



MARGINALIDADES
PATOLOGIAS DA COIMBRA FLUVIAL

RUI PEDRO MARTINS FERREIRA SANTOS

M A R G I N A L I D A D E S

Patologias da Coimbra Fluvial

Autor: Rui Pedro Martins Ferreira Santos
Orientador: Arqº. António Lousa
Departamento de Arquitectura _ FCTUC
Outubro 2008

Agradecimentos:

Aos meus pais e irmão, pelo que é a família.

INDÍCE

INTRODUÇÃO.....	3
PARTE I _ Cidade e Rio.....	5
O MONDEGO	
Coimbra e a Região.....	6
As cheias.....	10
Plano Geral de Aproveitamento Hidráulico da Bacia do Mondego.....	13
COIMBRA _ Estrutura Urbana	
A ocupação Romana.....	17
A ocupação Muçulmana.....	18
Almedina e Arrabalde.....	19
Tempo de Reformas - Universidade como Pólo.....	21
Reformas Pombalinas.....	23
Revolução Industrial.....	24
O século XX.....	25
PARTE II _ A Actualidade.....	31
Morfologia.....	32
Mobilidade.....	37
Reflexão.....	42
_ Intervenções e Intenções	
O Programa Polis.....	45
Inserções.....	50
Outros Exemplos.....	59
REFLEXÕES FINAIS	73
BIBLIOGRAFIA.....	76

[INTRODUÇÃO]

Experienciar a cidade por um dia, tal como um turista, trará não mais que a impressão mental dos seus ícones, as suas especificidades gerais enquanto estrutura urbana; vivida durante anos, não só por vezes ignorará a memória de alguns ícones, mas acima de tudo focar-nos-á nas suas debilidades e imperfeições.

Também o contacto com Coimbra durante anos, na minha esfera pessoal, aconteceu segundo um parâmetro similar de evolução. Do subconsciente de todos os anos dessa experiência e da súbita necessidade de praticidade ter-se-á sobreposto, ao fluxo de abstrações constantes que constituiriam uma possibilidade temática, uma vontade de aperfeiçoamento *in loco* que motivou este trabalho, apoiado pela certeza de ter absorvido muito mais desta do que qualquer outra cidade, o que à partida seria uma mais-valia para uma reflexão nesse âmbito.

Da variada escolha de “imperfeições” que Coimbra oferecia, (e isto porque almejar uma qualidade cada vez superior não passa pelo reconhecimento das qualidades, ainda que importante), a alienação actual da cidade perante um elemento estruturante de grande riqueza como o Mondego, que gradual mas ainda insatisfatoriamente vai sendo combatida, tornou-se-me evidente como objecto de estudo.

O trabalho rege-se então por 2 eixos condutores: o primeiro, de carácter mais analítico, centra-se na compreensão evolutiva dos dois intervenientes principais, a cidade e o rio; o segundo, observa a junção destes dois intervenientes, propondo a abordagem de algumas propostas relativamente recentes, reais ou especulativas, alguns exemplos europeus e, finalmente, sugestões pessoais.

A primeira parte tenta dividir, tendo clara a consciência da sua conectividade, o rio Mondego e a cidade de Coimbra, especificidades e abrangências, com o intuito de perceber melhor os momentos definitivos desta inter-relação através da aprofundada individualização. Perceber, por exemplo, quando e como é que o rio estabilizou, é, directamente, perceber quando e como é que a cidade evoluiu num determinado sentido, e vice-versa.

A segunda parte poder-se-á subdividir em três momentos: intervenções recentes, como referido, reais ou especulativas, no próprio terreno de estudo, imprescindíveis para o debate actual e melhor compreensão da interconectividade possível nas vivências ribeirinhas; exemplos europeus, que possam retomar problemáticas similares e usá-las no lançamento de novas soluções; por fim, sugestões pessoais, buscando hipóteses que tenham em consideração a sua executabilidade e o curto prazo, em detrimento de eventuais abstrações utópicas (não descurando o interesse e vantagem inerentes a esses processos no alargamento de horizontes) e que, em jeito de conclusão, evidenciem o fruto da análise do objecto de estudo.

Os rios europeus sempre foram percebidos com um certo grau de ambivalência. Emanam um fascínio que combina a quietude, amplitude e energia irrepreensível das águas. Ao mesmo tempo que serviam de ponto estratégico pelas peculiaridades da sua topografia, carregavam consigo a eminente ameaça de cheias devastadoras e o desenvolvimento urbano mostrou o seu respeito, na maior parte dos casos, mantendo a distância segura. “O desbrave urbano dos rios, particularmente na criação de marginais durante o período da Renascença e a era pós-

Napoleónica, aumentou a tensão entre a força civilizacional da cidade e a energia natural das águas. Ao longo da história do desenvolvimento urbano, esta relação tornou-se conseqüentemente num processo contínuo de mudança que viu comunidades ora abraçarem ora rejeitarem as suas heranças fluviais.”¹

Ao longo da história da humanidade, os cursos de água foram essenciais focos de fixação e desenvolvimento de civilizações, não apenas pelas questões básicas de subsistência, providenciando água bebível, mas pela fertilidade dos solos, pela produção de energia através de moinhos, e, principalmente, pela extrema importância ao longo de séculos como rotas de transporte. Esta prosperidade revela-se para além das localidades ribeirinhas, que “frequentemente evoluíram para se tornarem fronteiras nacionais – mas também linhas de conexão entre pessoas, cidades e países.”

A industrialização arrastou uma crescente desconexão entre a consciência social e estas frentes, muito por culpa da instalação de portos, auto-estradas, linhas ferroviárias e armazéns ao longo das marginais, usando estes eixos para o transporte de bens. As “domesticações” técnicas em prol da segurança e eficácia desta distribuição de bens e a poluição advinda desta industrialização acabaram por tornar os cursos fluviais em infra-estruturas aparentemente controladas e previsíveis, diminuindo a sua atractividade. As cidades fecharam-se em si, tornaram estes cursos inacessíveis e negligenciaram-nos, na maior parte das vezes virando-lhes costas.

A consciencialização do seu valor na estrutura e história das cidades levou recentemente a regenerações destas frentes em várias cidades

européias, proibindo a excessiva construção e protegendo-as ao máximo em toda a sua extensão, aperfeiçoando-lhes a possibilidade de interacção não só nos centros urbanos como nas suas extensões naturais ao nível da região. Resta explorar convenientemente a redescoberta deste potencial.

1_ Riverscapes, Designing urban embankments, Birkhäuser Verlag AG, Suíça, 2008.

PARTE I _ Cidade e Rio

O Mondego

[MONDEGO _ Coimbra e a Região]

A cidade de Coimbra sempre existiu num relacionamento próximo com o rio Mondego. As origens desta simbiose antecedem a ocupação romana do séc. I, havendo registos da fixação de anteriores povos na principal colina, berço da cidade.¹

A extrema importância do elemento água para a subsistência e desenvolvimento dos povos justifica os seus estabelecimentos perto de cursos de água ao longo da história e justifica até a tolerância destes às condições adversas que alguns geram.

A bacia do rio Mondego tem uma orientação dominante Nordeste-Sudoeste, uma área total de 6644Km² e o rio tem um comprimento de 234Km. A Nascente, na Serra da Estrela, está à cota 1425 acima do nível do mar, estando a sua foz no Oceano Atlântico, na Figueira da Foz. A montante, nos primeiros 50 Km, o rio desce 750 metros, entrando numa inclinação muito mais suave apenas a 80 Km da foz.²

Sendo o seu regime hidrológico extremamente irregular, as águas têm-se revelado difíceis de controlar e de aproveitar para as mais variadas tarefas. A importância da Bacia Hidrográfica do Mondego no contexto nacional e os efeitos catastróficos e

sistemáticos das cheias em Coimbra e na zona do Baixo Mondego têm obrigado, desde tempos remotos, a uma procura incessante de ações a implementar, no sentido de minorar os aspectos desastrosos e de melhor aproveitar o seu imenso potencial.

Este crescimento condicionado reflecte-se num diálogo de maturação da cidade com o rio, que foi testemunhando soluções eficientes e deficientes. Porém, a realidade fluvial não é aquela que sempre existiu, é até surpreendentemente discrepante.

Imaginar o mapa do Baixo Mondego há 3 mil anos é visualizar um mar interior que se estendia até à cidade de Coimbra e se ramificava numa série de braços de mar no seu percurso.

Segundo Flávio Imperial³, e com o apoio de uma carta de Senna Martinez⁴, esta era uma zona navegável, pelo menos até à alta Idade Média. As referências a Montemor-o-Velho em documentos da ocupação apelidam-no de porto marítimo mais do que fluvial. Nesta carta é também verificável que os actualmente pequenos afluentes corresponderiam, nessa época, a autênticos braços de mar. A descoberta de vestígios de um importante estaleiro de Caravelas e Barcas

1_ Ver em Jorge Alarcão, As Origens de Coimbra, in Actas das I Jornadas do Grupo de Arqueologia e Arte do Centro, Coimbra, GAAC, 1979, pg. 26 a 28.

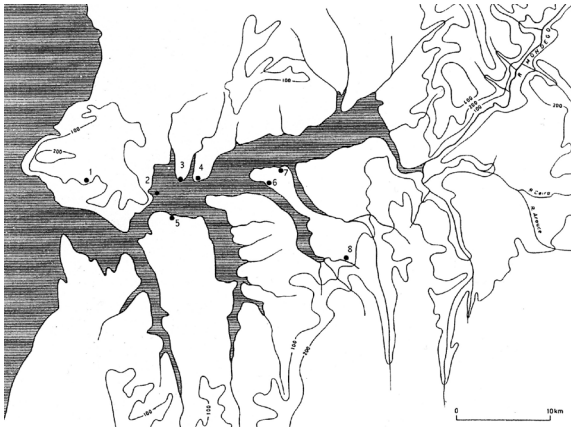
2_ ROCHA, J. S., Reflexões sobre a regularização fluvial no Mondego, Intervenção do LNEC in Sociedade e Território nº 27, 1998 págs. 2-20

3_ IMPERIAL, Flávio Nuno Leite Ferreira, arqueólogo inserido na equipa do Gabinete Técnico Local de Montemor-o-Velho e a realizar tese de mestrado sobre este território.

4_ MARTINEZ, João Carlos de Senna, Pré-história recente da bacia do médio e alto Mondego: algumas contribuições para o modelo sociocultural, Lisboa, vol. 1, 1989

em Verride vem confirmar o trânsito marítimo aí existente.

A navegabilidade era então um facto, o que sugere uma acrescida actividade comercial (e não só) ao longo desse troço, sendo o rio/mar um eixo de rápido e fácil deslocamento nas trocas comerciais. A relação litoral/interior toma também este eixo como principal pórtico de transição.



Esta realidade estende-se até meados do séc. XVI, até que a descida do nível do mar e o entulhamento do rio impossibilitaram o tráfego marítimo/fluvial. Para além da descida do nível marítimo, o assoreamento foi outro factor determinante na morfologia da Bacia. Este fenómeno, que consiste na deposição e arrastamento de material sólido no fundo do rio, responsável por uma subida média do Mondego de 2m em cada 100 anos⁵, iniciou-se no processo colonial dos séc.XI e XII, fruto das políticas de povoamento dos reis (povoamento este necessário aquando a formação do reino), que planeavam o arroteamento das terras no sentido de as tornar cultiváveis. Esta desflorestação acaba por ter consequências determinantes, uma vez que sem a cobertura das densas zonas de árvores, acelera-se o processo de erosão; a ausência de qualquer tipo de vegetação junto às margens do acidentado percurso do Mondego a jusante de Coimbra, dificulta a infiltração de água no solo ao mesmo tempo que permite a fácil cedência de matérias sólidas,

avolumando as torrentes. A consequência acaba por se transmitir no levantamento do leito do rio pela deposição dos sólidos, o que faz com que também as águas fluam a um nível superior. A presença frequente das cheias vai permanecer até às primeiras medidas significativas que foram tomadas posteriormente, condicionando grande parte dos planos e intenções de vivência ribeirinhas.

Por entre todas as contrariedades desta difícil relação ao longo dos tempos, parte da futura expansão da cidade de Coimbra extramuros – como iremos analisar melhor mais à frente - arrisca a consolidar-se nas margens do Mondego, motivada pela interacção com este elemento e com todas as vantagens inerentes ao mesmo.

[As cheias]

A cidade de Coimbra registou as cheias mais devastadoras nos anos de 1199, 1331, 1788, 1821, 1842, 1852, 1860, 1872, 1900, 1915, 1962, 1969 e 1979.⁶

Da vivência da cidade, há referência a três pontes destruídas pela acção das águas. A primeira, ainda antes da formação do Reino, a segunda construída no tempo de D. Afonso II, cujo reinado almejou o reforço do poder régio e sua centralização, bem como das estruturas económicas e sociais do reino em detrimento do seu alargamento, e a terceira já no reinado de D. Manuel I, reforma de uma ponte construída a mando de D. Afonso Henriques - partindo da rua do Couraça de Lisboa, era constituída por 7 arcos, mais altos do lado de Coimbra, e pousaria sob o terreiro do convento de Santa Clara.

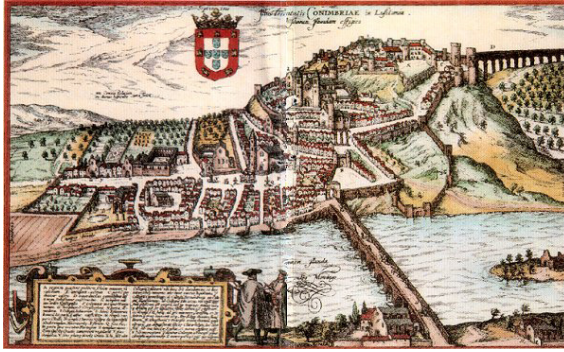
Com a subida e violência das águas, não foram apenas pontes a serem afectadas, mas muita da estrutura urbana que se relacionava com o rio, situada na proximidade; de referenciar os edifícios ligados às ordens mendicantes que a partir do séc. XIII se

Fig. 1 _ Carta de Senna Martinez, com a provável extensão fluvial.

⁵ ROCHA, J. S., Reflexões sobre a regularização fluvial no Mondego, Intervenção do LNEC in Sociedade e Território n° 27, 1998 págs. 2-20.

⁶ Ibidem

Fig. 2 _Coimbra no século XVI.



instalam na cidade de Coimbra, como sempre junto dos principais acessos, e a baixinha, particularmente as primeiras zonas de expansão extra-muros do séc. XIII que estrutural e programaticamente mantinham uma estreita proximidade com o curso fluvial.

No fim do século XIII foi forçado o abandono do convento de Santana. Mais tarde, no ano de 1546, foi a vez do convento de S. Domingos ser abandonado. S. Francisco é atingido pelas cheias em 1609 e em 1667 acaba por ser o convento de Santa Clara a Velha.

Entre 1357-1367, durante o reinado de D. Pedro, duque de Coimbra, regista-se uma das primeiras intervenções directas no curso do Mondego, num registo mais provisório que planificador, na tentativa de resolver a falta de escoamento das águas, a abertura da chamada vala real do norte, que desembocava junto da actual ponte das lavandeiras, próximo de Montemor-o-Velho.

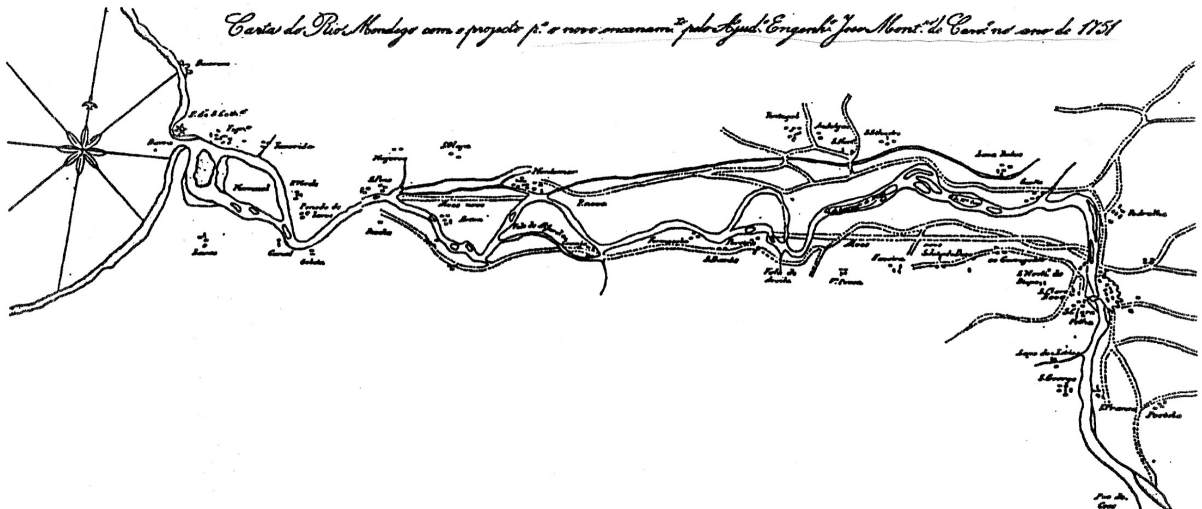
Mais tarde, no reinado de D. Afonso V em 1464, é

declarada em carta régia a proibição de incêndios de florestas e matas numa faixa de uma légua para cada lado das margens desde Coimbra até Seia, no sentido de “evitar que as terras da Beira fossem tão rapidamente descarnadas pelas enxurradas e desse modo se diminuíssem os entulhos que, a olhos vistos, levantavam, de ano para ano, o leito do rio”⁷. Este foi o primeiro plano estratégico no sentido de solucionar o problema das cheias que há muito devastavam esta zona.

Com o problema a persistir ao longo dos anos, é já sob o comando de D. Manuel I que é projectada a primeira iniciativa administrativa dos recursos hidráulicos, com um plano de desobstrução dos leitos e construção ou reparação de diques, onde eram os próprios agricultores que financiavam as obras⁸, através de um sistema de impostos e taxas que acabou por ser boicotado pelos seus funcionários, que “em vez de cumprirem as suas obrigações, defendendo o património de todos, traficavam com as însuas, satisfazendo interesses particulares”⁹.

Outra medida que tentou domar o percurso fluvial foi tomada entre 1538 e 1540, no reinado de D. João II, que se formalizava num muro ao longo da margem

Fig. 3_ O estado caótico do Mondego. Carta de 1754.



7_ PROENÇA, Raúl e Dionísio, Sant’anna, Guia de Portugal, 1993, vol 3 – Beira, pg. 340

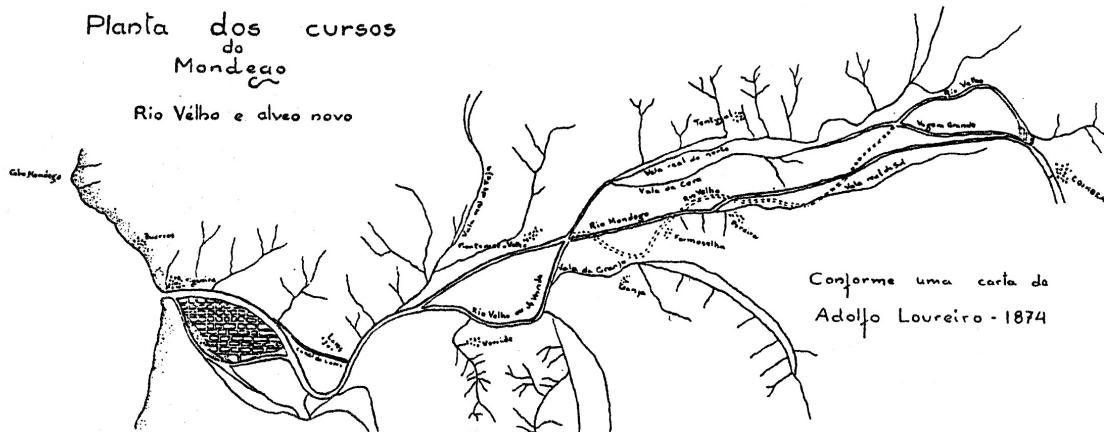
8_ VELOSO, Santos, A génese do PIDR do Baixo Mondego, breve explicação histórica, in Sociedade e Território n.º 9, 1989, pág. 78.

9_ MARTINS, Alfredo Fernandes, op. cit, 1940, citado por VELOSO, Santos, op. cit, 1989, pág. 78.

direita, com o objectivo de proteger a cidade da subida das águas.

As inúmeras tentativas de uma regularização da situação eram maioritariamente anuladas no Inverno, pelo que o cenário se desenhava insustentável. Para além da destruição dos mosteiros, o leito violento arrasa terrenos agrícolas, casas e mesmo vidas.

É apenas nos finais do séc. XVIII que os problemas de Coimbra e do Baixo Mondego começam a ser encarados globalmente - e do ponto de vista da engenharia hidráulica - à luz dos mais modernos conhecimentos científicos desse tempo. No seguimento destes eventos, a polémica surge por parte não só das ordens mendicantes mas também da população do Baixo Mondego em geral e o rei encarrega a Universidade de Coimbra de nomear uma comissão para se pronunciar sobre a questão.



O Padre Estêvão Cabral, responsável por este estudo, denuncia no seu relatório de 1790 “Sobre os danos do Mondego – remédios a dar” a ineficácia das proibições de queimadas, afirmando: “A areia sempre veio e sempre virá, e sempre passou nos séculos antigos. Estou persuadido, que se nesta planície por toda ela tivesse havido diligência para que o rio não alargasse, não torcesse, não minasse as praias, não abrisse goivas, nem a ponte de Coimbra estaria enterrada, nem a Cidade alagada, nem os campos areados, nem os paues incultos com tão grave damno da lavoura, nem se teria consumido em trabalhos inúteis tanto sangue dos pobres.”¹⁰ Uma análise relativa ao

mau comportamento ancestral do Mondego e uma contundente crítica à falta de actuação no sentido de resolver a situação.

A solução, para ele, residia no encanamento do rio em linha recta, de modo a que este ganhasse a força suficiente para arrastar os detritos até à foz, correndo menos riscos de os sedimentar nas margens. As obras iniciaram-se em 1791 e duraram 9 anos, encurtando o seu percurso em aproximadamente 1 légua.

Contudo, no virar do século, o país é assolado com a invasão das tropas Napoleónicas e as obras, apesar de construída a maior parte, permanecem incompletas.

Considerada a maior obra de hidráulica em Portugal até à data, a intervenção de Estêvão Cabral trouxe, durante anos, largos benefícios para a salubridade e recuperação agrícola do vale. Mas a passagem dos anos viria a acusar o fracasso das suas medidas, pois

em vez de solucionar a questão do assoreamento, agravou-o. O fundo do leito subiu rapidamente e, em algumas zonas, acabou mesmo por se elevar acima do nível das margens. A frequência das inundações permaneceu. Para se ter uma ideia da velocidade a que o leito subiu, o depósito foi de 4 metros em 100 anos, enquanto durante séculos até à data da intervenção, o leito subiu 6 metros. A diferença entre o nível das águas na estiagem em Coimbra e o zero hidrográfico na foz seria, há 8 séculos, de cerca de 6 metros; hoje essa diferença é de mais de 17 metros.

Desde a última significativa intervenção (P. Estêvão Cabral), até meados do século passado, a realidade

Fig. 4_ O Mondego de 1874. Pariculiaridade dos campos agrícolas no desenho.

10_ CARDOSO, Cristóvão, Baixo Mondego – Identificação de um território, DARQ FCTUC, 2001

de um rio transformado numa espécie de delta interior no Verão e numa força violenta e por vezes incontrolável no Inverno manteve-se. Após alguns projectos de correcção tentarem responder com soluções assentes em diferentes políticas e técnicas, em 1938 é apresentada uma solução consistente que garantiria alguma eficácia na estabilização do caótico estado do leito: a execução de albufeiras no Mondego médio e nos seus afluentes de maior caudal e também um projecto de reflorestação das margens da serra da Beira.

Fig. 5_ Barragem da Aguieira.

Aproveitamentos Hidráulicos. Esta intervenção visava a regularização dos leitos fluviais e a construção de barragens, infra-estruturas de rega e de suporte à vida das populações. Assumia-se como um aproveitamento de múltiplos objectivos: produção de energia hidroeléctrica, controle de cheias e fornecimento de água para rega. As obras iniciaram-



[Plano geral de aproveitamento hidráulico da bacia do Mondego]

Já se fez referência ao passado conturbado no relacionamento da cidade de Coimbra e a região do Baixo Mondego com o rio que, por um lado é a razão da sua existência e um bem primordial na interacção do Homem com a terra, mas por outro tem atraído incessantemente ao longo dos séculos qualquer tentativa estável de fixação dos seus povos; traição que se materializa em graves prejuízos de ordem económica e social, destruindo para além das culturas agrícolas, estradas e obras de defesa contra as cheias, inundando vias de comunicação e povoações ribeirinhas, incluindo a baixa de Coimbra.

“Mobilizar o potencial hidráulico, valorizar o potencial geográfico, consolidar o potencial económico e reforçar o potencial humano”.¹¹

Por estes objectivos se regulava a proposta do plano geral de aproveitamento hidráulico de 1962, elaborada pela Direcção Geral dos Recursos e

¹¹ Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, Aproveitamento Hidráulico da Bacia do Mondego, plano geral, Lisboa, 1962, citado por VELOSO, Santos, op. cit. 1989, pg. 79.

Uma primeira fase, que continha o “grosso” do projecto, consistia na construção das barragens da Aguieira e de Fronhas e os açudes da Raiva e de Coimbra, em prol de um sistema de beneficiação da região do Baixo Mondego. Para complementar esta fase apostou-se num projecto de florestação e desenvolvimento da bacia hidrográfica, definida como região natural, a par com trabalhos de correcção torrencial, a fim de evitar a erosão dos solos marginais; ao mesmo tempo estes trabalhos seriam também responsáveis pelo aumento significativo do tempo de vida útil das barragens, dado que menos detritos e sedimentos significam menos desgaste das suas estruturas. Incluem-se ainda 7,7Km de diques de defesa, uma dragagem de 16m³ e revestimentos de enrocamentos, para protecção dos novos leitos, com um volume de 0,5hm³.

