Ler, desejar, propor

Autor(es): Dias, Manuel Graça

Publicado por: Editorial do Departamento de Arquitectura

URL persistente: [URI:http://hdl.handle.net/10316.2/37473](http://hdl.handle.net/10316.2/37473)

DOI: [DOI:http://dx.doi.org/10.14195/0874-6168_4_7](http://dx.doi.org/10.14195/0874-6168_4_7)

Accessed : 26-Apr-2023 15:36:22

A navegação consulta e descarregamento dos títulos inseridos nas Bibliotecas Digitais UC Digitalis, UC Pombalina e UC Impactum, pressupõem a aceitação plena e sem reservas dos Termos e Condições de Uso destas Bibliotecas Digitais, disponíveis em <https://digitalis.uc.pt/pt-pt/termos>.

Conforme exposto nos referidos Termos e Condições de Uso, o descarregamento de títulos de acesso restrito requer uma licença válida de autorização devendo o utilizador aceder ao(s) documento(s) a partir de um endereço de IP da instituição detentora da supramencionada licença.

Ao utilizador é apenas permitido o descarregamento para uso pessoal, pelo que o emprego do(s) título(s) descarregado(s) para outro fim, designadamente comercial, carece de autorização do respetivo autor ou editor da obra.

Na medida em que todas as obras da UC Digitalis se encontram protegidas pelo Código do Direito de Autor e Direitos Conexos e demais legislação aplicável, toda a cópia, parcial ou total, deste documento, nos casos em que é legalmente admitida, deverá conter ou fazer-se acompanhar por este aviso.

e c d j

4

fctuc | departamento de arquitectura

coimbra: um novo mapa

manuel gallego

workshop internacional de arquitectura

manuel solà-morales

manuel graça dias

raúl hestnes ferreira

sergio fernandez

álvaro siza

entrevista

maio 2001

alto de s. joão , estrada da beira

tutores participantes

Manuel Graça Dias
Jorge Figueira
Adelino Gonçalves

Bernardo Mendes , Filipa Gameiro, Inês Silva
Maria Nunes, Natália Cunha, Nelson Paciência
Pedro Ganho, Rui Santos, Sérgio Guerra, Sílvia Salvatore

500 1000 metros

ler, desejar, propor

manuel graça dias

"Cristovão Colombo não criou a América, foi simplesmente o primeiro a lá ir. A América esteve lá desde sempre e Colombo descobriu-a, nem sequer a procurava. Somos então exploradores da arte? Claro, do mesmo modo que somos exploradores da vida."⁽¹⁾

i – método

O trabalho que realizei no I Workshop Internacional de Coimbra integra-se no conceito que faço da actividade docente: liderar grupos, de um modo mais ou menos light, conduzindo-os à descoberta do que pretendem fazer — ou melhor, do método de abordagem mais apropriado, face a problemas concretos que se deverão começar por tentar compreender em todas as suas verdadeiras extensões.

Este tipo de actividade interessa-me enquanto ajudo a dissecar as diversas implicações programáticas, enquanto alerta para leituras menos evidentes, enquanto eu próprio participo activamente, com o meu saber ou intuição, no que julgo ser a parte mais fascinante da nossa actividade: interrogar profundamente os pedidos, não permitindo o conformismo ou a submissão das primeiras evidências. Embora sinta que a interpretação programática (e neste conceito incluo, evidentemente, todas as condições materiais que rodeiam o problema: o sítio, uma certa ideia de cidade para o sítio, o cliente, o orçamento, etc.) acabe por conduzir, necessariamente, a uma tipologia de resposta, penso que os docentes se devem afastar depois de promoverem o debate e de ajudarem à construção de ideias mais ou menos coerentes e claras, de modo a que as soluções, caldeadas pelas diversas personalidades e sensibilidades envolvidas, possam aparecer e surpreender-nos a todos, eventual e finalmente.

(1) Juan Ignacio Mera. "El dibujo". Circo, nº 82. Madrid: Circo M.R.T. Coop, 2000

- > Digo-o sem qualquer demagogia: muitas das vezes – ou a maior parte das vezes – não me interessam especialmente os resultados a que se chega.
- > Na maioria dos workshops em que tenho estado envolvido, talvez pela escassez de tempo e pela falta de hábito de pensar em comum, perdem-se em geral muitas horas com questões relativamente menores (que num trabalho de um ano lectivo, por exemplo, poderão a pouco e pouco ir sendo ultrapassadas), e, ainda que eu formule claramente, para mim próprio, um caminho de solução, face à concentração a que sou/somos sujeitos, os resultados do(s) grupo(s) nunca são especialmente brilhantes, ficando aquém do que as sucessivas etapas de conversa em comum poderiam indiciar.
- > Não terá sido tanto assim no caso de Coimbra. Ainda que o trabalho final não fosse, em termos de apresentação, (nada) fulgurante, fica esse como um mal (absolutamente) menor face à reflexão sobre a cidade que nos proporcionou e face ao acerto que me parece estar contido no primeiríssimo esboço de resposta que o grupo produziu.

