



Estudo Urbanístico da Solum Sul-Casa Branca

Outubro 2023

Estudo Urbanístico da Solum Sul -Casa Branca

Memória Descritiva

1 – Apresentação da área de estudo

- O estudo abrange uma área de **6,52 ha**, envolvendo 17 propriedades, a que acresce uma faixa anteriormente ocupada pela linha férrea.
- Com a construção do MetroBus, com uma paragem na Casa Branca, entendeu-se ser o momento para rever os estudos existentes para a zona Solum Sul/ Casa Branca, articulando-os entre si em toda esta área de grande centralidade, delimitada a nascente pela R. Vale de Porcas, a poente pelo Loteamento da Obrecol/ R. João de Deus Ramos, a norte pela R. Tomé Rodrigues Sobral/ R. Engº Jorge Anjinho, e a sul pela R. da Casa Branca.
- Do total da área do estudo, 50.355,1 m² são propriedade privada, sendo que, de acordo com o PDM em vigor, 29.036,9 m² localizam-se em Área habitacional “H3”, e os restantes 21.318,2 m² em Área Habitacional “H4”.

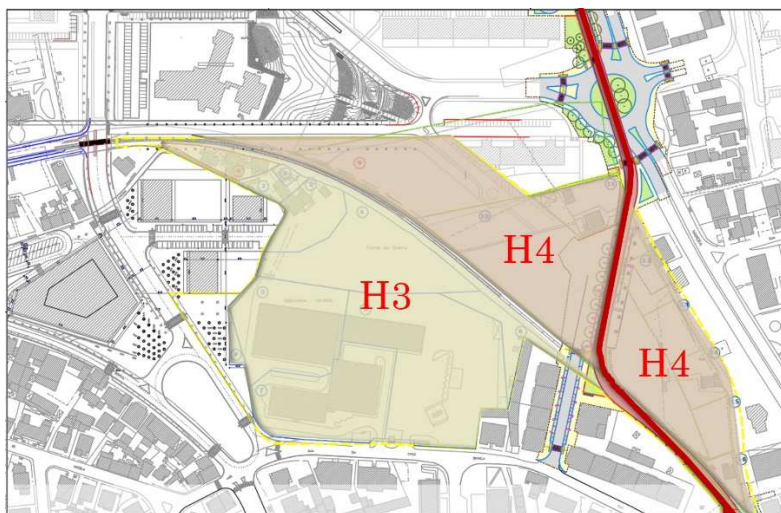


Fig. 1- Extrato da Planta de Ordenamento do PDM - Classificação de Solo

2 – Antecedentes

Qtª da Fonte da Cheira

- Em novembro de 2003, a CMC aprovou a Unidade de Execução da Quinta da Fonte da Cheira, a realizar por Imposição Administrativa, mediante concessão de urbanização concretizada por concurso público.
- Em 2007, foi selecionada a solução apresentada pela Obrecol, da autoria do Arq. Camilo Cortesão, da qual veio a resultar o reparcelamento que deu origem aos 4 edifícios já existentes nos quais se insere o SuperCor.

