

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura
Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto

ANTIGA LOTA PESQUEIRA DE AVEIRO:

Um projeto de requalificação de um território “à beira mar”.

Marco Coelho

Orientadora: Professora Doutora Teresa Manuel Calix Augusto
Coorientadora: Professora Doutora Maria Sofia Teixeira Gomes Santos

Porto 2017-2018

Antiga Lota Pesqueira: Um projeto de requalificação de um território “à beira-mar”

Agradecimentos

À minha família, pelo apoio.
Às Professoras Teresa Calix e Maria Sofia,
pelo acompanhamento, dedicação e disponibilidade.



RESUMO

Nesta dissertação estabelece-se uma leitura da cidade de Aveiro que parte da atualidade, que cruza os seus planos de desenvolvimento e que lê, em retrospectiva, a sua formação. O principal objetivo desta leitura é contribuir para o desenvolvimento de uma proposta que focando na área da Antiga Lota Pesqueira, garanta uma melhor integração deste território na cidade, tomando como base as diretrizes e os estudos realizados ao longo do tempo.

O estudo da estrutura urbana de Aveiro e do seu território permitiu desenvolver um projeto de requalificação da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro, criando novos eixos de integração deste território com a cidade e com o território do Salgado de Aveiro, de uma maneira sustentável com a criação passadiços ecológicos sobre as salinas, os quais permitiram criar uma ligação a diferentes pontos do Canal São Roque e posteriormente aos passadiços do Esteiro de Esgueira. O projeto de carácter urbano trouxe consigo o desenvolvimento das propostas de reabilitação do edifício da Lota Pesqueira e do edifício do Armazém de Redes. A escolha justifica-se pela sua importância ao nível social, económico e cultural. Este conjunto de edificações marcaram a evolução do lugar e a economia da cidade no século XX.

Ao longo do processo de estudo é abordada a importância da valorização patrimonial, da memória e da paisagem, ao mesmo tempo que se realiza uma leitura do território existente, analisando as características da região, a sua topografia e paisagem.

O projeto que se apresenta nesta dissertação estabelece uma relação com os estudos desenvolvidos no âmbito do património industrial, tendo sido escolhido um objeto de estudo que permite contribuir para a reflexão em torno das intervenções contemporâneas em edifícios e lugares de valor patrimonial.

Palavras Chaves: Antiga Lota Pesqueira, património, paisagem, imagem da cidade.

Antiga Lota Pesqueira: Um projeto de requalificação de um território “à beira-mar”

ABSTRACT

This dissertation establishes a reading of the city of Aveiro that starts from the present day, which crosses its plans of development and that reads, in retrospect, its formation. The main objective of this reading is to contribute to the development of a proposal that focuses on the area of Antiga Lota Pesqueira, guarantee a better integration of this territory in the city, based on the guidelines and studies carried out over time.

The study of the urban structure of Aveiro and its territory made it possible to develop a project for re-qualification of the Antiga Lota Pesqueira de Aveiro, creating new axes for the integration of this territory with the city and with the territory of Salgado de Aveiro, in a sustainable manner with the creation of ecological bridges over the salt pans, which allowed the creation of a connection to different points of the São Roque Canal and later to the steps of the Esteiro de Esgueira. The urban project brought with it the development of proposals for the rehabilitation of the Lota Pesqueira building and the Armazém de Redes building. The choice is justified by its social, economic and cultural importance. This set of buildings marked the evolution of the place and the economy of the city in the twentieth century.

Throughout the study process, the importance of heritage valorization, memory and landscape is addressed, while reading the existing territory, analyzing the characteristics of the region, its topography and landscape.

The project presented in this dissertation establishes a relationship with the studies developed in the area of industrial heritage, having chosen an object of study that allows to contribute to the reflection on the contemporary interventions in buildings and places of patrimonial value.

Antiga Lota Pesqueira: Um projeto de requalificação de um território “à beira-mar”

SUMÁRIO

Resumo

Introdução

1. Capítulo 1: Aveiro O presente e o futuro da cidade	1
1.1. Contextualização	2
1.1.1. Paisagem cultural e Imagem da Cidade	2
1.1.2. Aveiro: a cidade do presente	6
1.1.3. Identidade e Legibilidade da Imagem da Cidade Atual	15
1.1.4. Pontos Marcantes da Cidade	16
1.2. Planos de referência	20
1.2.1. Plano Diretor Municipal da Cidade de Aveiro 1995	20
1.2.2. Programa Polis de Aveiro	21
1.2.3. Parque da Sustentabilidade	28
1.2.4. PEDUCA: Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Aveiro: 2016	32
2. Capítulo 2: Evolução urbana de Aveiro O passado recente que esclarece o presente	34
2.1. Evolução urbana de Aveiro	36
2.1.1. Aveiro: cidade e ria	36
2.1.2. Os Planos	47
Anteplano de Urbanização David Moreira da Silva e Maria José Marques da Silva (1945-1960)	49
Plano Diretor da Cidade de Aveiro Robert Auzelle (1962-1964)	52
Arranjo da Zona Central de Aveiro Fernando Távora (1962-1967)	58
Novo Plano Geral de Urbanização: Plano Integrado de Aveiro (1979-1981)	63
IP5: Acessos Rodoviários ao Porto de Aveiro (1988)	71
2.2. Plano Geral do Porto de Aveiro	75
3. Capítulo 3: Antiga Lota Pesqueira de Aveiro Património Não Reconhecido	82
3.1. Antiga Lota Pesqueira Património Aveirense	90
3.2. Antiga Lota Pesqueira de Aveiro Património em estado devoluto	96
4. Capítulo 4: Projeto Estratégia de Intervenção e Reabilitação da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro	99
4.1. Diagnóstico de Carências, Problemas e Potencialidades	100
4.2. Levantamento e Análise das Preexistências	105
4.3. Levantamento das Anomalias	107
4.4. Estratégia	109
4.5. Proposta de Requalificação Urbana	112
4.6. Proposta de Reabilitação da Antiga Lota Pesqueira	120
4.7. Proposta de Reabilitação do Armazém de Redes	125

Considerações finais

Referências bibliográficas / iconográficas

Anexos





Antiga Lota Pesqueira: Um projeto de requalificação de um território “à beira-mar”

INTRODUÇÃO

A presente dissertação apresenta, como caso de estudo, o lugar da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro (1959), pertencente à paisagem do Salgado de Aveiro¹ e determinante para a caracterização da “*Imagem da Cidade*”². Foca-se no desenvolvimento deste edifício ao longo do tempo e nas relações que estabelece com o território envolvente. Este lugar evidencia ao longo da sua História a sua importância no desenvolvimento económico da cidade e na evolução da Ria de Aveiro, trazendo consigo a criação de novos postos de trabalho e o aumento da povoação, passando a cidade a ser reconhecida a nível europeu, no século XX, pela sua atividade pesqueira.

Pretende-se desta maneira refletir sobre a valorização e a reabilitação deste território em conjunto com as suas edificações através do estudo dos edifícios da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro e do Armazém de Redes, desenvolvendo uma metodologia de trabalho que propõe uma solução urbanística e programática, aplicada à reabilitação e requalificação do património existente, atribuindo novas funções às edificações que permitirão transmitir ao cidadão e ao turista o valor patrimonial e de memória que este território possui.

Criam-se novos programas edificados e, ao mesmo tempo, formas de organização do território, que fazem parte da memória da povoação. É preciso, portanto, defender uma posição que garanta a sua requalificação e reabilitação para manter viva a memória da evolução da sociedade.

É também importante mencionar uma problemática que caracteriza a realidade de Aveiro e resulta de uma expansão descontrolada através dos seus eixos e que originou diferentes centralidades, localizando assim as zonas industriais longe das zonas de habitação e por sua vez diminuindo a qualidade da paisagem natural emblemática da cidade. Assim, o estudo de requalificação do território selecionado, pode evidenciar métodos e formas de intervir que integram os valores da sua paisagem cultural e os seus recursos naturais.

¹ CUNHA, S. – *Evolução da Paisagem Cultural do Salgado de Aveiro, uma metodologia de análise quantitativa*, Vila Real, 2011.

² LYNCH, K. – *A Imagem da Cidade*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Maria Tavares; 1ª edição, 2011, (1960).

OBJETO

Como já foi referido, o objeto desta dissertação é a Antiga Lota Pesqueira de Aveiro (1959), um conjunto de edifícios industriais, do século XX, destinados a reorganizar a indústria pesqueira e salineira de Aveiro, gerando, no período subsequente, crescimento económico na região.

A sua implantação, perto do centro junto das salinas e do Mercado do Peixe, permitiu à cidade reorganizar toda a sua logística, como a descarga de peixe e a comercialização do sal na lota, libertando o Canal das Pirâmides, o que permitiu melhorar a higiene do Canal Central e do centro.

A Antiga Lota Pesqueira inserida num contexto urbano marcado pela Ria de Aveiro e estabelecendo uma forte relação com a frente de água da cidade³, será alvo de um projeto de reabilitação que terá em conta o estudo da sua influência e relação com as indústrias do topo do Canal de São Roque, a Fábrica de Higienização de Sal Vitasal, e do topo do Canal do Côjo, a Fábrica de Cerâmicas Jerónimo Pereira.

Para a área da Antiga Lota Pesqueira existe uma proposta urbana anterior que nasce do Programa Polis de Aveiro de 2003, que responde a uma intenção de criar uma zona empresarial, hoteleira e turística. No âmbito do presente trabalho será, no entanto, desenvolvido um estudo onde se possa perceber a importância deste edifício relacionada com o desenvolvimento da cidade. Pretende-se abordar o território de um modo que permita trabalhar uma proposta de regeneração urbana desta zona atualmente muito degradada, trabalhando conceitos como *Legibilidade*⁴ e *Imaginabilidade*⁵, baseados no livro “*A Imagem da Cidade*” de Kevin Lynch⁶.

³ “As antigas frentes de água das ancestrais cidades portuárias, territórios normalmente fechados à vida urbana mas fervilhantes de actividade (assegurada por vastas áreas de caís, de armazéns, de ferrovias e de depósitos) tornaram-se, na sua maioria, em imensos espaços inutilizados, pela retracção das suas actividades, pelos novos processos de racionalização técnico-organizativa, ou pela deslocação dos terminais para novas áreas portuárias técnica e logisticamente mais favoráveis aos requisitos do tráfego marítimo internacional.” (*Mediterrâneo: Cidades, Portos e Frentes de Água*, Lisboa, vol.10/11, 1997, p.10)

⁴ “... facilidade com que as partes podem ser reconhecida e organizadas numa estrutura coerente.” LYNCH, K. – *A Imagem da Cidade*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Maria Tavares; 1ª edição, 2011, p. 10, (1960).

⁵ “... àquela qualidade de um objeto físico que lhe dá uma grande probabilidade de evocar uma imagem forte num dado observador. É essa forma, cor, disposição, que facilita a produção de imagens mentais vivamente identificadas, poderosamente estruturadas e muito uteis no meio ambiente.” LYNCH, K. – *A Imagem da Cidade*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Maria Tavares; 1ª edição, 2011, p. 17, (1960).

⁶ LYNCH, K. – *A Imagem da Cidade*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Maria Tavares; 1ª edição, 2011, (1960).

OBJETIVOS

Os objetivos desta dissertação decorrem do reconhecimento do potencial de regeneração e requalificação urbana da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro. O trabalho a desenvolver centra-se num caso de estudo concreto e espera contribuir para uma reflexão em torno do Património Industrial e das principais questões em torno da sua reabilitação, uma vez que os elementos que se inserem nesta designação apresentam características importantes que podem determinar uma grande capacidade de dinamização e responder a diferentes usos.

Os objetivos desta dissertação nascem da intenção de concretizar uma proposta urbana que permita a integração da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro, considerando um projeto de reabilitação dos edifícios aí localizados, outorgando-lhes o seu valor arquitetónico e histórico. Considera um estudo do contexto territorial envolvente, fundamental para o desenvolvimento de um projeto que permita definir novos eixos de comunicação com a cidade e com o território evidenciando ou qualificando os já existentes.

A lota irá funcionar como projeto âncora, assumindo-se como ponto de partida da intervenção a desenvolver, sendo um dos seus objetivos levar o cidadão ou o visitante a conhecer este território e a paisagem do Salgado de Aveiro, através da concretização de um conceito que assenta no reconhecimento do seu valor patrimonial e de uma intenção de reintegração na cidade. A nível urbano, o projeto procurará garantir a requalificação do seu espaço envolvente, evidenciando a criação de novos elementos e espaços que permitam organizar esta nova zona da cidade, com uma distribuição equilibrada de funções, que pretendem minimizar a barreira física criada pela antiga IP5, atual A25.

Através do projeto de reabilitação da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro pretende-se desenvolver e apresentar uma metodologia de intervenção que considere a qualidade arquitetónica e espacial do lugar, as suas características lidas no tempo e a sua memória para os cidadãos, considerando a sua escala territorial e evidenciando uma abordagem que incide sobre o reconhecimento dos elementos que caracterizam a “*Imagem da Cidade*”, de acordo com Kevin Lynch⁷.

Os problemas e desafios subjacentes serão discutidos e respondidos ao longo de um processo de investigação e experimentação que permitirá a concretização de um projeto de reabilitação e requalificação concreto e funcional, passando por uma pesquisa prévia em torno das origens da zona a intervir e da sua evolução, reconhecendo o território onde se localiza o objeto da intervenção e apresentando as suas potencialidades, de forma a conseguir manter viva a sua identidade.

⁷ LYNCH, K. – *A Imagem da Cidade*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Maria Tavares; 1ª edição, 2011, (1960).

MÉTODO

O conceito de Património Arquitectónico encontra-se associado ao valor histórico que apresenta o elemento arquitectónico no tempo, evidenciando o que “merece” ser conservado. Na arquitetura é importante voltar a estudar a história da obra, para determinar o significado do seu uso original, permitindo desenvolver estudos de novas configurações e usos possíveis.⁸

Esta dissertação corresponde a um trabalho de investigação em torno das opções de projeto e da sua fundamentação, onde consta, numa primeira fase, o reconhecimento da situação atual da edificação e do seu território. Assim, a abordagem pressupõe o reconhecimento da situação atual do território a desenvolver fazendo um estudo das propostas urbanas e intenções para o desenvolvimento deste território. Numa segunda fase é feita uma pesquisa bibliográfica desenvolvida a partir de livros, artigos e relatórios existentes nos arquivos históricos da Biblioteca Municipal de Aveiro, da Biblioteca da Universidade de Aveiro, na Associação do Porto de Aveiro APA e na internet. Esta pesquisa foi também desenvolvida na Imagoteca do Museu da Cidade de Aveiro, tendo em vista a procura de imagens da Antiga Lota Pesqueira e uma leitura das cartografias existentes, que nos permitem ter uma referência da sua presença no tempo. O objetivo desta pesquisa, numa terceira fase, passou pela criação de uma base teórica e documental sólida, partindo do reconhecimento de conceitos básicos, da recolha de informação histórica da cidade e, particularmente, da zona de intervenção, de maneira a obter um olhar sobre a história deste território que nos permitiu ganhar informações para o projeto.

O território sobre o qual se desenvolve esta dissertação vai ser explicado através do uso de cartografias, da descrição de factos históricos e do reconhecimento dos lugares fundamentais para a definição da morfologia da cidade, incluindo as suas diferentes características culturais, paisagísticas e industriais.

A quarta e última fase foca-se no projeto de reabilitação do edifício da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro, do Armazém de redes e da requalificação da sua envolvente, onde o ponto de partida será a pesquisa, já referida anteriormente, em conjunto com o estudo dos desenhos (plantas, cortes e alçados) do projeto desenvolvido pelo engenheiro Coutinho de Lima em 1960.

Os desenhos correspondentes ao projeto da Antiga Lota Pesqueira e da sua envolvente, serão apresentados de forma a determinar as possíveis alterações existentes na atualidade, seja por ação do tempo e da degradação da edificação ou por outros motivos.

⁸ “A primazia do valor histórico leva também ao aparecimento do valor de antiguidade. Ao possibilitar a configuração do esqueleto histórico-evolutivo, o valor histórico perde gradualmente a sua referência ao monumento individual, objectivo, e torna-se um valor ligado abstractamente à mera passagem do tempo: o valor de antiguidade.” RIEGL, A. – *O Culto Moderno dos Monumentos e outros ensaios estéticos*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: João Tiago Proença; 1ª edição, 2013, p.35, (1858-1905).

ESTRUTURA

Esta dissertação corresponde a um trabalho teórico-prático que nos permitirá debater as questões pertinentes para a concretização de um projeto que se desenvolve ao longo de quatro capítulos, aclarando as estratégias de intervenção e as opções do projeto, em função das pesquisas e da compreensão da identidade e dos desafios do lugar, assim como da reflexão produzida em torno dos problemas que se identificam na Antiga Lota Pesqueira.

O primeiro capítulo consiste num aprofundamento do contexto, assim como num enquadramento, sistematização e contextualização da cidade atual com a análise das propostas e projetos âncora existentes, evidenciando a importância da Antiga Lota na paisagem da cidade.

O segundo capítulo apresenta uma pesquisa histórica, permitindo recuar no tempo. Abrange a evolução da malha urbana da cidade de Aveiro, os projetos âncora e o estudo do Plano Geral do Porto de Aveiro. Os estudos desenvolvidos permitirão, simultaneamente, compreender o tecido urbano atual, estudando a sua morfologia e a sua evolução ao longo do tempo, evidenciando características que nos permitirão justificar a intervenção proposta.

O terceiro capítulo apresenta o estudo do património da região de Aveiro considerando uma perspetiva de valorização e destacando a importância da Antiga Lota de Aveiro na caracterização da identidade da zona, com o objetivo de desenvolver uma análise que permita fazer uma identificação dos valores patrimoniais a salvaguardar no edifício em estudo.

A análise foca-se no esquema geral desenhado pelo engenheiro Coutinho de Lima e nos desenhos do projeto dos Armazéns de Redes e da Lota Provisória, os quais serão principais alvos de estudo no âmbito da intervenção a projetar.

O quarto capítulo explicita a estratégia de intervenção, o programa e as opções do projeto, considerando uma intenção de requalificação urbana a partir da reabilitação de um elemento edificado com um valor histórico importante, procurando estabelecer um conjunto de ações que apontam para o interesse da preservação e valorização deste exemplar do Património Industrial e Urbano⁹. Nesta parte da dissertação será, assim, apresentado um projeto urbano destinado à zona da lota, que inclui o projeto de reabilitação dos seus edifícios e a requalificação da sua envolvente.

⁹ *"Memory is an intrinsic part of architecture, because without knowing where we've been, we have no idea where we are going to"* Daniel Libeskind.



Capitulo 1: Aveiro | O presente e o futuro da Cidade

1. Capítulo 1: Aveiro O presente e o futuro da cidade	1
1.1. Contextualização	2
1.1.1. Paisagem cultural e Imagem da Cidade	2
1.1.2. Aveiro: a cidade do presente	6
1.1.3. Identidade e Legibilidade da imagem da cidade atual	15
1.1.4. Pontos Marcantes da Cidade	16
1.2. Planos de referência	20
1.2.1. Plano Diretor Municipal da Cidade de Aveiro 1995	20
1.2.2. Programa Polis de Aveiro	21
1.2.3. Parque da Sustentabilidade	28
1.2.4. PEDUCA: Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Aveiro: 2016	32

1.1. CONTEXTUALIZAÇÃO

1.1.1. PAISAGEM CULTURAL E IMAGEM DA CIDADE

O termo paisagem surge no século XV, reconhecendo-se como uma expressão da dimensão natural e garantindo uma proximidade com a interpretação artística da natureza, focada num espaço totalmente visual e esteticamente agradável, sendo assim, interpretado de distintas maneiras ao longo do tempo.¹⁰

No século XX, é percebido como um conjunto de elementos em constante alteração, derivado de uma série de interações físico-químicas, biológicas e antropológicas, as quais permitem uma grande variedade.¹¹ Na segunda metade do século XX ganha uma ainda maior diversidade, evidenciando desta maneira os seus domínios na geografia, como instrumento de registo da interação do homem, e na ecologia com o estudo dos ecossistemas.

Na atualidade o conceito de paisagem cultural encontra-se associado a interação entre o homem, a natureza e o meio ambiente físico de diferentes sociedades ao longo do tempo, sendo a paisagem o testemunho da relação evolutiva entre as comunidades e o meio ambiente. A conservação da paisagem cultural junto com o desenvolvimento das regiões deve ser tomada em conta, de maneira a estabelecer relações entre as cidades e os seus núcleos históricos, envolvendo em muitos casos valores sociais, culturais e estéticos¹².

A paisagem percebida de maneira cultural e patrimonial é definida pela evolução das atividades económicas da povoação que originam um desenvolvimento específico o qual permite consolidar a sua identidade. Desta maneira, a paisagem apresenta uma constante evolução, estabelecendo novos métodos de interpretação ao longo do tempo enriquecidos pelo uso da sua população.

Cada paisagem possui um elemento de formação único denominado como “*espírito do lugar*” (*genius loci*)¹³, garantindo assim a identidade do local como reflexo da sua história e cultura. Neste sentido, o significado de lugar, mais do que corresponder à ideia da sua localização, considera a essência que permite formar a sua identidade. Desta maneira, Aldo Rossi define o “*loci*” como uma singularidade que só pode ser determinada pela sua dimensão topográfica, forma e memória, criada pelo tempo:

*“...um facto singular, determinado pelo espaço e pelo tempo, pela sua dimensão topográfica e pela sua forma, por ser sede de vicissitudes antigas e novas, pela sua memória...”*¹⁴

¹⁰ CUNHA, S. – *Evolução da Paisagem Cultural do Salgado de Aveiro, uma metodologia de análise quantitativa*, Vila Real, 2011.

¹¹ TELLES, G. – *Paisagem Global*, Lisboa, DGTO-DU, 1997.

¹² Carta de Cracovia.

¹³ “*Genius loci es un concepto romano. De acuerdo con las creencias romanas, cada ser tiene su “Genius”, su espíritu guardián. Este espíritu da vida a la gente y a los lugares. Los acompaña desde el nacimiento hasta su muerte y determina su carácter o esencia.*

NORBERG-SCHULZ, C. *Système logique de l’architecture*, Milan, Electra Editrice, tradução: Pierre Mardaga, 7ª edição, 2007, (1988).

¹⁴ ROSSI, A. – *Arquitectura da cidade*, Lisboa, Edições 70, LDA., 2.ª edição, 2001, (1966).

Kevin Lynch integra as noções, considerando que a imagem de todos estes lugares se encontra cheia das suas memórias e significados, permitindo transmitir a sua cultura e tradição.

O carácter paisagístico da cidade de Aveiro é determinado pela sua atividade pesqueira, pela produção de sal e pela extensão do Salgado de Aveiro (*Fig. 1*), fortes elementos produtores da “*Imagem da Cidade*”¹⁵ a nível nacional e internacional.

Em 1960, Kevin Lynch, desenvolve os seus estudos da imagem da cidade através da caracterização da sua *Identidade*⁵, definindo uma íntima relação com o conceito de *Legibilidade*⁴, trabalhado como a capacidade que uma pessoa pode ter de compreender visualmente um espaço ou estrutura urbana. Logo, em 1961, Cullen¹⁶ fala na *Identidade*, como vários fatores que deram origem à formação das cidades e que se refletem nas linhas de força da sua estruturação. Em 1988, Norberg-Schulz¹⁷ defende o estudo da imagem através da sua *Identidade*⁵ determinando que a identidade do lugar, o “*genius loci*”, garante a sua estabilidade. Estes dois estudos deram origem a que, no ano 2001, Magalhães¹⁸ definisse a *Identidade*⁵ como um conjunto de elementos que permitem a orientação e a criação de um sentimento de identificação com um lugar.

O conceito de *Legibilidade*⁴ estudado por Kevin Lynch, passa a ser então justificado por estudos de identidade, defendendo que cada lugar tem uma capacidade de legibilidade própria. Lynch explica que a *Legibilidade*⁴ é uma relação consequente da morfologia dos espaços, sendo que a sua ausência, ou seja, a aparente falta de uma identidade, cria um problema de generalização, o qual acaba por criar destruição e abandono das propriedades públicas que formaram parte da imagem da cidade, uma vez que as funções para as quais foram desenhadas foram sendo abandonadas, dando origem ao estado devoluto de muitas edificações.

Desta maneira, a imagem de Aveiro encontra-se intimamente relacionada com a Ria e o território do Salgado de Aveiro¹⁹. Estes elementos são os impulsionadores da evolução cultural e económica da região e ajudaram a definir a sua identidade; junto com elementos característicos como os moliceiros, encarregues da extração do moliço da lagoa; e com a organização em forma de mosaico das salinas, que fez com que a paisagem do Salgado de Aveiro, originária da produção de sal, fosse tão fortemente reconhecível que, mesmo que na atualidade tenha perdido importância a nível económico, continua a marcar uma forte presença na paisagem.

¹⁵ LYNCH, K. – *A Imagem da Cidade*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Maria Tavares; 1ª edição, 2011, (1960).

¹⁶ CULLEN, G. – *Paisagem Urbana*, Lisboa, Edições 70, LDA, 1ª edição, 2009, (1961).

¹⁷ NORBERG-SCHULZ, C. *Système logique de l’architecture*, Milan, Electra Editrice, tradução: Pierre Mardaga, 7ª edição, 2007, (1988).

¹⁸ MAGALHÃES, M. – *A Arquitectura Paisagista: Morfologia e complexidade*. Lisboa, Editorial Estampa, 2001.

¹⁹ CUNHA, S. – *Evolução da Paisagem Cultural do Salgado de Aveiro, uma metodologia de análise quantitativa*, Vila Real, 2011.



Fig. 1 | Paisagem das Salinas de Aveiro.



Fig. 2 | Presença da plataforma da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro na Paisagem.

No processo de investigação desenvolvido sobre a área de estudo considerou-se, pelas razões acima referidas, que a Antiga Lota Pesqueira de Aveiro e área envolvente devem ser estudadas de maneira a garantir a sua presença na cidade, quer a nível operativo, através do contributo das suas funções económicas, quer a nível formal, reconhecível nos contornos da sua participação na paisagem.

Lynch define que a paisagem poderá ser controlada através de diferentes planos de imagens, os quais deverão ser estudados de maneira conjunta, sendo cada um deles componentes da imagem da cidade. Deste modo, é importante destacar a responsabilidade que o sistema de espaços públicos tem, reconhecendo a sua importância enquanto gerador de condições que determinam a leitura decorrente de conceitos como *Legibilidade*⁴ e *Identidade*⁵.

A zona da Antiga Lota Pesqueira marca a paisagem costeira da cidade, devido a sua proeminência visual e relevância funcional (*Fig.2*). A sua formação inicia-se em 1955, com a construção da Antiga Lota, determinando, com o passar do tempo, que o edifício e o seu território envolvente passassem a ser reconhecidos como um “*Ponto Marcante*”²⁰. Este conceito, referido por Kevin Lynch, evoca uma dimensão referencial que reflete o seu contributo para a perceção da cidade, tendo em conta as estruturas e os valores existentes que constituem e caracterizam a sua imagem.

Desta maneira, a investigação desenvolvida em torno da área de estudo ajudou a perceber a problemática ocasionada pela obsolescência e desvalorização destes edifícios, evidenciando que estas edificações representam uma parte importante do património industrial da região de Aveiro e que os edifícios da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro e o Armazém de Redes são elementos que marcaram uma etapa da evolução do seu território.

Leonardo Benévolo, considera no seu livro *A Cidade e O Arquitecto*, que a arquitetura moderna pode ser vista como o estudo e a interpretação dos elementos e composições do construído²¹. Se as edificações construídas são encarregues de produzir uma marca na cidade, esta precisa de ser estudada para determinar a importância na paisagem, conseguindo assim definir se a sua presença é marcante.

²⁰ “*Pontos marcantes*: estes são outro tipo de referências, mas, neste caso, o observador não está dentro deles, pois são externos. São normalmente representados por um objeto físico, definido de um modo simples: edifício, sinal, loja ou montanha.” LYNCH, K. – *A Imagem da Cidade*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Maria Tavares; 1ª edição, 2011, p. 53, (1960).

²¹ “*A arquitectura moderna é a investigação das maneiras possíveis de organizar o ambiente construído, desde os objectos de uso até à cidade e ao território... considerar a história da arquitectura como história do ambiente construído, produzido pela presença do Homem na superfície terrestre.*” BENEVOLO, L. – *A Cidade e o Arquitecto*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Rui Santana; 1ª edição, 2017, p. 33, (1984).

1.1.2. AVEIRO: A CIDADE DO PRESENTE

O território reconhecido atualmente como a cidade de Aveiro resulta de um conjunto de propostas e transformações urbanas, que se foram desenvolvendo ao longo do tempo com uma intenção de quantificar e valorizar a cidade. Algumas das zonas desenvolvidas nestas transformações, com o passar do tempo, foram ficando abandonadas, devido a um crescimento disperso e pouco ligado às tradições da cidade, gerando assim territórios desintegrados, desagregados e desqualificados.

Aveiro encontra-se localizada no centro de uma região alargada, com fortes relações de dependência e complementaridade a vários níveis, nomeadamente culturais. A Ria de Aveiro é um dos seus elementos naturais mais notáveis e identitários, sendo ela a geradora do desenvolvimento socioeconómico e cultural. Derivado da sua presença na região, a valorização cultural da região como um todo ecológico e paisagístico proporciona um desenvolvimento sustentável.

No contexto europeu, é identificada como uma área urbana funcional de carácter transnacional e nacional, sendo a sua estrutura urbana denominada como uma fachada Atlântica Ocidental. Afirma-se no contexto de frente Atlântica como um território de elevado potencial uma vez que possui infraestruturas que permitem explorar diferentes logísticas. O porto de Aveiro, a sua plataforma logística e o eixo da autoestrada A25 são elementos importantes que permitem reconhecer Aveiro como uma porta de entrada e saída do continente europeu.

No contexto nacional, a região de Aveiro encontra-se integrada na região centro e no Baixo Vouga, onde se encontram também os Municípios de Águeda, Albergaria-a-Velha, Anadia, Estarreja, Ílhavo, Murtosa, Oliveira do Bairro, Ovar, Sever do Vouga e Vagos (*Fig.3*). De acordo com a Carta Administrativa Oficial de Portugal-CAOP, o Município de Aveiro possui uma área total de 187,5 km² e, em 2011, os dados do Censo deram um total de 78450 habitantes residentes na região²².

As análises populacionais do Município de Aveiro evidenciam uma capacidade de polarização acentuada, gerada pela quantidade de movimentos pendulares os quais permitem identificar os diferentes tipos de centralidades da região. Sendo as zonas de habitação na sua maioria localizadas longe das zonas centrais ou industriais. Assim a cidade de Aveiro possui um papel importante na região como polo residencial, sendo também uma importante fonte de emprego que lhe permite manter uma forte relação com os Municípios limítrofes de Ílhavo, Oliveira do Bairro, Águeda e Estarreja.

²² REOT-2015 – Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território de Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro-Divisão de Planeamento e Projetos, 2015.

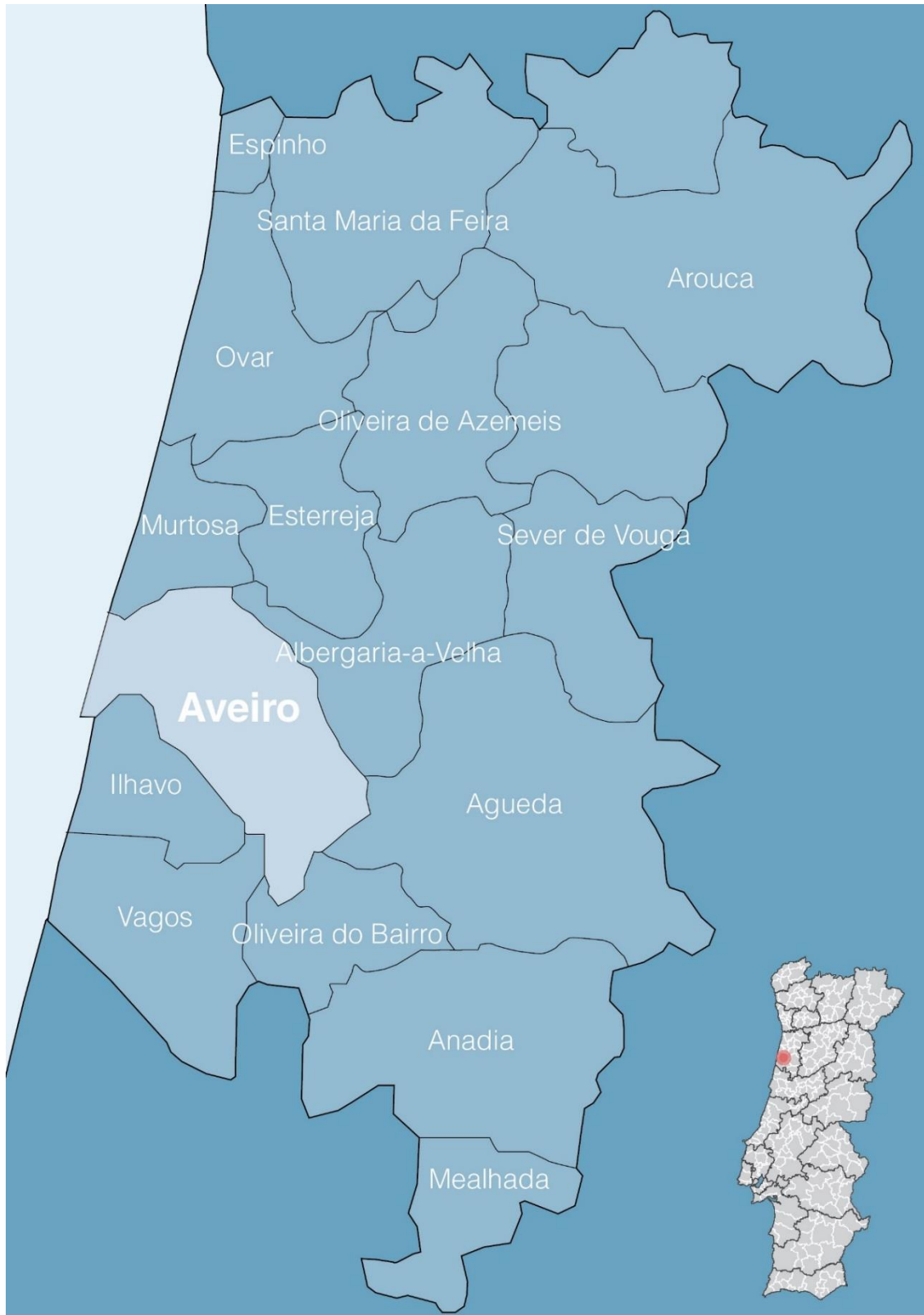


Fig. 3 | Localização da Cidade de Aveiro no território nacional.

Derivado da capacidade de atração que foi gerada na região de Aveiro por efeito do turismo²³, a cidade teve um crescimento populacional positivo que começou a ser notado no ano 2001, sendo assim, reconhecida como uma cidade de referência a nível nacional, em 2011. A área histórica concentrava cerca de 41% da população da cidade, e a cidade alargada compreendida entre a antiga EN 109, atual A25, até a A17, consideradas como os limites físicos da cidade, juntava 45% da população, evidenciando o crescimento disperso no território.

Em relação às atividades económicas de Aveiro na atualidade, podemos verificar que os sectores da agricultura, salicultura e pesca, os quais por tradição, representam um peso importante, têm apresentado uma pequena queda, sendo a construção, o turismo e o mercado imobiliário que mais movimentam a atividade económica da cidade, derivado da forte expansão ocasionada pelo turismo, trazendo como consequência um crescimento rápido e descontrolado.

O desenvolvimento da cidade a nível económico e social, afastado das atividades mais tradicionais da região levou, atualmente, à destruição e abandono de diversas indústrias, localizadas em zonas privilegiadas do centro, junto a vias de comunicação, margens dos canais e caminhos de ferro, perto das matérias primas de produção.

A malha urbana tradicional da cidade antiga e as áreas consolidadas que atualmente podemos encontrar conservam-se junto com as novas formas de ocupação do território. Evidenciam-se diferenças de volumetrias, desalinhamentos de cêrceas e espaços intersticiais com ocupações desadequadas.

Os edifícios devolutos localizados nas áreas centrais, ganham uma grande importância ao nível do desenvolvimento da cidade futura. As antigas fábricas (*Fig.4*) e áreas industriais possuem um forte potencial de regeneração da cidade, garantindo por sua vez uma futura consolidação da cidade.

A área central da cidade foi-se afirmando com a chegada de novos serviços e comércios, assim como funções administrativas e sociais, integrando equipamentos que permitiram estruturar eixos de ligação originando a expansão alargada da cidade atual. Entre alguns destes equipamentos que permitiram a expansão territorial da cidade é de destacar a Universidade de Aveiro. Possui um papel fundamental no desenvolvimento cultural e económico da cidade²⁴. Aveiro, em relação aos níveis de ensino, outorga diversas possibilidades de formação, realçando-se a Universidade, como uma referência nacional e internacional. (*Fig.5*)

A formação urbana da cidade apresenta morfologias que permitem identificar valores de conservação, reconhecendo neles elementos arquitetónicos e tradições que possuem um valor patrimonial e de memória²⁵.

²³ Dados da entidade Regional de Turismo do Centro de Portugal, verificam que o turismo na região centro de Portugal, nomeadamente na região de Aveiro, apresenta um constante crescimento anual no que diz respeito ao turismo.

²⁴ PEDUCA: Plano de Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade De Aveiro: Memória Descritiva.

²⁵ RIEGL, A. – *O Culto Moderno dos Monumentos e outros ensaios estéticos*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: João Tiago Proença; 1ª edição, 2013, (1858-1905).



Fig. 4 | Antiga fábrica Faianças de São Roque, Junto ao Canal de São Roque.



Fig. 5 | Campus da Universidade de Aveiro.

Fazendo assim uma leitura da malha urbana e reconhecendo os núcleos e formas de ocupação antigas deste território, é possível identificar zonas com uma identidade cultural forte, como a zona da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro, que serve de referência para o estudo patrimonial dada a importância cultural da sua presença no contexto urbano e económico da cidade.

O centro histórico, entendido como núcleo antigo a partir do qual se gera a evolução da estrutura urbana, encontrava-se integrado na sua maioria pelo Bairro do Albói (*Fig.6*) e pelo Bairro da Beira Mar, onde se localizava a população dedicada à pesca e à salicultura, junto ao Mercado do Peixe (*Fig.7*) e ao edifício da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro. Formam parte desta malha também as antigas ligações a Ílhavo (atual Rua Araújo e Silva) e a São Bernardo (atual Rua Eça Queirós e São Sebastião), contribuindo para a consolidação da atual ocupação que permitiu a articulação com as estruturas urbanas.

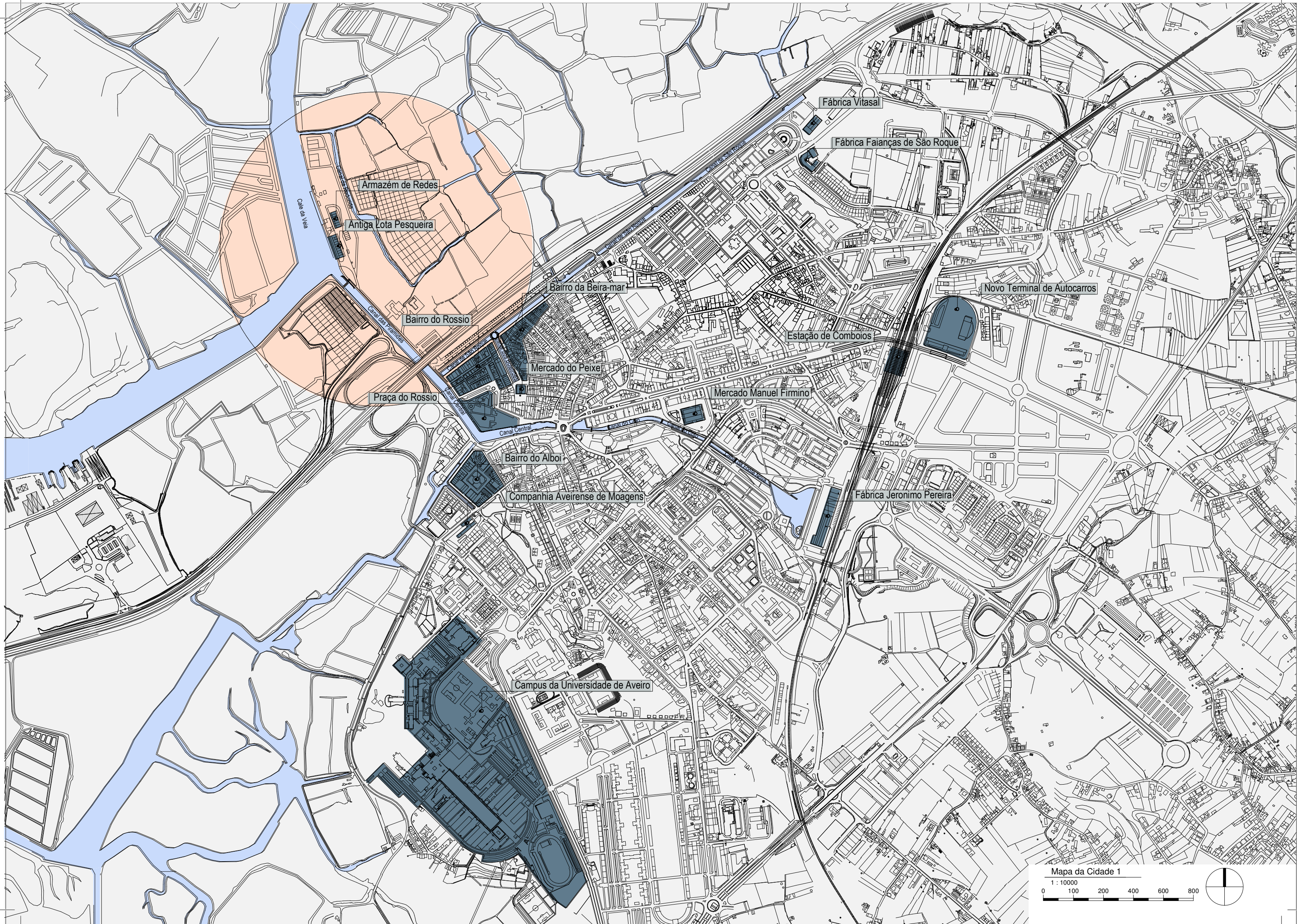
A Avenida Dr. Lourenço Peixinho, reconhecida atualmente como uma centralidade axial, possui um valor simbólico de ligação do “centro” da cidade à estação de comboios, originando ao longo do seu eixo uma malha de quarteirões que permitiram integrar grande parte da cidade.

O modelo urbano considera uma estrutura hierárquica, caracterizada pela dependência da cidade centralizada ainda que o edificado evidencie uma configuração a qual atualmente encontramos dispersa, derivada de um crescimento ao longo de vias principais, estradas nacionais, em mancha de óleo, as quais fomentaram uma desqualificação da qualidade urbana nas periferias da cidade.

Na atualidade, a cidade apresenta uma estrutura desequilibrada, resultante da construção em localizações privilegiadas, sejam pelas suas dimensões ou pelo seu caráter funcional, o que gera o desenvolvimento de aglomerados com equipamentos culturais, escolares, desportivos e de saúde. Estes aglomerados entregam os serviços que respondem às suas necessidades básicas, evidenciando um fenómeno de consolidação localizado que pode ser traduzido em distintas formas urbanas, gerando espaços intersticiais, espaços degradados e novas zonas de ocupação com falta de mobilidade e legibilidade quando compreendidas no seu contexto territorial.

