Metro ligeiro de superfície na baixa de Coimbra

Autor(es): Byrne, Gonçalo; Bandeirinha, José António; Grande, Nuno; Lobo, Rui; Rabaça, Armando

Publicado por: Editorial do Departamento de Arquitectura

URL persistente: URI:<http://hdl.handle.net/10316.2/37495>

DOI: DOI:http://dx.doi.org/10.14195/0874-6168_6.7-1_3

Accessed : 26-Apr-2023 12:25:57

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.

INSERÇÕES

SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE DESENHO URBANO

PT António Belém Lima

PT José Gigante

ISR Peter Keinan

ES Eduard Bru

PT Manuel Graça Dias + Egas José Vieira

BR MMBB

PT Eduardo Souto Moura

ES Emilio Tuñón + Luis Mansilla

PT Alexandre Alves Costa + Sérgio Fernandez

PT Manuel Mateus + Francisco Mateus

(COIMBRA COMO TERRITÓRIO)

Walter Rossa

(PROJECTOS URBANOS EM COIMBRA)

José António Bandeirinha

(METRO LIGEIRO DE SUPERFÍCIE)

Gonçalo Byrne, José António Bandeirinha, Nuno Grande, Rui Lobo, Armando Rabaça

(SOBRE UM ELÉCTRICO RÁPIDO)

Paulo Bebiano Correia

em cima do JOELHO

ecdj.6.7

METRO LIGEIRO DE SUPERFÍCIE NA BAIXA DE COIMBRA

Gonçalo Byrne
José António Bandeirinha
Nuno Grande
Rui Lobo
Armando Rabaça

Centro de Estudos
de Arquitectura da FCTUC

ATRAVESSAMENTOS URBANOS: SACRIFÍCIOS OU OPORTUNIDADES?

Antecedentes Urbanísticos

O atravessamento da Baixinha de Coimbra pelo novo Metro Ligeiro põe à cidade e aos seus cidadãos uma questão antiga no contexto da Urbanística europeia, e que ganhou especial ênfase a partir da Revolução Industrial: a do esvaziamento urbano.

Na verdade, a industrialização e a consequente transformação dos sistemas produtivos e dos meios de transporte, em pleno século XIX, obrigaram as cidades a criar novas formas de organização logística muitas vezes incompatíveis com a manutenção dos tecidos urbanos herdados de séculos anteriores. O traçado de novos eixos rodoviários, acompanhados por outros tantos canais de transporte ferroviário, obrigaram ao sacrifício de grandes extensões de cidade, abrindo frentes de construção no interior de quarteirões preexistentes. Estes esvaziamentos causaram naturalmente 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; ou seja, apesar da imposição muitas vezes despótica desta mudança física, a cidade e os seus cidadãos conseguiram fazer desse sacrifício uma oportunidade.

O caminho-de-ferro, por exemplo, construiu a cidade vitoriana, mudando as paisagens de Londres e de outras cidades britânicas industrializadas (Manchester, Liverpool, Glasgow), então preenchidas por um novo património edificado - gares, viadutos e armazéns em pleno tecido urbano.

Na Paris Haussmaniana escavaram-se, em oito meses, 300.000 m³ de solo urbano, tornando possível, aos geometras e engenheiros *des Ponts et Chaussées*, abrir longos *boulevards*, mas também jardins públicos e passagens desniveladas, e sobretudo galerias técnicas subterrâneas para infraestruturação dos novos prédios burgueses. A uma escala ainda mais cirúrgica, o traçado do Metropolitano – então o novo transporte cosmopolita da cidade europeia – obrigou

ao corte e realinhamento de ruas para construção dos “esqueletos de ferro” de túneis e estações, posteriormente baixados até às “entranhas” da cidade.

Por razões de higiene, mobilidade ou segurança, a cidade oitocentista ganhou um nível infra-urbano que permitia o seu complexo funcionamento à superfície. Por outro lado, os fluxos abertos pelos esvaziamentos possibilitaram a criação de novas redes de transporte, ligando vários estratos urbanos fisicamente separados. Como consequência, as cidades europeias fim-de-século tornaram-se em museus abertos de equipamento de tracção - só em Paris existiam então 12 companhias de *tramway* (a vapor ou ar comprimido) a operar em mais de 100 linhas urbanas.

