retalhos e disparidade várias. O melhor urbanismo da Coimbra contemporânea.”*²²

A invasão dos *malls* trouxera o Plano de Pormenor do Vale das Flores de 1995 do autor do Polo II, o arquiteto Camilo Cortezão, com a Circular envolvida maioritariamente por habitação a Norte e pelos equipamentos a Sul, numa extensa urbanização entre a nova Avenida Cónego Urbano Duarte e a Estrada da Beira. Apesar do conflito de interesses, o consenso do plano entre a Câmara, proprietários e promotores ressaltou numa conceção urbanística aceitável.

No final da década surgiam as atuais instalações da Companhia de Bombeiros Sapadores de Coimbra e a Residência de Estudantes R3, da autoria de Gonçalo Afonso Dias. Confinante ao *campus* do ISEC, a implantação da residência enquadra-se no zonamento de Magalhães Silva do Plano do Pólo II (Zona I), como uma faixa de transição entre o Instituto do vale das e o plano para a vertente de Camilo Cortesão.²³

Depois das pontes do século XX, de Santa Clara (de Edgar Cardoso) e do Açude, surgia outra transição, a Ponte Rainha Santa Isabel. Dirigida pelo engenheiro António Reis foi pensada para marcar Coimbra como *“elemento emblemático da nova imagem da cidade”*, no traço ponderado entre o IC2 e Avenida Vale das Flores.²⁴ Definia-se a Via de Cintura Sul entre a EN17 e IC2 (EN1) sendo necessário alterar o Plano Director Municipal, pois a “área de alto valor histórico e

²¹ Instituto Pedro Nunes (IPN), _ <http://www.ipn.pt/si/apresentacao.do/> . 2012

²² FIGUEIRA, Jorge Manuel Fernandes (coord./ed.literário 1965) – SMS: 202.: a nova visualidade de Coimbra / Coimbra's new visuality. Série Cidade e arquitectura Nota Texto em português e inglês. Coimbra: Edições ASA, D. L. 2003, p. 23

²³ *Ibidem*, p. 56

²⁴ NOVAIS, Maria do Céu – Ponte Rainha Santa Isabel: Rio Mondego. Coimbra: EP-Estradas de Portugal, E.P.E., GCI, 2006, p. 13

ambiental” devia ser conservada e valorizada. A ponte tinha em conta o rio, o Parque Verde do Mondego e a colina, de forma a simbolizar a “Porta da Cidade”.²⁵ Abrangida pelos Planos de Pormenor do Parque Verde do Mondego e do Vale das Flores, no primeiro destaca-se a travessia pedonal que a ponte dispõe (atualmente inutilizável), no outro a forte ligação à nova Avenida da Boavista (em construção). *“A ponte que nos afasta definitivamente da Europa e do Futuro. O pináculo do seu pilar principal será sempre uma lembrança das suas pechas”* com um período de paragem e revisão de meio ano, abria ao tráfego em 2004.²⁶

Na mesma década expandia-se o Instituto Pedro Nunes, com um novo bloco de investigação e a Outubro de 2010 a grande alteração da Escola Quinta das Flores colocava-a atrás das instalações do novo Conservatório de Musica de Coimbra.

Hoje, a conquista sobre a vertente Norte do vale quase que vislumbra os planos de à meio século atrás, com uma circular ligada por ruas que em parte se lêem no Ante-Projecto do urbanista belga.

O extenso vale alberga uma marginal prometida à expansão do Parque Verde do Mondego e depois de premido entre os aglomerados residenciais das cumeadas da Arregaça e da Quinta da Boavista abre-se para caberem os dois primeiros grande edifícios comerciais do século XXI, sendo que hoje no lugar da Makro está o Leroy Merlin. Existem outros tipos de equipamentos nos terrenos das quintas da Nora e da Malavada, tais como a Companhia de Bombeiros Sapadores de Coimbra, o Centro de Saúde Norton de Matos e “O Teatrão”. Sobre a Quinta das Figueiras existe agora a Direcção Regional do Centro (ASAE) e no começo da vertente Sul, próximo da Quinta da Malavada, o Instituto Pedro Nunes (IPN), o ISEC e o conjunto do Conservatório de Música de Coimbra com a Escola Secundaria Quinta das Flores. Nos últimos anos, nos terrenos a Sul do ISEC, começaram as obras do Instituto de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico em Ciência e da Construção e, com a participação do arquiteto Gonçalo Byrne, o TecBIS – Acelerador de Empresas – uma ampliação do IPN. Este último encontra-se atualmente em construção.

Todo o conjunto do vale é provido de um parque verde de seu nome Linear que, apesar de raquítico relativamente à escala das construções em redor, é o mais acessível e próximo de “ar fresco” que os habitantes dali dispõem.

²⁵ NOVAIS, Maria do Céu – Ponte Rainha Santa Isabel: Rio Mondego. Coimbra: EP-Estradas de Portugal, E.P.E., GCI, 2006, p. 54-60

²⁶ FIGUEIRA, Jorge Manuel Fernandes (coord./ed.literário 1965) – SMS: 202.: a nova visualidade de Coimbra / Coimbra's new visuality. Série Cidade e arquitectura Nota Texto em português e inglês. Coimbra: Edições ASA, D. L. 2003, p. 24
NOTA: Decidida formalmente pelo Estado e acordada a cooperação entre a Câmara Municipal de Coimbra e a Junta Autónoma de Estradas (atual EP – Estradas de Portugal, E.P.E.) a ponte surgia da vontade global para a melhoria das infra-estruturas rodoviárias de Coimbra.



17. Planta
Escala 1:20.000

Pólo II

Apesar da abrangência do Plano do Pólo II ao Vale das Flores, devido á sua atual inconsistência e por já ter referido tal vale, prendo-me agora principalmente com um Pólo II que encontrou a luz natural virado ao Mondego.

*“O envolvimento proporcionado, numa primeira linha, pelo Vale das Flores e, mais adiante, pela inflexão abrupta do Mondego até à confluência do Ceira, dota-a de uma ampla abertura de Sudeste a Noroeste, quase um pleno em exposição solar.”*²⁷ Para lá do manto arbóreo, depois dos morros do Pinhal de Marrocos, eis a vertente virada ao meandro do Mondego, numa relação com o rio, as casas que foram aparecendo na encosta e as cotas mais altas, numa diferença de mais de cem metros altimétricos. Seguindo o rio, passando a Quinta das Varandas, a da Boavista e antes de chegar a Vila Franca, finalmente os terrenos onde surgiram os principais blocos Universitários do Pólo II, uma das intervenções maiores e de grande qualidade do final do século XX.

Um terreno coberto de densa vegetação entre o Vale das Flores, passando o cume do Pinhal de Marrocos até encontrar o rio, aparecia numa carta dos anos trinta do século XX praticamente despida de construção, excetuando a vertente virada mais a sudoeste. Esta, dominada pela Quinta de Vila Franca durante mais de meio século, permanecera praticamente inalterada até à década de noventa devido à falta de consideração nos planos de urbanização entre os anos quarente e setenta. Só depois da mudança de mentalidades da “revolta dos cravos” e do Plano Director Municipal a encosta via-se valorizada e considerada parte de futura cidade.

Com a Alta Universitária ainda em construção percebia-se a necessidade de expandir as instalações, devido também à monofuncionalidade que a segregava da cidade e ao continuou aumento de estudantes. *“Decidida a enfrentar uma estratégia coerente de expansão territorial, a Universidade de Coimbra propõe a ocupação de uma área extensa, fora dos seus perímetros tradicionais.”*²⁸ Era então proposto ao governo a instalação da Faculdade de Engenharia em Coimbra em local a definir. O engenheiro em destaque na altura, Costa Lobo, referiu no seu plano e no relatório sobre a “Expansão Espacial do Ensino Superior” essa necessidade de expandir a cidade universitária a novas zonas.

²⁷ ROSSA, Walter _ Diversidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitectura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 35

²⁸ BANDEIRINHA, José António; JORGE, Filipe (fot.); BROWN, Reginald (trad.); CARDOSO, André (rev.) – Coimbra vista do céu / Coimbra from the sky. 2ª ed. Lisboa: Argumentum, 2004, p. 83

Em Novembro de 1971, numa reunião entre Ministros da Educação e Obras Públicas e a Câmara Municipal, decidia-se uma zona para estabelecer as instalações, nos terrenos entre a Portela e a Boavista. Indicada como *“vantajosa urbanisticamente para a implantação do novo pólo universitário”* pela Direcção Geral dos Serviços de Urbanização (DGSU),²⁹ a zona apresentava terrenos praticamente inabitados e onde iria passar um acesso de qualidade proposto pelo PDM, fundamentado já desde os anos quarenta. Por outro lado a área disponível era insuficiente e demasiado ingreme, situação malvista pela DGCE ainda no final da década.

Depois de várias reuniões entre a DGES, a DGCE e a Câmara Municipal de Coimbra, em 1980 estabelecia-se definitivamente a zona da Portela como local a construir o designado Polo II de Desenvolvimento. Em Setembro do mesmo ano era criado um “Grupo Coordenador” para definir os estabelecimentos e serviços para o Pólo II, constituído por sete elementos representantes das três instituições. Aprovada finalmente a localização pelos diversos serviços camarários, no ano seguinte decidia-se alargar a área prevista, incumbindo o *“Estudo Preliminar para o Desenvolvimento da Cidade Universitária de Coimbra”* à DGCE. Este, depois de aprovado em Novembro, baseava-se nas necessidades espaciais de cada curso para poder chegar à área de terreno efetiva, definindo as “zonas de intervenção” e de “protecção” do novo pólo.

Em Fevereiro de 1983 surgia novamente um grupo de coordenação aficionado para o controlo e gestão dos futuros terrenos, fomentando a aquisição dos mesmos num período continuou de quatro anos, e a realização de estudos de planeamento e programas preliminares das futuras instalações. Assim, uma prioridade do grupo era impedir o avanço de construção ilegal, talvez daí a sobreposição a grande parte dos terrenos da Quinta de Vila Franca tratasse de uma estratégia fundearia.

²⁹ Cf. PINHEIRO, Filomena Maria de Almeida – Pólo II : uma nova Universidade. Tese Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da F.C.T. da Universidade de Coimbra. Coimbra: 2001, p. 52

NOTA: Direcção Geral das Construções Escolares (DGCE) que em meados de 1973 recebia da CMC o processo com indicação do terreno, desaprovando seis anos depois. Um impasse que em 1979, com o pedido à Câmara Municipal de uma parcela terrena com cerca de 50 hectares por parte da Faculdade de Ciências, era marcado pelo parecer negativo da DGCE. O terreno apresentava dimensões insuficientes e era demasiado ingreme.

NOTA: Foram vários os serviços camarários a dar o seu parecer acerca da localização do novo polo, tais como a Junta Autónoma das Estradas, Direcção Geral do Planeamento Urbanístico, Direcção dos Serviços de Estruturação Urbana e Serviços Regionais de Hidráulica do Mondego.

NOTA: As “Zonas de Intervenção” e de “Protecção” foram definidas pelo Decreto Regulamentar nº29/82 de 26 de Abril de 1982. Para a definição exata do perímetro a adquirir era aprovada a listagem de elementos fundamentais do Plano Geral de Ordenamento do território do Pólo II, elaborado pela DGCE.

NOTA: O Plano Geral de Ordenamento (PGO) para o Pólo II de Desenvolvimento indicava a pré existência, o zonamento primário (instalações universitárias, de docência e apoio, habitação, comércio, espaços públicos, espaços verdes e outros de reserva para o crescimento futuro), a localização dos principais equipamentos públicos, zonas urbanas ou naturais (a proteger), a rede geral de vias e infraestruturas, circulação e as fases de realização do plano.

Depois de muitas guerras entre proprietários e a promotora (UC), finalmente o arquiteto Magalhães Silva definia um zonamento dividido em quatro manchas. A primeira junto dos institutos do Vale das Flores, a Zona I, destacava-se pela sua função central e de apoio ao Pólo II, a Zona II era respetiva ao Departamento de Tecnologia, a Zona III para a Faculdade de Economia, habitação Académica e áreas de reserva e por fim a Zona IV destinada às áreas verdes, de reserva e equipamentos desportivos.³⁰

Sem rigor nos desenhos destes terrenos desde os anos setenta em 1985 Magalhães Silva, baseado já em novo levantamento cadastral, apresentava um Relatório servindo de síntese programática onde aludia alguns pontos fundamentais para o PGO do Pólo II (desde a previsão de alunos, áreas para residências académicas e zonamento e também um período de quatro anos até 1988 para aquisição faseada dos terrenos). Mantido o zonamento de 1984, agora a Zona I trocava com a Zona II, passando a qualidade central de equipamentos culturais, administrativos e de apoio para a vertente Sul do pinhal. As Zonas III e IV conservavam as qualidades de reserva (para a Faculdade de Economia, futuras instalações e habitação de Estudantes) e de zona verde e de reserva (vacionada para instalações desportivas e de apoio) respetivamente, hoje separadas pela Avenida da Boavista.

Com esta alteração era prioridade adquirir os terrenos da nova zona principal (Zona II no Estudo Preliminar) que *“ocupa dois morros poente da área genericamente designada por Pinhal de Marrocos”*.³¹ O local deveria gerar um efeito centrípeto sobre a população com uma estratégia de implantação de pouca altura e respeitar a encosta, aproveitando o declive e paisagem vira ao rio. A DGCE de 1984 definira uma faixa de resguardo de 50 metros em torno de todo o recinto escolar sendo que outros equipamentos educativos, como a Escola Secundária Quinta das Flores e o ISEC passavam a pertencer a essa imprecisa Zona de proteção.

Como o Vale das Flores depende (ou devia) de um eixo que transpõe o Mondego, também a zona do Pólo II recebe uma importante via (a atual Avenida da Boavista), numa localização que De Groër já pensara para esta nova frente. O belga chamou-lhe circular turística e três décadas depois Costa Lobo resolvia uma variante da EN17, ou Variante da Boavista, sensivelmente no mesmo local.

³⁰ Cf. PINHEIRO, Filomena Maria de Almeida – Pólo II : uma nova Universidade. Tese Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da F.C.T. da Universidade de Coimbra. Coimbra: 2001, p. 65

NOTA: O arquiteto Magalhães Silva, representante do Gabinete para as Instalações do Ensino Superior (GIES) da DGCE, propunha a revisão das zonas de “intervenção” e de “reserva” previstas no Estudo Preliminar. Uma visão antagónica como a da Alta, onde o morro deixaria de ser zona verde para pertencer às instalações do Polo de Tecnologias.

NOTA: A zona III, de reserva, já previa na apresentação do Plano Geral de Ordenamento outros cursos para além da Faculdade de Economia. Temos os casos das áreas de Ciências Sociais e Humanas, Sociologia e até mesmo o Instituto Superior de Educação Física.

³¹ Cf. *Ibidem*, p. 74

NOTA: A quando a realização do PGO do Polo II da UC, ainda vigorava o Decreto-Lei nº37575 de Outubro de 1954. Este determinava uma distância mínima de 12 metros conhecida por “non aedificandi”.

Ajustada devido ao Plano do Pólo II e ao possível ruído da mesma, esta deslocar-se-ia o mais possível para Sul, ladeada por uma área de proteção de 30 metros de cada lado da via. Estabelecia-se uma circular em conjunto com a recente avenida do Vale das Flores e entre as duas, uma via partia da Quinta da Malavada, passando os dois morros do pinhal, descendo para sudeste em direção à Portela e para sudoeste alcançando a Zona Principal do Pólo II.

Finalmente em 1989, adquiridos cerca de cinquenta por cento dos terrenos previstos e avançado o Programa Preliminar para o Plano do Pólo II, abria-se concurso para o Estudo Prévio do Plano de Pormenor do Pólo II, promovido pela Universidade de Coimbra que defendia a continuidade de cidade. Numa segunda fase chegavam cinco das nove equipas de projetistas da primeira fase. A escolha que atualmente gere a evolução do Pólo II fora a da equipa chefiada pelo arquiteto Camilo Cortesão, ficando em segundo lugar a equipa de Simões Dias, em terceiro a de Florindo Belo Marques, em quarto a de Carlos e de Luís Soares Carneiro e em quinto a de José António Bandeirinha.

A proposta vencedora, o “Plano e infraestruturas urbanísticas do pólo II da Universidade de Coimbra”,³² definiu uma malha ortogonal modulada e estruturada em quarteirões alongados que respeitam o declive do terreno. As exceções ficam para as diagonais da Avenida da Malavada e uma outra pedonal que contrastam com o eixo norte-sul, gerador do rigor da proposta. Entre o ISEC e a marginal este eixo estruturador também resolve duas praças (a Praça da Malavada mais a norte seria o centro rodoviário do Pólo II) e alguns blocos habitacionais. Previam-se os Departamentos de Engenharia Eletrotécnica, Engenharia Mecânica, Engenharia Química, Engenharia Civil, de Arquitectura e Faculdade de Farmácia para a encosta Sul, deixando o morro do Pinhal de Marrocos como reserva (opção escolhida em todas as propostas) e a vertente norte para outros departamentos, laboratórios e espaços de reserva. A proposta procurou uma estratégia possível para a construção faseada e resolveu um conjunto de verde natural, desde a reserva do morro do pinhal (edificado apenas do lado nascente), entre instalações e a margem do Mondego (na continuidade do programa Polis). Procurou espeitar a morfologia e vegetação do terreno e principalmente a lógica da cidade.

O plano conseguiu a descentralização da Universidade, hoje difundida para Norte com o Pólo III da Saúde, mas ficou no entanto por terminar. O acesso entre o vale adjacente e a vertente, em eixo norte-sul, definia a malha ortogonal, num conjunto que constitui “o suporte

³² Cf. PINHEIRO, Filomena Maria de Almeida – Pólo II : uma nova Universidade. Tese Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da F.C.T. da Universidade de Coimbra. Coimbra: 2001, p. 116

*principal da evolução do plano, apontando os quarteirões futuros.”*³³ podendo-se construir depois sem qualquer regulamento ou definição prévia.