Aveiro, embora tenha uma boa qualidade de infraestruturas ao nível das acessibilidades rodoviárias, ferroviárias e marítimas, precisa de qualificar a sua estratégia de expansão territorial, podendo assim reforçar ainda mais esta qualidade nas suas acessibilidades locais. Desta maneira as mudanças dos últimos anos, a nível de infraestruturas evidenciam que se deve repensar a hierarquia e acessos viários da cidade.²⁶

²⁶ REOT-2015 – Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território de Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro-Divisão de Planeamento e Projetos, 2015.



Armazém de Redes

Antiga Lota Pesqueira

Bairro da Beira-mar

Bairro do Rossio

Mercado do Peixe

Praça do Rossio

Mercado Manuel Firmino

Bairro do Alboi

Companhia Aveirense de Moagens

Campus da Universidade de Aveiro

Fábrica Vitasal

Fábrica Faianças de São Roque

Estação de Comboios

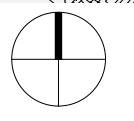
Novo Terminal de Autocarros

Fábrica Jeronimo Pereira

Mapa da Cidade 1

1 : 10000

0 100 200 400 600 800



Aveiro: A Cidade do Presente

Plano: Cartografia

Escala: 1:10000



Fig. 6 | Bairro do Albói.



Fig. 7 | Mercado do Peixe.

Podemos observar, a título de exemplo, o funcionamento da atual Avenida 25 de Abril, ligada à malha urbana do Bairro do Liceu, onde, como referido anteriormente, encontramos equipamentos para as necessidades básicas, assim como, escolas e edifícios culturais. A Escola Secundária Mário Sacramento, o Quartel dos Bombeiros Velhos de Aveiro e o Centro de Saúde são alguns deles, sendo o último responsável por uma ligação ao Bairro de Santiago, devido ao projeto do Fundo de Fomento de Habitação do Plano Integrado de Aveiro-Santiago. A forte função de articulação característica deste território, permite-nos evidenciar alguns dos seus problemas, como a falta de um espaço público de qualidade e a difícil distribuição dos transportes na mobilidade.

A Quinta da Carramona (*Fig.8*), localizada em Esgueira, caracteriza-se por ser um conjunto de edifícios em banda articulados por um centro comercial. Cria a noção de que é um bairro devido a sua grande extensão e uniformidade morfológica. Esta área apresenta graves problemas de articulação com a malha urbana envolvente, os quais, nas propostas atuais de reabilitação urbana da cidade de Aveiro (ARU) deram origem a algumas soluções, algumas delas concretizadas, outras inacabadas, gerando assim vários espaços intersticiais que fragilizam a ligação com o centro.

A evolução do tecido urbano, com o tempo, foi assimilando algumas das indústrias abandonadas, através da reabilitação dos edifícios devolutos e a reestruturação urbana. Originou-se, assim, uma grande intervenção no centro da cidade, a reabilitação do edifício da Fábrica Jerónimo Pereira Campos, junto ao Canal do Côjo, a qual foi transformada num Centro Cultural e de Congressos, Centro de Formação Profissional e base de alguns dos serviços da Câmara Municipal. Permitiu, também, o desenvolvimento de uma nova zona habitacional da cidade chamada Fonte Nova, que impulsionou a requalificação e melhoramento desta zona antigamente desqualificada pela presença da fábrica em estado devoluto, assim como pela sua cercania com a linha de comboio.

A reabilitação da fábrica, incentivada pelos estudos desenvolvidos no âmbito do Programa Polis de Aveiro, permitiu criar, junto com a nova zona de habitação da Fonte Nova, um jardim com espaços de lazer e áreas desportivas para a cidade, podendo assim esta zona cumprir com os princípios propostos pelo programa mencionados para a requalificação de ambos os lados do Canal do Côjo e para o novo Canal da Fonte Nova, construídos ao mesmo tempo (*Fig.9*).

Esta série de arranjos urbanísticos, impulsionados por diferentes motivos económicos e sociais, levaram ao desenvolvimento da lagoa em frente da Antiga Fábrica Jerónimo Pereira Campos, onde na altura do Europeu 2004, a cadeia de hotéis Mélia instalou o seu hotel sobre a lagoa. Desta maneira, a influência de um programa cultural associado à reabilitação da Fábrica Jerónimo Pereira Campos, junto com o equipamento turístico gerado pelo hotel Mélia e os arranjos das frentes dos canais da ria, que permitem uma ligação muito agradável desta zona com o centro histórico, levaram a que esta zona ganhasse um interesse turístico e, ao mesmo tempo, permitir melhorar o espaço público para a população com a criação do parque.



Fig. 8 | Edifício tipo, zona de Habitação Carramona.



Fig. 9 | Jardim da Fonte Nova.

Esta série de arranjos urbanísticos, impulsionados por diferentes motivos económicos e sociais, levaram ao mesmo tempo ao desenvolvimento da lagoa em frente da Antiga Fábrica Jerónimo Pereira Campos, onde na altura do Europeu 2004, a cadeia de hotéis Méliá instalou o seu hotel sobre a lagoa. Desta maneira, a influência de um programa cultural associado à reabilitação da Antiga Fábrica Jerónimo Pereira Campos, junto com o equipamento turístico gerado pelo hotel Méliá e os arranjos das frentes dos canais da ria, que permitem uma ligação muito agradável desta zona com o centro histórico, levaram a que esta zona ganhasse um interesse turístico e, ao mesmo tempo, permitir melhorar o espaço público para a população com a criação do parque.

Aveiro no que se refere ao espaço público apresenta uma leitura muito importante. Sendo uma cidade constituída por praças, largos, parques e todo tipo de espaços que permitem a articulação de percursos pedonais.

Atualmente existem alguns programas de desenvolvimento urbano como o Programa Polis, que será desenvolvido mais à frente. Propunha a criação de diferentes percursos pedonais, espaços públicos e uma requalificação urbana potenciando o uso da cidade para o peão, requalificando as frentes de água da cidade, como se evidencia em algumas das zonas que foram executadas como o Canal da Fonte Nova, o Canal de São Roque, o Canal do Côjo. O Canal de São Roque permitiu o desenvolvimento de um percurso linear ao longo de todo o canal no qual foram criados diferentes espaços de lazer impulsionando diferentes pontos de ligação entre ambos os lados do canal e melhorando a qualidade do espaço pedonal.

Outro plano mais recente, iniciado no ano 2017 e que atualmente se encontra em curso é o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Aveiro (PEDUCA), o qual irá ser estudado mais à frente. O PEDUCA propõe a criação de um sistema de percursos pedonais denominados Passadiços, os quais derivam da influência de projetos como os Passadiços do Paiva em Arouca (*Fig.10*), onde a intenção é criar diferentes relações pedonais, mas que ao mesmo tempo sejam pensadas com um pensamento ecológico e sustentável. Neste caso o PEDUCA pretende impulsionar o turismo para a zona do Salgado de Aveiro, criando alguns percursos ecológicos sobre as salinas, com programas complementares de lazer e de desporto, como por exemplo os Passadiços do Cais da Ribeira de Esgueira (*Fig.11*), inaugurados em agosto de 2018.



Fig. 11 | Passadiços de Paiva.

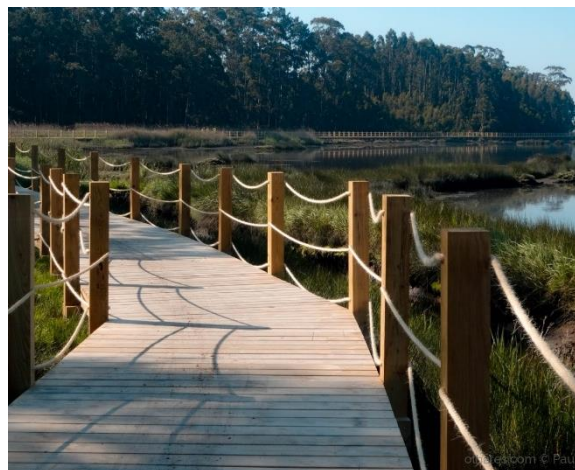
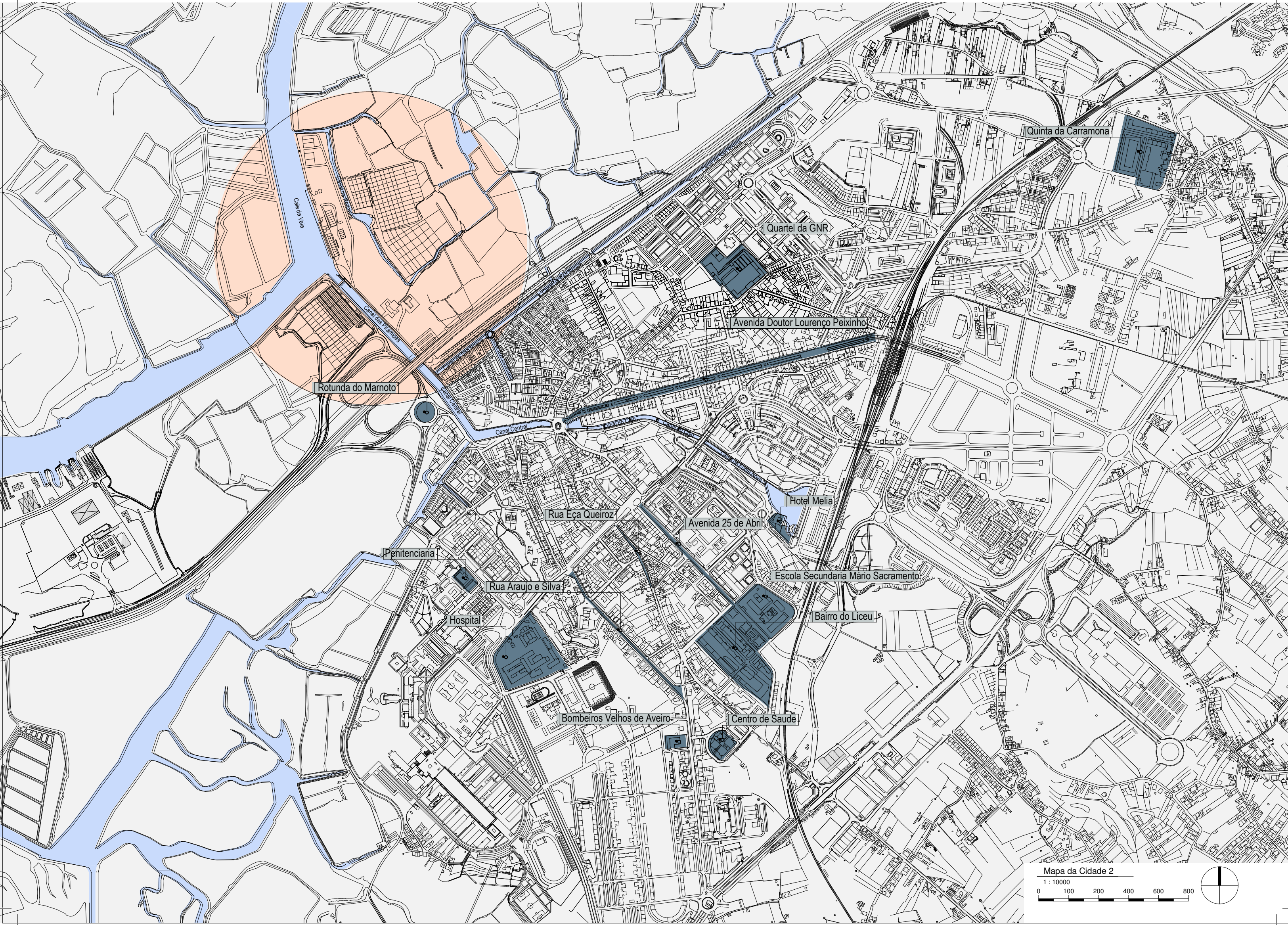
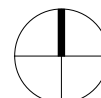


Fig. 10 | Passadiços do Cais da Ribeira de Esgueira



Mapa da Cidade 2

1 : 10000



Aveiro: A Cidade do Presente

Plano: Cartografia

Escala: 1:10000

1.1.3. IDENTIDADE E LEGIBILIDADE DA IMAGEM DA CIDADE ATUAL

As salinas e a produção de sal são dois dos elementos característicos da “*Imagem da Cidade*” de Aveiro. Simbolizam uma identidade de carácter local, regional, nacional e, até, internacional. Podemos assim, definir que a *Identidade* é o conteúdo da paisagem que inclui nela características essenciais e distintivas, como os elementos históricos, culturais e paisagísticos, e que, desta maneira, lhe conferem a possibilidade de transmitir informações sobre a sua História e o seu Presente, caracterizando as atividades e as movimentações da sua população²⁷.

É importante conservar ou desenvolver métodos de intervenção que permitam valorizar os elementos e às estruturas das zonas de interesse²⁸, já que são os principais valores que permitirão reconhecer a essência do local, sendo que cada um deles possui um papel importante na leitura do espaço. A contemplação dos elementos de um espaço no seu conjunto ajuda a constituir a imagem de um lugar, a qual irá permitir a orientação das pessoas e a construção do sentimento de lugar e de memória, seja este sentimento construído pelas novas intervenções que se realizem ou pela sua história.

Ao analisar uma cidade, destacam-se certos eixos de organização e de expansão, os quais, em alguns casos, são originados naturalmente com a formação e a organização da sua malha urbana. Neste sentido, a legibilidade corresponde também à capacidade de perceber ou reconhecer visualmente um espaço pelas suas estruturas organizadoras e símbolos.²⁹

Kevin Lynch³⁰ desenvolve o conceito de *Legibilidade* seguindo o modelo modernista dos anos 1960 e defende que o espaço onde vivem as pessoas deverá ser de fácil leitura e legibilidade, possuindo uma expressão física indispensável. Desta forma, a fácil leitura das formas encontra-se principalmente relacionada com a morfologia dos espaços.

O Sal, a Ria e os Moliceiros são os elementos identitários de Aveiro, todos ligados com a lagoa que é o elemento principal da “*Imagem da Cidade*” e do desenvolvimento de múltiplas atividades tradicionais da região, como é a produção de sal e a recolha do moliço. Sendo estas as atividades marcantes da cidade é, de destacar que o elemento que maior impacto gera na imagem da cidade é o mosaico geométrico criado nas salinas, que garante a fácil perceção e identificação do seu território de implantação.

²⁷ “...a identidade é o conteúdo da paisagem em termos históricos e culturais, o que lhe confere uma determinada capacidade narrativa, ou seja, a possibilidade da paisagem transmitir informação sobre a história do seu uso, sobre as actividades e movimentações” (ABREU, 2004).

²⁸ “Los habitantes de un territorio no paran de borrar y reescribir el viejo grimório de los suelos. Como consecuencia de la explotación sistemática que la revolución tecnológica del siglo XIX.” CORBOZ, A. — *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*, Lisboa, Ediciones UPC, 2005, p. 27, (1980).

²⁹ ABREU, A., CORREIRA, T., OLIVEIRA, R. — *Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental* (Vol. I), 2004, Lisboa: DGOTDU.

³⁰ LYNCH, K. — *A Boa Forma da Cidade*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Jorge Almeida, 1ª edição, 2015, (1981).

1.1.4. PONTOS MARCANTES DA CIDADE

- **ATERRO DA ANTIGA LOTA PESQUEIRA DE AVEIRO**

A Antiga Lota do Porto de Aveiro, implantada numa península localizada num aterro sobre a Ria de Aveiro, foi uma peça importante na atividade económica da cidade, na atualidade, se encontra descaracterizada e abandonada na sequência da construção da antiga IP5, atual A25. (Fig. 12)

A autoestrada acabou por enfatizar a rotura de ligações entre a cidade e o aterro, assim como, as transferências das atividades pesqueiras para o novo porto de pesca localizado em Mira. Algumas das outras funções que o porto efetuava especificamente para a cidade foram deslocadas para o porto da Gafanha da Nazaré, fazendo com que parte das instalações da lota fossem demolidas devido à deterioração criada pelo seu abandono, e as restantes tenham sido alvo de vandalismo e ocupações inapropriadas.

A ligação que permanece entre este aterro e a cidade é feita a uma cota inferior ao viaduto da autoestrada, estabelecendo um percurso paralelo ao Canal das Pirâmides. No entanto, esta ligação à cidade não é muito agradável, devido ao mau estado do pavimento, ausência de uma iluminação adequada, assim como de outros elementos que permitam um melhor fluxo pedonal e automóvel. O parque de caravanas localizado por baixo da autoestrada, é um espaço inadequado para a zona que dificulta a permeabilidade visual.

No Programa Polis de Aveiro foi apresentada uma solução para esta zona. Propunha-se a criação de novas funções, reconhecendo a importância do valor patrimonial do edifício da Antiga Lota em estado devoluto. Assim, o Programa Polis propunha a criação de espaços públicos que permitissem melhorar a qualidade de vivência desta área, assim como a sua integração na cidade.



Fig. 12 | Aterro da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro.

- **ARMAZÉNS DO SAL E FÁBRICA DE SAL VITASAL**

O edifício principal da Fábrica Vitasal é da autoria do engenheiro Eduardo Elísio Souto de Moura³¹, sendo um bom exemplar da arquitetura moderna dos anos 60 (*Fig. 13*). Possui também uma pintura do artista Zé Penicheiro numa das suas paredes que, com o passar dos anos, foi alvo de vandalismo e destruição. No mesmo estado de abandono encontram-se os edifícios de habitação do terreno adjacente. O estado de abandono destas edificações cria um forte impacto na paisagem urbana, aquando da chegada à cidade pela A25 e pela nova Avenida das Agradas.

A conexão de Aveiro com as salinas traz consigo o estudo das infraestruturas que tenham relação com a arte do sal, particularmente a Fábrica Vitasal e os Armazéns do Sal, no Canal de São Roque, sendo as últimas construções em madeira e telha, que eram usados para guardar o sal e os instrumentos usados para a sua extração.

Após a desativação das indústrias de sal, a cidade ficou fortemente marcada pelas estruturas desta atividade. Algumas edificações ruíram e outras apresentam um aspeto decadente, resultado do passar do tempo e do descuido da Câmara Municipal de Aveiro e dos seus proprietários, em alguns casos. A especulação imobiliária foi procurando transformar esta zona, onde encontramos a Fábrica Vitasal e os antigos depósitos de sal numa zona habitacional, travando o seu abandono e degradação.

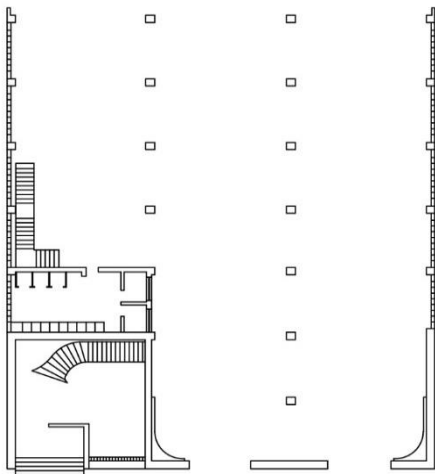
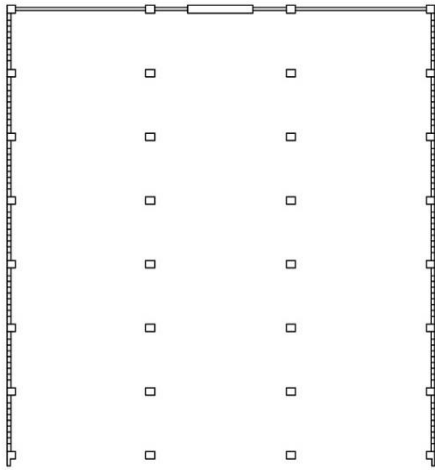
Na atualidade ainda existem dois conjuntos de depósitos de sal em pé, sendo que se encontram num estado avançado de ruína. O interesse pela recuperação destas estruturas é importante, uma vez que se encontram abandonadas e deterioradas, ainda que até ao ano 2000, a frente do canal de São Roque se caracterizasse pela presença da Fábrica Sociedade Aveirense de Higienização de Sal – Vitasal, em funcionamento.

Esta zona apresenta uma tendência para o desenvolvimento do mercado da habitação, devido à sua relação visual com a paisagem do Salgado de Aveiro.

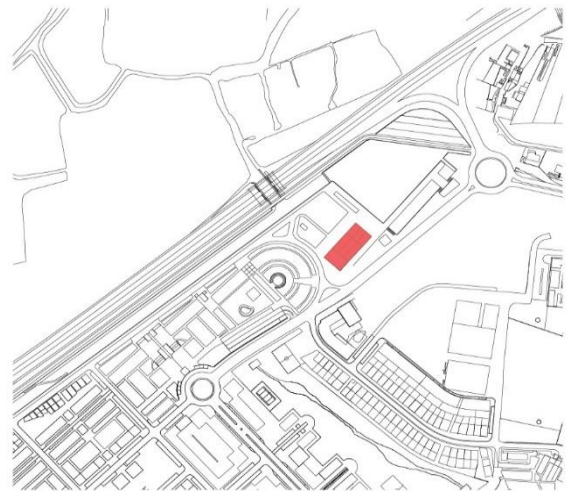


Fig. 13 | Fábrica Vitasal, Canal de São Roque.

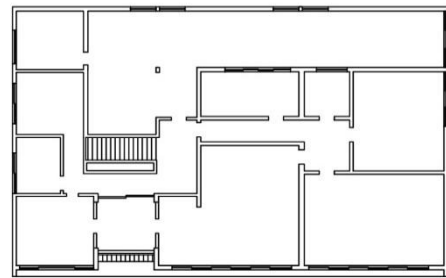
³¹ PINA, J. – *A Cidade do Sal, Um contributo para a integração das salinas no espaço urbano de Aveiro*, Coimbra, 2014. Dissertação de Mestrado Integrado apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade de Coimbra.



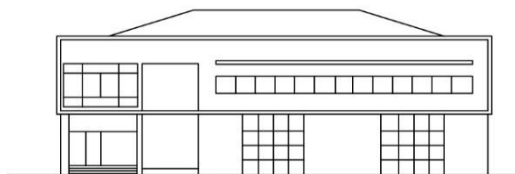
Planta Piso 1 | ESC: 1:500



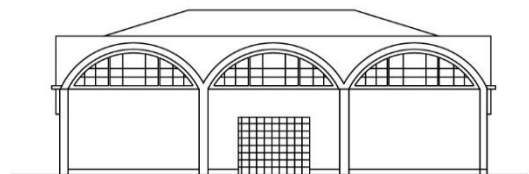
Localização



Planta Piso 2 | ESC: 1:500



Alçado Principal | ESC: 1:500



Alçado Posterior | ESC: 1:500



Desenho 1 | Fábrica Vitasal.

Alçado Poente | ESC: 1:500

- FÁBRICA JERÓNIMO PEREIRA

A Antiga Fábrica de Cerâmica Jerónimo Pereira Campos é um edifício industrial, construído no século XX, caracterizado pelos seus alçados em tijolo de barro vermelho (*Fig. 14*). É, entre outros, um dos edifícios que formaram parte importante da evolução económica de Aveiro, sendo uma referência importante na atualidade.

A indústria, que nos seus tempos foi de grande importância para a economia de Aveiro, fechou devido à crise. Depois de ser desativada, esta unidade fabril, reconhecida como uma peça muito importante na arquitetura industrial, é adaptada inteligentemente para as funções de Centro Cultural e de Congressos em 1995, espaço onde atualmente é possível assistir à maior parte dos congressos e espetáculos realizados na cidade.

O edifício industrial encontra-se ao pé da lagoa criada no fim do Canal da Fonte Nova, apresentando uma forte e agradável imagem industrial, a qual é acompanhada pelo caminho férreo nas suas traseiras e o Barreiro, ao seu lado, zona de proteção ecológica classificada como património natural, onde durante décadas foi extraída a matéria prima (argila), trabalhada na produção de telhas e tijolos na fábrica.



Fig. 14 | Fábrica Faianças de São Roque.

1.2. PLANOS DE REFERÊNCIA

1.2.1. PLANO DIRETOR MUNICIPAL DA CIDADE DE AVEIRO 1995

O Plano Diretor Municipal da Cidade é iniciado em fevereiro de 1988. Representou um grande avanço no planeamento urbano e contribuiu para o desenvolvimento do futuro de Aveiro. A equipa responsável pelo plano foi coordenada pelo engenheiro Graça Diogo, que representou o Programa MERECE, acompanhado pelo arquiteto Manuel Fernandes de Sá e pelo Dr. Rodrigo Pitta Meireles. O seu processo de elaboração considerou vários aspetos da realidade como a rede viária, o saneamento, o desenvolvimento socioeconómico, etc, que permitiram a sua consolidação e geraram várias estratégias de intervenção que foram ganhando consistência à medida que os espaços começaram a ser concretizados.

O desenvolvimento do PDM, integrado no Programa MERECE³², garante a concretização de alguns estudos relacionados com o ordenamento e desenvolvimento municipal, evidenciando a necessidade de coordenação das propostas com os diferentes aspetos da realidade do concelho de Aveiro.

Foram estabelecidas relações com algumas instituições ligadas ao ordenamento e ao desenvolvimento local, entre elas a Administração Florestal de Aveiro, a Associação Industrial do Distrito de Aveiro, a Capitania do Porto de Aveiro, a C.P. Caminhos de Ferro Portugueses, a Junta Autónoma de Estradas, a Junta Autónoma do Porto de Aveiro, o Gabinete da Ria de Aveiro, o Instituto Nacional de Investigação Pesqueira, entre outros³³.

A elaboração do PDM ocorre num período de negociações entre o governo e a Câmara. Aveiro começa a ser enquadrado nos fundos comunitários do Programa Operacional do Centro, obrigando a Câmara a desenvolver uma série de estratégias e ações que permitissem aproveitar a oportunidade de desenvolvimento de projetos com apoios financeiros.

Desta maneira, o PDM é entendido como um instrumento de alta importância, capaz de promover o desenvolvimento do concelho, integrando os elementos chave da estratégia municipal³⁴. É, assim, essencial considerar os aspetos relacionados com a rede viária, o saneamento básico, o ensino, a proteção dos valores patrimoniais e ambientais, o desenvolvimento socioeconómico, entre outros.

³² Programa destinado aos estudos relacionados com o desenvolvimento municipal e a coordenação dos projetos e técnicas de rentabilização, do perímetro urbano.

³³ AVEIRO, Câmara Municipal, Gabinete de Urbanização – Plano Diretor da Cidade de Aveiro

³⁴ “...sua fundamentação técnica e definição e avaliação que os corporizam, dinamiza o processo e adequa-o à realidade concelhia.” (AVEIRO, Câmara Municipal, Gabinete de Urbanização – Plano Diretor da Cidade de Aveiro).

1.2.2. PROGRAMA POLIS DE AVEIRO: 2003

O Programa Polis nasce num contexto no qual se aposta na melhoria da qualidade de vida das cidades, criando uma melhor qualidade paisagística nos núcleos urbanos, numa perspetiva urbanística e ambiental. O Ministério do Ambiente define o Programa Polis como um instrumento de transformação do território, tendo como base os problemas ambientais³⁵.

O Polis de Aveiro resultou de uma compilação de vários projetos para a cidade, os quais integram um conceito de projeto global. Os objetivos assumidos centram-se na requalificação das frentes de água, na qual as marinhas e os canais constituem um valor importante na conservação do património arquitetónico, desta forma incentivando as novas gerações a perceber a singularidade do contexto da sua cidade. Mais do que construir grandes equipamentos por toda a cidade, no Polis Aveiro, procura-se manter um equilíbrio entre o natural e o edificado, permitindo criar interações com o espaço público³⁶.

Na procura de uma melhor interação com o espaço público, propõe-se o uso de transportes coletivos em conjunto com alternativas de mobilidade promovendo os percursos cicláveis e os percursos pedonais. A paisagem natural possui uma forte presença na requalificação urbana, sendo que da sua intervenção resultaria uma melhoria da imagem da cidade, permitindo um melhoramento nas atividades turísticas, dinamizando economicamente Aveiro.

No Programa Polis de Aveiro, a intervenção abrangeu uma área muito extensa de aproximadamente 189.5 hectares, onde é integrada a frente de água da cidade localizada a norte e as frentes da Ria de Aveiro, (*Fig.15*) criando assim, um corredor de ligação ao centro urbano da cidade, representando uma grande operação de requalificação urbana e ambiental.

O Programa Polis de Aveiro estudou principalmente a reestruturação e integração urbana destinada às áreas a norte do IP5, entre elas a zona da Antiga Lota Pesqueira, o TERTIFF, as áreas industriais desativadas entre o IP5, o Canal Central, o Canal de São Roque e o Canal das Pirâmides, assim como, a requalificação de espaços públicos, edifícios de referência e outras estruturas da malha urbana (*Fig.16*).

O Plano Estratégico do Polis de Aveiro enquadrrou-se nos desígnios estratégicos do Programa Polis, designados como “Cidades Verdes” e “Cidades do Conhecimento e do Entretenimento”, ainda que, pontualmente, algumas ações propostas se possam identificar como as “Cidades digitais, e “Cidades Intergeracionais”.

³⁵ “A temática da requalificação urbana e valorização ambiental de cidades tem vindo merecer uma atenção crescente nos últimos anos em Portugal.” **Programa Polis – Plano estratégico Aveiro.**

³⁶ O compromisso com o desenvolvimento deste programa sempre se manteve numa relação de desenvolvimento sustentável, relacionado com os valores ambientais, tendo como objetivo dignificar as frentes da Ria de Aveiro. **Entrevista Arquiteto Luís Viegas**

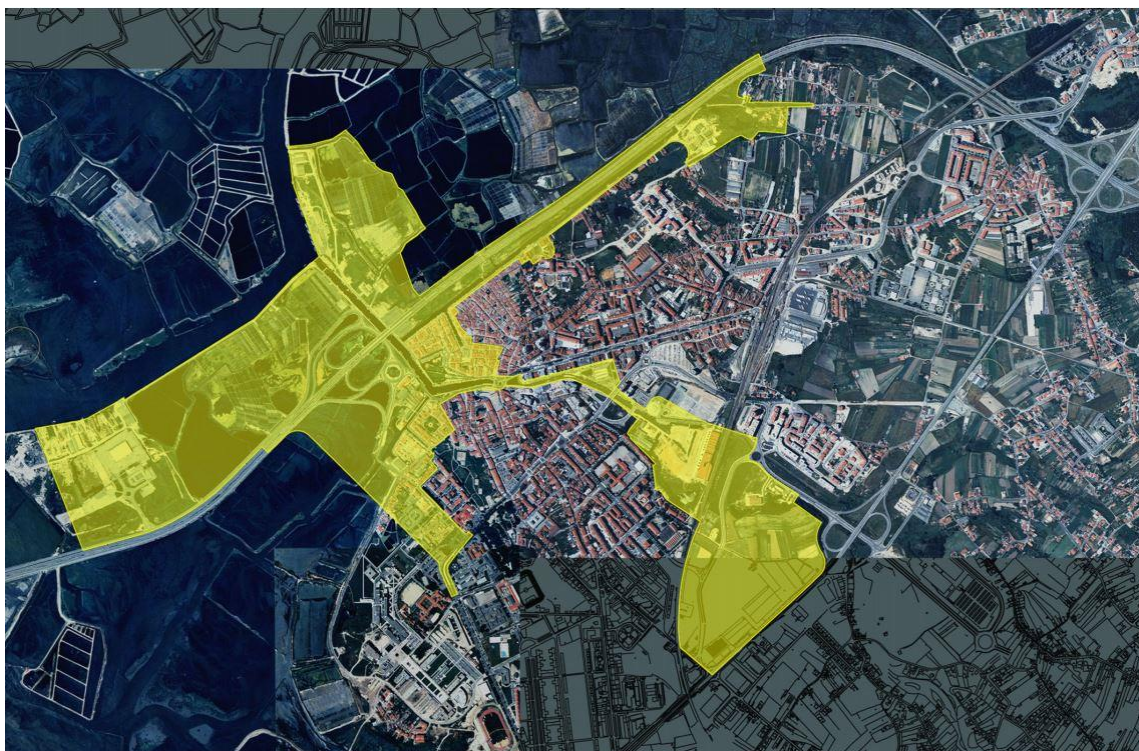


Fig. 15 | Plano de área de intervenção, Programa Polis de Aveiro.

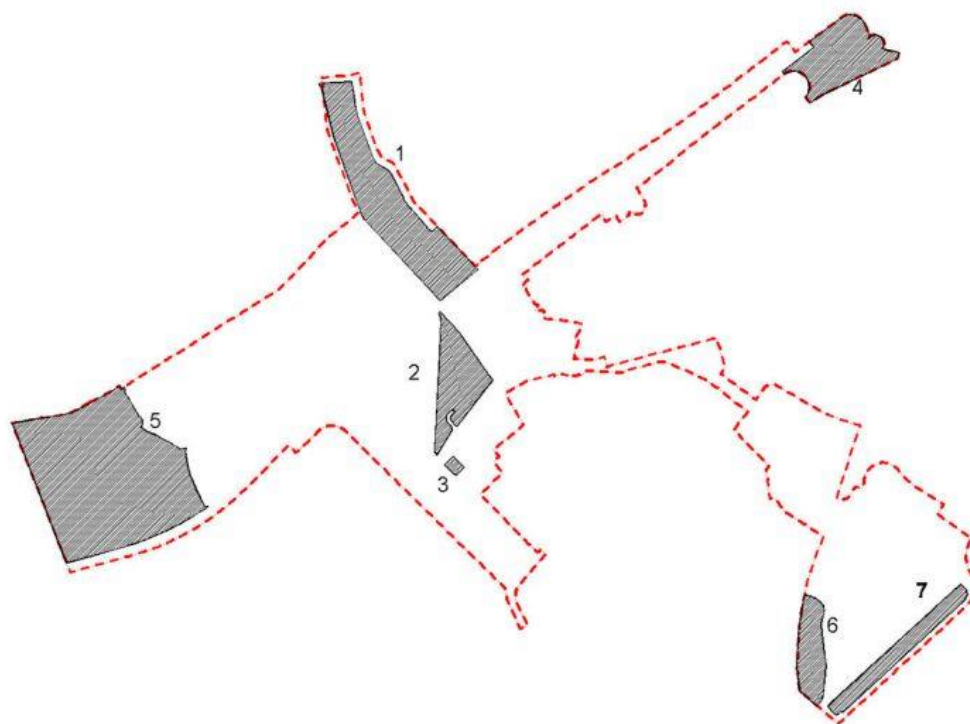
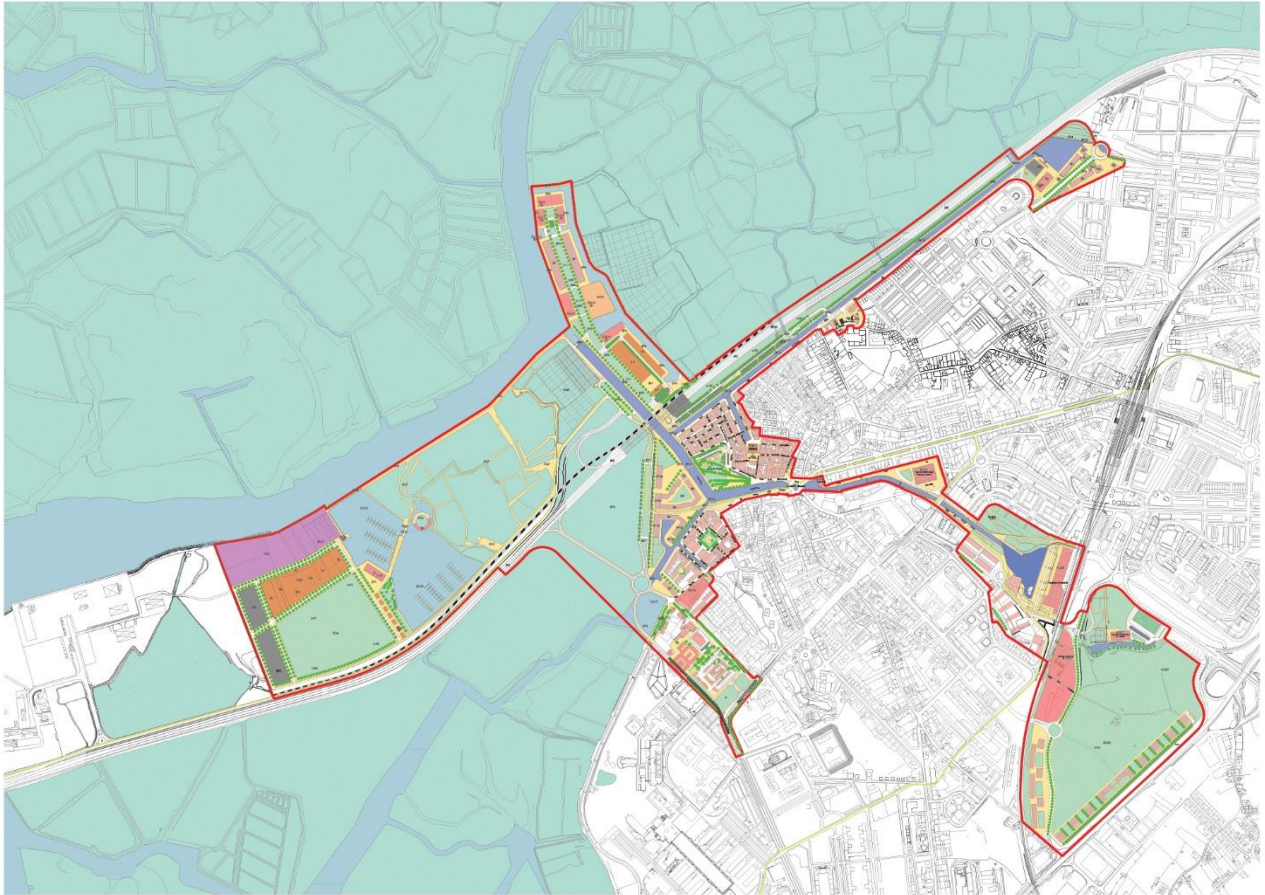


Fig. 16 | Plano de Zonas de Intervenção do Programa de Urbanização do Polis Aveiro.





Desenho 2 | Programa Polis de Aveiro, Planta de Apresentação.





LEGENDA:

 ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PLANO






ÁGUA

-  MARINHAS
-  ÁREA NAVEGÁVEL
-  ÁREA NAVEGÁVEL INTERIOR AO SISTEMA DE DE COMPORTAS (CANAIS URBANOS)





ÁREAS DE CIRCULAÇÃO






-  PEDONAL (OUTRAS CIRCULAÇÕES CONDICIONADAS)
-  CICLOVIA
-  LINHA DO ELÉCTRICO
-  AUTOMÓVEL

ÁREAS DE EDIFICAÇÃO

-  PARCELAR EXISTENTE
-  HABITAÇÃO (+ COMÉRCIO E SERVIÇOS)
-  COMÉRCIO / SERVIÇOS (+ HABITAÇÃO)
-  EQUIPAMENTO E ÁREA EXTERIOR CORRESPONDENTE
-  ESTALEIROS NAVAIS

ÁREAS VERDES

-  V-PE PROTECÇÃO E ENQUADRAMENTO
-  V-PU PARQUE URBANO
-  V-J JARDIM
-  V-PT PARQUE TEMÁTICO

-  ESTACIONAMENTO
-  POSTO ABASTECIMENTO A RELOCALIZAR
-  FERROVIÁRIA EXISTENTE
-  PREVISIA
-  LINHA FERROVIÁRIA DE ACESSO AO PORTO DE AVEIRO

- PLANO DE URBANIZAÇÃO DO PROGRAMA POLIS: 2004

O plano de Urbanização do Programa Polis Aveiro foi elaborado em 2004 com o fim de concretizar uma estrutura de intervenções e de propostas de organização do território. A Zona da Antiga Lota, que sofreu um Plano de Pormenor em 1999 que referiremos mais à frente, até então abandonada e desativada, passava a contar com um conjunto de equipamentos ligados à cidade e às suas atividades relacionadas com o mundo aquático.

O programa Polis Aveiro toma os canais como um sistema de espaços públicos capazes de transformar a cidade. Desta forma, a proposta visa valorizar as suas áreas de maneira a serem renovadas, promovendo um desenvolvimento sustentável em toda a cidade. Considerando que os canais da ria definem uma singularidade ambiental e paisagística da cidade, a proposta encontra-se prioritariamente estruturada nas suas margens, delimitando seis áreas urbanas a intervir.

Propunha que a zona da Antiga Lota³⁷ fosse reabilitada, devido à sua proximidade ao centro da cidade e à sua inclusão no eixo da proposta, contribuindo para a valorização ambiental. O projeto previa uma consolidação dos limites da plataforma junto com uma inserção de espaços públicos de excelência com diversos equipamentos. O eixo estruturante da proposta era eminentemente pedonal, composto por áreas de descompressão e lazer, instalações hoteleiras, comércio, serviços e habitação. A plataforma ficaria limitada a norte pelo Ecomuseu da Ria e pela Marinha da Troncalhada³⁸.

Na entrada da cidade e ligação à IP5, atual A25, a intenção era clarificar o acesso ao meio urbano, sendo que esta intervenção incluiria uma nova frente urbana no Canal do Paraíso, propondo a demolição da Ponte da Dubadoura.

Neste plano também se encontrava prevista uma ligação pedonal entre o Rossio e a margem poente com a intenção de ligar o centro a esta nova área. Na área localizada a poente pretendia-se criar um polo de atividades culturais e de lazer, junto com a valorização da área de Reserva Ecológica Nacional. Consistia na recuperação das instalações de apoio aos clubes náuticos, no melhoramento dos estaleiros de construção naval e na criação de um parque temático. No Canal de São Roque a prioridade era a recuperação dos muros e um tratamento paisagístico na margem norte, com a construção de uma ciclovia, promovendo o seu usufruto por parte da população. O Canal dos Botirões, tal como a envolvente do Mercado do Peixe, seria alvo de arranjos que visavam a qualificação da *Imagem da Cidade*.

³⁷ O Programa Polis Aveiro nasce na Lota, sendo denominada pelo arquiteto Luís Viegas como o “embrião” do Polis Aveiro. **Entrevista Luís Viegas**

³⁸ Programa Polis - Viver Aveiro: Plano Estratégico, Lisboa: Programa Polis - MAOT, 2001.

A ideia era dotar a plataforma onde se encontra a Lota de equipamentos e de instalações necessárias ao seu desenvolvimento, conforme expressado pelo arquiteto Luís Viegas na entrevista realizada³⁹. O projeto para a plataforma da Lota previa habitação, comércio, áreas de lazer, áreas hoteleiras e de turismo, deixando o desenvolvimento do estacionamento no Canal de São Roque fora da plataforma.

Do Programa de Urbanização do Polis Aveiro é importante salientar que foi concretizada a construção da ponte pedonal, Ponte dos Botirões (*Fig. 17*), do arquiteto Luís Viegas, desenvolvida após a reabilitação da faixa do Canal de São Roque (*Fig. 19*), cujo desenho pertence ao grupo de arquitetos formado por Nuno Portas, Alberto Lage e Luís Viegas, também foi implementada a ponte rodoviária e a criação de um Centro de Cultura e Congressos, localizado na Antiga Fábrica de Cerâmica Jerónimo Campos & Filhos.

Estas intervenções permitiram a requalificação urbana de todas as áreas envolventes ao Canal do Côjo e ao Canal da Fonte Nova. Permitiram também o arranjo do espaço público até à Ponte-Praça, sendo propostos novos atravessamentos nos canais e um pequeno anfiteatro com um palco apoiado sobre o lago. Esta intervenção levou à requalificação de edifícios, como o Mercado Manuel Firmino e a Capela de S. Tomás de Aquino.