*"Porquê vir a Trude?, interrogava-me. E já queria partir.
– Podes apanhar o avião quando quiseres – disseram-me, – mas vais
chegar a outra Tude, igual ponto por ponto, o mundo está coberto por uma
única Trude que não começa nem acaba, só muda o nome no aeroporto."*⁽²⁾ »

ii – leitura

- > Olhando a maqueta facultada pelo Departamento de Arquitectura, representando o território envolvente à cidade, compreendemos – nós, estrangeiros a Coimbra — toda a geografia das novas expansões, do Norton de Matos ao Calhabé, do Vale das Flores ao Pólo II (a cidade antiga, essa, porque tão coesa, rica e sedimentada na memória dos visitantes, não nos alterando a prévia leitura que já fazíamos).
- > O terreno que nos coube, é uma colina de difícil ocupação porque muito inclinada, voltada a poente, começando na Av. Fernando Namora, em baixo, passando pela linha de feito que se estende desde Chão do Bispo ao Areiro e descendo, depois, para nascente, até ao vale que corre do outro lado e receberá em breve mais um qualquer I.C..

(2) Italo Calvino. As cidades invisíveis.
 Lisboa: Editorial Teorema, 1993

Salpicada de casinhotos servidos por incríveis ladeiras a pique, a encosta poente, apresenta na base limitada pela Avenida, uma ocupação mais densa, ainda que rarefeita, de feíssimos edifícios de habitação servidos por estonteantes impasses curvos. A encosta nascente é muito rural e parece ter-se mantido afastada da cidade.

- > Um pequeno aglomerado a norte (a aldeia do Chão do Bispo), voltado já para o vale atrás e mais moradias ao longo da estrada de cumeada, fecham, com o flanco do Areeiro, mais romântico, exposto a sul e olhando o rio e as pontes, o rectângulo que elegemos como campo de trabalho.
- > Imaginámos uma maravilhosa cidade que poderia ter nascido face a semelhante orografia: uma enorme baixa espalhada pelo Vale das Flores e Calhabé, com uma Acrópole não violenta onde hoje é o Bairro Norton de Matos, servida por transportes fáceis em zona tão plana; uma coroa de colinas, depois, a envolver o vale largo, nos quadrantes sul, nascente e norte, entregando-o ao reflexo do Mondego que corre em baixo, colinas ao mesmo tempo construídas e verdes, com massas de árvores alternando com uma ocupação que o tempo tivesse estabilizado. Não sendo parecida com esta visão, a Coimbra nova que entretanto para aquele lado foi crescendo, restar-nos-ia propor para a pendente que nos destinaram um desenho que ainda pudesse ser, desta ideia, ilustração, agarrado, no entanto, à cidade real que hoje existe e vemos.
- > E é uma cidade difícil. Toda a zona "baixa" pertence ao reino automóvel, com "avenidas" viárias de separador central, supermercados envoltos em enormes parques de estacionamento, alguns edifícios gordos de permeio e um mar de rotundas peladas a pontuar tudo aquilo; a linha da Lousã desaproveitada, com o combóio a passar duas vezes por dia, choupos tímidos enfrentando o vento, uma enorme solidão urbana, com a colina a vê-la através das moradias de couves e garagens ou dos "condomínios" de estores fechados e mudos, cidade tão banal e diferente da densa e coerente Coimbra velha que deixámos para norte, que julgamos apenas ter chegado a mais outra anónima, igual, despida.

"A arte, no que me diz respeito, e a arquitectura que nos diz respeito a todos, deveriam ser sempre simétricas, a não ser que exista uma muito boa razão para que não o sejam."⁽³⁾

iii – proposta

A proposta surgiu-nos, de imediato, como um desenho bastante composto que as irregularidades do terreno e os compromissos do construído se encarregaram depois de dissolver.