A “corrente sanguínea” do transporte e da troca, fez da cidade industrial um espaço de irresistível magnetismo económico e de ampla mobilidade social. Desse ponto de vista, as avenidas *boulevard*, assim como as passagens internas de quarteirão – *passages*, *galeries* ou *arcades* – tornaram-se nos escaparates mais apetecíveis para a fixação do comércio a retalho, dos cafés e esplanadas, das instituições públicas, do lazer e do entretenimento. Ainda em Paris, e através de acções higienistas, redimensionaram-se os longos pátios de oficinas e habitação operária – os *Faubourgs* – possibilitando condições de abertura e ventilação no interior dos quarteirões mais insalubres.

As diversas tipologias descritas documentam a diversidade de soluções de esvaziamento encontradas na reestruturação urbana de Oitocentos - desde o mais recôndito quarteirão (à escala do bairro) ao mais extenso e denso tecido urbano (à escala metropolitana) – criando, em cada uma delas, novas fronteiras de relação entre os domínios público e privado.

Estas “cidades abertas dentro da cidade” promoveram a conexão física dos tecidos medievais ou renascentistas com o tecido moderno, dando, tantas vezes, novos sentidos urbanos a fragmentos interrompidos pelas contrariedades da História.

Contexto Português

A história recente da cidade portuguesa partilha as mesmas tendências das restantes europeias, inclusive nas políticas de reestruturação urbanística. Em resultado de catástrofes naturais (como no Terramoto de 1755) ou de determinações dirigistas (como no Estado Novo), os esvembramentos urbanos mudaram, em diversas frentes, a face das principais cidades portuguesas.

A reconstrução de Lisboa, encetada pelos engenheiros-militares pombalinos, para além de traçar uma nova grelha de urbanização na Baixa da cidade, realinhou quarteirões resistentes ao terramoto, incorporando-os na nova “linguagem” iluminista. O Chiado é um exemplo dessa acção integradora, constituindo um tecido de fronteira e articulação com o velho Bairro Alto, algo que foi compreendido e reutilizado por Álvaro Siza Vieira no seu Plano de Reconstrução, após o incêndio de 1985. Ao propor uma sequência de pátios e passagens pelo interior dos quarteirões remanescentes, Siza Vieira transforma o esvembramento urbano, aberto pelo fatídico sinistro, numa oportunidade de conectar física e funcionalmente este tecido com a Lisboa contemporânea.

Noutra escala, e no final do século XIX, Ressano Garcia rompe o bairro envolvente ao Passeio Público pombalino para rasgar a nova Avenida da Liberdade. No entanto, não descursa a articulação desse novo e majestoso alinhamento com a escala dos bairros adjacentes – a Glória, o Príncipe Real e Santa Marta. É nesse diálogo com os tecidos preexistentes que o esvembramento ganha sentido e se torna hoje numa parte indissociável da cidade. O mesmo se poderá dizer das avenidas novas abertas sobre terrenos e tecidos urbanos anteriores, como nos casos da Av. Sá da Bandeira em Coimbra ou na Av. dos Aliados do Porto.

Pelo contrário, o esvembramento da Alta de Coimbra, em meados do século XX, rompe claramente a relação ancestral entre os colégios renascentistas e o casario medieval da Almedina. Na sua visão autista, a nova Alta Universitária sonhada pelo Estado Novo, ficará condenada a uma existência introvertida e esvaziada de uma verdadeira plurifuncionalidade urbana, ainda hoje visível.

A natural mudança de mentalidades em relação ao património arquitectónico e urbanístico da Baixinha, altera radicalmente o sentido do atravessamento proposto décadas antes

Atravessar a Baixinha

Para a Baixinha de Coimbra a política urbanística do Estado Novo traçou a desejada ligação entre o fundo da Sá da Bandeira (a avenida oitocentista nunca rematada) e a beira-rio.

A Avenida de Santa Cruz, desenhada por De Groer no seu Plano de Urbanização de 1940, resultava de um esvaziamento dos quarteirões da chamada Judiaria Nova, aproveitando o alinhamento da antiga runa de água proveniente do Vale de Santa Cruz. Desse traçado executaram-se apenas as demolições do denominado quarteirão do bota-abixo, adjacente à Av. Fernão de Magalhães, permanecendo, no entanto, intacto o tecido próximo da R. da Sofia. A história mais recente é conhecida e serve de condicionante a este estudo.

Na década de 90, o Plano Director Municipal, através de uma proposta de Fernando Távora, retoma a problemática do atravessamento da Baixinha, agora tendo como pretexto infraestruturador o traçado do novo Metro Ligeiro de Coimbra.