Na maior parte das intervenções deste tipo, uma avaliação e monitorização adequadas dos processos biológicos e ecológicos que antecedem a sua concretização não acontece, seja pela falta de preocupação a esse nível ou pela multiplicidade de factores envolvidos no processo. Além disso, “quase sempre estes estudos carecem de uma planificação que vá além da mera descrição dos cenários observados, ou seja, quase nunca há a preocupação de realizar

uma verdadeira gestão biológica dos ecossistemas intervencionados. A artificialização de habitats naturais tem sempre reflexos observáveis a curto, médio e longo prazo (...) Para além do seu valor biológico intrínseco, os habitats naturais contêm as espécies melhor adaptadas às condições do meio e, portanto, a sua sobrevivência deve constituir um objectivo do projecto de intervenção”¹².

Ambivalências

Assumindo as melhores intenções do Plano geral de aproveitamento hidráulico do Mondego, é inevitável e consciente referenciar algumas consequências negativas em todo este processo.

Registou-se, entre 1974 e 1985, um abaixamento geral do leito do rio, principalmente entre o açude da Raiva e a ponte de Santa Clara. A causa desta acelerada erosão está no desequilíbrio do escoamento da barragem da Aguieira e do açude da Raiva, que retêm os sedimentos nas respectivas albufeiras.

Outro reflexo negativo reside num problema comum à construção de diques e barragens, a obstrução à passagem das espécies de peixes que necessitam de percorrer o rio em direcção à nascente para desovar.

A regularização do curso do Mondego, tornando as margens artificiais, “conduziu a uma diminuição da diversidade das espécies presentes, perda de habitats naturais e descida do nível de alguns lençóis freáticos com importantes consequências sobretudo para as espécies de porte intermédio, e promoveu a eutrofização do sistema fluvial e, por consequência, a invasão de espécies exóticas, importantes ameaças às espécies locais”¹³.

Nalguns campos do baixo Mondego conseguiu-se recuperar a típica vegetação de paul, caracterizados por serem zonas húmidas tradicionalmente usadas para a orizicultura, prática economicamente

importante para a região. Apesar da alteração do curso do rio ter conduzido a alterações dos antigos habitats, permitiram o surgimento de novas zonas húmidas adjacentes, podendo assim entender-se como “pouco relevante o impacto biológico neste aspecto concreto e entender o processo como uma mera substituição de habitats”¹⁴.

A fragmentação de algumas zonas do baixo Mondego pela formação de aglomerados de casas, principalmente ao longo das vias de comunicação (tomadas como estruturantes) teve consequências para a floresta, resultando numa diminuição da área de pinhal e num aumento da área de eucaliptal, responsável pelo aumento da infertilidade dos terrenos.

A difícil recuperação ou simples manutenção destes ecossistemas é directamente proporcional aos factores de perturbação que neles actuam, situação que apela ao menor número possível de intervenções deste cariz e a uma maior eficácia, tomando eficácia como um conjunto de medidas que, cumprindo o objectivo que a necessidade impõe, melhor se adequa à especificidade do sítio e menor impacto biológico crie.

Mas se por um lado a artificialização trouxe aspectos negativos, por outro, assente principalmente numa visão de regeneração e desenvolvimento do enorme potencial agrícola do Baixo Mondego, o plano de aproveitamento hidráulico trouxe uma nova vivência a toda a extensão que o projecto abarca.

Vários sectores beneficiaram, desde a produção de energia hidroeléctrica à indústria de celulose na Figueira da Foz, turismo, transporte marítimo a partir dos portos comerciais e de pescas da Figueira da Foz.

A própria paisagem como cenário de uma viagem Coimbra – Fig. da Foz revela-se numa extraordinária experiência resultante da tensão entre a racionalidade em que os campos se estruturam e a organicidade pictoricamente colorida pela Natureza.

O complexo sistema de diques, alteração dos

12_ ROCHA, J. S. Reflexões sobre a Regularização Fluvial no Mondego, Intervenção do LNEC, Sociedade e Território, nº 27, 1998.

13_ *Ibidem*

14_ *Ibidem*

Fig. 6_ Os campos agrícolas da região do Baixo Mondego.



curtos fluviais, criação de albufeiras, reflorestações, apresenta-se como uma mais-valia no contexto geral da bacia hidrográfica, e no caso particular da região do Baixo Mondego, um suporte à vida das populações e das suas práticas agrícolas, exponenciando o seu potencial e reactivando-o como pólo dinamizador - que caso contrário ficaria sujeito ao período estival -, devolvendo as condições a uma prática que, pelas conjunturas de um sistema capital tendencioso, desencoraja cada vez mais a sua aplicação.

Fomentar esta actividade e assumi-la como parte integrante do território influenciável por Coimbra pode e deve criar um importante sector de dinamização, num contexto de auto-subsistência e sólido desenvolvimento entre cidade e região, onde a arquitectura pode intervir num papel de assunção de uma identidade, bem como nos processos de continuidade e transição morfológico-programática das peculiares diferenças que caracterizam cada

zona.

Coimbra também beneficia deste projecto, poderá aliás considerá-lo como um dos mais importantes, pelo menos assente na perspectiva da relação cívica, assumindo-se como charneira, permitindo agora um contacto seguro com o rio, aberto às novas possibilidades de vivência das margens.

Até então, as cheias sucessivas nunca permitiram uma relação estável, e qualquer que fosse a tentativa, a hipótese de maturação era sujeita a enormes condicionantes. A barragem da Agueira, juntamente com o açude de Coimbra, proporcionou um espelho de água constante ao longo do ano. O inegável valor lúdico e paisagístico vem promover as margens. Com os limites do leito definidos e os problemas de cheias controlados, reúnem-se as condições essenciais e ideais a um desenvolvimento urbanístico verdadeiramente promotor de uma aproximação entre a cidade e o Mondego.

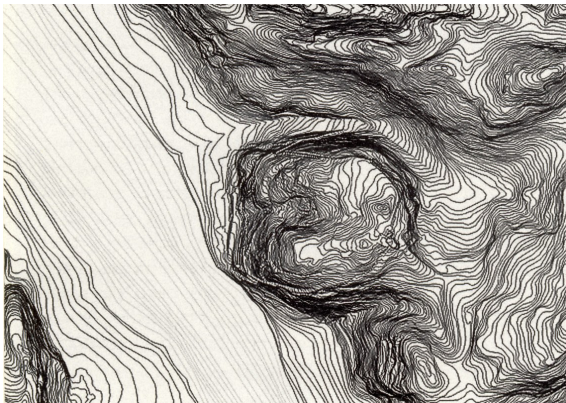
PARTE I _ Cidade e Rio

Coimbra

[COIMBRA _ Estrutura Urbana]

Para percebermos melhor as razões que levaram Coimbra a afastar-se do rio, iremos neste capítulo abordar a evolução da estrutura urbana da cidade nas fases que, por diferentes razões e condicionantes das diferentes épocas, consolidaram determinadas zonas do território e votaram outras ao abandono.

Fig. 7_ Topografia do monte Aeminium.



A ocupação romana

Aeminium: “ae” ou “ai”- prefixo que designa uma particularidade do local; “meneiu” – termo celta que designa monte ou elevação.¹

Na sua elevação graciosa e robusta, o monte sugere oportunidade e segurança. Talvez não bastasse,

¹ FIGUEIREDO, A.C. Borges de, *Coimbra, Antiga e Moderna*, pg. 256 a 262, Coimbra, 1888

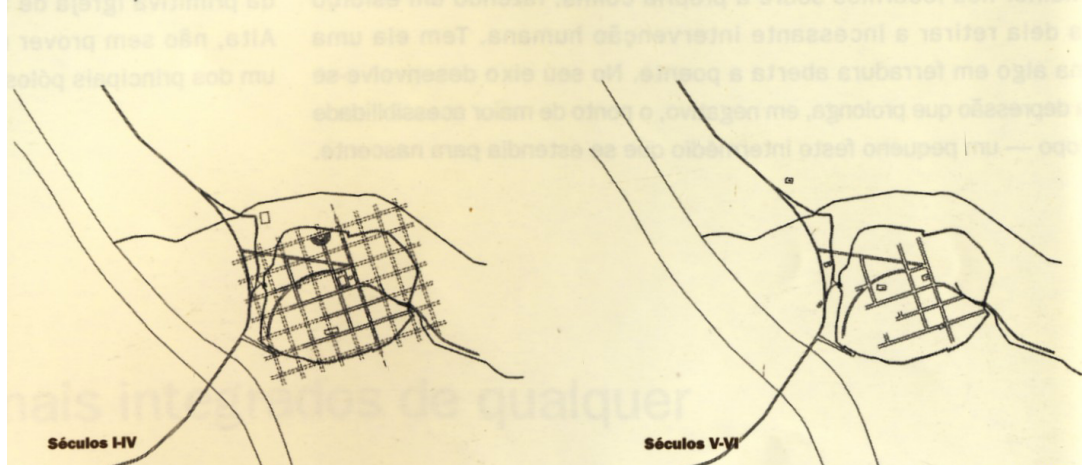
mas o curso de água que o adoça não deixa dúvidas quanto à sua conveniência. Reúnem-se então as condições essenciais a uma fixação estável, e disso terão usufruído os primeiros povos, havendo registos e teorias divergentes quanto às suas identidades.

Enquanto estrutura urbana, Coimbra encontra as suas raízes no período da romanização, por volta do séc. I D.C. As favoráveis características do monte eram reforçadas pela sua localização estratégica, no cruzamento da via romana Olisipo – Bracara Augusta, que ligava o norte e o sul da Península Ibérica, com o Mondego, por onde transitavam grande parte das mercadorias e pessoas, do e até ao mar.

O local escolhido é o cume do monte Aeminium, pelas óbvias vantagens defensivas que a posição proporcionava, com Montemor-o-Velho e Conímbriga a completarem o triângulo defensivo do território. Quanto à morfologia da cidade, apesar dos poucos vestígios encontrados, é possível prever com alguma certeza a disposição base da matriz. De acordo com Vasco Mantas², do que restou do legado romano, chegaram até aos nossos dias, consideravelmente preservados, o criptopórtico, sob o Museu Machado de Castro, e o aqueduto, erguido junto à entrada

² Vasco Mantas, *op. cit.*, pg. 504, c.f. PENHA, Maria Raquel Veloso de Brito, *Coimbra: caminhos de uma cidade: Evolução morfológica da cidade do Mondego*; pg. 149, Prova Final do Departamento de Arquitectura, da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Coimbra, 2005

Fig. 8_ Evolução da estrutura urbana de Coimbra, desde o séc. I-IV ao século XIII.



nascente. O criptopórtico, parte integrante do actual museu, consistia num corredor de galerias repartido por dois andares, funcionando ao mesmo tempo como muro de suporte – dada a inclinação do terreno –, com o propósito de estabelecer uma cota frontal plana, destinada ao Fórum. A cidade Aeminium, assim denominada nesses tempos, estruturava-se em redor deste, centro da vida comunitária, comercial e administrativa. Segundo Vasco Mantas³, existiria já neste tempo um porto fluvial, a poente da Praça do Comércio.

Como a maior parte do desenho urbano romano, a organização era feita através de um sistema de malha ortogonal, com dois eixos viários estruturantes: o “cardus” e o “decumanus”. Apesar de este sistema ter estado sujeito a declives difíceis de vencer, a intenção prevalece na malha urbana: a orientação concordante das ruas de S. Pedro e de S. João com o criptopórtico, descrevendo uma trajectória norte-sul, sugere que este constituía o “cardus” da cidade; quanto ao “decumanus” existem diferentes especulações, uma delas que este passaria pelo Fórum na trajectória poente “em direcção à Rua da Ilha, de onde poderia inflectir para o Arco da Estrela”⁴, uma das principais entradas da cidade.

É ainda feita referência ao pretorium romano⁵, supostamente localizado na Rua Larga, paralela ao “cardus”, no actual Paço das Escolas e ao primeiro anel amuralhado da cidade.

Alguns elementos estruturantes da Aeminium foram preservados nas cidades seguintes, como é o caso da Rua Larga, que ainda hoje serve de principal ligação nascente-poente do topo da colina, assumindo a sua importância como elemento distribuidor da actual zona universitária; a Rua Borges Carneiro, parte integrante do “decumanus”, ligando a Porta do Sol à Porta da Almedina, e ainda o eixo delineado pelas ruas de S. Pedro e S. João, já referido como possível “cardus”, serve actualmente a alta de Coimbra e constituem os seus principais eixos.

A via Olisipo - Bracara Augusta que, após atravessar o Mondego, acedia à cidade por onde hoje se apelida de Largo da Portagem, foi mantida durante séculos como principal acesso à urbe. A ponte romana que fazia a travessia erguia-se onde, mais tarde, se ergueriam mais 2 pontes, a mando de D. Afonso Henriques (1143-1185) em 1132 e D. Manuel I (1495-1521) em 1510. Aeminium foi posteriormente alvo das invasões por parte de suevos e visigodos, pondo termo à administração romana.

A ocupação muçulmana

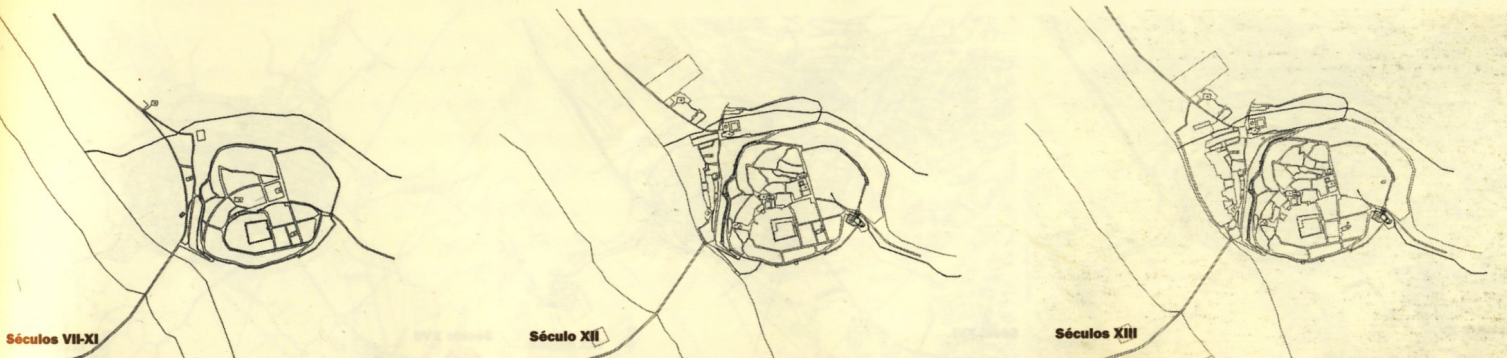
A invasão muçulmana acontece na Península Ibérica no ano de 711, tomando as cidades de Conímbriga e Aeminium. Numa das batalhas travadas, o Bispo de Conímbriga abandona a cidade e estabelece-se na Aeminium, tomando esta o nome de Conímbriga e mais tarde Colímbria.⁶

6_ Sobre os conflitos árabes e cristãos na Península Ibérica, ver

3_ *Ibidem*

4_ *Ibidem*

5_ *Ibidem*



Ocupada durante 70 anos pelos mouros, a então denominada Medina-Colimria, sofreu alterações ao nível morfológico e organizacional na sua estrutura, com particular incidência na secção sudoeste da colina. Para além da criação de uma Medina no topo poente e da Alcáçova, a influência árabe importou o seu modelo urbano de edificação, que resulta numa organicidade distribuída através ruelas labirínticas e desalinhas, escadas, pátios internos e becos sem saída, espelho de uma cultura intimista no modo de habitar. Os elementos que se vão organizando aparentemente sem plano prévio, vão acontecendo uns após os outros, declarando a sua posição no terreno de forma espontânea, e vencendo o declive, quer casas quer ruas, através de muros de suporte que vão tentando suavizar a inclinação da colina.

Como refere Maria Helena Coelho⁷, existiriam dois eixos comerciais principais na Almedina – nome pelo qual era apelidada a zona intra-muros -, que convergiam para o Largo da Sé Velha, construídos pelos comerciantes e artesãos muçulmanos.

A ocupação muçulmana não foi sempre estável, dadas as várias batalhas entre mouros e cristãos pela conquista dos pontos estratégicos da região. Em 1064, os cristãos tomam posse de Coimbra definitivamente, e em 1128 D. Afonso Henriques assume a governação do Condado Portucalense. A herança muçulmana está ainda patente em alguns formatos apropriados pelas

cidades seguintes, visíveis por exemplo no traçado orgânico da malha urbana, que ainda hoje caracteriza algumas zonas intra-muros, muito particularmente, como referida, a encosta sudoeste.

Almedina e Arrabalde

Por volta do século XII, Coimbra existia maioritariamente intra-muros, cercada por uma muralha que seguia o traçado da antiga cerca romana, com alguns focos de concentração extra-muros, no arrabalde.

O núcleo amuralhado contava com 5 portas de entrada: a nascente a Porta do Castelo, a sul as Portas de Belcouce e da Traição, a norte a Porta Nova e a poente a Porta da Almedina, principal acesso da cidade. Estas portas eram geralmente reforçadas por torres, como acontecia com as portas de Belcouce, Nova e Almedina. Geograficamente, a colina repartia-se em duas zonas distintas, consequência de uma depressão do terreno que se iniciava sensivelmente na Porta do Castelo e descia até à Porta da Almedina, como é possível notarmos nitidamente na actual morfologia do quebra-costas. Assim, organizam-se dois sectores distintos, um a sul e sudoeste e outro a norte e noroeste. O sulco intermédio vai-se assumir como a principal ligação nascente-poente, e marca a transição entre duas morfologias de características próprias. O sector sul e sudoeste, como referido, caracterizava-se pela organicidade da matriz árabe e pelo acompanhar das curvas de nível como forma de

FIGUEIREDO, A.C. Borges, in *Coimbra, Antiga e Moderna*, 1886, pg. 250 a 262.

7_ COELHO, Maria Helena, *Coimbra Trecentista. A cidade e o estudo*, in *Biblos*, vol. LXVIII, Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra 1992, pg. 337.



Fig. 9_ Evolução da estrutura urbana de Coimbra, do séc. XIV à actualidade.

vencer o declive, enquanto o sector norte e noroeste, topograficamente semelhante, era solucionado através da “construção de escadas em vários lances – as que ligam a Rua de S. Salvador à Rua da Boavista (...)ou as linhas quebradas em ziguezague – Beco do Arnado – ou ainda a festo - Rua do Loureiro”⁸. A igreja da Sé Velha, edificada no século XII no centro da Almedina, era o pólo de uma disposição radiocêntrica irregular cujo crescimento em muito foi condicionando pela topografia; rodeada de construções mais modestas, destacava-se claramente na morfologia da malha e era em seu torno que se dinamizava a vida cívica, administrativa e comercial.

Com o fim das guerras, a estabilização da cidade encorajou o surgimento de alguns núcleos urbanos no Arrabalde e a transformação dos hábitos de vivência na urbe. A actividade extra muros começa a ganhar vida própria e começa a desenvolver uma programação residencial e comercial paralela, localizada na planície situada entre a colina e o rio, aproveitando-se do atravessamento da principal via de ligação norte-sul e da proximidade com o Mondego, importante eixo nascente-poente. ⁹O comércio desenvolve-se junto dos cais ribeirinhos e da Praça do Comércio, catalisando o desenvolvimento do Arrabalde, ao mesmo tempo que a Almedina vai perdendo poder, uma vez transferida a sede do reino para Lisboa, por D. Afonso III (1248-1279). A expansão da malha urbana extra-muros desenvolve-se inicialmente em

torno das igrejas de S. Bartolomeu, S. Tiago, St^a Justa e St^a Cruz. A edificação do mosteiro de Santa Cruz (entre 1131 e 1150) e do Largo de Sansão (actual Praça 8 de Maio), situado no final da actual Rua Ferreira Borges¹⁰, contribuíram como um importante pólo de desenvolvimento do Arrabalde.

Assim, no final do século XIII, Coimbra “amadurecia” no alinhamento dos vários traçados e heranças arquitectónicas dos povos anteriores. A matriz urbana da cidade fora da Almedina tinha crescido em torno dos quatro focos habitacionais correspondentes às igrejas já referidas, e dinamizadas pela Praça do Comércio e pelo Mosteiro de Santa Cruz, cuja ligação era estabelecida por dois eixos principais, a Rua Ferreira Borges e a Rua Visconde da Luz, num aglomerado de casas percorrido por um emaranhado de ruas estreitas, repletas de actividade comercial e artesanal, que conduziam às principais praças.

A ponte edificada a mando de D. Afonso Henriques em 1132¹¹, provavelmente sobre a estrutura da antiga ponte romana, permitiu a expansão da população para a margem esquerda. É também na margem esquerda que, entre os séculos XIII e XIV, as ordens mendicantes se estabelecem: “enquanto os dominicanos construíam o seu convento no Arnado, a norte, os conventos de S. Francisco, Santana e Santa Clara implantavam-se na margem esquerda do rio, à entrada da ponte”¹² e vão-se assumir como polarizadores dos novos núcleos

10_ LOUREIRO, José Pinto, in *Coimbra no passado*, pg. 81 a 84.

11_ *Ibidem*, pg. 88.

12_ LOBO, Rui, in *ECDJ nº 3 Novos Mapas para Velhas Cidades*, DARQ, Coimbra, 2000, pg. 27.

8_ MARGARIDO, Ana Paula op. cit. pg. 53.

9_ DIAS, Pedro, in *Coimbra, Arte e História*, pg. 14; José Branquinho de Carvalho, op. cit. pg. 212 e 213.



habitacionais aí criados.

Esta época marca uma importante evolução da cidade, sendo a primeira vez que esta se atreve a expandir para fora do seu núcleo amuralhado, permitindo o contacto directo da matriz urbana com o rio e dando azo a uma vivência que se pode agora experienciar num contexto diferente do existente até então. Colina e planície fazem agora parte da mesma cidade, enriquecendo o contexto em que a estrutura urbana assenta e possibilitando novas interacções entre a população e a urbe.

Tempo de reformas; Universidade como pólo

Surge nos reinados de D. Manuel I (1495-1521) e D. João III (1521-1557) uma época de grandes reformas urbanísticas que mudam a organização e fisionomia de toda a cidade, gerando novos pólos de desenvolvimento ou reactivando outros há algum tempo estagnados, resultados de uma época medieval pouco aberta a mudanças: eram exemplos disso a ponte medieval que ameaçava ruir, o estado de degradação de grande parte dos edifícios habitacionais e muitos dos solares abandonados¹³.

Aproveitando uma situação económica e cultural favorável herdada da época dos Descobrimentos, D. Manuel I promove várias reestruturações e requalificações que se materializaram na reforma

do mosteiro de Santa Cruz, da Praça do Comércio, a regularização e pavimentação dos traçados e das ruas entre Santa Cruz e o rio, o que levou à intensificação da relação com o Mondego e ao aparecimento de novos largos na densa malha ribeirinha - como foi o caso do largo do Poço¹⁴ -, a reconstrução de uma nova ponte - terminada em 1513 e elaborada por Boytac e Mateus Fernandes¹⁵ -, a reconstrução dos Paços Reais (actual Universidade), a reorganização e ampliação do Largo da Portagem, construção de novos cais de embarque, muros de protecção contra as cheias na margem direita. Entre outras medidas tomadas, é de mencionar ainda a abertura de duas artérias principais, a primeira no seguimento da Rua da Alegria e paralela ao curso do rio, ligava Arregaça ao Calhabé, e a segunda, acompanhando o sulco da colina, ligava a Baixa à actual Praça da República, ramificando-se para dois núcleos em desenvolvimento, constituídos pelos Mosteiros de Celas e Santo António dos Olivais, a actual Avenida Sá da Bandeira, que é hoje a principal ligação entre Alta e Baixa.

O crescimento dos núcleos das áreas de Santa Clara, Celas e Santo António dos Olivais e das recentes áreas de Arregaça, Montarroio, Santana e Cumeada acontecia ao mesmo tempo que a cidade se ia consolidando.

Mais tarde, e da vontade de uma reforma do ensino decorrente surge, por parte de D. João III (1521-1557),

13_ CARVALHO, José Branquinho, *Coimbra Quinhentista, Arquivo Coimbrão*, Vol. X, Boletim da Biblioteca Municipal de Coimbra, Coimbra, 1947.

14_ LOBO, Rui, *Santa Cruz e a Rua da Sofia. Arquitectura e Urbanismo no século XVI*, Darq, Coimbra, 1999, pg. 25 e 26.

15_ LOBO, Rui, in *ECDJ n.º 3, Novos mapas para velhas cidades*, DARQ, Coimbra, 2000 pg. 29.

uma profunda reestruturação no modelo universitário promovido pelo Mosteiro de Santa Cruz. Frei Brás de Barros foi nomeado responsável por este processo, levando a cabo uma “operação que teria reflexos na tipologia conventual. A reforma da regra deveria implicar, à luz do pensamento moderno, a reforma dos espaços, ao mesmo tempo que a uma mentalidade nova deveria corresponder, necessariamente, um novo tipo de edifícios”.¹⁶

Surge então em 1535 a Rua da Sofia, que partia de Santa Cruz em direcção a norte, e se impunha como eixo regulador dos novos colégios e igrejas a serem implantados, destinados ao ensino, no intuito da criação de um “campus universitário”. Reuniria também todos os outros serviços de apoio à prática universitária, desde habitação para alunos e mestres ao comércio no piso térreo.¹⁷

Este eixo, que prolongava o atravessamento da cidade, destacava-se na morfologia urbana quer pela largura (13,20 metros) quer pela racionalidade da implantação, que desenhava uma linha recta contrastante com a matriz urbana vigente, e foi responsável pelo desenvolvimento de um foco habitacional ligado ao ensino – alunos, professores e comerciantes – nas zonas a norte e poente, consolidando consequentemente o espaço interposto entre a Rua da Sofia e o Mondego.

Em paralelo, executam-se “a regularização e o alargamento do Largo de Sansão e a abertura das Ruas de Montarroio, das Figueirinhas e Corpo de Deus. Estas duas últimas ruas estabeleciam a ligação entre a Baixa e a Almedina (...) Efectuou-se, igualmente, a ligação entre os adros da Praça do Comércio e dos Largos de Sansão e de Santa Justa, desencadeando o surgimento de novos núcleos populacionais no sector poente da parte baixa da urbe e a formação de um aglomerado urbano contínuo entre a Rua da Sofia e o rio Mondego”.¹⁸

Em 1537, a Universidade até então instalada em

Lisboa foi transferida para Coimbra, numa política joanina de modernização do Estado, e a Rua da Sofia é o berço de vários colégios nos anos seguintes. Porém, a constatação da escassez e inapropriação dos seus edifícios ao funcionamento da Universidade leva o rei a ceder, nesse mesmo ano, os Paços Reais, na Alta de Coimbra, e promove a ampliação para nascente, construção que consistiu “no derrube de algumas casas existentes e lançando novos arruamentos definidores de uma malha reticulada, na forma de um Bairro Alto conimbricense. Construía-se uma nova cidade para albergar a vida académica (...)”.¹⁹ Contudo, no lugar destinado às escolas vão acabar por ser construídos os colégios da Companhia de Jesus, aproveitando a Rua Larga e as ruas de S. Pedro e S. João como estruturantes da malha a edificar na Alta.