Seria apenas na década de noventa que as obras começavam realmente na vertente sul do Pinhal de Marrocos. As terraplanagens, arruamentos e as primeiras construções que confinavam alguma realidade urbana, pela primeira vez a este lado da cidade, pertenciam ao Instituto Superior de Engenharia (ISE). Era então a Outubro desse ano que se lançava o concurso para alguns edifícios dos Departamentos da FCTUC. Numa primeira fase, a par das infraestruturas, o Departamento de Engenharia Electrotécnica e o de Informática, do arquiteto Gonçalo Byrne, que dissociavam as duas direções com uma grande escadaria prevista no plano. Pouco depois começava o Departamento de Mecânica, da autoria de Manuel Tainha e no final da década a Unidade Pedagógica Central de Manuel e Francisco Aires Mateus.

Definidos pelo plano, surgiam na encosta Sul os Departamentos de Engenharia Química e de Engenharia Civil e finalmente, depois de sucessivas alterações do traçado da Avenida da Boavista (ainda por rasgar), mudavam-se as áreas para as residências de estudantes surgindo em 2003, enquadrada na Zona III (de reserva), a Residência Universitária 2 dos arquitetos Carlos Martins e Elisário Miranda com a sua lógica dupla dos quartos, entre descaso e trabalho.

O Pólo II chega até hoje numa conceção reduzida daquilo que era o seu plano mas não deixa de revelar a força com que um Poder atinge o crescimento urbano, neste caso entre a Universidade e o Estado, procurando a expansão controlada da cidade. Apesar de pouco edificado, principalmente na vertente virada ao Vale das Flores, as suas infraestruturas valorizam as intenções da equipa de Camilo Cortesão. Outro desenho que hoje se revela estruturante, entre a EN1 e a EN17 (Estrada da Beira) e ligando desde a Ponte Rainha Santa Isabel até à Rotundas das Carvalhosas, a recente Avenida da Boavista que assim passa a IP3 para pertencer à nova circular externa. A importância desta via era já reconhecida aquando a sua construção, pois a sua conclusão era *“essencial para uma percepção mais completa da estrutura urbana proposta, uma vez que, mais que uma mera via de acesso, é a própria ideia de limite urbano que, através dele e pela primeira vez, se irá consubstanciar.”*³⁴

NOTA Surgiam regras para cada parcela, desde áreas de construção exclusivamente universitária e outras de urbanização, destinadas a atividades de apoio, residências, cantinas, áreas não urbanizáveis e públicas para circulação.

³³ BECKER, Annette (1933); TOSTÕES, Ana (ed.li. 1959); WANG, Wilfried; ALMEIDA Vieira de (textos) – *Arquitectura do século XX* [texto policopiado]: Portugal. Série Architektur im 20.Jahrhundert ; 3 Nota Catálogo publicado pela ocasião da exposição: "Arquitectura do século XX: Portugal", realizada no Deutsches Architektur-Museum, Frankfurt am Main (11 de Outubro-4 de Janeiro de 1998), Centro Cultural de Belém, Lisboa (Junho-Setembro de 1998), p. 302

NOTA: As obras no Polo II começavam em 1991 com a terraplanagem nos terrenos da Quinta da Malavada na vertente norte virada ao Vale das Flores. O promotor foi o IPN que mais tarde ali se estabeleceu.

³⁴ BANDEIRINHA, José António; JORGE, Filipe (fot.); BROWN, Reginald (trad.); CARDOSO, André (rev.) – *Coimbra vista do céu / Coimbra from the sky*. 2ª ed. Lisboa: Argumentum, 2004, p. 83



19. Planta
Escala 1:20.000



18. Urb. Quinta da Portela (infraestruturas) _ MVCC Arqúitétis _ 1992-2003 _ CMC

Portela do Mondego

Depois de uma extensa descrição de um lugar em que a sua verdadeira evolução encontrou-se presa entre duas décadas, agora uma outra zona próxima, entre Vila Franca e a Estrada da Beira.

Seguindo a atual Avenida da Boavista, depois do aglomerado cujo nome viera da quinta que ali perto existia (Vila Franca), encontra-se a vertente virada a Sul e ao rio, onde hoje se desenvolve a mais recente intervenção urbanística a Sul da cidade. Entre os terrenos pertencentes ao Plano do Polo II, a cumeada do Alto de S. João, a Estrada da Beira, a entrada Sul de Coimbra e o Rio Mondego, o terreno enquadra-se no limite da cidade e conjuga a quinta com uma encosta exposta à luz natural, num ponto carregado de atravessamentos (rio e pontes do Ceira) e com uma relação fantástica com a margem a sul do Mondego.

Desde o final do século XVIII, nos terrenos da Quinta da Portela, pouco mais existia se não algumas casas entre esta e a estrada da Beira. Com o tempo o aglomerado expandiu-se e na vertente do Areeiro e Alto de S. João surgia cada vez mais construções. Em 1873 elevava-se a primeira ponte junto à Foz do Ceira. Pertencente à Estrada da Beira, esta via uma outra construir-se a seu lado, a Ponte das Carvalhosas. Não era rodoviária mas sim ferroviária que desde o estabelecimento da linha da Lousã em 1906 fazia passar comboios entre as duas margens.

Esta situação mantivera-se estabilizada até à altura da proposta para a descentralização da Universidade de Coimbra das décadas de setenta a noventa. Contemporâneo, o Plano Regulador da Quinta da Portela era aprovado pela Câmara Municipal demonstrando o apreço pela urbanização de toda a zona, apesar de algumas contestações que caracterizaram o plano de Costa Lobo de 1974.

Ao mesmo tempo que se discordava da implantação da Faculdade de Engenharia na zona da Boavista, a proposta de habitacional para a zona do Pinhal de Marrocos não era hipótese. Assim, na década de oitenta entrava-se em fase de análise os terrenos futuros para o loteamento da Quinta da Portela, também hoje conhecida por “Coimbra 2”.

Um estudo que andou perto do vizinho Pólo II via a sua conceção a nível infraestrutural, também morosa, durar até 2003. Até à poucos anos construíam-se os primeiros Blocos, depois do loteamento a que a empresa MVCC Arquitectos materializara com a construção das infraestruturas. Tendo em conta a atual evolução das obras da urbanização da Quinta da Portela, são escassas as fontes relativas a esta nova parte da cidade, próxima no empo mas distante da cidade.

Um ano depois era lançado um novo tabuleiro sobre o Rio Mondego, junto do Ceira e das duas pontes resistentes. A nova ponte da Portela substituía assim a antiga, possibilitando a continuidade da Estrada Nacional nº 17.

Como já foi referido o arquiteto António Bandeirinha avaliou a grande avenida entre as rotundas da Boavista e das Carvalhosas como um novo limite da frente urbana sul de Coimbra, sendo *“mais que uma mera zona de expansão”* pois o acumular de passagens sobre o rio, onde o Mondego alarga com o Ceira, significam uma entrada viva para a cidade. No entanto atualmente apenas uma das pontes funciona, a mais recente, que liga a cidade pela Estrada da Beira à outra margem. As duas pontes paradas, por motivos de segurança, deixam ficar a implicância por aquele sítio como passagem.

Quanto à urbanização, desenhada nos anos noventa, segue o esquema de quarteirões do confinante Pólo II mas remontando ao conceito de *“rua-corredor”* onde prevalecem as fachadas definidoras do que é público e o interior dos quarteirões pertencente aos inquilinos, num conjunto concebido por faseamento e por promotoras diferentes que traduz numa nova forma de crescimento, diferente da habitual tendência de acomodação junto das vias da cidade de Coimbra.

2.3 Pertinência

Depois de um percurso desde os anos quarenta a cidade de Coimbra veio a tender para uma forma própria mas desfigurada e mesmo com o PDM na década de noventa a expansão foi descontrolada, perdendo o seu carisma mas principalmente perdendo-se na envolvente. No entanto o plano de 1994 mostrou uma vontade que entendo como solução para Coimbra, o de *“seleccionar um conjunto de centros de maior importância e apostar no seu desenvolvimento e crescimento.”*³⁵

Uma *“cidade, ou não-cidade”* em mancha (que não chega a ser) tentacular, como que uma mão que esticou ao limite, precisa agora de preencher *“entre os dedos”* e resolver as suas diferenças. *“Entretanto, vivemos em cidades, ou não-cidades, cada vez mais feias, que nem por isso funcionam melhor (...) salvá-las, em muitos casos à custa de novas lacerações no seu tecido, típicas de quem trata de um órgão sem perseguir o organismo.”*³⁶ Por outro lado *“parece existir paradoxos: cuida-se da cidade histórica ou das suas margens imediatas (...) esquecendo os territórios da «explosão» onde se acumulam as novas vias e nós rodoviários de alta capacidade, as actividades económicas, a construção ao longo de estradas, os conjuntos de loteamento quase sempre descontínuos...”*³⁷

³⁵ Coimbra, Câmara Municipal de; Divisão de Planos; CARVALHO, Jorge (coord.); CASIMIRO, Vitor (Ilust.); PAVÃO, Luís e PAULOS, Afonso (fot.) – Urbanismo, Coimbra, anos 90: Plano Director Municipal / Regulamento. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1993, p. 64

³⁶ PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – A cidade como arquitectura: apontamentos de método. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 15

³⁷ DOMINGUES, Álvaro (coord.); JORGE, Filipe (fot.); CALHEIROS, Carmo; SARACHO, Marta; MARTINS, Ana (trad.) _ Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, 1ª ed. Lisboa: Argumentum, 2006, p. 17

Dos crescimentos em diferentes direções concentrei-me na expansão recente mais a sul da Linha da Lousã que, apesar de não se tratar da única, é a que mais cativou pela sua ambiguidade. Centrado no Bairro Norton de Matos temporalmente, como também fisicamente, encontrei aquele que a médio/longo prazo poderá ter significado para o crescimento urbano a Sul o que a Alta traduzira numa febre construtiva de bairros sociais. Um bairro de métrica controlada que desde o início esteve separado da envolvente mais baixa (e menos ordenada) e hoje a sua vivência mantém-no reservado. *“A urbanização é, essencialmente, uma acção colectiva e, assim, o Urbanismo um resultado cuja expressividade plástica é sempre obra de uma comunidade. Daí a sua especificidade no domínio da Arte”.*³⁸ Assim a constante incerteza do “centro gravitacional” da cidade entre o Norte e o Sul, entre o Hospital, Polo da Saúde e Polo II, e entre Noroeste e Sudeste com a centralidade forçada do Parque Verde do programa Polis e uma outra entrada da cidade na Portela do Mondego. Por outro lado o cruzamento das heterogeneidades neste local, desde a imprecisa mescla geológica geradora da diversidade, à conjugação variada de construções e vias que se foram estabelecendo.

Encontrei assim uma extensa área, em parte urbanizada, entre os eixos das atuais pontes a montante da Ponte de Pedro e Inês. Uma virada ao, a meu ver, quarto mais importante vale de Coimbra (primeiro que o da Arregaça), as outras concentradas onde o rio Ceira encontra o Mondego. Refiro-me à área de estudo explicada anteriormente, entre o rio e a linha da Lousã, entre o natural e o humano que ainda não encontraram harmonia por estas paragens.

A área pertence à zona sul da Freguesia de S. António dos Olivais e à Paróquia de S. João Baptista. Abrange principalmente Vale das Flores, Quinta da Boavista, Quinta da Nora, Alto de S. João, Pinhal de Marrocos, Pólo II, Vila Franca e Portela do Mondego.

Toda a zona revela as contradições físicas e financeiras que, de maneira geral, unificam importantes particularidades comuns na cidade de Coimbra, um lugar que agora estabelece cidade desordenada e parcelada por infra-estruturas apenas com o objetivo de resolver as distâncias, ao invés das vivências.

Numa densificação, pouco mais de metade da área do vale, há uma falta de gestão pois, para além de desperdício, o Vale das Flores em 2003 era considerado *“como a centralidade alternativa mais séria e concorrencial. Nele não se vislumbra, contudo, qualquer rasgo de intenção ordenadora, qualquer tentativa de estruturação urbana.”* As palavras de Bandeirinha são claras.³⁹

³⁸ ROSSA, Walter _ Divercidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitectura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 845

³⁹ BANDEIRINHA, José António; JORGE, Filipe (fot.); BROWN, Reginald (trad.); CARDOSO, André (rev.) – Coimbra vista do céu / Coimbra from the sky. 2ª ed. Lisboa: Argumentum, 2004, p. 79

Das artérias que De Groër desenhou não se notou o apreço pela geometrização do espaço empregue na zona do Calhabé pois, apesar da amenidade dos terrenos do vale, só à uma década atrás este se candidatara a centro. Por outro lado a qualidade individual de cada equipamento e vias não é discutível mas o conjunto deixa muito a desejar, pois “...*não pode haver edifício que não faça cidade ou seja, não há tipologia que não esteja, por estrutura, penetrada por uma morfologia urbana. Fora deste sistema não há senão individualismo ou ilusão tecnocrática.*”⁴⁰ Como Nuno Portas continua, este organismo que é a cidade, “*como máquina de ocupação do solo*”.⁴¹ Como qualquer mecanismo para funcionar corretamente não basta ter peças mas sim ter aquelas necessárias à engrenagem para ocorrer o correto funcionamento urbano.

Entre o rigor do Calhabé e a escalas habitacionais espalhadas pelo Estado Novo surge uma escala adequada à cidade, provocada pela Solum dos anos sessenta, assenta em terreno muito próprio mas que a gestão municipal não soube atentar, provocando a fragilidade das proporções e distâncias.

O Vale das Flores desde o final do milénio que prometera receber cidade, mesmo com a crescente expansão urbana para nascente, mas não se soube dotar nem das qualidades envolventes, nem de um centro equilibrado.

Apesar deste desconforto gerado por peças que se foram, e vão, encaixando até aos dias de hoje, o Vale das Flores remete para uma forte centralidade. Envolto por diferentes bairros e aglomerados residenciais, como zonas da Arregaça, da Cheira, do Alto de S. João, do Pinhal de Marrocos, da Boavista, e até mesmo as nova urbanizações da Quinta da Fonte (ainda apenas proposta para a Solum Sul) e Quinta das Nogueiras (estabelecida até à acerca de cinco anos) e pela facilidade e proximidade a outros polos de interesse como a zona da Solum e do Estádio ligada pela Estrada da Beira (com a reestruturação junto da linha da Lousã e passando o novo comercio do Supercore), a margem Sul e a Ponte Rainha Santa Isabel (ligando a Santa Clara e a Lisboa), o Polo II (principalmente através da recente Avenida da Boavista) e a nova urbanização da Portela (manifestando uma importante frente da cidade).

O empreendimento de grande impacto paisagístico e viário da Ponte Rainha Santa Isabel revelou a intencionalidade de um eixo, entre a margem esquerda e o vale, que apesar de tudo gera conflito com a cidade por dividir o seu tabuleiro com a recente Avenida da Boavista.

⁴⁰ PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – A cidade como arquitectura: apontamentos de método. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 15

⁴¹ *Ibidem*, p. 25

Como afirma Bandeirinha, “...tem, porém, qualquer coisa de falso, (...) por um lado, ela penetra a direito no vale, por outro, contorce-se para sul, em direcção à Boavista, ao Pólo II e à Portela.”⁴²

O nome da ponte, que em 2004 muda para homenagear uma rainha que encontrou conforto espiritual na cidade, depressa percebe a necessidade de desviar o fluxo viário de forma a aliviar o centro e a Ponte de Santa Clara. Por um lado “as pontes são o prolongamento da cidade”, por outro, a cidade (ou o seu crescimento) precisa o que elas lhe trazem. A nova ponte revela assim uma indecisão que aumenta a incerteza de um Vale das Flores que à meio século sentia melhor a singularidade da sua paisagem.

Apesar do grande carácter rígido mas integrado do Plano do Polo II, o conjunto funciona como mais uma peça do “puzzle” de Coimbra. Tentou-se “claramente evitar a formação de um pólo autónomo e desligado da cidade.”⁴³ Contudo não desrespeito a grande qualidade e inteligência deste na forma como propiciou a expansão urbana e como se relacionou com a envolvente e o solo. “Todo o conjunto procura orientar-se favoravelmente em relação à paisagem marcada pela presença próxima do rio e da cidade, adequando-se à topografia local, com a maioria das ruas a seguirem as curvas de nível”.⁴⁴ As ruas estendem a formalização de quarteirões à envolvente que no caso da Portela se aproxima da escala, aliada à qualidade do conjunto das edificações que foram sendo erigidas por alguns dos mais qualificados arquitetos portugueses.

Existe um enquadramento paisagístico entre o morro do Pinhal de Marrocos e a frente ribeirinha (entre as pontes da Portela e a Rainha Santa Isabel), no entanto não se encontra perfeitamente explorado, tendo em conta a fraca relação entre o verde do Parque linear do Vale das Flores e os outros dois. A relação entre o verde do vale e a marginal é apenas possível junto da Quinta das Varandas (por debaixo da ponte), mas também as reservas do pinhal e da zona desportiva do Plano do Pólo II encontraram uma via separadora com quarenta metros de largura, a Avenida da Boavista. Proposta nos anos quarenta “a uma certa distância da água”, serve hoje de remate a uma nova frente urbana.⁴⁵

⁴² BANDEIRINHA, José António; JORGE, Filipe (fot.); BROWN, Reginald (trad.); CARDOSO, André (rev.) – Coimbra vista do céu / Coimbra from the sky. 2ª ed. Lisboa: Argumentum, 2004, p. 80

⁴³ BECKER, Annette (1933); TOSTÕES, Ana (ed.li. 1959); WANG, Wilfried; ALMEIDA Vieira de (textos) – Arquitectura do século XX [texto policopiado]: Portugal. München; New York: Prestel; Frankfurt am Main: Deutsches Architektur-Museum; Lisboa: Portugal-Frankfurt 97: Centre Cultural de Belém, 1997. 352 p. Série Architektur im 20.Jahrhundert ; 3 Nota Catálogo publicado pela ocasião da exposição: “Arquitectura do século XX: Portugal”, realizada no Deutsches Architektur-Museum, Frankfurt am Main (11 de Outubro-4 de Janeiro de 1998), Centro Cultural de Belém, Lisboa (Junho-Setembro de 1998), p. 302

⁴⁴ *Ibidem*

⁴⁵ Cf. SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa “Coimbra Antiga” por Matilde de Sousa Franco - Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa “Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos”. Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p. 29

Sendo que o plano propunha muitos outros edifícios e quarteirões, possibilitando um continuou verde pela encosta, o que ficou de sistema viário é tão agressivo quanto as necessidades crescentes da cidade. O arquiteto Magalhães Silva defendia o cume do Pinhal de Marrocos como um lugar de grande relação com a cidade que, mesmo refutada a hipótese, não me parece descabida a perspetiva dali para a cidade (ou “não-cidade”). Também a continuidade de vegetação ao outro cume no Alto de S. João revela qualidades que com o avanço das casas pode desaparecer.

