

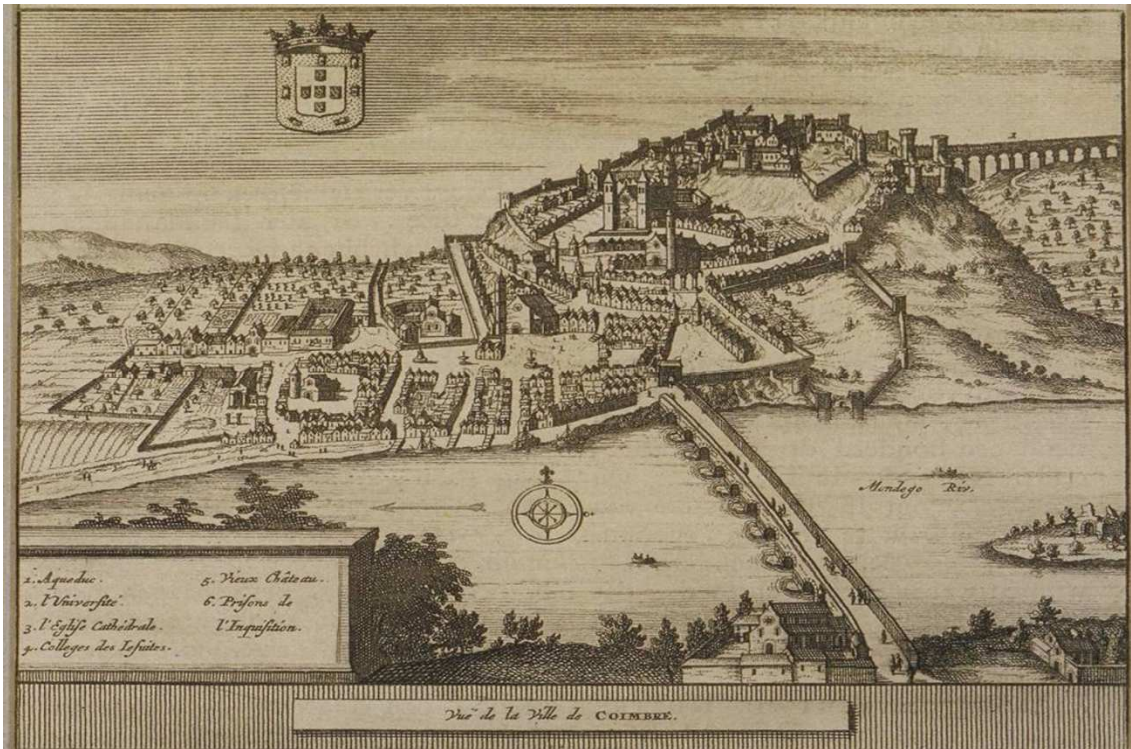
Câmara Municipal de Coimbra

Frente de Rio – Margem Direita **(Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)**



DEPE

Maio 2022



D. Meissner (1627)

ESTUDO URBANÍSTICO PARA A FRENTE DE RIO MARGEM DIREITA

1- INTRODUÇÃO

O presente Estudo Urbanístico incide sobre a margem direita do Mondego, mais concretamente no seu troço mais urbano entre as pontes de Santa Clara e Açude. Assim, os limites da área de estudo são:

- A Norte: a Ponte Açude e o nó de ligação entre a Estrada da Figueira e a Casa do Sal previsto no projeto do MetroBus;
- A Sul: O Largo da Portagem e a Ponte de Santa Clara;
- A Nascente: as ligações à Av. Fernão de Magalhães
- A Poente: o Rio Mondego

À semelhança do que tem vindo a ser prática corrente em diversas cidades (tanto no país como a nível internacional), procurou-se nesta abordagem da frente de rio reforçar as suas ligações ao centro da cidade, privilegiando a sua requalificação para usos predominantemente pedonais (e cicláveis), procurando favorecer a presença de pessoas e o desfrute das margens para fins de lazer.

Apesar do Mondego ser a principal referência física, paisagística e simbólica da cidade, deverá ser na sua ligação ao Centro Histórico que esta relação se expressa com mais intensidade, na ligação do rio à cidade. O Centro Histórico, como elemento central e unificador da cidade, deve constituir um fator de articulação das duas margens, contribuindo para a conciliação entre a cidade e o rio. No entanto, a marginal tem estado separada da cidade pela via-férrea, o que constitui uma barreira à relação da cidade com o rio.