Em 1544, fruto da competitividade entre os dois pólos de ensino (Alta e Baixa), todo o ensino universitário é transferido para a Alta, concentrando assim todo o leque de necessidades estudantis nesta zona da cidade. Segundo José Branquinho de Carvalho, “começou então, verdadeiramente, o período áureo da Universidade portuguesa. Funcionando junto dela, surgiram os colégios, instituições que sob a direcção das diversas ordens religiosas e com a protecção régia, uns à preparação de alunos para entrarem nos estudos superiores, outros onde doutores e licenciados tirocinavam para o professorado universitário (...)”²⁰ Para além do Colégio das Artes e do Colégio de Jesus, foram construídos a nascente da Alta os “Colégios de S. Paulo (1550 e 1563), da Trindade (iniciado em 1562), dos Lóios (entre 1631 e 1638) e de S. Boaventura (entre 1665 e 1678)”²¹ que vieram densificar e consolidar a malha desta zona, aproveitando os eixos já definidos e criando novos eixos através da perpendicularidade das suas fachadas.

Na margem esquerda do Mondego são edificadas os conventos de S. Francisco e Santa Clara, em 1602 e 1649, declarando a ocupação de modo cénico da

16_ LOBO, Rui, Santa Cruz e Rua da Sofia, Arquitectura e Urbanismo no séc. XVI, DARQ, Coimbra, 1999.

17_ *Ibidem*, pg. 29

18_ *Ibidem*, pg. 77

19_ *Ibidem*, pg. 81

20_ CARVALHO, José Branquinho, Coimbra Quinhentista, pg. 227.

21_ *Ibidem*

colina oposta, cercando e contextualizando a estrutura urbana ribeirinha, impondo-se como referências da expansão dos novos aglomerados urbanos desta margem.

Coimbra do século XVII é uma cidade que se expandiu para fora dos núcleos primitivos, particularmente a norte, a poente ao longo da margem direita do rio, nas colinas da Conchada e Montarroio e na margem esquerda.

Reformas Pombalinas

Com o ensino público dependente maioritariamente da Companhia de Jesus, a Universidade de Coimbra e os seus métodos escolares do início do século XVIII encontravam-se ultrapassados, e foram responsáveis por um atraso cultural que afastou Portugal da vanguarda do ensino em relação à Europa iluminista. “Com a expulsão dos jesuítas, em 1759, foi iniciada uma reforma contra a estagnação intelectual do país, visando a actualização do ensino, através da sua modernização e secularização. (...) Este processo político-cultural foi sabiamente empreendido por Sebastião José de Carvalho e Melo (...) e posteriormente nomeado Marquês de Pombal.”²²

Como afirma Walter Rossa, “a acção reformadora de Pombal foi uma das mais originais expressões do iluminismo setecentista europeu. Numa época em que as cidades se monumentalizavam a partir do despotismo régio, as reformas urbanísticas pombalinas expressaram o centralismo do Estado, enaltecendo o lado público e cívico da urbanidade em desfavor da representação do poder do Rei e da Igreja.”²³

As remodelações incidiram maioritariamente na Alta de Coimbra, e visaram a reestruturação da filosofia canónica do ensino, bem como a reestruturação dos próprios colégios e dos seus espaços envolventes de modo a satisfazer as necessidades do novo modelo vigente. A título de exemplo, a ala nascente do Colégio

de Jesus foi demolida e ergueu-se o Museu de História Natural, numa austeridade e um “neopalladianismo imposto aos volumes preexistentes, mas condicionado pela respectiva métrica”²⁴; na frente oposta construiu-se o Laboratório Químico, pautado por intenções classicistas, de forma menos austera mas mais elegante; entre os dois surge o Largo do Museu, dando continuidade à rua que provinha da actual praça D. Dinis sustentando a relação espacial entre os dois volumes.

Por esta altura, em 1773, inicia-se também a construção do Jardim Botânico, uma extensa área verde que se desenvolveu no sentido norte-sul e que não só viria a enriquecer a envolvente da Alta Universitária (e os próprios estudos dada a sua complementaridade com o Gabinete de História Natural) como ao mesmo tempo se assumia, urbanisticamente, como regulador das tensões criadas entre malha consolidada e por consolidar, resultando num elemento capaz de conseguir essa transição. Mais tarde, em 1791, é criada a mata do Choupal, importante não só na densificação de zonas verdes nas margens, diminuindo a erosão e as suas consequências, como na implementação de uma zona verde periférica, longe da vivência cidadina.

O sector sudeste da Alta foi também alvo de modificações, como afirma Walter Rossa: “a reforma incluiu a substituição parcial da muralha por eixos de acesso à Alta, as couraças sendo a de sul projectada com especial cuidado. Tratava-se de regularizar pendentes, erguer guardas, actualizar a porta romana de Belcouce, desenhar as frentes de rua.”²⁵ As Couraças de Lisboa e dos Apóstolos (sul e norte respectivamente) contribuíram com uma importante solução no, até então, estreito acesso entre Baixa e Alta, importantes para a complementaridade que as dinamiza.

A reforma Pombalina fomentou a reformulação e a modernização do ensino, dotando-o de instalações próprias, adaptadas a uma arquitectura europeia. Nesta profunda transformação morfológica e estrutural

22_ PENHA, Maria Raquel Veloso de Brito, *Coimbra: caminhos de uma cidade: Evolução morfológica da cidade do Mondego*; pg. 149, Prova Final do Departamento de Arquitectura, da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Coimbra, 2005, pg. 117

23_ ROSSA, Walter, *A cidade Portuguesa*, in *História da Arte Portuguesa*, vol. 3, Lisboa, Círculo de Leitores, 1995.

24_ ROSSA, Walter, op. cit. pg. 76

25_ ROSSA, Walter, op. cit. pg. 307 e 308.

na Alta de Coimbra, procedeu-se à construção de novos edifícios e à remodelação de outros, bem como ao arranjo urbanístico dos espaços públicos, ao alargamento da área intramuros (a partir da demolição das muralha e do Castelo), à regularização do traçado do núcleo universitário e ao alinhamento, pavimentação e desenho das frentes das ruas.

Apesar de outras obras terem sido edificadas por Marquês de Pombal, importa para o tema de análise desta prova final compreender o carácter da sua intervenção e quais as consequências na morfologia geral da cidade, particularmente (e de maior incidência) na Alta Universitária, uma vez reconhecida a proximidade física e histórica da relação entre a colina com o Mondego.

Coimbra e a Revolução Industrial

A Revolução Industrial surge na Europa no século XIX, num acontecimento com repercussões nos mais variados espectros da civilização, resultantes em transformações profundas nos modos de experienciar o mundo. A mecanização dos sistemas de produção e a posterior descoberta da electricidade, imprimiram uma velocidade vertiginosa na construção e invenção de objectos, com consequências na metamorfose da intelectualidade e da realidade quotidiana das suas exponenciais áreas abrangência. Sectores como a indústria e os transportes – com a invenção do comboio e de eléctrico -, desenvolvem-se rápida e radicalmente, propondo (e por vezes impondo) uma nova lógica/estrutura de produção e distribuição.

Tendo sido a Revolução Industrial um movimento na e da cidade, foi inevitavelmente a metrópole o berço da sua implementação. As possibilidades de um novo conceito de mobilidade e a metrópole como centro de produção, e portanto de emprego, despoletam o êxodo do campo para a cidade, na eventual procura de emprego e melhores condições de vida. Assim, as metrópoles são confrontadas com a urgente necessidade de resposta, condicionada

por um brusco aumento demográfico: surgem pólos de desenvolvimento aliados às zonas industriais - essencialmente zonas habitacionais do operariado -, bem como junto das estações de caminhos-de-ferro, importantes infra-estruturas do funcionamento de um novo modelo de cidade. Porém, essa resposta revelou-se muitas das vezes num desenvolvimento pouco consciente, assente em soluções inadequadas ou ineficazes, algumas das quais catapultando outras, ainda hoje, impossibilitando uma vivência urbana de qualidade. Surge então a consciencialização de um plano regulador do crescimento das metrópoles, de modo a evitar o seu crescimento descontrolado.

No caso de Coimbra, os Planos Gerais de Melhoramento criados no processo de reordenamento urbano intervieram na cidade incitando ao desenvolvimento de algumas áreas apoiadas pelas novas infra-estruturas, deixando, por outro lado, outros sectores condicionados por essas mesmas implementações: a área de Santa Clara desenvolveu uma grande actividade urbana graças ao alargamento do eixo viário norte-sul em 1851 e à criação dos eixos que ligavam a Penela e Montemor-o-Velho; na antiga Quinta do Mosteiro de Santa Cruz foi inaugurado um novo espaço comercial assente numa nova visão da dimensão comercial, o Mercado D. Pedro V, que providenciava instalações permanentes aos comerciantes, ao contrário dos outros focos de actividade comercial como o era desde há muito a Praça do Comércio, o Largo de Sansão (Praça 8 de Maio) e o Largo da Feira (largo da Sé Nova), que existiam como espaço público e espaço comercial; no extremo norte da cidade foi construída a Estação Ferroviária (em 1864, e actual Coimbra-B); foram construídas duas novas pontes: a Ponte de Santa Clara, em ferro, que se sobrepunha à antiga ponte manuelina, entre 1873 e 1875, com o triplo da largura e o dobro do comprimento, e a Ponte da Portela, que servia o tráfego vindo da Beira Interior, por onde seguiu o traçado da Estrada da Beira; surge também nesta altura a Avenida Sá da Bandeira, em 1882, uma das mais importantes artérias de Coimbra, a mais importante na transição de cotas entre a Praça

D. Luís (Praça da República) e a baixa da cidade, que se implantava segundo o modelo haussmaniano de avenida, o Boulevard, que redesenhou grande parte da Paris do século XIX; a estação de Coimbra A é construída no ano de 1885, no núcleo da cidade, servindo maioritariamente o transporte de passageiros desde a estação periférica até ao centro; em 1888 é criado o Parque Dr. Manuel Braga (Parque da cidade) e em 1889 ergueu-se a actual Penitenciária, perto dos Arcos do Jardim.²⁶

A infra-estruturação da cidade trouxe consigo, particularmente a criação de novas artérias internas e de acesso à cidade, maior velocidade de deslocação, maior tráfego de pessoas e bens, que como consequência teve um aumento demográfico e da actividade dos vários sectores que nela e dela habitam. Junto das infra-estruturas criadas, e em consequência da actividade relacionada com cada uma delas, surgem pólos dinamizadores. A interligação das várias artérias que percorrem a cidade, potenciando uma eficácia e rapidez das acessibilidades, promoveram um desenvolvimento das áreas urbanas que esperariam por essa oportunidade, como foi o caso das zonas adjacentes à praça D. Luís e o Aqueduto de S. Sebastião, a encosta que acompanha a Avenida Sá da Bandeira, bem como em toda a extensão dessas artérias (como é exemplo disso a posterior urbanização da Estrada da Beira), entre outras.

As novas técnicas de construção aliadas às vantagens de mobilidade e de outras que advieram da Revolução Industrial imprimem uma velocidade no acto de pensar e “fazer cidade” à qual não estavam habituados, nem o arquitecto na sua planificação, nem o próprio organismo cidade na sua maturação, com efeitos positivos e negativos na organização urbana.

Por exemplo, a criação da estação de Coimbra A gerou a construção de hotéis na sua proximidade, de modo a acolher os visitantes que aí desembocavam,

que a par com a criação do Parque Dr. Manuel Braga, a passagem da Estrada da Beira e a estrada de ligação norte-sul, focaram as atenções no Largo da Portagem, dinamizando-o como elemento urbano de descompressão de uma zona mobilizada por várias actividades. Porém, a mobilidade inerente aos caminhos-de-ferro também convidou à instalação de actividade industrial entre a linha ferroviária e o rio, ao longo de quase toda a sua extensão até Coimbra B, que obviamente teve implicações na relação desta zona com a sua envolvente, principalmente com o rio.

O século XX

“De cerca de 15 mil habitantes em 1864 passou-se para cerca de 25 mil em 1900 e para 40 mil em 1930.”²⁷ A realidade de um crescimento demográfico acelerado implicou uma realidade planificada com alterações morfológicas na cidade. Por esta altura, cresciam “os bairros de Montes Claros e da Cumeada” e “os aglomerados de Celas e St. António dos Olivais começava a fazer parte da cidade. Crescia também o Bairro de S. José que indiciava o desenvolvimento da cidade para sudeste.”²⁸ A Universidade acompanhava este crescimento, e apela à necessidade de uma reforma.

Das primeiras intervenções significativas deste século, é digna (ou indigna) de referência a reforma da Alta Universitária de Coimbra, que visava a quase total reconstrução de uma cidade universitária que fosse o reflexo da nova imagem do poder vigente, o Estado Novo. Levada a cabo pelos arquitectos Cristino da Silva e Cottinelli Telmo, ergueu-se num gesto de prepotência uma arquitectura geométrica e monumental, espelho do autoritarismo e da ordem inabalável. Assim, a construção desta nova Universidade desbravou a parte sudeste do núcleo primitivo da cidade, destruindo grande parte de um património que contribuía para a identidade daquela zona, como eram exemplo a Igreja de S. Pedro, o Observatório Astronómico

26_ PENHA, Maria Raquel Veloso de Brito, *Coimbra: caminhos de uma cidade: Evolução morfológica da cidade do Mondego*; pg. 149, Prova Final do Departamento de Arquitectura, da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Coimbra, 2005

27_ LOBO, Rui, *Coimbra: evolução do espaço urbano in ECDJ n°3, Novos Mapas para Velhas Cidades*, Darq, Coimbra, 2000.

28_ *Ibidem*

da era pombalina e os Colégios de S. Boaventura, dos Lóios e de S. Paulo-o-Eremita.²⁹ Para além da imposição de um traçado sem qualquer respeito pelos precedentes, a reforma cingiu a Alta Universitária a um funcionamento estritamente terciário, o ensino, renegando a função habitacional. Até à intervenção, o carácter da Alta desenvolvia-se numa lógica onde “os pequenos quarteirões envolviam todo o Paço das Escolas. No topo da colina fervilhavam ruas e largos de vida urbana intensa, era aí o centro universitário da cidade que, polarizado pelo Paço das Escolas, se estendia por todo o quadrante sudeste. Um comércio activo, muito ligado à vida académica, habitações e mais habitações, ocupadas e sentidas por gentes cujas relações com o local eram muito fortes e identitárias (...) Na Rua Larga, nos Largos da Feira ou do Castelo, na Rua de S. João ou na Rua dos Lóios, as pessoas viviam e usavam uma área urbana que, sendo a mesma, tinha uma escala completamente diferente da actual.”³⁰



apoiadas por pequenos logradouros, numa disposição radial; ergueu-se também o Bairro Norton de Matos, que faz uso da mesma tipologia habitacional mas desta vez num sistema de malha ortogonal.

Em 1958 surgem a AAC e o Teatro Gil Vicente ladeando a Praça da República, um importante testemunho moderno, arquitectado por Alberto Pessoa. Outro exemplo regado pela “Carta de Atenas” ergue-se nas décadas de 60 e 70, a zona Solum, organizada em blocos paralelos, e tomam-se como dos melhores exemplos do modernismo na cidade.

As acessibilidades são um foco de preocupação e é construída uma nova estrada de ligação norte-sul, a EN1 (estrada nacional 1), bem como uma nova ponte que acompanhasse o crescente volume de tráfego, a nova Ponte de Santa Clara, mais alta e mais larga que a precedente.

Durante a governação do Estado Novo (entre 1934 a 1975), foram traçados 3 planos reguladores encabeçados por três arquitectos diferentes: o



Fig. 10 e 11_ Coimbra anterior à intervenção do Estado Novo (à esquerda); Coimbra após a intervenção do Estado Novo (à direita).

Para o realojamento dos seus habitantes foram construídos bairros de raiz em zonas periféricas da cidade. Então, em 1948, ergueu-se o Bairro de Celas, constituído por moradias térreas germinadas e

primeiro, o Plano de Embelezamento e de Extensão de Coimbra, por Étienne De Gröer (anos 40), o Plano Regulador de Antão de Almeida Garrett (anos 50) e o Plano de Gestão do Concelhio e da Cidade por Manuel Costa Lobo (anos 70). Mais tarde, em 1982, é introduzido o Plano Director Municipal (PDM).

29_ PENHA, Maria Raquel Veloso de Brito, Coimbra: caminhos de uma cidade: Evolução morfológica da cidade do Mondego; pg. 149, Prova Final do Departamento de Arquitectura, da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Coimbra, 2005

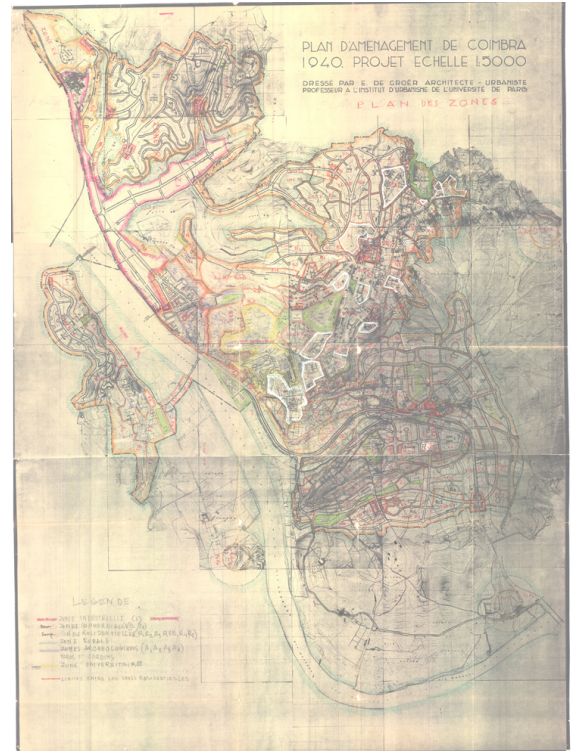
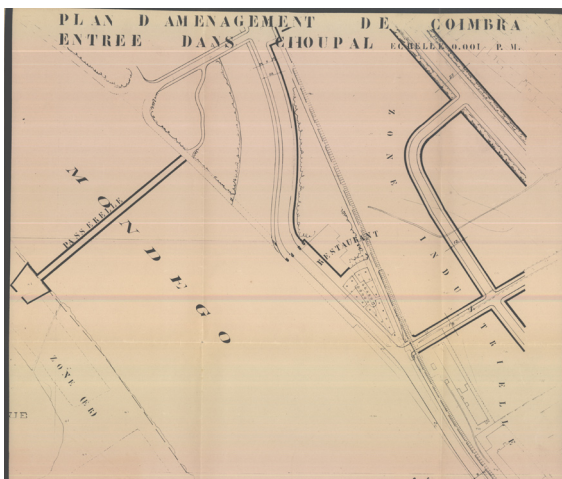
30_ BANDEIRINHA, José António, in Coimbra vista do céu, Coimbra, 2003

Fig. 12_ Plano de Embelezamento e extensão de Coimbra, por De Gröer à escala 1/5000.

Plano de Embelezamento e de Extensão de Coimbra, Étienne De Gröer (1940-1945)

Para as novas áreas de expansão o plano propunha a criação de cidades-satélite (Coselhas, Tovim Chão do Bispo, Várzea e Carvalhosas), apoiadas pelas acessibilidades, baseadas no modelo de cidade-jardim que se traduzia em habitação de baixa densidade, tentando conjugar eficazmente construções e natureza. O plano assumia o zonamento como regra distribuidora das funções pela cidade, dividindo-a em residencial (ramificada em 5 tipologias baseadas em habitação unifamiliar), comercial central, industrial e rural. Para a cidade consolidada, segundo Rui Lobo, De Gröer propunha duas actuações distintas: a preservação da alta como cidade-museu a par com a manutenção da estrutura urbana dos seus novos bairros, e para a Baixa da cidade propunha a abertura da Avenida de Santa Cruz, que continuaria a Avenida Sá da Bandeira e ligaria a Praça 8 de Maio ao rio, implicando o desmantelamento da estação de Coimbra-A e a destruição de parte da malha urbana da baixa, dividindo-a a em duas partes, a metade sul dinamizada pela Praça Velha, e a metade norte destinada ao novo Mercado Central. O plano de demolição ainda começou a ser efectuado, mas não foi completado, e é hoje visível a ausência desse pedaço da malha antiga, ainda que actualmente este esteja ocupado por um complexo maioritariamente residencial.

Fig. 13_ Proposta de intervenção para a entrada do Choupal.



Plano Regulador de Antão de Almeida Garrett (1959-1964)

Este plano surge como uma revisão do plano de De Gröer, que tenta colmatar as inadequações do anterior - cujas soluções por vezes iam de encontro à imagem real da cidade e encontraram obstáculos que comprometeram a plena aplicação da teoria projectual - e reaproveitar as soluções que potencialmente contribuiriam para um desenvolvimento urbano sólido e em concordância com as características específicas de Coimbra. Excluiu-se o modelo de cidade-jardim proposto para as áreas de expansão, e manteve-se a intenção da Avenida de Santa Cruz e a lógica de zonamento da cidade: comercial central (baixa), residencial central (restante área urbana à excepção da Cidade Universitária), universitária (Universidade), industrial (Bairros Loreto/Pedrulha, Arregaça/Calhabé e Vale de Coselhas) e desportiva (margem esquerda do Mondego); no que respeita a infra-estruturas, é-lhe associada a construção do

açude-ponte do Mondego e é vincada a intenção do desvio da EN1 para a margem esquerda do Mondego, projecto apenas concretizado na década de 80. Para um crescimento equilibrado das novas expansões, Almeida Garrett insistiu na expropriação dos terrenos por parte do Município, criticando as iniciativas privadas de impossibilitarem um desenvolvimento metódico através do parcelamento dos terrenos e abertura de ruas.



Plano de Gestão do Concelho e da Cidade (1975)

O plano de Costa Lobo, já desvincado das imposições do Estado Novo, apresentado na Câmara Municipal em 1975, nunca chegou a ser aprovado. Não deixou no entanto de se provar uma reflexão do território concelhio à luz dos planos anteriores, contribuindo como um instrumento na gestão do desenvolvimento da cidade, precavendo para os anteriores erros.

A concordância com a abertura da Avenida de Santa Cruz permanece, é reforçada a proposta infra-estrutural de De Gröer, através das circulares interna

e externa, de modo a resolver os congestionamentos no acesso aos vários pontos da cidade, bem como a criação de um eléctrico rápido, ideia que é mais tarde representada pelo metropolitano de superfície.

Uma importante contribuição foi também a proposta do Plano Verde da cidade, que propunha a interligação entre os espaços verdes existentes (Jardim Botânico, Parque da Cidade, margens do Mondego), o aproveitamento das frentes fluviais, de modo a valorizar o património paisagístico da cidade e a construção de uma ponte pedonal que garantiria a interligação entre as margens.

Plano Director Municipal de Coimbra (1983-1993)

O PDM surge numa tentativa de regular e hierarquizar a actividade urbanística, conferindo à gestão autárquica o domínio das decisões a tomar a este nível, quer na cidade, quer no domínio de todo o território do concelho. A constatação de um crescimento descontrolado no caso de Coimbra levou à necessidade da criação deste plano, que se baseou numa lógica de zonamento da cidade em central, residencial, industrial, verde e equipamento, fixando índices médios de ocupação, incentivou “a consolidação dos centros, a vivificação do núcleo central, a integração do rio na cidade, o melhoramento das acessibilidades e dos transportes urbanos e a edificação de loteamentos de qualidade”,³¹ a preservação do património histórico e o embelezamento dos espaços públicos.

As propostas do PDM, - que em grande parte retomam os antigos planos referidos, e que mais tarde serão retomadas pelo Programa Polis - promovem: a abertura do Eixo Central viário (antiga intenção da Avenida Central), tentando minimizar ao máximo a demolição do património dessa zona, a requalificação da margens do Mondego e a criação de uma mancha verde ao longo do rio (que veio a ser o Parque Verde

³¹ PENHA, Maria Raquel Veloso de Brito, Coimbra: caminhos de uma cidade: Evolução morfológica da cidade do Mondego; Prova Final do Departamento de Arquitectura, da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Coimbra, 2005.

Fig. 14 _ Plano regulador de Almeida Garrett, revisão do plano de De Gröer, escala 1/5000, 1955.

do Mondego) do Choupalinho até à Lapa, a construção de uma nova ponte, estabelecendo a ligação entre as zonas residenciais de Vale das Flores e a Quinta da Várzea, parte integrante do circuito da circular interna, que dá a volta à cidade e articula as duas margens, a recuperação da zona ribeirinha da margem direita, compreendida entre a linha férrea que termina na estação de Coimbra-A e o rio, a hierarquização e diferenciação das vias de distribuição (atendendo ao congestionamento constante gerado pelo acréscimo do transporte individual) cujas Circular Interna e Externa são parte da solução e tinham já sido referidas nos planos anteriores.

Complementarmente, o PDM previu zonas de urbanização ao longo das circulares, de modo a promover a consolidação do território envolvente. São exemplos o Bairro da Rosa (Arq. Hestnes Ferreira), a urbanização da vertente norte do Vale Meão, Quinta de S. Jerónimo e do Vale dos Tovins, na margem esquerda a Quinta da Várzea e das Lágrimas, bem como outros bairros das periferias industriais. No Bairro Solum previu-se a intensificação do sector residencial, e a criação do Pólo II perto do Vale das Flores, propostas relevantes entre outras. wtravés desta abordagem analítica dos factos, revimos uma breve passagem pela história da evolução urbana de Coimbra, na tentativa de compreendermos as razões que a levaram a optar pelas decisões que a definem actualmente, um instrumento útil para a construção de uma visão sobre a cidade e de um horizonte para o futuro. Até aqui pudemos ter uma ideia de quais os mecanismos que dinamizaram e geriram a própria cidade, bem como a sua relação (e a não relação) com o curso fluvial, quais as suas motivações e obstáculos e a maneira como se materializaram no território. Deste ponto poderemos analisar no próximo capítulo, de uma outra plataforma, quais as atitudes essenciais a um desenvolvimento deste organismo que é a cidade e quais os “apêndices e cancros” que impossibilitam uma fruição urbana saudável, quer na relação entre as suas partes quer, principalmente, na relação com o Mondego.