Inicialmente estipulada como a primeira zona (de prioridade expropriativa) do Plano do Pólo II, a Quinta da Malavada, hoje desocupada e desenquadrada, não viu as ruas serem feias, ma apenas o percurso da esquecida Avenida da Malavada (entre o vale e o Alto da quinta) que liga ao Pólo II à urbanização da Portela. No entanto não discordo da valorização desta encosta face ao Polo II que agora, já tendo o seu centro na vertente sul, não refuta a difícil interpretação do Alto da Quinta da Malavada (no cruzamento entre a Rua Pedro Hispano e a Rua do Pinhal de Marrocos) como algo concreto entre o norte e o sul do Pinhal de Marrocos. Uma hipótese posta pela maioria das cinco equipas participantes do concurso para o Estudo Prévio do Plano de Pormenor do Pólo II, hoje encontra um vazio que durante a noite, olhando do vale, sente-se o limite da cidade. O mesmo acontece a sul quando nos encontramos perdidos num Pólo escolar, num “campus” à margem da cidade que depois do horário de trabalho é abandonado. Hoje procura inverter-se o que o Estado Novo fez à Alta, procurando uma universidade novamente vivenciada. *“Se se obtiver uma forte interpenetração das funções urbanas com os locais de ensino, ainda se pode considerar obsoleto o conceito de universidade concentrada?”*⁴⁶

*“...não é por acaso que a maior parte dos exemplos mais negativos surgem em conjuntos urbanísticos informes de tipo convencional (...) vedetismo ou pelo menos individualismo e urbanismo atomizado convêm-se à maravilha.”*⁴⁷ Com a unidade do Pólo II, depois a extravagância do loteamento na Quinta da Portela a prometeram a nova frente sul de Coimbra, vislumbrada por quem chega pela Estrada da Beira. O seu conjunto é o melhor de cidade que encontramos aqui mas, entre os edifícios universitários, o povoamento de Vila Franca e as casas que nasceram da EN17 (desde a Quinta da Portela, subindo ao Areeiro) o seu contexto é desvirtuado pela vegetação da colina sul do Alto de S. João, a via rápida da Boavista (que perdera um pouco de urbano) e a faixa verde junto ao rio.

⁴⁶ PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – *A cidade como arquitectura: apontamentos de método*. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 31

⁴⁷ *Ibidem*, p. 106

Apesar da qualidade habitacional, de serviços e da prévia regulamentação dos loteamentos (possibilitando a construção em partes separadas e por promotoras diferentes) a mancha ortogonal acaba por refletir um interior de cidade fora dela, provocando estranheza ao passarmos entre uma escala urbana para um terreno vazio onde sobressaem algumas casa e a larga avenida. A própria torção da malha remete para o enquadramento mais do rio do que da colina, ao contrário do Pólo II. Acabamos por confrontar em segundo plano (depois do Mondego) a avenida suavizada e ao encontro das curvas de nível. A contraria-la o Pólo II, em favor da encosta do Pinhal de Marrocos, aproximando-se dela a Portela virada em pleno para o Mondego. O empreendimento último procurou forçadamente (parece-me) a relação com o rio, esquecendo a envolvente próxima (tal como a própria quinta que se vira para sul), sem remeter para as ligações estranhas ao resto da cidade. A zona do Alto de S. João perdeu escala, tendo em conta a sua localização agora dentro da cidade, muito diferente da cumeada da Boavista que já apresentava alguns edifícios em altura depois da expansão à vertente de Vila Franca.

Percebe-se a dificuldade de gerir os diferentes interesses quando o Vale das Flores abriu as portas à cidade, de resolver a incapacidade monetária que envolveu dificuldades na aquisição dos terrenos necessários para o Plano Geral de Ordenamento do Polo II e de impedir que a expansão urbana para sul virasse-se para si mesmo. *“No implica la resolución del problema básico común a ambos: la integración con la ciudad”*, daí a complicada tarefa de elaborar um cozimento destas três zonas e entre elas e a cidade, um parcelamento que já vinha do Bairro Marechal Carmona e dos *“grands ensembles”* do pós-guerra em França.⁴⁸ Contudo não podemos deixar de solucionar os problemas deixando acumular um vulto urbano incoerente. *“É a cidade locacional, resultado mais cómodo mas agnóstico da racionalização das actividades e suas intercomunicações.”*⁴⁹

A “barriga” que o Mondego provoca até à linha da Lousã é de uma dispersão ridícula. É necessário o reajuste, tanto do existente como o do proposto de forma a criar relações entre as três grandes áreas do Vale das Flores, Polo II e Portela. Coimbra, *“...invulgar simbiose da arquitectura das regiões de que ela própria é fronteira...”*,⁵⁰ *“...onde a beleza se cruza com a incoerência.”*⁵¹

⁴⁸ SOLÀ-MORALES, Manuel de _ Las formas de crecimiento urbano. Laboratori d’Urbanisme Colecció d’arquitectura. 1ª ed. Barcelona: Ediciones UPC, 1997, p. 93

⁴⁹ *Ibidem*, p. 25

⁵⁰ ROSSA, Walter _ Diversidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitectura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 13

⁵¹ BANDEIRINHA, José António; JORGE, Filipe (fot.); BROWN, Reginald (trad.); CARDOSO, André (rev.) – Coimbra vista do céu / Coimbra from the sky. 2ª ed. Lisboa: Argumentum, 2004, p. 83

Capítulo III _ Desenvolvimento do projeto: reestruturação urbana

3.1 Conceitos base

“Conversas com” Le Corbusier e Smithson

Apesar de diferentes obras e interpretações de duas épocas consecutivas, primeiro um arquiteto de dois séculos (XIX e XX) que ainda hoje suscita discussão e aprendizagem e depois um casal de arquitetos dos séculos XX e XXI, encontrei algumas das bases de reflexão que se aliaram à minha abordagem prática neste trabalho. Absorvi alguns dos seus pensamentos direcionando-os para a minha visão e necessidade projetual, sem tocar nas suas biografias de forma a não perder o fio condutor deste trabalho.

O primeiro, o arquiteto e urbanista franco-suíço Le Corbusier, surgiu numa época conturbada entre guerras, numa altura em que por cá ainda não se arrasava a velha Alta para se puder construir as novas faculdades. Quando o Estado Novo (em Portugal) se estabelece, o que trouxera a explosão epidémica de bairros por toda a cidade de Coimbra e envolvente, a mentalidade de Le Corbusier já o levava por caminhos da *“inundação gigantesca do primeiro ciclo maquinista”*.¹ No entanto procurou o homem físico e sensível, mostrando a qualidade dos dois e as suas necessidades básicas. O corpo necessita de segurança, repouso, mas também de ser cultivado, de se mover, enquanto o espírito sofre com as ações do corpo, absorvendo toda a realidade de forma diferente. Habitar, trabalhar, cultivar o corpo, espírito e circular, pontos defendidos por Le Corbusier, aliaram-se a preocupações tais como a qualidade dentro de casa, no trabalho e no exterior. Consequentemente o local, implantação, contacto com as qualidades naturais, *“no meio do espaço (azul e verdura)”*² e a luz natural, serviram de ponto de partida para as suas resoluções a nível urbano, algo que os tempos foram destronando e fizeram esquecer o *“respeito pelo individuo”*.³ *“O homem pede ao quadro da sua vida quotidiana mais do que a simples satisfação das suas necessidades fisiológicas e materiais.”*⁴ Outra preocupação, não menos atual, foi o impulso dos transportes e a velocidade das novidades. *“As velocidades mecânicas que reagem sobre a dimensão dos objectos a construir.”*⁵

¹ Le Corbusier (pseud.); BORREGO, José (trad.) _ *Maneira de pensar o urbanismo / Manière de Penser l’Urbanisme*. Coleção Saber. 4ª ed. Mem Martins: Publicações Europa América, Lda. 1995, p. 8

² *Ibidem*, p.119

³ *Ibidem*, p.165

⁴ *Ibidem*

⁵ Le Corbusier (pseud.); Gonçalves, António (trad.) _ *Le Corbusier: conversas com os estudantes das escolas de arquitectura*. Lisboa: Edições Cotovia, 2003, p. 49

O que na época surgia como um único salto gigante, hoje percebe-se a constantes novidade de conhecimento que acaba por interromper o equilíbrio da coexistência humana nas cidades. O Homem (corpo), ser sensível (espírito), *“durante milénios (...) vivera num universo incluído num raio de quinze a vinte quilómetros em redor do seu abrigo; mas hoje, pela visão ou pela leitura, todo o mundo se lhe tornou acessível.”*⁶ Era necessária a escala adequada ao novo ritmo mas sem deixar ficar para trás a personagem central da vida urbana, aliando funções e distâncias, procurando a proximidade do Homem à cidade (habitação, trabalho e lazer), mantendo-lhe uma qualidade de vida decente. Assim o local e funções do construído eram determinantes, entre o céu, o solo verdejante e finalmente entre as partes, um problema bem atual tendo em conta o congestionamento das artérias urbanas já desde a época de Le Corbusier.

Surgiam os transportes que hoje continuam a ser uma vantagem e ao mesmo tempo uma preocupação. Le Corbusier adaptou-se aos novos métodos de produção e construção mas não deixou de olhar para a cidade como organismo dependente do Homem, redigindo em 1943 a *Carta de Atenas* onde apresentou o sol, a verdura e o espaço como os três materiais fundamentais do urbanismo. Em meados do século XX demonstrava uma solução pontual através do protótipo da unidade de habitação de Marselha, num conceito de *cidade-jardim* vertical.

Alison e Peter Smithson, num complemento a nível profissional que lhes atribuíra o termo de “New Brutalism”, encontravam-se com o arquiteto urbanista franco-suíço na questão do lugar, da função e do Homem. Com visões diferentes, viram-nos (homens) como o centro gerador da arquitetura, influenciando as formas e as funções. O casal esteve ciente de quem iria apropriar-se mas também qual o lugar que seria apropriado por eles, deslocando de dentro para fora o conceito de Le Corbusier e absorvendo de fora para o edifício numa visão conjunta da cidade. Seria numa segunda fase que o casal explorava melhor o conceito de urbanismo e a capacidade funcional de um lugar onde os espaços podiam, a curto ou longo prazo, passarem de uteis para contemplativos, de desafogo para reflexão, prevendo o tal futuro que promete outros sentidos à arquitetura ou, no mesmo momento, uma apropriação diferente daquilo que se esperava. Chegava-se assim à união de materiais, elementos e programas num edifício, *“el orden conglomerado”*, situação presente, em certa forma, na unidade de habitação de Le Corbusier. Para fora da construção os Smithson defendiam um urbanismo preocupado com o espaço sobranete, citando Peter:⁷

⁶ Le Corbusier (pseud.); BORREGO, José (trad.) _ *Maneira de pensar o urbanismo / Manière de Penser l’Urbanisme*. Coleção Saber. 4ª ed. Mem Martins: Publicações Europa América, Lda. 1995, p. 22

⁷ SMITHSON, Peter (1923-2003); SPELLMAN, Catherine (ed.); UNGLAUB, Karl (ed.) _ *Peter Smithson: conversaciones com estudiantes: un espacio para nuestra generación*. Barcelona: Gustavo Gili, cop, 2004. p. 95

“Donde hay una playa com rocas que sobresalen de la arena, al bajar la marea quedan pequeños charcos en ciertos lugares donde se agrupan las rocas. (...) la formación de los edificios conlleva un encharcamiento del espácio intermedio. Y, como los charcos entre las rocas, lo que está dentro de esse espácio intermedio parece extremadamente vivo.”

Peter Smithson expressara, a Novembro de 2001, a dificuldade em manter a ligação entre a história e o contínuo evoluir das técnicas, ambos (Alison e Peter) percebiam o corte obrigatório. *“Las destrezas del passado son aniccesibles porque las máquinas, la mente y la mano han cambiado; se han perdido las técnicas, las sensibilidades y las destrezas que tuvieron en un momento y se han ganado otras.”*⁸ Desta forma, as suas preocupações estendiam-se ao futuro, numa linguagem de texturas e necessidades da época para alcançar palcos de outros momentos. Esta realidade era já evidente na vivência de Le Corbusier face à explosão industrial.

Interpretação comedida

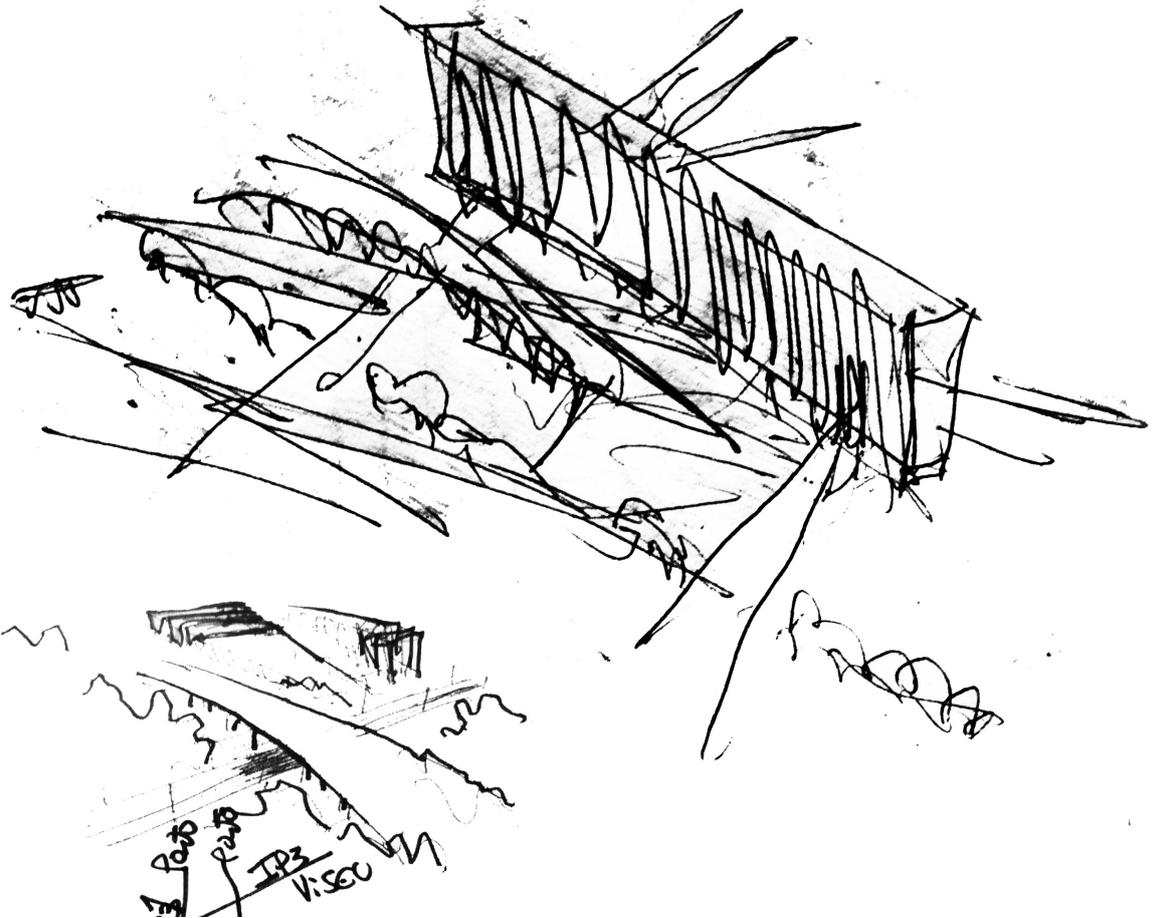
Dos dois lados o respeito pelo passado, apesar do corte parcial com a história, pelo passado do lugar, pelo lugar das pessoas, pelas pessoas. Uma luta com, e contra, os avanços maquinistas, procurando resolver as movimentadas cidades desde a habitação à deslocação, entre a qualidade interior das casas e a qualidade interior da cidade.

Le Corbusier exprimiu a cidade-jardim em altura, reservando o solo à pegada humana controlada e protegendo-nos da nossa própria pegada, como na radicalidade da *“integração formal da rodovia do «passeio arquitectural» e da cidade-edifício”* para Argel e a unidade de habitação das décadas de trinta e quarente respetivamente.⁹ Um ato irónico que Alison e Peter Smithson visionaram à escala da cidade de Berlim, com a participação no concurso de reconstrução do centro da cidade destruído pela guerra e a renovação de Soho em Londres onde era impossível reestruturar sem a destruir. Enquanto o arquiteto do século anterior centrava a habitação e a distanciação desta como refúgio contemplativo, o casal aponta na proposta de *“Berlin Hauptstadt”* de 1957 para a circulação. A separação também existia através da estratificação, que Le Corbusier sempre visionara e tentara teorizar, para resolver a diferentes níveis as vias rodoviárias e o trânsito pedonal. No entanto O casal Smithson seguiu Le Corbusier na sua ideia para Soho, onde o sistema em «edifícios-estrada» se revia na utopia de cidade para Argel.