Também ao nível do edificado, a linha férrea teve a sua influência, ao atrair para a sua envolvente, diversas unidades industriais, (hoje maioritariamente obsoletas ou desocupadas), ocupando edifícios de qualidade bastante desigual. Hoje alguns dos edifícios mais importantes sofreram já obras de recuperação com vista à sua utilização para novos usos (Ideal, Coimbra Editora), outros aguardam esse processo de requalificação (Cooperativa Agrícola), outros, contudo foram já demolidos (Fábrica Triunfo).



Edifícios da Ideal e da Cooperativa Agrícola (a reabilitar) (Imagens GoogleEarth)

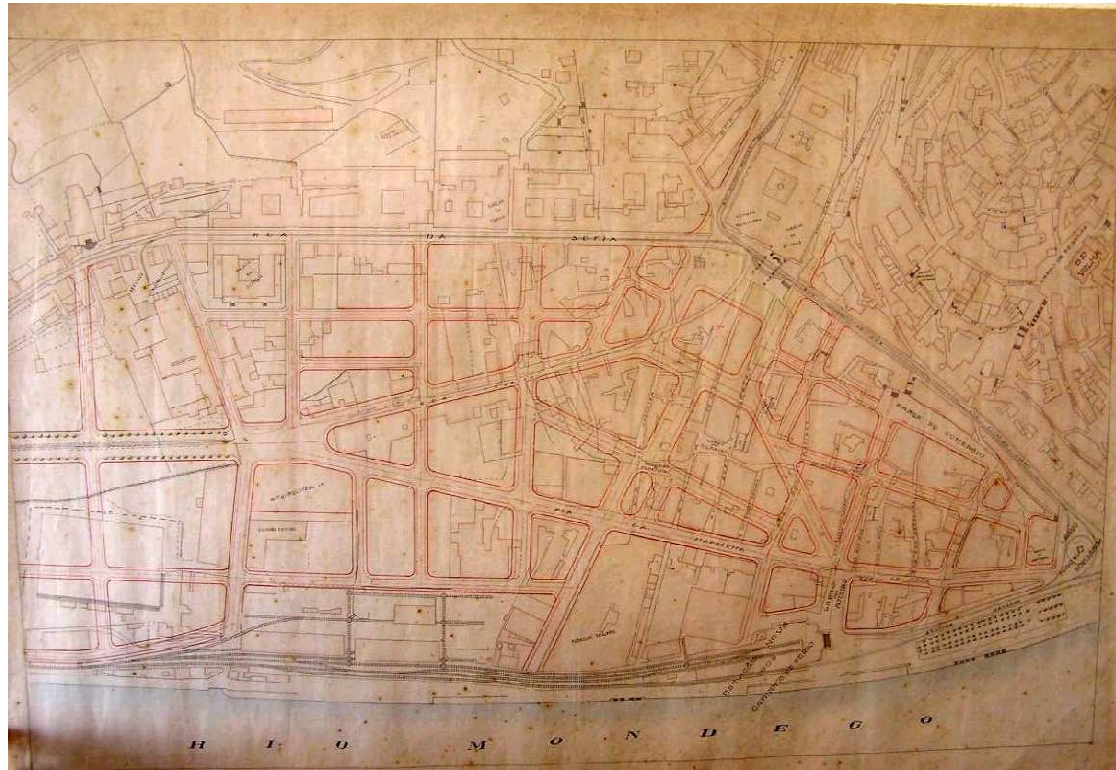
Com a decadência das atividades industriais nesta zona, tem vindo a revelar-se uma tendência para a instalação de outros usos, com maior incidência na hotelaria, havendo também espaço para densificar novos usos residenciais, e para a expansão de usos comerciais e de serviços nas áreas a urbanizar entre a Av. Fernão de Magalhães e o Rio. Essas funções, irão sem dúvida acentuar a presença de pessoas nesta zona, de dia e de noite, devendo a marginal funcionar como o grande eixo pedonal de referência, e como o elemento formal de articulação entre a cidade e o rio.

A proposta aqui apresentada, prevê a reformulação de alguns projetos existentes, (alguns em fase de obra), procurando uma articulação entre os diferentes estudos e propondo uma solução globalmente coerente. Dada a importância da área abrangida e a atual fase de obras, apresenta-se aqui à discussão urgente das soluções preconizadas.

2- ANTECEDENTES

Ao longo do tempo, foram várias as abordagens de planeamento que identificaram essa rotura, e de diferentes formas tentaram a aproximação da cidade com o rio. Várias foram as soluções realizadas, nomeadamente propondo o enterramento da linha férrea. Ao nível da envolvente edificada, foram várias as hipóteses estudadas consoante as épocas, e várias também as propostas de relação entre a presença automóvel e o domínio do uso pedonal.