PARTE II _ Actualidade

Mobilidade e Morfologia

[A Actualidade]

A cidade de Coimbra, ao longo do seu processo de maturação, foi palco e testemunho de várias civilizações e por conseguinte, diferentes métodos de abordagem ao locus. Sendo a arquitectura parte integrante dessas vivências, não só como materialização mas como dinamização ou condicionamento das mesmas, a relação entre sociedade e lugar manifestou-se em vários espectros de possibilidades, desde a cidade intra-muralhas da época romana e árabe, fechada em si mesma, passando pela ocupação do arrabalde e uma nova relação com uma nova frente que é o rio, até à actual cidade dispersa, que se vai espalhando pelo território através de um gesto fragmentado e inconsistente de periferias difusas.

O Mondego surge como um elemento de fixação, e mais tarde, curiosamente, transforma-se num elemento condicionante dessa mesma fixação, o que se traduz numa interessante batalha pela conquista do sítio, impressa nos legados arquitectónicos. Essa batalha, quase extinta desde o início do século passado, termina definitivamente com o projecto para a bacia hidráulica do Mondego. São várias e fortes as razões do afastamento da cidade em relação ao rio, mas não tão fortes quanto a naturalidade implícita na relação de uma cidade com um elemento de tão grande riqueza material e espiritual como o é o rio. A “obviedade” impele a consolidação da cidade

assente sob esta relação, uma vez que as conjunturas actuais apenas propiciam benefícios a esta simbiose. Perceber o próximo passo com sucesso implica percebermos onde nos encontramos, e para isso propõe-se uma análise da cidade actual e dos órgãos que a compõem.

Para isso, dividiu-se a cidade em 2 aspectos analisáveis, morfologia e mobilidade, não deixando para trás a consciência da conectividade constante dos vários elementos que contribuem no funcionamento da cidade.

Apesar da importância de uma análise que cubra todas as zonas envolvidas no processo de inter-relações (que são muitos na complexidade da cidade actual), esta terá objectivamente que se cingir às áreas de maior contacto com as frentes ribeirinhas a explorar, abrindo espaço a algumas excepções que se considerem importantes.

Morfologia

Até meados da década de 60, Coimbra organizava-se entre o núcleo central e as expansões mais tardias do século XIX e XX, onde ainda se definiam, mais ou menos evidentes, os limites da cidade e a transposição para zonas rurais, numa disposição urbana que permitia ao cidadão uma leitura clara dos elementos que a compunham, percebendo através das partes o seu todo.

As novas possibilidades no capítulo da mobilidade aliadas à degradação das estruturas físicas e programáticas do centro histórico levaram ao abandono do mesmo e a preferência pelas zonas criadas fora deste, facilitadas nos acessos, promovidas pela oferta de novas centralidades. Numa análise da morfologia actual de Coimbra, reparamos que o resultado se traduz numa cidade que não soube conter os seus limites de expansão, ocupando território e criando centralidades muito para lá das suas necessidades, possibilidades e conveniências, esquecendo ou ignorando as suas mais-valias, especialmente a de maior significado, o centro antigo da cidade.



As novas expansões traduziram-se, na maior parte das vezes, em intenções de lucro máximo materializadas em elementos urbanos (especialmente de função residencial) virados para si mesmos (e pouco), que se auto-promoveram como peças isoladas de espectacularidade arquitectónica, ignorando o desenho das relações dos mesmos com os espaços envolventes. Esta atitude urbanística é

cirurgicamente apontada por António Bandeirinha¹, ao culpar “as teorias neo-liberais, que preconizam a definição de medidas normativas de ocupação do solo, contabilisticamente rigorosas (ou tidas como tal) mas territorialmente abstractas, que facultam utilizações alegadamente adequadas às oscilações do mercado que movem o crescimento urbano”. As consequências desta atitude resultam num “cadastro labiríntico, marcado por décadas de subdivisões muito pouco racionais (...), agravado pela incapacidade de afirmação de uma política de solos que minimize o problema; o baixíssimo nível técnico e arquitectónico que caracteriza a generalidade das intervenções particularizadas, que passa pela total incompreensão das estruturas existentes e dos vínculos que com elas há a estabelecer, ou a cortar; a actuação num território indiferenciado, sem esforço de compreensão do seu carácter e, por vezes, do seu estatuto adquirido, que tem como consequência directa a não sedimentação das estruturas existentes e o alastramento incontroável das mediócras implantações suburbanas”.



Fig. 15 e 16_ Outdoors da peculiar promoção imobiliária.

Esta fragmentação morfológica contribui, entre muitas outras coisas, para a desorientação e não identificação do indivíduo com o espaço urbano, sendo o espaço incaracterístico e inconsequente, sem marcos ou referências dignas de tal no percurso citadino e revela ao mesmo tempo a despreocupação total no tratamento e concepção de espaços de carácter

¹ BANDEIRINHA, José António, in ECDJ nº3, Novos Mapas para Velhas Cidades, Darq, Coimbra, 2000.

público, de encontro e permuta social e cultural, tão importantes na dinamização e caracterização das cidades.

Dentro do cenário actual e a propósito da gestão dos tecidos e morfologias da cidade, à luz de algumas linhas gerais de política urbana actuais, a “requalificação urbana encontra, nestes aglomerados e suas extensões a necessidade de responder às rupturas de escala; de resolver encravamentos; de evidenciar eixos preferenciais; de favorecer o seu grau de permeabilidade e relação; em suma, de conjugar melhor a aglomeração e a dispersão, as áreas monofuncionais e os tecidos mistos, a necessidade de estruturar a nova expansão em articulação com a cidade consolidada”²². A par com intervenções de carácter urbanístico estão acções de carácter político, que devem “equilibrar o investimento público nas zonas consolidadas (onde se têm concentrado os programas co-financiados pelo Estado e pela EU) com o escasso investimento nas áreas de expansão recente, definindo zonas e eixos prioritários e aprofundando as parcerias com os privados de modo a concentrar e canalizar recursos disponíveis para as malhas em falta.”²³ Deste modo, a estabilização das periferias poderá contribuir para a redescoberta do centro, em particular a zona de contacto com o rio, tema de análise, numa perspectiva de requalificação de fora para dentro, e não de dentro para fora.

Na margem direita, particularmente num raio próximo do seu núcleo central, Coimbra apresenta-nos uma riqueza e variedade morfológica que lhe confere o carisma que a diferencia e a eleva a um estatuto próprio no conjunto de cidades do país.

Esta particularidade revela-se-nos logo a partir do núcleo central, berço da cidade, um palimpsesto que se traduz na riqueza de uma malha pensada, repensada, feita e refeita por várias civilizações, cujo resultado

final nos contempla actualmente com duas situações divergentes: uma clara, geométrica e colossal, no topo da colina, legado da insensata intervenção dos anos 40 pelo Estado Novo, outra de igrejas, ruelas labirínticas, casas de pouco de mais que 3 ou 4 pisos, escadarias, numa massa compacta em que “duas janelas se abrem frente a frente, separadas por dois braços estendidos”²⁴, onde a surpresa surge ao virar da esquina.



Numa malha menos condicionada pela geografia do terreno, mas nem por isso distanciada formalmente do que foi o resultado da cidade intra-muros, surge-nos a primeira expansão extra-muros, que se aproxima do rio (corajosamente disposta a enfrentar as intempéries do Mondego) também ela uma sucessão de ruas labirínticas pautadas por pequenas praças interiores e outras de maior descompressão e actividade, de que é

²² PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João; Políticas urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades, 2ª edição,

Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2007. pg. 66

³ *Ibidem*

⁴ BANDEIRINHA, José António, in Coimbra vista do céu, Coimbra 2003.

exemplo a Praça do Comércio. Espacialmente sugere uma ligação próxima com a Almedina, o que ajuda a uma unidade espacial e formal entre os dois pedaços de cidade, não obstante a enorme discrepância na morfologia do terreno. Este aspecto revela-se importantíssimo para a cidade e a sua identidade, o qual Carlo Aymonino⁵, o que pode ajudar a definir o significado das cidades passa por “uma sistematização artificial (...) que permita usar os espaços construídos – abertos, cobertos, vazios, cheios – em relação com os 2 parâmetros que condicionam o significado das cidades: o temporal (a cidade em relação à sua história) e o dimensional (a cidade em relação à sua extensão). E continuando, acentua que “esta representação é tanto mais evidente quanto mais uma determinada cidade, numa ou mais épocas históricas, se tornou homogénea, ou seja, unitária nas suas múltiplas relações: nos seus percursos, na subdivisão da propriedade, na colocação dos seus monumentos, espaços públicos, serviços colectivos, etc... Até que assumam uma forma geral de identificação e que se reconheçam as partes que a compõem”.

Da praça 8 de Maio destacam-se três eixos cruciais na ordenação desta malha e distribuição dos seus fluxos: a Rua da Sofia, pela continuidade geométrica para norte que aúfere ao eixo de atravessamento da Baixa que é a Ferreira Borges e pela delimitação do sector norte da baixinha, que encontra assim um sentido entre a mesma e o rio; a Avenida Sá da Bandeira, ao seu jeito “boulevardiano”, assegura a principal ligação entre a Praça da República (que daí se ramifica para várias zonas da cidade) e a baixa, aproveitando bem a depressão entre as colinas, e contextualizando a urbanização desse sector, rematando os finais das colinas; a Rua Ferreira Borges, que em direcção sul assegura a transição entre Alta e Baixa e que conduz ao Largo da Portagem, oportunamente apoiada a meio percurso pela Praça do Comércio, é a única artéria perpendicular pedonal que aproxima dignamente

a cidade e o rio. Aqui (Largo da Portagem), a rua transforma-se em praça, encerrada em edifícios de 3 ou 4 pisos, e permite as densas malhas e ruas apertadas respirarem a marginal – ainda que balizada e afastada pelo cruzamento viário.



Fig. 18_Vista aérea da principal colina de Coimbra.

A zona ribeirinha compreendida entre a estação de Coimbra-A e o viaduto do IC2 é composta por terrenos outrora destinados na sua maior parte à actividade industrial, ocupados por algumas fábricas e armazéns, numa panóplia que fere os olhos ao transeunte. A confusão aparente desta zona é reforçada pela paralela Avenida Fernão de Magalhães, que serve o principal acesso viário ao centro, servindo esse propósito nos mínimos requisitos possíveis, envolta pela degradação dos antigos edifícios e despreocupação de escala, estética e integração dos recentes e consumida pelo excesso de tráfego fruto do crescente uso do transporte individual, do não contrabalanço de transportes públicos alternativos e da fraca estruturação e hierarquização viária.

⁵ AYMONINO, Carlo, *O Significado Das Cidades*, Tradução de Ana Rabaça, Editorial Presença, Lisboa, 1984.

Ainda mais a norte destacam-se duas situações comprometedoras, a primeira na saída do IC2, nó de principal acesso viário da cidade a norte, a segunda a estação ferroviária de Coimbra-B. A primeira porque resolve de modo confuso a distribuição do trânsito para os vários pontos, quer de entrada na cidade, ou de saída aos restantes destinos do país, concentrando uma quantidade de vias que impedem ou deixam de sugerir qualquer percepção de uma zona ribeirinha. A segunda, a estação de Coimbra-B, que como descreve Gonçalo Canto Moniz⁶, “é uma espécie de grande apeadeiro na linha ferroviária que liga Lisboa ao Porto”. De facto, esta zona é ainda “brindada” com o paralelismo da EN1 em direcção a Eiras e Pedrulha, promovido a avenida urbana, a sobreposição do IC2, aproximando-se descontroladamente do centro e sobrevoando as entradas convencionais da cidade e o cruzamento viário a vários níveis, tornando a situação no mínimo confusa. Uma das potencialidades reside na proximidade da Mata do Choupal (que aprofundaremos adiante), também ele um elemento não interligado e imperceptível deste espaço.

A sul do Largo da Portagem a margem direita é, numa primeira linha de contacto com o rio, percorrida pelo Parque da Cidade e é-lhe dada sequência pelo recém-construído Parque Verde do Mondego (inserido no Programa Polis), os quais morfológicamente garantem a extensão do Jardim Botânico, situado no lado sul da encosta, numa continuação da mancha verde até à margem, que se prolongará pelo menos até à ponte Europa. A conter os limites desta zona verde ribeirinha surge a Avenida Emídio Navarro, que parte do Largo da Portagem e acompanha paralelamente o rio, ligando à zona do Vale das Flores, a par da linha férrea que segue a mesma direcção.

Mais a sul encontramos o Pólo II, uma das propostas definidas pelo PDM, surge nos anos 90, na necessidade de expansão por parte da Universidade, e instala-se a sul do Vale das Flores, na encosta da

Portela. O projecto a cargo do Arq. Camilo Cortesão, toma o conceito de malha ortogonal a construir em várias fases, e procura uma aproximação natural com o rio, evitando construções próximas. A proposta procura o suporte à nova centralidade do Vale das Flores, tentando dar sentido à expansão desta zona e à sua consolidação. Compreendendo as razões de controlo destas periferias bem como as dificuldades/oportunidades de angariação de terrenos por parte da Universidade, é a meu ver uma oportunidade perdida da criação de novos programas e centralidades na margem esquerda, essa sim ansiosa por poder albergar um carácter que a dinamize, não só a ela mas à sua margem oposta por consequência, apostando finalmente na concentração da cidade em vez da dispersão, como tem acontecido nos últimos anos.

Amargem esquerda constitui-se como “cidade dispersa, semi-clandestina, imperceptível, ramificando-se sobre caminhos e vias rurais pré-existentes, para lá das elevações que delimitam o cenário fluvial.”⁷ Junto ao rio é o testemunho da força das circunstâncias – a margem mais afectada pelas cheias, dada a curvatura do rio e o consequente balanço da força das águas - e mais tarde da falta de sentido de oportunidade.

Na zona compreendida entre a ponte de Santa Clara e a ponte do Açude estão instalados a zona desportiva da Universidade – estádio, pavilhão desportivo e courts de ténis -, predestino que remonta aos planos De Gröer e Almeida Garrett, a estação terminal de autocarros, C+S Silva Gaio e alguns armazéns. Esta zona é não mais que um conjunto desconexo de equipamentos, ignorando completamente a proximidade com o centro da cidade, “permitindo que o rio separe drasticamente aquilo que deveria unir”⁸ Mais atrás passa a Avenida da Guarda Inglesa, parte da circular externa actual, que começa a ser urbanizada do lado direito do sentido norte-sul, essencialmente por habitação, com

6_ MONIZ, Gonçalo Canto, in ECDJ, nº3 Novos Mapas para Velhas Cidades, pg.64 e 65, DARQ, Coimbra, 2000

7_ LOBO, Rui in ECDJ, nº3 Novos Mapas para Velhas Cidades, pg.60 e 61, DARQ, Coimbra, 2000

8_ BANDEIRINHA, José António, in Coimbra vista do céu, Coimbra, 2003, pg. 50.

comércio no piso térreo. A unidade formal perde-se novamente num edificado sem continuidade formal ou material e sem relações com a encosta, sendo mais uma amostra dos erros que Coimbra teima em insistir.

Continuando para norte dificilmente não nos deparamos com o “forte do capital” construído no topo da colina: o Fórum - nome que na época romana se referia ao centro da vida cívica, administrativa, social e comercial - um centro comercial que “inexplicadamente” (isto se estivermos desatentos às actuais dinâmicas especulativas do solo) ocupou de modo mecânico, simplório e sem qualquer relação com a escala e forma da encosta o que é um marco no território visível da cidade, o que poderia ser uma referência como o é actualmente o núcleo antigo da cidade na margem direita. Nesta colina reflecte-se a dignidade dos nossos tempos, ironicamente em contraste com o monte Aeminium, testemunhos de épocas e valores diferentes.



No extremo sul da encosta, e como que a rematar as possibilidades da planície, encontram-se, a uma cota mais baixa o convento de S. Francisco e, a meia encosta, o convento de Santa Clara a Nova, também eles ícones da margem esquerda, mas numa implantação que percebeu melhor o seu próprio terreno e a sua envolvente.

Entre a ponte de Santa Clara e a Ponte Europa, a zona de contacto com o rio está confinada a parque, salvo alguns equipamentos pontuais que abordaremos adiante. Este parque prolonga-se pela margem até à Portela. A avenida Inês de Castro e António Augusto Gonçalves passam paralelas ao rio e daí para trás desenvolvem-se alguns quarteirões de habitação, pontuados por alguns serviços. O convento de Santa Clara a Velha, encostado à Avenida João das Regras, remete para a memória e significado desse espaço no passado. A morfologia destas habitações solta-se da imposição do quarteirão na planície para se desenvolver ao sabor das inclinações e possibilidades da colina, formando um aglomerado labiríntico.

Fig. 19_ Vista aérea de Coimbra, apontando a sudeste.

Mais a sul, a Quinta das Lágrimas, “aquilo a que se pode chamar um lugar, na asserção mítica do termo”⁹, envolto em árvores que dissimulam a sua presença, agora confrontada com uma nova área de urbanização que, a meu ver, não encontra regra ou referência que a agarre na zona, gerida pelos delineamentos da circular e pouco esforçada em criar uma transposição suave entre uma via daquele porte e uma zona habitacional.

⁹ *Ibidem*



Fig. 20_ Mobilidade e complexidade (abstracta, no caso).

Mobilidade

Aponta-se a Revolução Industrial como charneira da evolução no capítulo da mobilidade e no confronto das suas novas possibilidades com a realidade experienciada ao nível do território e, a outra escala, da cidade. É a partir daí que o modelo de cidade sofre profundas alterações, as quais Aldo Rossi¹⁰ enuncia em três tempos: “Num primeiro tempo – e portanto a origem da transformação da cidade – pode ser localizada na destruição da estrutura fundamental da cidade medieval, que era baseada na absoluta identidade do local de trabalho com a habitação no mesmo edifício. (...) Ao mesmo tempo, surgem as casas dos trabalhadores, as casas de massas, as casas de aluguer.” A segunda fase traduziu-se na “progressiva industrialização, provocando a separação definitiva entre residência e trabalho e destruindo a relação de vizinhança. O aparecimento dos primeiros meios de trabalho colectivo permite escolher uma habitação que não esteja na imediata proximidade do local (...) Produção e administração separam-se; a divisão do trabalho, no seu mais preciso sentido, está iniciada.” A terceira fase “iniciar-se-ia com o desenvolvimento dos meios de transporte individuais e com a plena eficiência de todos os meios de transporte destinados

ao trabalho. Este desenvolvimento deveria resultar não só da crescente eficiência técnica como também da participação económica das administrações públicas no serviço de transportes. A escolha dos locais de residência torna-se cada vez mais independente dos locais de trabalho.”

Apesar da determinância com que intervieram na cidade, desde sempre que, em diferentes contextos, os sistemas de infra-estruturas e mobilidade se assumiram preponderantes no esqueleto estruturante dos modelos urbanos a implementar, actuando como causas e efeitos dos seus princípios organizativos.

Actualmente, as fortes mutações ao nível da mobilidade estão a redesenhar as novas morfologias urbanas, desde os “espaços de proximidade” – escala da micro-cidade – às manchas urbanas geograficamente extensas e descontínuas – escala da macro-cidade - e lançam o desafio de um novo tipo de organização e coordenação entre estes e a cidade. “Os investimentos maciços nas redes de alto débito, a predominância crescente do transporte rodoviário e, em particular, do automóvel, a inovação e a importância dos meios rápidos de transporte, não podem ser vistos apenas como variáveis independentes, mas, antes, como resultados de transformações sociais, de modos de apropriação social de tecnologias que redesenham a configuração territorial dos processos de urbanização, envolvendo a multiplicidade dos seus agentes e funções”.¹¹

Compreender então este mecanismo, a sua relação com a cidade e o modo como ele deve operar em cada caso específico serão certamente contribuições chave para um desenvolvimento sustentável das zonas de expansão recentes e uma oportunidade de regeneração das zonas em decadência. Analisaremos então de que modos se organizam os vários fluxos que directa ou indirectamente afectam a vivência das margens. Para um aprofundamento mais claro, podemos dividir a análise das várias redes de deslocação em viárias, ferro-viárias e pedonais/ciclovias.

10_ ROSSI, Aldo in *A Arquitectura da cidade*, Lisboa, 2001, pg. 236

11_ PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João; *Políticas urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades*, 2ª edição, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2007. pg. 71



Redes viárias

As redes viárias são actualmente a escolha primária quer no acesso ou saída de Coimbra, quer dentro do seu perímetro. O contínuo aumento do uso automóvel no perímetro urbano traz efeitos nefastos, desde constantes engarrafamentos ao aumento do nível de poluição atmosférica, sonora, e visual (se considerarmos a quantidade exorbitante de carros indevidamente estacionados pela cidade). Para além da predominância destes, a experiência da cidade actualmente é confrontada com uma estrutura que promove a sua utilização e se lhes subordina na sua organização, impossibilitando percursos pedonais contínuos e apoderando-se muitas vezes de espaços de grande significado histórico e social importantes na vivência e identificação do cidadão com o espaço urbano (ex: Largo da Sé Nova, Terreiro da Erva...). É mais que sabido que a solução passará por uma revolução cultural que terá que consciencializar cada indivíduo ao abandono do automóvel e à preferência pelos transportes públicos, o que não implica que não seja uma alternativa viável em casos excepcionais.

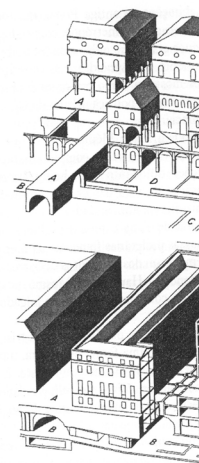
Na margem direita, destacam-se como eixos viários internos de maior fluxo a Avenida Emídio Navarro, Av. Da Lousã e a Av. Fernão de Magalhães; a Rua da Sofia e a Av. Sá da Bandeira pela conexão que

estabelecem com os fluxos das margens; como eixos viários de acesso à cidade destacam-se o IC2, a N1 e a N111 a norte. Em contacto directo com a margem, mas de menor dimensão, está a Avenida Marginal que acompanha o rio entre este e a linha ferroviária que liga a Coimbra-A, que serve exclusivamente o automóvel num total desaproveitamento do seu potencial.

A Avenida Fernão de Magalhães é o testemunho dos problemas que a intensificação do uso automóvel pode trazer. Sendo o principal acesso viário ao centro da cidade, evidencia-se aqui um dos grandes problemas das cidades europeias actualmente, a fraca acessibilidade aos centros históricos: o cenário é o da fraca ou degradada arquitectura que envolve este eixo, aliada à confusão gerada pelos meios rodoviários, resultando no pobre e ineficaz acesso à zona central. Para além da melhoria significativa que seria o uso dos transportes públicos e a requalificação desta avenida, perde ingenuamente, a meu ver, ao não explorar a possibilidade dos atravessamentos perpendiculares que a conectariam directamente com o rio, enriquecendo este eixo ao oferecer novas possibilidades de transversalidade ou um simples contacto visual com a paralela Avenida Marginal. Esta última serve actualmente o trânsito nos dois sentidos e oferece uns míseros centímetros de passeio ao pé, esquecendo-se do seu carácter e potencial enquanto avenida marginal essencialmente pedonal onde o primordial seria a contemplação.

A Rua da Sofia vive também uma intensa actividade viária, justificada não só por receber algum fluxo da Av. Fernão de Magalhães e o dirigir para a Av. Sá da Bandeira e conseqüentemente a outras centralidades, mas também pela intensa actividade comercial aí instalada. Apesar de alguma degradação ao nível das fachadas, a Rua da Sofia, memória do que terá sido, embora por breves tempos, um campus universitário, é hoje uma rua central de intensa actividade e revela uma grande capacidade de transformação ao que são os fenómenos mutáveis da cidade.

Fig. 21_ Respostas ao crescente uso do automóvel.



Penso que não seria de desconsiderar que este eixo se tornasse, no mínimo, numa via de sentido único, de modo a reduzir o tráfego viário, bem como o seu calçamento, aferindo uma continuidade formal e visual ao atravessamento norte-sul da baixa composto pela Ferreira Borges e Rua da Sofia, transformando-a numa avenida de carácter essencialmente pedonal.

Da estação de Coimbra-A para sul parte a avenida Emídio Navarro, antigo troço terminal da Estrada das Beiras (N17), que sob uma densa copa de árvores consegue a importante transição entre edificado e zona verde, largando mais á frente as responsabilidades para a avenida da Lousã, paralela ao actual Parque Verde do Mondego (Programa Polis). Aqui, a aproximação entre cidade e zona verde denota uma quebra ao ser confrontada com o atravessamento desta via e da linha ferroviária.

A margem esquerda entre Santa Clara e o açude é percorrida primeiramente pela Avenida de Conímbriga, paralela ao rio e, mais atrás, pela Avenida da Guarda Inglesa.

A primeira, de 3 faixas de sentido único, serve actualmente a única hipótese de acesso à segunda (e consequentemente ao IC2) por esta margem, o que lhe proporciona um pesado fluxo para uma avenida marginal, numa zona onde só teria a ganhar valorizando mais uma vez o espaço pedonal através de uma descompressão no uso rodoviário e da hierarquização dos fluxos desta zona. Dá também acesso a um parque de estacionamento que confrontado com o que deveria ser uma zona ribeirinha, se torna obsoleto.

A segunda é o principal eixo viário desta zona, e de dois sentidos na direcção norte-sul, passa a um ao se aproximar do convento de São Francisco e Portugal dos Pequenitos. A importância desta avenida reside no facto de ser o remate da colina ao mesmo tempo que é a veia distribuidora para todo o espaço marginal, podendo e devendo, à semelhança da Avenida Fernão de Magalhães, apostar na sua ramificação transversal de modo a poder explorar todas as possibilidades ribeirinhas, inclusive uma ligação à Avenida Fernão

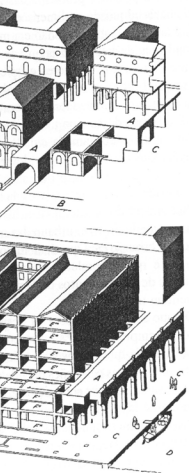
de Magalhães através de uma nova ponte¹².