A natural mudança das mentalidades em relação ao património arquitectónico e urbanístico da Baixinha, altera radicalmente o sentido do atravessamento proposto décadas antes, confinando-o agora ao interior de alguns quarteirões da Judiaria Nova uma vez que aceita a importância do tecido urbano e da escala dos arruamentos preexistentes (nos quais a R. Direita assume especial relevo). Assim, os constrangimentos técnicos e funcionais no traçado do Metro Ligeiro, propostos por diversos estudos de mobilidade para Coimbra, induzem a necessidade de demolir cirurgicamente algumas frentes e espaços interiores de, pelo menos, dois desses quarteirões, criando um canal de atravessamento até ao novo conjunto, entretanto construído, no bota-abixo.

A determinação das várias hipóteses de traçado obriga ao conhecimento rigoroso da tipologia e morfologia do edificado existente, peças importantes que constam, de resto, do presente estudo. No entanto, e independentemente da solução a escolher, o atravessamento urbano da Baixinha deve ser visto como uma chance, sem precedentes, de ligar o ponto fulcral de articulação da Coimbra renascentista (R. da Sofia) com a Coimbra oitocentista (Av. Sá da Bandeira) à frente ribeirinha, cumprindo um desejo antigo da cidade. Esse atravessamento urbano permitirá redescobrir a cidade “invisível” que conforma o interior da Judiaria Nova, potenciando o seu papel estratégico na cidade. No mesmo sentido, a localização de uma estação de Metro no interior do conjunto, servirá como factor de dinamização plurifuncional do seu tecido socio-económico “adormecido”.

As soluções de inserção mais equilibradas serão aquelas que encontrem a justa adaptação da nova infraestrutura às arquitecturas propostas e preexistentes. 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.

PROGRAMA PRELIMINAR

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

O Estudo Preliminar elaborado aponta duas hipóteses de intervenção nos quarteirões em causa (hipóteses A e B). Embora significativamente distintas, ambas assentam no princípio comum de que a intervenção deverá constituir um polo dinamizador da baixa da cidade, aproveitando a oportunidade para a criação de novas frentes urbanas e de um espaço público de qualidade que sirva de motor de transformação e requalificação do tecido urbano degradado, para o qual contribui significativamente a localização da paragem no interior do quarteirão junto à rua da Sofia, em detrimento da opção de localização na rua Olímpio Nicolau Fernandes, que se revela de difícil resolução.

Com base no estudo fornecido pelo Departamento de Engenharia Civil da F.C.T.U.C., não será possível manter os edifícios da Rua João Cabreira, devido ao seu estado de conservação e à constituição dos solos. Prevê-se, assim, a sua reconstrução, mantendo as fachadas ao longo da rua em qualquer das hipóteses de intervenção.

Programa Preliminar do atravessamento do

Metropolitano de Superfície na Baixa de Coimbra

Proposta A

- **Edifício Existente**
A manter
- **Edifício a Construir**
620 m² [área bruta]
- **Edifício a Re-Construir**
Mantendo fachada existente
620 m² [área bruta]

Planta de Contacto

Planta de Coberturas

- **Edifício Existente**
A manter
- **Edifício a Demolir**
Previsto no AP
2348 m²
[área de implantação]
- **Edifício a Demolir**
Não Previsto no AP
295 m²
[área de implantação]
- **Edifício a Re-Construir**
Mantendo Fachada Existente

Esta solução aponta para a criação de uma estrutura com autonomia formal que assume o esvaziamento dos dois quarteirões, percorrendo-os desde a Rua da Sofia até ao “Bota-a-Baixo”. Referência-se nas “passages” do século XIX, construídas em diversas cidades da Europa, como Milão, Paris ou Bruxelas, revendo-se o modelo para um clima distinto, numa linguagem contemporânea. O perfil da estrutura engloba duas linhas de metro e uma faixa rodoviária, cujo traçado mantém, tanto quanto possível, as construções periféricas salvaguardando a malha urbana envolvente, a sua escala e carácter.

Será interrompida na Rua Direita por forma a minimizar o impacto da intervenção, respeitando os actuais limites que as construções existentes estabelecem. A estrutura, em perfis metálicos ou de madeira, deverá constituir um filtro com relativa transparência, criando um espaço exterior coberto que permite a ventilação e a passagem da luz solar, filtrada, materializando uma segunda fachada que permite a gradual requalificação das construções adjacentes, a começar desde logo pelos pisos térreos, que pela sua função genericamente comercial, adquirem a mais valia de uma segunda frente para o novo espaço público. A criação de percursos transversais pontuais (através do beco do Amorim e do r/c de constru-

ções renovadas) permitirá a ligação das ruas João Cabreira, da Moeda e da Loiça, contribuindo para a integração do novo espaço público na malha urbana da baixa.