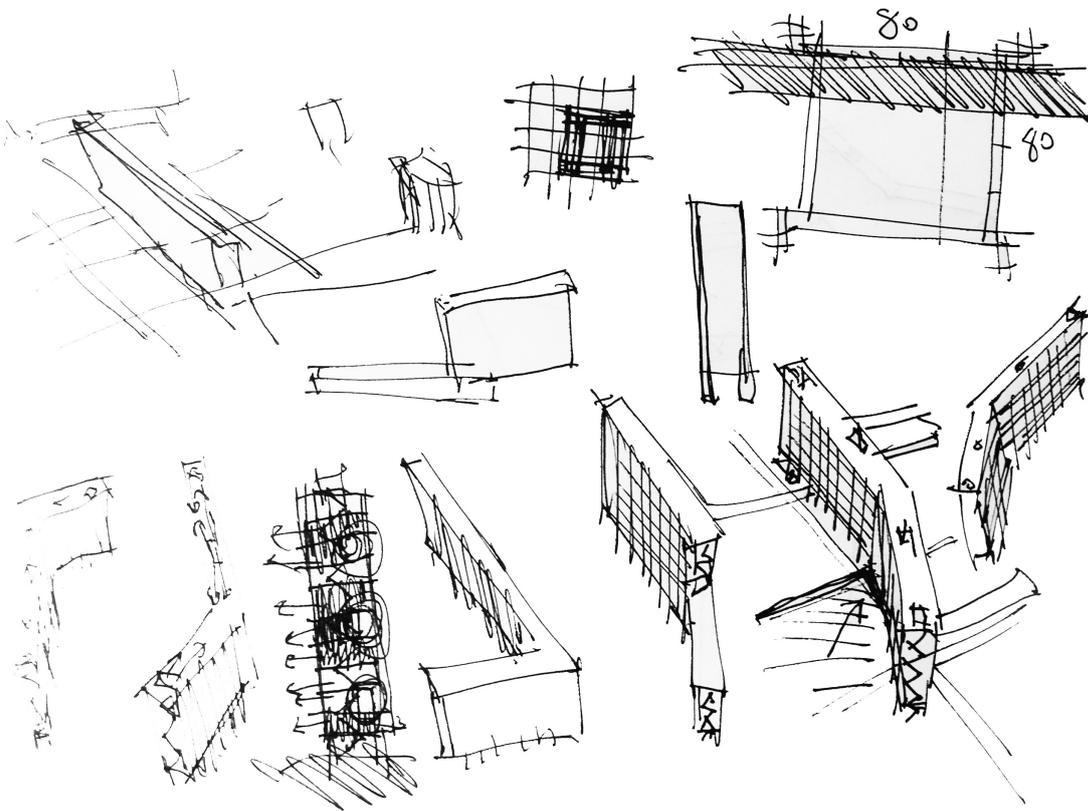
⁸ SMITHSON, Peter (1923-2003); SPELLMAN, Catherine (ed.); UNGLAUB, Karl (ed.) _ Peter Smithson: conversaciones com studentes: un espácio para nuestra generación. Barcelona: Gustavo Gili, cop, 2004. p. 14

⁹ PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – A cidade como arquitectura: apontamentos de método. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 15

20. Esquisso _ Bloco "multifuncional" _ continuidade do nível zero



21. Esquisso _ multiplas acessibilidades _ propagação de coberturas públicas



22. Esquisso _ Bloco "multifuncional" _ tentativas de afirmação administrativa dentro duma regra ordenadora

Interpretação desmedida

Pondo de parte a multifuncionalidade de um organismo construído, agora a dicotomia entre o natural e o construído. A manipulação do solo que passa de um plano disforme para uma estrutura mista de funções e passagens acaba por ser onde assenta uma unidade de habitação, uma rede de espaços elevados de relações do tipo de Hauptstadt ou até mesmo uma leitura infinita das coberturas que sobem aos ideais dos «edifícios-estrada».

De uma arquitetura “de dentro para fora”, um urbanismo para dentro e para fora, num conceito de que cidade é viver, estar, mas também viajar, conhecer, circular. As sábias palavras de Le Corbusier: ¹⁰

“A arquitectura caminha-se, percorre-se e não é de modo nenhum (...) essa ilusão inteiramente gráfica em torno de um ponto central abstracto que se pretenderia homem, um homem quimérico, dotado de um olho de mosca e cuja visão seria simultaneamente circular. (...) é, pelo contrário, dotado de dois olhos colocados diante de si, a 1,60 m acima do chão, e olha em frente.”

Surge o contacto primeiro que temos das coisas, o sentimento de pertença, pela cidade mas primeiro pelo solo, entre o chão e o construído, controlando o homem físico ao encontrar-lhe o espírito. O caminho é então escolhido pelo homem mas por outro lado são os sentimentos e emoções que o conduzem. *“O esperado ou o inesperado das portas que revelam o segredo de novos espaços, (...) a visão longínqua dos terrenos construídos ou plantados, ou os primeiros planos sabiamente organizados.”* ¹¹ Le Corbusier refere-se à arquitetura interpretada pelo interior mas percebe-se o impacto que as suas formas ou vazios têm sobre nós. A proporção é o reflexo das escolhas. *“A sensação, em arquitectura é-nos dada pela medida de distância, de dimensões, de alturas, de volumes.”* ¹² Por outro lado as obrigações e necessidades de percorrer determinadas distâncias multiplicam a habitação, o trabalho e outros equipamentos acima do solo. É aqui que, mais longe que o conceito de cidade-jardim vertical presa entre as lajes de betão e a proposta de “Berlin Hauptstadt” onde a regra procura proteger o pedestre da circulação rápida, encontramos um conceito aliado à cobertura urbana, entre partes e sobre partes, sem afastar o peão da vida urbana que é hoje, inevitavelmente, a deslocação diária através da cidade.

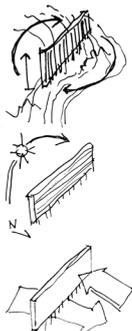
¹⁰ Le Corbusier (pseud.); Gonçalves, António (trad.) _ Le Corbusier: conversas com os estudantes das escolas de arquitectura. Lisboa: Edições Cotovia, 2003, p. 51

¹¹ *Ibidem*, p. 53

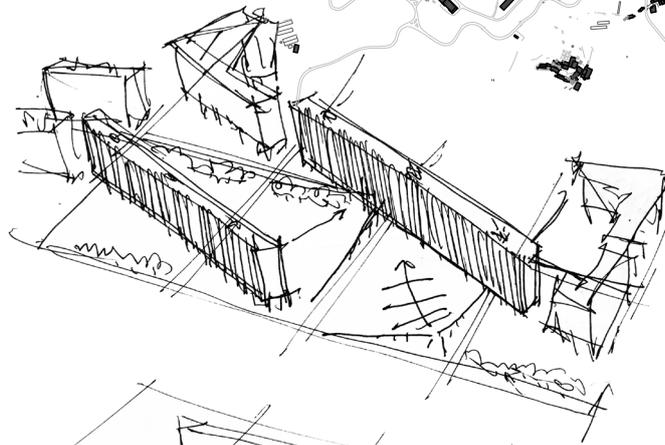
¹² *Ibidem*, p. 59



25. Planta Escala 1:20.000



23. Orientação / Permeabilidade



24. Esboço de densidade sobre o centro do Vale das Flores

3.2 Processo

Depois de deslocar alguns pensamentos entre Le Corbusier e os Smithson, procuro as necessidades desse agente responsável pela formação da cidade, *“o nosso homem (que) caminha, desloca-se, entregue às suas ocupações, registando assim o desenrolar dos factos arquitectónicos que se vão sucedendo.”*¹³ Apesar de este trabalho pouco aprofundar uma cidade antiga como Coimbra não posso negar a procura inconsciente não de matérias ou conceitos de outras épocas mas as necessidades básicas e vivências que, apesar de evoluírem, o homem de à séculos manteve até hoje. Surgem situações como o vazio (que destrói o cariz urbano), o desequilíbrio de habitação (desadequada aos dias que correm), a falta de investimento em postos de trabalho (tendo em conta a capacidade de formação superior em que a cidade aposta) e a incapacidade de resolver o problema das distâncias (onde o tráfego automóvel privado é protagonista), questões que acabam por levar a um envelhecimento da população preocupante. Por outro lado a constante melhoria da qualidade de vida que mesmo assim empobrece a saúde da cidade, uma problemática maior visto influenciar direta e indiretamente o corpo e mente humanas.

Percebe-se a urgência do tema e a vontade aproxima a teoria da prática que nos dias que correm vê o seu tempo reduzido a metas, devido a interesses económicos mas também à preguiça mental. *“Se está perdiendo el contacto entre lápiz y el produto.”*¹⁴ A par da referência que Nuno Portas faz ao “objecto intermediário” de Schulz, deparo com uma pertinência entre programa e projeto, um “meta-programa” relacionado com o processo de trabalho.

Com o antropocentrismo gerado, ironicamente, em desfavor urbano o corpo a que damos forma vê-se incapaz de sustentar todo o conjunto de atividades necessárias. A zona sul de S. António dos Olivais, privilegiada pela expansão, pertence ao anel envolvente da zona urbana consolidada, o que veio provocar uma constante alteração do “centro de gravidade” de Coimbra.

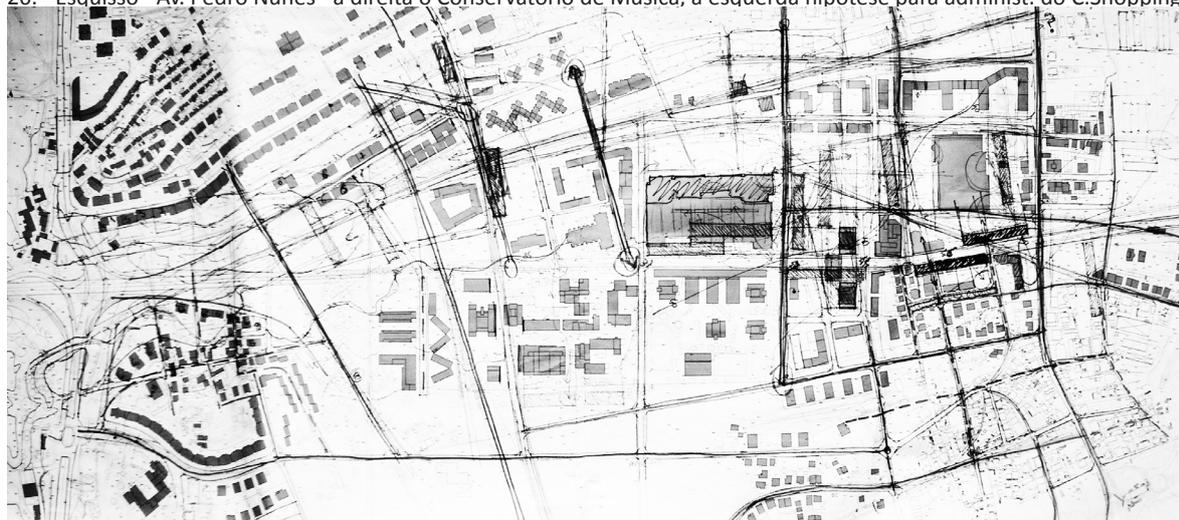
Encontramos um problema de continuidade e de escala enquanto a cidade vê-se rasgada por novas vias que vão ficando, demolindo edifícios para dar lugar a outros. Esta situação demonstra a vulnerabilidade das construções que com o tempo tendem a ser reaproveitadas ou apagadas, enquanto os traçados urbanos permanecem, mesmo que por vezes renovados ou ligeiramente deslocados. Chega-se à imposição das vias que entre o Bairro Norton de Matos e a Avenida de Boavista se impõem de forma ilógica, resolvendo cidade aqui e ali, seguindo os interesses viários e capitalistas por vez dos da razão.

¹³ Le Corbusier (pseud.); Gonçalves, António (trad.) _ Le Corbusier: conversas com os estudantes das escolas de arquitectura. Lisboa: Edições Cotovia, 2003, p. 51

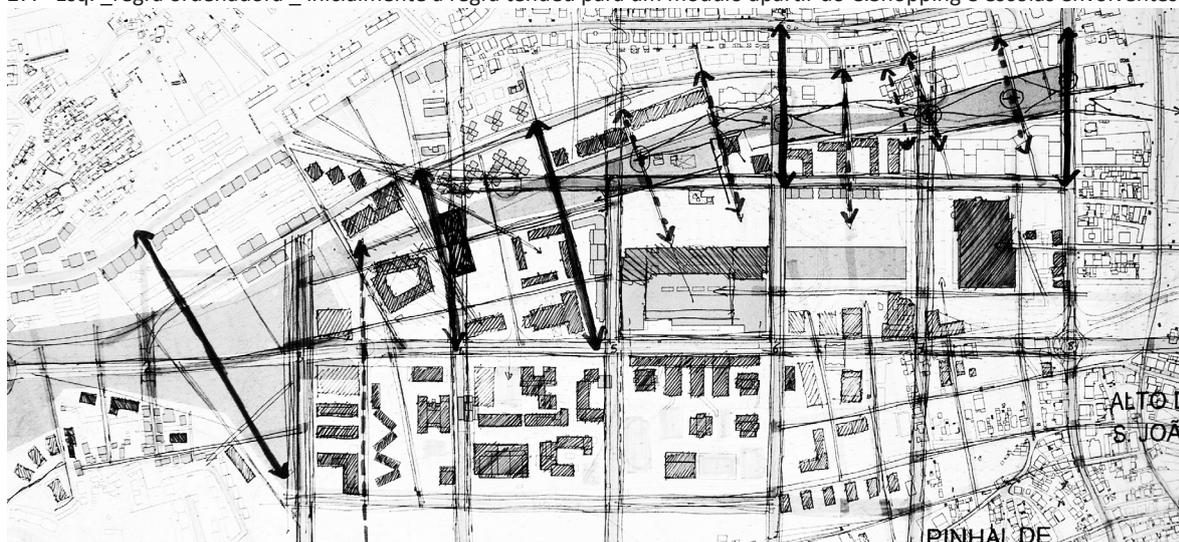
¹⁴ SMITHSON, Peter (1923-2003); SPELLMAN, Catherine (ed.); UNGLAUB, Karl (ed.) _ Peter Smithson: conversaciones com estudiantes: un espacio para nuestra generación. Barcelona: Gustavo Gili, cop, 2004. p. 83



26. Esquisso Av. Pedro Nunes à direita o Conservatório de Música, à esquerda hipótese para administ. do C.Shopping



27. Esq. _regra ordenadora_ inicialmente a regra tendeu para um modulo apartir do C.Shopping e escolas envolventes



28. Esquisso _Avenidas ortogonais_ outra preocupação, a continuidade pedonal entre o vale e as vertentes norte e sul

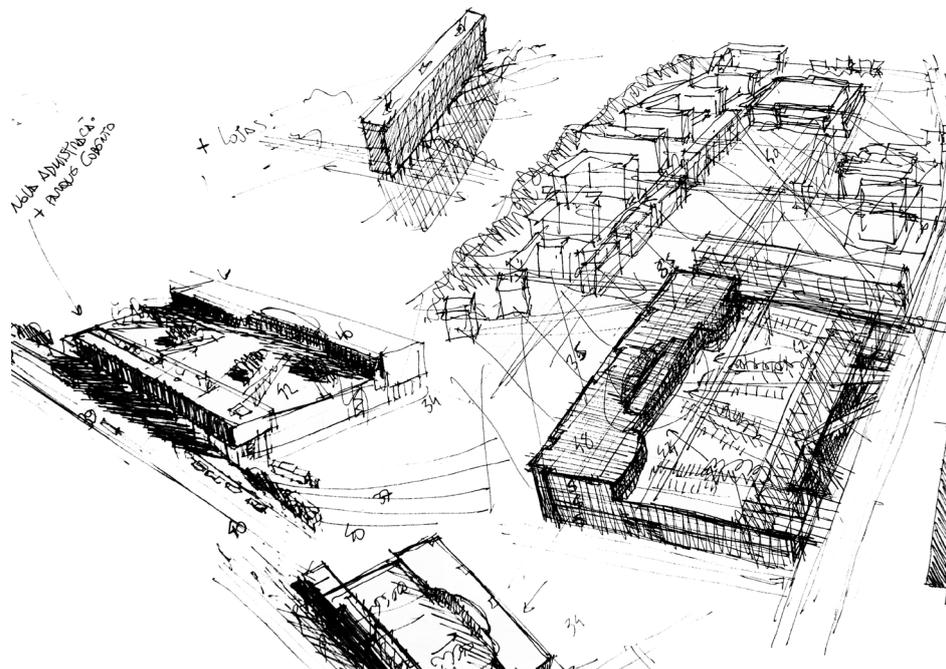
Inicialmente, absorvidas as problemáticas do local, não só da imagem urbana mas também funcional, encontrei a justificação do Plano de Urbanização do Vale das Flores e das ruas incompletas entre o Polo II e a nova urbanização da Portela. Uma avenida entre o IPN, o ISEC e a Escola Quinta das flores, desde a Ponte Rainha Santa Isabel (que na altura não existia) e furando ao encontro da Estrada da Beira (EN17) resolveria a atual Avenida Mendes Silva, pertencente à antiga circular, a meu ver de fraca qualidade urbana. Claro que a falta de conectividade com a Rua Pedro Nunes (rua junto das escolas) não encontrava a solução imediata para este vale ao deixar-se encher por quatro ou seis faixas na continuidade do tabuleiro da ponte. A iniciativa era de afastar o tal “centro gravítico” ligeiramente para Sul, aproximando o meandro do Mondego à cidade. Do outro lado as futuras ruas na encosta de Vila Franca são exemplo da tentativa de resolver as ligações, não demonstrando também um correto cozimento entre as partes da cidade.