A margem compreendida entre a ponte de Santa Clara e a ponte Europa é percorrida pela Avenida Inês de Castro e pela rua paralela António Augusto Gonçalves. A primeira, parte integrante da circular externa, logo de maior fluxo, deverá, a meu ver, não manter a independência em relação à sua proximidade com a margem, mas deverá também perceber esse espaço como uma zona verde marginal que é a continuação do Jardim Botânico até à Portela, passando pela margem esquerda, acautelando-se em todas as intenções de aproximação com o rio (as quais o Programa Polis se compromete a cumprir).

É de considerar a N17 a sul e a N111 a norte, que dão acesso à Lousã e Figueira da Foz respectivamente, como eixos de especial importância dado que, para além de servirem o acesso das populações em redor, inserem-se num percurso de enorme riqueza paisagística e estão ainda em pleno contacto com a natureza (ao contrário do IC2), passíveis de serem tratados como percursos apoiados por várias paragens qualificadas.

Coimbra é hoje atravessada por 4 pontes que servem o trânsito viário: o tabuleiro do IC2, a ponte de Santa Clara, a Ponte Europa e a ponte da Portela. O tabuleiro do IC2, pela sua natureza de via de alta velocidade, perde-se da cidade na sua altura e constitui-se como um atravessamento independente de qualquer outra variável daquele ponto da cidade, permitindo um fugaz olhar sobre a cidade e o rio e é a prova dos efeitos de quebra de continuidade e criação de espaços residuais que o isolamento de um elemento urbano pode trazer; a ponte de Santa Clara é ainda hoje aquela que mantém uma estreita relação entre estrutura urbana e ela mesma, como realça António Bandeirinha¹³: “é uma daquelas pontes que evidencia as margens, que lhes permite assumir-se como aquilo que são. Na sua elegância discreta,

Fig. 22_ Esquema de Da Vinci: adaptação da arquitectura ao funcionamento da cidade a vários níveis.



12_ Uma das propostas que mencionarei no capítulo final

13_ BANDEIRINH, José António, in Coimbra vista do céu, Coimbra, 2003, pg. 46

é quase uma rua urbana e central, que pousa sobre o rio, dando continuidade e lógica à vida das margens.” e remete para as soluções de outras cidades europeias, como Praga ou Paris; a ponte Europa, apesar de ser uma nova continuidade viária determinante, dando outro sentido ao atravessamento do rio, questionam-se o local escolhido para tal fluxo e os modos em que é estabelecido, parecendo inacreditavelmente repetir o mesmo erro de distanciamento e alienação, cegamente preocupada com a distribuição viária e fugindo à responsabilidade estruturante dos pontos de contacto com as margens, aniquilando nestes qualquer tentativa de relação harmoniosa com estas; a ponte da Portela faz a travessia de modo discreto, uma vez que também é menos pressionada pelo fluxo rodoviário.



Redes Ferroviárias

As redes ferroviárias, como já foi referenciado, foram importantes infra-estruturas no desenvolvimento das cidades até ao emergir dos meios rodoviários, em particular do automóvel. Foram responsáveis por alterações demográficas e culturais, transformando lentamente as características locais das populações para uma consciência cultural comum: “foi na verdade o Caminho de Ferro que deu ao homem a noção de velocidade”¹⁴, alterando a percepção espaço-temporal, ao mesmo tempo que começou a desempenhar um papel atractivo e fixador na cidade

¹⁴ LEITE, Francisco, in *Caminhos de Ferro*, 1952, citado por Isabel Lopes, op. cit., 1997, pág. 20

e um consequente desenvolvimento socioeconómico. O desenho urbano foi influenciado por esta revolução, de modo que eram abertos largos acessos às estações, normalmente designados por “avenida” ou “alameda da estação” e se estruturavam novos aglomerados principalmente associados às estações principais.

O fim da II Guerra Mundial e a estabilização do comércio internacional impulsionaram o desenvolvimento do automóvel, responsável pela crise deste meio de deslocação. Assim, o pouco uso ou mesmo desuso deste meio, renegando algumas zonas ao abandono total, aliado ao confronto destas duas realidades diferentes, acabou por criar situações de conflito em alguns pontos onde estes se cruzam e divisões ou rupturas na continuidade da malha e vivência urbana.

As duas estações principais são Coimbra-A e a Estação Velha (Coimbra-B). A primeira situa-se no coração da cidade e a segunda na entrada norte.

A Estação Velha estabelece a ligação com os restantes pontos do país, principalmente pela linha Norte e Oeste, tendo sido o principal ponto de entrada da cidade até meados do século XX. Actualmente esta estação encontra-se velha, desgastada e ultrapassada relativamente à dimensão da cidade que serve. Para além disso, toda a zona em redor foi alvo de intervenções precipitadas, que sujeitaram toda a envolvente a soluções pouco claras e a condenaram a um amontoado de elementos confusos e de pouca ou nenhuma relação com a envolvente. Aqui reside um potencial engrenado pela oportunidade estratégica de ligação às cidades de todo o país - particularmente Lisboa e Porto – que o meio ferroviário, em relação aos outros meios de transporte, tem o privilégio de facultar de modo mais confortável, seguro, rápido e eficaz. Urge portanto a necessidade de uma requalificação deste serviço a todos os níveis, considerando uma conexão cirúrgica deste com os outros meios de transporte, incentivando ao seu uso pela garantia de qualidade e eficácia que pode prestar à sociedade enquanto rede de mobilidade.

Coimbra-A, pela sua centralidade, escala urbana,

Fig. 23_ Os caminhos de ferro e as alterações sociais, económicas, espaço-temporais.

Fig. 24_ Circuitos pedonais e tradição: a Calçada Portuguesa.

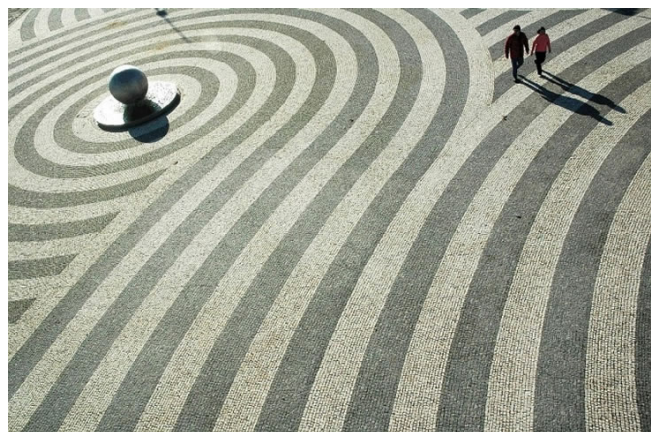
enquadramento e qualidade do edificado, é uma peça fundamental no contexto da zona onde se insere. Funcionando ainda como ligação entre o centro da cidade e a Estação Velha, dever-se-á na minha opinião manter activa como elemento central que remata a Avenida Emídio Navarro, contextualizando a praça frontal, e como estação do novo sistema de metropolitano de superfície a implantar, o qual analisaremos melhor no capítulo seguinte. A introdução do sistema de eléctrico rápido, já proposta nos planos de Costa Lobo, sugere uma oportunidade de regeneração dos traçados ferroviários e dos seus pontos nevrálgicos de contacto com a cidade, e poderá conferir novos sentidos a estes pontos de ruptura entre a malha urbana e as vias, se souber perceber as especificidades do local e as relações de que poderá usufruir no tecido geral.

Circuitos pedonais e ciclovias

É caminhando que se descobre a cidade. Da perspectiva pedonal nasce o real confronto entre a especificidade individual e o espaço urbano nas suas várias dimensões, num processo que ao mesmo tempo que é a experiência da cidade, é a experiência de nós mesmos, da nossa individualidade perante o que é comum a uma sociedade. É minha opinião que, quanto maior for a capacidade e qualidade dos percursos pedonais e a sua articulação com os elementos que formam a cidade, mais forte será a identificação do indivíduo perante esta, contribuindo assim para o seu derradeiro objectivo: a felicidade do Homem.

Infelizmente, a realidade pedonal de Coimbra é na maior parte dos casos subvertida à realidade viária, espremida contra os seus limites, desassossegada, inconsequente e de fraca qualidade. De entre os raríssimos bons exemplos, merece referência o atravessamento do Jardim da Sereia até ao Largo da Portagem, passando pela Praça da República e Avenida Sá da Bandeira e Ferreira Borges, um percurso pedonal que prima pela qualidade e continuidade que permite

ao peão, apesar ainda da resolução pouco clara desses percursos em alguns pontos cruciais.



As ciclovias como vias de transporte, que resultam melhor em cidades planas pelas razões óbvias, podem proclamar-se meios alternativos se, mais uma vez se trabalharem no sentido de um apoio entre os variados constituintes da rede de mobilidade da cidade e devem, a par com os circuitos pedonais, ser pensadas na máxima prioridade e continuidade possível, principalmente na resolução de conflitos entre estes e as outras redes. Podem ainda funcionar não só ao nível interno da cidade mas serem encaradas, tal como as nacionais N17 e N111, como roteiros de grande riqueza paisagística a explorar ao nível da região.

Fig. 25 e 26_ Sistema de elevação mecânica para ciclistas: alternativas aplicáveis a topografias acentuadas. Trondheim, Noruega.



Conclusivamente

Desde o plano de De Gröer até a algumas propostas do PDM que as linhas gerais de planeamento assentam essencialmente nos princípios do modernismo, modelo adoptado após as expansões burguesas do século XIX. Este assumiu-se, como afirma Nuno Portas¹⁵, como uma revolução cultural e metodológica: “uma revolução cultural porque, pela primeira vez na história urbana ocidental, se rompia, para o inverter, o sistema de relações de espaços (...): não haveria mais lugar para os arruamentos e logradouros delimitados pela edificação; não haveria mais lugar para os contínuos edificados de baixa ou média altura formando quarteirões até cá determinados pela forma dos espaços exteriores. Cada edifício é agora um contentor que deverá interiorizar funções de relações e de equipamento que antes davam sentido à rua. (...) Mas também revolução metodológica no processo de fazer cidade, uma vez que ao pôr de parte as muletas históricas do desenho urbano, que eram os elementos invariantes das infinitas actuações concretas em cada época e cada cidade – o sistema como de arruamento/edificação/logradouro – o urbanismo moderno procedeu a um recuo táctico para níveis mais abstractos – os da “infra-estrutura”, da “zonificação”, deixando para cada “zona” ou “célula” o direito a definir, de raiz, as formas dos seus elementos sem outros constrangimentos que não fossem os dos standards da densidade, equipamentos, m³ de construção (...).”

De facto, da carta de Atenas de 1933 saíram os princípios que iriam reger o Modernismo, reivindicando uma nova vida social, numa época vanguardista que acreditava que os espaços determinavam os comportamentos e mudariam as mentalidades. Assim, a cidade seria dividida em zonas e cada zona cumpriria a sua função, de modo a que esta complementaridade servisse a colectividade no seu objectivo final. Apostava-se na monofuncionalidade das zonas (habitar, produzir, circular, recrear...)

e na diferenciação entre vias e edificado. As vias de circulação tornam-se independentes de modo a aumentarem a eficácia e rapidez de circulação, e são elas que estabelecem a ligação entre as funções.

Não tardou para que a mecanização da cidade fosse alvo críticas do lado das ciências sociais, logo na segunda metade da década de 50, como elucida Nuno Portas¹⁶: a crítica centrar-se-ia, sucessivamente, na separação artificial de funções e actividades, conduzindo dormitórios isolados; nas dificuldades de relação social no espaço condicionado dos blocos como na escala do bairro atomizado; na insegurança dos pais em relação às crianças, fechadas nos andares altos, sem contacto fácil com o terreno ou dependentes dos ascensores, mas também dos usos dos sistemas separativos de veículos e peões; na produção de espaço habitável em tipologia sem prolongamento directo para pátios ou quintais; no anonimato decorrente de edifícios de grande dimensão que não permitiam adaptações ou a apropriação pelos seus moradores; enfim, a perda do sentido de orientação e de identificação de espaços que não eram mais susceptíveis de terem “nome” (...).”

Qualquer revolução, cultural, metodológica ou de outro espectro, traz consigo uma grande certeza e um grande risco: uma certeza de que mexerá com os pilares consolidados dos pensamentos vigentes e questionará a realidade, processo essencial e intrínseco da evolução; um grande risco pela incerteza da sua apropriabilidade, pela incerteza da adaptação dos novos fundamentos a uma realidade sólida e próspera.

O lado inapropriável do Modernismo está patente, por exemplo, na realidade constatável que é hoje a dos eixos viários, como circulares ou pontes, que mantêm a sua independência em relação ao traçado urbano, constituindo um dos (não o único) grandes problemas de Coimbra. Ainda, a arbitrariedade dada à execução formal do edificado das zonas, em tempos “arquitectonicamente democráticos” correu o risco (e consegui-o, não raras as vezes) de não conseguir

15_ PORTAS, Nuno, Os Tempos das Formas- Vol I A Cidade Feita e Re feita, pg110

16_ *Ibidem*, pg.112.

uma unidade formal, material e linguística que conferisse uma continuidade relacionável, quer entre si, quer com a realidade envolvente. “Temos, pois, o edifício (perdão, o bloco), como protagonista da nova composição urbana e o “plan-masse” ou a maquete de volumes como representações visuais idóneas das disposições e tipologias escolhidas para cada caso. Desde que a densidade ou m² de áreas verdes se cumpram “q.b.”, como na farmacologia. Da rigidez histórica, passava-se à arbitrariedade sem história”.¹⁷ Também a respeito de uma revisão conceptual de espaço exterior e edificado, Nuno Portas¹⁸ lança três hipóteses; a primeira, é que “na cidade existente ou fora dela, o edifício como forma altamente apropriável deverá deixar de ser, na sua forma, uma variável independente da forma dos espaços exteriores, designadamente do espaço público de suporte/acesso (...) os edifícios não devem continuar a ser concebidos como o positivo num espaço livre negativo, tal como o sistema viário local não deverá manter o estatuto de independência da forma edificada que também lhe tem sido atribuído. O espaço exterior público, vias de distribuição ou acesso local incluídas, deverão voltar a ter um papel ordenador e não amorfo e insignificante...”; a segunda, que “em termos conceptuais, não é o edifício singular a unidade relevante, mas sim a edificação, ou seja, conjuntos de unidades, mais extensas ou repetidas, que mantenham, com o espaço público e os espaços privatizáveis, uma relação constante e um significado claro para os moradores e transeuntes. Esta condição levar-nos-á a seleccionar um número mais reduzido de “tipos” de edifício, com preferência por soluções “de perímetro” sobre soluções “de altura”. Ao optar pela maximização do perímetro, volta a encontrar-se o paradigma do quarteirão sob as múltiplas formas, mais fechadas ou mais abertas, que permite, inclusive, a recuperação da moradia como forma altamente apropriável e de máximo contacto com os espaços adjacentes”; a terceira, é a de que “as

novas formas urbanas se podem reconciliar, em termos económicos, com espaços exteriores mais apropriáveis pelos moradores (para jardinagem, horticultura e recreio, reduzindo a pressão para a segunda residência). Reconhece-se, no entanto, que se continuam a conhecer mal as necessidades biológicas e psicológicas, os desejos e comportamentos dos habitantes, bem como as economias de auto-manutenção destes subsistemas...”.

A complexidade actual e a lição do passado pedem então uma cidade multifuncional e policêntrica, onde o cidadão possa desenvolver as suas actividades quotidianas num perímetro “pedonal”, se possível, caso contrário solucionado por uma resposta clara e eficaz das redes de mobilidade (serviços públicos que deveriam ser incluídos nos “tendencialmente gratuitos”), de modo a que a cidade seja o somatório de “pequenas cidades” consolidadas dentro de si, capazes de afirmar a sua especificidade e auto-subsistência, evitando termos de entrar num automóvel e percorrer vias isoladas da realidade para, por exemplo, entrarmos nos contentores do capitalismo e podermos comprar o jantar. Tudo aquilo que a cidade oferece como especificidade do seu território, tal como o é, por exemplo, o Mondego na cidade de Coimbra, deverá também constar da disponibilidade das redes de mobilidade, desde a possibilidade pedonal e cíclica ao metro ligeiro e automóvel, em última circunstância. Certamente, o reforço e clarificação da mobilidade, aliada à consciência da relação a manter com o edificado e distribuição programáticas, serão o motor para novas acessibilidades e relações, logo revitalizações.

17_ *Ibidem*

18_ PORTAS, Nuno, Os Tempos das Formas- Vol I A Cidade Feita e Refeita, pg.112

PARTE II _ A Actualidade

Intervenções e Intenções

[Programa POLIS] Caracterização

A intervenção deste programa teve como objectivo a “requalificação urbana e valorização ambiental de cidades” do país. Em Coimbra abrange uma área de aproximadamente 80 hectares, compreendendo as margens do Mondego entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Europa, bem como o teleférico proposto para a ligação entre a Rua da Alegria e a Praceta Luís de Camões. O Largo da Portagem e Parque Manuel Braga, na margem direita, e Avenida João das Regras, zona do Mosteiro de Santa-Clara-a-Velha, Convento de São Francisco, Nó das Lajes, Avenida Inês de Castro e Rua António Augusto Gonçalves, na margem esquerda.

A proposta¹, que retoma grande parte das propostas implícitas no PDM de 1994, visa “melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença do rio Mondego como elemento ambiental estruturante potenciando a utilização das margens pela população” fomentando a ligação entre estas e destas com o tecido urbano e também “desenvolver acções que contribuam para a requalificação e revitalização de centros urbanos e que promovem a multifuncionalidade desses centros”.

As intenções projectuais são delineadas em 2 planos de pormenor: **Plano de Pormenor do Parque Verde**

do Mondego e o Plano de Pormenor do Eixo Portagem/Avenida João das Regras. O primeiro de características de parque urbano e o segundo ao nível do edificado e dos conflitos entre peão e automóvel. As linhas de intervenção destes planos passam então pelo âmbito desportivo, no aproveitamento do espelho de água para actividades fluviais e na informal utilização dos relvados para as mais variadas actividades relacionadas, ambiental, através do tratamento das margens do Mondego e da beneficiação do Parque Manuel Braga, lazer, no convite à utilização dos espaços relvados e arborizados e na oferta de alguns serviços de restauração e animação nocturna, cultural, nas actividades associadas a um recinto de espectáculos, um parque temático, salas de cinema e outras actividades, acessibilidades, na melhoria do conforto pedonal na Área Central, no reforço da travessia do rio através de uma ponte pedonal, no desnivelamento da Av. Inês de Castro e na resolução do problema de ligação entre a Alta e a Baixa através de um sistema de elevação mecânica, turismo, no enriquecimento dos percursos turísticos já existentes.

1_ Programa Polis – Plano Estratégico de Coimbra, pg. 35 a 44

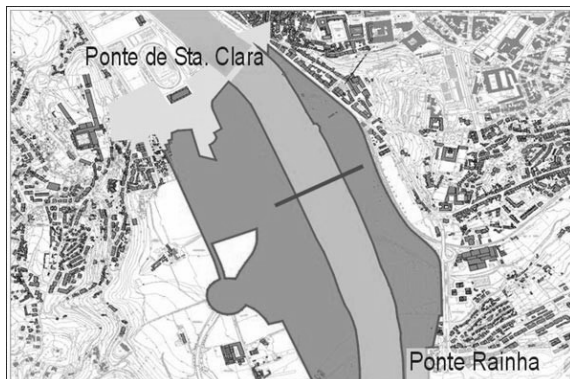


Fig. 27 e 28_ Planos de Pormenor, Parque Verde do Mondego e Av. João das Regras, da esquerda para a direita.

Segundo o Plano Estratégico para Coimbra², o processo desenvolve-se em 6 fases:

1ª Fase – consolidação do Parque Verde do Mondego (zona do Queimódromo): permitir a continuidade pedonal da frente ribeirinha, interrompida pela Ponte de Santa Clara; construção da pala linear em alvenaria, suporte de iluminação.

2ª Fase – Margem Esquerda do Parque Verde do Mondego: o remate urbano entre a avenida, à cota alta, e o Choupalinho, à cota baixa; construção de três módulos compartimentados para funções de pequeno comércio e equipamento; a entrada principal no Choupalinho, sob a Av. Inês de Castro, ligando-o à zona frontal ao convento de Santa Clara a Velha; tratamento urbano desta última, incluindo infra-estruturas, iluminação e mobiliário urbano; ligação do canal ao rio; continuação do coberto/pala em alvenaria, com percurso pedonal a dois níveis; área de estacionamento; parque de merendas; módulos para sanitários, casa do guarda e manutenção; polidesportivo descoberto; três pontões de travessia do canal; tratamento de verde urbano incluindo infra-estruturas, iluminação pública e mobiliário urbano.

3ª Fase – Margem Direita do Parque Verde do Mondego: Estabelece a transição entre o Parque Manuel Braga e o Parque Mondego através de uma escadaria/bancada junto ao rio e uma fonte; criação de um canal de água que acompanha a zona em

sentido longitudinal; reconfiguração do parque de estacionamento já na zona de intervenção; frente ribeirinha edificada com serviço de hotelaria, com plataforma junto à água para esplanada; plataformas de madeira avançadas sobre o rio; construção de quatro módulos de equipamento de jardim; tratamento do espaço verde, iluminação e mobiliário urbano.

4ª Fase – Margem Esquerda: a configuração da zona da Quinta da Várzea e das Lajes, dependente do desenho urbano do Parque Temático, estando prevista para a transição/delimitação desta zona a criação de um lago artificial, pretendendo-se um tratamento mais informal e naturalizado possível e com o maior aproveitamento de espécies existentes.

5ª Fase – Margem Direita: zona compreendida entre a Quinta do Junqueiro e a ponte Europa, para a qual se prevê: instalação de edifícios para equipamentos de animação do parque; campos desportivos informais; tratamento como zona verde, tirando partido do coberto vegetal, em particular das laranjeiras; rampa pedonal de acesso à ponte Europa no limite sul e continuação para o Parque Linear do Vale das Flores.

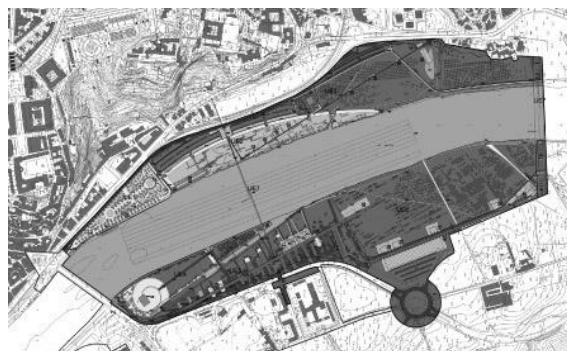


Fig. 29_ Intervenção do Plano de Pormenor do Parque Verde do Mondego, Arq. Camilo Cortesão.

² *Ibidem*

Prevêem-se ainda obras como (algumas das quais já executadas):

Travessia do rio Mondego: a construção de uma ponte pedonal que permite a ligação pedonal e por ciclovia entre as duas margens.

Requalificação da Av. Inês de Castro: através da criação de passeios, árvores, travessias pedonais, dado que a ocupação urbanística da zona assim como o conjunto de equipamentos existentes lhe irá conferir um carácter mais pedonal a esta avenida.

Restauração do Parque Manuel Braga através de algumas obras pontuais.

Espaço público do Nó das Lajes, onde se pretende a construção de uma rotunda de grandes dimensões.

Entrada Poente no Parque Verde do Mondego: espaço entre a vedação da escola secundária D. Duarte e a Avenida D. Inês como acesso desnivelado à zona do parque verde, sob a Av. D. Inês.

Espaço público de acesso nascente da Ponte de Santa Clara e Largo da Portagem: a intervenção nesta zona focar-se-á na resolução entre os volumes de tráfego rodoviário e pedonal, eventualmente através de um desnivelamento.

Arranjo urbano da Av. João das Regras, através do desnivelamento da Av. Inês de Castro e variante da Av. João das Regras, permitindo um tratamento urbano adequado desta zona e promova a sua utilização essencialmente pedonal.

Silo-Auto + Teleférico: construção de um silo automóvel de modo a diminuir o impacto automóvel na baixa e a beneficiar a ligação com o teleférico com destino à Universidade.

Parque Temático da Ciência, Cultura e Lazer: previsto inicialmente dentro do Parque Verde do Mondego, a intervenção dever-se-á situar ao nível das infra-estruturas e espaço público.

Teleférico: é proposto um sistema de elevação mecânica que ligue a Baixa (Rua da Alegria) à Alta (Praceta Luís de Camões), um projecto integrado num conjunto de três sistemas de elevação mecânica entre Baixa e Alta, tendo um deles já sido construído

(elevador do mercado).

CIMA: o Centro de Interpretação e Monitorização Ambiental, por ser uma constante em todas as intervenções do Programa Polis, com uma componente pedagógica de divulgação dos valores ambientais e outra, mais técnica, de monitorização dos diversos descritores ambientais.

Pavilhão de Hanôver: integra-se na Margem Direita do Parque do Mondego como pólo de atracção para a cidade e para o parque.

Fig. 30_ Vista aérea captando as duas margens da intervenção já em fase avançada.



Análise

É actualmente visível que a intervenção do programa Polis trouxe uma nova realidade, de qualidade indubitavelmente superior, às margens alvo desta requalificação e a alguns focos em directa conexão com essa realidade e, entre projectos concluídos e por concluir, é já possível constatar a aderência dos cidadãos a esta zona, essencialmente de lazer no seu cômputo geral. Toda a regeneração desta zona certamente contribuirá para o aumento e consolidação dos fluxos e vivências, logo, deste sector vital da cidade, despertando um sentido esquecido.

Um dos elementos chave do projecto, a meu ver, e claro não descurando o contexto global da proposta, reside na criação da ponte pedonal que liga as duas margens. A possibilidade dessa travessia por peões

ou bicicletas engloba o rio na estrutura de todo o projecto, contextualizando e tornando facilmente acessível toda a oferta do programa; o “monte-ícone” de Coimbra pode agora ser não só vivido mas mais facilmente contemplado. Para além disso, dá sentido, a outra escala, à possibilidade das continuidades pedonais de que a cidade tanto carece.