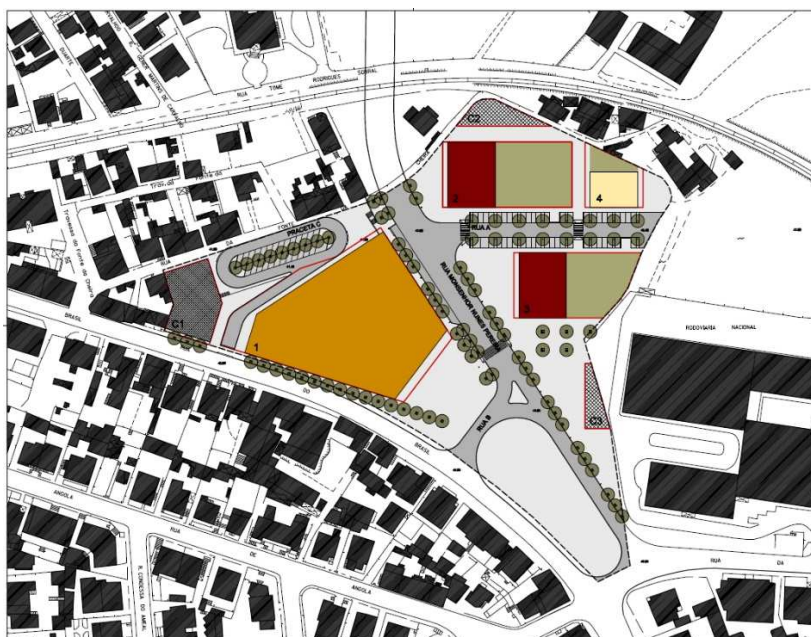


Fig. 2- Loteamento da Obrecol

MetroMondego

- Com a proposta de desvio da linha férrea através da Solum (Variante da Solum), a MetroMondego pretendeu servir com a rede metro toda essa importante área residencial e comercial, dotada de diversos equipamentos importantes. Esse desvio (da antiga linha) inicia-se nesta área de estudo, e está prevista aí uma paragem de metro que servirá toda a área de estudo.

R. de Vale de Porcas

- Em 2005, foi realizado um estudo de conjunto para a R. de Vale de Porcas, envolvendo várias propriedades às quais foram atribuídas áreas de construção nos termos do PDM de 1994, então em vigor.
- Com a aceitação da proposta de criação de uma variante ao traçado do Metro passando na Solum, verificou-se que o traçado deste colidia com o anterior estudo urbanístico de 2005.
- Assim, em 2007 procedeu-se a uma alteração parcial desse estudo, de forma a garantir a manutenção das áreas de construção anteriormente acordadas, com uma nova solução urbanística que, não só salvaguardasse o traçado do Metro, como pudesse dar origem à cedência das parcelas necessárias à sua construção.
- Dessa nova solução resultaram protocolos entre a CMC, a Metro Mondego e os proprietários abrangidos, e veio a ser objeto de um loteamento conjunto, titulado por Construções Correia Marques e outros, o qual chegou a ser aprovado, mas não teve sequência.
- Não tendo sido disponibilizados, a tempo, os terrenos para a construção do MetroBus, foi necessário recorrer a uma DUP (Declaração de Utilidade Pública), para os terrenos necessários, embora isso não tenha ainda sido evidenciado nos limites cadastrais agora fornecidos pelo proprietário em causa.

3 – A proposta

- Com a Revisão do PDM verificaram-se alterações significativas nos parâmetros de edificabilidade, com incidência na área de estudo: supressão das zonas de Equipamento; alteração das fórmulas de cálculo de índices de construção e de estacionamento (público e privado); introdução de áreas máximas de impermeabilização do solo.
- Atendendo a que, em termos de morfologia urbana, se trata de uma zona de transição entre diferentes linguagens, desde o Bairro Norton de Matos/ Estrada da Beira, Solum, área a sul da R. da Casa Branca e a Av. Fernando Namora, considerou-se que a continuidade das tipologias de edifícios isolados presentes no estudo do Arq. Camilo Cortesão seria a adequada para estabelecer o diálogo coerente com a envolvente.



Fig. 3- Tipologias existentes recém-construídas e em construção

- Contudo, havia que hierarquizar o espaço público e abri-lo à cidade, estabelecer novas ligações urbanas à zona da Solum e à paragem do Metro, assim como criar uma nova centralidade, privilegiando a utilização pedonal e ciclável.
- Por outro lado, face ao novo zonamento do PDM, tornou-se possível a ocupação da área de equipamento antes prevista, com edifícios residenciais/ mistos, facto que permite aliviar a pressão edificatória sobre a R. Vale de Porcas, a qual se apresenta algo condicionada.
- Assim, a proposta suporta-se numa estrutura de espaços públicos em que sobressai um eixo pedonal e ciclável, apoiado por comércio/ serviços no piso térreo, ligando a rotunda da Estrada da Beira à nova paragem de MetroBus, a qual delimitará uma nova praça formando, assim, no seu conjunto, uma nova centralidade. A presença generalizada de áreas de comércio, serviços e equipamentos ao longo dos novos arruamentos contribuirá para uma maior vivência de toda esta zona.
- Toda a área será dotada de uma boa oferta de estacionamento público, havendo margem para alguns ajustes face às tipologias de fogos a fixar nos projetos, bem como às tipologias de comércio/ serviços/ equipamentos. Embora se verifique um excesso de lugares (65) em relação aos valores máximos previstos no PDM, isso poderá ser justificado pela existência da paragem do MetroBus, potenciando a possibilidade de uma mudança de modo de transporte nesta zona.