Regra ordenadora

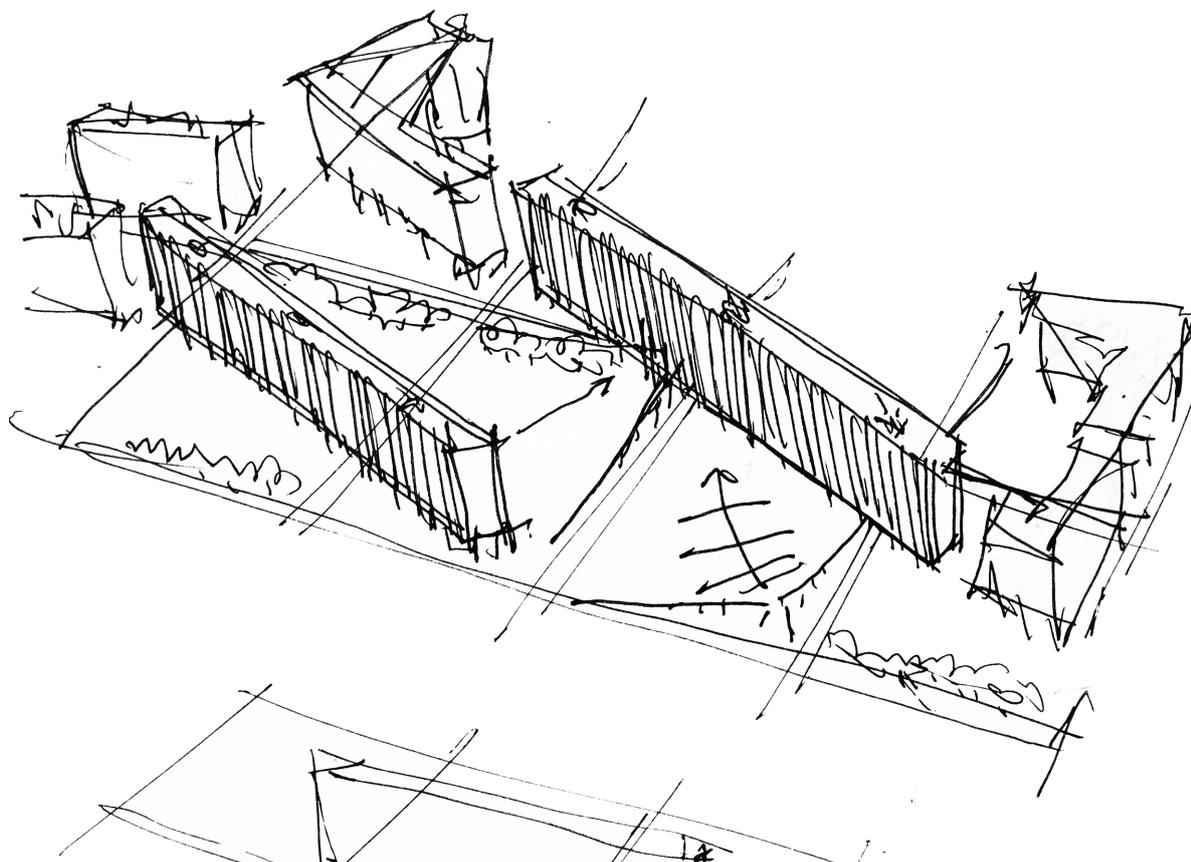
A vantagem de trabalhar sobre cidade recente não confronta a “história” com a nova intervenção mas com outros problemas como a escala inconstante e a implantação dispersa.

Com a razão de traçar cidade como no Plano de Cerdá de Barcelona, *“la impotancia de las formas infraestructurales (...) como formas independientes (...) de las formas parcelarias...”*,¹⁵ procurei uma malha reguladora que se enquadrasse no sentido norte/sul, numa métrica a rondar o maior equipamento do vale, o Coimbra Shopping, e de orientação comum às zonas do Bairro Norton de Matos, Calhabé, Pólo II e a recente urbanização da Quinta das Nogueiras. No entanto a cidade desenvolve-se de forma desordenada e a morfologia torcida do vale vai de encontro tal direção o que aumentava os cozimentos pontuais, tornando a intervenção irregular. Outra zona de impossível sobreposição de regra era o Polo II, este já no sentido norte/sul, e a Portela onde se definia uma métrica inclinada, dificultando a interpretação da continuidade. Esta torção não se faria notar caso não existisse, para além da zona da Portela, nos aglomerados de Alto de S. João, Boavista e na vertente norte do Vale das Flores. Assim tem sentido uma orientação quase conjunta que não depende de nova urbanização mas das marcas da cidade e da morfologia do próprio vale. As construções foram escolhendo a favorável implantação solar e no terreno que até mesmo os volumes monolíticos da Alta escolheram desde os anos quarenta do século XX. Agora, entre implantação e compreensão, uma direção favorável à cidade e onde alguns importantes equipamentos sobressaem, não só pela sua escala mas também pelo rigor norte/sul.

¹⁵ SOLÀ-MORALES, Manuel de _ Las formas de crecimiento urbano. Laboratori d’Urbanisme Colecció d’arquitectura. 1ª ed. Barcelona: Ediciones UPC, 1997, p. 93



29. Esquisso _ possibilidade de tornar a cobertura do C. Shopping em espaço público



30. Esquisso _ sem a actual rotunda entre C.Sopping e Leroy Merlin, fica area para edificar e resolver as acessibilidades

Densidade

Falta preencher agora a cidade regularizada entre infraestruturas que atualmente não carece nem exige elevada densidade construtiva. Já o *“Plano Director prevê, para a Cidade, área de construção muitíssimo superiores às necessárias. (...) para evitar uma indesejável dispersão e a consequente falta de racionalidade no aproveitamento das infraestruturas.”*¹⁶ Por outro lado a proposta insiste na centralidade desta zona e deste modo essa valorização tem que ser feita por construção mas também por espaço, não vazio, capaz de suportar necessidades e fornecer qualidade interior à cidade. Entre a escala irregular já existem tentativas de trazer algumas zonas para a cidade, como no Alto de S. João invadido por edificações em banda respeitantes do terreno (ao encontro da direção da minha regra). São neste pontos que o cariz rural torna-se estranho à cidade, que nada tem de qualidade nem de identidade. Dessa forma a minha proposta visa resolver as edificações e vazios de hoje mas com um horizonte maior, capaz de gerir a escala desproporcional entre os blocos comerciais e habitacionais, entre edifícios e casas unifamiliares, provocando um crescimento regular a fim de protagonizar todo o conjunto.

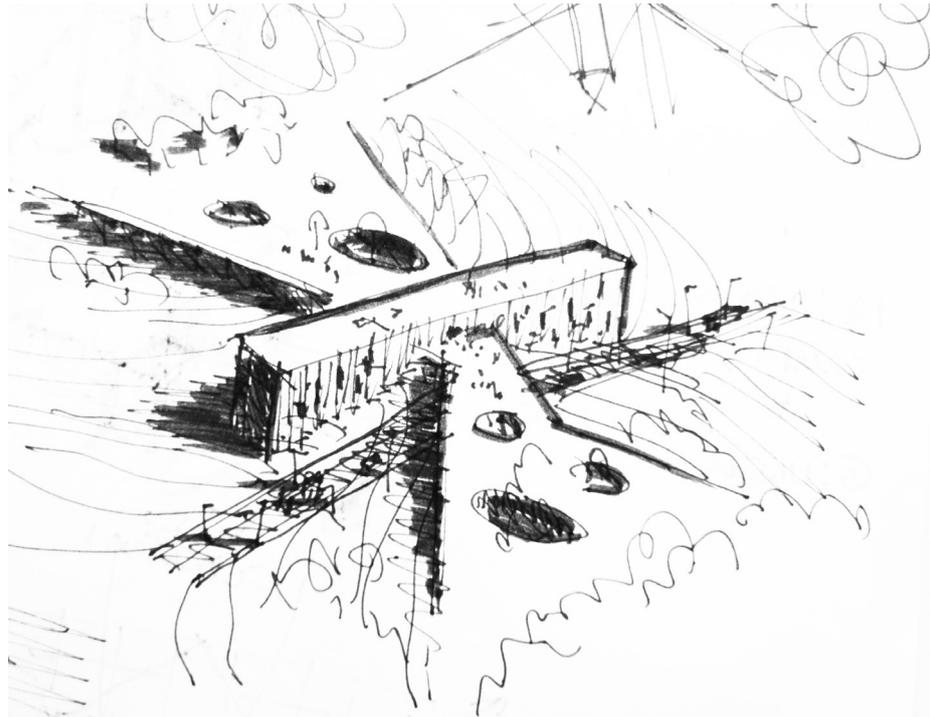
Cedo percebi a difícil tarefa entre necessidades e vontade de unidade construída. Inicialmente os novos blocos procuraram lugares de marcação da nova avenida, de resoluções pontuais como as vergonhosas traseiras do Coimbra Shopping em frente à Conservatória de Música, de resolver as escala do Vale das Flores e até mesmo a incompleta vertente de Vila Franca. Seriam propostas a longo prazo mas teriam consequências contemporâneas das inúmeras edificações por vender nos dias de hoje. Tratava-se de resolver cada situação com apenas alguns blocos multifuncionais, *“el orden conglomerado”* dos Smithson, geradores de cidade, num conceito da unidade de habitação e conferindo importantes demarcações entre construído e espaço público.

Numa contradição entre a vivência em comunidade e a dispersão de construções, perdendo horas nas deslocações através da cidade, tem que se ter em conta que *“os homens gostam de se agrupar para se entreadjudarem (...) Se se dispersam, (...) é porque a cidade adoeceu, se tronou hostil, deixando de cumprir os seus deveres.”*¹⁷

Surgem lugares próximos da Ponte Rainha Santa Isabel, na zona do vale onde melhor se ligam as vertentes (entre o Centro de Saúde Norton de Matos e o ISEC) e da grande rotunda entre os dois equipamentos comerciais (Coimbra Shopping e Leroy Merlin). Na continuidade de cidade e

¹⁶ Coimbra, Câmara Municipal de; Divisão de Planos; CARVALHO, Jorge (coord.); CASIMIRO, Vitor (Ilust.); PAVÃO, Luís e PAULOS, Afonso (fot.) – Urbanismo, Coimbra, anos 90: Plano Director Municipal / Regulamento. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1993, p. 48

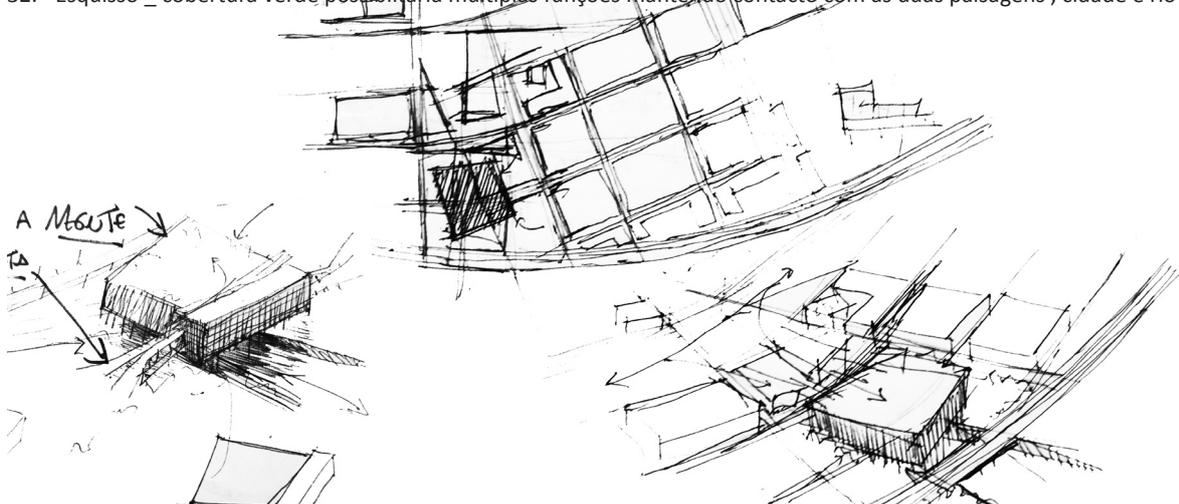
¹⁷ Le Corbusier (pseud.); BORREGO, José (trad.) _ Maneira de pensar o urbanismo / Manière de Penser l’Urbanisme. Coleção Saber. 4ª ed. Mem Martins: Publicações Europa América, Lda. 1995, p. 10



31. Esquisso um edifício no sentido norte/sul resolvendo a cobertura do verde do pinhal



32. Esquisso _ cobertura verde possibilitaria múltiplas funções mantendo contacto com as duas paisagens , cidade e rio



33. Esquisso _ bloco da "massa cinzenta" _ permeabilidade , implantação e volume, tudo situações relacionadas o local

suas necessidades, para a vertente sul do Polo II e Portela surgia a vontade de resolver a degradação e invasão do Pinhal de Marrocos com a proposta de um complexo cultural e multimodal entre os dois cumes, apropriando-se de um limite para abrir a zona verde à população e não à edificação. Uma hipótese a ter em conta mas que ainda não resolvia a unificação entre os Blocos Universitários e a urbanização da Portela. Surgia então um novo bloco entre estes dois ambientes, num conceito centrípeto de juntar funções e resolver ligações, seguindo a regra mas especificando grandes vazios para maior relação entre duas partes de cidade perdidas.

Outro problema encontra-se no impasse entre os eixos das pontes do Vale das Flores e da Portela, que o programam POLIS defende como zona verde e de lazer. Talvez o Parque Verde do Mondego devesse desmaterializar-se na Quinta das Varandas, onde poderia ganhar massa construída, provocando a cidade a formar a sua frente sul/sudeste, uma frente ribeirinha protegida mas ocupada para lá da Avenida da Boavista. Para não me afastar, deixemos a marginal para outrem, para o contínuo estudo do crescimento de Coimbra.

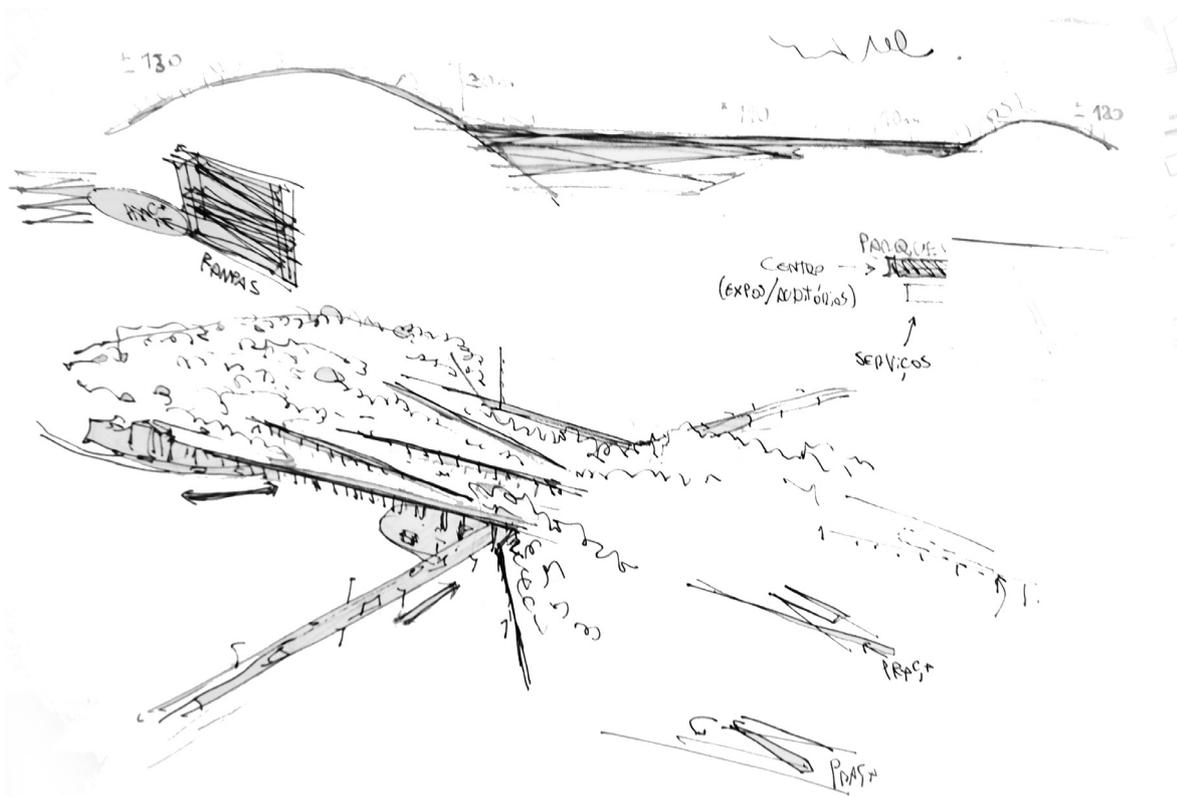
Massa vertical

*“A proposta de uma «Unité», não previsível antes de Le-Corbusier pelo projectista urbanístico, conduziria a uma remodelação radical do particular para o geral, na medida em que o conteúdo da peça arquitectónica continha potencialmente o princípio de uma nova cidade.”*¹⁸ Os novos blocos deverão unir soluções de habitação, trabalho e até de serviços (sem aumentar a excessiva terciarização comum da cidade), deixando lazer, cultura (do corpo e mente) e circulação para o nível térreo. Desta estratificação entre viver (sobre a paisagem), trabalhar (ao nível do construído), salvaguardado pela base de serviços, o nível do solo fica livre para fluir a vida movimentada e lúdica. A afirmação longitudinal não impede as diferentes funções pois pretende a relação com a cidade e a inclusão de postos de trabalho especializados, ligando Universidade e Institutos ao mercado de trabalho.

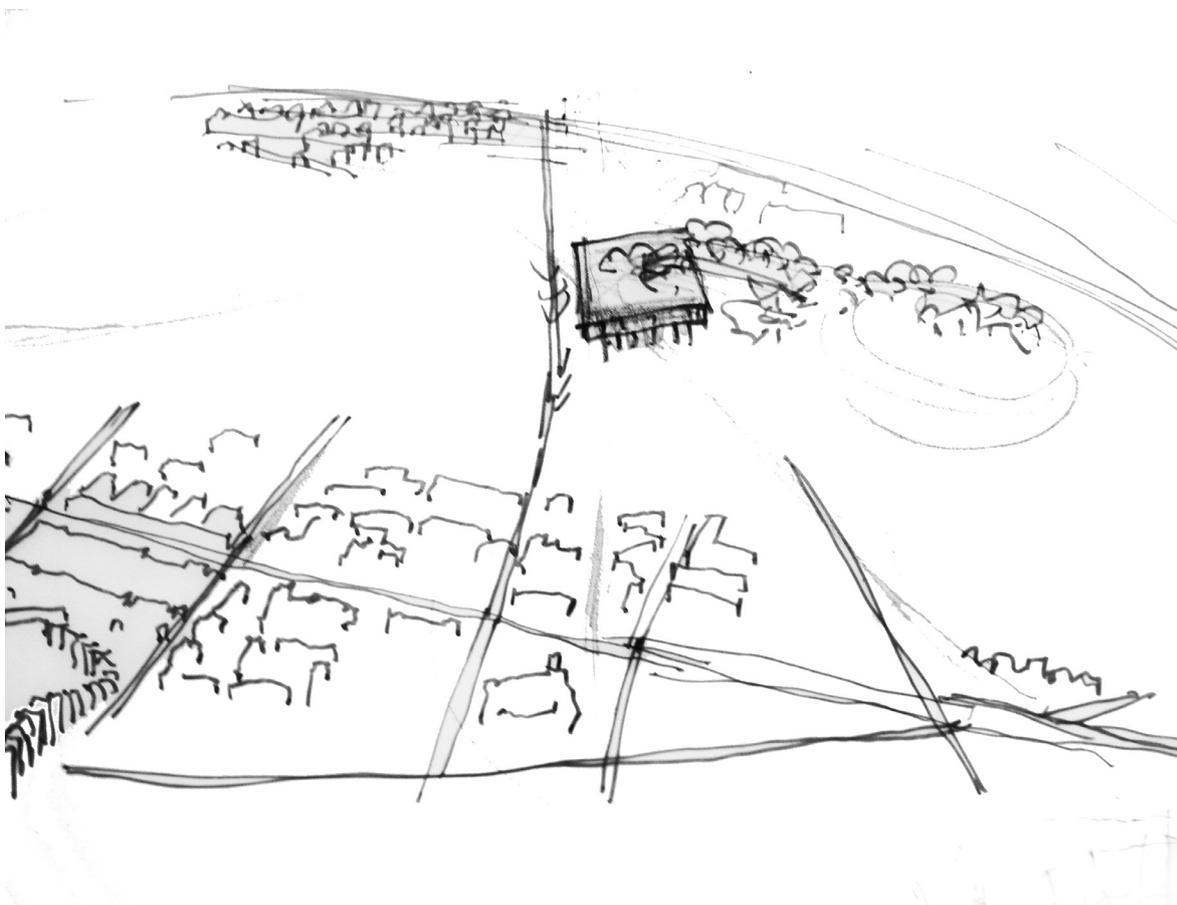
Para lá do pinhal, a relação entre as partes parece possível com as ruas e com um novo edifício irregular mas de massa evidente, tentando-se resolver o cozimento inclusive à marginal do rio. Um edifício ciente da cultura subjacente nos blocos Universitários e da falta de permanência para quem vem morar para estes lados.