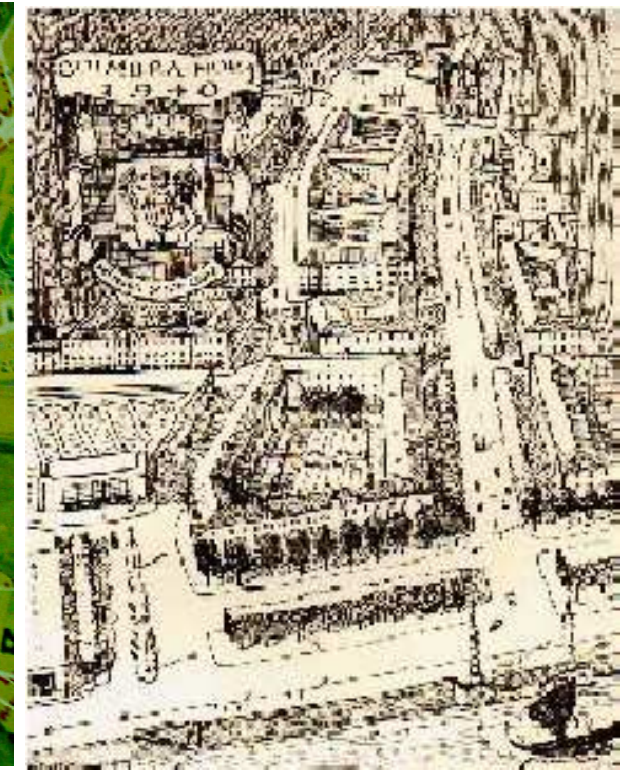
O incremento exponencial que o tráfego automóvel sofreu em tempos mais recentes torna, contudo mais difícil encontrar pontos de equilíbrio que permitam compatibilizar as duas funções, pelo que deverão privilegiar-se as funções pedonais na envolvente do rio.



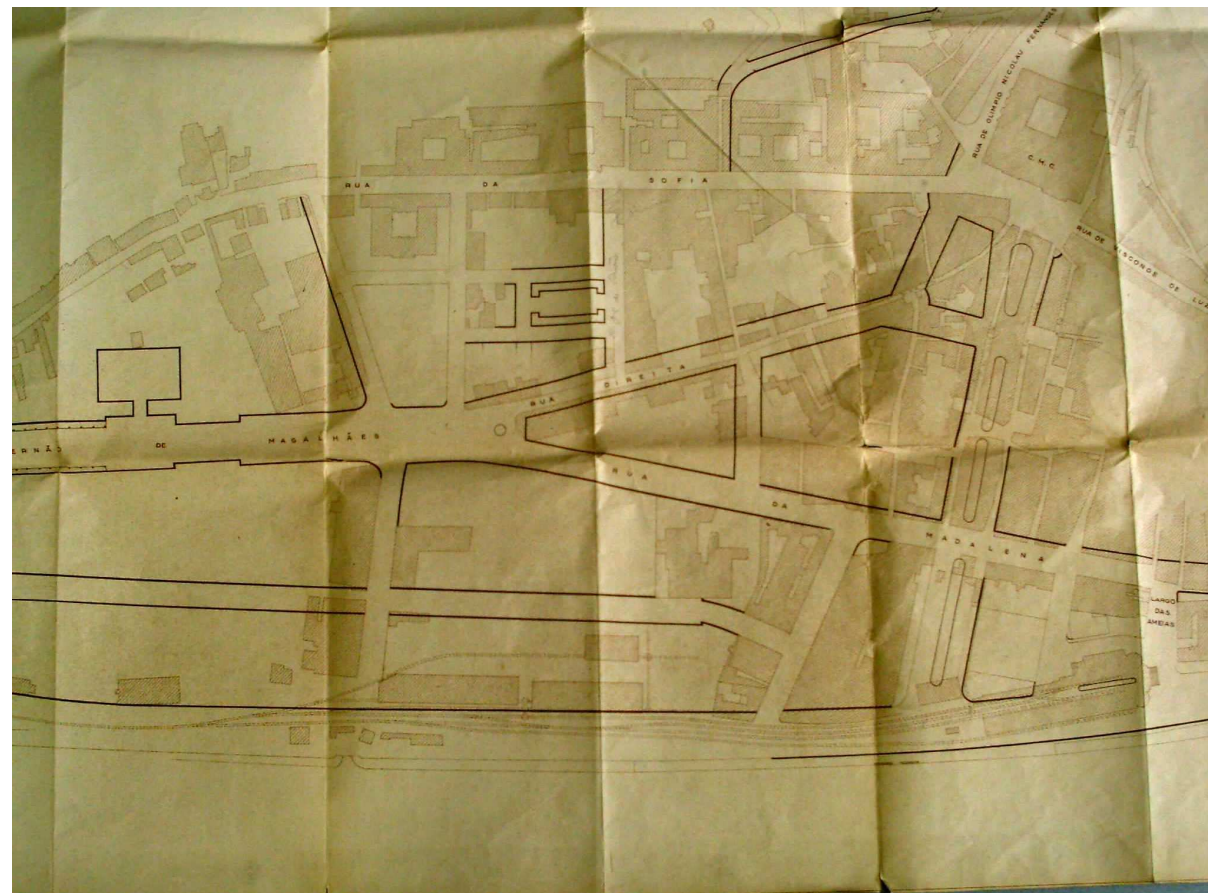
Luis Benavente (1936)