- A presente solução, ao apostar em tipologias de edifícios isolados na continuidade dos já existentes, requer a manutenção de um ritmo entre cheios e vazios o que obriga a uma métrica precisa de implantação, garantindo uma ampla permeabilidade de vistas no espaço público e nos edifícios. Assim, a sua viabilidade obriga, em algumas situações, ao abandono dos limites do cadastro original, através de acertos de extremas ou de procedimentos conjuntos.
- De igual forma, a viabilização de infraestruturas comuns e a necessidade de cumprir índices de estacionamento ou de impermeabilização máxima, obrigará a que alguns processos sejam necessariamente comuns a várias propriedades, o que poderá ser realizado mediante a criação loteamentos conjuntos e/ou Unidades de Execução.
- Prevê-se, no conjunto da solução, uma presença do elemento verde, tanto referente à arborização dos arruamentos, como nos logradouros dos lotes. Na zona norte, o verde será predominantemente público e será dotado de áreas de equipamento. Pretende-se que os logradouros verdes dos lotes sejam visíveis ou mesmo acessíveis desde o espaço público, beneficiando assim a imagem e ambiente urbano.
- Está prevista a construção de 181 fogos, cerca de 5.295 m² (mín.) de áreas de comércio/ serviços/ restauração e um edifício destinado a equipamento com 1280 m². Estes valores poderão ainda sofrer ajustamentos na evolução dos projetos.
- A proposta no seu conjunto contempla que, dos 50.355,1 m² de terrenos particulares abrangidos, cerca de 14.100 m² sejam 100% permeáveis, e cerca de 6.100 m² sejam 50% permeáveis, de onde resulta um total de cerca de 17.155 m² de solo permeável, superior aos cerca de 15.210 m² previstos no PDM.

Verifica-se, contudo, que, algumas propriedades apresentam um déficit, pelo que deverão ser compensadas por outras, mediante a criação loteamentos conjuntos e/ou unidades de execução.

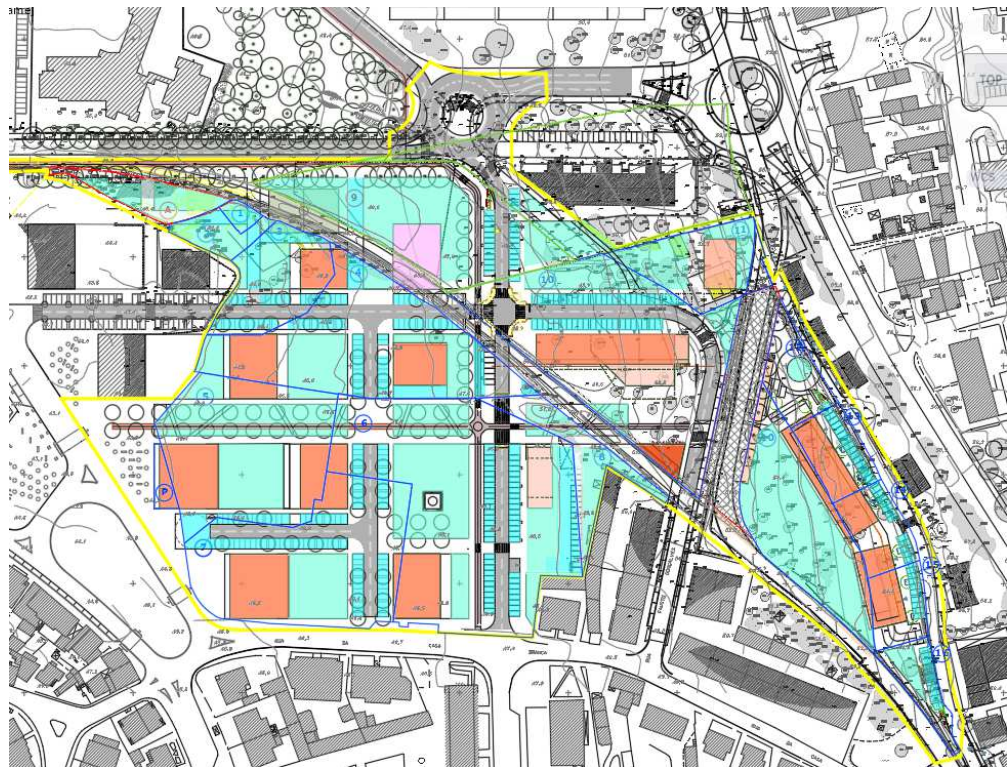


Fig. 4- Identificação das áreas permeáveis

4 – Estratégia e formas de execução

Pretende-se uma nova abordagem ao nível do Planeamento e do Urbanismo, para garantir um desenvolvimento equilibrado e harmonioso da cidade e das suas atividades.