Outro aspecto proposto que me parece essencial e cirúrgico é o da resolução das duas zonas situadas nas extremidades da ponte de Santa Clara e dos seus conflitos no cruzamento das várias redes de mobilidade. À excepção da Rua do Brasil na margem direita e da Avenida Inês de Castro na margem esquerda, todas as ligações com Parque Verde do Mondego passam obrigatoriamente por estes dois moderadores: o Largo da Portagem e a Avenida João das Regras (que se quer praça); a sua reestruturação e requalificação serão uma melhoria não só dos espaços em si, mas também da sua função distribuidora, clarificando toda a área adjacente aos mesmos, em prol duma estabilização da zona marginal. O plano de pormenor do Eixo Portagem/Av. João das Regras, a cargo do Arq. Gonçalo Byrne, compromete-se, para a zona da margem esquerda, a desnivelar a Avenida Inês de Castro, conseguindo assim atenuar os efeitos de atravessamento rodoviário de acesso à A1, libertando a plataforma da Avenida João das Regras para uma dimensão essencialmente pedonal. Quanto a o Largo da Portagem, foi proposto o seu desnivelamento...?! Com isto não se querem esquecer outras vantagens criadas neste projecto como a reestruturação do estacionamento numa faixa longitudinal, dissimulado por muros em pedra e arborização, a transição entre verde “urbano” e natural em direcção à Portela, a regeneração do Parque Manuel Braga, o tratamento das zonas verdes, caminhos e iluminação, etc.

Relativamente à programação, o projecto aposta essencialmente na recreação e lazer, com pontuais serviços à cultura, turismo ou restauração. Sendo o objectivo a criação de espaços de carácter recreativo e ambiental, é compreensível a proporção programática

implementada e a complementação através, por exemplo, dos serviços de restauração, na margem direita. A respeito destes últimos, parece-me um pouco pobre a limitação destes serviços a “bens consumíveis em esplanada”, quando um ou mais módulos poderiam prestar outros serviços, gratuitos ou não (ex: aluguer de livros), que desafiassem um pouco mais a normalidade e enriquecessem a oferta aos utentes deste espaço; no aproveitamento do espelho de água os módulos destinados aos desportos náuticos instalados na margem esquerda usufruem bem das potencialidades da zona e assumem-se também como pólos atractivos.

Quanto à escolha do local e ao carácter da intervenção, compreendida entre a ponte de Santa Clara e a ponte Europa e de forte componente ambiental, entende-se a inserção no contexto de um reforço e de uma continuidade dos espaços verdes da cidade, em particular do Jardim Botânico, aproveitando o mote para assim unir as duas margens à luz do mesmo pretexto.

A minha questão neste aspecto centra-se na prioridade dada à criação desta zona lúdica, esquecendo-se ou remetendo-se para segundo plano a zona entre a ponte de Santa Clara e a Ponte do Açude, onde a estrutura urbana da margem direita se chega ao rio ainda de modo desregulado e a margem esquerda anseia por uma continuação deste bocado de cidade que rola pela colina. É sabida a dificuldade na negociação dos terrenos marginais entre a C.P. e a Câmara Municipal de Coimbra (também fruto de políticas de solo muitas vezes alheias à sensibilidade urbana), mas é precisamente aqui que os agentes políticos se devem afirmar na resolução de quaisquer entraves ao sólido desenvolvimento de uma urbanidade de qualidade. Assumindo a urgência desta zona verde da cidade, e uma vez dada a oportunidade à natureza em ser parte integrante do organismo desta (inequivocamente expectante e necessária à estrutura urbana de Coimbra), talvez seja agora tempo de darmos oportunidade à cidade edificada, e à sua aproximação na relação com o Mondego, aproveitando a dinâmica entre as

Fig. 31_ Pintura de Praga: a consolidação das margens e o seu relacionamento próximo.

diferentes especificidades passíveis de relações, para que as marginais possam ser revitalizadas, personalizadas e vividas no quotidiano, e não apenas como espaços de domingos ou fins de tarde.

O “novo” Mondego da zona de Coimbra - um curso fluvial estável durante todo o ano - co-existe com a cidade desde há duas décadas. Com a nobre e tão esperada intenção de “devolver a cidade ao rio”, como assim se autoproclama o projecto do programa Polis para Coimbra, finalmente conseguiram-se reunir dinâmicas públicas e privadas que iniciaram de modo significativo o que a cidade há muito esperava, dentro do que é a relativamente actual realidade “estática” do Mondego: abraçar este elemento como parte intrínseca da sua organização. Contudo, isto já a cidade o tinha feito, levado ao extremo até, porém dentro do que foram as suas possibilidades enquanto cidade dotada dos meios técnicos e estratégicos de então, perante a realidade de um rio imprevisível na sua fúria. É certamente reflexo, por parte dos vários agentes responsáveis por esta Coimbra relativamente actual, não só de alguma inércia mas, acima de tudo, ignobilidade ao não se perseguirem e reforçarem os vínculos históricos da cidade fazendo-os ouvirem-se mais alto, e desprezar-se aquela que foi uma das duas razões da sua existência: o rio e o monte. Com isto reafirmo automaticamente a admiração pelo que foi a insistência - obviamente que motivada em grande parte pela necessidade, mas não por isso depreciada - de, mesmo em tais condições, urbanizar as duas margens, de tentar integrar este elemento na cidade e assim o oferecer à realidade quotidiana dos seus cidadãos.

Fig. 32_ Zona expectante entre e ponte de Santa Clara e o Açude.



O Seminário “Inserções” surge em 2003, da vontade e necessidade de redesenhar a cidade de Coimbra utilizando as múltiplas “valências do projecto de arquitectura – análise/síntese, conhecimento/invenção – no sentido da criação de espaços e vivências urbanas mais qualificadas e “modernas”³.

Aproveitando as oportunidades de requalificação urbana inerentes à introdução do metro ligeiro de superfície, a ideia base inerente às “experimentações” dos projectos apresentados passa pelo espaço público como possibilidade de articulação entre diferentes momentos da cidade, de carácter urbano e denso, de trocas, de encontros e de experiências. O traçado do metropolitano de superfície considerado “segue um esquema em T apoiando-se na actual linha de caminho de ferro que liga Coimbra B à Lousã. A bifurcação do T dá-se no Bota Abaixo sendo criada de raiz uma nova linha que, atravessando o tecido frágil da Baixinha, segue pela Avenida Sá da Bandeira, Arcos do Jardim, Penitenciária, Jardim da Sereia e, passando por Celas, termina no Hospital da Universidade e no Polo III⁴. Aborda-se então o primeiro troço como uma reconversão da estrutura preexistente, cujo traçado e fisionomia carregam cota parte de responsabilidades na impossibilidade de contacto entre cidade e rio, e o segundo como um troço de confronto/interacção com o potencial de sectores expectantes da cidade. Foram convidadas dez equipas de arquitectos para o desenvolvimento das propostas, em dez diferentes áreas. Para o interesse do caso de estudo analisaremos a seguir cinco dessas propostas.

A introdução do metropolitano de superfície em Coimbra, para além das questões de inserção deste com os seus pontos de contacto com a cidade no percurso previsto, traz á luz uma questão que tem acompanhado a evolução das cidades desde a era industrial, que é o esvuntamento urbano.

Efectivamente, as novas exigências e vontades na velocidade e eficácia das trocas de pessoas e mercadorias ao nível interno da cidade levaram a profundas alterações morfológicas e aos tais esvuntamentos a que algumas cidades europeias foram sujeitas, sendo disso exemplo os esvuntamentos da Paris “Haussmaniana” na abertura de boulevards, jardins públicos e galerias subterrâneas para a infra-estruturação dos prédios burgueses, ou ainda para o metropolitano. Esta atitude perante a cidade trouxe por vezes “ondas de choque e desorientação nos habitantes, mas depressa possibilitaram novas formas de agregação social e económica que mudaram por completo a condição civilizacional das cidades europeias”⁵. Para além da vantagem do funcionamento de algumas das redes de mobilidade ao nível subterrâneo, libertando a sua superfície, esta nova infra-estruturação permitiu a ligação entre vários estratos urbanos da cidade fisicamente separados, dando-lhes novos sentidos e dinâmicas.

Em Coimbra, como já referimos, existiu desde os planos de De Gröer a intenção de uma ligação entre a Praça 8 de Maio e a beira-rio através da construção da Avenida de Santa Cruz, o que suponha o esvuntamento de parte da baixinha, mais precisamente no prolongamento da avenida anteriormente lançada sobre o Vale da Ribela, até ao rio; parte dessas demolições chegaram mesmo a ser efectuadas e deram origem à zona apelidada actualmente de bota-abaixo. Actualmente, a consciencialização do valor do património arquitectónico e urbanístico desta zona remeteu este atravessamento para os quarteirões

3_ FIGUEIRA, Jorge, MONIZ, Gonçalo Canto, *Inserções - Seminário Internacional de Desenho Urbano*, pg. 03 DARQ, Coimbra, 2003

4_ *Ibidem*

5_ ECDJ,6 e 7, *Inserções - Seminário Internacional de Desenho Urbano, Metro ligeiro de superfície na baixa de Coimbra*, pg.16 , DARQ, Coimbra, 2003

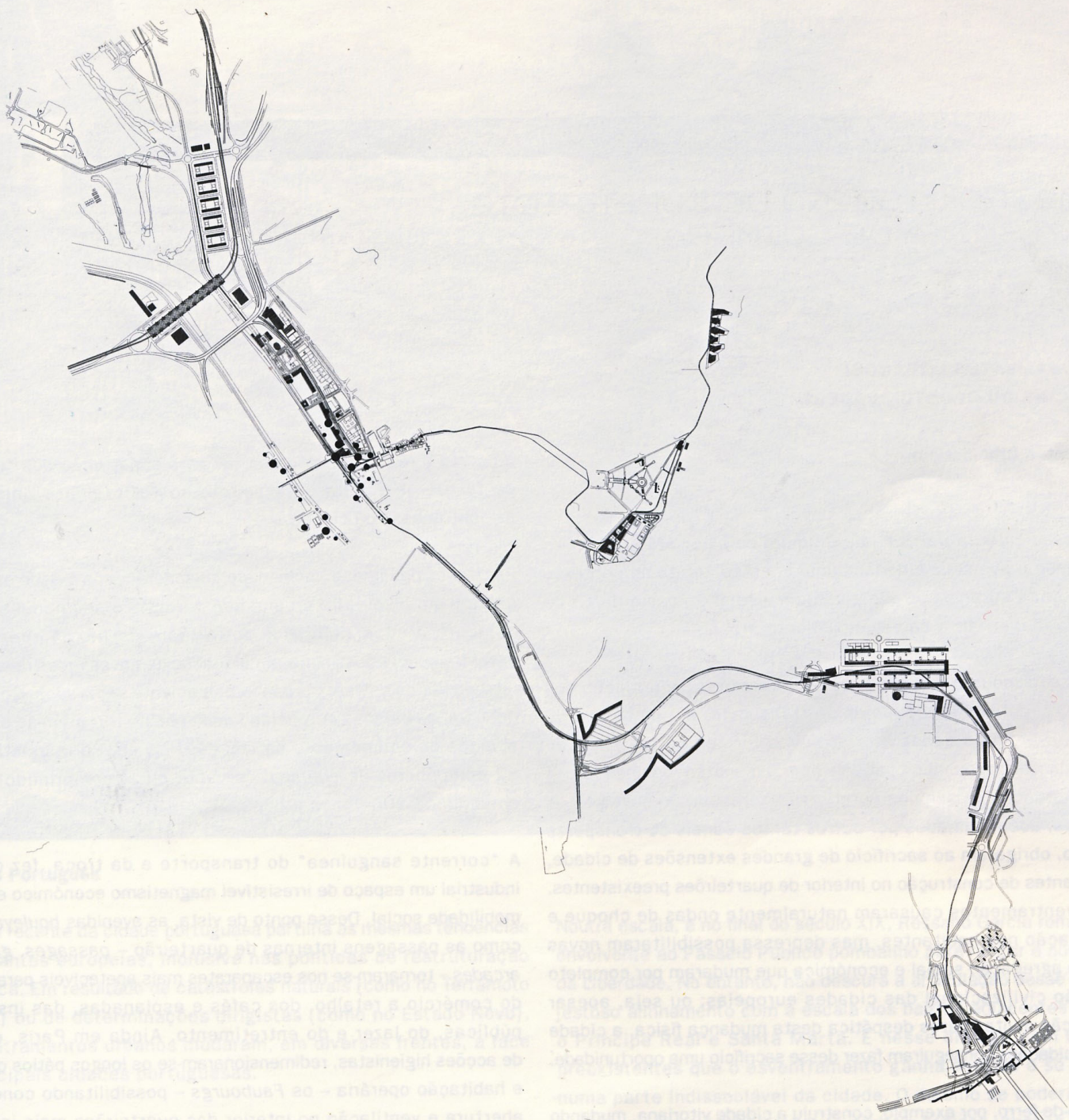


Fig.33_ Percursos do Metro ligeiro e pontualidade das propostas.

interiores da Judiaria Nova, assente numa demolição que consiga estabelecer a desejada e proveitosa ligação com o rio de modo cirúrgico, respeitando ao máximo o património existente.

“Mas, tal como nas Passages de Paris, nas Arcades londrinas ou nos pátios do Chiado lisboeta, essa justeza

deverá deixar-nos perceber que ali se encontram e se articulam diferentes tempos da mesma cidade, incluindo o nosso próprio tempo. Esse será o sinal de que Coimbra soube fazer de um velho sacrifício uma nova oportunidade de regeneração”.⁶

⁶ *Ibidem*

Quanto à rede a implementar pelos serviços ferroviários ligeiros periurbanos, a qual deverá ser a melhor de 3 opções (uma vez que se podem dividir em sistema ferroviário ligeiro, sistema eléctrico rápido de interoperabilidade e sistema de eléctrico rápido de aglomeração), surge a questão da articulação entre o serviço urbano e o serviço regional. Não entrando nos pormenores técnicos de execução, importa reafirmar o impacto social e económico que traria a melhoria das acessibilidades, quer no perímetro urbano quer na sua articulação ao nível regional, e realçar a determinância que uma eficaz articulação destes serviços proporcionaria na preferência dos utentes e, conseqüentemente, na diminuição do automóvel na cidade, partindo de dois pressupostos: primeiro, que o automóvel é actualmente o meio escolhido na deslocação, segundo, que apesar de 68,1% da população se situar em Coimbra, os restantes 31,9%, que correspondem a cerca de 48.500 pessoas, habitam fora do perímetro citadino⁷.

Para a zona ribeirinha, o desenho longitudinal da linha em sentido paralelo ao Mondego numa considerável extensão que vai de Coimbra-B até sensivelmente a meio do Parque Verde do Mondego só vem reforçar o enorme potencial desta continuidade, a qual é explorada em algumas das propostas do seminário que iremos referenciar a seguir.

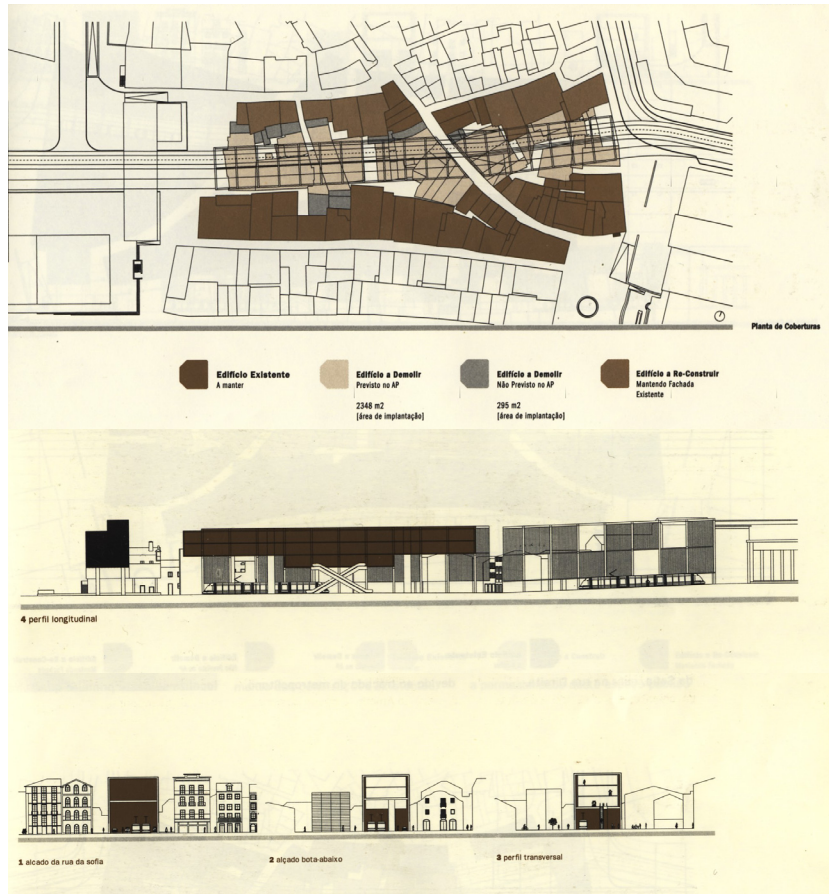
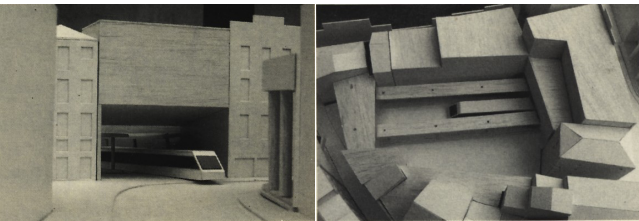
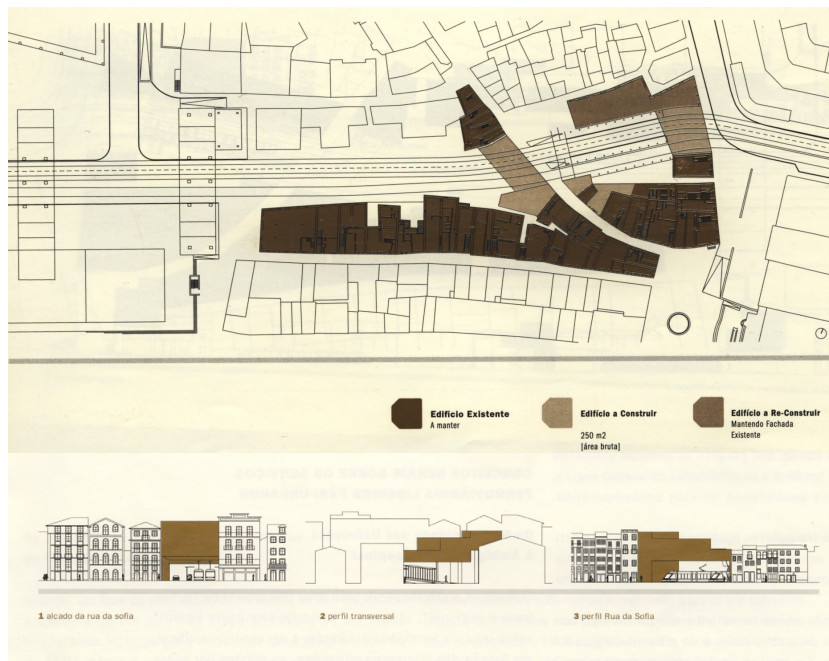


Fig. 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40_ Em cima, proposta A do Seminário, conseguida pelo atravessamento de uma estrutura autónoma através da malha da baixinha. Em baixo, proposta B e a opção pela “limpeza” ao nível do peão, sendo a travessia das ruas feita a um nível superior.



Propostas _ Parque na Arregaça (Eduard Bru)

Fig.41_ Edifícios relevantes situados no fundo da colina e a integração nos percursos.

A intenção de projecto para o vale da Arregaça tem em conta o perfil da colina situado entre este e o rio, não só pelo facto topográfico de ser o terminus da colina que Coimbra ocupou durante milhares de anos mas também pelo desenvolver da ocupação monte abaixo até ao vale. A mancha verde partiria da zona Solum e estender-se-ia até ao rio, caracterizando-se por: realçar o perfil distinto da colina, oferecer área verde à cidade, recuperar a união com o rio, providenciar a zona Solum com uma orientação física e geográfica e acompanhar o metro com um projecto que dê significado ao percurso.

Fig. 42_ Planta geral do Parque da Arregaça.

De facto, as zonas verdes contínuas podem ajudar na agregação dos espaços da cidade. No caso particular de Coimbra, os espaços de realidades confusas e dispersas podem ganhar um novo significado através do uso destas manchas verdes que parecem “coser” duas realidades distintas e aparentemente sem relações claras, rematando os limites de cada realidade e garantindo transições suaves entre elas.

No projecto para o vale da Arregaça, para além de se impor como limite da colina, realçando o perfil e rematando o seu final, dinamiza-se pela interessante motivação de estabelecer a ligação ao Parque Verde do Mondego, garantindo a continuidade destes percursos e o acompanhamento da nova frente criada pelo percurso do metro ligeiro. É esta continuidade de intenções e gestos que pode caracterizar os percursos do cidadão, vincando a identidade distinta das várias “fatias” da cidade, ao mesmo tempo que as une.

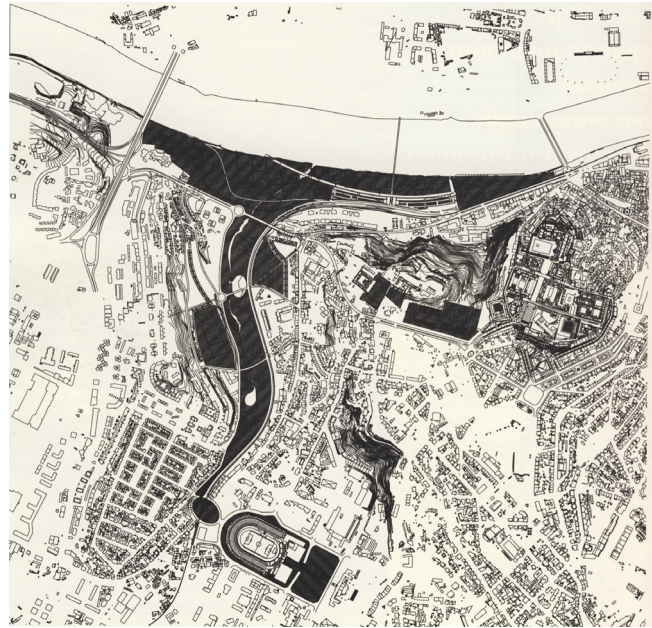
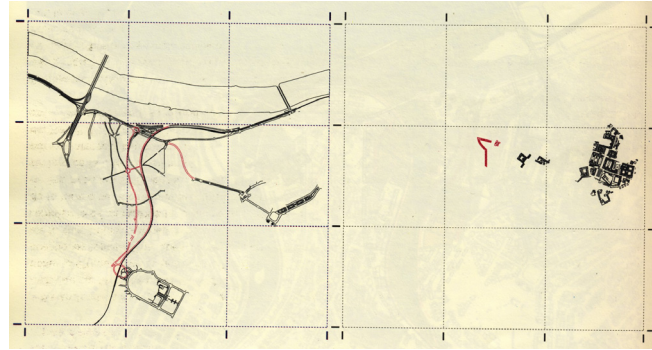
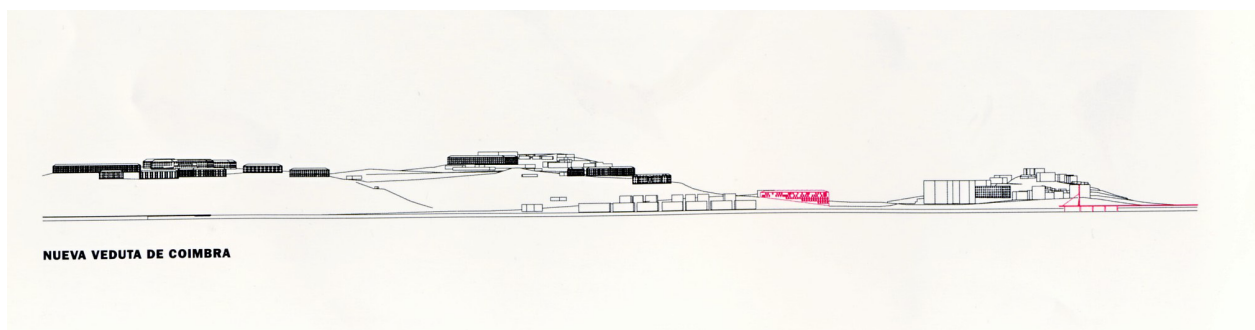


Fig. 43_ Corte direccionado a nascente.



Propostas _ Ligação Alta/Baixa (Manuel Graça Dias _ Egas José Vieira)

A proposta para a ligação entre Alta e Baixa consiste num conjunto de soluções que não se limitam à resolução do melhor sistema mecânico a implementar, mas consideram também a Avenida Emídio Navarro e sua continuação (início da Avenida da Lousã) como elemento chave na caracterização desta zona.

A consciência da Avenida Emídio Navarro, juntamente com o Parque Manuel Braga, como frente de rio consolidada e caracterizante desse troço da cidade, leva à sugestão da sua continuação como boulevard pela avenida da Lousã, no sentido de unificar e reforçar este troço ribeirinho ao máximo, propondo então para o troço Portagem/Rainha Santa “passeios seguidos de baias de estacionamento em ambos os lados (desencorajadores de velocidade), quatro faixas (3,00m cada) destinadas aos veículos motorizados (duas norte/sul e duas sul/norte) e “placa central” com 6,00m, marcada apenas por mudança de pavimento ao mesmo nível, contemplando as linhas do metro ligeiro nos dois sentidos, separados pela cortina de árvores existente no troço Portagem/Parque e por idêntica cortina de plátanos no novo troço Parque/Rainha Santa”⁸. Parece-me interessante como este elemento resgata o fluxo proveniente de sul na mesma identidade e formalidade com que os apresenta ao centro da cidade, o que torna a avenida num gesto unitário de contextualização da marginal. Quanto à ligação Alta/Baixa consideram-se, para vencer um desnível de 68 metros, 4 tipologias de resposta: elevador vertical e ponte de acesso; funicular oblíquo; teleférico; escadas mecânicas. A inadequação de um sistema de elevador, dado que o declive a vencer não é vertical mas de inclinação suave, e do desapropriado que seriam as soluções restantes pela quantidade de “verde” que teria de ser sacrificado levaram à proposta de um sistema arco que sobrevoasse o Botânico e transportasse os passageiros

através de cabines, proporcionando aos utentes “uma viagem de recorte paisagístico inesquecível”⁹.



Fig. 44_ Planta geral da proposta: a continuação do “boulevard” e o momento de ascensão.

Fig. 45_ Estrutura do “teleférico” sobre o Botânico.



8_ ECDJ,6 e 7, *Inserções - Seminário Internacional de Desenho Urbano, Botânico*, pg. 35, DARQ, Coimbra, 2003

9_ *Ibidem*

Fig. 46 e 47_ Maquete da estrutura e terreno.