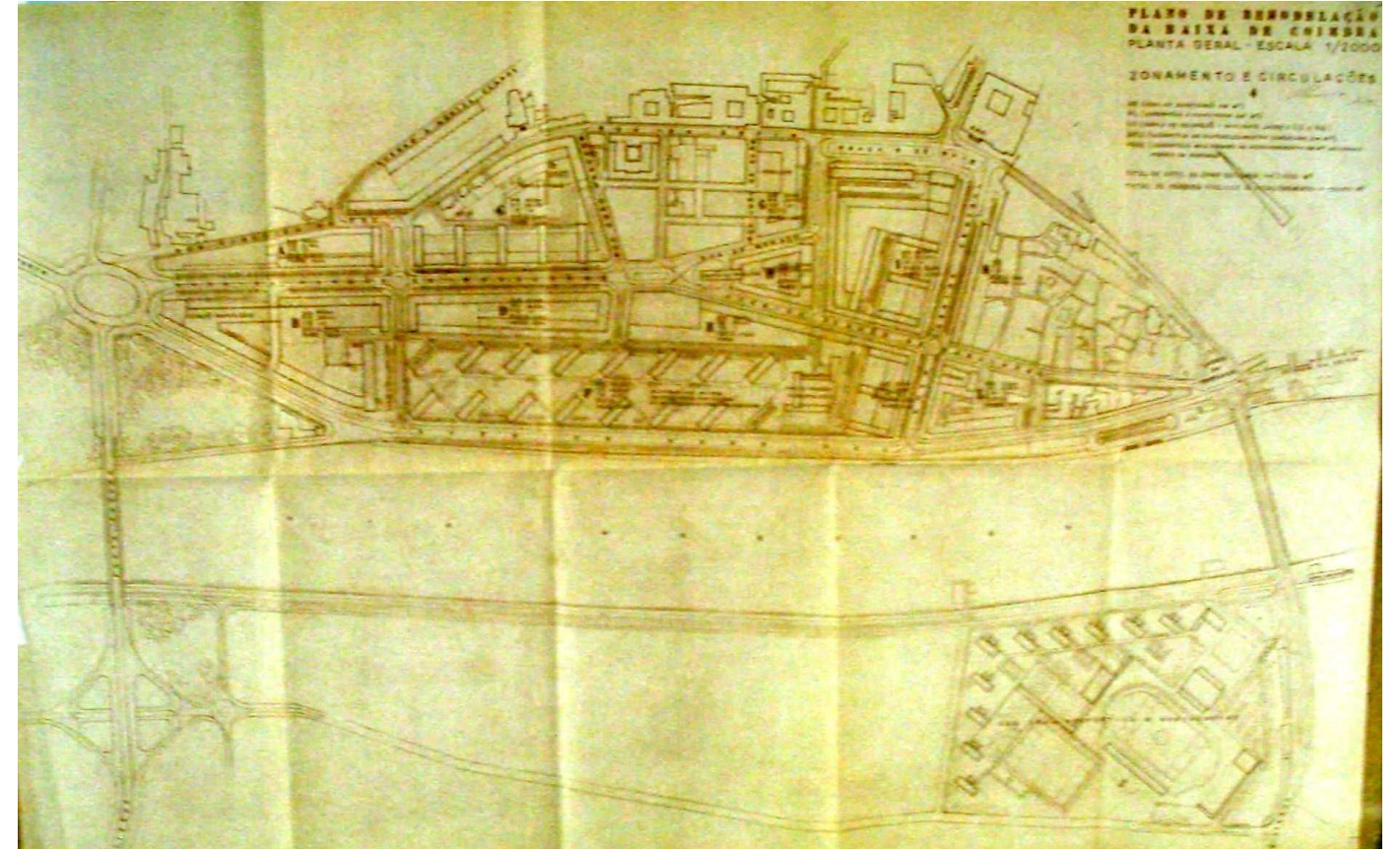
Etiènne DeGroer (1940)