Além de estas e de outras intervenções gerais de reabilitação, também se propunham intervenções em diversos edifícios de Arte Nova que são património municipal. Este programa foi iniciado em 2003, sendo que grande parte dele não teve repercussões práticas. No ano 2013 a Câmara Municipal criou uma plataforma onde apresentou diversos projetos na procura de potenciais investidores, sendo que um dos projetos previstos foi a requalificação da Zona da Antiga Lota proposta pelo Polis.

O Programa Polis Aveiro foi de tal forma um instrumento agregador de propostas urbanas, que permitiu integrar nele propostas que se encontravam em desenvolvimento ao mesmo tempo na cidade. Começou por ser um grande plano de urbanização, que com o tempo começou a abranger uma área de influência de maior proporção partindo das frentes marítimas da cidade, até chegar a um ponto em que passou a integrar pequenas propostas urbanas que se encontravam em desenvolvimento.

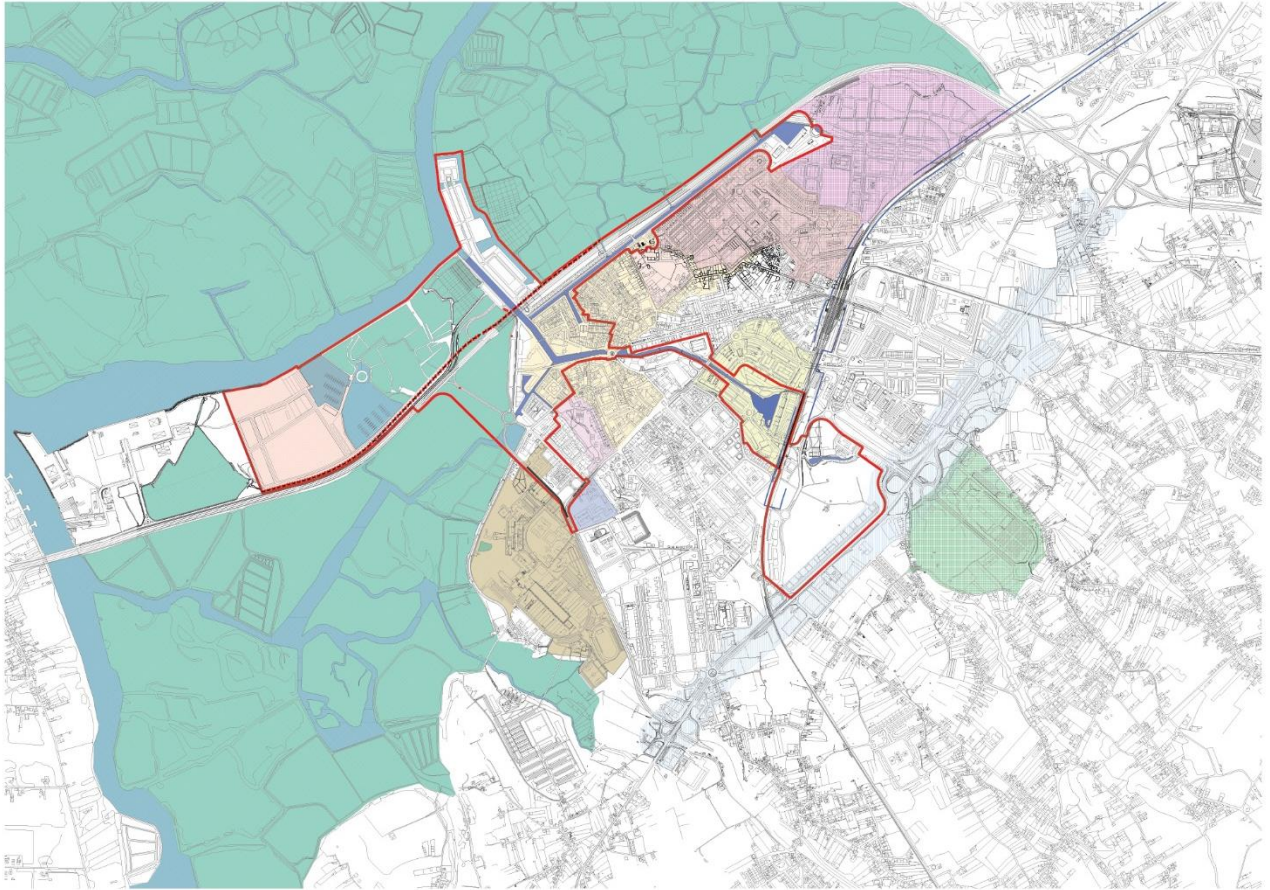
³⁹ “...A base do desenvolvimento desta plataforma da Lota era fazer um “mix de usos”, em outras palavras “fazer cidade”. **Entrevista Luís Viegas**



Fig. 17 | Ponte dos Botirões, Arquiteto Luís Viegas.



Fig. 18 | Canal de São Roque, Arquiteto Alberto Lage.



Desenho 3 | Programa Polis de Aveiro, Planta de Urbanização.

LEGENDA:

- ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PLANO
- 1 ÁREA DE JURISDIÇÃO DA A.P.A.
- 2 PLANO DE PORMENOR DO CENTRO
- 3 PLANO DE PORMENOR DA GRANJA
- 4 PLANO DE PORMENOR DE SÁ BARROCAS
- 5 PLANO DE SALVAGUARDA DO CENTRO HISTÓRICO DE AVEIRO
- 6 PLANO DE PORMENOR DA BAIXA DE STº. ANTÓNIO
- 7 ESTUDO URBANÍSTICO AGRAS DO NORTE
- 8 ESTUDO URBANÍSTICO E.N. 109
- 9 PLANO DO PARQUE DE EXPOSIÇÕES / PARQUE DE FEIRAS
- 10 ÁREA DA UNIVERSIDADE
- 11 ÁREA HOSPITALAR
- 12 ÁREA NON AEDIFICANDI REFER
- MARINHAS
- ÁREA NAVEGÁVEL INTERIOR AO SISTEMA DE DE COMPORTAS (CANAIS URBANOS)
- ÁREA NAVEGÁVEL

1.2.3. PARQUE DA SUSTENTABILIDADE: 2008

O Parque é assumido como um programa pioneiro na cidade de Aveiro, onde são integrados desenhos que consideram unicamente princípios sustentáveis e de regeneração urbana. O objetivo principal é criar um espaço cuja identidade permita garantir uma requalificação urbana sustentável, pretendendo que a sua metodologia seja considerada em intervenções no Jardim do Rossio e no Bairro de Santiago.

A sua área de intervenção encontra-se estrategicamente no centro da cidade, abrangendo diversos equipamentos públicos e, deste modo, melhorando a qualidade de vida da população que vive o espaço. O projeto tem, como base, intenções já antes estudadas no âmbito do Programa Polis de Aveiro, valorizando as linhas de água que se encontram em redor de toda a cidade e estruturando eixos de organização espacial, partindo deles⁴⁰.

No Plano de Pormenor de Março de 2012 encontramos as áreas abrangidas pela dinamização da intervenção proposta na cidade, passando a existir um corredor verde entre o centro da cidade, o Rossio e o Bairro de Santiago, dando vida a estruturas verdes já existentes. Neste plano, o Canal Central possui um atravessamento pedonal, localizado no mesmo lugar onde é proposto um no Plano Diretor Municipal da cidade, embora neste plano a ponte fosse de carácter rodoviário, causando um grande desagrado aos Aveirenses. De tal maneira foi mal recebida que no dia 10 de novembro de 2012 é publicada uma notícia no Jornal de Notícias na qual se comenta que é *“desnecessária e chocante para o principal “postal” do centro da cidade”*. Após meses de impasses esta obra acabou por ser suspensa.

No Bairro do Albói, estava prevista uma nova via de circulação automóvel, rasgando a meio o jardim central e criando zonas pedonais, desta forma permitindo uma melhor mobilidade entre a nova ponte e a Baixa de Santo António. Este novo eixo potenciaria a zona, gerando um maior fluxo de automóveis no local, outorgando uma melhor qualidade para o usufruto do espaço pedonal e ciclável, com um traçado mais limpo e fluido.

Neste Bairro e no parque adjacente, o arruamento encontra-se nivelado com os passeios, permitindo maior fluidez do percurso pedonal. Dando prioridade ao peão, o espaço público ganha força, gerando uma fusão entre o bairro e o parque. Com a intenção de criar uma melhor mobilidade pedonal entre a Universidade e o Parque da Sustentabilidade, o plano propõe uma requalificação da Antiga Fábrica das Moagens, estabelecendo

⁴⁰ *“O Programa de Acção que é apresentado neste documento, surge como complementar ao Projecto Polis, promovendo a qualificação de uma significativa mancha verde da cidade... o projecto do Parque da Sustentabilidade, ainda que complementar ao programa Polis no que diz respeito à área de intervenção, ambiciona indubitavelmente o mesmo objectivo estratégico do POLIS Aveiro”*. **Parque da Sustentabilidade**, 2008, pp.8-10.

nela o Centro de Ciência Viva da Universidade, reorganizando o Bairro da Gulbenkian e dando um maior protagonismo à Capela dos Santos Mártires.

Para o parque da Sustentabilidade propõe-se um melhoramento das instalações do Clube de Ténis de Aveiro, originando transições com áreas verdes até ao Parque Municipal D. Pedro V, onde, no cruzamento com a avenida, é criada uma ponte pedonal superior, que liga os dois parques. Neste plano também a avenida é intervencionada com a nivelção dos passeios com as vias, criando uma ligação com a topografia de ambos os parques.

Para o Parque Municipal D. Pedro V foi planeada a reabilitação da Casa de Chá junto ao lago, a recuperação do mobiliário urbano e o arranjo paisagístico de todo o parque, mantendo presente a herança histórica, além da recuperação da igreja adjacente ao parque.

O Antigo Campo de Treinos do Estádio Mário Duarte, será reconvertido num novo espaço verde, o qual se conectará com o Parque Municipal, em conjunto com a recuperação de uma linha de água existente na Fonte dos Amores, criando um espelho de água. Na transição dos dois espaços será criado um equipamento do Centro de Educação Ambiental, com a intenção de promover a sensibilização ambiental. Este plano também propõe a construção da Casa da Comunidade Sustentável, situada na rua das Pombas, num terreno anexo à Casa da Cruz Vermelha.

A preocupação pelo desenvolvimento de um futuro sustentável da cidade é notória nesta proposta, sendo que estes projetos conseguiram melhorar o espaço público, com base numa requalificação urbana e com uma relação direta com a herança histórica e com a presença da ria na cidade⁴¹.

O Programa Polis Aveiro prevê uma ligação da cidade com a lota e com a requalificação do Canal de São Roque, de maneira a revitalizar esta zona. Ao nível de projeto esta requalificação só foi conseguida no eixo do Canal de São Roque, não conseguindo evidenciar uma reflexão sobre a revitalização pretendida das salinas. Neste sentido, e aproveitando estudos já feitos em propostas como o Parque Sustentável e o Polis Aveiro, é importante ressaltar a estratégia de requalificação ambiental e patrimonial da cidade, ideia que certamente contribui para o pensamento em construção nesta dissertação.

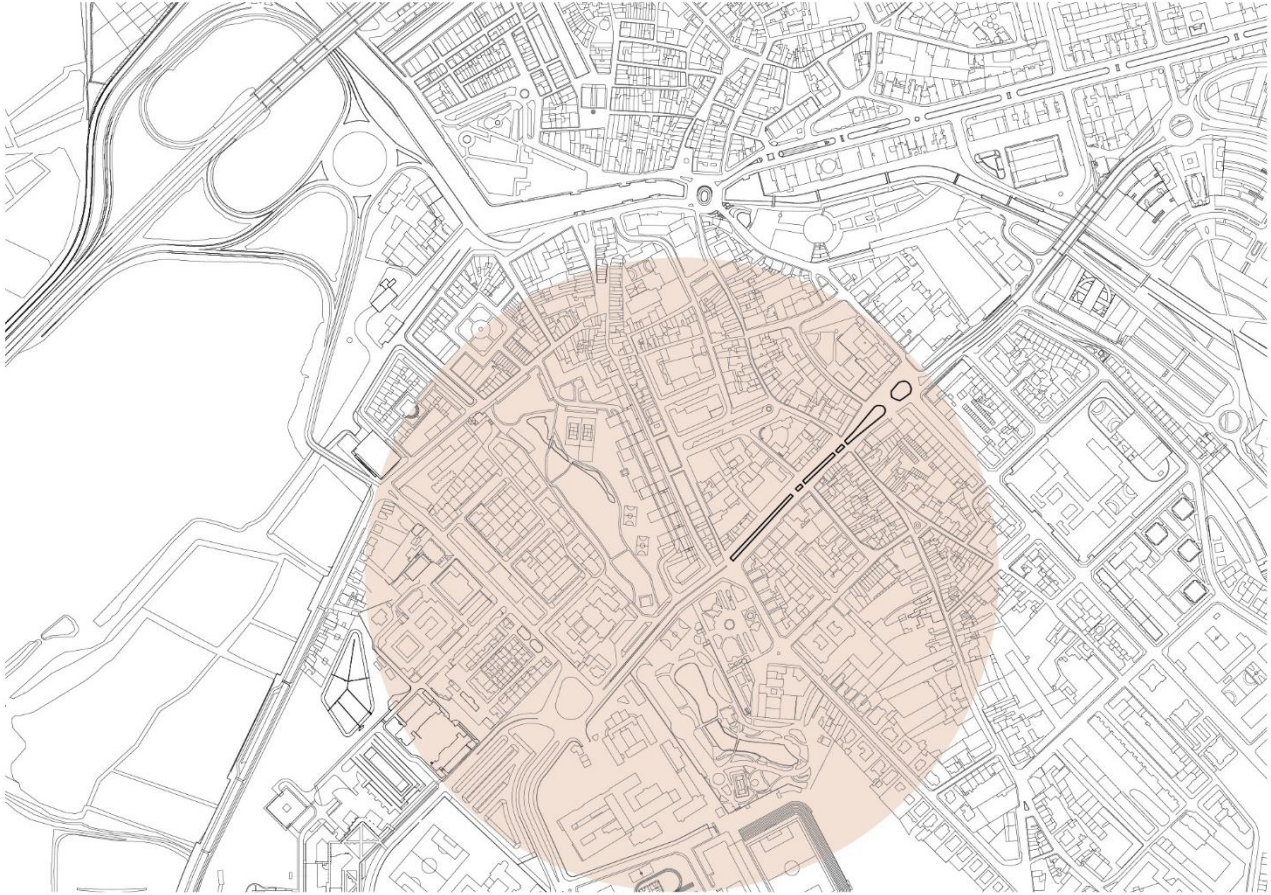
⁴¹ *"O desenvolvimento urbano sustentável é um processo que implica uma modificação profunda do modo de vida das populações pelo que, para o alcançar, é necessário que haja um envolvimento efectivo das populações locais, sendo elas as principais ferramentas para a sua construção e manutenção – a sustentabilidade é uma responsabilidade partilhada". Parque da Sustentabilidade, 2008, p.25.*



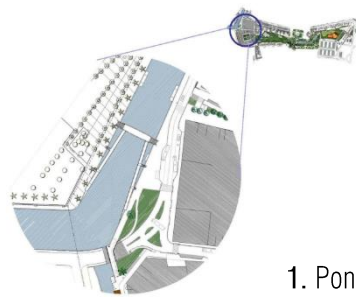
MASTERPLAN PARQUE DA SUSTENTABILIDADE 2012:

1. Ponte de ligação entre o Albói e o Rossio
2. Largo do Albói
3. Edifício da antiga Companhia de Moagens
4. EEAFA
5. Instalações do Clube de Ténis de Aveiro
6. Parque da Baixa de Santo António
7. Ponte Superior Pedonal
8. Parque Infante D. Pedro
9. Casa de Chá
10. Igreja de Santo António e Capela de São Francisco
11. Centro de Educação Ambiental
12. Parque dos Amores
13. Rua das Pombas
14. Casa da Comunidade Sustentável

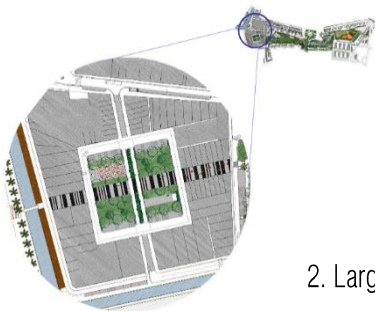
Desenho 4 | Plano do Parque da Sustentabilidade.



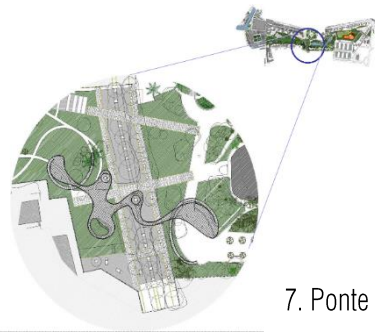
Desenho 5 | Planta Localização. Parque da Sustentabilidade.



1. Ponte de ligação entre o Albói e o Rossio



2. Largo do Albói



7. Ponte Superior Pedonal

1.2.4. PEDUCA: PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE AVEIRO: 2016

O PEDUCA é um plano encarregue de estabelecer uma estratégia de intervenção na cidade que abrange componentes como a regeneração urbana, mobilidade, sustentabilidade e intervenções em áreas de comunidades desfavorecidas. Este plano encontra-se composto por três planos que desenvolvem vários tipos de ações: o Plano de Ações de Regeneração Urbana PARU, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável PMUSA e o Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas PAICD⁴².

O seu processo de execução é definido por objetivos e prioridades, sendo de total importância cumprir, em primeiro lugar, as metas estabelecidas pelos Fundos de Fomento - Portugal 2020. É também importante o desenvolvimento da reabilitação do edificado do centro urbano da cidade, (*Fig. 19*) impulsionando a sua revitalização, garantindo uma melhor atratividade desta zona turística para os habitantes, visitantes e investidores⁴³.

As obras públicas, necessárias para corrigir e articular as estruturas urbanas, terão de ser acompanhadas por uma requalificação dos espaços públicos e edificados, promovendo a componente habitacional. A conjugação do PEDUCA na Área de Reabilitação Urbana vai possibilitar o acesso dos proprietários e investidores ao Instrumento Financeiro de Reabilitação Urbana, assim como a um conjunto de relevantes benefícios fiscais e outros apoios financeiros de base municipal e nacional.

Os objetivos estratégicos de reabilitação urbana, definidos no Plano Estratégico, serão prosseguidos por uma Operação de Reabilitação Urbana, que se encontra em elaboração (*Fig. 20*). A delimitação da Área de Reabilitação Urbana da Cidade de Aveiro enquadra-se nos modelos dos Fundos Europeus - Portugal 2020. Desta maneira, o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Aveiro PEDUCA, como documento de suporte da candidatura, permitiu definir um programa de investimento público que mobiliza meios relevantes necessários para a reabilitação do edificado e qualificação das infraestruturas, dos equipamentos e dos espaços verdes e urbanos de utilização coletiva⁴⁴.

⁴² PEDUCA – Relatório do Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Aveiro.

⁴³ Mensagem do Presidente da Câmara Municipal de Aveiro. **José Ribau Esteves**.

⁴⁴ Memória descritiva e justificativa dos critérios subjacentes à delimitação. Publicação do Diário da República, na 2ª Série - Nº 183, de 22 Setembro de 2016 (Aviso n.º 11614/2016).



Fig. 19 | Edifício Fernando Távora.

“Reabilitação do edifício e melhoria do seu enquadramento urbanístico, abrindo o seu r/c. Instalação de uma moderna Biblioteca Municipal com novas funções, como centro de informação e prestação de serviços à comunidade, bem como a criação de um espaço de promoção de Aveiro, da sua atividade económica e de apoio ao investidor. (PEDUCA, Relatório)



Fig. 20 | Proposta ganhadora do Concurso para a reabilitação da Praça do Rossio, 2018, Atelier ARX.



Capitulo 2: Evolução urbana de Aveiro | O passado recente que esclarece o presente

2. Capítulo 2: Evolução urbana de Aveiro O passado recente que esclarece o presente	34
2.1. Evolução urbana de Aveiro	36
2.1.1. Aveiro: cidade e ria	36
2.1.2. Os Planos	47
• Antepiano de Urbanização da cidade de Aveiro David Moreira da Silva e Maria José Marques da Silva (1945-1960)	49
• Plano Diretor da Cidade de Aveiro Robert Auzelle (1962-1964)	52
• Arranjo da Zona Central de Aveiro Fernando Távora (1962-1967)	58
• Novo Plano Geral de Urbanização: Plano Integrado de Aveiro (1979-1981)	63
• IP5: Acessos Rodoviários ao Porto de Aveiro (1988)	71
2.2. Plano Geral do Porto de Aveiro	75

2.1. EVOLUÇÃO URBANA DE AVEIRO

2.1.1. AVEIRO: CIDADE E RIA

“Cidade marítima, imensamente ligada à ria que tem o seu nome e a fragmenta, erguida em terrenos de aluvião, a uma cota baixíssima, é, talvez, a nossa única cidade de planície.”⁴⁵

A cidade de Aveiro foi caracterizada, desde o seu início pela sua ligação ao mar, sendo esta característica de grande importância na sua localização geográfica. A lagoa que envolve o território da cidade de Aveiro, conhecida vulgarmente por Ria de Aveiro, é um dos principais elementos naturais que ajudaram ao desenvolvimento da povoação. A sua formação data do século X, época na qual ainda não existia a lagoa Aveirense e a sua comunicação marítima era realizada partindo do esteiro da foz do estuário, onde desaguavam os rios Vouga, Águeda e Certona.⁴¹

O tempo e os movimentos das correntes marítimas, provocadas pelo assoreamento, levaram à formação de um cordão arenoso, o qual tem início em Espinho e se desenvolve para sul até à Figueira da Foz, dando origem à grande lagoa Aveirense no espaço geográfico do litoral português. Dito cordão abrigou a lagoa dos ventos e criou assim excelentes condições que impulsionaram o desenvolvimento económico e do comércio marítimo. Com o tempo, a formação do cordão litoral atinge a sua formação final e, com isto, a criação das salinas.

A primeira referência escrita à existência da lagoa data de 26 de janeiro de 959⁴⁶, sendo esta referenciada numa doação das marinhas de sal desta região ao Mosteiro de Guimarães, por parte da Condessa Mumadona Dias. Com o passar do tempo a ria foi alterando a sua expressão morfológica, sendo que a sua evolução levou à extinção de um golfo marinho que se estendia a norte, até Espinho, e a sul, até à Figueira da Foz, devido a ações das correntes começou a formar-se um cordão arenoso, ocasionando que a localização de Aveiro perto da foz do rio Vouga se fosse modificando gradualmente em direção a Sul, desde o século XII até ao século XV, quando chega à zona de São Jacinto. (Fig.21)

No século XIII evidenciou-se um crescimento dos habitantes no aglomerado populacional, os quais foram-se fixando ao redor da Igreja de S. Miguel, onde atualmente se encontra a Praça da República. Aveiro passa a ser reconhecida pela sua atividade pesqueira e pela produção de sal, sendo estes fatores responsáveis pela fixação de população, como aconteceu na Figueira da Foz e na Foz do Douro. O aumento da população elevou Aveiro, no século XIII à categoria de Vila⁴⁷.

⁴⁵ FERREIRA, A. – *Aspectos da organização do espaço português*, 1995.

⁴⁶ GASPAS, J. – *Aveiro na história*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1997.

⁴⁷ MASSADA, J. – *Ao encontro de Aveiro*, 2002.

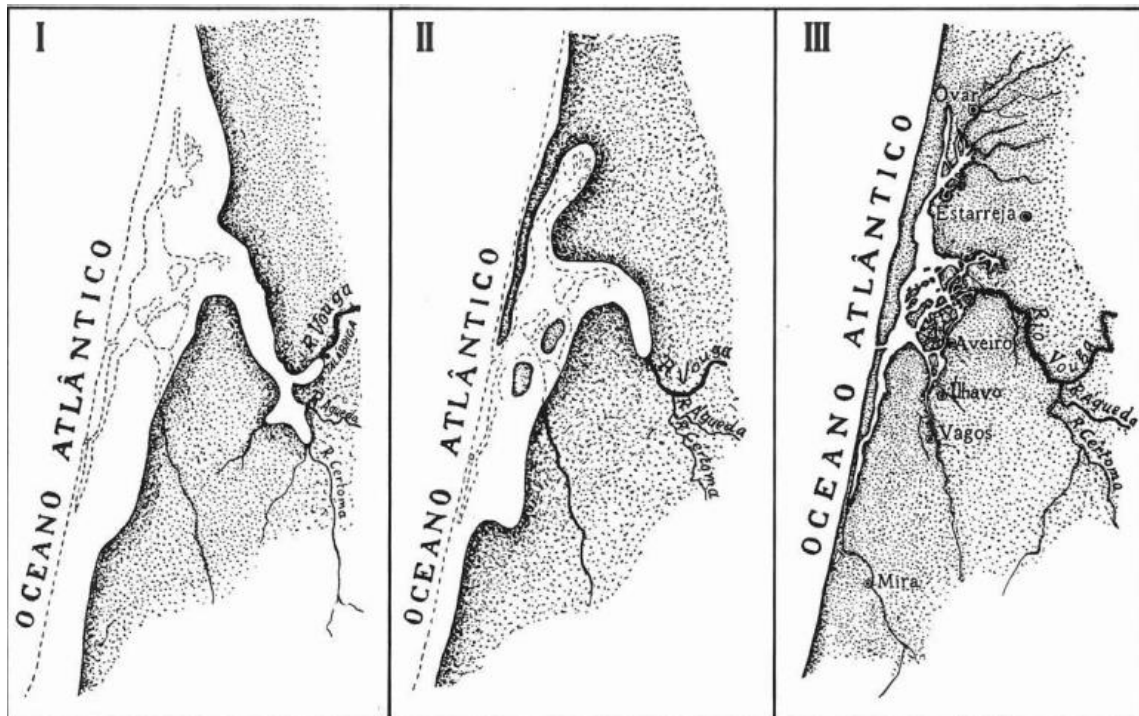


Fig. 21 | Formação do cordão arenoso e da lagoa de Aveiro.
I. Reconstituição do litoral junto da foz de Vouga na época proto-histórica, século X.
II. Desenho da "ria" em mapas antigos, século XIII.
III. Configuração atual sec. XXI.

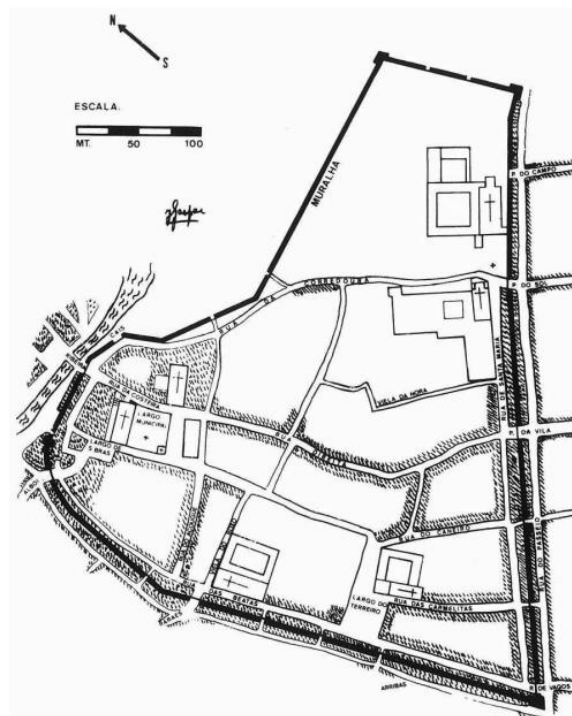


Fig. 22 | Muralhas da Vila de Aveiro, século XV-XVI

É no século XIV, período marcado pela crise política, guerras e peste, que Aveiro, suportada pela sua atividade comercial marítima, conseguiu tornar-se um dos maiores aglomerados de população entre o Douro e o Tejo. O porto marítimo passa a ter uma grande importância, sendo que a formação das salinas gera um crescimento económico considerável na região. Desta maneira, a formação do cordão litoral começa a fechar a zona de Ovar, criando assim a sua orientação em direção a Mira.

Determina-se então, por ordens do Rei D. João I (1375-1433), a construção da Muralha em torno da Vila, considerando 8 portas⁴⁸, (Fig.22) sendo as mais importantes a Porta da Vila e a Porta da Ribeira, que permitiam fazer a entrada respetivamente, terrestre e marítima, na povoação. A densificação dentro da muralha realizou-se de maneira estratificada, concentrando a nobreza perto da Igreja de S. Miguel, ponto mais alto que impedia que esta zona fosse atingida pelas marés. Nas periferias da muralha encontravam-se os habitantes ligados às atividades marítimas, exploração de sal e comércio.

O aumento da população no século XV desenvolve-se no extramuros da muralha através do Canal Central em direção a norte, criando com isto novas centralidades, implantadas a partir da criação de estaleiros e construções navais, sendo os habitantes maioritariamente pescadores e trabalhadores da construção naval.

No século XV, também a formação do cordão litoral já se encontrava na Costa Nova, gerando problemas de acesso marítimo ao Porto de Aveiro, diminuindo assim o tráfego marítimo da região. Ovar entra numa recessão económica provocada pela perda de importância das salinas que se viram sem acessos marítimos para escoamento.

Derivado da expansão no extramuros do século XV surgem novos bairros: o Bairro dos Oleiros, localizado a sul dentro da muralha, de grande relevância no século XVI, devido à sua atividade dedicada à produção de cerâmica; o Bairro do Albói, localizado a sul no extramuros, povoado principalmente por ingleses, holandeses e flamengos, tendo como base económica a indústria pesqueira e a produção de sal, dando lugar às principais trocas comerciais da região; e o Bairro da Ribeira ou Bairro da Beira-Mar, caracterizado pela sua povoação de marnotos e pescadores, estendendo-se ao longo do Canal de São Roque até o Canal dos Botirões.

O século XVI é marcado pelo desenvolvimento da barra. No entanto, no final deste século, iniciou-se um período de decadência, sendo este período caracterizado por uma fase de indefinições nas relações entre a Barra de Aveiro e a Vila. Aveiro sofria de invernos muito rigorosos que ocasionaram importantes cheias e inundações nas zonas baixas nos anos 1526, 1578, 1585 e 1596, levando ao deslocamento da Barra para sul devido

⁴⁸ "...oito portas, sendo as mais importantes a Porta da Vila e a da Ribeira. Ligadas pela Rua Direita e Rua Costeira, permitiam fazer a entrada por meio terrestre e marítimo, respectivamente." PINA, J. – *A Cidade do Sal, Um contributo para a integração das salinas no espaço urbano de Aveiro*, Coimbra, 2014. Dissertação de Mestrado Integrado apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade de Coimbra. p.23.

ao assoreamento, gerando uma diminuição na capacidade de armazenamento da ria e dificultando o escoamento das águas.⁴⁹

Neste período, em Aveiro existia ainda algum tráfego marítimo, ao contrário do cenário em Ovar. Aveiro apesar de ter o tráfego marítimo reduzido, ainda continuava a ter algum fluxo. Neste caso o problema que gerou a recessão nasce da falta da renovação das águas da ria, criando um forte impacto na sua fauna e flora. A estagnação afetou a ria e o sector da pesca, uma vez que algumas espécies desapareceram.

Este período, transcorrido entre o final século XVI e o início do século XIX (*Fig.23*), ocasionou a migração para sul da povoação de Aveiro, devido à estagnação das águas e à perda da flora e da fauna. Múltiplas epidemias proliferaram, levando ao aumento da taxa de mortalidade e à redução drástica da população. Tal facto trouxe, como consequência, uma quebra da economia, do comércio, da atividade naval e da salicultura⁵⁰.

Em 1755 é criada a Superintendência das Obras da Barra de Aveiro, com a intenção de desenvolver a vila, promovendo, desta forma, a elevação de Aveiro a Cidade, sendo conseguido em 1759, e originando a construção de novos edifícios, como a cadeia, o aqueduto e a câmara. Neste período é constituída a malha urbana da cidade em dois grandes aglomerados: o muralhado, desenvolvido a partir de um núcleo central e de forma radial, a sul do Esteiro Central; e uma malha ortogonal tendo como elemento de orientação linear o Canal Central do lado norte do Esteiro. Sendo os dois divididos pelo Canal Central, ambos possuem uma conexão através da Praça da Ribeira. O assoreamento na Barra chega a tal ponto no século XIX que todos os campos se encontram submersos, ocasionando que a salicultura seja extinta e originando que uma parte significativa da cidade ficasse despovoada, gerando o período de maior decadência.

Em 1757, a barra fecha por completo o acesso ao oceano, levando assim a um aumento do nível da lagoa e danos nos canais da ria. Assim, deu-se início a uma série de tentativas de melhoramento do escoamento das águas que viriam a influenciar a malha urbana da cidade.

Na tentativa de resolução do processo de assoreamento da Barra e de melhoramento da situação de Aveiro, começaram a produzir-se várias tentativas de fixação da mesma, a qual, em 1757, localizava-se na zona da Vagueira e, em 1782, na zona de Mira. No inverno do mesmo ano, é criada, por ordens do Capitão-mor de Ílhavo, João de Sousa Ribeiro, a abertura de um pequeno canal na zona da Vagueira. A abertura do canal foi ordenada no inverno, pelo que as cheias potenciariam uma fácil abertura da nova passagem para o oceano.⁵¹

⁴⁹ "... Cidade marítima, imensamente ligada à ria que tem o seu nome e a fragmenta, erguida em terrenos de aluvião, a uma cota baixíssima, é, talvez, a nossa única cidade de planície." FERREIRA, A. – *Aspectos da organização do espaço português*, 1995.

⁵⁰ GASPAR, J. - *Aveiro na história*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1997.

⁵¹ Sítio WEB: www.riadeaveirohc.blogspot.com

O canal manteve-se navegável durante oito anos até 1771, onde o assoreamento e reposicionamento das areias voltaram a formar o cordão litoral. Continuaram a realizar-se obras de abertura da barra, mas nenhuma com sucesso. Mesmo com intervenções de engenheiros estrangeiros, o sucesso dos seus projetos não foi prolongado.

Em 1784 o distrito de Aveiro entrou em recessão económica. Junto com o abandono dos portos marítimos, a atividade piscatória começa a entrar em crise e revela que as obras feitas nos anos anteriores tinham sido infrutíferas.

Em 1787 a barra volta a fechar por completo trazendo de volta os antigos problemas de inundações e pestes. A Rainha D. Maria I tenta resolver o problema não tendo sucesso novamente. Em 1791, é aberto um novo canal para a renovação das águas da lagoa. Com pouco tempo de sucesso, o território começou a tornar-se insalubre, ocasionando que as atividades relacionadas com o mar estivessem paradas e a agricultura começasse a ver-se afetada.⁵²

No século XIX o declínio da região era tão forte que os poderes políticos decidem tomar ação, encarregando os engenheiros Coronel Reinaldo Oudinot e o Capitão Luís Gomes de Carvalho⁵³, os quais abandonam as suas obras no Douro, para realizar um projeto que permitisse estabilizar a Barra de Aveiro.

Reconhecendo-se a necessidade de um estudo do estado do território e de várias obras, o engenheiro militar Coronel Reinaldo Oudinot e o Capitão Luís Gomes de Carvalho apresentam um plano de obras a 27 de fevereiro de 1802, o qual é aprovado. O plano constava uma abertura de um canal junto de São Jacinto, por meio de um dique transversal entre o Oceano Atlântico e a zona das Gafanhas, interrompendo o Canal de Mira.

(Fig.24).

O seu projeto é desenvolvido e aprovado no início de 1805. As obras que viriam a possibilitar a abertura da barra arrancaram em 1805. Devido à falta de material para realização das várias obras, estas só se finalizaram a 3 de abril de 1808, após a aprovação por parte do Príncipe Regente D. João VI⁵⁴ (*Anexo1*) da demolição de uma grande parte da muralha para a realização das obras, conseguindo fixar a abertura da barra e escoando as águas. Esta obra continuou, ao longo do tempo, a ser alvo de novas intervenções de melhoramento devido à frequente quantidade de marinhas inundadas. Com isto, gerou-se um clima de prosperidade na região.

⁵² AMORIM, I. – *Aveiro e sua Provedoria no Sec. XVIII (1690-1814), estudo económico de um espaço histórico*, Vol. 1, FLUP, 1996.

⁵³ LEITE, C. – *Os Trabalhos de Reinaldo Oudinot em Leiria nos finais do século XVIII*, Coimbra, 2009.

⁵⁴ NEVES, A., SEMEDO, É., ARROTEIA, J. – *Aveiro - do Vouga ao Buçaco*, Edições Presença LX., 1988.

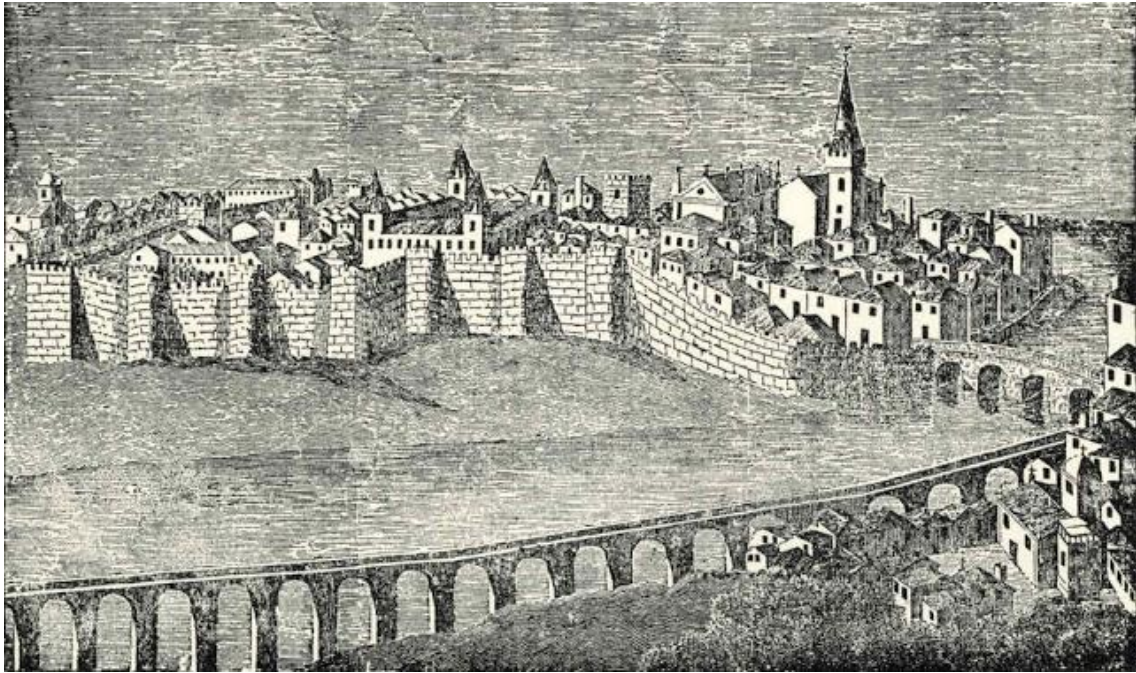


Fig. 23 | Cidade de Aveiro meado do século XVI.

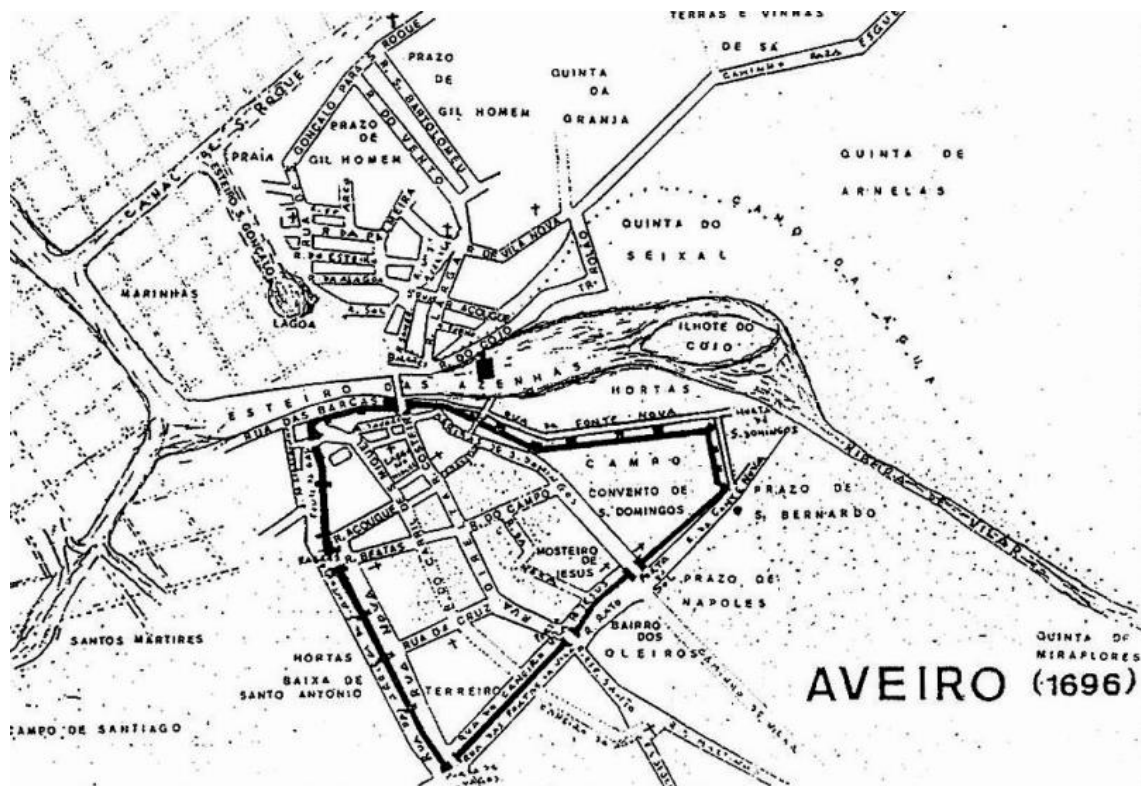


Fig. 24 | Plano da Vila de Aveiro, 1696.

Todo este processo de construção de uma nova Barra ajudou à recuperação económica e populacional de Aveiro, sendo que o problema de sedimentação continuou na segunda metade do século XIX, altura em que se realizaram obras nos molhes de fixação da Barra. Entre estas destacam-se o projeto do engenheiro Luís Gomes de Carvalho, em 1855, e o projeto do engenheiro Silveiro Pereira da Silva, em 1859, sendo o mesmo engenheiro que, em 1874, apresenta o Projeto Geral de Melhoramento do Porto e da Barra de Aveiro (*Fig.25*), a partir do qual propõe obras para a resolução dos problemas que continuavam a atacar a Barra.

A segunda metade do século XIX também evidenciou um aumento populacional de Aveiro, derivado do desenvolvimento da indústria, da pesca, da salicultura e do comércio da cidade. Produzem-se assim, em paralelo, as primeiras intervenções de carácter urbano da cidade de Aveiro, com a eliminação da muralha e uma expansão urbana que se realiza, principalmente, no sentido nordeste e oeste, sendo definidas, em 1835, as freguesias de Nossa Senhora da Glória, a sul; de Vera Cruz, a norte.⁵⁵

A indústria salineira e pesqueira da cidade começou a ganhar importância novamente, apropriando-se de uma grande porção do território Aveirense e criando um porto marítimo de grande importância a nível comercial. Este porto marítimo é referido pelo engenheiro Von Hafe no Relatório da Junta Autónoma como um porto com funções regionais.⁵⁶

Parte das obras realizadas foram da iniciativa do Ministério de Obras Públicas, o qual assume, novas dinâmicas de desenvolvimento dos transportes e das vias de comunicação, um movimento de infraestruturização liderado por Fontes Pereira de Melo. Dita política de desenvolvimento leva à inauguração do primeiro troço de caminho de ferro entre Lisboa e o Carregado e, em 1863, garante a chegada da linha de comboio à cidade⁵⁷.