Levanta-se a possibilidade de construção de um ou vários equipamentos dentro da própria galeria, ao nível do piso elevado, os quais poderão constituir uma mais valia para a intervenção. Como referido acima, a opção de localizar a paragem do metro no interior do quarteirão, junto à Rua da Sofia, contribuirá decisivamente para a apropriação do novo espaço público, induzindo a utilização da galeria e garantindo a centralidade do acesso ao novo meio de transporte.

Planta de Contacto

Na rua da Sofia estão sujeitos a demolição o edifício da Misericórdia e da farmácia “Luciano e Matos”. O edifício da padaria “Palmeira” e do restaurante “A Democrática”, na rua Nova, serão reconstruídos mantendo as fachadas frontais e recuando a volumetria no interior do quarteirão. O corpo poente do edifício camarário, no interior do quarteirão, será igualmente sujeito a demolição.

Propõe-se ainda a construção de um novo edifício no extremo poente da rua João Cabreira, de forma a resolver a transição do espaço público criado para a área do “Bota-a-Baixo”.

1 alçado da rua da sofia

2 alçado bota-abaixo

3 perfil transversal

4 perfil longitudinal

Proposta B

A estratégia desta solução assenta na criação de “edifícios-ponte”, fechando os quarteirões ao nível dos pisos de cota superior e mantendo a acessibilidade ao seu interior ao nível do peão. Minimiza-se a intervenção quer na rua da Sofia, quer na rua Direita.

O primeiro edifício propõe-se como substituição do edifício da farmácia “Luciano e Matos”, mantendo o edifício da Misericórdia, e sendo o acesso feito pelo interior do edifício da padaria “Palmeira”, cuja reconstrução se torna necessária devido ao traçado do metropolitano.

Da mesma forma que na hipótese anterior, a reconstrução deste edifício e dos que lhe estão adjacentes (“A Democrática”), prevê o recuo da volumetria no interior do quarteirão, mantendo as fachadas frontais. A paragem do metro localiza-se neste primeiro quarteirão,

Planta de Coberturas

Edifício Existente
A manter

Edifício a Demolir
Previsto no AP
2270 m²
(área de implantação)

Edifício a Demolir
Não Previsto no AP
85 m²
(área de implantação)

Edifício a Re-Constuir
Mantendo Fachada Existente

Vista aérea da paragem
no interior do quarteirão

abrindo-se subtilmente para a rua Direita, cujo limite se definirá com uma estrutura leve a criar, relacionada com as coberturas da paragem. Na frente convexa da rua Direita, o segundo “edifício-ponte” mantém o alinhamento das construções existentes,

permitindo o acesso ao segundo quarteirão ao nível da rua.

Os atravessamentos, existentes ou a criar, possibilitando a passagem entre as ruas João Cabreira, da Moeda e da Loiça, continuam a assegurar, nesta hipótese, a permeabilidade deste espaço público

Planta de Contacto

Edifício Existente
A manter

Edifício a Construir
250 m²
[área bruta]

Edifício a Re-Construir
Mantendo Fachada
Existente
250 m²
[área bruta]

que se quer parte integrante e integradora da malha urbana existente.

Ao contrário da hipótese A, a qualificação dos edifícios existentes e das suas fachadas tardoza revela-se mais premente

nesta solução, uma vez que a qualidade espacial da área de atravessamento dependerá dos edifícios que a conformam, obrigando, assim, a uma intervenção mais profunda e menos demorada.

Vista da Rua da Sofia

Planta de Contacto

1 alçado da rua da sofia

2 perfil transversal

3 perfil Rua da Sofia

4 perfil longitudinal

FICHA TÉCNICA

Trabalho elaborado pelo
Centro de Estudos
de Arquitectura

Coordenador

Prof. Arq. Gonçalo Byrne
Arq. Nuno Grande
Arq. Rui Lobo
Arq. Armando Rabaça

Colaboradores

André Mota
Claudia Fidalgo
Luís Filipe Rocha
Paulo Pedro
Ricardo Trindade

Cearq-ECTUC
10 de Fevereiro de 2003