Etiènne DeGroer (1940)



Almeida Garrett (1955)



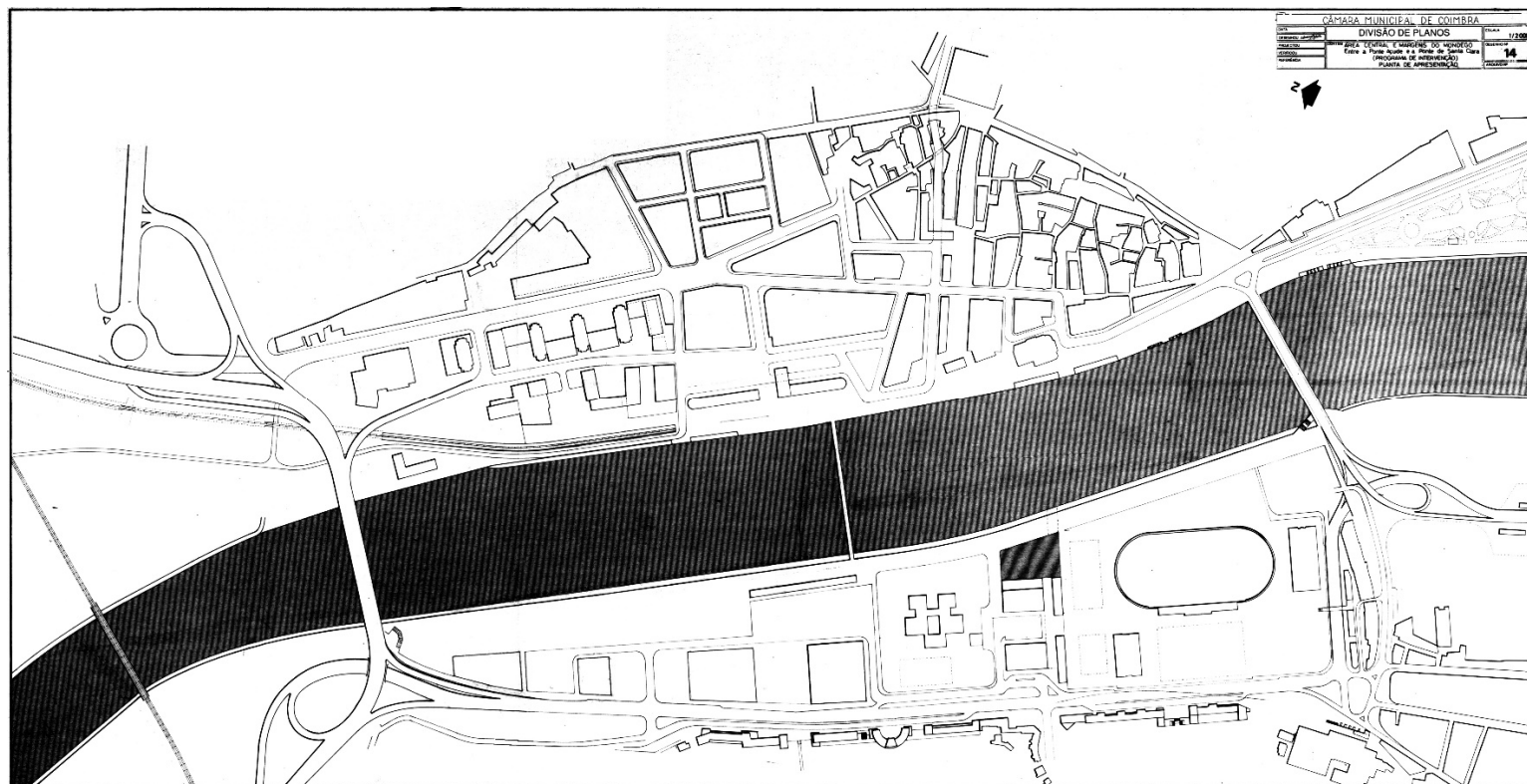
Alberto Pessoa (1956)