A construção da estação na cidade é alvo de críticas por parte da população devido à sua localização afastada da zona comercial, pensando-se, por esta razão, a construção de um carril até ao centro que nunca chegou a construir-se.

Todos estes processos que incluem a construção da linha férrea, as obras da barra e a industrialização de Aveiro fazem com que a malha da cidade nos finais do século XIX apresente diversas tipologias fabris, dividindo a cidade em dois núcleos: o primeiro, ligado à indústria naval, desenvolvendo-se ao longo do Canal de São Roque; e o segundo, ligado à indústria da cerâmica, junto ao Canal do Côjo.

O desenvolvimento deste segundo núcleo dinamizou a zona gerando a construção de um novo bairro denominado Bairro Operário, localizado junto à Igreja de S. Domingos.

⁵⁵ NEVES, A. - *Aveiro-história e arte*, Aveiro, Associação de Defesa do Património Natural e Cultural da Região de Aveiro, 1984.

⁵⁶ "... é de crer que a sua zona de influência abranja toda a região compreendida entre o baixo Douro e o Mondego, cuja produção agrícola e industrial, já é considerável..." (Von Hafe)

⁵⁷ AUZELLE, R. - *Memória descritiva, Plano Diretor da Cidade de Aveiro*, 1962-1964.



Fig. 25 | Plano de Abertura da Nova Barra, Engenheiro militar Coronel Reinaldo Oudinot e Capitão Luís Gomes de Carvalho, 1802.

Devido a esta evolução, Aveiro começa a atrair novas pessoas, tendo de desenvolver métodos para adaptar-se às novas exigências. Criam-se arruamentos, os quais ocasionam a demolição de alguns edifícios religiosos, na sua maioria conventos, e, na tentativa de salubrir e embelezar, o espaço urbano é arborizado e são criados largos, jardins públicos e o Parque Municipal.

As construções desta época que se podem destacar, para além do Parque Municipal, são a Praça Marquês de Pombal, o Liceu de Aveiro, o Teatro Aveirense, a Escola Industrial, o Museu Regional de Aveiro e o Museu Nacional, sendo todos estes edifícios importantes na evolução da cidade e na afirmação da sua cultura.

Com o aumento populacional surge uma preocupação relativa à qualidade das habitações existentes, evidenciando a falta de habitações para a classe piscatória. Devido a esta preocupação, a Câmara constrói novas habitações num terreno municipal localizado na marinha do Rossio, definindo com esta construção o aterro que definirá a margem sul do esteiro de Sá, conhecido atualmente como Canal de São Roque. Com esta intervenção é construído simultaneamente o Cais dos Botirões que comunica com o Mercado do Peixe e, ao mesmo tempo, permite ligar o Bairro Piscatório ao Rossio, pretendendo desta maneira afastar a circulação do peixe e do sal do centro da cidade.

Em 1907 é inaugurado o novo edifício do Governo Civil e é estabelecida uma nova ligação entre o centro da cidade e o caminho de ferro. Esta nova avenida central, conhecida hoje como Avenida Lourenço Peixinho (*Fig.28*), incentivou a construção de novos edifícios de habitação e comércio, tornando-se importante no desenvolvimento da cidade, já que é assumida morfologicamente como um centro direcional.⁵⁸

Em conjunto com esta evolução da cidade é desenhado o Anteprojeto do Porto de Aveiro pelo engenheiro António Craveiro Lopes no ano 1925, sendo melhorado pelo engenheiro António Von Hafe, e não sendo construído até ao ano 1955, altura em que o engenheiro Coutinho de Lima reformula o projeto e desenha o que viria a chamar de Esquema Geral do Porto Interior de Aveiro. Nele viria a integrar diferentes funções do Porto de Aveiro num aterro que irá comunicar com a Barra criada pela lagoa. Neste esquema o engenheiro Coutinho desenha a Antiga Lota Pesqueira situada num aterro na zona de ligação entre o Cale da Veia e o Canal das Pirâmides, perto do centro da Cidade.

⁵⁸ PINA, J. – *A Cidade do Sal, Um contributo para a integração das salinas no espaço urbano de Aveiro*, Coimbra, 2014.

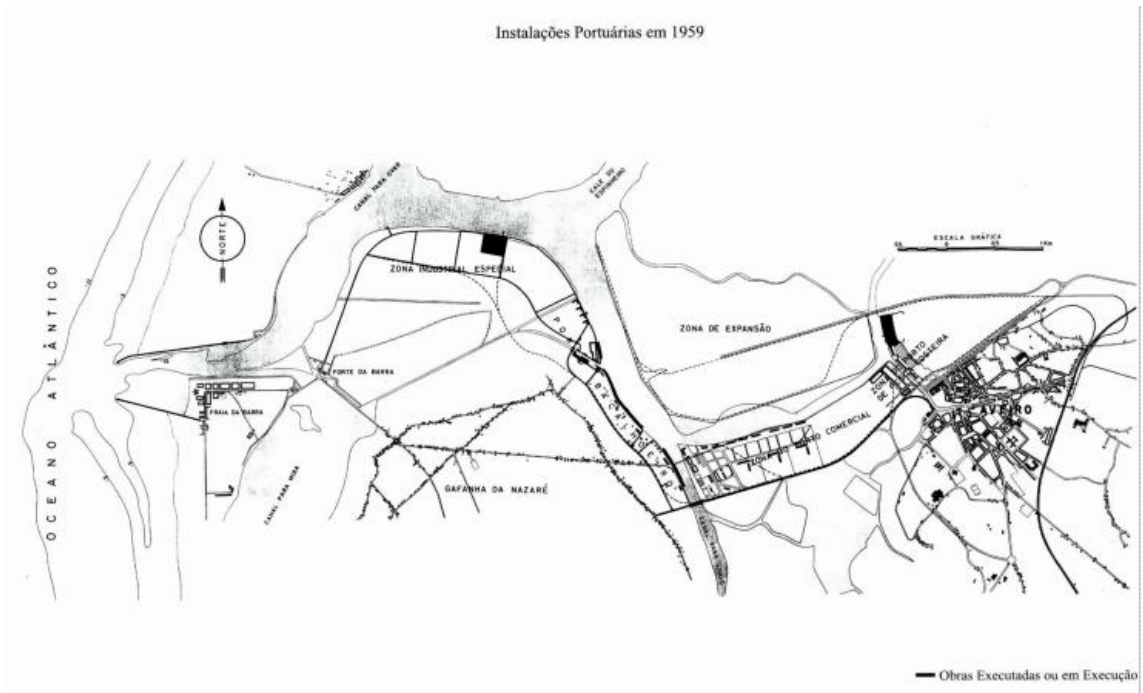


Fig. 26 | Plano de Instalações Portuárias, 1959.

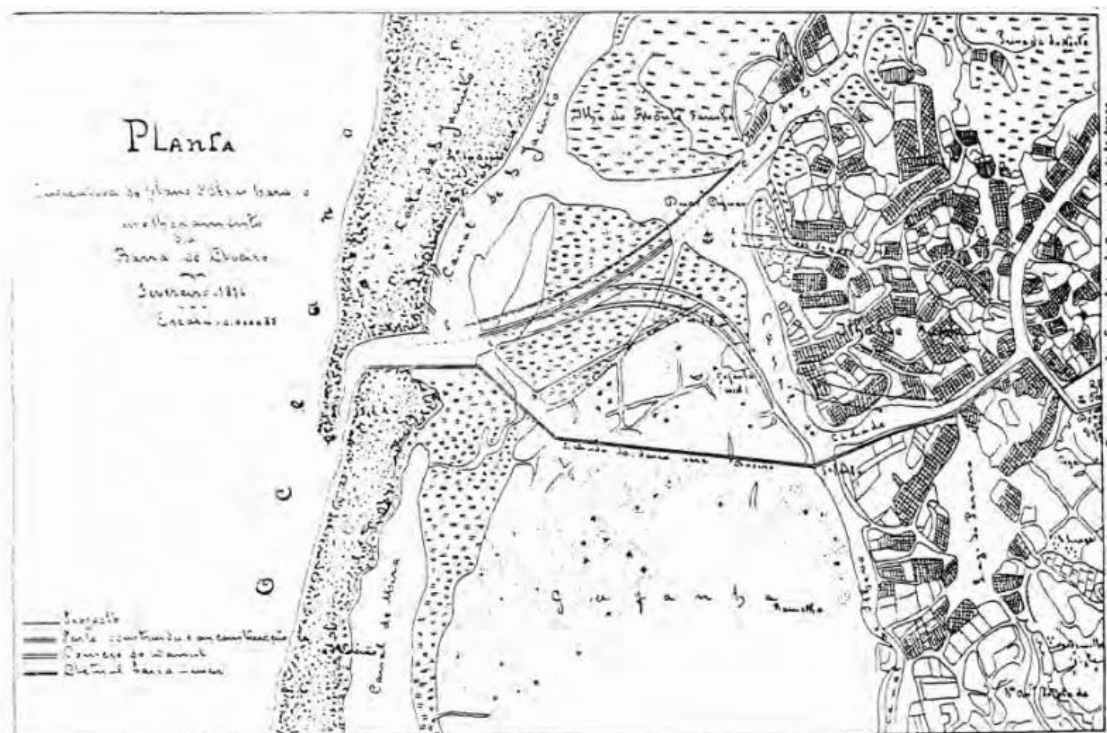


Fig. 27 | Projeto Geral de Melhoramento do Porto e da Barra de Aveiro, 1859-1874.



Fig. 28| Avenida Lourenço Peixinho, 1877-1943 / Avenida Lourenço Peixinho, atualidade.

2.1.2. OS PLANOS

No ano 1945, no período do Estado Novo, em conjunto com as obras que foram realizadas e em paralelo com o desenvolvimento do Esquema Geral do Porto Interior de Aveiro, desenvolveram-se uma série de intervenções com alguma importância na malha urbana de Aveiro, dando origem aos primeiros planos para a cidade⁵⁹. O Antepiano de Urbanização da Cidade, realizado entre 1945 e 1960, pelos arquitetos David Moreira da Silva e Maria José Marques da Silva⁶⁰, deu início a um estudo do urbanista Robert Auzelle, que desenvolve, no ano 1964, o Plano Diretor da Cidade⁶¹. Estes planos não foram realizados na sua totalidade, com exceção de algumas propostas, como a do arquiteto Fernando Távora, a qual iremos descrever mais adiante. (Fig.29)

Nenhum dos planos e das intervenções efetivadas enquadravam atuações para a zona da Antiga Lota. Contudo, sempre se referiu a necessidade de preservar as salinas, devido ao seu valor turístico, cultural e económico. Assim, a via periférica a norte, foi proposta numa localização afastada do Canal de São Roque, de forma a se poder desenvolver uma melhor e mais rápida ligação com a zona portuária.

Esta série de planos urbanísticos e de pormenor têm como resultado o Plano Integrado de Aveiro de 1979-1981, nascendo junto com ele dois projetos importantes para a cidade: o primeiro, o Bairro do Fundo de Fomento da Habitação, dos arquitetos Alberto Oliveira, João Maia e José Semide; e o segundo, o Plano Geral da Universidade de Aveiro, elaborado por Rebelo de Andrade e Espírito Santo. Ambos os projetos estão localizados em Santiago⁶².



Fig. 29 | Área de intervenção do Plano do Arquiteto Fernando Távora.

⁵⁹ “Os Planos Gerais de Urbanização, criados em 1934 pelo engenheiro Duarte Pacheco (figura marcante da transformação do território urbano desencadeada na década de 30), conferiram às câmaras plenos poderes para assumirem a transformação do seu território como agentes activos e intervenientes, através de uma real política de solos. O Governo promoveu a elaboração de plantas topográficas e pressionou as câmaras a aprovarem um plano. Contudo a dinâmica desencadeada por Duarte Pacheco só ao fim de uma década começa a dar os seus frutos, a partir de 1944, data em que numerosas plantas topográficas se encontram já finalizadas, como no caso de Aveiro.” (LOBÔ, 1995)

⁶⁰ SILVA, D. M., SILVA, M. M. – *Antepiano de Urbanização da Cidade de Aveiro: Peças escritas*, 1948.

⁶¹ AUZELLE, R. – *Memória descritiva, Plano Diretor da Cidade de Aveiro: Peças escritas*, 1962-1964.

⁶² DE ANDRADE, R. e Espírito Santo – *Memória Descritiva, Plano Geral da Universidade de Aveiro: Peças escritas*, 1979.

Na sequência destes projetos, a zona de Santiago foi alvo de várias intervenções no seu território. Nestas intervenções propunha-se a ocupação do território a sul da cidade. Assim como, a construção de um bairro de habitações sociais apoiadas pelo Fundo de Fomento da Habitação de 1970 que, concretizado através de edifícios em banda, articulava-se com as instalações da Universidade de Aveiro⁶³.

Foi prevista uma relação próxima entre a Universidade e a ria, de forma a impulsionar o desenvolvimento de métodos de investigação que permitissem contribuir para um desenvolvimento sustentável da cidade. Desta maneira, em 1979 é desenhado um novo Plano Geral de Urbanização da Universidade, que mudou a envolvente deste conjunto de edificações previstas anteriormente adotando o modelo de campus.

O novo plano desenvolvido, conhecido como Plano Geral de Urbanização da Universidade, já tinha sido experimentado em diversas universidades da Europa. A dita proposta de desenvolvimento do Campus Universitário encontrava-se focada numa estrutura longitudinal que permitia a integração dos diferentes módulos consoante as suas necessidades, mediante o seu programa e dimensões.

Em 1989, propõe-se uma revisão deste plano, cuja elaboração é coordenada pelo arquiteto Nuno Portas. Realizou um novo desenho do campus que aproveita as ideias anteriores do corpo longitudinal e da praça central que funcionava como ponto de dispersão.⁶⁴

⁶³ **Plano Integrado de Aveiro** | Santiago desenvolvido no âmbito do Fundo de Fomento da Habitação, Secretaria de Estado da Habitação, Ministério das Obras Públicas, 1978-1979.

⁶⁴ **CEFA/UP** – Revisão do plano geral da Universidade de Aveiro.

ANTEPLANO DE URBANIZAÇÃO DA CIDADE DE AVEIRO | DAVID MOREIRA DA SILVA E MARIA JOSÉ MARQUES DA SILVA (1945-1960)

Em 1948 é apresentada a primeira versão do plano elaborado pelos arquitetos David Moreira da Silva e Maria José Marques da Silva, o qual apresentaria duas versões: a primeira relacionada com as medidas de planeamento do Estado Novo; e a segunda versão, derivada de algumas alterações da anterior⁶⁵.

O objetivo deste Antepiano era o desenvolvimento de planos de pormenor que permitissem potenciar a evolução urbana da cidade. Aveiro é considerada mediante um estudo como uma cidade disponível para introduzir modelos de organização que considerassem o desenvolvimento urbano de grande escala e expansão, assim como, o desenvolvimento económico e social⁶⁶.

O estudo propõe uma hierarquização das redes de comunicação, dando importância às vias pedonais e cicláveis nas zonas de acesso e saída da cidade, criando assim melhores condições de mobilidade da povoação na relação com as suas zonas de trabalho. Ou seja, esta intenção visava uma melhoria na comunicação pedonal e ciclável com destino aos edifícios industriais, escritórios, comerciais e desportivos, os quais se encontravam na periferia da cidade.

Através da análise da cidade feita nesta altura, percebe-se uma ausência de praças dignas de representação num dos eixos principais da cidade, como é a Avenida Lourenço Peixinho⁶⁷. Esta ausência levou à proposta de ampliação da pequena praça existente à frente da Estação de Comboios e a criação de uma nova praça no outro extremo da avenida, sendo que esta última é determinada no Antepiano em conjunto com a demolição do edifício da Capitania, propondo a nova localização deste edifício na zona da Antiga Lota (*Fig.31*).

Neste ponto o atravessamento das margens da ria era feito por duas pontes, a Ponte dos Arcos e a Ponte das Almas (*Fig.30*). Apresentam um perfil irregular e eram construídas mediante um sistema de arcos, a sua função permitia o atravessamento pedonal e automóvel, sendo que cada uma funcionava num só sentido para o trânsito automóvel.

Em 1952 é proposto no Antepiano a criação de uma Ponte-Praça, a qual irá substituir estas duas pontes. A dita ponte não irá funcionar como uma praça, na qual se disponibilizaria toda a sua área central para a circulação de pessoas, mas sim, irá funcionar como uma rotunda, devido a um rasgo circular feito no seu centro.

⁶⁵ "...relacionam-se com as medidas comedidas que impunha o Estado Novo" LOBÔ, M. – *Planos de Urbanização – A Época de Duarte Pacheco*, 1995.

⁶⁶ SILVA, D. M., SILVA, M. M. – *Antepiano de Urbanização da Cidade de Aveiro: Peças escritas*, 1948.

⁶⁷ DA SILVA, David Moreira e Arq. Maria José Marques – *Memória Descritiva – Antepiano de Urbanização*, 1945-1960.

Este ponto central permitirá fazer a inversão de sentidos e, ao mesmo tempo, garantirá o atravessamento do canal, ligando todos os arruamentos à zona central e, particularmente, promovendo a relação da Avenida Lourenço Peixinho⁶⁸ com os outros arruamentos (Fig.32).

Nesta proposta, seguindo a lógica presente no Antepiano, pode-se perceber uma preocupação com a separação do tráfego automóvel da circulação do peão, apresentando passeios a diferentes alturas, que permitem também a comunicação com as praças projetadas, preocupação que se nota no Antepiano em todas as avenidas e arruamentos nos quais se propõe intervir, já que os existentes não possuíam esta separação de pavimentos.

No que se refere à habitação, o Antepiano foca-se principalmente no melhoramento das condições de vida dos cidadãos de baixos recursos, propondo a criação de novas zonas de habitação de forma organizada. O desenvolvimento destas zonas responde a dois parâmetros que apresentam conflitos entre si: por um lado, pede-se inovação na construção; e, por outro lado, pretende-se o desenvolvimento de propostas que procurem cuidar das tradições da cidade, reconhecendo o seu valor histórico e a imagem de Aveiro.

O Antepiano de Urbanização da cidade de Aveiro pode ser entendido como um plano com boas intenções para o desenvolvimento da cidade, mas sobretudo como um plano de zonamento, sendo importante destacar as intenções de criação de novos arruamentos e espaços de lazer.

Pode-se dizer, então, que não existe uma forma de garantir a concretização do previsto para um crescimento urbano certo de uma cidade, sendo que um plano de urbanização refere um conjunto de possibilidades e futuros totalmente dependentes de pequenas intervenções. Um plano de urbanização pressupõe redistribuição do espaço e cria estratégias de melhoramento da qualidade de vida, não sendo o seu impacto físico evidente, mas sim funcional.

Tomando em atenção o constante desenvolvimento da cidade, os planos de urbanização, como o estudado, preveem medidas que permitam melhorar a estrutura no geral e mantêm uma total liberdade de organização, a qual ajudará a apresentar modificações nos traçados propostos, sem afetar os traçados principais do Antepiano de urbanização⁶⁹.



Fig. 30 | Ponte dos Arcos, 1910-1920.



Ponte-Praça, 1955.

⁶⁸ OLIVEIRA, R. - *O Discurso da Cidade - Leituras da Avenida Lourenço Peixinho, Aveiro*, Câmara Municipal de Aveiro, 2001.

⁶⁹ SILVA, D. M., SILVA, M. M. - *Antepiano de Urbanização da Cidade de Aveiro: Peças escritas*, 1948.



Fig. 31 | Antepiano de Urbanização da Cidade de Aveiro, Esboço da planta de apresentação, 1960.



Fig. 32 | Antepiano de Urbanização da Cidade de Aveiro, Esboço de urbanização da zona central, 1958.

PLANO DIRETOR DA CIDADE DE AVEIRO | ROBERT AUZELLE (1962-1964)

O Plano Diretor da Cidade de Aveiro foi elaborado no Gabinete de Urbanização Municipal, iniciado no ano 1962 e apresentado em 1963. O seu desenho deve-se a uma equipa organizada pelo engenheiro Robert Auzelle e formada pelo arquiteto José Semide, um topógrafo e três desenhadores. A concretização deste plano é seguida pelo arquiteto José Semide que, após a sua conclusão, permaneceu na Câmara Municipal, de maneira a garantir a sua concretização.

O Plano Diretor demorou seis meses a ser elaborado e originou dois volumes: um volume integrando uma base teórica escrita, no qual se apresentam as bases e os estudos fundamentais para o desenvolvimento do Plano Diretor; e um segundo volume com as peças desenhadas que apresentavam os eixos estruturantes da solução proposta.

A evolução urbana da cidade é apresentada de forma a desenvolver uma nova imagem da cidade e do seu território. Considera-se como prioridade o trabalho em torno de traçados viários que permitam formar e melhorar as conexões importantes da cidade⁷⁰.

O Plano Diretor da Cidade de Aveiro integra várias influências do modelo Cidade-Jardim de Ebenezer Howard⁷¹ (Fig.33), adquiridas por Auzelle na sua formação no Instituto de Urbanismo de Paris, e de Sir Raymond Unwin, a partir da leitura do livro *Town Planing in Practice*⁷².

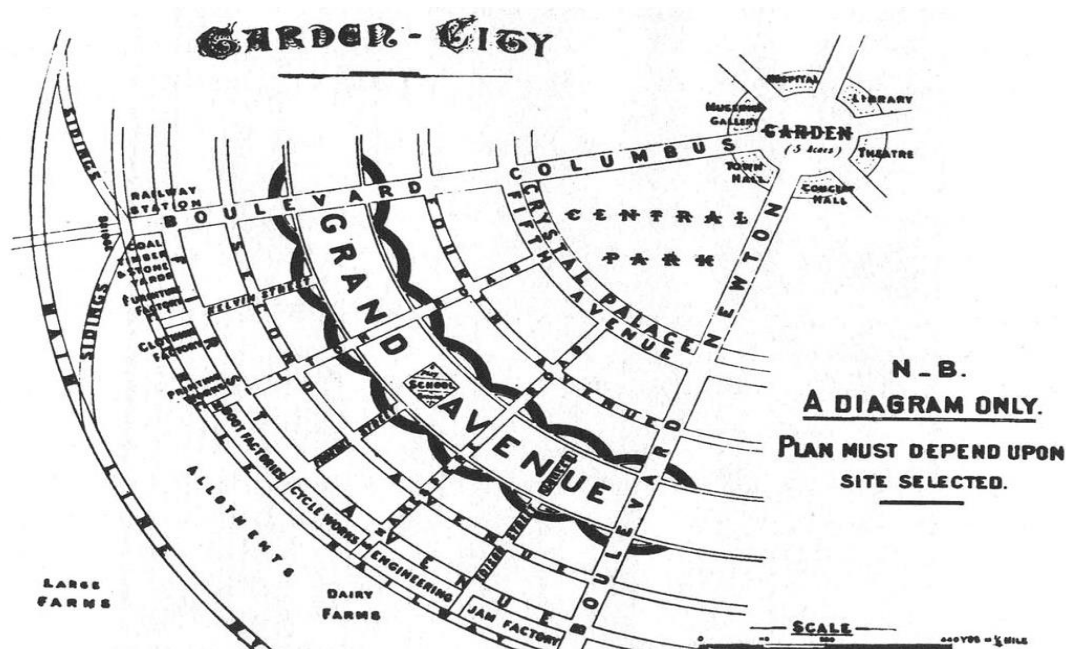


Fig. 33 | Cidade-Jardim, Ebenezer Howard

⁷⁰ "...preocupação de eliminar do centro da cidade a circulação de veículos pesados em trânsito directo do norte para sul e vice-versa e de utilizar a Avenida Lourenço Peixinho como grande eixo de acesso à cidade nas ligações com o Porto, Águeda e Coimbra."

AUZELLE, R. – *Memória descritiva, Plano Diretor da Cidade de Aveiro: Peças escritas*, 1962-1964.

⁷¹ HOWARD, E. – *Cidades-Jardins de amanhã*, São Paulo: Hucitec, 1996.

⁷² LOBÔ, M. – *Planos de Urbanização – A Época de Duarte Pacheco*, 1995.

O estudo teórico e escrito, feito no âmbito do Plano Diretor, demonstra a forma como a equipa chega a uma orientação adequada para o desenvolvimento urbano de Aveiro, o que permite evidenciar a importância que tem o estudo da cidade para a criação de uma proposta que a permita estruturar e ordenar de forma adequada. A análise feita por este grupo tenta também identificar os problemas urbanos presentes, passando por uma leitura, não só a nível da cidade, como também a nível regional. A escala regional também é vista como ponto importante do Plano Diretor, tendo em conta a evolução da cidade e a premissa de uma expansão possivelmente descontrolada, caso não seja considerada.

Auzelle, no estudo desenvolvido sobre Aveiro, apercebe-se de um futuro muito claro para a cidade⁷³, demonstrando a necessidade de elaborar um plano que permita desenvolver uma boa organização, mediante o uso de linhas de desenvolvimento económico e social que permitam dinamizar o interesse na região. Os estudos do gabinete passam a incidir em temas relacionados com o desenvolvimento portuário e a expansão da indústria (Fig.34). No que se refere ao desenvolvimento portuário, os estudos feitos demonstram as qualidades da cidade de Aveiro para esta indústria. O Porto de Aveiro, apresenta um bom futuro, em conjunto com um desenvolvimento progressivo que possa transformar a cidade⁷⁴. Assim, Auzelle coloca a hipótese de o Porto de Aveiro poder vir a formar parte de uma *“federação dos portos do norte do País englobando Viana do Castelo, Porto e Aveiro, dada a limitada capacidade do porto de Leixões”*⁷⁵.

Os estudos feitos preveem que a expansão da indústria seja feita junto da cidade, sendo, desta forma, necessária a criação de uma regulação e o tratamento das áreas de forma a criar um aglomerado denso, sem perder os espaços verdes, de lazer e de repouso, de grande importância para a cidade. É, também, importante a inclusão de atividades que permitam explorar os recursos do canal, razão pela qual uma das propostas estabeleceu a criação de atividades desportivas e de lazer, pretendendo assim impulsionar um interesse turístico.

A habitação, devido à dicotomia de pensamentos apresentada, evidencia limitações na transformação da cidade antiga, sendo enunciadas dificuldades como o facto de as ruas serem demasiado estreitas e o parcelamento possuir dimensões muito reduzidas. A intenção de preservar as habitações no centro histórico foca-se mais no sentido de poder conservar a arquitetura tradicional, de forma a conseguir manter a imagem da cidade no tempo, conceito que não encaixa com os estudos realizados, os quais determinavam o desenvolvimento de novas habitações e novas tipologias que apontavam para um aumento do número de pisos (Fig.35).

⁷³ *“Aveiro goza de uma situação excepcional, não só pelas valiosíssimas condições naturais de que dispõe, como também pelas larguíssimas possibilidades de progresso económico que lhe conferem as instalações portuárias...”* AUZELLE, R. – *Memória descritiva, Plano Diretor da Cidade de Aveiro: Peças escritas*, 1962-1964.

⁷⁴ *“...com localização ainda central, na zona da Lota de Aveiro, contígua ao Rossio e bairro da Beira-Mar.”* AUZELLE, R. – *Memória descritiva, Plano Diretor da Cidade de Aveiro: Peças escritas*, 1962-1964.

⁷⁵ AUZELLE, R. – *Memória descritiva, Plano Diretor da Cidade de Aveiro: Peças escritas*, 1962-1964.



Fig. 34 | Plano do Conjunto de Zonas de Artesanato e Indústrias.

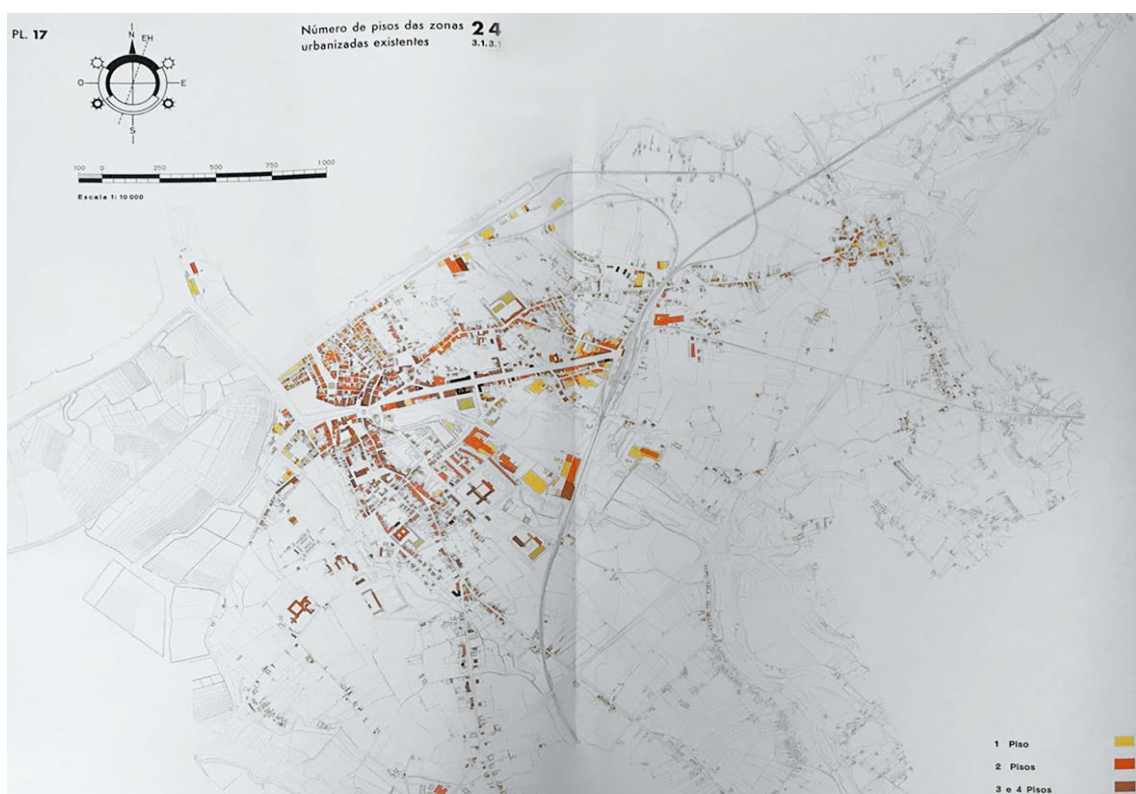


Fig. 35 | Plano do Conjunto de Zonas urbanizadas e número de pisos.

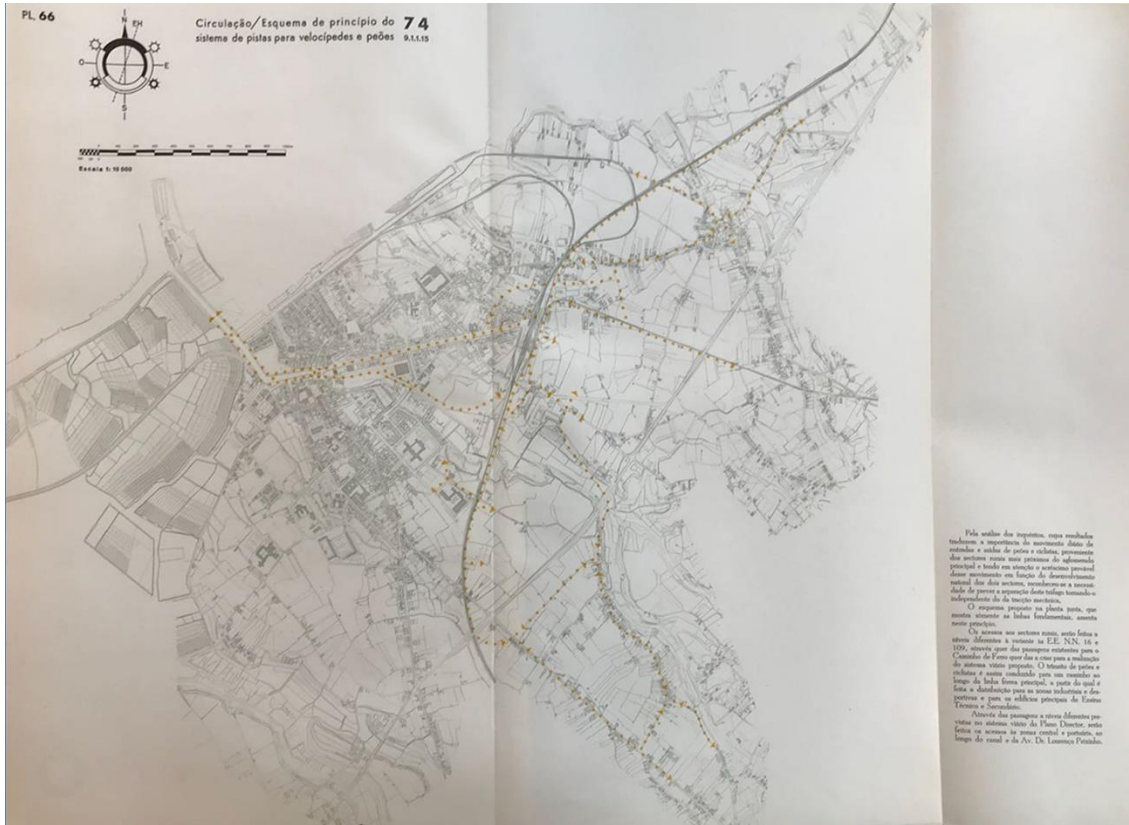


Fig. 36 | Esquema de Vias cicláveis e pedonais.

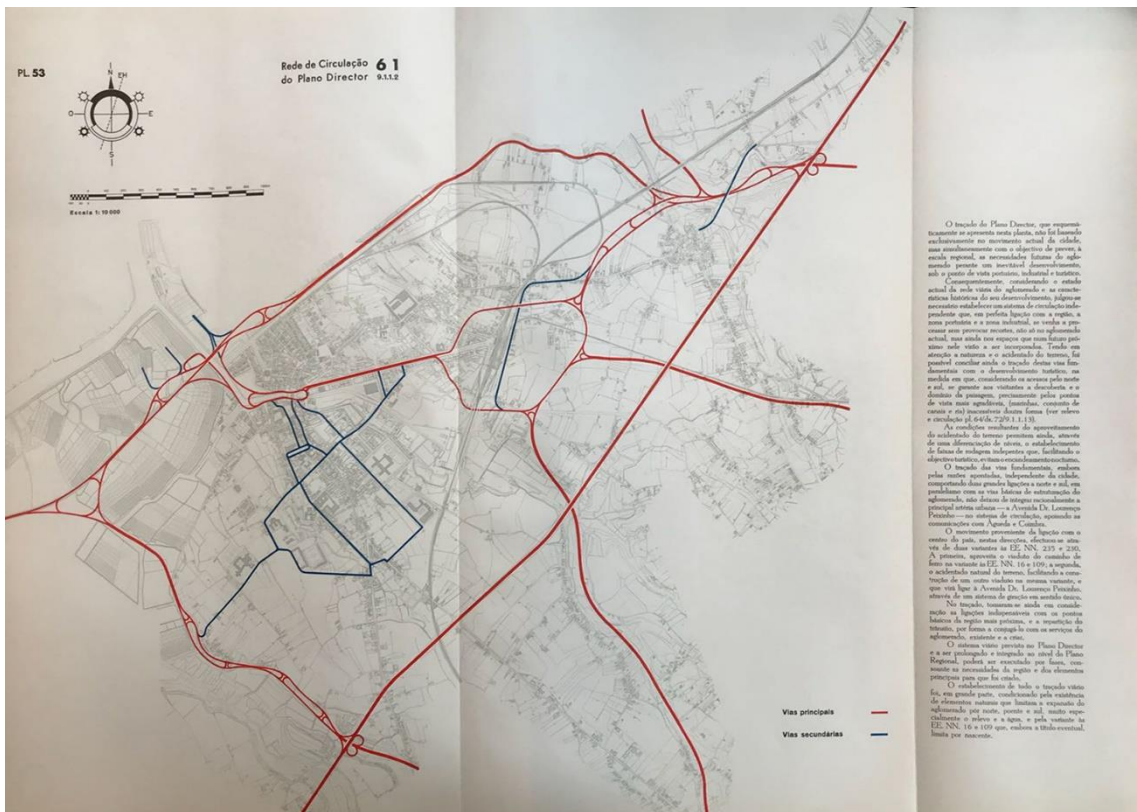


Fig. 37 | Esquema de Rede de Circulação viária.

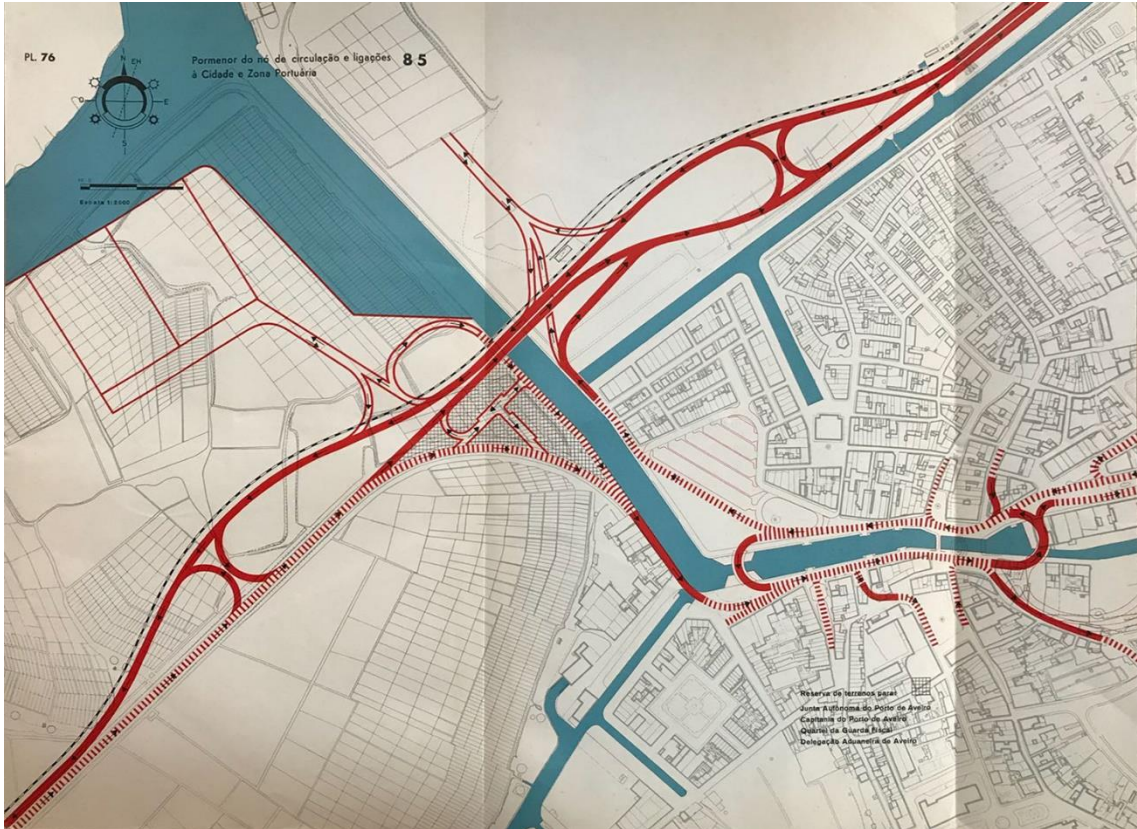


Fig. 38 | Plano Pormenor do nó de circulação e ligações à Cidade e Zona Portuária.

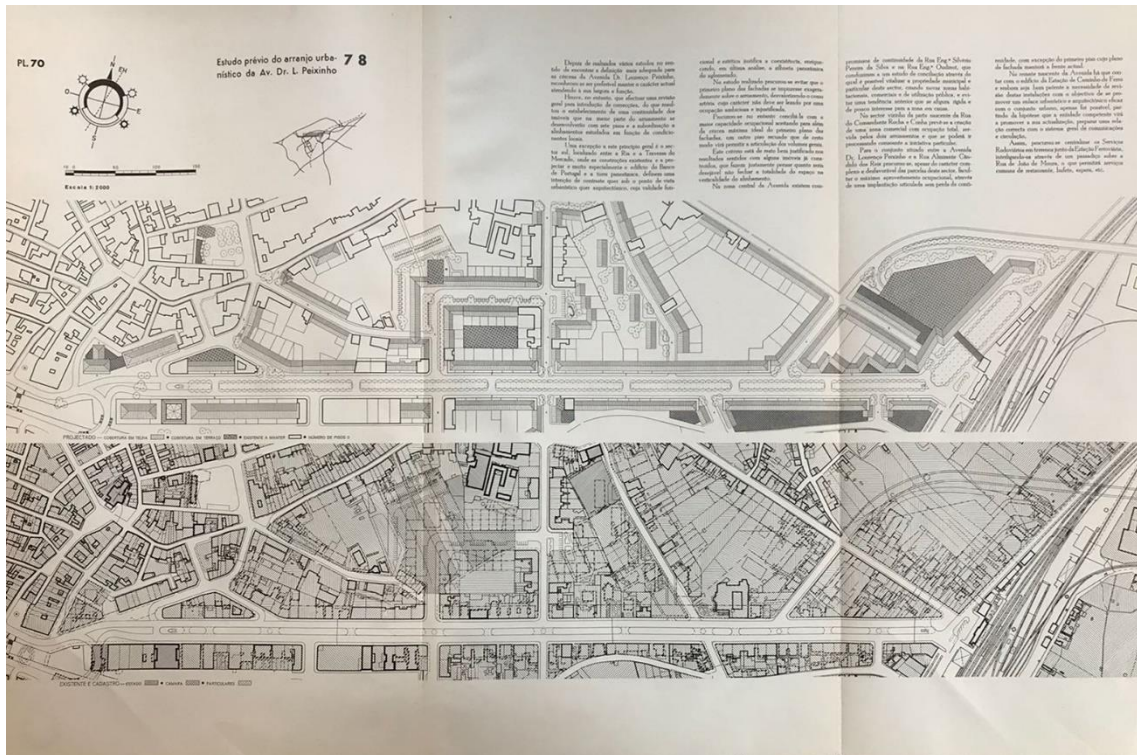


Fig. 39 | Estudo prévio de arranjo urbanístico da Av. Doutor Lourenço Peixinho.

Os vários inquéritos permitiram a realização de um planeamento urbano onde se determinaram áreas destinadas a novos edifícios (Fig.40), zonas para equipamentos urbanos, áreas de edifícios a remodelar, entre outros.

No ensino, percebe-se a necessidade de dotar a cidade de novos edifícios escolares e remodelar os existentes, de maneira a acompanhar o desenvolvimento populacional, distribuindo assim a sua localização nos sectores de habitação existentes e nos projetados⁷⁶. Sendo este estudo de distribuição efetuado com base no conceito de Clarence Perry, da década de 1920, a “Unidade de Vizinhaça”, são criadas malhas urbanas, dotadas de todas as funções em distâncias andáveis a pé⁷⁷.

Os equipamentos e serviços públicos deverão localizar-se a sul da cidade, sendo proposta pelo Plano Diretor a criação de uma zona delimitada onde se desenvolveriam os edifícios de serviços públicos, assim como os Centros Cívicos e Culturais, os Bombeiros, a Polícia e os CTT. O Plano Diretor, apresenta uma proposta de criação de novos edifícios escolares e o estudo da possível reabilitação dos edifícios que o permitirem.