- > Um "eixo central", perpendicular à Av. Fernando Namora, constituído por largos plateaux, servidos por um elevador a meio e uma série de escadas mecânicas aos lados, distribuiria, para um e outro lado, e desencontradamente, edifícios lâmina, paralelos à encosta, destinados maioritariamente a escritórios de uma "nova economia" que aqui viria procurar um assento estável.
- > Escadório barroco, ligado ao mundo dos serviços, esta estrutura apareceria pejada de restaurantes esplanadas e comércio, pela colina acima, justificados pela quantidade de gente que a viria a frequentar diariamente. No topo, um último plateau-miradouro, atravessado por baixo pela estrada de cumeada, poderia receber um "clube de empresários", naquele local extremo de remate da ladeira onde os elevadores aguardariam a viagem inversa.
- > Em baixo, a Av. Fernando Namora seria reconvertida numa verdadeira alameda urbana, com um reaproveitamento do seu perfil: alinhamentos de árvores, uma placa central destinada a eléctricos modernos (recuperada para uso urbano a linha da Lousã), faixas em empedrado de granito para trânsito automóvel lento de um e do outro lado, e um prolongar do passeio poente, em "varanda" sobre o começo da terra baixa, de modo a acomodar mais árvores e uma pista para bicicletas.
- > Junto ao construído, na margem nascente da Avenida, a estratégia de redesenho urbano passaria pela esvaziamento dos pisos térreos hoje ocupados com habitação e sua reconversão em espaços comerciais servidos por "arcadas" de protecção bem como pelo reforço pontual dos vazios existentes com pisos térreos, também destinados a comércio ou serviços, sempre recuados em relação à rua, prevendo uma zona protegida para os peões.
- > Em cima, a estrada de cumeada, seria objecto de um tratamento paisagístico expressivo, com a plantação de inúmeras árvores nas suas margens, construindo jogos de alternância de cor e densidade, através da utilização de diferentes espécies, de caducas a perenes, passando por folhagem mais vermelha, amarela ou dourada.
- > Essa estrada seria uma fronteira de "estancamento" à cidade; a falda poente dever-se-ia manter ligada à ruralidade que lhe compreendemos hoje, com a pequena aldeia do Chão do Bispo como único aglomerado da zona, as suas casas vazias a pouco e pouco (pouco) recuperadas, num contraste cândido com a cidade que pararia antes.

(3) Donald Judd. *Écrits 1963-1990*.
Paris: Daniel Leblond éditeur, 1991

- > Uma nova via, a meia encosta, serpenteante, de modo a apoiar-se e a valorizar os contrafortes da colina, viria a ser criada, servindo cinco torres esguias, com 25 pisos cada, pontuando os esporões, como guardas avançadas vigiando o vale.
- > Seriam torres de habitação, de diferentes implantações poligonais sucessivamente mais facetadas, numa leitura de norte para sul, (pentagonal, hexagonal, ortogonal, dodecagonal) e com a 5ª cilíndrica, olhando já o Mondego.
- > Atravessando os meandros da estrada de meia encosta e, às vezes, coincidentes com ela (a estrada passando por cima), sete corpos longitudinais, com três pisos, constituiriam outra colecção destinada a residência menos vertiginosa. Seriam "agrafos" brancos, atravessados no monte em diversas direcções (as direcções dos vazios disponíveis), como pequenos viadutos arqueados por baixo, carruagens claras, texturadas pelas inúmeras janelas rectangulares, deitadas, iguais.
- > Dois outros acessos transversais à colina deveria compor ainda o desenho final, numa distribuição radial em relação à Ladeira Central já descrita. Um deles, a norte, retomaria o traçado a ladeira do Chão do Bispo. O outro, a sul, ligar-se-ia ao topo do Areeiro onde localizámos um cosmopolita casino/discoteca.
- > Um sistema de funicular poderia vir a ser implementado, servindo de dia para os percursos mais ou menos turísticos de descida romântica pelo lado sul do Areeiro (onde localizámos um pequeno hotel maioritariamente destinado a professores visitantes) e, à noite, justificado pela atracção da discoteca. Em todo o caso, uma linha de trolley, ligeiro, deveria fazer um percurso circular subindo/descendo por essas vias transversais e correndo depois, longitudinalmente, pela via de meia-encosta e pela Av. Fernando Namora.
- > A recuperação da linha da Lousã passaria pela criação de uma estação/gare de chegada dos comboios à cidade, a construir nos terrenos baixos da nossa margem do Mondego, de modo a retirar do centro da cidade a anacrónica automotora que hoje conhecemos. A partir dessa estação, a viagem prosseguiria pela Av. Fernando Namora, seguindo o percurso hoje conhecido até à Praça da Portagem, mas já em eléctricos modernos.
- > Fica assim explicada a nossa proposta, como uma primeira aproximação a um desenho de cidade futurante para esta zona de Coimbra, tendo como principais objectivos:
 - > construção de uma rede de transportes mecânicos que pudesse dispensar o automóvel privado tornando fácil e imediata a mobilidade das pessoas em terrenos tão acidentados;
 - > densificação (distribuída pelas três principais funções urbanas – habitação, trabalho e lazer) da zona em estudo, como modo de a fazer mais desejada, sustentável e competitiva;
 - > integração do existente construído, numa atitude inclusora e realista, de modo a envolver a população já estabilizada, transformando-a em participante activa e principal interessada na renovação do sítio.