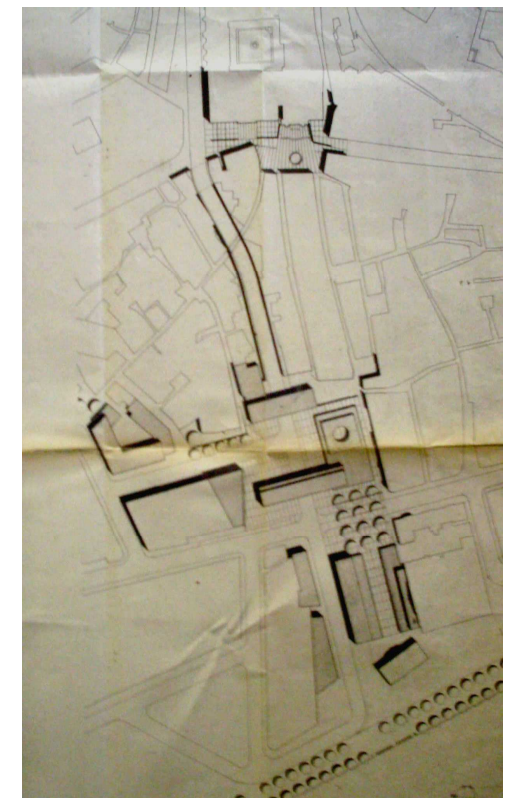
Januário Godinho (1970)



CostaLobo (1970-74)



Jorge Carvalho/-P. Fonseca (1992)



Fernando Távora (1996)

3- A OPORTUNIDADE ATUAL

Estando em curso obras para a requalificação dos muros do Rio, e as destinadas à implementação do MetroBus, a Marginal (Av. Cidade Aemínium) encontra-se encerrada ao trânsito há já algum tempo. Isso permite-nos assim ter uma ideia muito clara sobre a consequência para a circulação do seu encerramento e, por outro lado, originou já uma mudança nos hábitos de circulação automóvel. Afigura-se assim como uma oportunidade única para proceder a uma alteração da sua utilização, substituindo a sua função rodoviária e devolvendo-a aos usos pedonais. Com efeito, o seu uso rodoviário era condicionado pela existência da linha férrea sendo que, com a eliminação dessa barreira seria de prever uma intensificação do tráfego no local, condicionando ainda mais a circulação e permanência de peões junto ao rio. Isso aplica-se ao conjunto da marginal, mas também a qualquer troço que permanecesse acessível ao tráfego automóvel. Com efeito cremos que, mesmo que em qualquer troço fosse adotado um só sentido, isso geraria no local uma incidência de tráfego superior à que havia antes das obras que levaram ao fecho da Av. Cidade Aemínium.

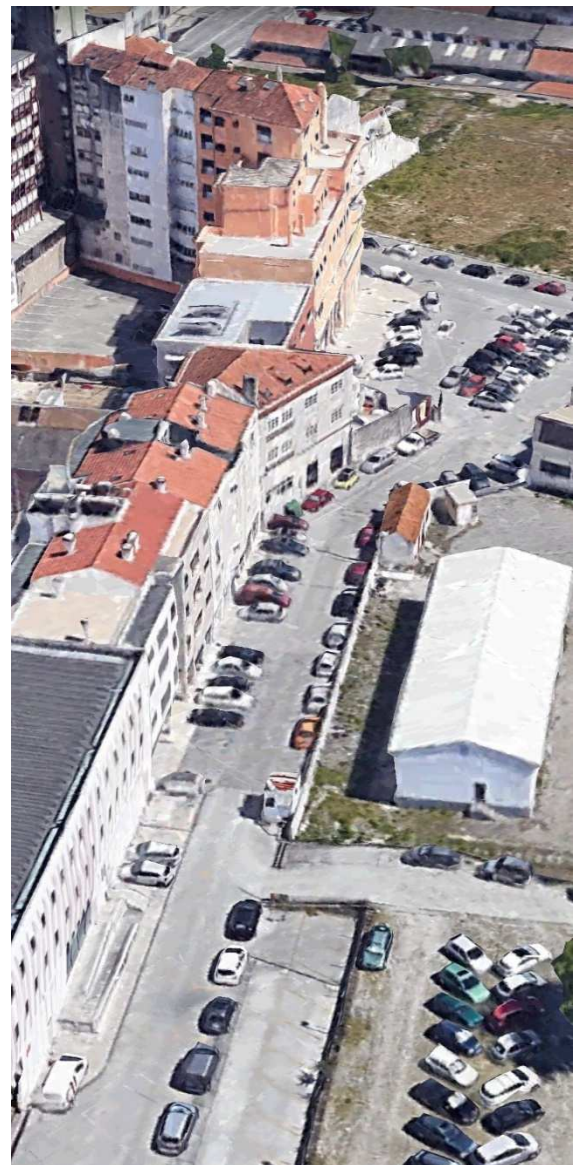
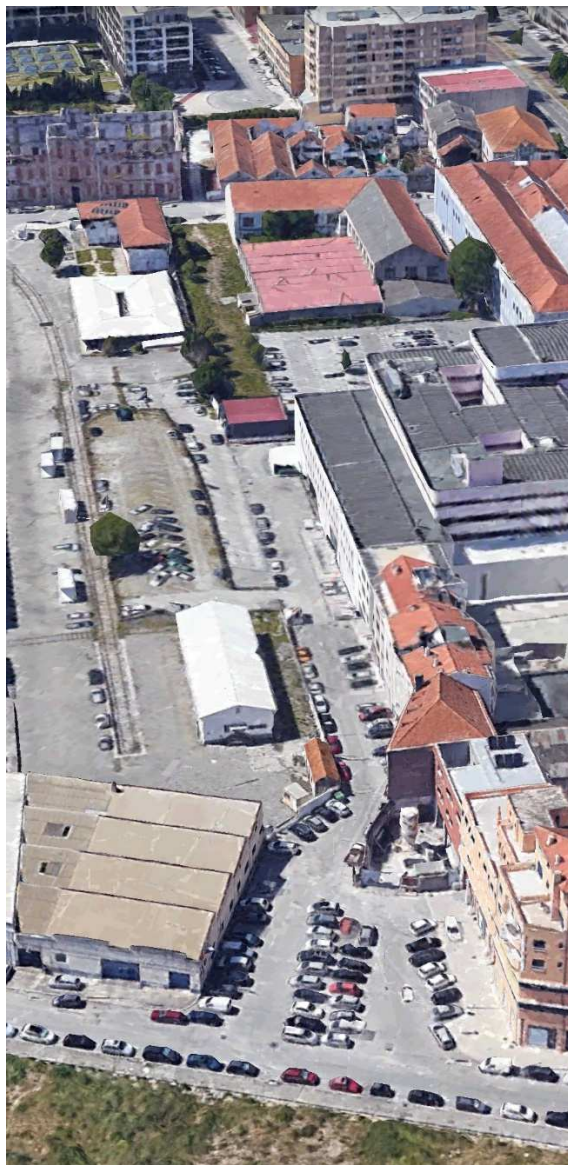
As alterações à circulação previstas, apoiam-se sobretudo nos arruamentos a concluir paralelos à Av. Fernão de Magalhães, nas traseiras dos edifícios ali existentes criando alternativas a esta avenida. Quanto às novas áreas a urbanizar, nomeadamente nos terrenos da IP, prevê-se a existência de um arruamento com um só sentido a nascente da via do MetroBus, garantindo assim alguma presença de veículos no local sem que, contudo, estes invadam a marginal, evitando travessias rodoviárias do canal de metro.