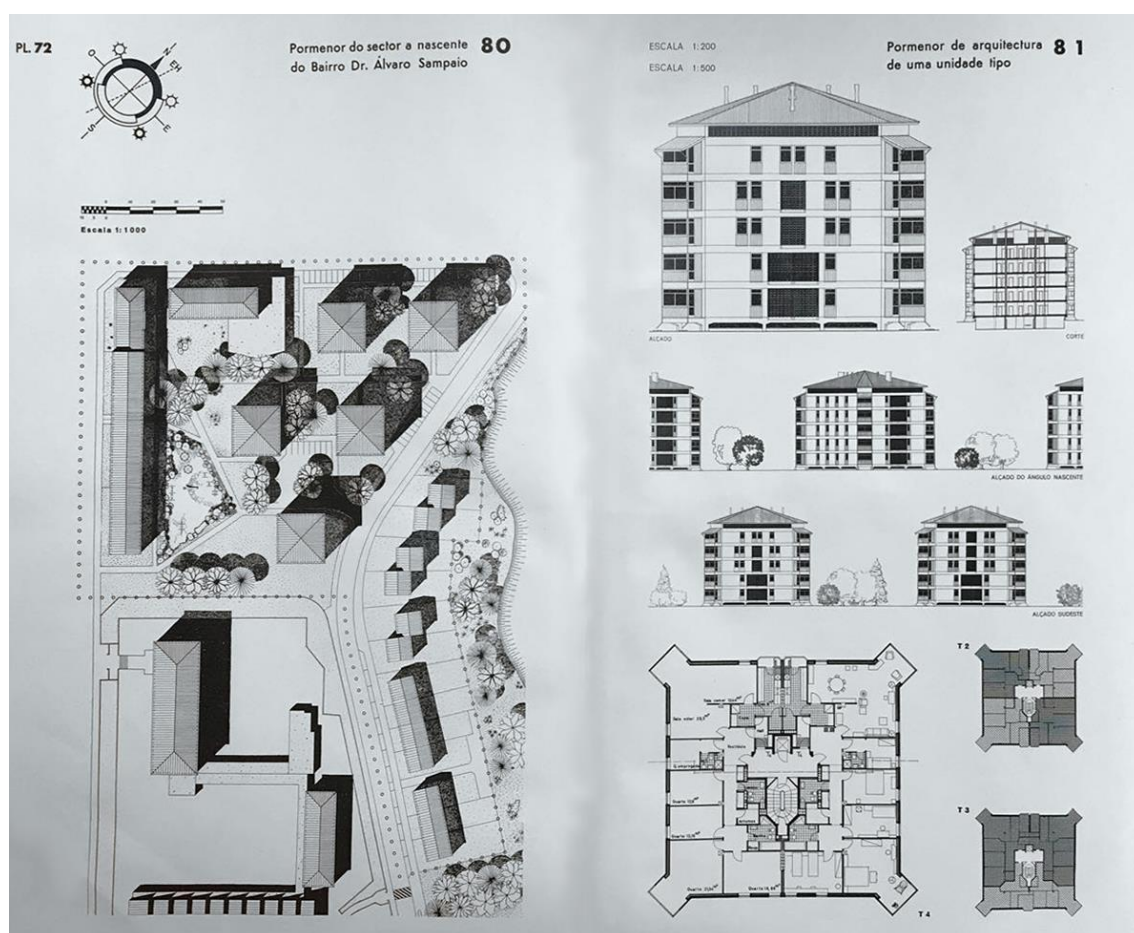


Fig. 40 | Pormenor do Sector Nascente, Bairro Dr. Álvaro Sampaio.

⁷⁶ "...A futura expansão do principal núcleo de aglomerado populacional terá de desenvolver-se dentro do perímetro, sobretudo no centro, no sector do Liceu e encaminhando-se para a periferia na direcção sul deverá vir a ocupar as zonas do Seminário e de São Tiago." (Aveiro apresenta o seu Plano Diretor, 1963).

⁷⁷ AUZELLE, R. – *Memória descritiva, Plano Diretor da Cidade de Aveiro: Peças escritas*, 1962-1964.

ARRANJO DA ZONA CENTRAL DE AVEIRO | FERNANDO TÁVORA (1962-1967)

O Plano de Pormenor elaborado por Távora para a zona central de Aveiro é um dos vários planos de pormenor derivados do Plano Diretor. Nesta intervenção Távora tem como colaboradores os arquitetos Alberto Neves e Joaquim Sampaio e o engenheiro Bernardo Ferrão, que sempre acompanhou todo o processo de transformação da zona central de Aveiro⁷⁸.

A proposta abrangia as duas margens do Canal Central, iniciando-se no Rossio e na Praça da República e sendo limitada pela Avenida Dr. Lourenço Peixinho, propondo, desta maneira, uma alteração no sistema viário e a eliminação da Ponte-praça proposta no Plano de Urbanização de 1945 (Fig.41). Desta forma, são criadas duas pontes novas situadas nos extremos do Canal Central, uma no cruzamento com o Canal das Pirâmides e a outra no início do Canal do Côjo, tomando o Canal Central como um grande eixo de organização⁷⁹.

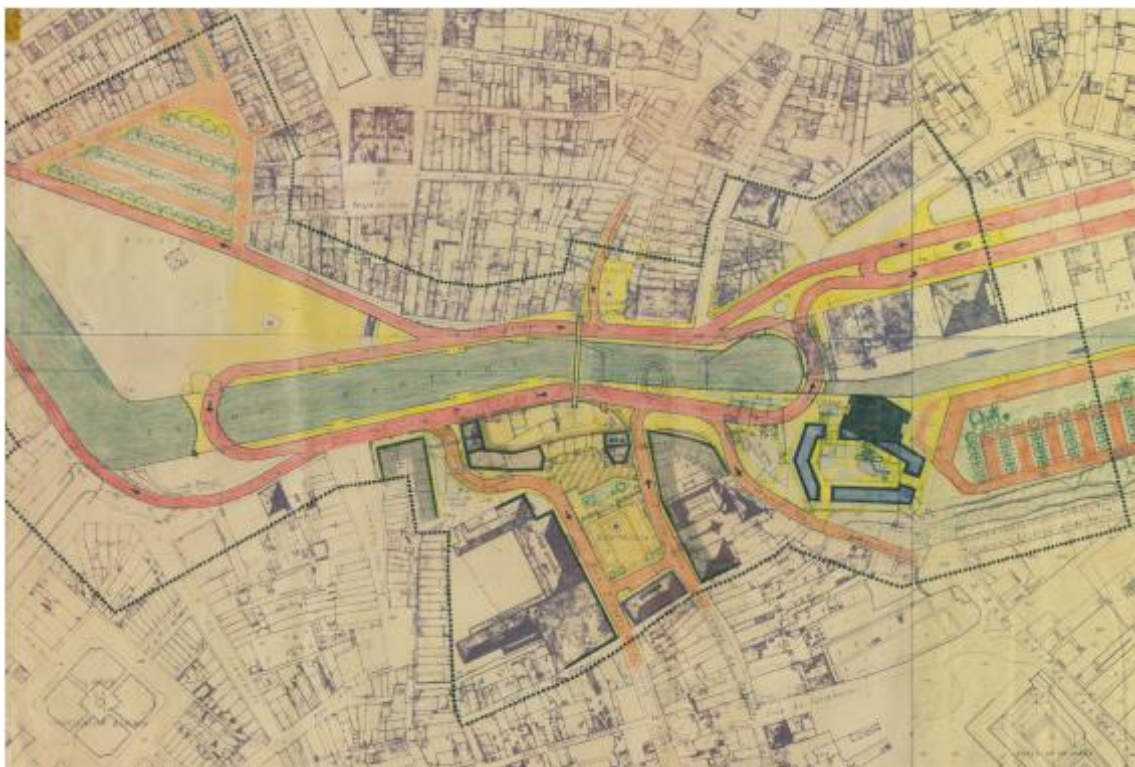


Fig. 41 | Estudo Prévio, Arranjo urbanístico do centro de Aveiro.

⁷⁸ "...este arranjo tem objectivos vários: assim, encarando uma solução para os problemas de trânsito e de estacionamento de veículos, ele encara, paralelamente, problemas de ordem plástica e de conservação de valores existentes..." (Arquivo Fernando Távora, Associação de Portos de Aveiro, APA)

⁷⁹ Furtado, M. - *Reabilitação urbana e intervenção em centros históricos: Alguns desafios e evolução de paradigmas em Portugal. XX-XX*, 2011.

O plano, ao contrário de outras intervenções urbanas da época, não se seguia pelas visões funcionalistas, pretendendo desenvolver um traçado de renovação urbana⁸⁰, com a intenção clara de preservar e manter o ambiente histórico do centro da cidade. Távora limita-se simplesmente a ajustar as cérceas dos edifícios da área central preservando o seu carácter histórico.

O plano de Távora gira em torno do centro da cidade e o seu sistema viário em torno do Canal Central. A definição de infraestruturas viárias vem a condicionar o desenho das ligações da cidade, assim como os projetos de edifícios a propor ou a renovar que se encontrem relacionados com a zona central.

Esta proposta propunha dois parques de estacionamento: um na Ilha dos Puxadoiros; outro no Rossio junto com um Edifício Torre⁸¹ de cerca de 90 metros de altura (*Fig. 42*), destinado a escritórios e hotel, com um restaurante em algum dos pisos superiores de forma a ter contacto visual sobre a cidade, sendo desenvolvido um centro comercial na base.⁸²

Dito plano também previa a demolição de edifícios na frente do Canal Central que dá para a Praça da República, para desta forma criar edifícios com serviços públicos e uma nova sede do Banco Caixa Geral de Depósitos. Deste plano pormenor foram unicamente construídos os edifícios adjacentes à Praça da República, sendo que as outras intervenções propostas não foram executadas.

A orientação do projeto encontra-se marcada por pré-existências no território como é o caso do Seminário, que enfatiza um eixo longitudinal integrado por vários espaços, os quais convergem numa praça central onde se encontram os serviços do campus, Reitoria, Refeitório, Biblioteca, Auditório, etc.



Fig. 42 | Perspetiva Canal das Pirâmides - Torre



Perspetiva Canal do Côjo - Torre.

⁸⁰ "...define novos modelos arquitectónicos em espaço urbano consolidado que compreende o centro histórico de Aveiro." **Furtado, M.** - *Reabilitação urbana e intervenção em centros históricos: Alguns desafios e evolução de paradigmas em Portugal. XX-XX*, 2011.

⁸¹ "...concebido como um edifício único, constituindo um sinal. Como consequência a sua altura deve ser função da paisagem de Aveiro." **Távora, F.** - *Memória Descritiva e Justificativa do Arranjo arquitectónico e urbanístico da zona central.*

⁸² "...reforçar o carácter e o interesse que a zona central... possui, compondo - a em torno do seu canal, elemento único nas cidades portuguesas. E, à horizontalidade dominante em toda a região, contrapõe-se a verticalidade do edifício - torre que ficará a marcar como um sinal, o esforço de Aveiro na recuperação do seu centro." **AUZELLE, R.** - *Memória descritiva, Plano Diretor da Cidade de Aveiro: Peças escritas*, 1962-1964.



Fig. 43 | Planta de Situação, Arquivo Fernando Távora, APA.



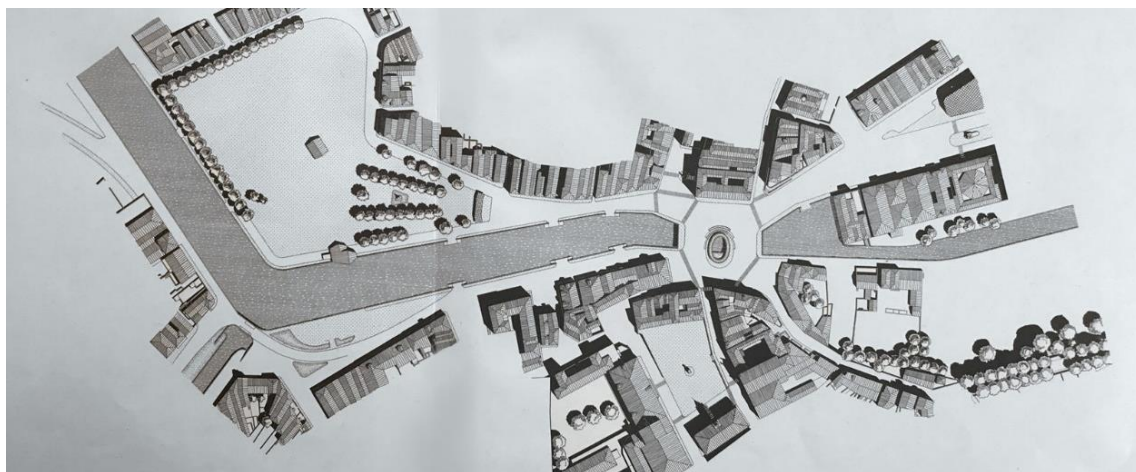
Fig. 44 | Vista aérea, Zona central de Aveiro, 1960.

Távora refere-se ao conjunto das propostas relativas à área central através da palavra “*Esquema*”, destacando como importantes os estudos que fundamentam a sua conceção⁸³. (Fig.43)

Para Távora, o Plano Diretor continha uma grande força de conceção associada à simplicidade no arranjo da zona central de Aveiro, provando-se assim, a necessidade e a vantagem de estudos básicos em termos urbanos para a definição e enquadramento base de soluções arquitetónicas(Fig.45).

Desta maneira, é possível perceber as intenções do “*Esquema*” para a zona central proposto por Au-zelle, o qual apresenta um sistema viário em sentido único que permite o atravessamento da ria em dois pontos através de pontes. Além disso, as pontes também permitem a ligação da cidade com a Avenida Dr. Lourenço Peixinho, a nascente; a Barra, a poente; e a Praça da República, a sul. (Fig.44)

No entanto, os percursos pedonais não acompanham o sistema viário, pensando-se uma ligação à cota superior, estudada por Fernando Távora, que pretendia unir as praças confrontantes de ambos os lados da ria, tendo em vista a sua valorização⁸⁴.



Estudo Prévio, Arranjo zona central de Aveiro, Fernando Távora.

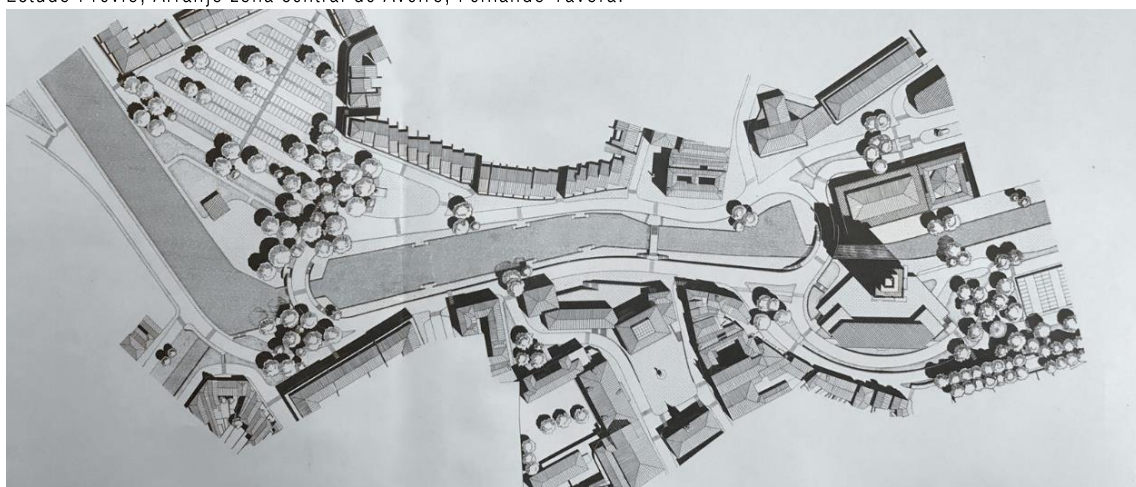


Fig. 45 | Proposta, Arranjo zona central de Aveiro, Fernando Távora.

⁸³ “*Serviu de base ao presente Estudo Prévio um Esquema fornecido pela Câmara Municipal de Aveiro...*” Távora, F. - *Memória Descritiva e Justificativa do Arranjo arquitectónico e urbanístico da zona central.*

⁸⁴ “*...entre as Praças Dr. Joaquim de Freitas e da República, sobre o canal e sobre as artérias de trânsito pelo que a sua cotateria de ser, necessariamente, elevada.*” Távora, F. - *Memória Descritiva e Justificativa do Arranjo arquitectónico e urbanístico da zona central.*

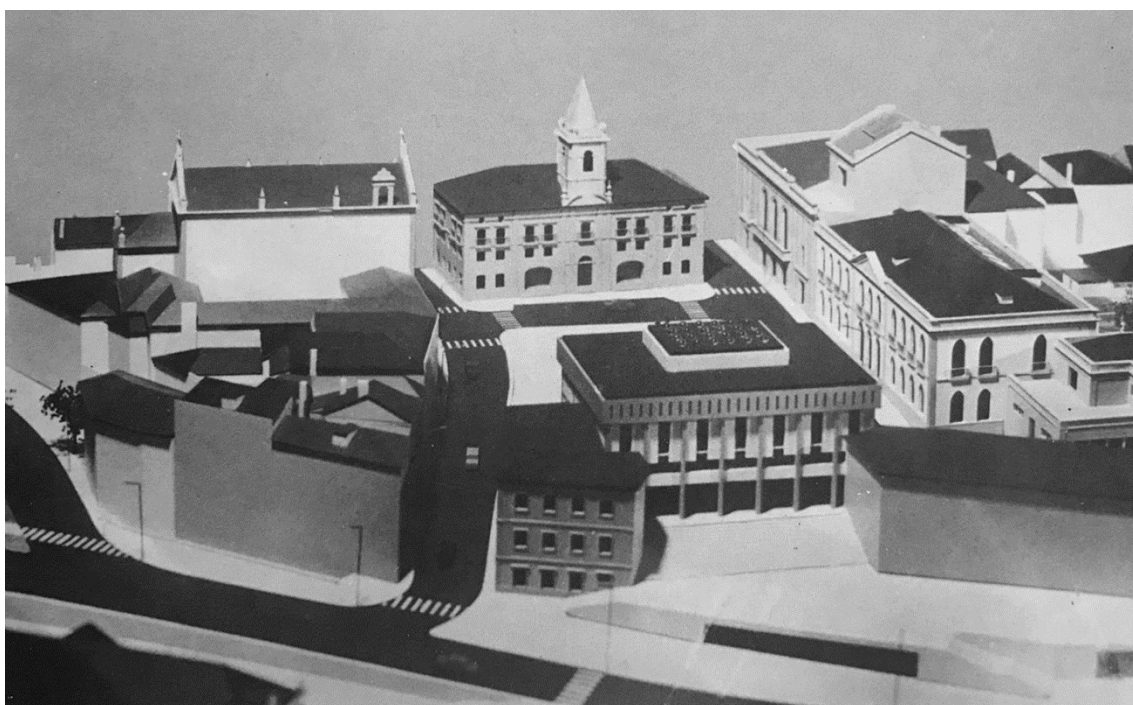
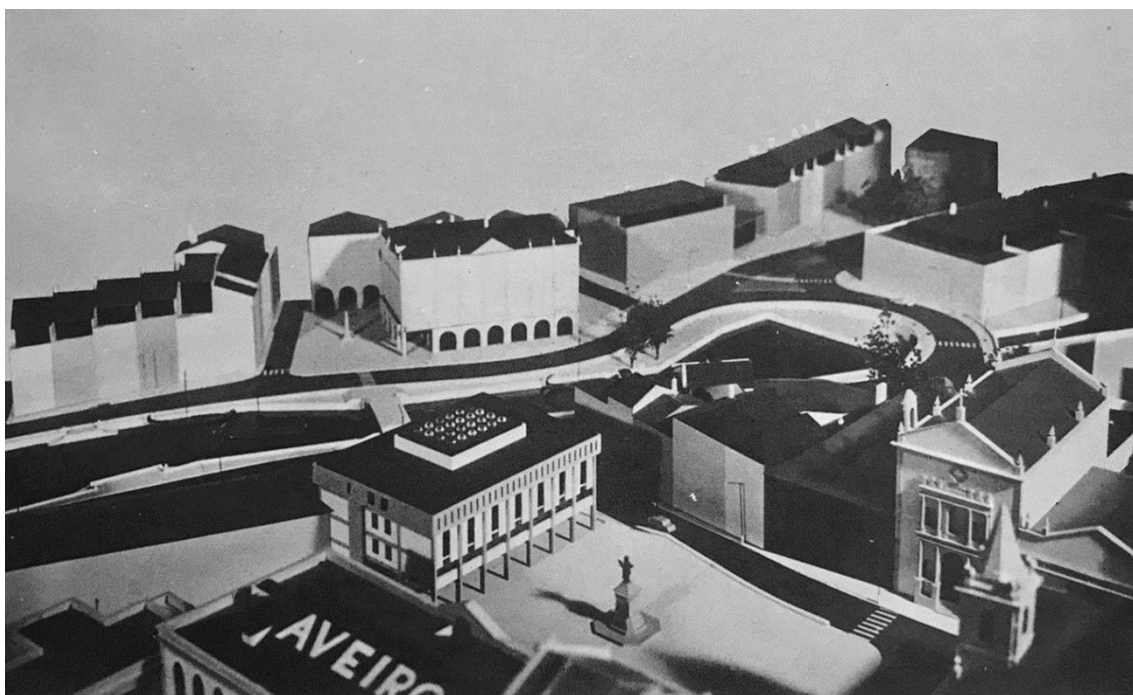


Fig. 46 | Perspetivas Edifício Caixa Geral de Depósito.

NOVO PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO: PLANO INTEGRADO DE AVEIRO (1979-1981)

Na sequência dos planos anteriormente mencionados e considerando as transformações que os mesmos propunham para a cidade, originaram-se novas medidas de desenvolvimento urbano. Estas foram influenciadas maioritariamente por motivos económicos, assim como, pelo elevado número de demolições propostas pelos planos que tinham como objetivo melhorar a qualidade do espaço para o peão e melhorar a circulação dos eixos viários. Tal facto originou o aparecimento de espaços intersticiais.

Estas intervenções na malha urbana fizeram com que fosse elaborado o Plano Integrado de Aveiro, no ano 1979, tratando-se de uma recompilação de dois grandes projetos de importante impacto urbano na cidade e que surgem do processo criado pelo Fundo de Fomento de Habitação de 1970⁸⁵. São desenvolvidas duas fases. A primeira corresponde ao Bairro do Fundo de Habitação e é elaborada pelos arquitetos Alberto Oliveira, João Maia e José Semide. É proposto o desenvolvimento de um terreno a sul da cidade que conta com as preexistências de alguns equipamentos públicos. A segunda consiste no Plano Geral de Urbanização da Universidade de Aveiro iniciado pelos arquitetos Rebelo de Andrade e Espírito Santo. Propõe o desenvolvimento do Campus Universitário da Universidade de Aveiro e realiza um estudo de diversas universidades da Europa, com o objetivo de criar uma implantação que permitisse ter as qualidades de um Campus Universitário, mas que ao mesmo tempo mantivesse a relação com a ria de Aveiro. (Fig.47)

Algumas destas ideias propostas e outras dos planos anteriores não foram implementadas na sua altura, sendo algumas das suas ideias aproveitadas em planos posteriores, como é o caso da expansão do Parque Municipal e o eixo da IP5.

⁸⁵ FERREIRA, F. – *Por Uma Nova Política de Habitação*, Porto: Edições Afrontamento, 1987.

- **BAIRRO DO FUNDO DO FOMENTO DE HABITAÇÃO | ALBERTO OLIVEIRA, JOÃO MAIA E JOSÉ SEMIDE.**

Neste plano os arquitetos Alberto Oliveira, João Maia e José Semide estudam a possibilidade de desenvolver uma grande área livre destinada a edifícios de habitação social. O plano tirou proveito dos estudos feitos para o Plano Diretor da Cidade de Aveiro, podendo assim, escolher a zona de Santiago como favorável para estabelecer as relações de proximidade pretendidas com o centro urbano. (Fig.47).

A zona desenvolvida neste plano encontra-se a sul da cidade, delimitada pela ria e cumprindo o seu papel como um ponto marcante da paisagem. O plano enquadrava alguns equipamentos que se encontravam fora da malha urbana, de entre os quais constavam o Estádio Municipal, o Seminário, o Hospital, a Escola Preparatória, a Cadeia, o Conservatório e alguns pavilhões da Universidade de características provisórias.

A ligação desta zona com o centro urbano é desenvolvida através do Bairro da Misericórdia e do Bairro Gulbenkian. Desta maneira, o plano toma dois eixos de expansão, a Rua Dr. Mário Sacramento, ao longo da qual é desenvolvida toda uma zona de habitação, e a EN 108 que funciona como entrada da cidade.⁸⁶

O Plano do Bairro do Fundo do Fomento de Habitação potencia a zona de Santiago, de maneira que a Comissão Instaladora da Universidade de Aveiro⁸⁷ considera como melhor opção o desenvolvimento do projeto nesta zona de maneira a ficar articulado com o projeto de habitação em curso.

O processo de implantação da Universidade foi influenciado pelo arquiteto Nuno Portas⁸⁸, que promoveu a redução da área de edificado para habitação e integrou o plano da Universidade de Aveiro no Plano do Bairro do Fundo de Fomento de Habitação.

A implantação da Universidade na relação com a Ria de Aveiro reforçou o princípio desenvolvido no Plano Director da Cidade de Aveiro de 1964, que considera a Ria como um elemento estruturante do urbanismo da cidade. Com este projeto esta iria obter uma nova dimensão, destinada à pedagogia e à investigação.

O Plano do Bairro do Fundo do Fomento de Habitação desenvolve um conjunto de normativas, as quais irão definir equipamentos desportivos, culturais, de divertimento, entre outros, comuns à universidade e à cidade, promovendo uma relação Universidade-Comunidade local⁸⁹.

⁸⁶ Plano Integrado de Aveiro, Santiago desenvolvido no âmbito do Fundo de Fomento da Habitação, Secretaria de Estado da Habitação. **Ministério das Obras Públicas.** 1978-1979.

⁸⁷ *“Na serena construção do futuro e na defesa de valores sagrados e permanentes, vai erguer-se a Universidade de Aveiro”.* Professor Veiga Simão, no ato de posse do Reitor da Nova Escola, 15 de dezembro de 1973.

⁸⁸ Secretário de Estado da Habitação e Urbanismo, na altura do projeto.

⁸⁹ *Relatório da Comissão Instaladora – Primeiro Período de Instalação*, Universidade de Aveiro, 1976.



Fig. 47 | Plano Integrado de Aveiro, 1979-1981.

- PLANO GERAL DA UNIVERSIDADE DE AVEIRO | REBELO DE ANDRADE E ESPÍRITO SANTO

O conjunto da Universidade de Aveiro é desenvolvido através de um conceito de pátios e jardins privados, sendo a sua organização espacial definida pela organização departamental, ao longo do eixo da Avenida Artur Ravara, a qual define o principal trajeto da Universidade à Cidade.

O plano, desenvolvido pelos arquitetos Rebelo de Andrade e Espírito Santo, propõe a realização de um modelo de Campus Universitário no qual é intensificada a ideia de relação da malha urbana com uma perspectiva de expansão da cidade, já definida no Plano Integrado de Aveiro. O Plano Geral da Universidade de Aveiro desenvolve-se em duas fases: a primeira, inquérito e programação; e a segunda, zonamento, onde se concretizam algumas propostas de ocupação do território.

A fase de inquérito e programação caracterizou um processo de investigação no qual foram estudados novos modelos de universidades europeias, com a intenção de reinterpretar um modelo de implantação para o Campus Universitário de Aveiro. Foram estudados casos na Alemanha⁹⁰, Dinamarca⁹¹ e Inglaterra⁹², modelos através dos quais se procurou realizar uma análise que abordasse questões como a sua localização, acessos, sistemas construtivos, integração na paisagem e arranjos externos.

Estas investigações levaram a que o desenvolvimento do projeto da universidade mantivesse uma estrutura longitudinal de edifícios de quatro pisos. Desta maneira, o Plano Geral da Universidade de Aveiro (*Fig.45*) mantém uma estrutura determinada por influências europeias, sofrendo algumas alterações devido à adaptação ao terreno e às diferenças climáticas, sendo uma cidade muito exposta ao vento. A área de intervenção do plano considera duas parcelas distintas, localizando a maior percentagem de ocupação na zona de Santiago, referida no Plano do Bairro do Fundo do Fomento de Habitação, de maneira a potenciar uma melhor conexão com o centro da cidade e uma requalificação das edificações existentes (*Fig.48*).

O desenho da Universidade de Aveiro é caracterizado por um modelo de universidade departamental, o qual estabelece uma ligação direta com a cidade através da Avenida Artur Ravara, na qual se desenvolvem equipamentos desportivos que permitem fazer a transição para o Bairro de Santiago proposto no Fundo do Fomento de Habitação e a Universidade. A implantação em duas zonas separadas reforça esta ideia, prevendo um conjunto de polos de apoio à universidade.⁹³

⁹⁰ Universidade de Bielefeld, Universidade de Osnabruck e Universidade de Bremen.

⁹¹ Universidade de Odense e Universidade de Roskilde.

⁹² Universidade de Edimburgo, Universidade de Sr. Andrews, Universidade de Glasgow, Universidade de Horriot-watt, Universidade de Striling, Universidade de Surrey, Instituto de Educação de Londres.

⁹³ Relatório da Comissão Instaladora – Primeiro Período de Instalação, UA, 1976.

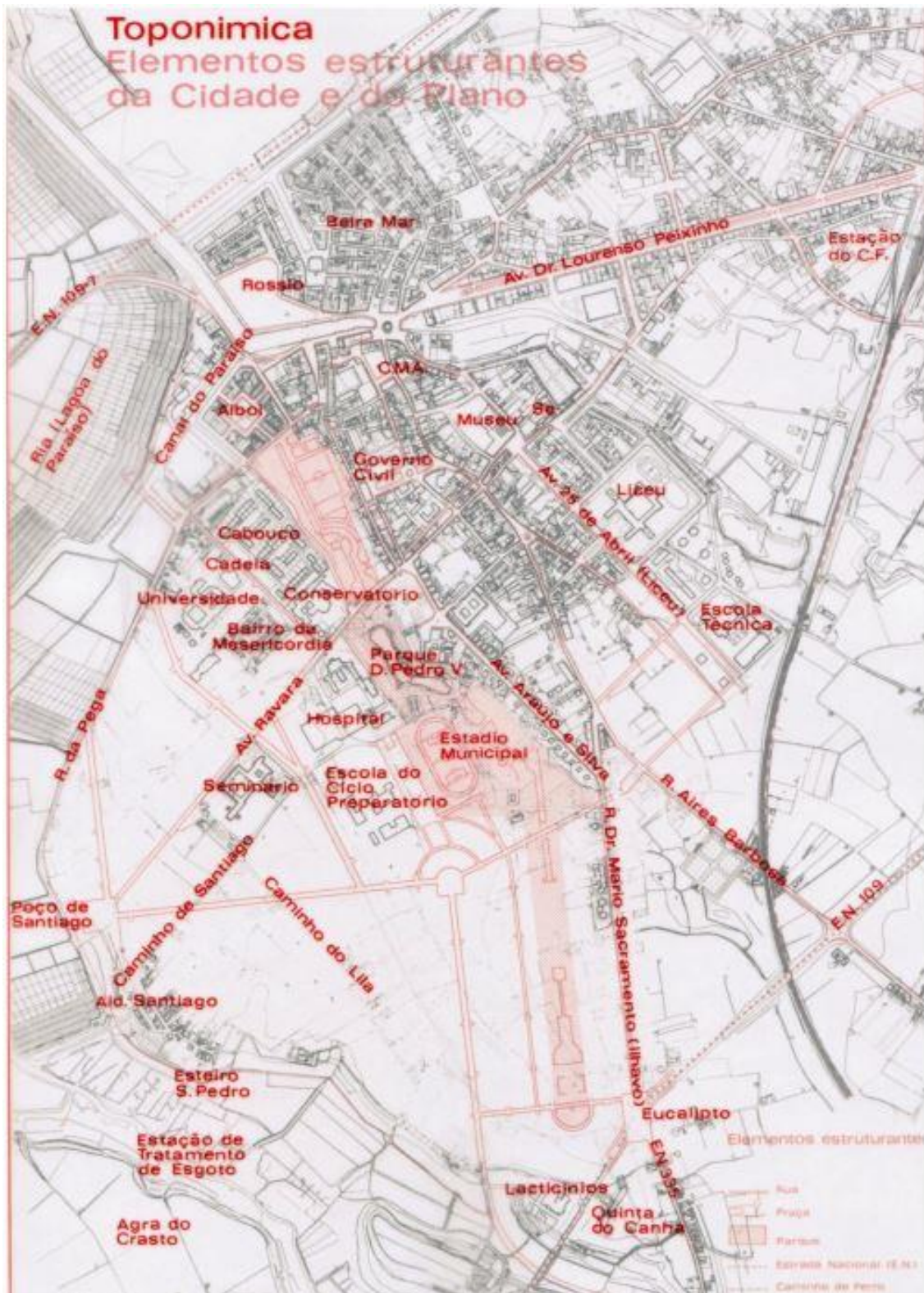


Fig. 48 | Plano Integrado de Aveiro, Elementos y Eixos Estruturantes.

“O Plano de Aveiro | Santiago estabelece diversos eixos compositivos que relacionam as diversas partes da cidade e articulam as diversas malhas urbanas que são propostas.”

- REVISÃO DO PLANO GERAL DA UNIVERSIDADE DE AVEIRO | NUNO PORTAS

A revisão do Plano Geral da Universidade de Aveiro é feita passado dez anos da sua implementação, não sendo necessária a sua realização mais cedo, dado que a cidade não sofreu nenhuma repercussão imediata com a implantação do plano⁹⁴.

Desta maneira, o desenvolvimento do plano ao longo do tempo, levou à manifestação de diversas críticas, nomeadamente à falta de um desenho departamental, no qual se pudesse perceber a ideia de conjunto e uma implantação que constituísse uma barreira no território, não indo ao encontro da visão principal da Universidade, mas antes ao desenvolver de uma relação de integração com a Ria.

A redefinição do plano resulta de uma relação entre a Universidade de Aveiro e a Universidade do Porto, onde o arquiteto Fernando Távora cria a possibilidade de modificação do plano acompanhado de uma equipa do Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (CEFA), orientada pelo arquiteto Nuno Portas, sendo ele quem assume com maior ênfase a reconversão do Plano Geral da Universidade de Aveiro, estudando-a como modelo nacional e internacional, de maneira a responder a uma expectativa de inserção na cidade (*Fig.49*).

Os programas desenvolvidos neste processo são resultado de um sistema de participação ativa, com influências recíprocas, de maneira a definir os modelos espaciais,⁹⁵ que teriam de responder aos tipos de organização definidos pela Universidade de Aveiro (*Fig.50*).

O plano do CEFA prevê a reconversão do plano anterior (alguns pavilhões e edifícios já construídos), assim como, elementos que remetem para a memória rural e agrícola do território. O Seminário é um dos edifícios tomados em conta, sendo prevista a criação de um lago, na sua relação com a Ria, de maneira a estabelecer uma grande diversidade de relações visuais.

O modelo definido por Nuno Portas no CEFA, surge de uma relação entre o conceito de Campus e as visões defendidas no Plano Integrado de Aveiro. Assim, o novo modelo é assumido como um loteamento, o qual permite o seu desenvolvimento por fases, garantindo uma melhor integração com a malha urbana.⁹⁶ O plano assume-se claramente como um processo de conceção urbana focado no espaço público como elemento estruturador. (*Fig.51*)

⁹⁴ CEFA/UP – Revisão do plano geral da Universidade de Aveiro.

⁹⁵ CEFA/UP – Revisão do plano geral da Universidade de Aveiro.

⁹⁶ "...pretende-se substituir a continuidade da volumetria – já então insustentável, pela continuidade dos percursos, exteriores e interiores, constituindo uma espinha distributiva, alusiva, embora sob a diferente forma e escala, a um sistema claustral ou de arcada urbana." Nuno Portas. Prémio Sir Patrick Abercrombie, 2006.



Fig. 49 | Plano Geral da Universidade de Aveiro, 1979.

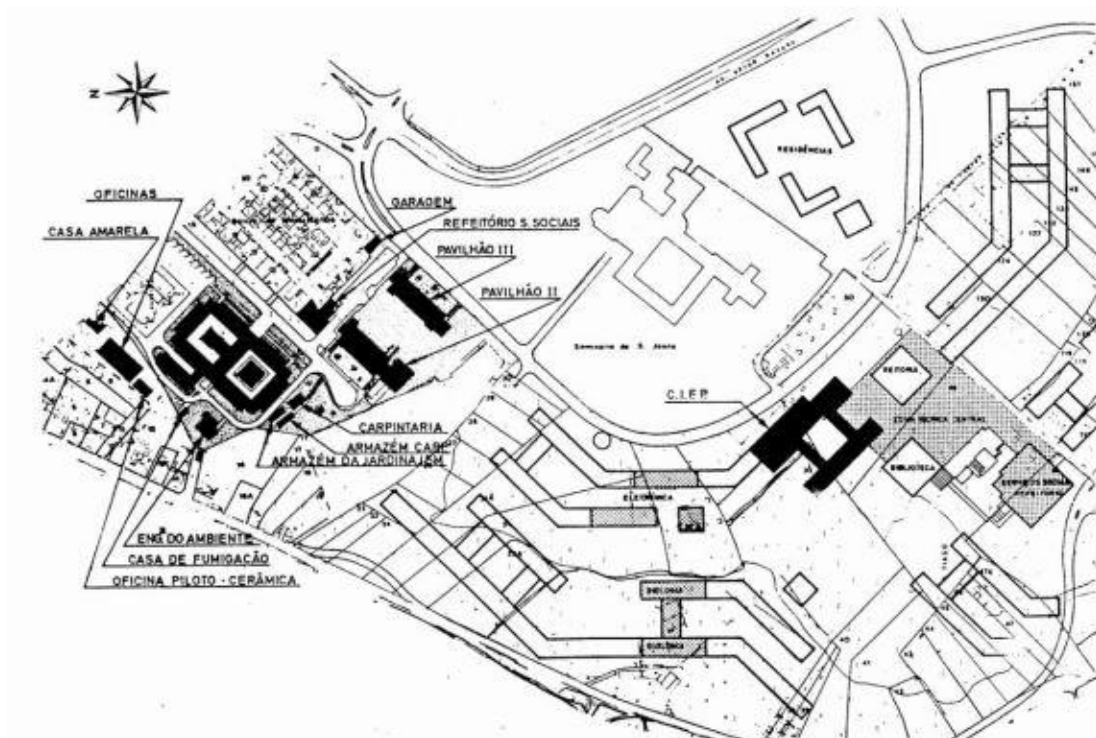


Fig. 50 | Plano Geral da Universidade de Aveiro, Pré-existências.

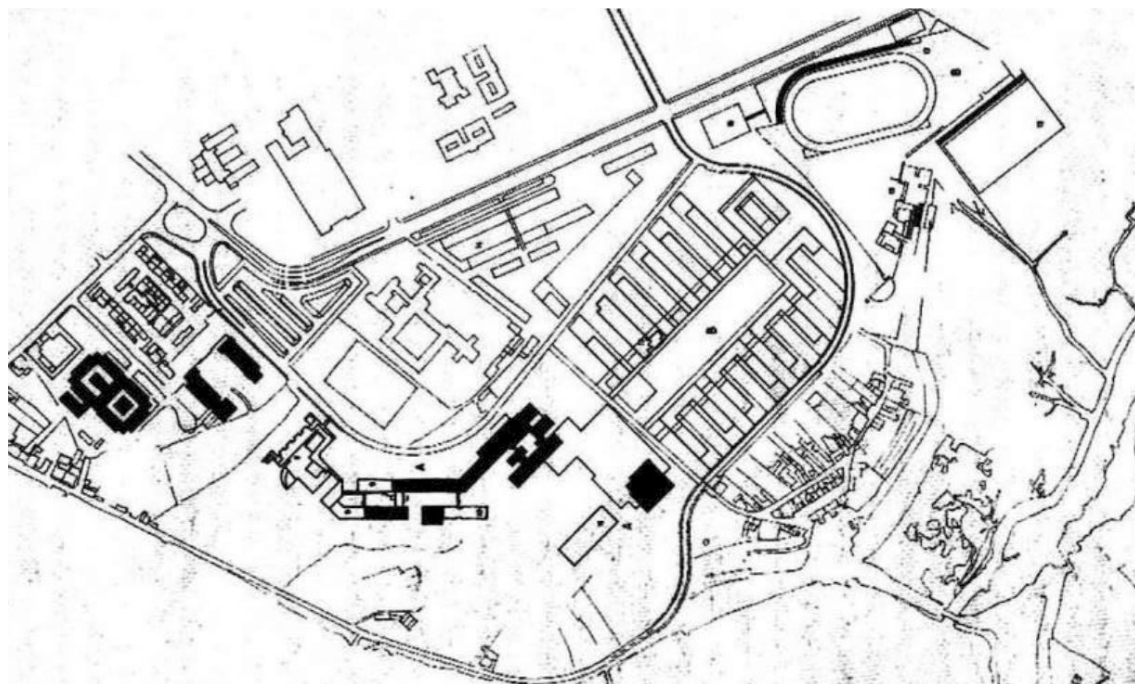


Fig. 51 | Revisão do Plano Geral da Universidade de Aveiro, 1989

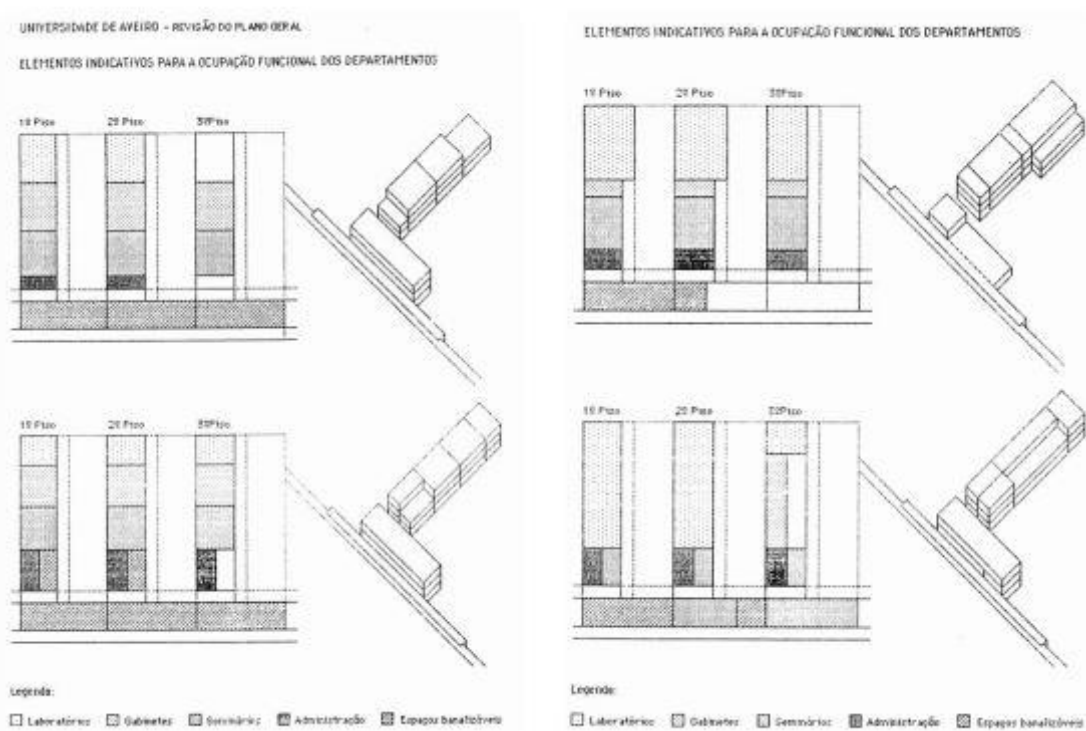


Fig. 52 | Esquemas e Modelos de Organização espacial.