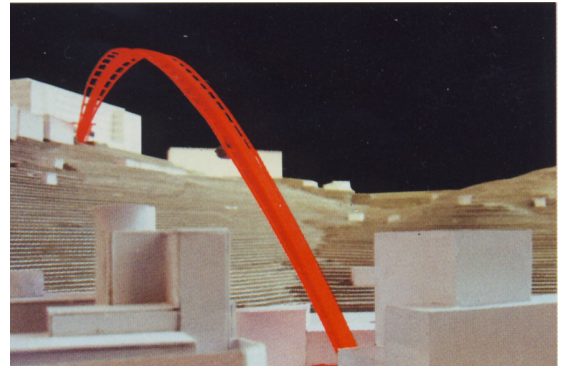
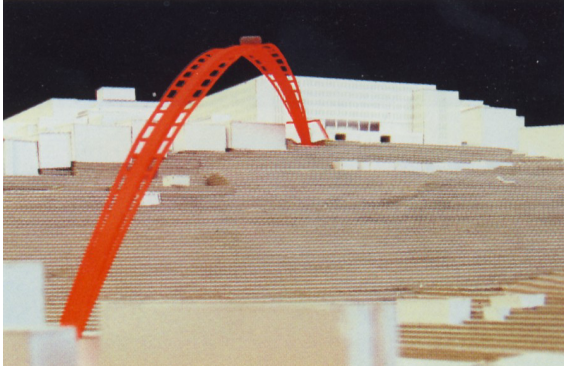


Fig. 48_ As hipóteses de ligação à Alta. A proposta no topo.

Na minha perspectiva, a “massa verde” que é o Botânico, para além do que representa um elemento deste cariz por si só, revela-se determinante na percepção do edificado da colina quando o olhar atinge o contraste destas duas massas distintas, certamente conferindo-lhe um carácter que não teria se esta mancha verde não existisse. Estando de acordo na extrema importância que é a preservação máxima deste elemento e não descurando obviamente as sugestões do projecto, parece-me mais perturbador a esta leitura a existência de tal massa metálica, justificada ainda no seu propósito, que a quantidade – alguma recuperável - sacrificada pelo sistema de escadas mecânicas. Mais, consideraria o penetrar por esta mancha verde, facilitada pelas escadas mecânicas, uma experiência de maior riqueza pelo contacto directo com a mesma, pelos jogos de luz/sombra característicos, pela possibilidade de pequenas paragens ao longo do percurso, ainda que concorrido pela oferta de uma vista “inesquecível”, mas que quase se assemelharia à da chegada ao topo e pagaria o preço de se alhear do Botânico.

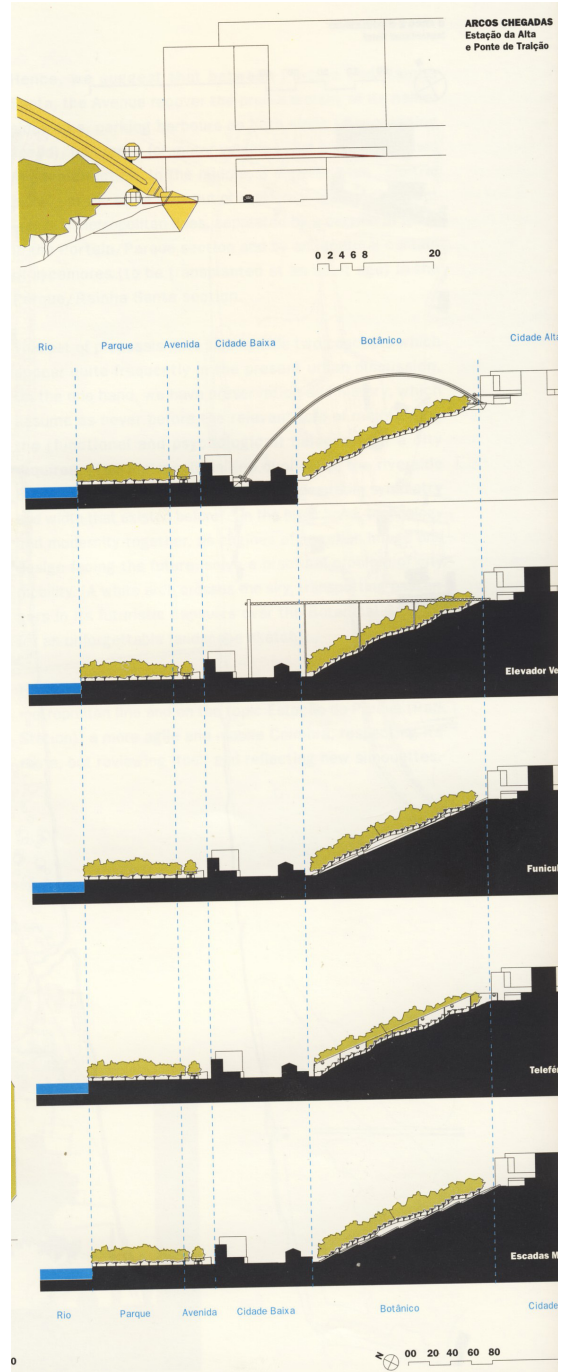
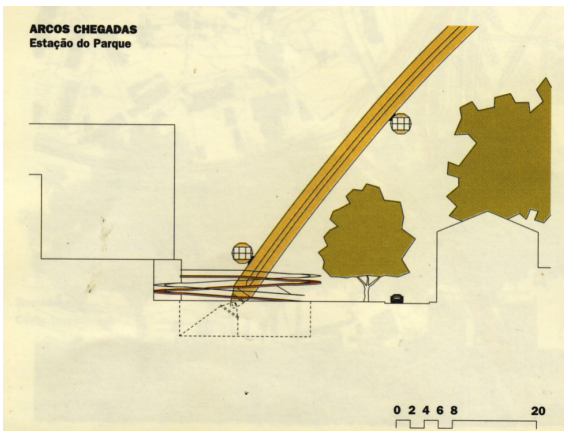


Fig. 49_ Momento de contacto com a Baixa.



Frente Ribeirinha (Eduardo Souto Moura)

Para a frente ribeirinha, na margem direita a proposta é estruturada pela passagem da linha de metro para uma nova rua a construir, paralela à Av. Fernão de Magalhães. O objectivo é o de libertar a faixa marginal de veículos, propondo ao mesmo tempo uma nova frente no eixo de passagem do metro. O programa prevê 3 blocos de habitação a delimitar a rua, 3 Praças abertas ao rio e 4 blocos para equipamentos, cafés, restaurantes e um teatro.

A proposta, a meu ver, mostra o seu traço mais forte na alteração da linha de metro para a rua entre a Av. Fernão de Magalhães e o rio. Este rasgo tem todos os condimentos para resolver uma situação de traseiras como esta, transformando-a em nova frente urbana. Contudo, o posterior aproveitamento do espaço ganho com este gesto parece-me pobre e fora de escala, em especial se repararmos nas dimensões gigantescas da Praça 1 e no uso incongruente de 2 praças desta envergadura lado a lado. A relação do edificado proposto também se limita, em grande parte, a um longitudinal paralelismo com a linha de metro ligeiro e não explora as diferentes hipóteses em que o contacto com o rio poderia assentar.

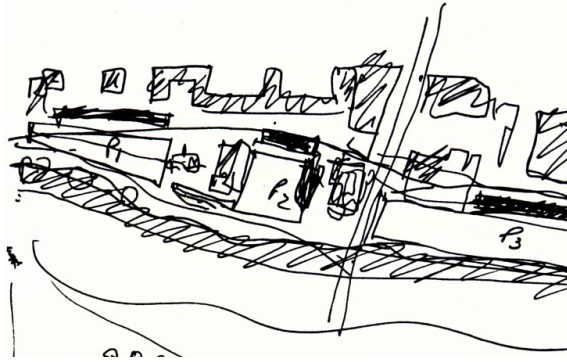


Fig. 50_ Esquizzo de Souto Moura para a zona em estudo.

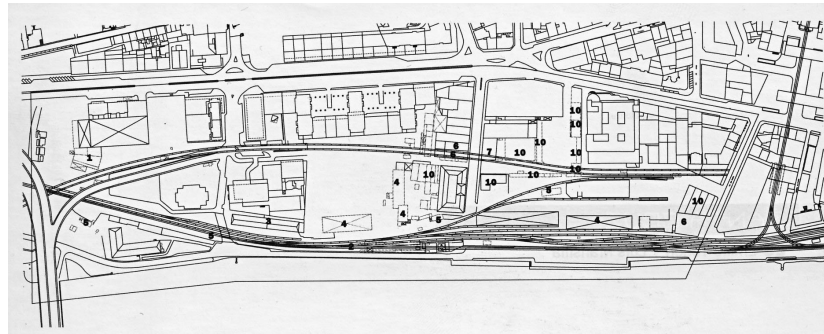
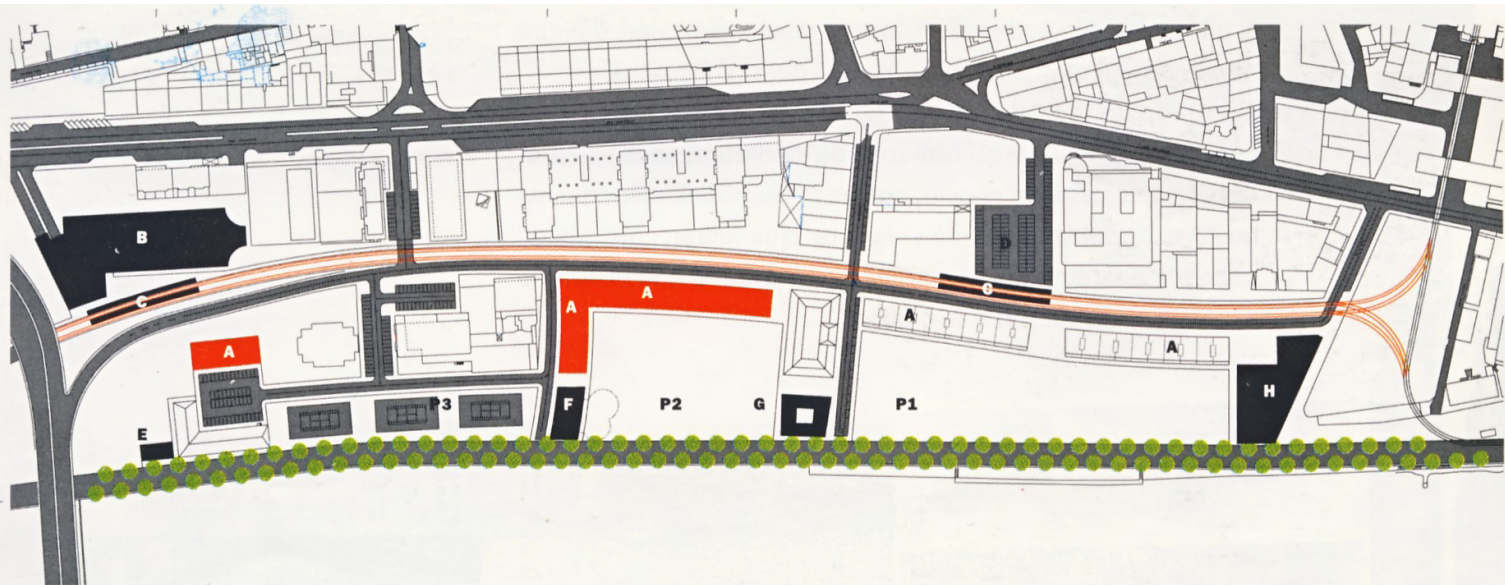


Fig. 51 e 52_ Planta antiga, em cima; planta da proposta, em baixo, já com a linha de metro alterada. A- Habitação; B- Interface de autocarros; C- Paragem de metro; F- Café; G- Restaurante; H- Teatro;



Interface (MMBB)

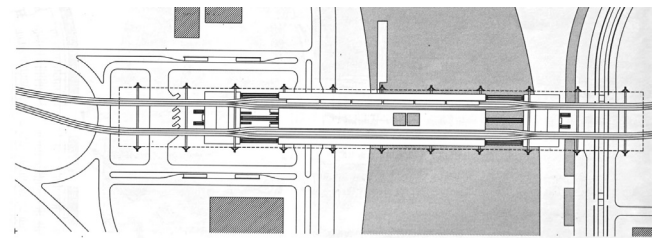
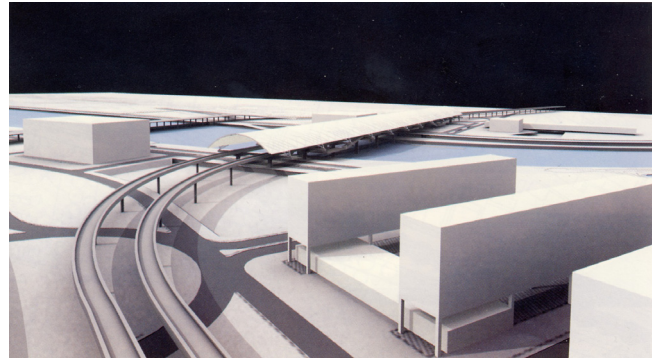
O projecto para um Interface na zona do Choupal parte da motivação de uma reordenação completa deste território, visando integrar o mesmo com o tecido urbano, articular os diferentes modos de circulação e conferir urbanidade aos pontos de contacto entre sistemas e cidade. O entendimento de que o Mondego se revela estruturante na imagem global da cidade e a percepção de que “a área subutilizada na margem esquerda deve ser considerada um sítio privilegiado da expansão urbana”¹⁰ levaram então à criação de uma estação intermodal assente nas duas margens.

Assim, reúne a passagem do comboio à cota mais alta, proveniente logo desde a actual Coimbra-B, libertando o solo para os outros meios de circulação, travessia pedonal do Mondego à cota mais baixa, alguns equipamentos sob as extremidades da cobertura e a urbanização de 600m de frente de área requalificada.

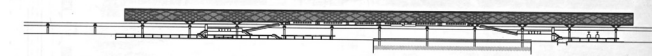
O posicionamento estratégico deste elemento na consideração das direcções ferroviárias ao mesmo tempo que ele próprio é um elemento de ligação das margens e um cartão-de-visita cénico a quem chega ou simplesmente passa pela cidade confere-lhe uma consistência quase inabalável, enquanto tenta a sua subtilidade nesta ligação através de uma delicada cobertura côncava em aço. Porém, se ganha na posição privilegiada na distribuição do tráfego ferroviário norte/sul, perde-o ao tornar-se um considerável obstáculo pela imensa estrutura metálica que o constitui, e sê-lo-á com certeza a quem queira usufruir das margens do Choupal e já não conseguir vislumbrar o perfil da cidade. De facto, permitir a sua implementação neste lugar aliciante é talvez, por um lado, a renúncia ao esforço pela preservação do Mondego no seu estado mais puro e selvagem, por outro a garantia da conexão das duas margens e a libertação dos espaços marginais para efeitos recreativos, embora condicionados. Resta ponderar.

¹⁰ ECDJ,6 e 7, *Inserções - Seminário Internacional de Desenho Urbano, Choupal*, pg. 42, DARQ, Coimbra, 2003

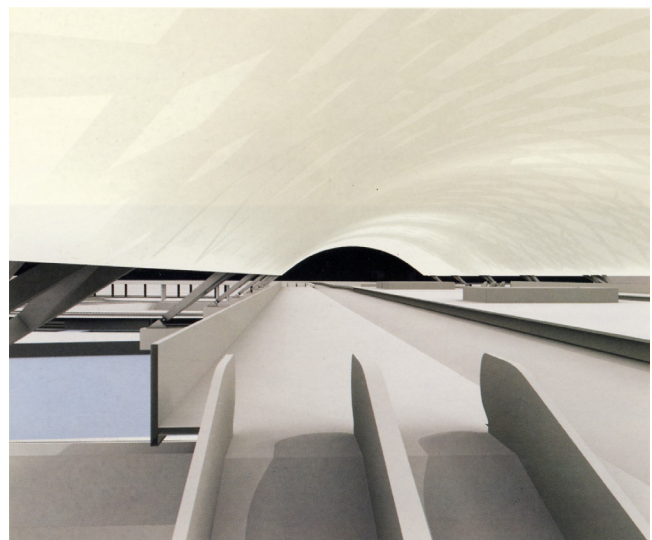
Fig. 53, 54, 54, 56_ Estrutura sobre o Mondego, Planta e corte da proposta, vista interior.



Nível 20
Cais
10 25 50 100



Corte Longitudinal
10 25 50 100



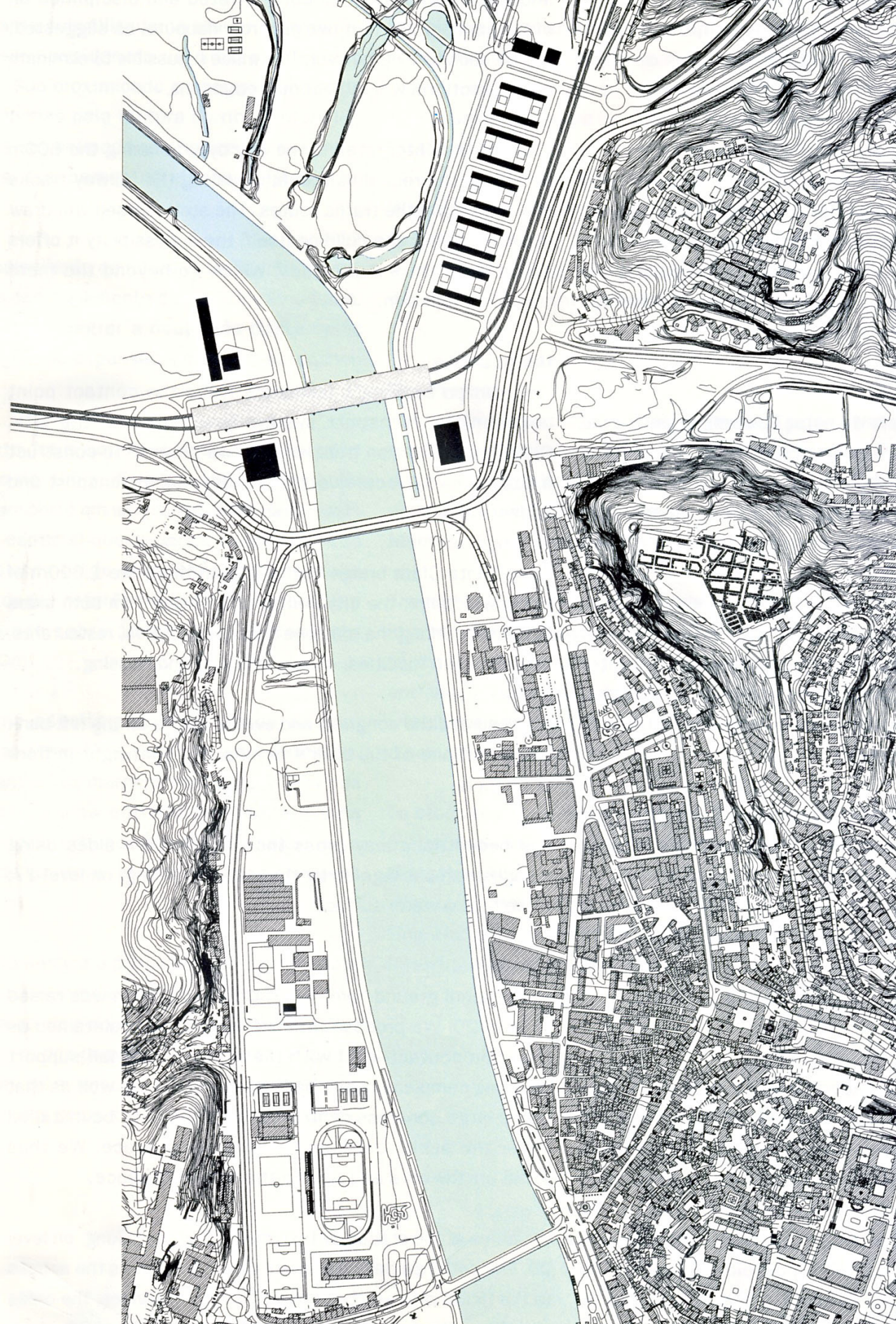


Fig. 57_ Planta geral da proposta.

Lyon, França – Rio Rhône, 2007

Em 1991 o Município de Lyon adoptou o “Plano Azul”, um plano regional que propunha soluções para áreas fluviais dos rios Rhône e Saône. Inicialmente, assentava num plano mais técnico, mas em 1998 o plano foi revisto de modo a responder à requalificação dos pouco atraentes cais da cidade, usados maioritariamente por estacionamento e armazéns.

A estratégia passou pela transformação destes cais em espaços públicos de qualidade, interditos ao trânsito, e pela conexão destes com os espaços urbanos envolventes.

O desenho cobre uma área de 5 km de comprimento e de 7 a 70 de largura, dividindo-se em 8 secções de diferente carácter, e respondendo ao contexto da zona a intervir. Assim, perto do centro da cidade, é urbano, com espaços verdes regulados e zonas de recreação; à medida que se afasta do centro torna-se cada vez mais verde, sendo as secções interligadas por escadas ou rampas. A lógica de circulação oferece, primeiramente, uma linha de peão à beira rio, seguida de ciclovia, com espaços de descanso, desportos, etc., identificáveis pelo mobiliário urbano utilizado. O trânsito automóvel foi reduzido através de programas de aluguer automático de bicicletas, introdução de metro ligeiro, estacionamento subterrâneo e redução da largura das vias.



Fig. 59, 60_ Marginal em escadaria e o contacto directo e aberto com a estrutura urbana.



Fig. 61 e 62_ Vias pedonal e cíclica, à esquerda; Faixa multiusos, à direita.

Fig.63_ Planta da zona de intervenção. Proposta a laranja.



Neuburg an der Donau, Alemanha – Rio Danúbio, 2001

Em 1999, as águas abundantes atacaram Neuburg e obrigaram a cidade a repensar o seu sistema de controlo de cheias. Em várias zonas, a cidade já se defendia através de um sistema de diques ao longo do rio. Porém, da sua insuficiência nasceu um plano que juntava dois objectivos: o primeiro, responder tecnicamente ao problema das cheias através de um sistema de defesa móvel, o segundo, uma regeneração das marginais através da sua requalificação. Assim, a estrutura técnica implementada acabou por libertar espaço marginal que poderia agora ser reaproveitado através da criação de espaços públicos.

A zona requalificada intervém perto do centro histórico, que acompanha a caprichosa curva do rio, e de onde sobressai a imponente presença do castelo de Residenzschloss. A marginal oferece agora mais espaço pedestre e cíclico, acompanhado por uma linha de árvores e uma guarda iluminada; ao afastar do centro surgem acessos pontuais à água de perfis diferentes.



Fig. 64_ Marginal pontuada por acessos à água diferenciados.

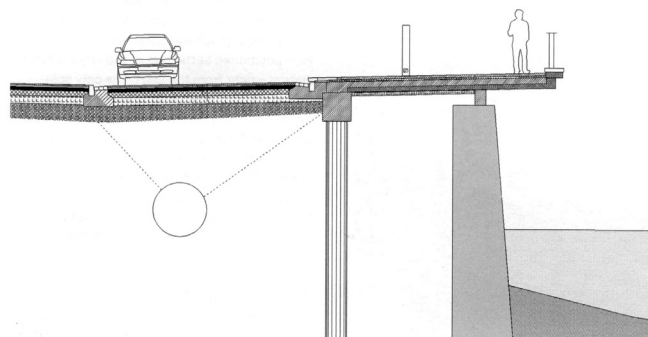


Fig. 65 e 66_ Marginal arborizada em direcção ao castelo, em baixo; Corte da estrutura e a relação com a rede viária, em cima.

Fig. 67_ Planta da zona de intervenção.



Zurich, Suíça – Rio Sihl, 2003

Inicialmente, a zona entre a ponte de Münster e a ponte Rudolf-Brun serviram como importantes eixos viários internos da cidade de Zurique, criando a ruptura entre as fachadas da cidade histórica e as frentes de rio. A qualidade das ruas comerciais e a sua atractividade ao público foram diminuídas consideravelmente pelo tráfego, poluição e fumos.

Actualmente, a diminuição do tráfego nesta zona reconverteu a frente de rio em zona pedestre e cíclica, apoiada por eléctrico e táxis. 500 dos 900 metros totais de frente são interditos ao trânsito, usando agora uma faixa viária central que os redistribui perpendicularmente para as margens. O facto de esta zona estar dividida em histórica, industrial, burguesa e aristocrática levou ao desenho de um eixo pedonal contínuo que nestes instantes de cidade se ramificaria transversalmente. O espaço comprimido de intervenção levou, em alguns pontos, a soluções menos ortodoxas mas eficazes de blocos de madeira avançados, criando espaços aprazíveis à beira-rio. Estatísticas da cidade de Zurique evidenciaram já os efeitos desta intervenção, denotando o aumento de pedestres nesta zona e a satisfação do comércio local e restauração. Ao mesmo tempo, o aumento da pressão a proprietários e donos de lojas no sentido do investimento na requalificação tem tido respostas positivas.



Fig. 68, 69, 70_ Aparentamentos marginais alternativos: estrutura de madeira avançada sobre a água, solucionando a falta de espaço. Acessos à água; requalificação de espaço público marginal.

