Botânico

Autor(es): Dias, Manuel Graça; Vieira, Egas José

Publicado por: Editorial do Departamento de Arquitectura

URL persistente: URI:<http://hdl.handle.net/10316.2/37525>

DOI: DOI:http://dx.doi.org/10.14195/0874-6168_6.7-2_5

Accessed : 26-Apr-2023 14:01:28

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 + Sergio 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

BOTÂNICO

PT Manuel Graça Dias + Egas José Vieira

O ARCO E O BOULEVARD

Entendemos o desafio que nos foi proposto, no âmbito do projecto *Inserções*, como uma oportunidade de estudar não só o futuro acesso mecânico do "Parque" à "Alta", fazendo chegar, por cima do Jardim Botânico, os utentes da linha de Serpins rapidamente à zona das Universidades, conforme sugerido nos termos de referência do Seminário, mas também a "inserção" da respectiva linha neste lugar específico de Coimbra (fim da Avenida Emídio Navarro e começo da Estrada da Lousã).

1 Do Parque à Alta (ligação mecânica)

O problema da ligação mecânica entre estes dois pontos [grosseiramente 68,00 m de desnível (da cota 22,00m à cota 90,00m)] poderia enquadrar-se em várias tipologias de resposta: 1.1 – Elevador vertical e ponte de acesso; 1.2 – Funicular oblíquo; 1.3 – Teleférico; 1.4 Escadas mecânicas.

Um elevador vertical faz sentido, do nosso ponto de vista, quando o acidente topográfico a vencer é uma falésia também ela "vertical". Em situações como esta com que nos deparamos (encosta suave), a melhor solução seria talvez a de um funicular que acompanhasse a inclinação do terreno.

O prolongamento expressivo da massa arbórea do Jardim Botânico, através da encosta, no entanto, desencoraja as soluções 2, 3 e 4 que precisariam de abrir (e depois manter) por entre as árvores, clareiras de atravessamento com algum impacto para poderem ser implementados.

Propomos uma situação ligeiramente diferente e para a qual não encontramos equivalente tipológico: uma ponte em "arco", sobre a mata, vencendo o vão e o percurso, e ao longo da qual deslizarão as cabinas de transporte de passageiros.

Esta forma capitaliza ainda, ao cruzar o Botânico, um potencial de *ex-libris*, simultaneamente "ecológico", no que contém de vontade de manutenção da massa verde, e (vigorosamente) artificial, com o seu persistente credo na engenharia e nas suas capacidades em ultrapassar as adversidades naturais.

**Esta forma
capitaliza ainda,
ao cruzar o Botânico,
um potencialde
ex-libris,
simultaneamente
"ecológico"**

THE ARCH AND THE BOULEVARD

We saw the challenge put to us in the scope of Inserções project as an opportunity to study the future mechanical connection of "Parque" to "Alta" (to take the passengers of the Serpins line rapidly to the University, as suggested during the Seminar), as well as to "insert" the line in this specific Coimbra location (end of Avenida Emídio Navarro and beginning of Estrada da Lousã).

1 From Parque to Alta (mechanical connection)

The problem of the mechanical link between these two points [around 68m drop (from 22m to 90m)] could be solved in different manners: 1.1 – Vertical elevator and access bridge; 1.2 – Funicular railway; 1.3 – Cable car; 1.4 Mechanical escalator.

As we see it a vertical elevator makes sense when the topography which we have to cross is also a "vertical" cliff. However, in situations like the one we have here (a gentle slope), the best solution is possibly a funicular, which follows the surface inclination.

However, due to the extension of the Botanical Gardens' woods on the slope, options 2, 3 and 4 are not advisable, as they would require widespread clearances to be opened and maintained all the way up.

We propose a slightly different situation, which does not match any of the typologies: an "arched" bridge over the wood, with sliding cars for passenger transportation.

In communicating with the Botanical Gardens, this solution creates a potential ex-libris, both "ecological" - as it aims to preserve the green and (vigorously) artificial mass - and with its persistent faith in engineering and in its capacity to overcome natural obstacles.

2 Da Portela à Rainha Santa (recomposição do Boulevard)

A nosso ver, o chamado metro de superfície tem grandes vantagens sobre o metro "clássico" pelo simples facto de passar à superfície. Já não é só a relação *friendly* que é estabelecida com o utente (que não tem que mergulhar qual toupeira, de cada vez que pretenda deslocar-se), mas também e sobretudo o facto de sermos transportados em contacto (visual, auditivo, olfactivo) com a(s) nossa(s) cidade(s). Acresce a estas vantagens uma terceira: o metro de superfície não precisa, para se instalar, de destruir e bloquear durante anos a geografia do existente, não precisa de remover à sua passagem todas as árvores nem de nos pôr, mais 50 anos, à espera que novas espécies cresçam e que o mundo se volte a "compôr".