Foram assim feitas alterações a algumas pretensões, nomeadamente para os terrenos da IP, procurando uma melhor articulação com o estudo, e uma melhor relação entre o edificado e os espaços públicos. Assim, aos três “grupos” de edifícios pretendidos (a que correspondiam três caves

de estacionamento), propomos apenas dois quarteirões abertos para o rio, prevendo uma maior diversidade de percursos pedonais entre os arruamentos e as duas praças interiores, através da adoção de galerias com comércio e serviços ao nível do R/C. A redução para apenas duas caves comuns com área equivalente, permitirá reduzir o número de rampas de acesso relocalizando-as em locais mais adequados, e otimizar o aproveitamento do espaço em cave. Ficam também assim criadas condições para uma maior presença de peões nesses espaços que deverão ser predominantemente destinados a zonas de comércio e serviços.

Será também possível estabelecer a ligação para norte da Rua do Cais da Estação, propondo-se para isso uma correção do seu traçado de forma a reforçar o alinhamento dos edifícios entre as Ruas dos Oleiros e do Arnado com uma única exceção. Esse edifício a norte dos Bombeiros, deverá ser substituído garantindo o alinhamento dos restantes.



Rua do Cais da Estação evidenciando o edifício a substituir (Imagens GoogleEarth)

Quanto ao edifício proposto para o lado norte da R. do Arnado, este corresponde a informações de viabilidade anteriormente dadas para o local.



Destina-se a substituir os edifícios de armazéns ali existentes o que poderá ser uma opção algo polémica. No entanto, considerou-se que, embora tenham alguma expressão como conjunto, os edifícios atualmente existentes não nos pareceram de especial valor patrimonial, encontrando-se também desocupados e em mau estado de conservação.

A opção pela sua demolição permitirá por outro lado fornecer um remate adequado aos edifícios existentes a norte na Av. Fernão de Magalhães, e criar algumas zonas ajardinadas que trarão a essa avenida alguma presença de verde. Por outro lado, isso permitirá evidenciar melhor os edifícios da Autoindustrial, da Ideal e da Coimbra Editora/ Crítica Software, beneficiando (desafogando) a envolvente dos mesmos.