NOTA: Os conceitos do Parque Verde do Mondego, com os percursos pedonais a fazerem-se pelas três pontes e que de norte a sul vai sendo dominado pelas condições naturais das margens, têm que ser tidos em conta pois a sua aproximação à Ponte Rainha Santa Isabel provoca uma leitura própria da margem anexa ao Vale das Flores.

¹⁸ PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – A cidade como arquitectura: apontamentos de método. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 38



34. Esquissos _ Ligação entre os cumes do Pinhal da Marrocos com o tal complexo multimodal criando uma praça



35. Esquissos _ Possível bloco suspensão, entre as cumeadas do Pinhal de Marrocos, virado neste caso ao Vale das Flores

Entre as massas

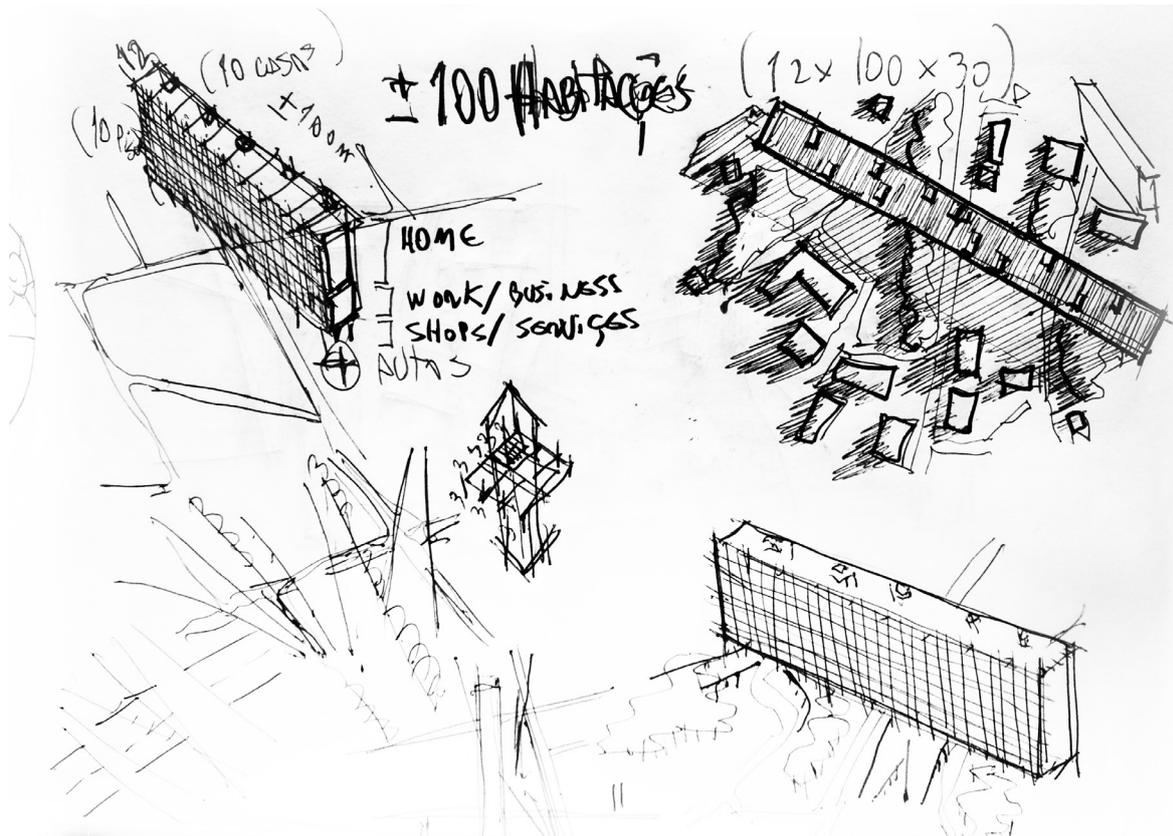
*“O espaço intersticial dos sistemas urbanos é, por regra, tido como urbanisticamente passivo, mas numa leitura de tempo longo acaba por se revelar determinante e activo...”*¹⁹, entre o construído o espaço comum, pois *“la vida tiene lugar en el vacío”*.²⁰ Deve-se explorar as *“potencialidades sociais e semânticas do ambiente arquitectónico, na concepção do sistema gerador e não apenas da estabilidade e abrigo elementar.”*²¹

Surgem hipóteses de continuidade das zonas verdes aliadas à técnica de coberturas públicas, permitindo múltiplos atravessamentos e definição de algumas funções ao nível térreo. As tentativas procuraram a fácil circulação pedonal e rodoviária mas sem retirar totalmente o peão da vivência urbana. Projetos como o High Line que depois de meio século de utilização ferroviária (entre as décadas de trinta e oitenta) deu lugar a um parque público elevado sobre o lado Oeste de Manhattan com mais de dois quilómetros. Outros como o Museu de Arte e Parque de Escultura Olímpico de Seattle (SAM) dos Weiss/Manfredi Arquitectos que, num movimento em “Z” e numa estratégia ecológica e de sustentabilidade desce a cidade até à água numa continuidade da paisagem e dos atravessamentos da First Avenue e University Street ligando três zonas da cidade que não tinham contacto. De remate, encontramos exemplos como a Escola de Arte, Design e Multimédia da Universidade Tecnológica de Nanyang em Singapura (ADM – NTU) onde o interstício da vivência estudantil definisse pelos volumes do edifício e pela própria cobertura verde, num espaço contínuo lúdico e de circulação, e a proposta do grupo BIG Architects para a extensão da Biblioteca em Estocolmo onde o edifício desenha uma única rampa em “SS” ligando a rua à colina, entre o público, a biblioteca e encosta, como espaço cultural mas também como paisagem. A vontade de aliar o construído à cobertura urbana, um conceito dos terraços de Le Corbusier, vem da procura de resolver densidade, circulação, qualidade de vida, numa potencialidade vernacular do quinto alçado que desde os construtores Mesopotâmicos o homem procura. Desta forma surgiram hipóteses de estender o tímido Parque linear do Vale das Flores, na sua estreitura, até ao nó da Boavista, defender os cumes do Pinhal de Marrocos e levar a população à interação com a proposta entre o Polo II e a Portela, numa simbiose entre o solo e o construído, procurando a narrativa do organismo urbano. A intenção já é visível na zona de S. António dos Olivais, onde o nó viário permite a continuidade entre povoação e Igreja, sem chocar com a circular interna da Avenida António Portugal.

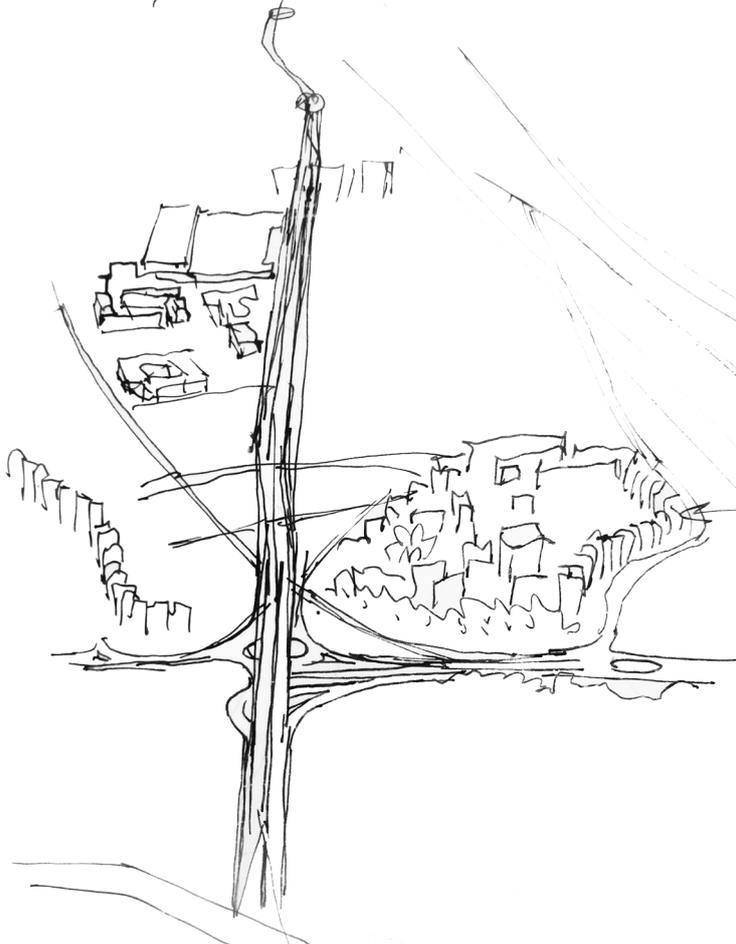
¹⁹ ROSSA, Walter _ Diversidade: Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade, Coimbra, 2001. Dissertação de doutoramento em Arquitectura, apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, p. 8

²⁰ SMITHSON, Peter (1923-2003); SPELLMAN, Catherine (ed.); UNGLAUB, Karl (ed.) _ Peter Smithson: conversaciones con estudiantes: un espacio para nuestra generación. Barcelona: Gustavo Gili, cop, 2004. p. 89

²¹ PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – A cidade como arquitectura: apontamentos de método. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 47



36. Esquissos _esquemas de estratificação programática, implantação torcida e coberturas publicas de comercio/parque



37. Esquissos _avenida Pedro Nunes, entre ponte e Estrada da Beira

Programa

Toda a função é adaptada aos lugares, aos espaços, às necessidades, a médio/longo prazo. Seguindo a proposta afirmada por blocos unitários onde o contexto ofende as tipologias mas que o tempo poderá optar por outra racionalização, na zona do vale será versátil o seu programa tendo em conta algumas regras. Cada edifício disporá de habitação nos pisos superiores entre acessos e vazios complementares, zonas de trabalho como escritórios para todo o tipo de empresas (na tal aproximação entre formação profissional e mercado de trabalho), serviços e comércio suficientes para não teimar na exagerada terciarização de Coimbra (que em 2001 representava quase 78% da população residente ativa).²² *“O equipamento é o que prolonga utilmente os membros humanos”*.²³ O próprio espaço exterior resolve *“lugares onde se combinam a pasmaceira e a sociabilidade, a vozearia e uma certa confusão própria do divertimento”*, do conceito de cidade-jardim vertical de Le Corbusier para *“tirar partido do espaço livre no solo”*.²⁴

Circulação

Numa Coimbra desafogada existe a facilidade de uma simples hierarquização de vias regulares, ao contrário das zonas mais antigas e acidentadas. Apoiando a luta que Almeida Garrett visionava com a redução dos atravessamentos urbanos por meio de vias circulares, continuada no PDM de 1994 com parques automóveis periféricos e melhorando os transportes públicos interurbanos não conseguem ainda controlar o nível de veículos privados que acedem aos núcleos urbanos pois uma impermeabilização destes transportes é impossível, tendo em conta o nível de comodidade que a sociedade de hoje adquiriu. É necessário uma reforma na mentalidade portuguesa mas até lá a qualidade de vida em termos de acessibilidades tem que ser garantida. No entanto as Infraestruturas são algo difícil de lidar mas obrigatórias para a máquina urbana trabalhar, *“tudo objectos ou sistemas, que não cumprem apenas funções mas são, no mesmo acto, elementos constituintes e alterantes da paisagem”*.²⁵

²² DOMINGUES, Álvaro (coord.); JORGE, Filipe (fot.); CALHEIROS, Carmo; SARACHO, Marta; MARTINS, Ana (trad.) _ Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, 1ª ed. Lisboa: Argumentum, 2006, p. 213-216

²³ Le Corbusier (pseud.); BORREGO, José (trad.) _ Maneira de pensar o urbanismo / Manière de Penser l'Urbanisme. Coleção Saber. 4ª ed. Mem Martins: Publicações Europa América, Lda. 1995, p. 45

²⁴ *Ibidem*, p.70-119

NOTA: O PDM de 1994 previa que dai a 10 ou 15 anos o crescimento do parque automóvel viria a duplicar, logo não deveríamos basear-nos unicamente no transporte privado. Salvar o estacionamento de moradores para manter a habitação invés de excessiva terciarização.

²⁵ PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – A cidade como arquitectura: apontamentos de método. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 71

Proliferar e melhorar as acessibilidades de uma cidade não passa por rasgar grandes vias de escoamento com quatro ou mais faixas a multiplicarem-se em grandes rotundas na tentativa de diminuir o tráfego intraurbano, entre aglomerados habitacionais e gigantes complexos comerciais/serviços. É necessário resolver o conjunto para viver-se da, mas também, a cidade. O Plano Diretor em atual vigor tem vindo a resolver a circulação com vias a grande escala, levando à consequente expansão da mancha urbana. *“As polarizações mais recentes (o referido pólo, o estádio e as grandes superfícies comerciais e de lazer, o centro comercial na margem esquerda, o hospital), posicionam-se tangencialmente à nova circular urbana...”*.²⁶ Claro, dadas as necessidades da década de noventa é compreensível. Desta forma, como atrás referido na regra reguladora da proposta, a circulação resolve a narrativa urbana entre aspetos funcionais e visuais alcançando o controlo dos terrenos, do tráfego e consequente racionalização da mancha construída. A regra deposita no terreno ruas pouco hierarquizadas, com duas faixas salvo exceções de algumas atuais ruas mais largas, relacionadas por cruzamentos que são sinal de valorização pedonal (ao contrário das perigosas e intransponíveis rotundas).

Primeiro o traçado das pontes que afetam a interpretação na área de intervenção, obrigando à racionalização do acesso ao Vale das Flores, de uma forma rápida mas confortável para os pedestres, e a intensidade da Avenida de Boavista que deve ser ultrapassada para relacionar com a margem direita do Mondego, criando a nova frente sul. Em segundo, a dispersão rodoviária, com as novas ruas e viadutos entre as circulares que vão possibilitar tráfego constante mas mais seguro, valorizando a deslocação a pé. Com a continuidade narrativa e funcional aparecem coberturas a ligar áreas verdes, estacionamento, aos novos blocos permitindo múltiplas circulações. Uma dificuldade já demonstrada pelas inexistentes ruas do Plano do Pólo II tratasse da zona do pinhal onde a solução passou por, inicialmente, rebaixar pontualmente o solo entre as duas cumeadas, possibilitando um edifício de cariz multimodal, situação compreensível devido à proposta defender a zona central natural da área de intervenção como um verde mais forte que a insistente reformulação de toda a marginal direita do rio (Parque Verde Mondego).

Numa tentativa de multifuncionalidade deste centro para diminuir o fator distancia/tempo da circulação diária e consequente redução do tráfego e qualidade espacial, onde *“circular a pé na cidade, no meio de parques, ou dedicar em cada dia uma, duas ou três horas a transportes mecânicos para longe”*²⁷ torna válida a pertinência de Le Corbusier.