IP5: ACESSOS RODOVIÁRIOS AO PORTO DE AVEIRO (1988)

A rede rodoviária atual encarregue de cumprir as funções de interface pretendidas para o Porto de Aveiro é o resultado de um estudo de ordenamento da rede local da época, relacionando o futuro desenvolvimento do porto, com as suas possíveis ligações à rede viária regional e local.

O estudo realizado pelo engenheiro M. Capucho Vieira em 1982 inicia-se em conjunto com o desenvolvimento da primeira fase de construção do Plano Geral do Porto de Aveiro. Pretendeu-se estudar as potenciais infraestruturas do plano e a sua relação com a cidade, correspondendo as obras do porto a um investimento de alto nível.

As obras portuárias de Aveiro representaram um grande investimento, no qual pretendeu-se tirar partido da rentabilidade e efeitos materiais, analisando os aspetos relativos às ligações entre o Porto de Aveiro e os seus centros de tráfego marítimo do seu Hiterland⁹⁷.

O estudo da rede rodoviária que serve o Porto de Aveiro é de grande importância, já que a função de interface garantida por esta infraestrutura depende totalmente da existência de ligações adequadas entre as Vias Terrestres e as Vias Marítimas.

Com a elaboração do estudo de ordenamento da rede rodoviária local, ligado ao desenvolvimento do Porto de Aveiro, a Direção Geral de Portos criou um instrumento que permitiu articular o seu desenvolvimento com outros planos de interesse para a sua área envolvente, estudando assim, a forma de harmonizar a ligação rodoviária com uma futura ligação ferroviária ao porto.

Neste sentido a Direção Geral de Portos promoveu uma série de reuniões com a Junta Autónoma de Estradas e com as Câmaras Municipais de Aveiro e Ílhavo, sendo particularmente difícil definir uma solução, dadas as condicionantes naturais, que permitisse harmonizar o ramal ferroviário com a ligação da EN-109. Desta maneira, a Junta Autónoma de Estradas apresentou um estudo que permitiu defender um ponto de vista para a resolução das condicionantes, enquanto que a Câmara Municipal de Ílhavo apresentou outro estudo.

O estudo da Junta Autónoma de Estradas denominado como Solução JAE (*Fig.53*), propunha o seu desenvolvimento entre o Nó de Albergaria da autoestrada do Norte e o Nó das Pirâmides, localizado a poente da cidade onde se encontrava a ligação ao Porto de Aveiro. Esta solução viria a trabalhar diferentes pontos, procurando desta maneira a criação de novos nós, sendo estes os seguintes: Nó de Angeja com o IC1 (variante de Esterreja); Nó de Azurva com o IC1 (variante a Aveiro, Ílhavo e Vagos); e Nó de Esgueira com a EN-109.

⁹⁷ **Hiterland:** Corresponde a uma área geográfica servida por um porto marítimo e conectada por uma rede de transportes, através da qual recebe e envia mercadorias ou passageiros.

O tramo entre o Nó de Esgueira e o Nó das Pirâmides desenvolveu-se em conjunto com a linha de Comboios Ferroviários do Norte e, por sua vez, em paralelo com o Canal de São Roque, no limite dos terrenos da Ria, a uma cota semelhante à dos caminhos existentes. No Canal das Pirâmides é construído um viaduto com 270 metros de comprimento, no qual se pretendeu reduzir o impacto ambiental da construção.

A construção desta solução incluía o melhoramento do pavimento de acesso ao Porto de Aveiro no Nó das Pirâmides e no Nó da Barra. Neste sentido, a Junta Autónoma de Estradas elaborou um estudo prévio em 1985, onde optou pela duplicação da faixa de rodagem, adotando um perfil transversal de tipo autoestrada.

Em 1988, os estudos do PIDDAC (Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central) da Junta Autónoma de Estradas, previram o lançamento deste projeto para o fim do 3º trimestre de 1989, prevendo assim o lançamento da obra para 1990/1991. Pretendeu-se garantir a possibilidade da comunicação ciclável e pedonal para as povoações das Gafanhas, sendo assim executadas pistas de ciclistas separadas e desniveladas da IP5 para garantir a continuidade desta comunicação.

A segunda solução desenvolvida no âmbito dos acessos rodoviários para esta zona foi realizada pelo vereador da Câmara Municipal de Ílhavo, sendo denominada como Solução Norte (*Fig.54*). A solução tinha início no Nó de Esgueira, passando pelo extremo nascente do Canal de São Roque e continuando em linha reta a norte da lota pesqueira, criando uma ponte sobre o Canal da Veia e continuando pela Ilha de Sama, perto do Esteiro dos Frades. Desta forma, a solução atravessaria o Rio Boco na zona do Porto Bacalhoeiro e atingiria o Porto Industrial, Porto Comercial e Porto de Pesca Costeira, para chegar ao Nó da Barra.

Esta solução apresentou inconvenientes para a sua execução, como a forma na qual o seu traçado corta a ria a meio em diferentes tramos de ligações à cidade, desenvolvendo o seu traçado em solos encharcados, não apresentando nenhum interesse do ponto de vista rodoviário.

Do seu desenvolvimento faz parte um corte na área de Expansão do Porto de Aveiro inviabilizando, o esquema feito pela Direção Geral de Portos. Desta forma, é concretiza à proposta feita pela Junta Autónoma de Estradas, uma vez que esta resolve os seus traçados contornando o limite sul da ria onde se localizam solos com fundações favoráveis.

Outro problema desta solução foi o facto de não aproveitar a EN-109 entre o Canal das Pirâmides e a Barra, implantando a construção de uma ponte móvel sobre o Rio Boco que permitisse a passagem dos barcos bacalhoeiros, ou a construção de uma ponte viaduto de grande extensão (aproximadamente 1.500 metros e no caso de ser possível o desenho de uma ferrovia a sua extensão estaria perto dos 4.300 metros). Ambas as soluções inadmissíveis para o itinerário principal (IP5).



Fig. 53 | Solução JAE.

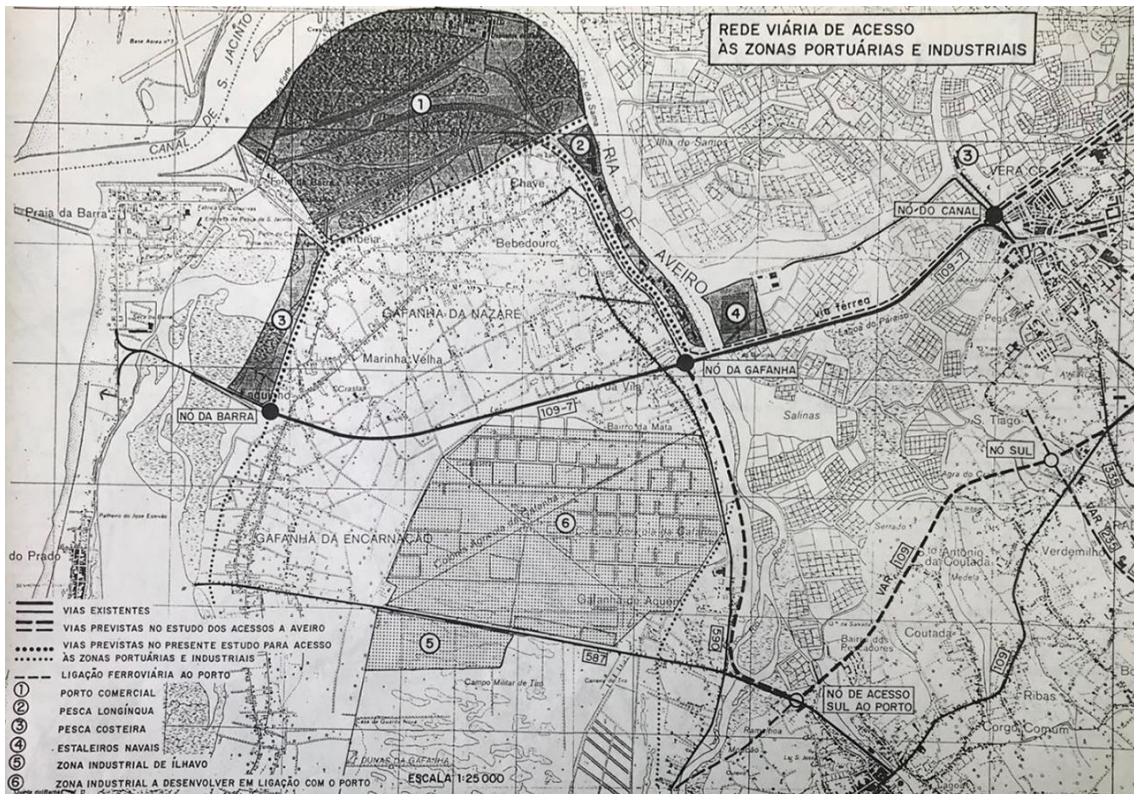


Fig. 54 | Solução Norte.

Do ponto de vista do impacto ambiental e da integração paisagística, a Solução Norte encontra-se em total desvantagem relativamente à Solução da Junta Autónoma de Estradas, possuindo uma extensão de aproximadamente 5km sobre a água em zonas que se encontravam em processo de classificação para proteção ecológica. Sendo de referir que a análise teve em conta o seu impacto na Ria de Aveiro, na Cidade e nas marinhas, com uma total dependência da sua integração com a paisagem e os seus efeitos poluidores. Desta forma, esta solução teria comprometido o equilíbrio hidrodinâmico, provocando irregularidades na fauna e flora da zona.

Do ponto de vista financeiro, a Solução Norte tinha custos significativamente mais elevados que a Solução da Junta Autónoma de Estradas, sendo que esta última integra a solução dos caminhos de ferro com um custo de 2 milhões de contos, e a Solução Norte com um custo de 4,2 milhões de contos, e caso fosse concretizada a Solução Norte rodoferroviária o seu custo iria ser de 7 milhões de contos.

No dia 19 de outubro de 1988, concluiu-se que a Solução Norte era totalmente utópica, dada a insensibilidade ecológica face à sua zona de ação, dados os seus problemas técnicos e dado o alto custo de execução. Assim, a Solução da Junta Autónoma de Estradas, que pressupunha duplicação das faixas da EN-109, criação de três passagens desniveladas, de vias cicláveis e do Nó da Gafanha, é escolhida, prevendo-se a sal conclusão para os anos de 1990/1991.

2.2. PLANO GERAL DO PORTO DE AVEIRO

No século XVI, a indústria salineira e pesqueira começou a ganhar importância apropriando-se de uma grande parte do território Aveirense, sendo criada uma plataforma com funções comerciais.

A evolução da atividade costeira da cidade de Aveiro é um fator importante no desenvolvimento económico e nos diferentes projetos que deram origem ao projeto da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro. Em 1801 deu-se início ao desenvolvimento dos projetos de intervenção na lagoa e na ria de Aveiro com os engenheiros Reinaldo Oudinot e Luís Gomes de Carvalho, falados anteriormente, sendo este último considerado como “*o segundo pai de Aveiro*”⁹⁸.

Após a intervenção destes dois engenheiros, desenvolveram-se alguns projetos de requalificação da ria de Aveiro e melhoramento dos acessos marítimos, assim como o Anteprojecto do Porto de Aveiro, considerado como o de maior importância nesta evolução. O Anteprojecto do Porto de Aveiro é feito pelo engenheiro António Craveiro Lopes em 1925⁹⁹, sendo conhecida a sua implantação só em 1928¹⁰⁰, e dando a perceber que o projeto da Antiga Lota Pesqueira iria funcionar como um projeto âncora (*Fig.55*), o qual não só funcionaria a nível local, como também regional, criando assim uma visão da organização económica da cidade através dos meios fluviais. Nesta sequência, o engenheiro Von Hafe reconhece todo o potencial neste modo de desenvolvimento, como refere no Relatório da Junta Autónoma de Portos de Aveiro¹⁰¹.

Desta maneira, após ter conhecimento da sua implantação, tenta fazer um projeto de melhoramento, com soluções viáveis para a época, mas no qual desenvolveu algumas soluções desfavoráveis para um bom funcionamento, entre elas a distância entre os órgãos de exploração portuária, uma duvidosa passagem ao canal de acesso marítimo e com uma manutenção muita arriscada e com indisponibilidade de áreas suficientes para bacias e terraplenos, os quais apresentavam uma grande importância nas necessidades do porto.

O Anteprojecto do Porto propunha uma construção a norte do Canal de São Roque, de 822 metros de cais, distribuídos em 280 metros ao longo da Avenida marginal de São Roque, e 542 metros para as pontes-cais. Neste anteprojecto pensou-se que 280 metros de cais satisfariam, deixando a construção das pontes acostáveis dependente do desenvolvimento.

⁹⁸ ALBINO, G. – “*Pensar Aveiro...*”

⁹⁹ ALBINO, G. – APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A. – *Coutinho de Lima, In Memórias*, Aveiro, 2002.

¹⁰⁰ “Relatório, Tese e Votos” de O III Congresso Regional das Beiras (Congresso de Aveiro), p 128, 1928.

¹⁰¹ “...criado o novo Porto de Aveiro, é de crer que a zona de influência abrange toda a região, compreendida entre a baixa do Douro e o Mondego...” (Von Hafe)

O Anteprojeto acaba por não ser executado, até 1955, após uma publicação do engenheiro Coutinho de Lima no jornal *Correio de Vouga*¹⁰², onde cria uma grande polémica na imprensa local da altura ao falar da proposta de eliminação do Canal do Côjo. Este acontecimento dir-lhe-ia a oportunidade de reformular este Anteprojeto, o qual chamou de Esquema Geral do Porto Interior de Aveiro, onde irá localizar as diferentes funções do Porto de Aveiro num aterro que irá comunicar até à Barra criada pela lagoa. (Fig.56)

O engenheiro Coutinho de Lima, antes de propor a reformulação do Anteprojeto, realiza uma recolha de dados que lhe permite conhecer o funcionamento hidráulico da Ria de Aveiro, funcionamento que foi sofrendo modificações à medida da execução das obras realizadas por ele ao longo do tempo. A recolha de dados e conhecimento do funcionamento da ria permitiu-lhe, em 1949, realizar o Esquema Geral do Porto Interior de Aveiro, concretizando um modelo reduzido do esquema no Laboratório Nacional de Engenharia Civil, podendo com os resultados obtidos, em 1979, desenvolver o Plano Director de Desenvolvimento e Valorização do Porto e Ria de Aveiro¹⁰³.

A reformulação do Anteprojeto, da autoria do engenheiro Von Hafe, é elaborada pelo engenheiro Coutinho de Lima. Nasce da oportunidade de repensar a localização do porto interior, longe da cidade, prevendo a sua posição junto do centro, formando um sector para a pesca costeira e um sector para a navegação de comércio, passando a localizar o porto interior nas margens do Canal de São Roque, no topo da cidade.

O engenheiro Coutinho de Lima partiu então do plano Von Hafe, no qual foi capaz de substituir as suas desvantagens por vantagens, aproximando as funções da localização na qual eram precisas, não exigindo a abertura de canais artificiais, criando sim, as condições precisas para o melhor funcionamento do porto.¹⁰⁴

O Esquema Geral do Porto Interior de Aveiro modifica todos os Anteprojetos e esquemas anteriores, incluindo o esquema realizado pelo engenheiro António Craveiro Lopes, tendo em conta três princípios, os quais o engenheiro Coutinho de Lima considerou como fundamentais.

O **Primeiro**, correspondia ao aproveitamento de todas as condições artificiais e naturais, que lhe permitissem um desenvolvimento mais rápido, podendo dar resposta as pressões económicas e também criando a possibilidade de responder aos potenciais esboços de desenvolvimento da cidade, sendo que este projeto foi realizado ao mesmo tempo que o Anteprojeto de Urbanização da Cidade dos arquitetos David Moreira da Silva e Maria José Marques da Silva, já referido.

¹⁰² COUTINHO, L. (1955, Dezembro, 24). Um Problema Regional. *Correio do Vouga*, pp.1,103.

¹⁰³ ALBINO, G. – APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A. – *Coutinho de Lima, In Memoriam*, Aveiro, 2002.

¹⁰⁴ “...Esquema Geral do Porto Interior, capaz de substituir com manifestas vantagens o plano Von Hafe, dado que aproximava o porto da barra, não exigia a abertura de canais artificiais e consignava abundantes áreas para terraplenos, bacias de manobra e acessos terrestres e marítimos.” ALBINO, G. – APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A. – *Coutinho de Lima, In Memoriam*, Aveiro, 2002.

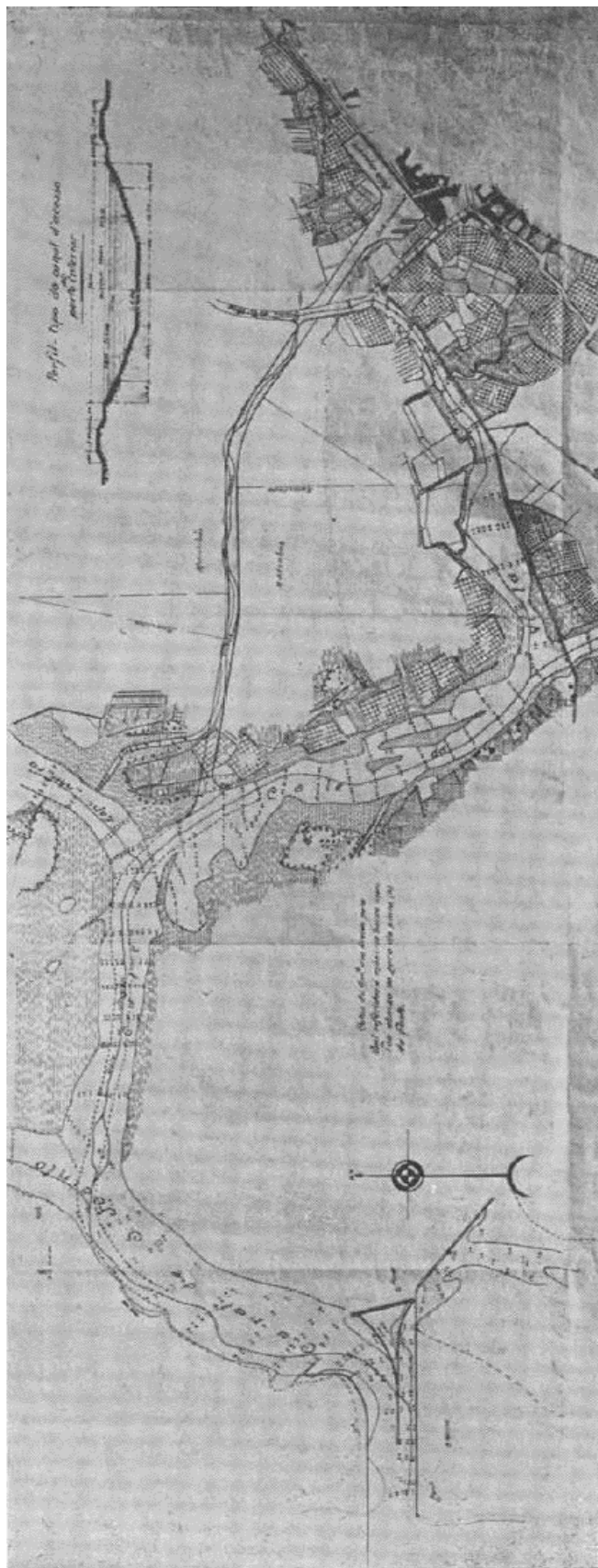


Fig. 55 | Projeto de obras a realizar para o melhoramento da barra, e para a construção do porto de pesca e commercio.

O **Segundo**, propunha preservar a Ilha do Mó do Meio, para um futuro crescimento dos órgãos portuários que permitissem um maior desenvolvimento da zona, assim como, outorgar ao Porto de Aveiro uma imagem importante no panorama portuário português.

O **Terceiro**, entendia o melhoramento das correntes do Canal de São Jacinto e do Canal das Pirâmides, proporcionando uma maior tranquilidade nas águas, o que seria muito vantajoso para a navegação interna dos navios¹⁰⁵.

A obra de Coutinho de Lima, não passa só por estes três princípios, sendo também justificada a escolha do local para cada sector por diferentes motivos. Assim, a localização do sector de pesca costeira, encontra-se junto de uma obra acostável existente, na qual já se reuniam as condições necessárias para o efeito, e ao mesmo tempo a sua localização era perfeita próxima do Rossio, local onde as traineiras descarregavam as sardinhas.

Desta maneira, o projeto para a Lota Pesqueira, resultou unicamente da construção dos Armazéns de comerciantes e Armazéns de apresto¹⁰⁶, equipamentos frigoríficos, instalações para o tratamento das redes de pesca, instalações de rede elétrica e água potável, esgotos e arruamentos, os quais foram complementados com as obras acostáveis existentes, passando Aveiro a possuir um pequeno Porto de Pesca Costeira desde 1959 até 1999 (*Fig.57*), quando foi abandonado aquando da inauguração de um porto moderno em Mira¹⁰⁷.

A localização do Porto de Pesca Costeira, sendo derivada de um aproveitamento de obras acostáveis, não era a correta. Coutinho de Lima refere a necessidade de deslocação do porto para a Ilha da Mó do Meio¹⁰⁸, ilha na qual ele tinha previsto o futuro crescimento do Porto de Aveiro. É de chamar a atenção que nos quarenta anos de vida do Porto de Pesca Costeira, o seu contributo às atividades ligadas à pesca foi satisfatório, sendo que nos primeiros cinco anos triplicou o número de traineiras registadas na Capitania, subiu o valor das descargas de sardinha, assim como, aumentou significativamente a utilização do porto entre os anos 1965 e 1969.

Na verdade, Coutinho de Lima já se referia à deslocação do Porto de Pesca Costeira no Esquema Geral do Porto Interior de Aveiro. O esquema previa a deslocação da ponte de madeira que ligava o Forte da Barra com a Barra, desta maneira libertando espaço junto ao Canal de Ílhavo, onde poderiam ser estabelecidos novos órgãos portuários.

¹⁰⁵ Relatório da Comissão Instaladora – Primeiro Período de Instalação, Universidade de Aveiro, 1976.

¹⁰⁶ Armazém de Apresto: espaços destinados a preparação do peixe.

¹⁰⁷ ALBINO, G. – APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A. – *Coutinho de Lima, In Memoriam*, Aveiro, 2002.

¹⁰⁸ “...Ihe metesse umas rodinhas por baixo e o levasse para perto da barra.”, palavras de Coutinho de Lima, referidas por Gaspar Albino, no artigo **Pensar Aveiro...**

Com a construção do traçado da EN 109 e da nova ponte que comunicaria a Gafanha com a Barra, foi-lhe possível, implantar o porto comercial entre o Canal de Ílhavo e o Canal das Pirâmides, permitindo assim, a criação de grandes terraplenos com uma largura de quinhentos metros e a fácil dragagem de bacias evidenciada em estudos geológicos. A criação desta implantação permitia que a reserva da Ilha da Mó do Meio permanecesse intacta, permitindo deixar que o seu crescimento cumprisse funções específicas de um crescimento inevitável das instalações portuárias (*Fig.58*).

Coutinho de Lima, em relação ao porto bacalhoeiro, designado no seu esquema como porto de pesca do largo, decidiu não fazer alterações em relação à sua localização, já que esta deriva da ligação a muitas tradições da zona. Embora algumas das condições derivadas da sua localização não fossem boas, o seu crescimento progressivo iria permitir que o porto fosse capaz de dar resposta às necessidades do transporte marítimo, melhorando a economia da região¹⁰⁹.

A indústria de construção e reparação naval foi inserida no Esquema Geral, criando-se uma zona com instalações precisas para o seu funcionamento, as quais continham docas secas e planos inclinados para o tratamento das embarcações. Esta área foi estrategicamente considerada de modo a facilitar os trabalhos aos maiores clientes dos potenciais estaleiros, dedicados às artes da pesca com embarcações e traineiras que viessem ao porto.



Fig. 57 | Plano de Arranjo e Expansão do Porto Comercial de Aveiro.

¹⁰⁹ALBINO, G. – APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A. – *Coutinho de Lima, In Memoriam*, Aveiro, 2002.



**Capitulo 3: Antiga Lota Pesqueira de Aveiro |
Património Não Reconhecido**

3. Capítulo 3: Antiga Lota Pesqueira Património Não Reconhecido	82
3.1. Antiga Lota Pesqueira Património Aveirense	90
3.2. Antiga Lota Pesqueira de Aveiro Património em estado devoluto	96

3. ANTIGA LOTA PESQUEIRA DE AVEIRO | PATRIMÓNIO NÃO RECONHECIDO.

A Antiga Lota Pesqueira, de 1955, veio marcar a paisagem costeira da cidade criando assim um elemento que, com o tempo, passou a funcionar como “*Ponto Marcante*”¹¹⁰, um conceito falado por Kevin Lynch evocando um cuidado na perceção da cidade tendo em conta as suas estruturas e os valores existentes que constituem e caracterizam a sua imagem.¹¹¹

O seu projeto é composto basicamente por dois corpos principais de distintos usos, construídos em duas fases, o edifício da Lota de Preparação do Peixe e o edifício dos Armazéns de Redes. Os dois corpos encontram-se organizados em função da sua envolvente e rodeados por pequenas instalações de serviços. O seu desenho representa uma clara imagem de uma edificação de eminência industrial, devido aos seus grandes vãos e coberturas, sendo que também se pode evidenciar uma analogia ao uso de um relógio solar no edifício da lota, marcando a sua presença na cidade, como ainda se pode perceber em outras indústrias na região com o uso de grandes chaminés, como é o caso da Fábrica de Cerâmicas Jerónimo Pereira que tem uma forte relação de comunicação com a lota por meio dos canais da Ria de Aveiro.

O edifício da Lota possui um alçado principal virado para o Cale da Veia, onde se desenvolve uma planta livre pontuada por suportes verticais no cais de atracação e descarga de peixe com um pé-direito de 4,30 metros, correspondendo a um grande vão onde se situam todas as entradas nos diversos módulos da lota. (Fig.59 e 60) Internamente, o edifício possui dois andares e encontra-se dividido por muros em nove módulos criando sete módulos com instalações para a preparação do peixe (Armazéns de Apresto), um módulo com instalações administrativas na zona central do volume, onde se situa a Casa do Pescador, a Guarda Fiscal, a oficina da Junta Autónoma do Porto de Aveiro (J.A.P.A.), atual Associação do Porto de Aveiro (A.P.A.), instalações sanitárias e uma sala de espera, e um último módulo na fachada sul onde se encontra um escritório, frigoríficos, depósito de gelo em conjunto com uma fábrica de gelo e uma sala de máquinas. O segundo andar é destinado a uma área de depósito (Fig.61).

O desenho e o programa da Lota Pesqueira assumem-se como funcionais, determinando a ausência de detalhes decorativos. Os alçados do edifício são apresentados com muita clareza e com o uso de materiais de maneira muito cuidada, utilizando reboco branco e tijolo vermelho em sítios pontuais, caracterizando-o como

¹¹⁰ “**Pontos marcantes:** estes são outro tipo de referências, mas, neste caso, o observador não está dentro deles, pois são externos. São normalmente representados por um objecto físico, definido de um modo simples: edifício, sinal, loja ou montanha.” LYNCH, K. – *A Imagem da Cidade*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Maria Tavares; 1ª edição, 2011, p. 53, (1960).

¹¹¹ “*E a grande verdade – nunca é demais repeti-lo – é que sem o engenheiro João Ribeiro Coutinho de Lima o Porto de Aveiro não existiria como hoje o conhecemos nem conteria as potencialidades de expansão que patenteia.*” João de Oliveira Barroso. ALBINO, G. – APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A. – *Coutinho de Lima, In Memoriam*, Aveiro, 2002.

um edifício industrial. O relógio solar e os alçados laterais são os lugares escolhidos para o uso do tijolo vermelho; os alçados laterais apresentam um desenho rítmico entre tijolo e reboco branco e no remate superior de ambas as laterais se encontra um acabamento em reboco branco, onde também encontramos uma série de pequenas aberturas circulares que lhe permitem uma entrada de iluminação natural nos espaços.

No alçado sul, o qual funciona como fachada principal para quem chega à lota vindo do centro da cidade, encontramos o relógio solar como elemento pontual e uma pequena placa com uma inscrição relativa à data de inauguração.¹¹²

O projeto desenhado não foi construído na sua totalidade, sendo que do outro lado do aterro, dando resposta ao Canal da Reduzida, foi projetado um volume similar que iria estar conectado por uma ampla cobertura com um pé-direito de 5,40 metros que não foi construído.

O edifício dos Armazéns de Redes construído numa segunda fase e encontra-se na parte posterior da Lota, apresentando no seu alçado principal uma galeria coberta de acesso aos sete armazéns (*Fig.62*), identificados no alçado pelas suas coberturas em estrutura de arco. Internamente cada armazém possui duas plantas com uma distribuição funcional e similar em todos. No rés-do-chão a distribuição consta de um grande espaço livre para armazenamento, um escritório e os espaços necessários para o segurança, quarto, cozinha e instalações sanitárias (*Fig.63*). O segundo piso encontra-se totalmente livre para armazenamento e apresenta uma pequena varanda virada para o Cale da Veia (*Fig.64*).

¹¹² “Aos 5 dias do mês de Julho de 1959 durante as comemorações do milénário de Aveiro o presidente da Republica Almirante Américo Deus Rodrigues Thomaz inaugurou a primeira fase das instalações do Porto de Pesca Costeira de Aveiro”.

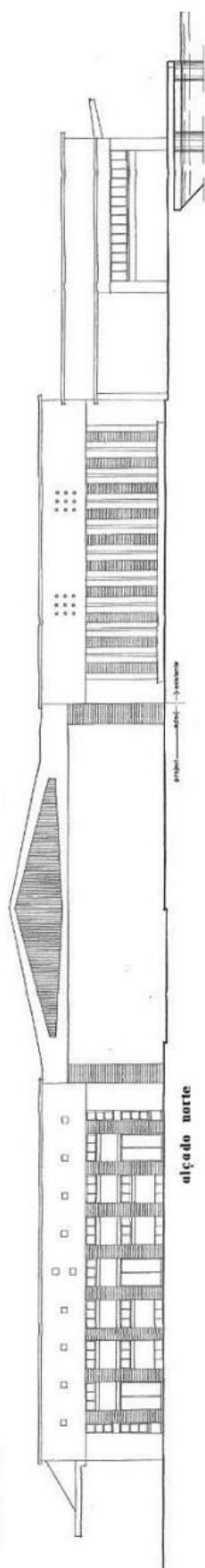


Fig. 60 | Alçado Norte, edifício da Lota Pesqueira.

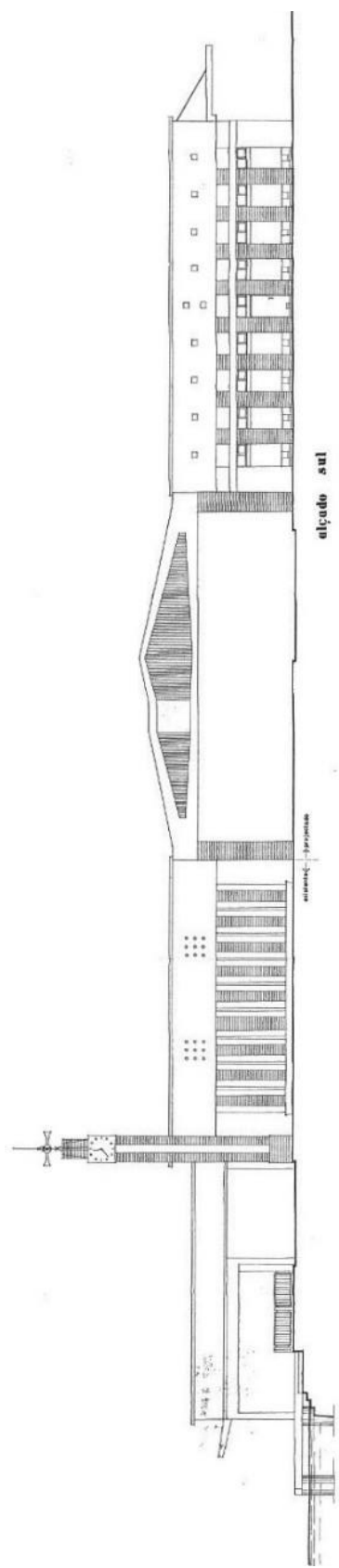


Fig. 59 | Alçado Sul, edifício da Lota Pesqueira.

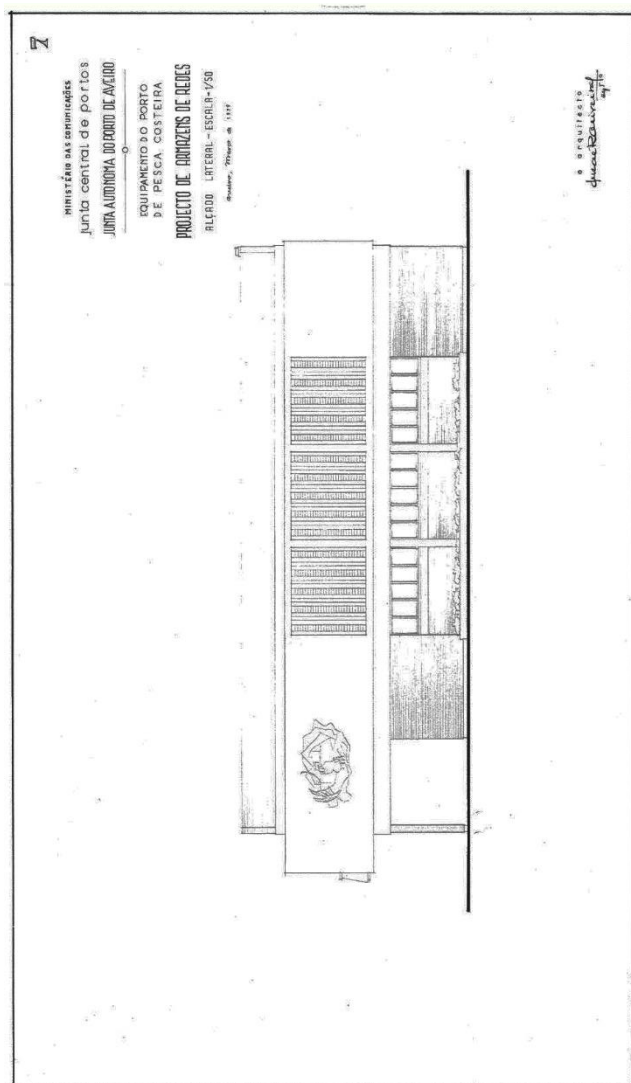
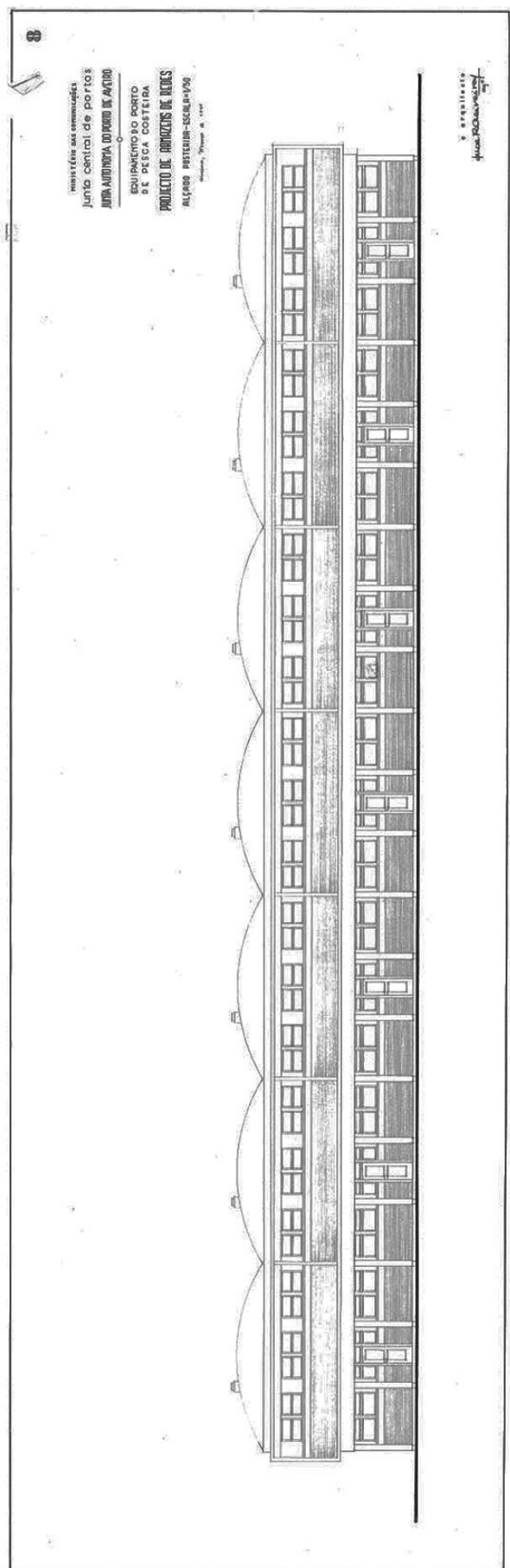


Fig. 62 | Alçados Armazém de Redes.

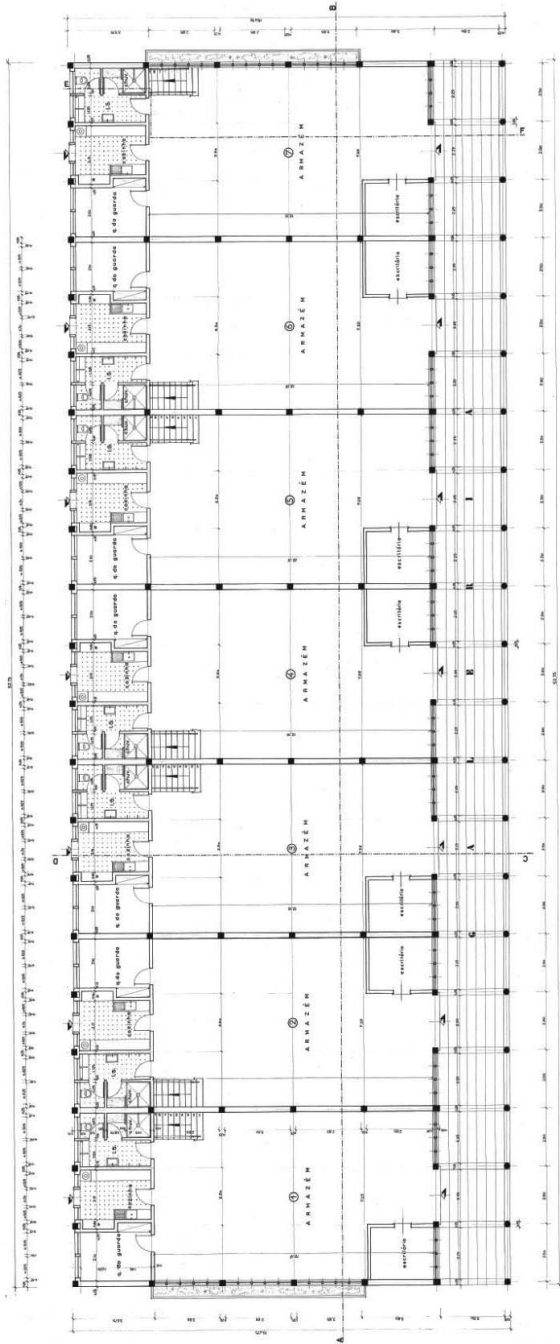


Fig. 64 | Armazém de Redes, Planta Rés-do-Chão.

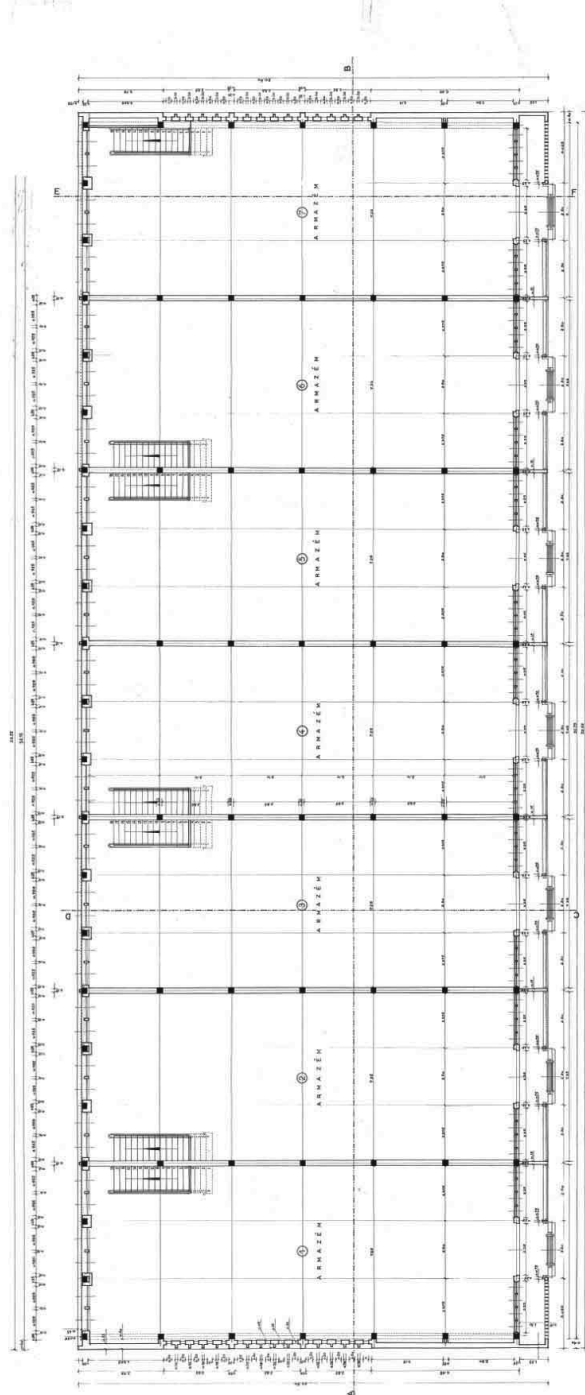


Fig. 63 | Armazém de Redes, Planta Piso 1.

3.1. ANTIGA LOTA PESQUEIRA | PATRIMÓNIO AVEIRENSE

Sendo o objeto desta dissertação a análise de um edifício industrial do século XIX, é fundamental refletir sobre o conceito de Património e as suas origens, percebendo como este conceito fundamenta a análise e compreensão da problemática em que se insere a presente investigação.

As primeiras preocupações sobre a proteção do património apareceram no período do Renascimento, na sequência de um grande interesse pelas construções gregas e romanas, sendo estas as originadoras do primeiro momento de preocupação pela proteção dos vestígios da antiguidade. Após a Revolução Francesa são intensificados os processos de conservação dos monumentos históricos, sendo eles definidos como os grandes edifícios civis e religiosos que formaram ou formam parte da História da nação¹¹³.

O período da Primeira Guerra Mundial ocasionou grandes destruições de edifícios considerados património, trazendo como consequência, a criação de documentos internacionais que permitissem estabelecer informações e regras sobre a salvaguarda destes valores. Em 1931 é organizada, pela International Museums Office, a conferência de Atenas, onde foram estabelecidas discussões que permitiram dar origem à Carta de Atenas, estabelecendo princípios e critérios internacionais para a conservação e salvaguarda do património arquitetónico.