Rua do Arnado

(GoogleEarth)

Rua do Arnado
(GoogleEarth)



Permitirá também uma ligação direta da Rua Abel Dias Urbano à Rua do Arnado, respeitando os alinhamentos existentes nas traseiras dos edifícios da Av. Fernão de Magalhães, e o dos Hoteis D. Inês e Vila Galé permitindo, também aqui, criar uma pequena zona verde junto ao edifício da Ideal.



Rua Abel Dias Urbano
(GoogleEarth)

4- A MARGINAL

Para a marginal como espaço pedonal, propõe-se uma relação serena com o rio, recorrendo a uma continuidade formal que deverá ser sublinhada ao nível dos materiais a utilizar, acentuando linhas de continuidade entre a Ponte Açude e o Largo da Portagem, pontuadas por alinhamentos de árvores.

Além da ciclovia que percorre toda a extensão da marginal, prevê-se a possibilidade de acesso de veículos em carácter excecional, devendo ser essa faixa demarcada da forma mais ténue possível (será uma área de partilha em situações de exceção), se possível sem desníveis, recorrendo apenas a desenho de pavimento ou estereotomia dos materiais a utilizar.

Embora essa faixa de partilha possa funcionar em ambos os sentidos em situações de emergência, propõe-se que no troço adjacente à Estação Nova o sentido dominante seja para sul, e no troço adjacente à APA o sentido seja para norte. Independentemente de poder ser mantido acesso de veículos ao extremo sul do terreno desta entidade.

Nestes dois troços foi descartada a possibilidade de manter um sentido aberto ao tráfego na marginal:

- No primeiro caso por manifesta falta de espaço numa zona onde os fluxos pedonais terão a maior importância, na ligação da marginal ao Largo da Portagem. Acresce a existência no local da estação Coimbra A que, qualquer que venha a ser a função a albergar no futuro, manterá sempre um carácter excecional no tecido urbano, integrante da imagem da cidade e gerador de fluxos pedonais de relevo.
- No segundo caso por atrair à marginal e ao tabuleiro inferior da Ponte Açude, um nível de tráfego indesejável e incontrolável.

Toda a área pedonal e ciclável é separada da via de Metrobus por uma faixa verde, garantindo a segurança dos peões e ciclistas, e os atravessamentos são direcionados para o prolongamento dos eixos perpendiculares à marginal.



No prolongamento da Rua dos Oleiros, fica prevista a possibilidade de uma futura nova ponte sobre o Mondego, acentuando assim a sua urbanidade. Prevendo também a hipótese de uma futura expansão para sul da rede de Metrobus, a localização proposta para a ponte garante a sua integração na rede de metro sem alterar o seu funcionamento ou as estações atualmente previstas, garantido

que essa ligação para sul se faça a partir de qualquer origem (exceto da Estação de Coimbra B que a ser indispensável obrigará a uma pequena alteração da inserção do tabuleiro da ponte na marginal).



A ponte prevê apenas a faixa MetroBus, uma ciclovia e um só passeio do lado Sul. Contudo, se no futuro vier a revelar-se indispensável uma nova ligação rodoviária para BUS à cota baixa, isso poderá ser feito a partir da Rua dos Oleiros. Caso venha a ser necessária essa travessia, sugere-se a sua partilha com o canal MetroBus como forma de reduzir a dimensão, (o custo) e o impacto no local da futura ponte. Embora a travessia rodoviária permitisse aliviar as existentes parece-nos, contudo, que dada a centralidade do local, ela poderá ser demasiado apetecível como alternativa, introduzindo um tráfego significativo numa zona que se quer de lazer, e originando uma rotura funcional com impacto negativo na marginal. Cabe também aqui ponderar se será desejável facilitar os acessos rodoviários ao centro da cidade, ou se será desejável equacionar outras alternativas mais sustentáveis assentes na requalificação e melhoria da oferta de transportes públicos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

O presente estudo, pretende sobretudo garantir uma coerência ao conjunto de intervenções em curso ou previstas na zona.

Corresponde a uma fase de estudo prévio que procura indicar linhas de orientação para a alteração dos projetos em curso, e para a sua consideração nos projetos subsequentes.

Pressupõe a possibilidade de ainda ser oportuno proceder a alterações a obras e projetos em curso, bem como o diálogo com entidades públicas e privadas que têm vindo a apresentar intenções de urbanizar alguns terrenos no local.

No entanto, a importância que tem a conquista de uma marginal requalificada para a cidade, que passará sem dúvida a ser uma referência na imagem da cidade, merece que se reúnam todos os esforços no sentido de garantir uma solução adequada à importância do local, do Rio e da Cidade



O Arquitecto,

(Paulo Fonseca)

DEPE

Maio 2022