O objetivo é garantir qualidade de vida, nas suas várias vertentes. Assim, todos os espaços de colmatção e novos espaços urbanos da cidade têm de ser analisados e estudados no ponto de vista de:

Espaço Público	Infraestruturas	Ambiente	Enquadramento Urbanístico	Mobilidade
----------------	-----------------	----------	---------------------------	------------

Dada a diversidade de intensões urbanísticas em curso para a zona decorrem, em simultâneo, processos em estado mais avançado para alguns terrenos, estando outros proprietários sem intensão imediata de urbanizar. Assim, prevê-se que a execução do estudo possa assumir diferentes fases, em processos autónomos, desde que articulados numa ideia comum que se reflita na imagem do espaço público e da edificação de conjunto.

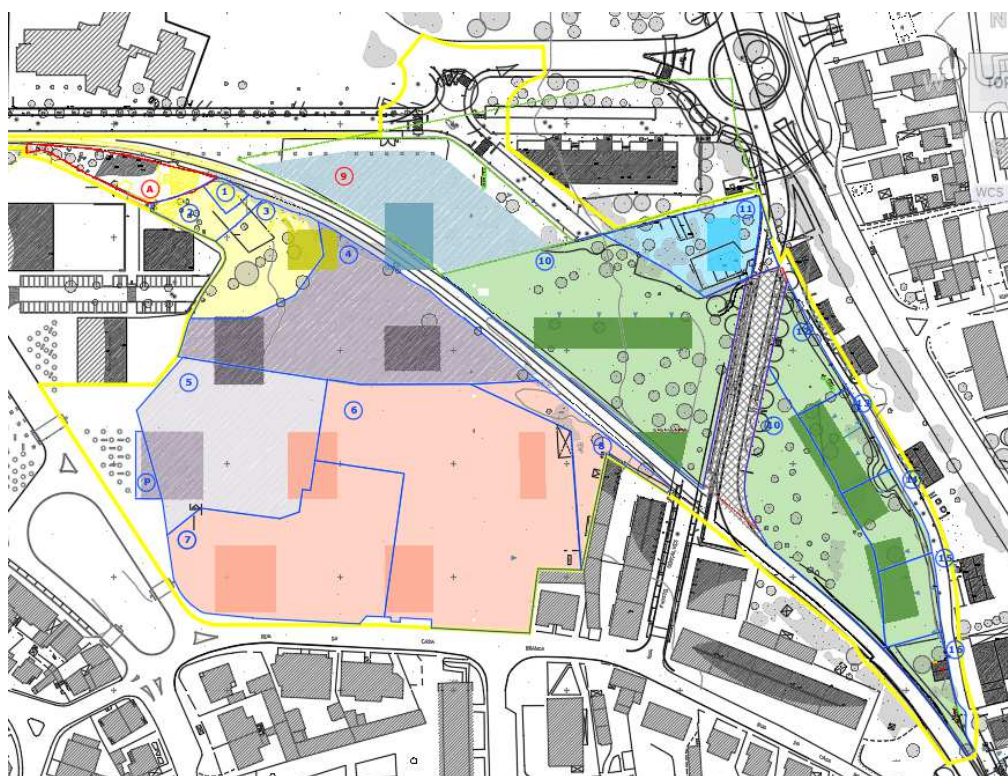


Fig. 5- Agrupamentos de propriedades para processos autónomos

No entanto, alguns terrenos deverão necessariamente articular-se entre si, conforme já referido, tanto através de acertos de extremas, como por operações conjuntas. Está neste caso uma operação conjunta para os terrenos a norte/nascente da antiga linha férrea, a qual se prevê seja realizada através de uma unidade de execução abrangendo seis terrenos privados e um pertencente ao Domínio Privado Municipal (resultante da cedência para equipamento do Loteamento titulado pelo Alvará n.º 512/2003).