Quanto à Avenida Emídio Navarro ela representa, juntamente com o Parque Dr. Manuel Braga, uma "frente" de rio estruturada, moderna (à maneira do final de XIX), arborizada, prolongando (e, hoje, caracterizando) a cidade baixa em direcção a sul.

Somos da opinião que a operação "metro de superfície" deveria aproveitar este ensejo para promover a recuperação do *Boulevard*, recompondo o que terá sido o seu perfil _ ou, melhor ainda, o que nunca terá chegado a ser_, prolongando-o em seguida, pelo menos mais outro meio quilómetro, até à vizinhança do Pavilhão de Hanover (já que, a partir daí, os violentos acessos à nova Ponte Europa, comprometeram por muitos anos, o retorno urbano dessa zona da cidade).

Assim, propomos que entre a *Portagem* e a Rainha Santa, a Avenida recupere um perfil digno desse nome, com passeios seguidos de baias de estacionamento, em ambos os lados (desencorajadoras de velocidades), quatro faixas (3,00 m

cada) destinadas aos veículos motorizados (duas norte/sul e duas sul/norte) e "placa central" com 6,00 m, 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 (a transplantar, tão adultos quanto possível) no novo troço *Parque/Rainha Santa*.

Este conjunto de propostas, coloca lado a lado e para discussão, dois dos conceitos mais presentes na actual discussão urbana: por um lado, a *conservação e a história*, às quais é confiado como nunca no passado, um papel relevante na manutenção dos equilíbrios (funcionais e psicológicos) que se procuram na (e para a) cidade. [O metro ligeiro duplica o Boulevard marginal de Coimbra recompondo o desejo de simetria e largueza que lhe esteve na origem].

Por outro, a tecnologia e a contemporaneidade surgindo como motores da imagem e do desenho urbano que se projecta para o futuro, resolvem, em simultâneo, um problema prático de mobilidade na cidade. [Um arco branco atravessa o céu, levando, nas suas cápsulas futuristas, utentes por sobre o Botânico, numa viagem de recorte paisagístico inesquecível].

Em resumo então, *memória e futuro*, a propósito do metro ligeiro e à roda do tema da *Estação do Parque*; Coimbra mais ágil, mais móvel, respeitando raízes, mas revendo-se e exportando (de si), novas silhuetas.

2 From Portela to Rainha Santa (rearranging the Boulevard)

We believe the surface metro has advantages over the "classical" metro, merely because it moves on the surface; not only because it is user-friendly (we do not have to dive underground every time we wish to get some place), but above all because we keep (eye, ear and nose) contact with our city whilst being transported. Thirdly, in order to install the surface metro, it is not necessary to destroy or obstruct years on end the existing geography, no need to remove all of the trees or to make us wait another 50 years for new species to grow and for the world to "pull itself together" for the metropolitan to go through.

As for Avenida Emílio Navarro, it represents together with Parque Dr. Manuel Braga a structured, modern (in the manner of the 19th century) and green riverside, which extends (and today characterises) the low part of the city, to the south.

It is our belief that operation "surface metro" should use this goal to promote and recover the Boulevard, rearranging what was once its profile – or better still what never became its profile –, and then extending it at least another half kilometre to the Hanover Pavilion (since from there onwards the violent connections with the new Ponte Europa have compromised for years to come the urban comeback of that part of the city).

Hence, we suggest that between Portela and Rainha Santa, the Avenue recover the profile worthy of its name: sidewalks, parking harbours on both sides (discouraging speed), four lanes for motor vehicles (3m wide each), two in each direction. In the middle, a 6-meter wide "central plate" – at the same level but of a different type of pavement – for two metropolitan lines, separated by a curtain of trees in the Portela/Parque section and by an identical curtain of sycamores (to be transplanted at an adult age) in the Parque/Rainha Santa section.

This set of proposals puts side by side two concepts which appear quite frequently in the present urban discussion. On the one hand, we have preservation and history, which assume as never before the relevant role of maintaining the (functional and psychological) balance that a city requires. [The metropolitan line duplicates the riverside Boulevard of Coimbra, rearranging the desirable symmetry and width that existed before]. On the other hand, technology and modernity together, as engines of an urban image and design facing the future, solve a practical problem of city mobility. [A white arch crosses the sky, transporting passengers in its futuristic capsules over the Botanical Gardens for an unforgettable landscape sketch].

Hence, in brief, memory and future, under the pretext of the metropolitan line and on the topic Estação do Parque (Park Station); a more agile and mobile Coimbra, respecting its roots, but reviewing itself and reflecting new silhouettes.

O ARCO E O BOULEVARD
Implantação Geral

00 10 20 30 40

ARCOS CHEGADAS
Estação da Alta
e Ponte de Tração

ARCOS CHEGADAS
Estação do Parque