²⁶ DOMINGUES, Álvaro (coord.); JORGE, Filipe (fot.); CALHEIROS, Carmo; SARACHO, Marta; MARTINS, Ana (trad.) _ Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, 1ª ed. Lisboa: Argumentum, 2006, p. 219

²⁷ Le Corbusier (pseud.); BORREGO, José (trad.) _ Maneira de pensar o urbanismo / Manière de Penser l'Urbanisme. Coleção Saber. 4ª ed. Mem Martins: Publicações Europa América, Lda. 1995, p. 78



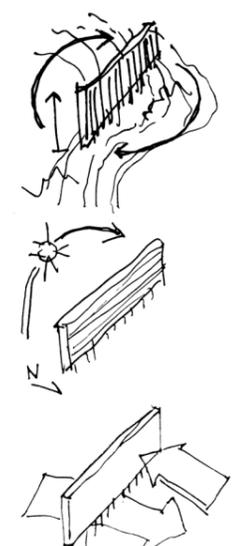
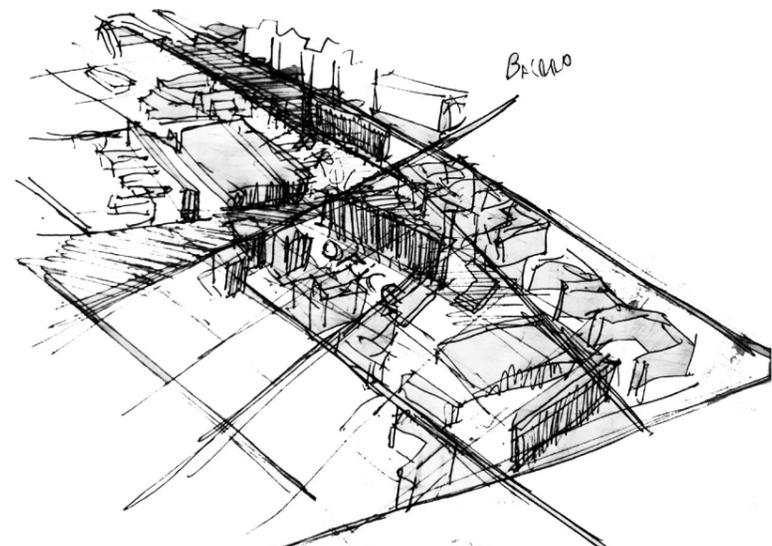
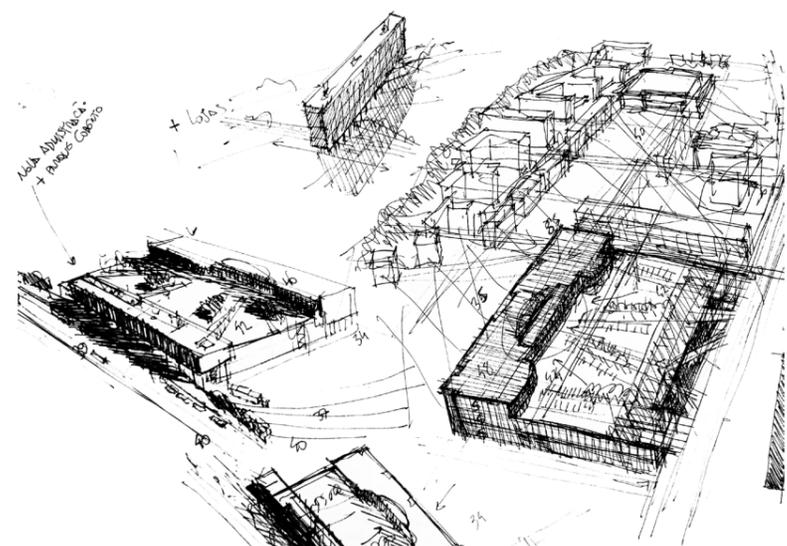
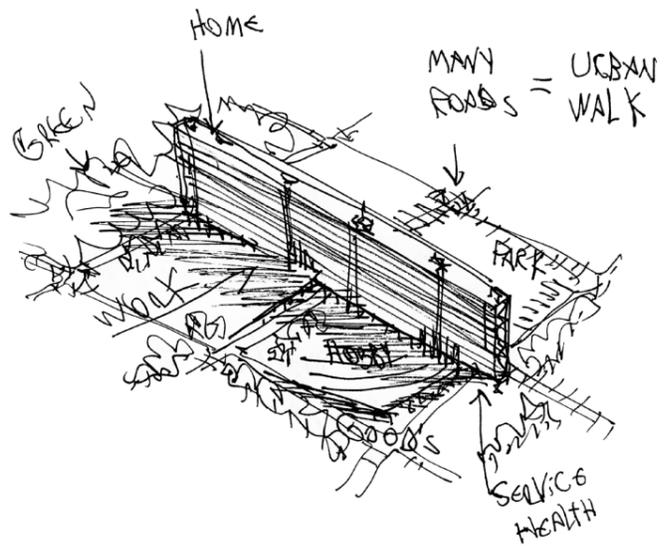
3.3 Proposta

Alcançando a prática de forma quase intuitiva desenvolvo sucintamente a implantação e a distribuição de programa que depois deste percurso pouco mais fica por explicar. Um trabalho de estudo, de reflexão e finalmente de resolução prática que passa não só por uma proposta fidedigna mas por todo um percurso construtivo de ideias. Pelas razões exploradas anteriormente abordo problemas atuais da cidade e deste centro perdido, mas a longo prazo a malha reticulada visiona estabelecer uma parte recente desta cidade tão antiga como Coimbra.

Centralidade

Apesar da atual dificuldade de hierarquizar os principais centros urbanos da cidade de Coimbra não podemos esquecer o valor do seu centro original e, ao mesmo tempo, não deixar diluir outros que vieram mais tarde devido às transformações dos séculos XIX e XX. Deparamos então com as qualidades de um centro forte, desafogado pela nova teia tridimensional, onde *“deve prever, creio, a sua própria negação como trajecto compulsivo, abrindo espaços não determinísticos, provavelmente não saturados por forma...”*²⁸ Como na centralidade proposta para Berlin dos Smithson, apesar do poder administrativo erguer-se em altura por edifícios “muro” periféricos, alongando a imagem e poupando o centro Berlinense, a liberdade espacial da minha proposta garante a qualidade exterior, enquanto destacados os grandes edifícios multifuncionais reduzem distâncias e gastos.

²⁸ PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – A cidade como arquitectura: apontamentos de método. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 144

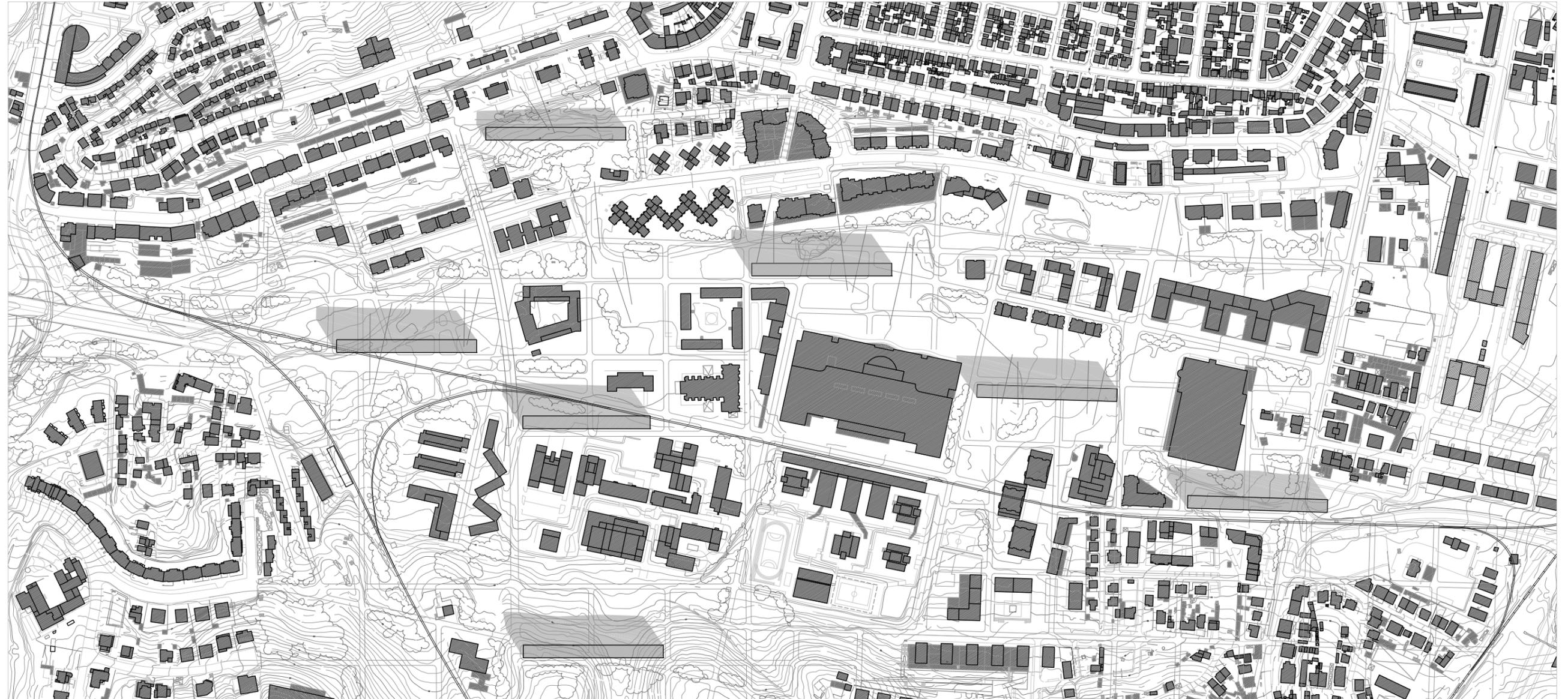


01. Estratificação de funções e permeabilidade dos edifícios multi.

02. Proposta para a transformação da cobertura do C. Shopping em espaço público

03. Propagação de edifícios multifuncionais entre os dois equipamentos comerciais

04. Orientação / acesso



O primeiro impacto do Vale das Flores faz-se pelos atravessamentos entre as partes na zona da Boavista dando origem a um bloco em altura que, numa direção favorável à nova regra orientadora, implanta-se ao comprido do vale. Ao contrário de Le Corbusier, da regra *“de dentro para fora”*,²⁹ uma abordagem focada no lugar e no vínculo com os habitantes da primeira fase de Alison e Peter Smithson, tentando no entanto essa responsabilidade da relação da casa com o exterior, com a luz, num confronto e resguardo para com a paisagem exposta pelas aberturas. Numa interpretação do abate esguio do terreno, a exposição solar é feita para sul, num pleno de luz solar para as habitações (nos pisos superiores) e escritórios (dos pisos inferiores), deixando acessos longitudinais para norte relacionados com as cores da cidade e apreciar a tranquilidade da paisagem a sul, entre o Pinhal de Marrocos e a outra margem para lá do Mondego. O seu contacto com o solo não afeta a circulação, pois *“já não há lugar para a rua repleta duma circulação asfixiada entre duas paredes de casas,”*³⁰ mantendo a aproximação à rua e ao jogo de coberturas que procuram ligar o primeiro piso ao térreo. *“O nosso palácio assenta no solo por entre as árvores, no meio da erva, e não perturbará uma única roseira-brava...”*³¹ Com a abertura do vale novos blocos multiplicam-se pelo terreno, procurando afirmar locais desocupados onde a escala o impõe, numa narrativa da cidade com a sua base morfológica. Os blocos com cerca de oito a dez andares fazem o escalão entre espaços importantes (agora), resolvendo um Centro movimentado mas onde prevalece a liberdade visual. Alguns Blocos deslocam-se às vertentes do vale por forma a estabilizar e impor uma regra simples que é hoje difícil interpretar, que é *“suporte flexível dos elementos de uma estrutura urbana que se quer mutável no tempo”*, mantendo fiel a imagem da cidade.³²

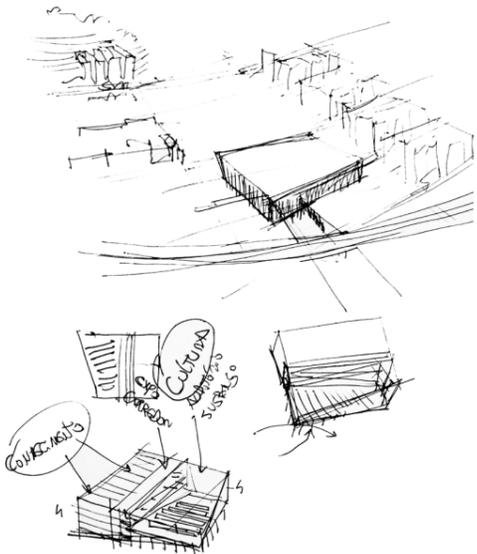
A regra de circulação e gestão resolve-se com vias de duas faixas com um ou dois sentidos, deixando as parcelas livres para o espaço público e vegetação. A zona fica delimitada pela extensão da retícula ordenadora, entre o vale e a vertente sul do pinhal, desmaterializando-se na aproximação a esta zona protegida. As vias resolvem o tráfego rodoviários, pedonal e inclusive ciclovias (que na Coimbra 2 era já posta a hipótese no seu plano), permitindo um leque de oportunidades a habitantes e empresas sediadas futuramente. A zona menos controlada pela regra, na zona mais distante de Vila Franca, é gerida pelo edifício “multicultural”, um maciço suspenso, como que um cérebro ou massa cinzenta, aliado à cultura do corpo e da mente.

²⁹ Le Corbusier (pseud.); BORREGO, José (trad.) _ *Maneira de pensar o urbanismo / Manière de Penser l’Urbanisme*. Coleção Saber. 4ª ed. Mem Martins: Publicações Europa América, Lda. 1995, p. 43

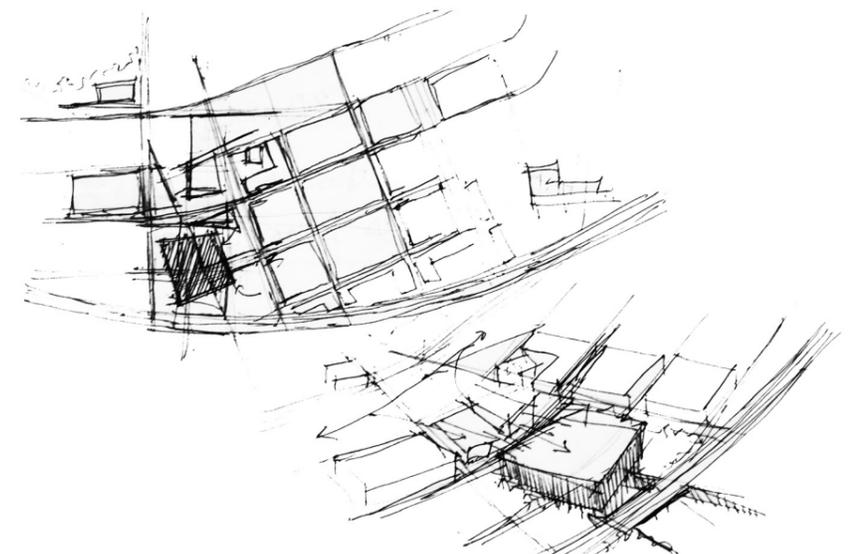
³⁰ *Ibidem*, p. 85

³¹ Le Corbusier (pseud.); Gonçalves, António (trad.) _ *Le Corbusier: conversas com os estudantes das escolas de arquitectura*. Lisboa: Edições Cotovia, 2003, p. 48

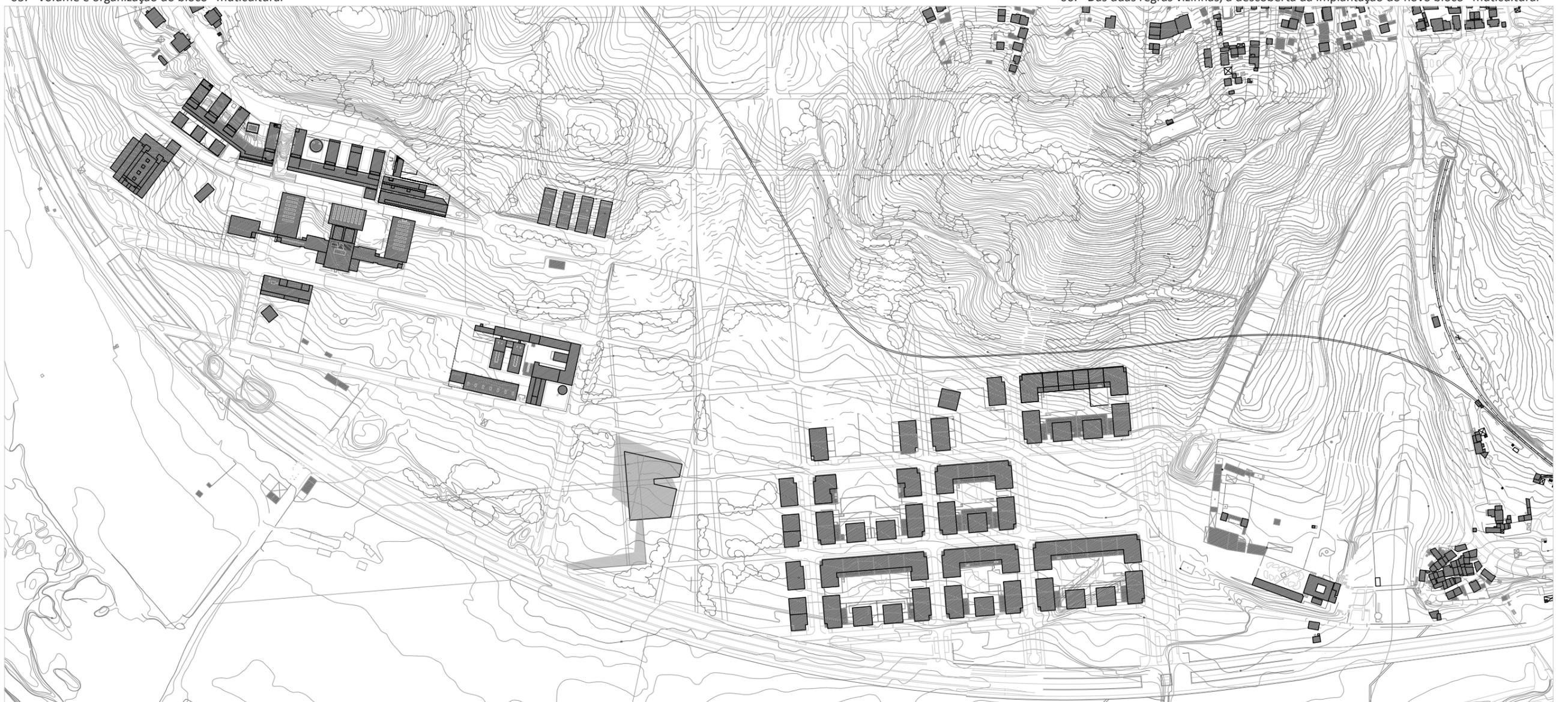
³² PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – *A cidade como arquitectura: apontamentos de método*. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 100



05. Volume e organização do bloco "multicultural"



06. Das duas regras vizinhas, a descoberta da implantação do novo bloco "multicultural"



Distribuição programática

*“O centro urbano de carácter direcional, que dirige actividades e se dirige à região, acrescenta ao centro comercial, tradicional campo de vida intensa, as grandes funções de gestão ou administração, por sua natureza centralizadora, privadas, relativamente fechadas à vida exterior.”*³³ Os novos blocos, de carácter multifuncional, dotam de habitação nos 4/5 pisos superiores e nos restantes resolvem-se os escritórios. Acima do piso térreo, como remate do bloco, os serviços deixando o comércio e algum estacionamento para o sistema de coberturas no solo. À medida que avançamos para o interior do vale os novos blocos mantêm as geras horizontal e vertical, sofrendo uma diminuição dos níveis habitacionais por mais andares de escritórios. Isto acontece com a aproximação aos atuais equipamentos comerciais e à EN17, onde a escala também o obriga, tendo em conta que a proposta remete para a liberdade visual nas habitações (sobre as coberturas da construção envolvente).