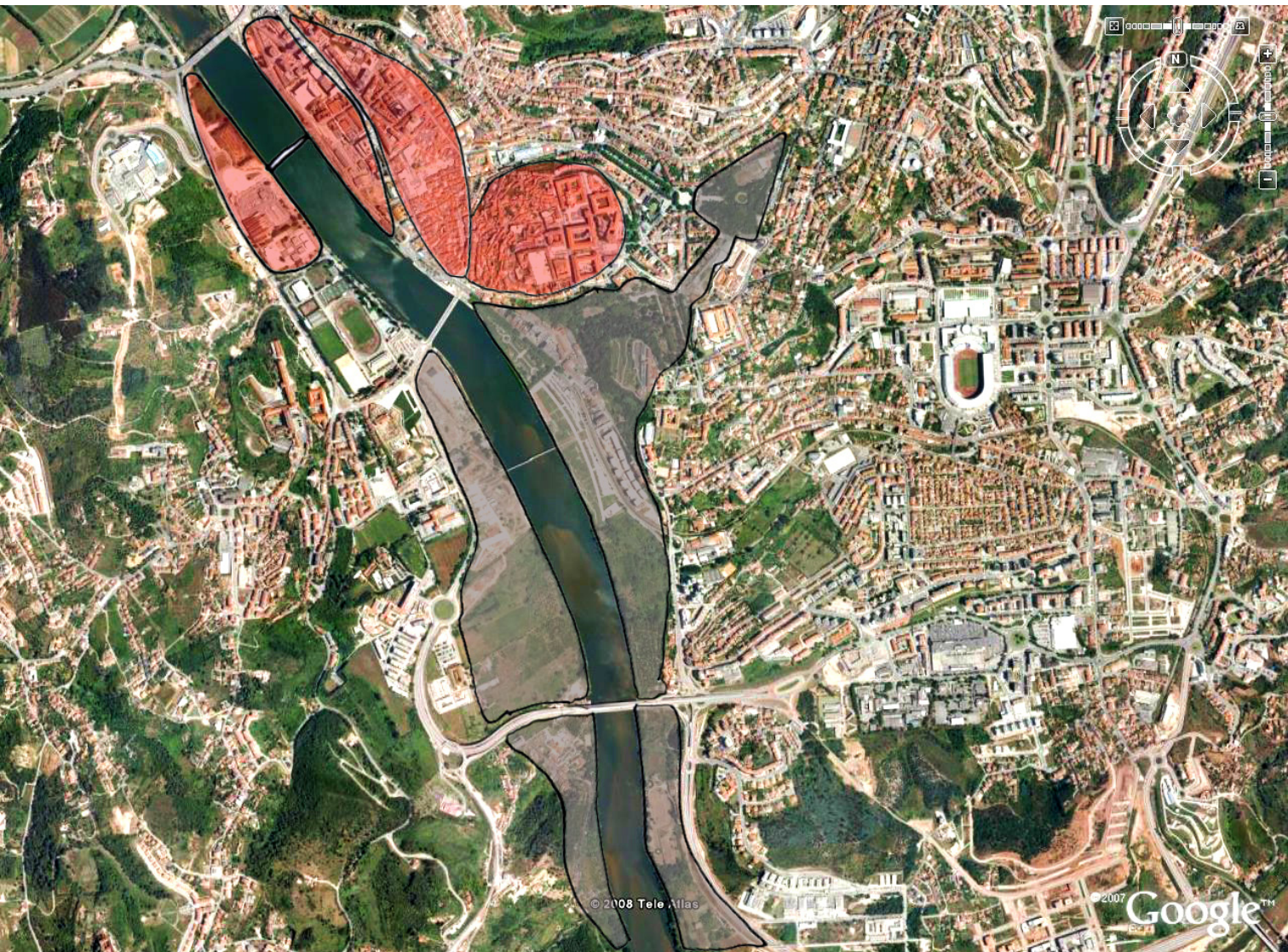


Fig. 71_ Planta geral da intervenção..



Reflexões Finais

Fig. 72_ Sugestões:
de carácter urbano,
a vermelho; de
carácter paisagísti-
co, a cinzento.



[Reflexões finais]

A análise aprofundada de um objecto de estudo traz-lhe naturalmente no seu processo uma compreensão mais consistente, que consegue agora identificar um maior número de variáveis inerentes à sua complexidade. As incessantes possibilidades, que usam essas variáveis, existem num percurso mental, percorrível por qualquer ângulo que se apeteça, quer de tempos quer de formas, de abstracções ou partículas, e desenham a dimensão paralela que é a imaginação. É a inesperada deambulação talhada através dos nossos conhecimentos e condicionantes, por tempo indefinido, a qual nos propõe soluções que ponderamos, no confronto entre a realidade e a individualidade.

Achei que desse processo, o qual no fundo emergiu como propósito final do trabalho, se deveriam apresentar algumas dessas deambulações que propusessem alternativas estruturantes à escala da cidade e se repercutissem nas duas margens, no sentido de enriquecer a perspectiva focada: assim, as propostas pretendem sugerir uma realidade possível e de curto prazo, que identifique e resolva questões eminentes em relação à vivência das margens.

Jardim da Sereia/Margem Esquerda

A demolição do muro exterior da Penitenciária e a criação de uma mancha verde que completasse a falha entre o Jardim da Sereia e o Botânico, permitindo um percurso contínuo, pedonal e cíclico, de cariz paisagístico até à margem esquerda, apoiado pela implementação de escadas mecânicas que permitissem a descida/subida do Botânico. Assim, oferecer-se-ia a possibilidade desta continuidade pelos dois lados da colina, partindo ambos do Jardim da Sereia. Ao mesmo tempo, esta zona verde estabeleceria o papel de mediador entre o edifício da Penitenciária (pressupondo a sua requalificação) e a praça João Paulo II, garantindo-lhe a decompressão necessária e enriquecendo o carácter actualmente confuso desta zona.



Ponte viária Guarda Inglesa/Av. Fernão de Magalhães

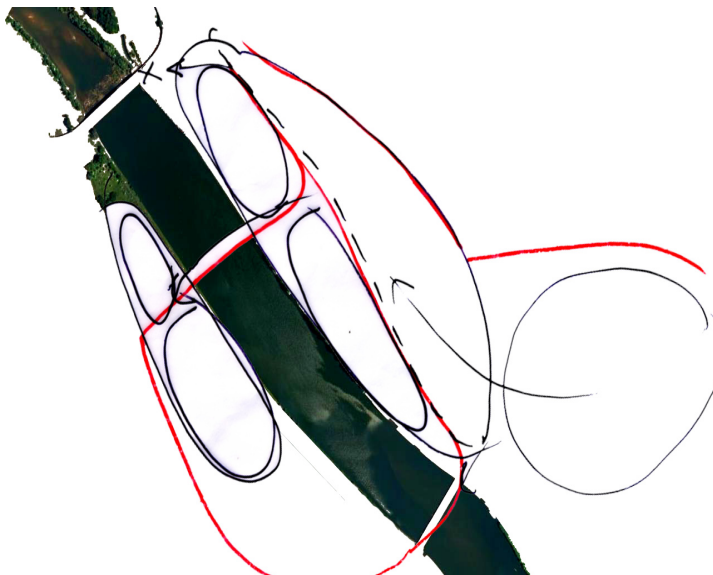
A construção de uma ponte viária que ligasse as duas vias de maior porte a norte da ponte de Santa Clara, Av. Da Guarda Inglesa e Fernão de Magalhães, aproveitando o alinhamento da rua do Arnado. As intenções passam por facilitar a conexão entre as duas margens, explorar a transversalidade destes dois eixos e oferecer-lhes uma alternativa credível nas suas extensões, reestruturar uma zona requalificável no ponto de contacto com a Av. Fernão de Magalhães e estruturar o novo programa a criar na zona de contacto com a Av. Da Guarda Inglesa, ao mesmo tempo que reduziria o tráfego de Santa Clara.

O carácter desta nova ponte teria que se assemelhar ao de Santa Clara no sentido urbano e próximo que estabelece com as margens, funcionando mais como uma rua percorrível por automóveis e peões fazendo lembrar os exemplos europeus de Paris ou Praga, garantindo uma dinamização e aproximação das margens de modo o mais subtil possível.

Parque Verde do Mondego/Portela

A manutenção das zonas verdes naturais ao máximo, em ambas as margens, numa extensão a começar no Pavilhão de Hanôver até à zona da Portela, simplesmente apoiado por ciclovias e passeio pedonal, ligando a possibilidade cíclica Sereia/Portela.

Fig. 73 e 74_ Proposta para zona verde que preencha a lacuna entre a Sereia e o Botânico, em cima. Esquício para a localização da nova ponte.



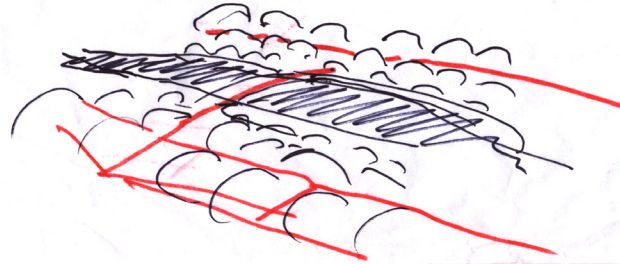
Urbanização Ponte de Santa Clara/IC2

A urbanização das margens compreendidas entre o IC2 e a Ponte de Santa Clara parece ser o movimento mais óbvio e expectante. Para esta zona propunha a criação de uma malha urbana essencialmente residencial, apoiada por pequeno comércio e alguma oferta cultural, cuja estrutura de pequeno quarteirão sugerisse e se identificasse ao máximo com a malha da baixinha e explorasse ao máximo a transversalidade, incitando à aproximação com o rio.

A margem direita compreendida entre a Av. Fernão de Magalhães e o rio funcionaria em duas faixas longitudinais de carácter diferente; a primeira, de maior contacto com a avenida, assumiria consequentemente maior altura de edificado e albergaria programa residencial e comercial, enquanto a segunda, de contacto com a marginal, albergaria também programa residencial mas reservaria o rés-do-chão maioritariamente para restauração e comércio, reservando ainda oportunidade a alguma programação que garantisse o funcionamento desta zona durante todas as fases do dia (escolas, administração, etc.). Pelo meio manter-se-ia uma rua de carácter urbano mais recatado que a Av. Fernão de Magalhães, que serviria o metro ligeiro (mantido da proposta de souto moura, pelas vantagens de requalificação de novas frentes), diferenciada no pavimento, e ainda uma faixa viária para cada sentido, libertando a marginal para um carácter pedonal digno da sua posição. A malha evidenciaria claras intenções de transversalidade nos arruamentos entre os quarteirões, a meu ver de extrema importância no resgate das atenções no sentido Av. Fernão de Magalhães/rio. Os quarteirões de contacto com a Rua do Arnado poderiam eventualmente albergar outra programação que não a residencial (administrativa, por exemplo) de modo a não expor a programação residencial a vias de maior porte. Da densidade desta malha destacar-se-iam 2 praças de diferente cariz: uma no cruzamento da Rua do Arnado com a Av. Fernão de Magalhães, criando um desafogo desse caótico cruzamento de

Fig. 75_ Esquício da zona a urbanizar entre a pt. de Santa Clara e Açude.

vias; outra no negativo da malha mais próxima do rio, sensivelmente entre a Rua do Arnado e Coimbra A, apoiada por programação cultural (Teatro, Escola de dança, de música, etc.) num espaço de carácter público que motivasse experiências, conversas, contemplações...



Para a margem esquerda manteria a mesma lógica de funcionamento a sul da nova ponte, libertando a zona norte marginal a curto prazo - com excepção da área de contacto com a nova travessia, de modo a oferecer-lhe uma referência e enquadramento claros de ambos os lados -, para o início de um carácter mais paisagístico que estabeleceria a ligação com a mancha verde do Choupal, eventualmente passível de urbanização mais tarde, se adequado. Também aqui as zonas de contacto, entre a continuação da ponte e as áreas a intervir, sujeitar-se-iam a um programa outro que não o residencial, no esforço de uma transição que evitasse o choque programático.

Fig. 76_ Esquício da intenção na subdivisão da faixa marginal em 3 caracteres distintos: A- Maior densidade e relação com a Av. Fernão de Magalhães; B- Menor densidade e relação com rua de sentido único e metro, de carácter mais íntimo; C-Faixa pedonal.

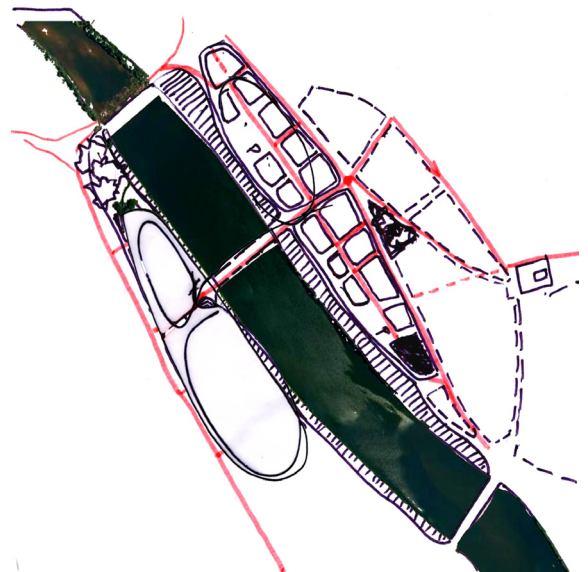
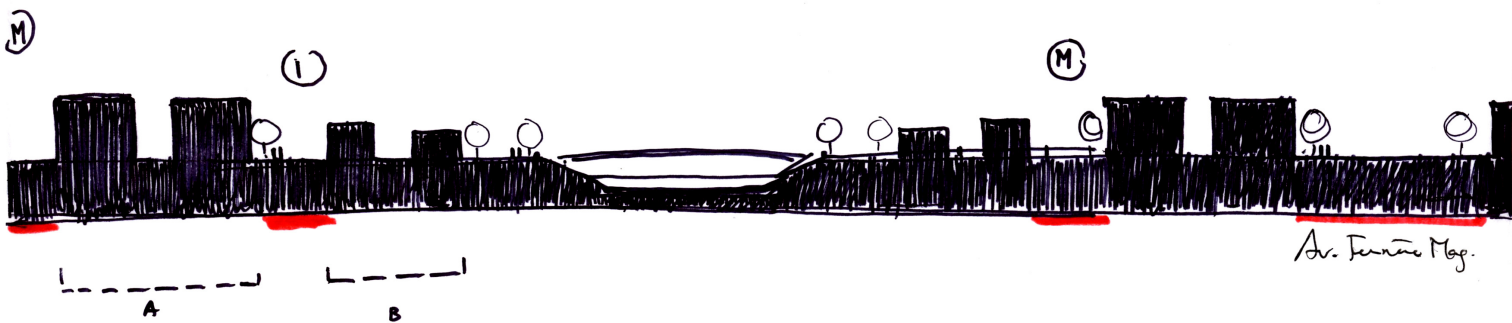
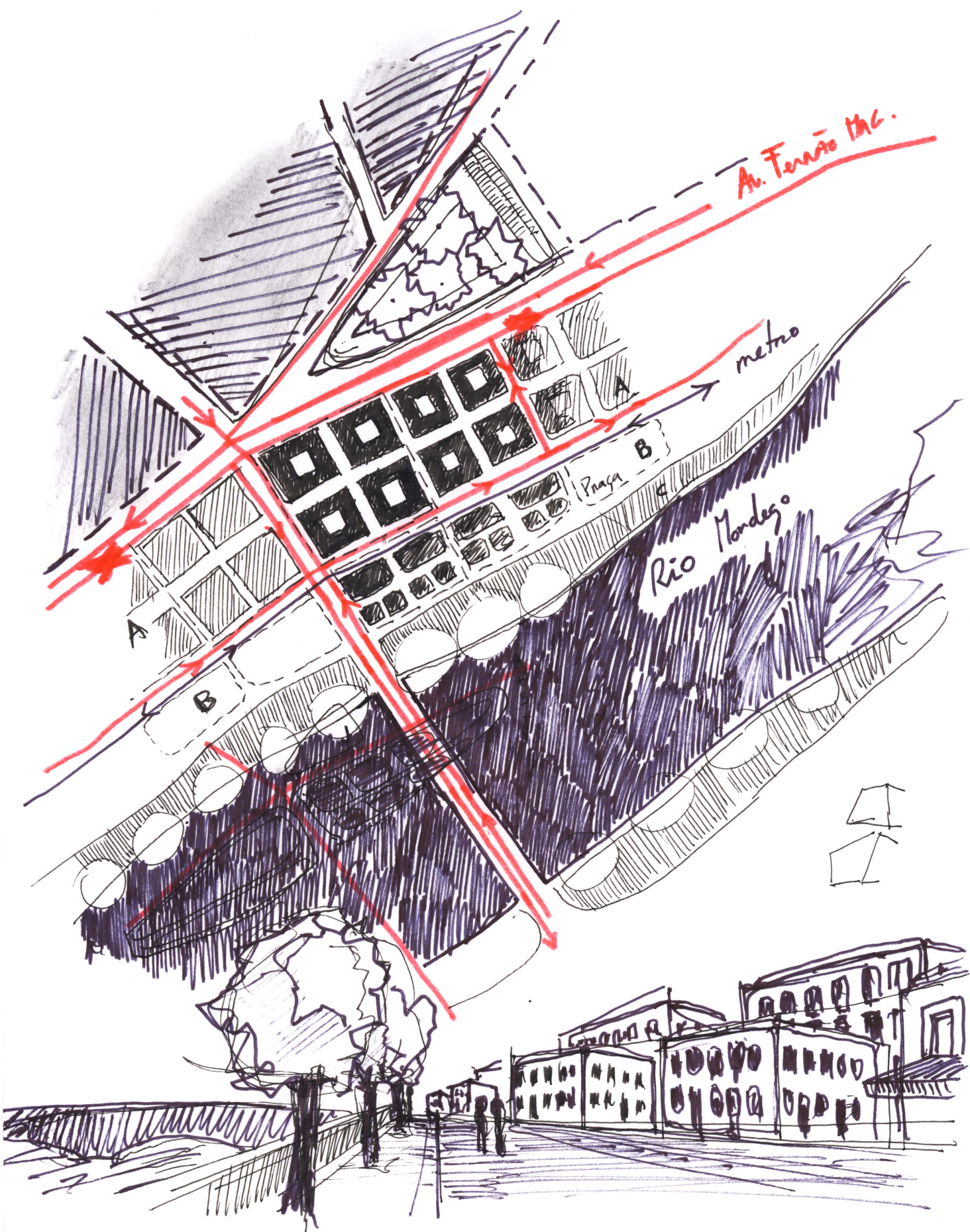




Fig. 77 , 78, 79_ Em cima, integração do modelo na zona; criação de um Jardim na bifurcação da Av. Fernão de Magalhães e de duas praças na zona ribeirinha. Em baixo, desenho de corte a escala indefinida.

À direita, desenho de uma possível interpretação do modelo, com opção por quarteirão aberto ou fechado na faixa A e resolução geométrica (ou formalmente inspirada na baixinha) da faixa B; Arborização da faixa C. Reforço das transversalidades. Desenho de rua meramente ideológico.





Av. Ferreira Mac.

metro

Praca B

Rio Mondego

A

B

A

B

CONCLUSÃO

[CONCLUSÃO]

A realidade do Mondego mudou. Já não é curso navegável que permitia um eixo de acesso alternativo, mas também já não é a força indomável e imprevisível que devastava sem avisar. O que se perdeu na acessibilidade ganhou-se na estabilidade, e as oportunidades surgem novamente, ainda que assentes sob novos carris orientados para diferentes vivências. Outrora condicionante, o rio submeteu-se a condicionado, em alguns aspectos, nas tentativas de domesticação. O futuro terá de fazer uso desta noção e ser cauteloso, interagindo no mínimo comprometedor possível e apenas na estrita necessidade. Deste modo, a cidade terá de saber orientar-se de maneira a explorar plenamente esta nova realidade e ao mesmo tempo, terá de resolver os seus conflitos internos.

Actualmente, “as estimativas apontam para que no ano de 2008, 50% dos humanos vivam em cidades, quando em 1900 eram apenas 10% e prevê-se um exponencial crescimento que elevará a 75% em 2050 o número de pessoas a viver em cidades”. A globalização é outro fenómeno emergente de contornos ainda indefinidos quanto aos impactos futuros na cidade e ao próprio comportamento das sociedades perante a vertiginosa metamorfose de conceitos, distâncias, ideologias... À luz deste cenário, as sinergias entre os vários agentes intervenientes na cidade adoptarão um de dois caminhos: um, mantêm a mesma atitude tomada até aqui perante a cidade (referindo-me ao último meio-século), o que pressuporá um resultado de cidade-território gigantescamente disperso e fragmentado, com efeitos a grande escala, desde a própria realidade cidadina a sérios desequilíbrios ambientais consequentes do desbravar do território, se isso implicar o ritmo a que este último se “consume” actualmente (a respeito deste, poderá ainda elucidar-nos-á o facto de que, em Portugal, existem mais de 5 milhões de habitações, das quais 3,5 são habitadas; a partir da década de 90 assistimos à construção de 106000 casas por ano, uma casa de 5 em 5 minutos;

os PDM's prevêem, para a região Norte, a construção de habitação para 15 milhões de habitantes, onde a população é de 3,5 milhões de habitantes.¹

; o outro, percebem o efeito devastador desta realidade de consumo e mudam o curso da intervenção no território, reusam, revitalizam, requalificam, reaproveitam, viram-se para elas próprias consolidando e preenchendo as lacunas do território urbano, definindo como claros os seus limites de expansão, percebendo o espaço construído como o mínimo necessário a uma vivência próspera mas sustentável, reconhecendo o luxo e o supérfluo. Passa também por resolver os seus conflitos internos a consciência e consequente aproveitamento das verdadeiras oportunidades da cidade e do seu território na oferta de qualidade de vida superior, como é o caso do Mondego. Outras cidades europeias como Paris, Praga ou Amesterdão, tiveram a matutina oportunidade de exploração deste elemento, integrando-o na cidade, oferecendo-o aos seus cidadãos. Coimbra tem expectante, actualmente, a oportunidade também de o abraçar na sua organização, se o modo de agir se revelar conciso e coordenado. É necessário que a intervenção na cidade também ela se possa impor como “um vasto movimento cultural e seja discutida e criticada fora de uma elite de especialistas” e, para isso, “ela se torne parte da cidade, se torne “a cidade” (...) em certo sentido, não existem edifícios de “oposição”, pois tudo o que se realiza é sempre conveniente à classe dominante, ou pelo menos tem de existir uma possibilidade para conciliar certas novas exigências com a específica realidade urbana”.² Assim, a cidade é o reflexo das vontades e exigências das gerações, e por aí teremos de começar.

1_ INE, CENSUS 2001: IV Recenseamento Geral da Habitação; INE; Lisboa, 2002

2_ ROSSI, Aldo, A Arquitectura da Cidade, pg. 164

BIBLIOGRAFIA

Livros e Monografias

ALARCÃO, Jorge; As Origens de Coimbra, in Actas das I Jornadas do Grupo de Arqueologia e Arte do Centro, Coimbra, GAAC, 1979.

AYMONINO, Carlo; *O Significado Das Cidades*, Tradução de Ana Rabaça, Editorial Presença, Lisboa, 1984.

BANDEIRINHA, José António, *Coimbra vista do céu*, Coimbra, 2003.

BURDETT, Richy; *The Endless City* Phaiden, Londres, 2007.

CARDOSO, Cristóvão, *Baixo Mondego – Identificação de um território*, DARQ FCTUC, 2001

CARVALHO, José Branquinho, *Coimbra Quinhentista*, in Arquivo Coimbrão, vol. X, Boletim da Biblioteca Municipal de Coimbra, Coimbra, 1947.

DIAS, Pedro; Sobre o desenvolvimento do Arrabalde, *Coimbra, Arte e História*.

FIGUEIREDO, A.C. Borges de, *Coimbra, Antiga e Moderna*, Coimbra, 1888.

LOBO, Rui, *Santa Cruz e a Rua da Sofia. Arquitectura e Urbanismo no século XVI*, Darq, Coimbra, 1999.

LOUREIRO, José Pinto; *Coimbra no passado*.

MARTINEZ, João Carlos de Senna, *Pré-história recente da bacia do médio e alto Mondego: algumas contribuições para o modelo sociocultural*, Lisboa, vol. 1, 1989

PENHA, Maria Raquel Veloso de Brito, *Coimbra: caminhos de uma cidade: Evolução morfológica da cidade do Mondego*; Prova Final do Departamento de Arquitectura, da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Coimbra, 2005.

PROENÇA, Raúl e Dionísio, *Sant'anna, Guia de*

Portugal, 1993, vol 3 – Beira.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João; *Políticas urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades*, 2ª edição, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2007.

PORTAS, Nuno, *Os Tempos das Formas*. - Vol I A Cidade Feita e Refeita

RASMUSSEN, Steve Eiler; *Experiencing Architecture*, Mit Press, 1998.

RIVERSCAPES, *Designing urban embankments*, Birkhäuser Verlag AG, Suíça, 2008.

ROSSA, Walter, *A cidade Portuguesa*, in História da Arte Portuguesa, vol. 3, Lisboa, Círculo de Leitores, 1995.

ROSSI, Aldo, *A Arquitectura da cidade*, Tradução de José Charters Monteiro, Edições Cosmos, Lisboa, 2001.

Outras edições

COELHO, Maria Helena, *Coimbra Trecentista. A cidade e o estudo*, in Biblos, vol. LXVIII, Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1992.

Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, *Aproveitamento Hidráulico da Bacia do Mondego, plano geral*, Lisboa, 1962.

ECDJ nº 3, *Novos mapas para velhas cidades*, Centro de Estudos de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2000.

ECDJ 6 e 7, *Inserções*, Seminário Internacional De Desenho Urbano, Centro de Estudos de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2003.

INE, *Census 2001- IV Recenseamento Geral da Habitação*, Lisboa, 2002;

Programa Polis – *Plano Estratégico de Coimbra*,
Coimbra, 2001.

ROCHA, J.S., FREITAS, Helena, O Rio Mondego,
o ambiente fluvial e a sua biologia in *Sociedade e
Território*, nº 26.

ROCHA, J. S., Reflexões sobre a regularização
fluvial no Mondego, Intervenção do LNEC,
Sociedade e Território nº 27, 1998.

VELOSO, Santos, *A génese do PIDR do Baixo
Mondego, breve explicação histórica*, in *Sociedade e
Território* n.º 9, 1989.

Créditos Fotográficos

Figuras 1, 2 e 3 _ CARDOSO, Cristóvão, *Baixo
Mondego – Identificação de um território*, DARQ
FCTUC, 2001

Figuras 7, 8, 9, e de 33 a 57 _ ECDJ 6 e 7, Inserções,
Seminário Internacional De Desenho Urbano, Centro
de Estudos de Arquitectura da Faculdade de Ciências
e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra,
2003.

Figuras 11, 17, 18 e 19 _ BANDEIRINHA, José
António, *Coimbra vista do céu*, Coimbra, 2003.

Figuras 12, 13, 14 _ Câmara Municipal de Coimbra,
Departamento de Urbanismo

Figuras 22, ROSSI, Aldo, *A Arquitectura da cidade*,
Tradução de José Charters Monteiro, Edições
Cosmos, Lisboa, 2001.

Figuras 27, 28, 29 _ Programa Polis – *Plano
Estratégico de Coimbra*, Coimbra, 2001.

Figuras 59 a 71 _ RIVERSCAPES, *Designing urban
embankments*, Birkhäuser Verlag AG, Suíça, 2008.