A Carta de Atenas aborda temas como a conservação dos monumentos, tomando em conta o respeito pelas suas características e a preservação dos vestígios das suas diversas épocas históricas. No ano 1964, após a Segunda Guerra Mundial, é elaborada uma nova carta, a Carta de Veneza, um documento que ainda na atualidade é referenciado e que permite esclarecer melhor o alcance do conceito de monumento.¹¹⁴

A organização International Council on Monuments and Sites, após a Carta de Veneza tem vindo a elaborar novos documentos que permitem melhorar a prática da conservação do património construído, sendo anexadas à Carta de Veneza outras normativas que permitem defender os novos elementos acrescentados às preexistências. O International Council on Monuments and Sites, em 1972, foi nomeado pela UNESCO como um dos órgãos do Comité do Património Mundial, em conjunto com a International Union for Conservation of Nature e o International Center for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property.

¹¹³ CHOAY, F. – *Alegoria do Património*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Teresa Castro; 2ª edição, 2013, (1925).

¹¹⁴ II Congresso Internacional de arquitetos e técnicos de monumentos históricos, Veneza: ICOMOS, 1964.

A Carta de Cracóvia, elaborada no ano 2000, é a mais recentemente elaborada, tratando temas sobre o património arquitetónico e defendendo conceitos sobre o património, definindo-o como um conjunto de obras feitas pelo homem que permitem reconhecer os valores e a identidade de uma comunidade, tendo por base as tradições e a sua presença no seu lugar¹¹⁵.

São também nesta carta esclarecidos os diferentes tipos de património construído: o património arqueológico, os monumentos e os edifícios com valor histórico, as esculturas e os elementos artísticos, as cidades e as aldeias históricas, as paisagens, entre outros. Podemos assim dizer que nesta carta se considera o conceito paisagem como o resultado da interação prolongada entre o homem, a natureza e o meio ambiente.

Assim, começando com a análise da valorização “patrimonial” do objeto em estudo, o edifício da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro, é também importante compreender a sua relação com a cidade de forma a determinar o seu valor. Tomam-se em conta os estudos feitos por Alois Riegl no livro *O Culto Moderno dos Monumentos* e consegue-se interpretar o valor desta edificação em relação ao valor da sua memória.

A Antiga Lota Pesqueira de Aveiro funcionou durante quarenta anos, desde a sua data de inauguração, no ano 1959, até 1999, data em que foi inaugurado um novo porto mais moderno no Canal de Mira. É importante destacar que o engenheiro Coutinho tinha plena consciência de que a Antiga Lota Pesqueira de Aveiro se encontrava mal localizada.

A sua localização deve-se a um dos princípios do desenvolvimento do Esquema Geral do Porto de Aveiro, de manter a Ilha do Mó do Meio livre para um futuro grande desenvolvimento do Porto Comercial de Aveiro, sendo verdade que nos quarenta anos de atividade da Lota, se impulsionou um crescimento muito importante na descarga de peixe registrada na Capitania, triplicando a descarga de sardinhas e duplicando a pesca de arrasto.

A implantação da Antiga Lota, definida pelo engenheiro Coutinho de Lima, no ponto de cruzamento entre o Cale da Veia e o início do Canal das Pirâmides, deve-se a um aproveitamento de um local onde já existiam obras acostáveis e que, ao mesmo tempo, se encontrava perto do centro da cidade e do Rossio, onde se descarregavam as traineiras de sardinhas.

Assim, a lota funcionou como uma obra complementar onde se desenvolveram os Armazéns dos Comerciantes, Armazéns de Apresto (Armazéns de preparação do peixe), equipamentos frigoríficos, instalações para o tratamento das redes de pesca e infraestruturas que complementavam os arruamentos, como as redes de

¹¹⁵ “conjunto das obras do homem nas quais uma comunidade reconhece os seus valores específicos e particulares e com os quais se identifica. A identificação e a valorização destas obras como património é, assim, um processo que implica a selecção de valores.” Princípios para a conservação e o restauro do património construído, CRACOVIA, 2000.

energia elétrica, água doce, esgotos e vias de comunicação com o centro da cidade, criando uma zona de comércio de peixe para a cidade.

Os edifícios industriais, apresentam uma maior relação de proximidade com as comunidades adjacentes, já que o seu funcionamento faz parte da sua evolução, diferenciando-se através das suas soluções construtivas e proporções volumétricas de grandes vãos, assim como, com a utilização de diversos materiais. Assim acontecem no caso da Antiga Lota, com o uso de telhados em estruturas metálicas e paredes em reboco branco e tijolo vermelho.

O valor do património encontrado na Antiga Lota Pesqueira de Aveiro nasce de um estudo que nos permite recuar, evidenciando provas da cultura da região que hoje em dia encontram-se desvalorizadas.

Ao falarmos na Lota como um elemento a tomar em conta como Património da Região de Aveiro, da sua conservação e da sua proteção, não devemos pensar de modo a criar um culto por um património intencional, como é falado no livro de Alois Riegl *O Culto Moderno dos Monumentos*, mas sim como um património histórico, o qual marcou uma fase importante, e tem um significado intrínseco na imagem da cidade.¹¹⁶

O valor histórico é importante na análise patrimonial desta obra, isto de acordo com os conceitos modernos, onde se fala que todos os elementos que foram conservados permitem-nos ser testemunhos de uma atividade ou notícia antiga. (Fig.65) Podemos, assim, reclamar, sem exceção, o seu valor histórico, fazendo um estudo dos elementos predominantes que foram testemunhos e que parecem representar etapas no desenvolvimento de uma trama da atividade humana.

No caso da antiga lota é importante tomar em conta o seu valor histórico, sendo que é uma das poucas edificações existentes que evidenciam o crescimento da zona, comprovando, através de estudos históricos, que a sua implantação veio impulsionar a cidade com um crescimento económico e produtivo muito significativo na produção da Indústria Salineira e na Pesca de Arrasto, ambas atividades consideradas tradicionais da zona. (Fig.66)

Com a chegada do período industrial é referido por muitos intelectuais a influência que irão ter as edificações industriais na História. A influência viria a ser feita de forma muito forte na malha urbana da cidade. Desta maneira François Choay fala no seu livro *A Alegoria do Património* numa encenação do monumento histórico, no título do livro de A. W. Pugin *“Contrasts or a Paralell Between the Noble Edifices of the Forteenth and Fifteenth Centuries and Similar Buildings of the Present Days, Londres, 1836.”*

¹¹⁶ “As descobertas da arqueologia e o afinar do projecto memórial das ciências humanas determinaram a expansão do campo cronológico no qual se inscrevem os monumentos históricos.” CHOAY, F. – *Alegoria do Património*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Teresa Castro; 2ª edição, 2013, p. 224, (1925).



Fig. 65 | Foto do Moliceiro no Canal das Pirâmides, junto ao edifício da Antiga Lota Pesqueira.



Fig. 66 | Atividade do edifício da Lota Pesqueira no ano 1970.

As memórias de um lugar, ou de uma edificação, encontram-se relacionadas mutuamente com o valor que o homem moderno outorga ao seu valor atual, podendo-se contrapor ao seu valor da antiguidade ou de memória. (Fig.67)

O valor da memória, estudado por Alois Riegl, é dividido em três subvalores: *o valor da antiguidade, o valor histórico e o valor da memória intencional*. Podemos apoiar-nos nestes valores partindo das suas diferenças e exigências, para desenvolver uma análise do seu valor da memória. Considerando o edifício da Antiga Lota Pesqueira como património da Região de Aveiro, devemos focar o estudo no seu valor histórico, sendo necessário ressaltar que o objetivo deste foco é deter o perecer da edificação, mas ao mesmo tempo não devemos justificar o perecer já existente.

A análise do *valor da antiguidade* para o edifício da Antiga Lota Pesqueira é importante, de maneira a perceber que o perecer da edificação nos ajudará a entender melhor a sua História. Todas estas análises são complementares entre si, sendo que o *valor da memória intencional*, pretende combater todas as marcas do passado, neutralizando repetidamente as forças naturais de deterioração do edifício.¹¹⁷

Referindo-nos ao *valor da memória intencional* no estudo da Antiga Lota Pesqueira é importante destacar que este edifício atualmente encontra-se desvalorizado, motivo pelo qual é importante desenvolver um estudo e uma intervenção que considere uma valorização desta edificação, assim como, uma requalificação, podendo manter as memórias criadas por esta edificação, memórias que marcaram uma etapa na evolução da cidade e representaram um crescimento muito importante na atividade económica da cidade.

A Cidade de Aveiro encontra-se inevitavelmente relacionada com a Antiga Lota Pesqueira (Fig.68), com as atividades geradas nela, com a memória da produção de sal e com o Canal Central e os seus barcos moliceiros, sendo que com a sua chegada impulsionou-se um melhoramento das condições de salubridade da cidade. O abandono das suas funções levou à degradação desta zona e à perda das memórias da população mais velha que estão ligadas às salinas e à pesca.

François Choay, no livro *A Alegoria do Património*, refere-se também ao valor da devoção como único meio que dispõe o homem para conservar o passado vivo, referindo uma afirmação do Capítulo VI *The Lamp of Memory* do livro *The Seven Lamps of Architecture* do escritor John Ruskin, “*Nós podemos viver sem [a arquitetura], adorar o nosso Deus sem ela, mas sem ela não podemos recordar.*”

¹¹⁷ “Enquanto os homens não renunciarem à imortalidade terrena, também o culto do valor da antiguidade encontra as suas barreiras inultrapassáveis no culto do valor de memória intencional.” RIEGL, A. — O Culto Moderno dos Monumentos e outros ensaios estéticos, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: João Tiago Proença; 1ª edição, 2013, p.43, (1858-1905).



Fig. 67 | Paisagem de Aveiro com as obras acostáveis ao redor do edifício da Lota Pesqueira.



Fig. 68 | Paisagem do Salgado de Aveiro junto do edifício da Lota Pesqueira.

3.2. ANTIGA LOTA PESQUEIRA DE AVEIRO | PATRIMÓNIO EM ESTADO DEVOLUTO

Em Portugal, as preocupações relativas ao património industrial começaram aproximadamente em 1980, altura em que se começou a realizar um estudo múltiplo, que considerou as diferentes áreas industriais existentes, referindo-se aos vestígios deixados por estas indústrias, que irão marcar a sua especificidade e importância nos processos de produção e caracterização dos espaços urbanos.

A Antiga Lota Pesqueira de Aveiro enquadra-se no conjunto das indústrias portuárias desvalorizadas pertencentes ao século XX, tal como a Antiga Seca de Bacalhau de Vila Nova de Gaia, outra edificação com um valor patrimonial não reconhecido, mas que pode ser identificada como responsável por uma grande contribuição para a economia e para a melhoria da qualidade de vida que gerou nos habitantes do seu lugar¹¹⁸.

As instalações da Antiga Seca de Bacalhau de Vila Nova de Gaia, foram inauguradas no ano 1945, ficando situadas numa área elevada com vistas privilegiadas sobre o mar, virada para a entrada da Barra do Rio Douro, facilitando o controlo da chegada e saída dos barcos. (Fig.69) A Antiga Lota Pesqueira de Aveiro inaugurada em 1959, apresentava uma localização similar, no cruzamento entre o início da Ria de Aveiro, no Canal das Pirâmides e a saída para a lagoa pelo Cale da Veia, garantindo um rápido acesso e comunicação com as outras entidades portuárias da época. (Fig.70)

Ambas as edificações sofreram algumas ampliações no início dos anos 1960, que lhe permitiram oferecer uma melhoria das condições de trabalho. Desta maneira, reconhece-se que o seu desenvolvimento criou um aumento nas atividades económicas das suas zonas de influência. No caso da Antiga Seca de Bacalhau, estas ampliações constaram na criação de um refeitório, postos médicos, espaços para o cuidado dos bebés dos funcionários, salas de repouso e salas de jogo, para além de uma piscina para os funcionários das instalações. Por outro lado, a Antiga Lota Pesqueira, apresentou ampliações que foram destinadas a um melhoramento das condições de atracamento das embarcações e a criação de uma edificação para o armazém dos equipamentos das mesmas, conhecida em projeto como Armazém de Redes, assim como, a criação de pequenos edifícios complementares de apoio e serviços, como instalações de saneamento e um bar para os pescadores.

Ambas as instalações foram abandonadas e desvalorizadas, depois de serem desocupadas com a chegada de novas tecnologias. No caso da Antiga Lota Pesqueira conhece-se que foi desocupada no ano 1999 com a criação de um novo Porto Pesqueiro mais moderno no Canal de Mira.

¹¹⁸ "Querer e saber «classificar» monumentos é uma coisa. Saber depois conservá-los fisicamente e restaurá-los é um outro assunto, que assenta sobre outros conhecimentos. Ele exige uma prática específica e praticantes especializados, os «arquitectos dos monumentos históricos», que o século XIX inventou." CHOAY, F. — *Alegoria do Património*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Teresa Castro; 2ª edição, 2013, p. 155, (1925).



Fig. 69 | Antiga Seca de Bacalhau de Vila Nova de Gaia.



Fig. 70 | Antiga Lota Pesqueira de Aveiro.



Capitulo 4: Projeto | Estratégia de Intervenção e Reabilitação da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro

4. Capítulo 4: Projeto Estratégia de Intervenção e Reabilitação da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro	99
4.1. Diagnóstico de Carências, Problemas e Potencialidades	100
4.2. Levantamento e Análise das Preexistências	105
4.3. Levantamento das Anomalias	107
4.4. Estratégia	109
4.5. Proposta de Requalificação Urbana	112
4.6. Proposta de Reabilitação da Antiga Lota Pesqueira	120
4.7. Proposta de Reabilitação do Armazém de Redes	125

4.1. DIAGNÓSTICO DE CARÊNCIAS, PROBLEMAS E POTENCIALIDADES

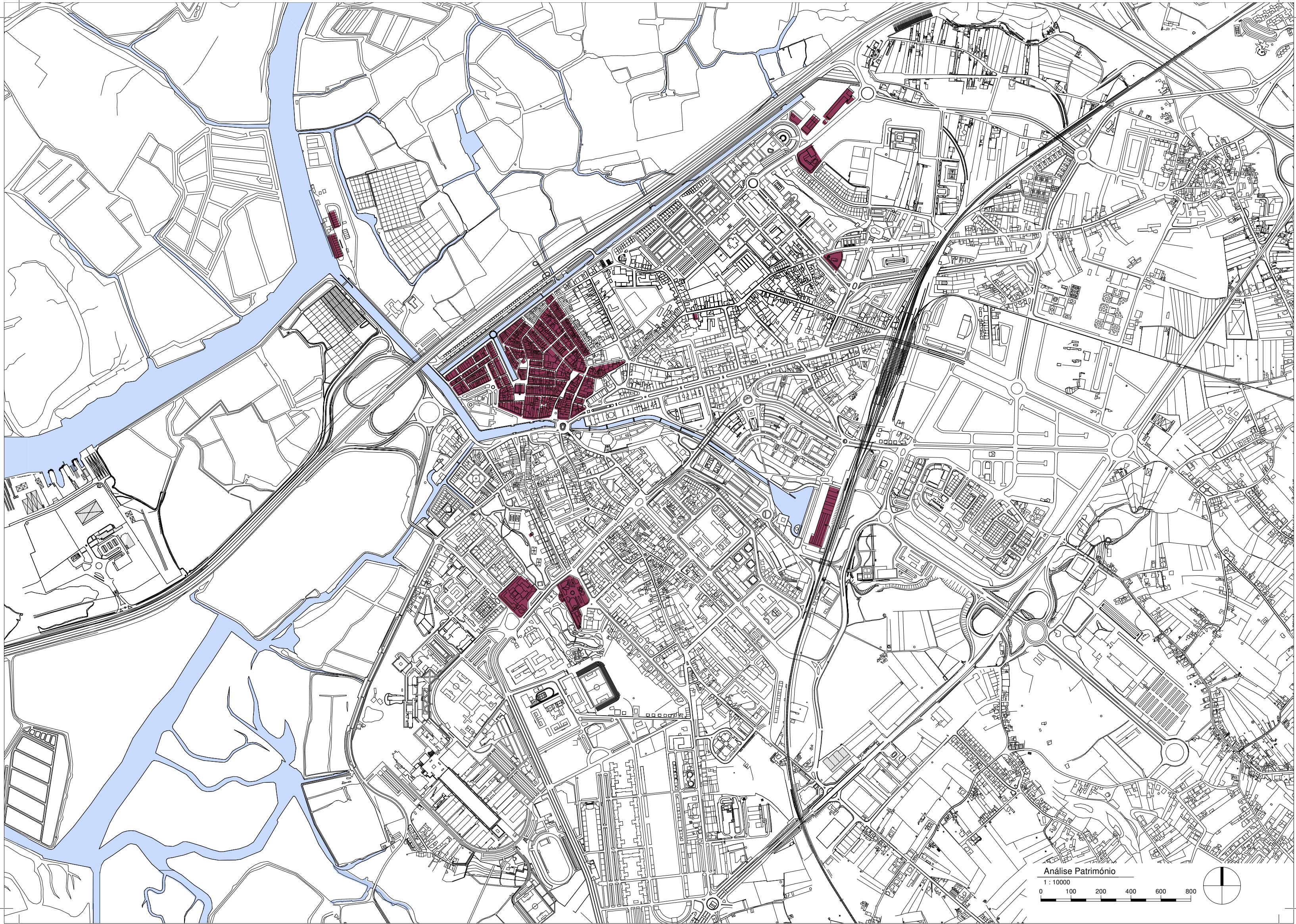
Depois de uma análise cuidada da evolução da cidade de Aveiro, considerando a sua formação, aglomeração, consolidação e criação de eixos de expansão do centro histórico para zonas mais limítrofes, identificamos alguns problemas presentes no quotidiano dos aveirenses, nomeadamente a existência de muitos edifícios industriais em estado devoluto na zona, central originários da atividade económica tradicional da cidade. Podemos também identificar a concentração de turismo no centro histórico devido ao seu valor patrimonial e paisagístico, o qual gera o aumento do fluxo de pessoas nesta zona, ocasionando, por sua vez, a dispersão das zonas de habitação para as zonas limítrofes, e o congestionamento das vias que, em alguns casos, gera problemas relacionados com a eficiência do transporte público.

Como problema primário deste diagnóstico, distinguimos a Ponte-Praça e o eixo da autoestrada A25. A Ponte-Praça encontra-se localizada no ponto de interceção de três eixos de grande afluência na entrada da cidade. O primeiro é o eixo da Avenida Lourenço Peixinho, considerado no desenvolvimento deste trabalho como o atual centro axial que permite irradiar a população aos diferentes pontos da cidade e que se encarrega de fazer a ligação entre o centro histórico e a estação de comboios. A conexão com o centro histórico é feita partindo da Ponte-Praça através da Rua João Mendonça, sendo esta de grande afluência, devido à presença da paragem de autocarros internacionais junto do Canal Central. Tal facto gera uma grande quantidade de turismo aglomerado nesta zona, provocando um forte congestionamento. Outro eixo de grande importância para a ligação da Cidade de Aveiro com as vias rápidas é o eixo da Rua do Clube dos Galitos, o qual permite fazer uma ligação com a rotunda do Marnoto, considerado o principal elemento articulador de acesso e saída da cidade.

A sua importância deve-se ao facto de ser uma peça articuladora e orientadora da cidade. Devido à forte aglomeração de fluxos e articulação entre estes três eixos da cidade, a sua eficiência encontra-se comprometida, impossibilitando uma melhor distribuição do tráfego da rede viária interna.

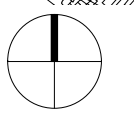
O segundo problema identificado refere-se ao eixo da autoestrada A25 e à sua forte presença na paisagem aveirense. Os motivos da sua implantação foram estudados ao longo da tese.

O eixo da autoestrada A25 origina um forte impacto na paisagem, criando uma barreira visual e física entre a cidade e o Salgado de Aveiro, considerado como o principal território da atividade económica tradicional. Desta maneira, com esta análise podemos esclarecer os motivos pelos quais a plataforma da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro se encontra em total abandono.



Análise Património

1 : 10000




Análise do Território: Da Cidade de Aveiro

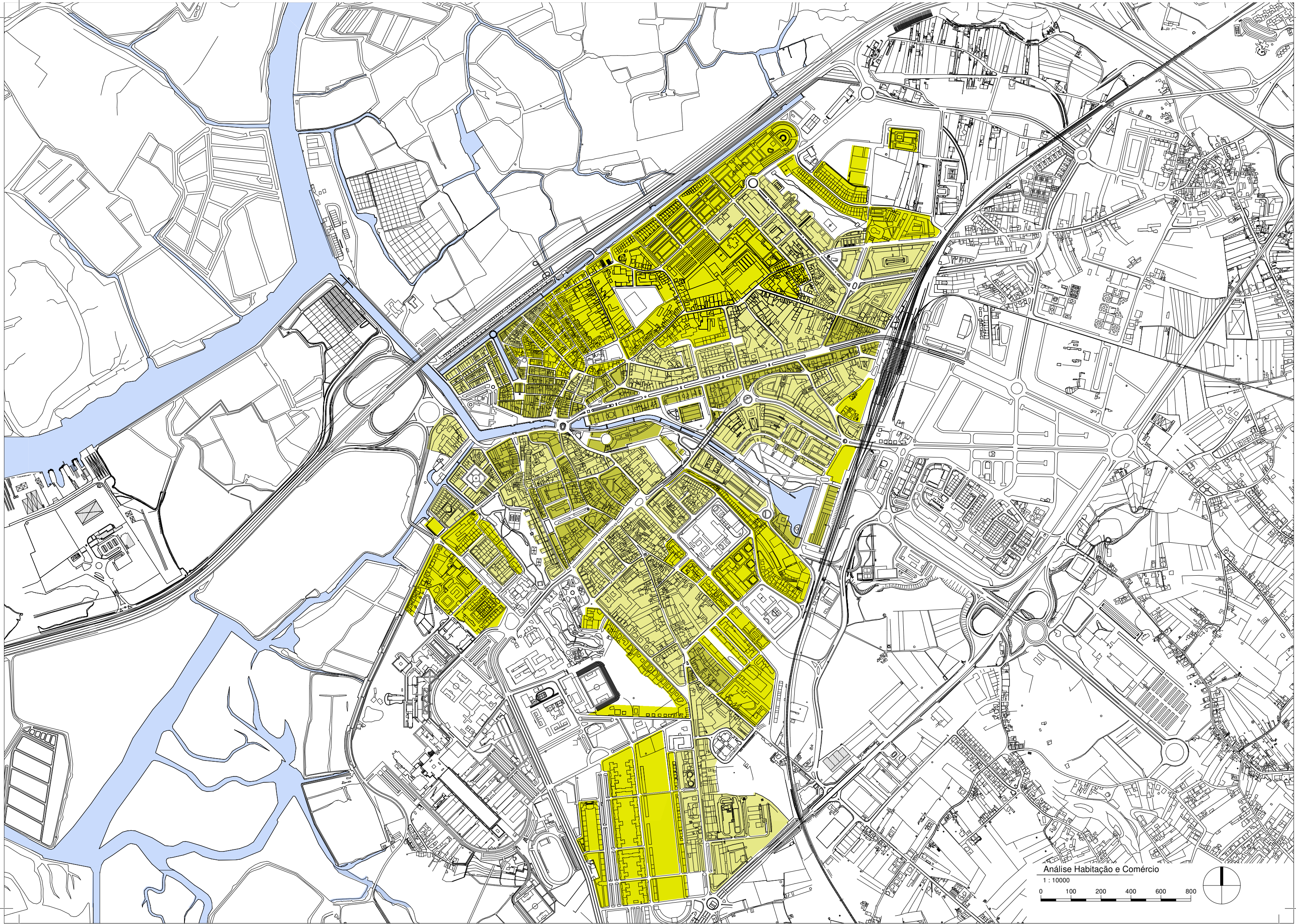
Plano: Análise Património

Escala: 1:10000

Legenda:

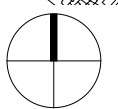
 Património

 Ria de Aveiro



Análise Habitação e Comércio

1 : 10000





Análise do Território: Da Cidade de Aveiro

Plano: Análise Habitação e Comércio


Escala: 1:10000

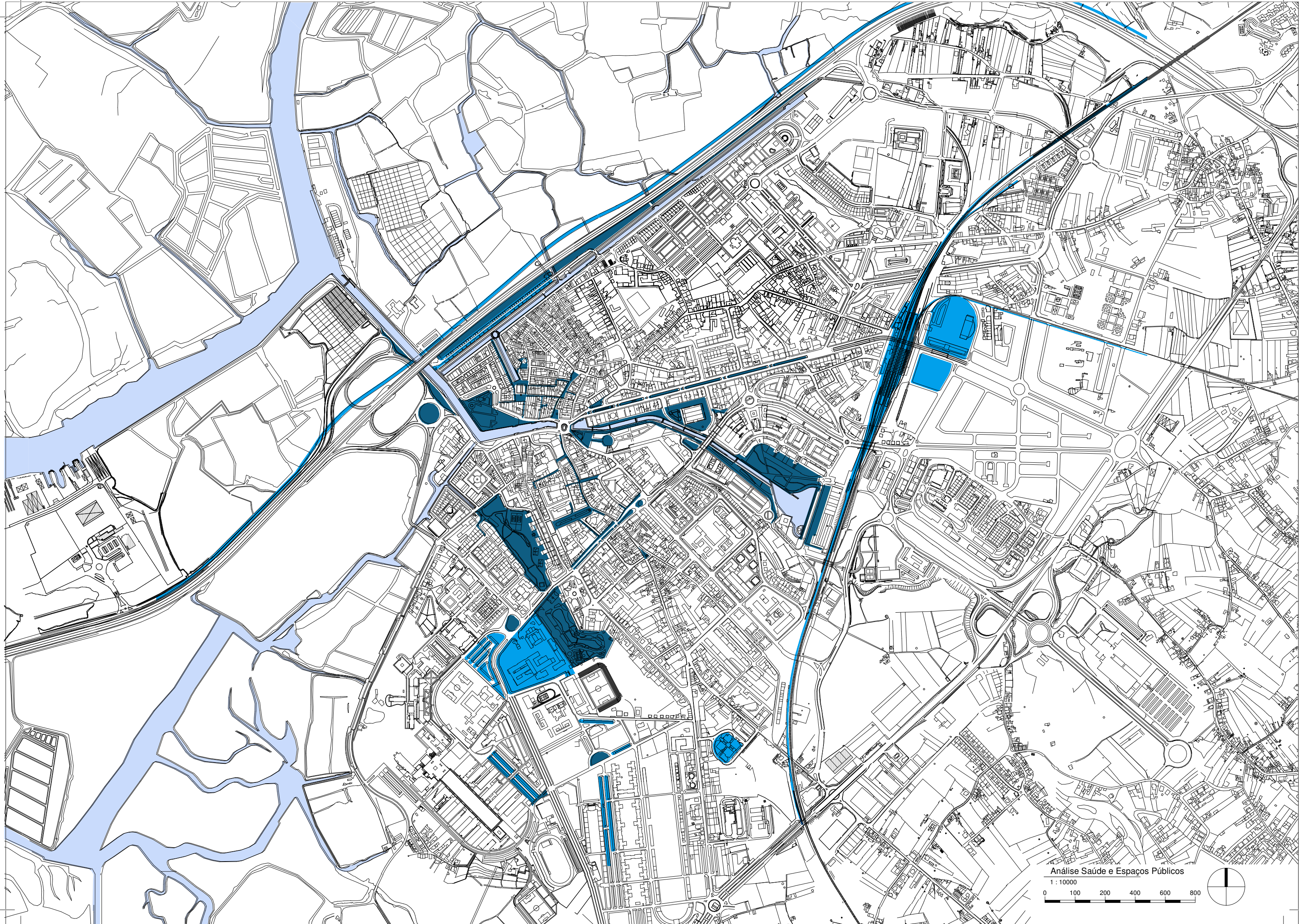
Legenda:

 Habitação

 Habitação / Comércio

 Comércio

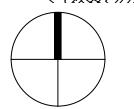
 Ria de Aveiro



Análise Saúde e Espaços Públicos

1 : 10000

0 100 200 400 600 800



Análise do Território: Da Cidade de Aveiro

Plano: Análise Saúde e Espaços Públicos

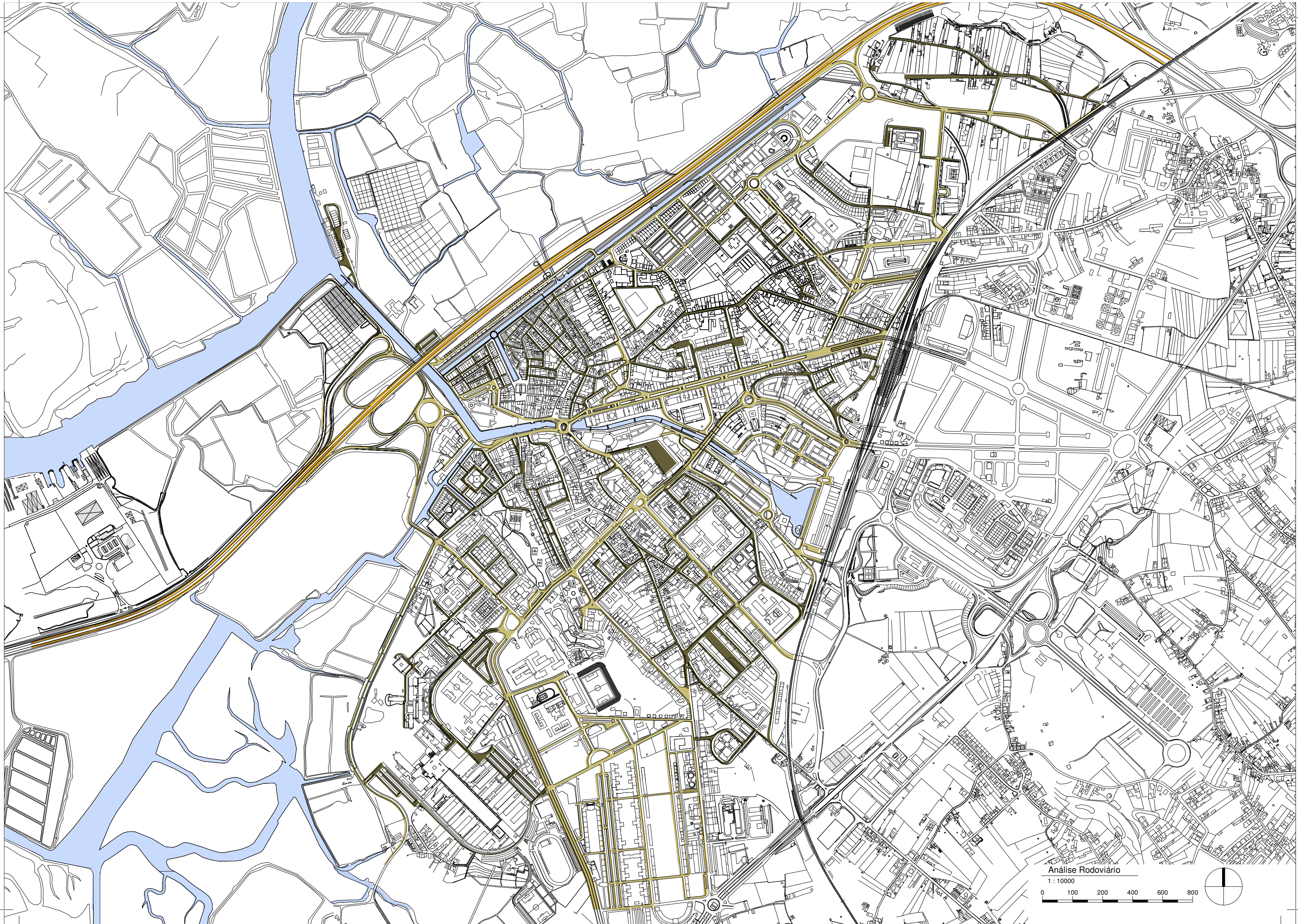
Escala: 1:10000

Legenda:

■ Espaço Público e Transporte

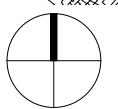
■ Saúde e Estacionamento

■ Ria de Aveiro



Análise Rodoviária

1 : 10000




Análise do Território: Da Cidade de Aveiro


Plano: Análise Rodoviário


Escala: 1:10000

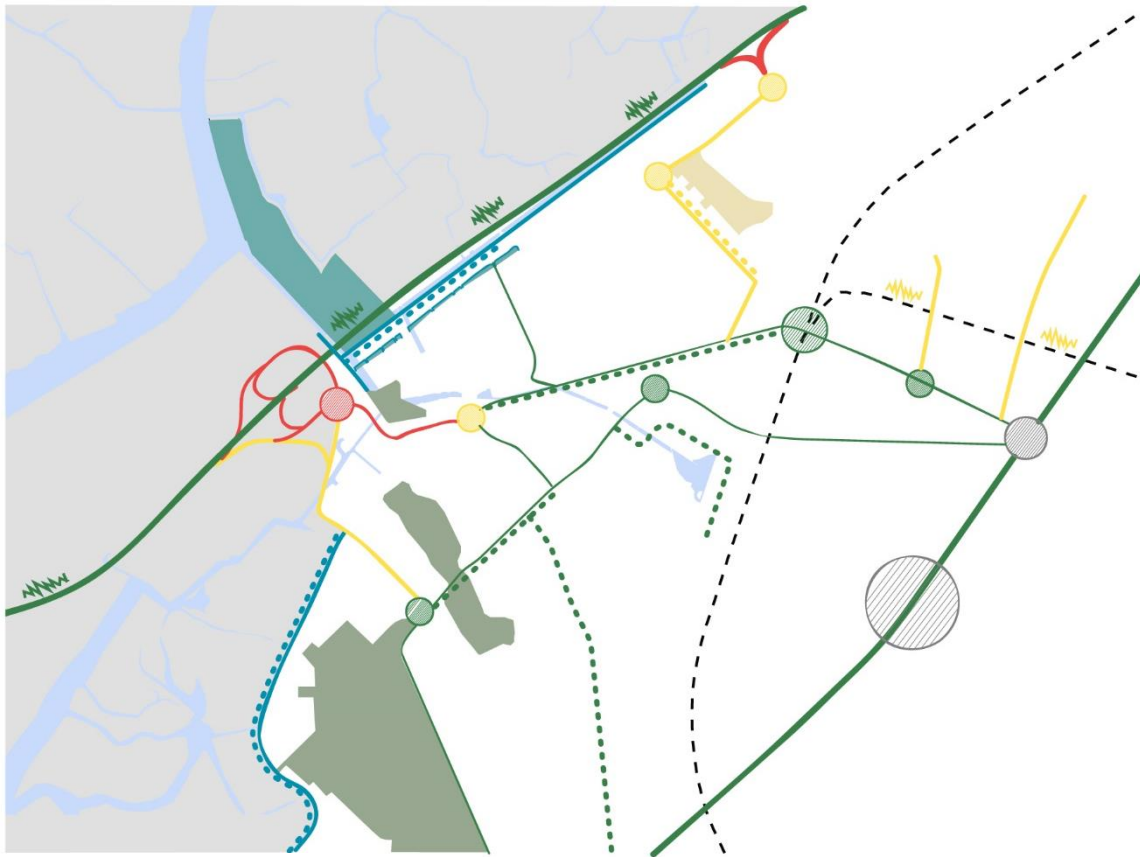
Legenda:

 Vias Principais

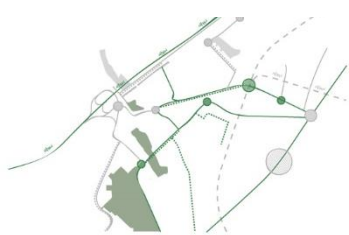
 Vias Secundárias

 Vias Terciárias

 Ria de Aveiro



Desenho 6 | Análise FOFA.



Pontos Fortes



Oportunidades



Ameaças



Pontos Fracos

Para a elaboração da síntese da caracterização recorreu-se ao método de análise SWOT, apoiado em 4 tipos de caracterização: pontos fortes e oportunidades, e pontos fracos e ameaças.

Este tipo de análise permite organizar a caracterização de forma, a desenvolver uma estratégia de intervenção, identificando os elementos chaves do território. Nesse sentido procedeu-se à identificação dos elementos que constituem a base da nossa estratégia.

A pesar de recentemente se terem feito obras de requalificação ao longo do eixo desta barreira, como é o caso da intervenção no Canal de São Roque desenvolvida no âmbito do programa Polis de Aveiro, este território continua a sofrer de uma grande marca de abandono, gerada por esta divisão que faz com que a cidade não consiga integrar este território na sua malha urbana.

Resolvendo os problemas de estruturação do centro da cidade e de integração desta zona, acredita-se que será possível descongestionar o trânsito crescente que hoje caracteriza o centro histórico. Criando eixos de articulação, libertam-se possíveis ligações da A25 ao centro histórico. Definem-se movimentos pendulares, resultantes da deslocação de pessoas entre Casa-Trabalho/Casa-Lazer, e permite-se libertar a pressão existente no centro histórico, facilitando a dinâmica de movimentos criados por quem reside e vive no interior da mesma, assim como melhorando a qualidade do espaço urbano para o peão.

Também se define como problemática a falta de eixos alternativos que permitam uma deslocação mais equilibrada e sustentável, como é o caso da bicicleta, fomentada por espaços de apoio e de interface entre estes e a rede pública. Assim, estabelece-se uma melhor articulação entre os meios disponíveis e as infinitas possibilidades de criação de percursos que, deste modo, anulam as diferenças morfológicas visíveis no território da cidade.

A cidade de Aveiro, apesar de possuir o sistema Buga¹¹⁹ (Fig.71), não possui infraestruturas capazes de sustentar uma mobilidade ciclável alargada a todo o espaço urbano. Desta maneira, faz-se uma retrospectiva das propostas urbanas da cidade, a proposta desenvolvida em 1962 por Robert Auzelle assentava sobre a ideia de criação de um sistema viário pedonal e ciclável, que permitisse conectar as pessoas de qualquer ponto da cidade ao centro. O fundamento deste plano era a conexão Casa-Trabalho, sendo que, atualmente, devido às distâncias consideradas nos percursos Casa-Trabalho pensamos neste sistema como uma rede viária alternativa, turística e sustentável da cidade.

Desta maneira, na atualidade os eixos cicláveis existentes encontram-se localizados maioritariamente em zonas turísticas da cidade, mas não possuem suficiente autonomia nem suficientes infraestruturas que permitam usufruir deles, encontrando-se fragmentados pela cidade.

Um outro problema concentra-se no abandono de antigas fábricas que foram deslocadas para outros pontos da cidade ou simplesmente desativadas, deixando o seu esqueleto na malha citadina em crescimento, sem função. Esta situação repete-se múltiplas vezes e de formas distintas pela cidade(Fig.72).

¹¹⁹ **BUGA:** Sistema implantado na cidade de Aveiro encarregue do aluguer de bicicletas para o usufruto do turista e do residente dentro da cidade.



Fig. 71 | Ponto de Recolha de Bugas.



Fig. 72 | Esqueleto da Antiga Fabrica Faianças de São Roque.

Reconhecemos, ainda, que a plataforma da Antiga Lota Pesqueira necessita de especial atenção no que se refere à reestruturação do desenho do espaço público e à reabilitação das suas infraestruturas. A área tem início no Canal de São Roque, passa pelo eixo do Canal das Pirâmides e do Cale da Veia e abrange a barreira criada pelo eixo da autoestrada A25. O objetivo é melhorar a movimentação nas vias pedonais e impulsionar um novo polo de expansão sustentável da cidade.

Assim, conclui-se que as principais carências se devem: à falta de estruturação viária que permita o fluxo de maneira harmoniosa entre o peão e o automóvel; à falta de consolidação de espaços públicos, dotando os mesmos de usos adequados à nova realidade da cidade; à perda de edificado de carácter habitacional familiar que caracterizou durante anos o centro histórico, em detrimento da exploração das tipologias para a adaptação a unidades hoteleiras; e à falta de percursos cicláveis e pedonais que permitam unificar de melhor maneira a cidade.

Após esta análise cuidada acerca de problemas e carências, definem-se como novas potencialidades, a reestruturação da zona da plataforma da Antiga Lota Pesqueira, assim como a revitalização das estruturas nela identificadas com valor patrimonial, a requalificação dos edifícios industriais em estado devoluto no centro da cidade, a criação de novos eixos cicláveis que permitam melhorar a ligação deste sistema alternativo pela cidade, assim como a libertação do fluxo automóvel do centro da cidade.

Considera-se a zona da Antiga Lota Pesqueira como uma potencialidade para a criação de novas ciclovias e percursos pedonais que permitam incentivar este sistema sustentável por outras zonas da cidade.

Estudaram-se alguns espaços desocupados e sem função que na generalidade se caracterizam pela existência de indústrias abandonadas, as quais nos interessam dotar de novas funções, criando microcentralidades, com novos espaços verdes, novos equipamentos e que permitam desenvolver uma reestruturação da malha urbana, podendo assim integrar estes territórios na vida da cidade.

Existem outros esqueletos no centro da cidade, como o edifício da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro e o edifício de Armazém de Redes, ambos localizados na plataforma falada anteriormente. Assim, dentro da malha urbana da cidade, encontramos edifícios como a Antiga Fábrica de Moagens de Aveiro, a Antiga Fábrica Vitasal e a Faianças de São Roque, espaços que atualmente possuem pouca valorização por parte dos aveirenses e do turista. No entanto, possuem um grande potencial como foco de expansão e requalificação da cidade, podendo ser fortes fontes de desenvolvimento de atividades para a sociedade como centros de interpretação ambiental, espaços artísticos, novos clubes náuticos e espaços de cultura e recreio, assim como integrar novas zonas de habitação. Prevê-se ainda, uma forte potencialidade destas zonas, para contribuir para o desenvolvimento das mobilidades suaves interligando-as através de percursos amigáveis.

4.2. LEVANTAMENTO E ANÁLISE DAS PREEEXISTÊNCIAS

O projeto da Antiga Lota Pesqueira feito por Coutinho de Lima é composto por vários volumes com diferentes funções, desenvolvidos no ano 1959 e que cessaram funções no ano 1999. O conjunto de edifícios correspondia a uma série de equipamentos necessários para o desenvolvimento das atividades económicas da cidade na sua época, sendo de grande importância para complementar a distribuição e venda de peixe na cidade.

Demarcando o projeto e analisando os edifícios de maior relevância, temos o volume do edifício da Lota Pesqueira, localizado na zona nascente da plataforma junto ao Cale da Veia, o qual apresenta uma forma retangular dividida em dez naves, que apresentam uma cobertura em estrutura metálica com secção de tesoura e com tirantes e escoras na sua secção mais curta. A cobertura usada neste edifício não se encontra presente na marcação do alçado, uma vez que o edifício possui uma platibanda encarregue de ocultar a cobertura, outorgando-lhe uma leitura linear. No alçado podemos assim evidenciar um desenho muito cuidado dos elementos nele presentes.

O edifício apresenta uma série rítmica de aberturas nos seus alçados nascente e poente, além de no alçado nascente apresentar uma cobertura, onde se desenvolvia antigamente o processo de cargas e descargas sustentada por uma série de pilares, os quais na atualidade, devido ao estado de degradação da edificação, foram demolidos. Ambos os alçados laterais apresentam um ritmo concretizado a nível volumétrico e material com o uso de reboco e tijolo.

A planta deste edifício encontrava-se caracterizada pela presença desta zona polivalente coberta, marcada pela métrica dos pilares, onde se desenvolvia o processo de descarga do peixe e que, por sua vez, garantia o acesso às diferentes naves do edifício. O edifício não possui um espaço que se pudesse definir como acesso principal, sendo este unicamente interpretado por um corredor de passagem que se gerava na zona coberta entre o acesso às naves e à zona de descarga de peixe. (Fig.67) Assim, o edifício internamente dividido em naves, possuía três tipos de módulos: o administrativo; o de controlo de mercadoria; e o módulo de preparação de peixe, o qual encontrava-se repetido sete vezes.