No solo sobressaem entre o Coimbra Shopping e o Leroy Lerlin e na Quinta da Malavada zonas de estacionamento. Em contrapartida as zonas próximas do Pinhal de Marrocos e do novo Parque Linear (agora maior) representam zonas verdes e de transição, provocando uma explosão de vegetação pelo vale. A zona em torno dos dois equipamentos comerciais resolverá, por meio do jogo das coberturas verdes, atividades diversas aliadas ao comércio mas também lúdicas. O bloco em frente ao Shopping procura a continuidade das edificações e a proteção do parque adjacente. Na zona em torno do centro de saúde e bombeiros será reforçado os programas de lares de idosos, ATLS, etc. O bloco próximo da Ponte Rainha Santa Isabel, também por respeito à imagem desta e da rainha, albergará maioritariamente habitação, não proibindo contudo comércio e serviços nos dois últimos pisos.

Do lado sul do pinhal a regra eleva o edifício “multicultural”, onde a mente é expressada pela imponente massa, com um auditório, múltiplas oficinas de trabalho e investigação e acessos semipúblicos em rampa onde é possível circular a pé e de bicicleta (devidamente controlados) contactando com exposições. Os acessos advêm das direções das ruas mas é o auditório que permite a forma irregular em planta, como em corte. O auditório vira-se a norte, as oficinas para os restantes alçados enquanto a sudeste germina uma zona verde que, esmagada pela escala do edifício, desce a um nível inferior ao da Avenida da Boavista, permitindo o tal atravessamento à margem ribeirinha. A propagação à envolvente procura o cozimento entre as partes num circuito ligado à cultura do corpo, finalizando assim o conceito de corpo e mente com um edifício “cerebral” irrigado pelos percursos direcionados para o desenvolvimento físico.

³³ PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – A cidade como arquitectura: apontamentos de método. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 100

A nova regra procura reorganizar o espaço impondo direções aos blocos propostos mas nunca obrigando à claustrofobia de quarteirões fechados e ruas ladeadas por muros como em Cerdá. Pretende estabelecer a melhor lógica intuitiva para quem a utiliza, resolvendo os problemas de continuidade espacial e gestão do terreno, criando uma regra que, independentemente do que amanhã será feito com o construído desqualificado ou os vazios pendentes à densificação, consciencializa a unidade urbana e a apropriação do solo, reduzindo a absorção do Pinhal de Marrocos e movimento de terras desnecessários, quando o interior urbano ainda tem tanto para dar.

Numa procura de unificar toda a zona, compreendendo as suas diferenças, a aproximação não deixou de ser com alguma escala, entre a planificação e estruturação, até a especialização de alguns pontos a concretos. No entanto, devido à relação urbana deste trabalho, o edificado foi explorado ao essencial, mas também nunca afastando a uma escala de plano evidente que levaria a outro tipo de abordagem e regulamentos, “...como mediador, intérprete e questionante que só se justifica se não for mais uma «ampliação de escala» ...”³⁴

³⁴ PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – A cidade como arquitectura: apontamentos de método. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 78-79

Conclusão

Depois de um estudo da Região Centro, do terreno e acessibilidades da cidade de Coimbra e do seu crescimento desde o século XIX e passando pelos planos urbanísticos do século seguinte, foi possível aprofundar a explosão da mancha urbana da década de quarenta e as consequentes provocações até aos dias de hoje.

Aproximando o conhecimento à zona sul de S. António dos Olivais, entre a Linha da Lousã e o meandro do rio Mondego, foram encontradas as razões para intervir no local. Através da reflexão em conceitos já explorados a simbiose entre o vazio e o construído tornou-se obrigatória, apelando às necessidades das cidades contemporâneas que crescem descontroladamente e que perdem a sua narrativa como organismo vivo, numa luta pelo cruzamento de fluxos e vivências geradoras de cidade e, ironicamente, das barreiras e desconfortos sociais que levam à fragmentação social e física do tecido urbano.

Entre a contínua necessidade do ser humano habitar sobre o seu “teto” desde os antigos construtores Mesopotâmicos, passando pelos terraços de Le Corbusier, até aos arquitetos contemporâneos, pretendo ensaiar as vantagens da reformulação das tipologias do “chão” público mas também da capacidade de resposta de um centro ponteadado por algumas edificações imponentes. Com estas preocupações e observações em repensar a malha das cidades contemporâneas, aliadas ao aproveitamento das coberturas e à multifuncionalidade do edifício, aspiro alcançar a relação entre o construído e o espaço público onde a prevalência do exterior não diminui, mas sim, clarifica a intenção construída em altura. Criar assim uma visão de unidade entre dois mundos que se complementam e que se podem apoiar construtivamente na regra ordenadora desta proposta de reformulação conceptual do solo.

Deve ser possível combater a problemática dos centros históricos através da reorganização e revitalização, mas em paralelo operar os centros mais recentes que mereçam atenção, encontrando proximidades e controlando densidades, numa luta contra as atuais políticas de expansão urbana sobre vazios e junto dos grandes eixos. Por outro lado é importante refletir sobre lugares de forte mobilidade onde rompem descaradamente novas superfícies comerciais que, apesar de vantajosas, perdem na verdadeira realidade do que é a cidade e o ambiente urbano.

A zona de intervenção apresenta uma dispersão incoerente, agravada pela mentalidade gestora desatualizada que levou ao embaraço nevrótico das vias, entre outros interesses pontuais que obrigam a uma reordenação das infraestruturas. Problemas como a densidade, atividades, circulação e consequente saúde da cidade têm de ser abordados por outros conceitos de forma a resolver a narrativa do tecido urbano. No entanto a elevada terciarização das atividades de Coimbra podem ser um forte motor de desenvolvimento, com a afluência dos *city users* (habitantes num regime pendular) ao local pretendido.

As qualidades existem no local pois, como em toda a cidade, estão atualmente desvalorizadas, tendo em conta o forte investimento no sector público do ensino, na saúde e na rede de vias e transportes que colocam Coimbra realmente no centro da Região (Centro), no coração nacional. Por outro lado, a imposição de tal programa nevrótico multiplicou o transporte individual.

*“E assim regulamentos feitos para democratizar a habitabilidade, (...) tornava-se barreira intransponível, sufocante ausência de liberdade, para as invenções da nova arquitectura de planta e volumetria «livres».”*¹ Fugindo às “obrigações” de gestão e planeamento urbanos, abordei esta “peça” (ou “peças”) de cidade como um todo desocupado, excetuando determinados aglomerados já definidos (ou com alguma história) num processo inicialmente de adaptação, para um de afirmação. Um percurso que, devido à obrigação conceptual final, se reflete num processo carregado de compreensões e agressões, para que nem despreze nem se deixe diminuir face à preexistência, *“permitindo que o conjunto tenha uma consistência superior ao somatório das contribuições parcelares sem que anule o seu legítimo valor.”*² No entanto nunca foi intenção resolver o conjunto como uma só parte de cidade mas sim como uma afirmação sem os critérios de inteireza com que projetamos um edifício singular – gigantismo utópico – e, no extremo oposto, sem ceder à resolução indolente. *“Não poderá a cidade ser traduzida por um conjunto de partes mas sim por um conjunto de relações entre partes.”*³

A proposta alcançada visionou uma estratégia algo radical mas para alcançar metas reveladoras e possibilitar uma maior abertura à continuidade do estudo desta matéria teórica e prática sobre um terreno tão incompreendido de Coimbra.

¹ PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) – A cidade como arquitectura: apontamentos de método. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007, p. 37

² *Ibidem*, p.79

³ *Ibidem*, p. 128

Bibliografia

BANDEIRINHA, José António; JORGE, Filipe (fot.); BROWN, Reginald (trad.); CARDOSO, André (rev.) _ ***Coimbra vista do céu / Coimbra from the sky***. 2ª ed. Lisboa: Argumentum, 2004. 96 p. N.º Dep Legal 203727/03 PT

BECKER, Annette (1933); TOSTÕES, Ana (ed.li. 1959); WANG, Wilfried; ALMEIDA Vieira de (textos) _ ***Arquitectura do século XX*** [texto policopiado]: Portugal. München; New York: Prestel; Frankfurt am Main: Deutsches Architektur-Museum; Lisboa: Portugal-Frankfurt 97: Centre Cultural de Belém, 1997. 352 p. Série Architektur im 20.Jahrhundert ; 3 Nota Catálogo publicado pela ocasião da exposição: "Arquitectura do século XX: Portugal", realizada no Deutsches Architektur-Museum, Frankfurt am Main (11 de Outubro-4 de Janeiro de 1998), Centro Cultural de Belém, Lisboa (Junho-Setembro de 1998).

BORGES, Nelson Coreia _ ***Coimbra e Região: Novos guias de Portugal***. 1ª ed. Lisboa: Editorial Presença, 1987.

BRANDÃO, Pedro; CARRELO, Miguel; ÁGUAS, Sofia _ ***ochãodacidade - Guia de avaliação do design de espaço público***. Centro Português de Design: 2002.

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, Divisão de Informação Geográfica e Solos; FARIA, José Santiago; REBELO, João _ ***Evolução do Espaço Físico de Coimbra: Exposição***. Coimbra: C. M. C., 2006. 154 p.

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA; Divisão de Planos; CARVALHO, Jorge (coord.); CASIMIRO, Vitor (Ilust.); PAVÃO, Luís e PAULOS, Afonso (fot.) _ ***Urbanismo, Coimbra, anos 90: Plano Director Municipal / Regulamento***. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1993. N.º Dep Legal 00 000 / 93 – 72.647 / 93

CORTESI, Isotta _ ***Parcs Public: Paysages 1985-2000***. Arles: Actes Sud / Mottas, 2000. 278 p.

Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra _ ***Inserções: seminário internacional de desenho urbano. ECDJ: em cima do joelho; 6/7***. Coimbra: DARq, 2003. 93 p.

DOMINGUES, Álvaro (coord.); JORGE, Filipe (fot.); CALHEIROS, Carmo; SARACHO, Marta; MARTINS, Ana (trad.) _ ***Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal***. 1ª ed. Lisboa: Argumentum, 2006. 399 p.

FERNÁNDEZ PER, Aurora; ARPA, Javier _ ***The Public Chance: nuevos paisajes urbanos / New urban landscapes***. Espanha: Vitoria-Gasteiz, a+t ediciones, 2008. 419 p.

FIGUEIRA, Jorge Manuel Fernandes (coord./ed.literário 1965) _ **SMS: 202.: a nova visualidade de Coimbra / Coimbra's new visuality**. Série Cidade e arquitectura Nota Texto em português e inglês. Coimbra: Edições ASA, D. L. 2003. 223 p.

FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN (org.) _ **Os anos 40 na arte portuguesa: galerias de exposições temporárias de 30 de Março a 9 de Maio**. 2ª ed / Fundação Calouste Gulbenkian (exposição org.) Lisboa: F.C.G., 1982. 6 vol. 687 p.

GEHL, Jan; GEMZOE, Lars _ **New City Spaces**. Barcelona: Gustavo Gili, SA, 2002.

GONÇALVES, João Armando Pereira _ **Evolução de Coimbra entre 1981 e 1991: análise baseada em dados censitários**. Tese Mestrado em Engenharia Urbana, Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Coimbra: DEC, 1999.

Le Corbusier (pseud.); Gonçalves, António (trad.) _ **Le Corbusier: conversas com os estudantes das escolas de arquitectura**. Lisboa: Edições Cotovia, 2003. 92 p.

Le Corbusier (pseud.); BORREGO, José (trad.) _ **Maneira de pensar o urbanismo / Manière de Penser l'Urbanisme**. Coleção Saber. 4ª ed. Mem Martins: Publicações Europa América, Lda. 1995. 211 p.

Le Corbusier _ **Vers une Architecture**. 5ª ed. Brasil: Editora Perspectiva S.A., 1994.

MARTÍNES, Andrés _ **Habitar la cubierta / Dwelling on the roof**. Barcelona: Gustavo Gili SA, 2005. 207 p.

MARTÍNEZ, José C. R. _ **O Espaço Urbano Colectivo**. Artigo da Revista DIF nº23, Novembro 2004. p. 36-37

NOVAIS, Maria do Céu _ **Ponte Rainha Santa Isabel: Rio Mondego**. Coimbra: EP-Estradas de Portugal, E.P.E., GCI, 2006. 143 p.

OLIVEIRA, Filipa Raquel Roque _ **Habitações económicas – Federação de Caixas de Previdência: casas de renda económica em Coimbra**. Tese Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, apresentada ao Departamento de Arquitectura da F. C. T. da Univ. de Coimbra. Coimbra: 2012. 183 p.

PÈCURTO, Varela (1925) _ **Voar sobre Coimbra...há meio século**. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, D.L. 2009. 37 p. Nº Dep Legal 296523/09 PT

PINHEIRO, Filomena Maria de Almeida _ **Pólo II : uma nova Universidade**. Tese Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da F.C.T. da Universidade de Coimbra. Coimbra: 2001. 150 p.

PORTAS, Nuno; TÁVORA, Fernando (pref.) _ ***A cidade como arquitectura: apontamentos de método***. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007. 212 p. ISBN 9722414631 Nº Dep Legal 242279/06 PT

ROSMANINHO, Nuno; TORGAL, Luís Reis (coord. e apresent.) _ ***O princípio de uma «revolução urbanística» no estado novo: os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940)***. Coimbra: Minerva Editora, 1996. 340 p.

ROSMANINHO, Nuno _ ***O Poder da Arte: O Estado Novo e a Cidade Universitária de Coimbra***. Coimbra: Imprensa da Universidade, 2006. Dissertação de Doutoramento em História Contemporânea apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2001. 410 p.

ROSSA, Walter _ ***Diversidade: urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade***. Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade, 2001. Dissertação de Doutoramento em Arquitectura.

SANTOS, Lusitano dos; com nota introdutória sobre o Programa "Coimbra Antiga" por Matilde de Sousa Franco _ ***Plano de Urbanização para a cidade de Coimbra: Programa "Coimbra Antiga e a Vivificação dos Centros Históricos"***. Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983.

SOLÀ-MORALES, Manuel de _ ***Las formas de crecimiento urbano***. Laboratori d'Urbanisme Colecció d'arquitectura. 1ª ed. Barcelona: Ediciones UPC, 1997. 196 p.

SOLÀ-MORALES, Manuel de – ***Sobre metodología urbanística: algunas consideraciones***. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, 1969.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de; SASSEN, Saskia (prol.) _ ***Territorios***. Barcelona: Gustavo Gili, 2002. 207 p.

SMITHSON, Peter (1923-2003); SPELLMAN, Catherine (ed.); UNGLAUB, Karl (ed.) _ ***Peter Smithson: conversaciones con estudiantes: un espacio para nuestra generación***. Barcelona: Gustavo Gili, cop, 2004. 96 p. Nº Dep Legal B.37326-2004

VIDOTTO, Marco _ ***Alison + Peter Smithson. Obras and proyectos / Alison y Peter Smithson. Obras y proyectos***. Barcelona: Gustavo Gili, cop, 1997

WEBSTER, Helena (ed.) _ ***Modernism without rhetoric: essays on the work of Alison and Peter Smithson***. London: Academy Editions, 1997. 224 p.

WESTON, Richard _ ***Plan, Sections and Elevations, Key Buildings of the 20th Century / Plantas, cortes e elevações: edifícios-chave do século 20***. Barcelona: Gustavo Gili, SA, 2005. 233 p.

Bibliografia digital (online)

Câmara Municipal de Coimbra (CMC)

<http://www.cm-coimbra.pt/>

Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOT-DU)

<http://www.dgotdu.pt/>

Escola Secundário Infanta D. Maria

<http://esidm.ccems.pt/>

Estradas de Portugal S.A.

<http://www.estradasdeportugal.pt/>

Instituto Geográfico Português (IGEO)

<http://www.igeo.pt/>

Instituto Pedro Nunes (IPN)

<https://www.ipn.pt/si/apresentacao.do>

Instituto Superior de Engenharia de Coimbra (ISEC)

MAKRO

<http://www.makro.pt/>

Memoria de Coimbra

<https://sites.google.com/site/memoriadecoimbra/dicionario/p/de>

OAF, Associação Académica da Coimbra

<http://www.academica-oaf.pt/home/instalacoes/estadio-finibanco-cidade-de-coimbra/>

Parque Escolar, E. P. E.

<http://www.parque-escolar.pt/>

Seattle Art Museum

<http://www.seattleartmuseum.org/>

The High Line

<http://www.thehighline.org/>

Fontes de Imagens

Imagem 1 _ <http://snirh.inag.pt/>
Imagem 2 _ <http://snirh.inag.pt/>
Imagem 3 _ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>
Imagem 4 _ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>
Imagem 5 _ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>
Imagem 6 _ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>
Imagem 7 _ Voar sobre Coimbra...há meio século _ PÈCURTO, Varela (1925) _ Coimbra
Imagem 8 _ Coimbra vista do céu / Coimbra from the sky _ BANDEIRINHA, José António;
JORGE, Filipe (fot.) _ Lisboa
Imagem 9 _ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>
Imagem 10 _ Vista aérea sobre a Solum e Vale das Flores, Varela Pècurto, 1970-1980
Imagem 11 _ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>
Imagem 12 _ Planta da área de intervenção
Imagem 13 _ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>
Imagem 14 _ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>
Imagem 15 _ <http://www.mvcc.pt/index.php>
Imagem 16 _ Planta da área de intervenção
Imagem 17 _ Planta da área de intervenção
Imagem 18 _ <http://www.mvcc.pt/index.php>
Imagem 19 _ Planta da área de intervenção
Imagem 20 _ Esquisto de autor
Imagem 21 _ Esquisto de autor
Imagem 22 _ Esquisto de autor
Imagem 23 _ Esquisto de autor
Imagem 24 _ Esquisto de autor
Imagem 25 _ Esquisto de autor
Imagem 26 _ Esquisto de autor
Imagem 27 _ Esquisto de autor
Imagem 28 _ Esquisto de autor
Imagem 29 _ Esquisto de autor
Imagem 30 _ Esquisto de autor
Imagem 31 _ Esquisto de autor
Imagem 32 _ Esquisto de autor
Imagem 33 _ Esquisto de autor
Imagem 34 _ Esquisto de autor
Imagem 35 _ Esquisto de autor
Imagem 36 _ Esquisto de autor
Imagem 37 _ Esquisto de autor