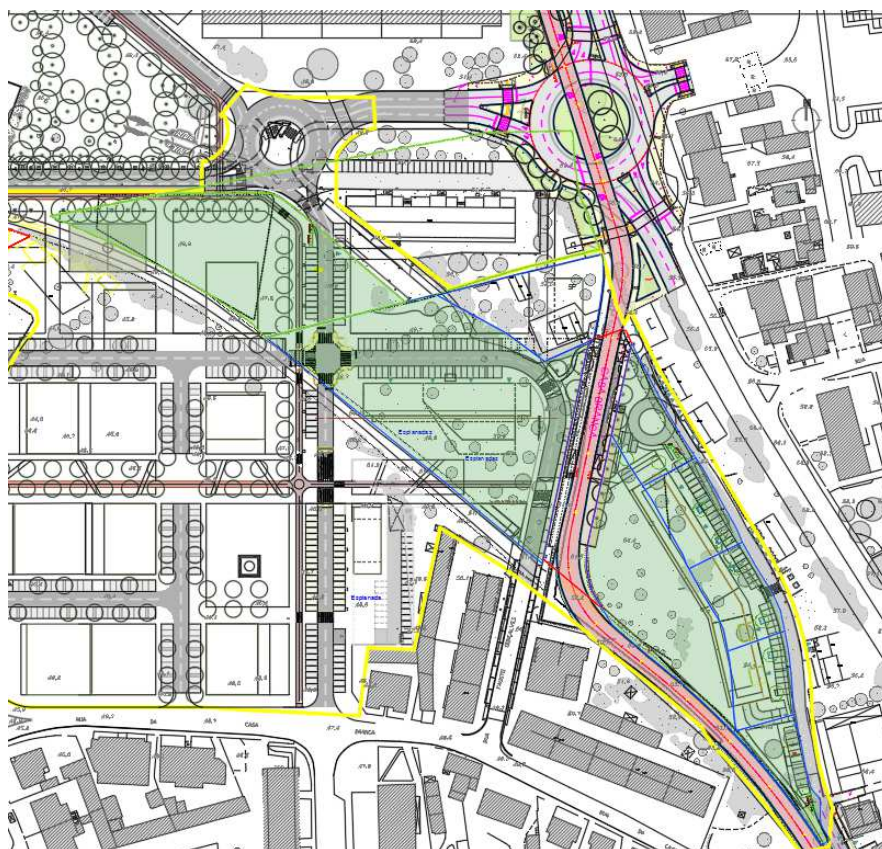


Fig. 6- Identificação da unidade de execução a norte/nascente

Dessa unidade de execução e subsequente operação de loteamento/reparcelamento a realizar, resultará uma parcela remanescente a ficar na posse da CMC, para integrar um futuro equipamento no terreno municipal. A solução urbanística desta futura Unidade de Execução, resulta já de um diálogo concertado com a equipa projetista dos promotores, com vista à sua delimitação, no imediato.



Fig. 7- Simulação, em imagem virtual, da zona da Unidade de Execução (Fonte: Plarq)

Assim, nesta unidade de execução para os terrenos da área a norte/nascente da antiga linha férrea, ficará a faltar apenas uma propriedade (Parcela 11), onde existe uma moradia habitada, cujos proprietários não pretendem urbanizar de imediato. Contudo, estando abrangidos pelo presente estudo, podemos verificar que, a sua não inclusão no presente processo de urbanização, não compromete a possibilidade de uma solução futura devidamente articulada com a envolvente, mediante futuro processo de licenciamento para essa propriedade. Por outro lado, não fica comprometida a coerência da intervenção decorrente da unidade de execução, a delimitar. Também no extremo poente da proposta, verifica-se a existência de um conjunto edificado em condições precárias, não tendo ainda sido possível assegurar a sua substituição, nomeadamente por ser necessários realojamentos. No entanto, a proposta contempla as áreas de construção respeitantes a esses terrenos, com vista a viabilizar a resolução futura desse problema.

5 – Imagens 3D



Fig. 8- Simulação em imagem 3D, vista de sul/nascente



Fig. 9- Simulação em imagem 3D, vista de sul/poente



Fig. 10- Simulação em imagem 3D, vista de norte/poente

o Arquiteto,