Fig. 73 | Imagem de corredor situado entre a zona descarga do peixe o edifício da Lota

O edifício do Armazém de Redes, localizado a meio da plataforma, apresenta uma vez mais uma planta retangular, dividida em sete módulos que, no caso deste edifício, apresentam-se com dois níveis. A sua cobertura é abobadada e encontra-se marcada no alçado fazendo parte do seu desenho.

Este edifício evidencia o cuidado na colocação das aberturas no seu alçado mantendo sempre um ritmo que caracteriza a composição. O alçado nascente do Piso 1, possui varandas criando assim, nos seus extremos, duas paredes ventiladas. (Fig.68)

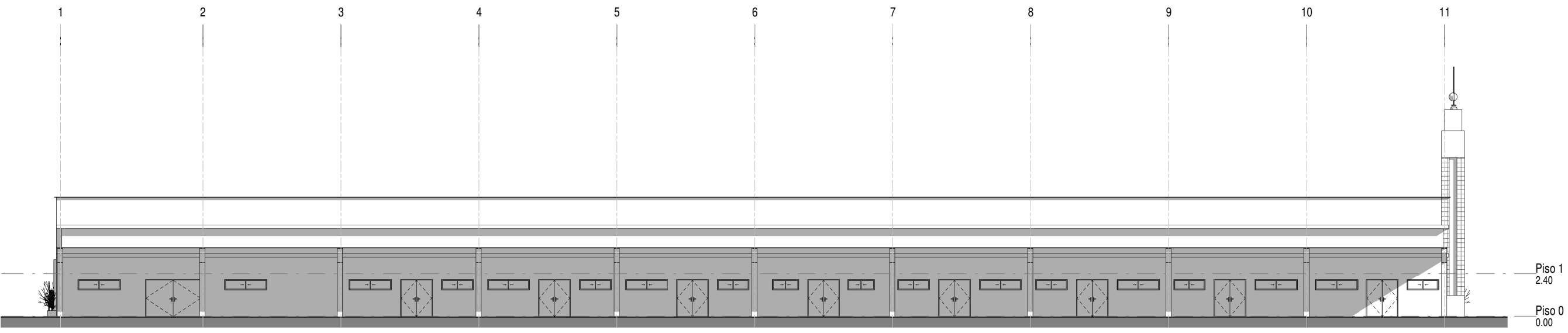
Em planta, o Piso 0 do edifício possui uma galeria no alçado nascente, derivado das varandas do Piso 1. Internamente os sete módulos do edifício possuem as mesmas medidas assim como a mesma distribuição, que corresponde no Piso 0 a um grande espaço de armazém com um quarto, cozinha e casa de banho, e no piso superior a um espaço totalmente aberto com acesso à varanda que possui vista sobre o Salgado de Aveiro.



Fig. 74 | Edifício Armazém de Redes.



Piso 0
1 : 250



Alçado Este
1 : 250

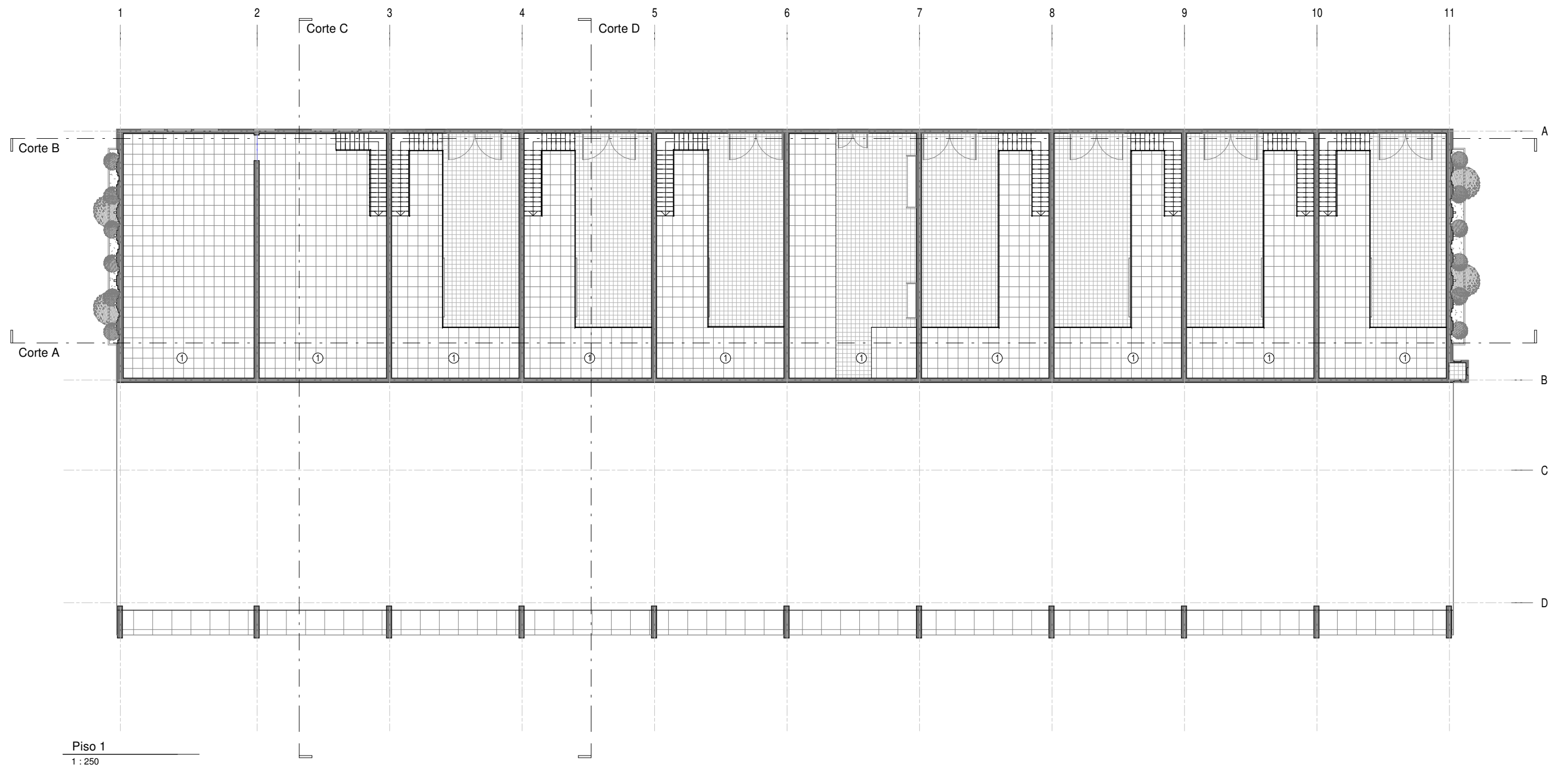


Antiga Lota Pesqueira: Levantamento de Preexistencias

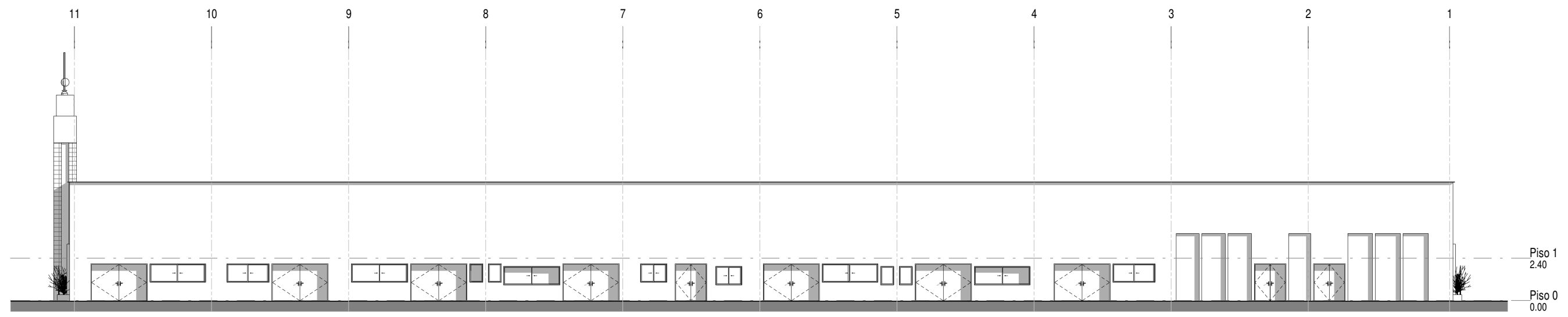
Escala: 1:250

Legenda:

- | | | |
|------------------------|---------------------|-------------------------|
| 1. Câmara Frigorífica | 5. Depósito de Gelo | 9. Casa de Banho |
| 2. Ante-Câmara | 6. Fábrica de Gelo | 10. Casa dos Pescadores |
| 3. Escritório J.A.P.A. | 7. Sala de Maquinas | 11. Guarda Fiscal |
| 4. Lavagem do Peixe | 8. Deposito de Sal | 12. Sala de Espera |



Piso 1
1 : 250



Alçado Oeste
1 : 250

Piso 1
2.40
Piso 0
0.00

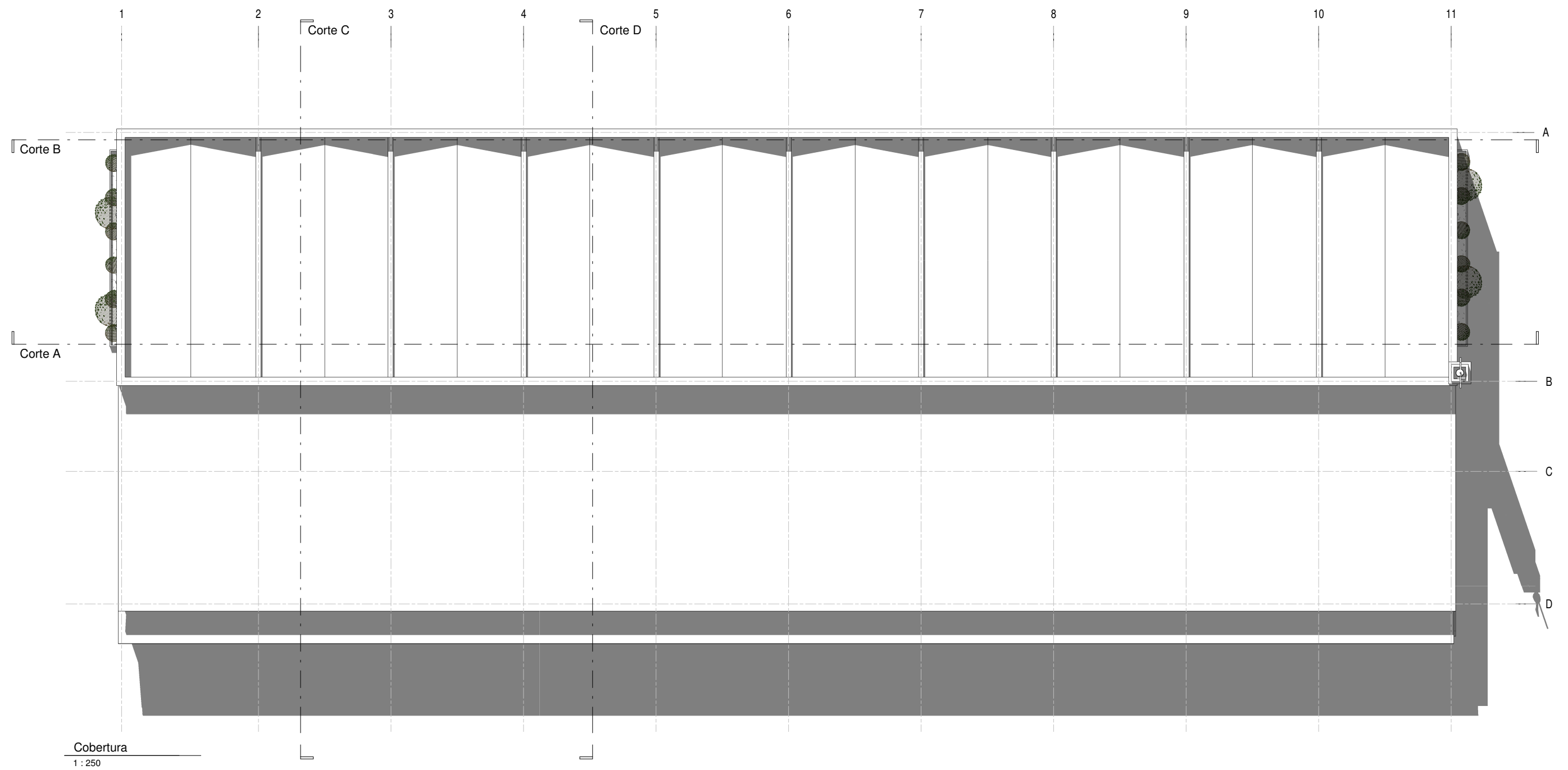


Antiga Lota Pesqueira: Levantamento de Preexistencias

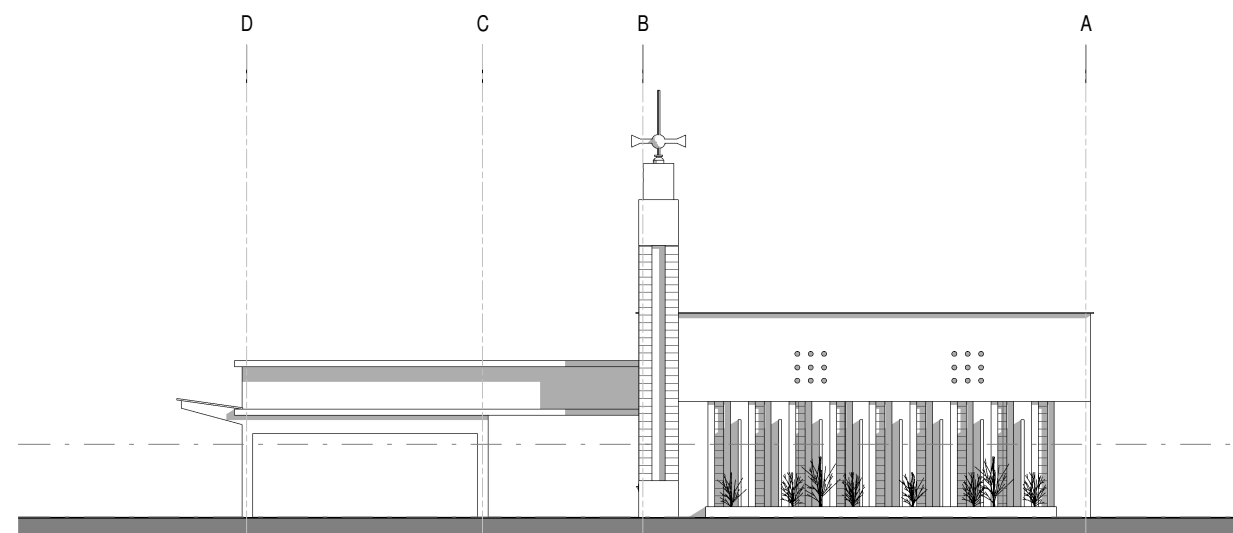
Escala: 1:250

Legenda:

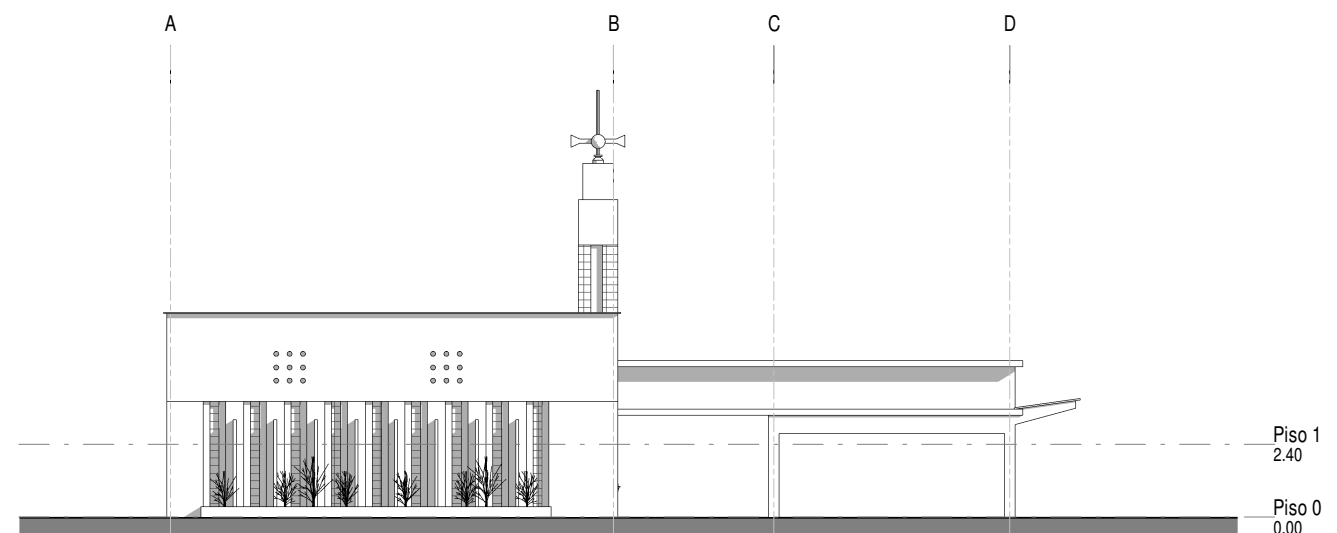
1. Armazém



Cobertura
1 : 250



Alçado Norte
1 : 250



Alçado Sul
1 : 250

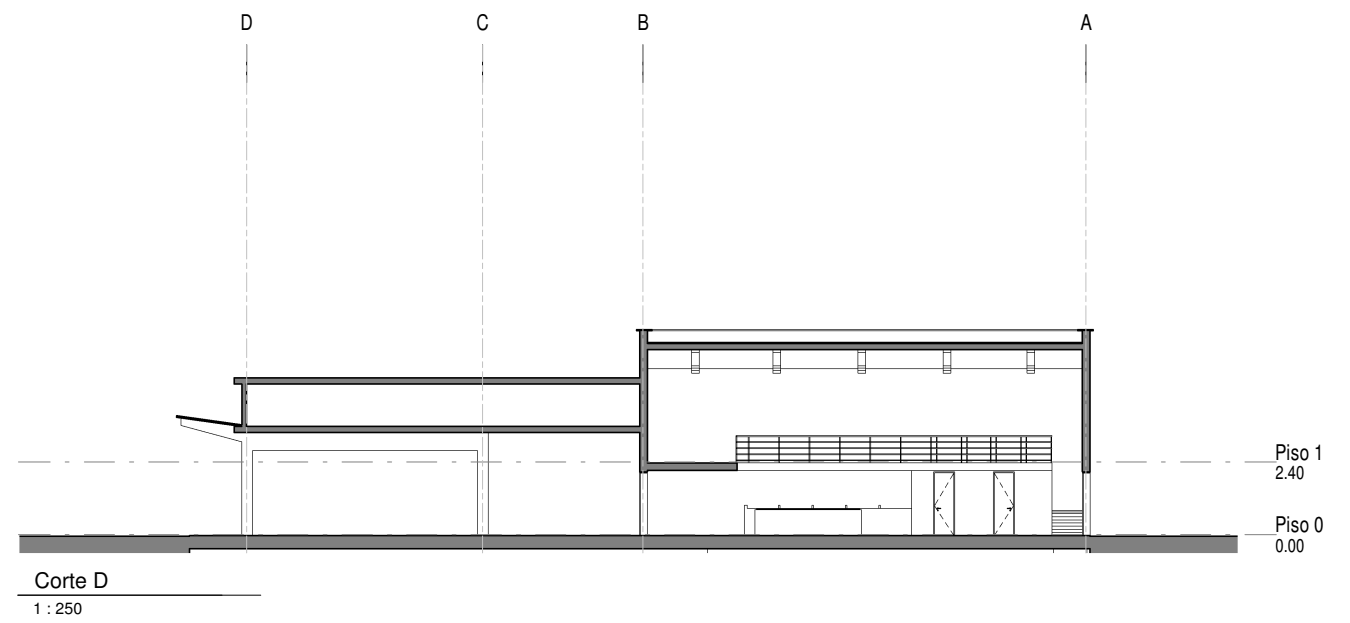
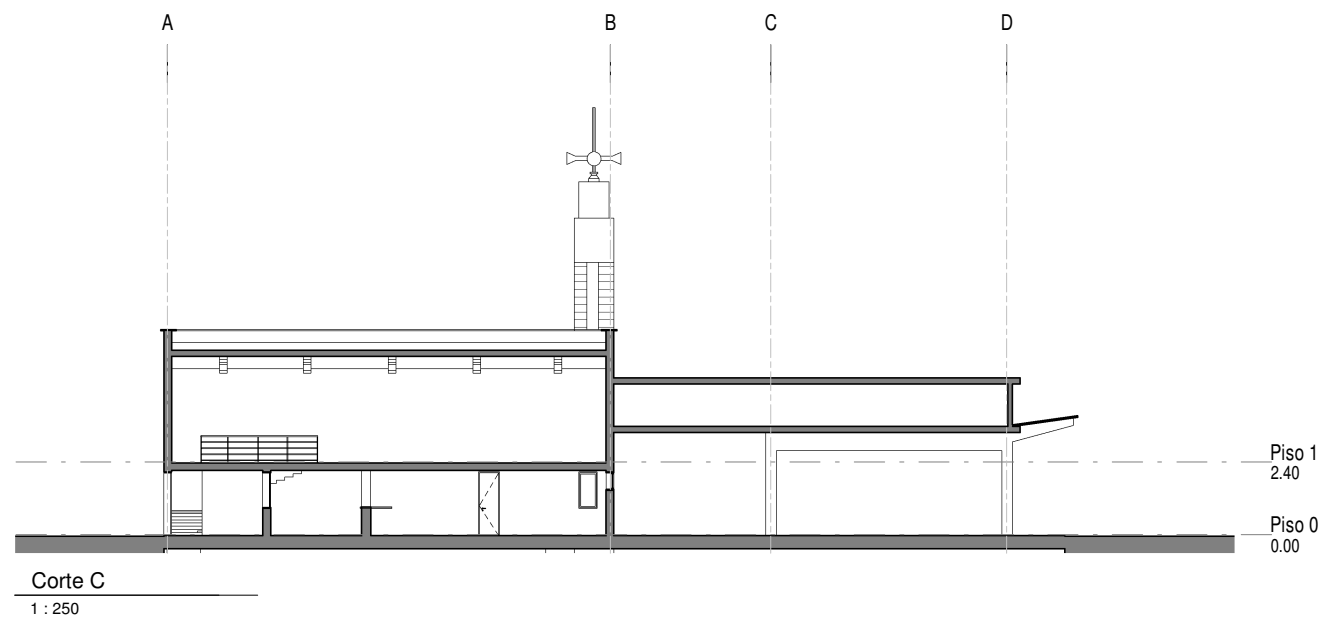
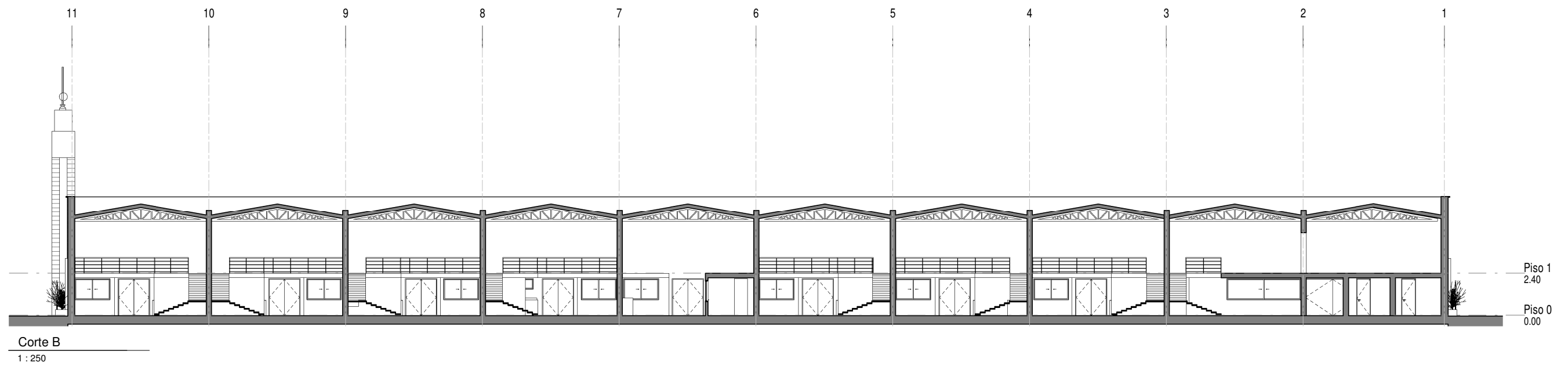
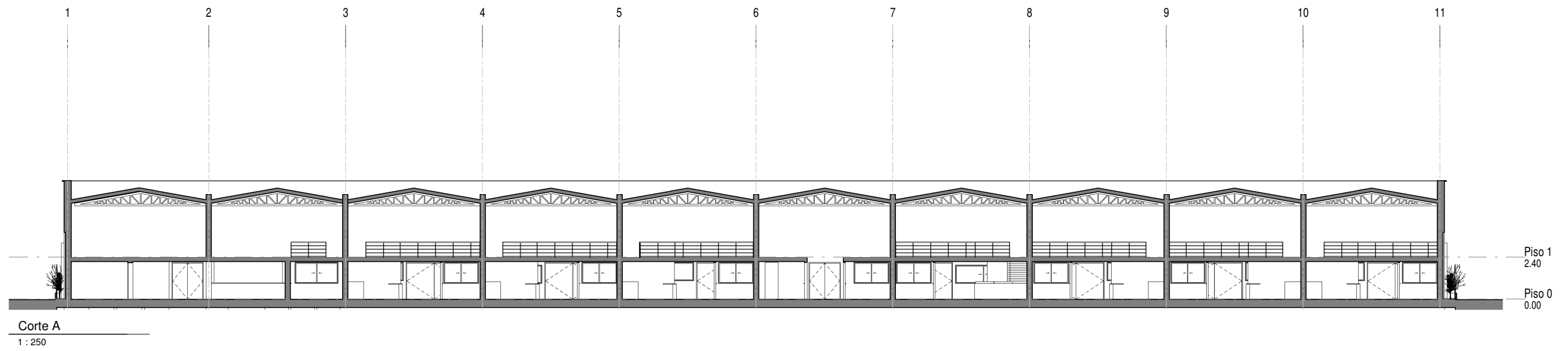
Piso 1
2.40
Piso 0
0.00

Piso 1
2.40
Piso 0
0.00



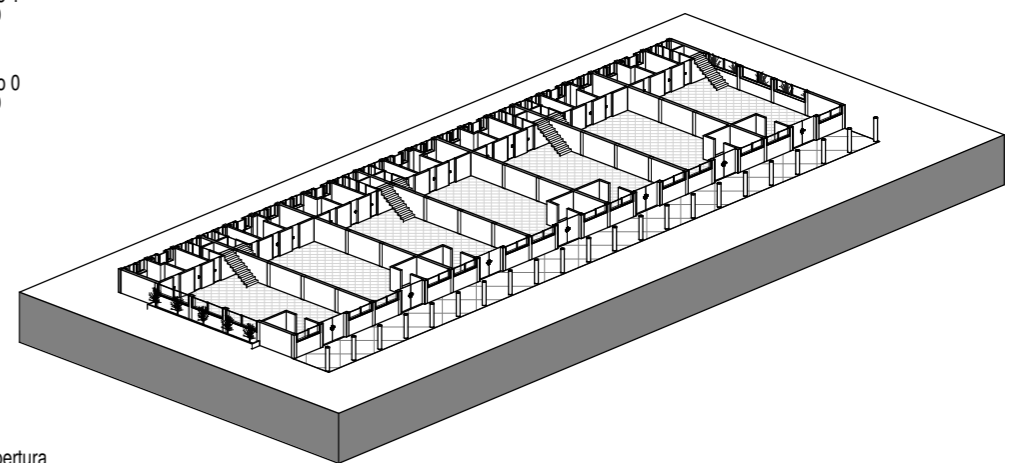
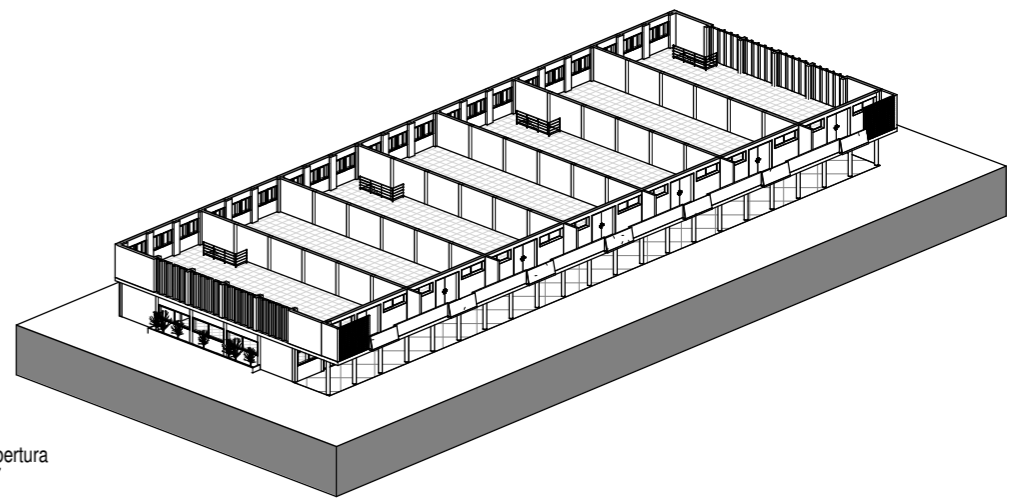
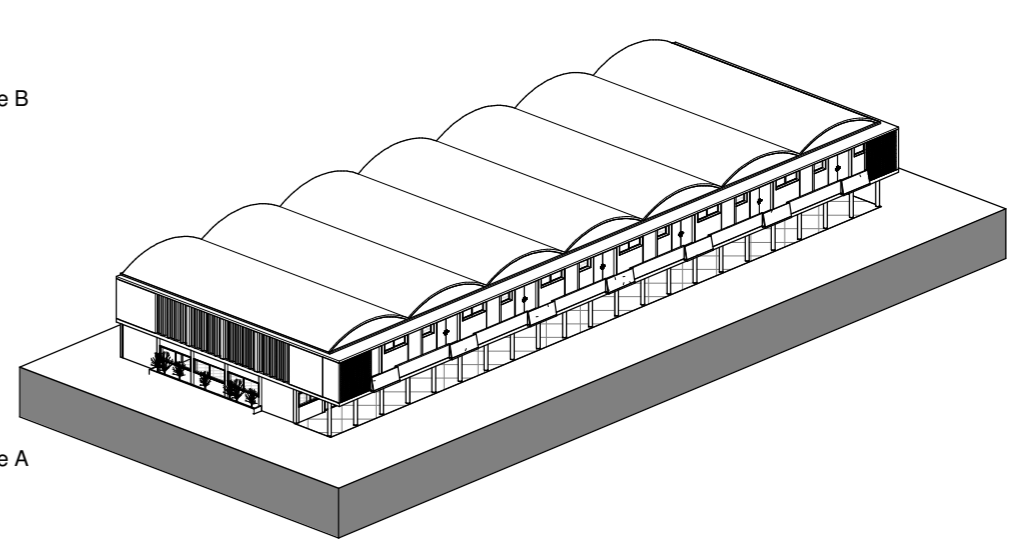
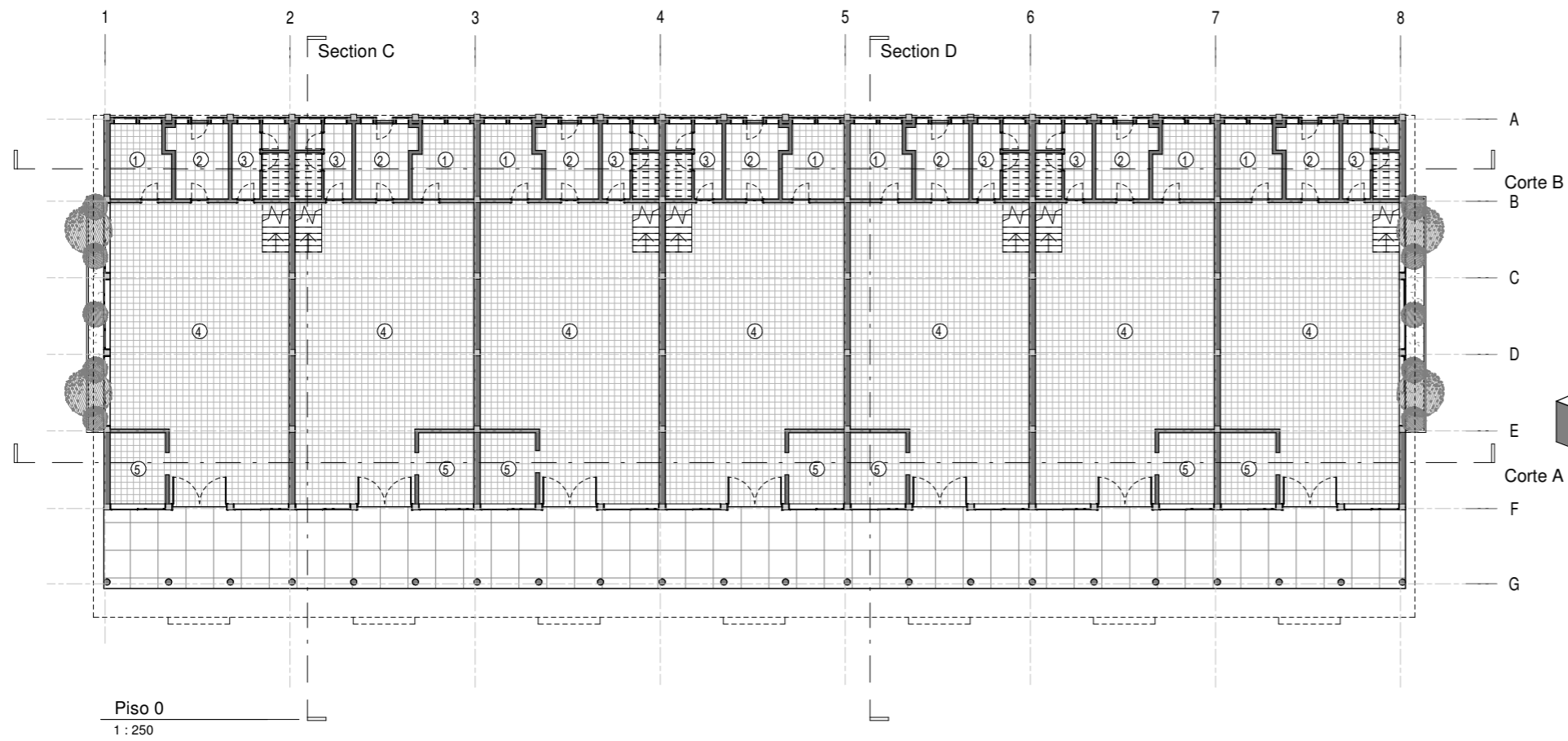
Antiga Lota Pesqueira: Levantamento de Preexistencias

Escala: 1:250

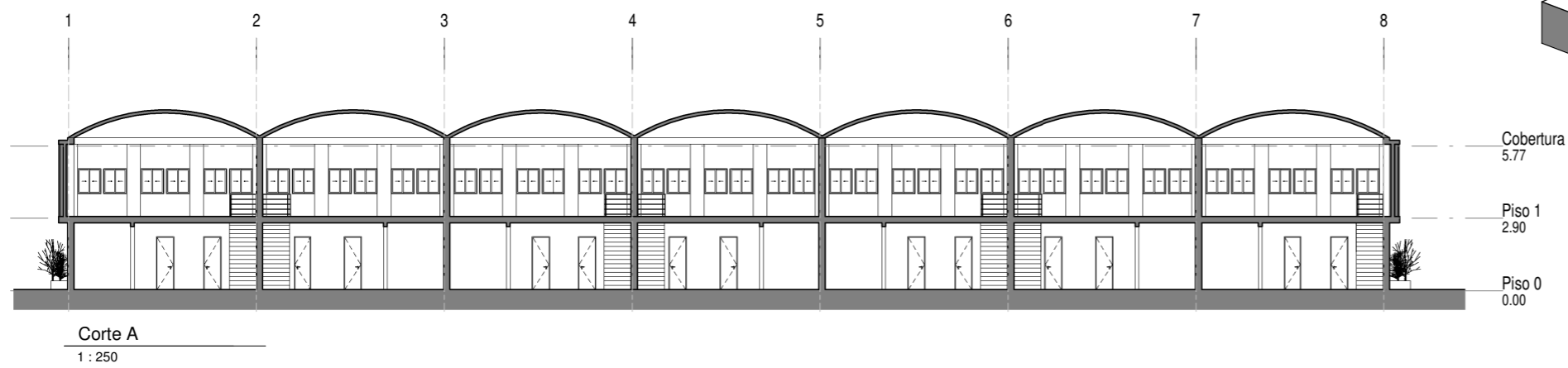
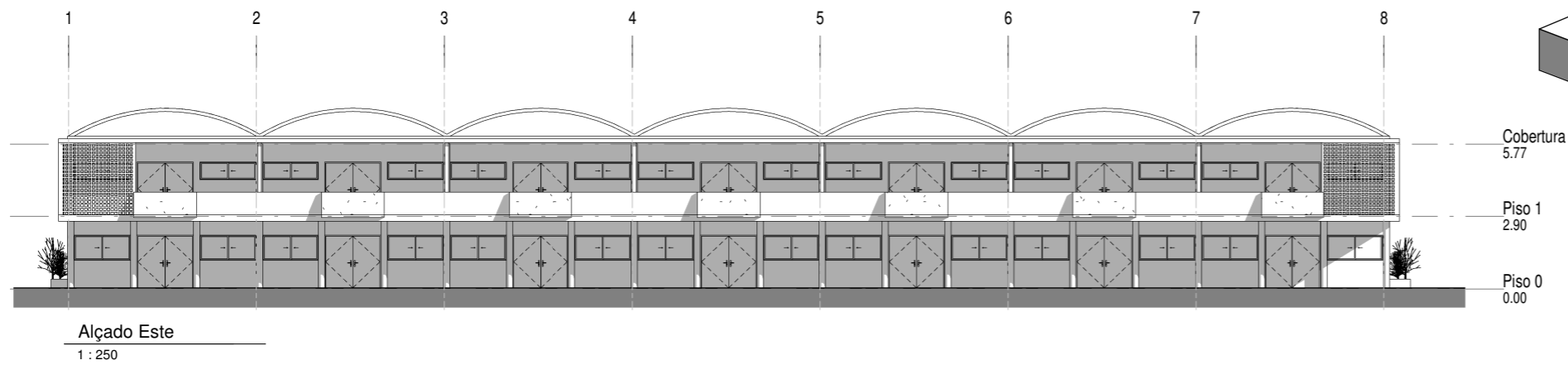


Antiga Lota Pesqueira: Levantamento de Preexistencias

Escala: 1:250



Axonometria



Edifício de Armazém de Redes: Levantamento de Preexistencias

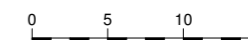
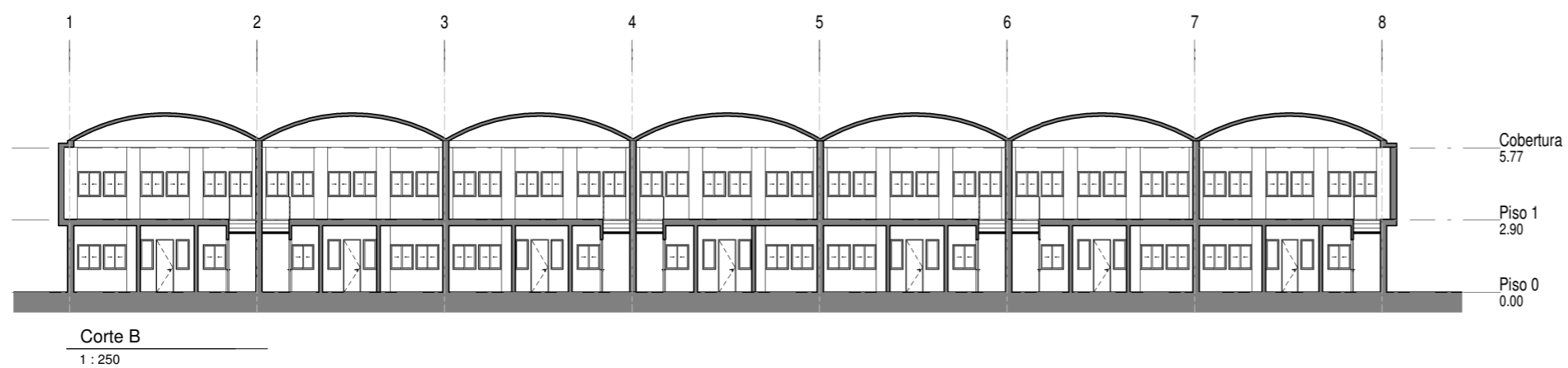
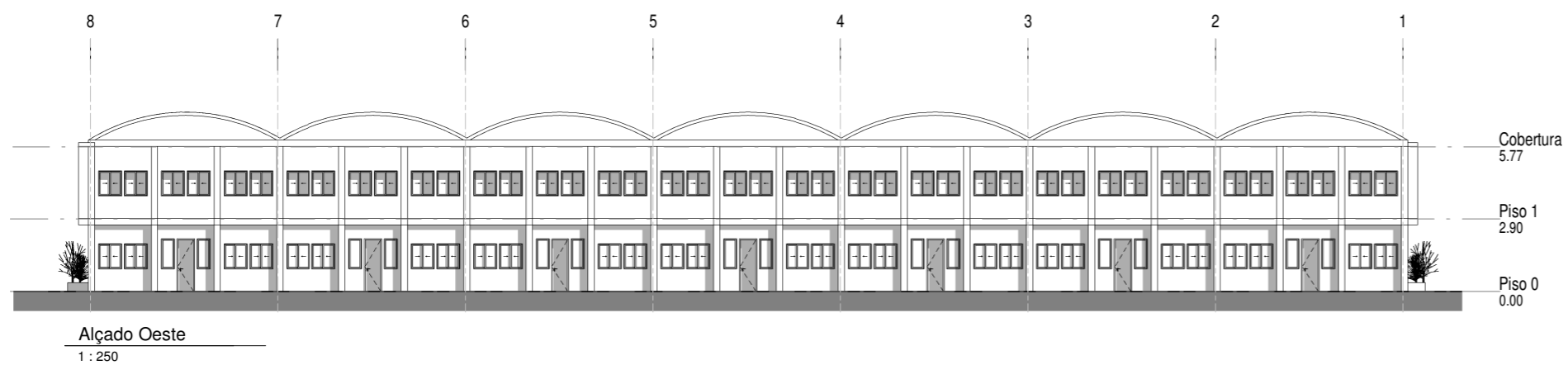
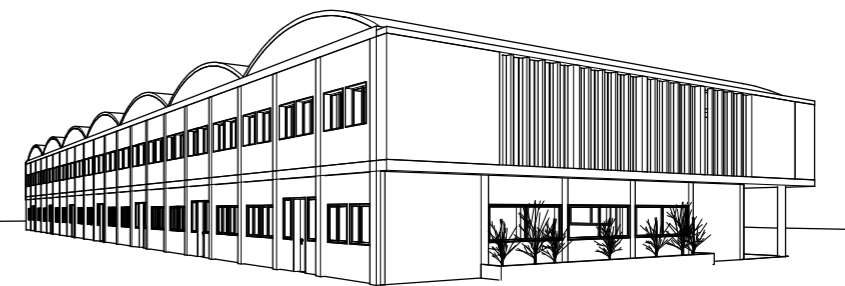
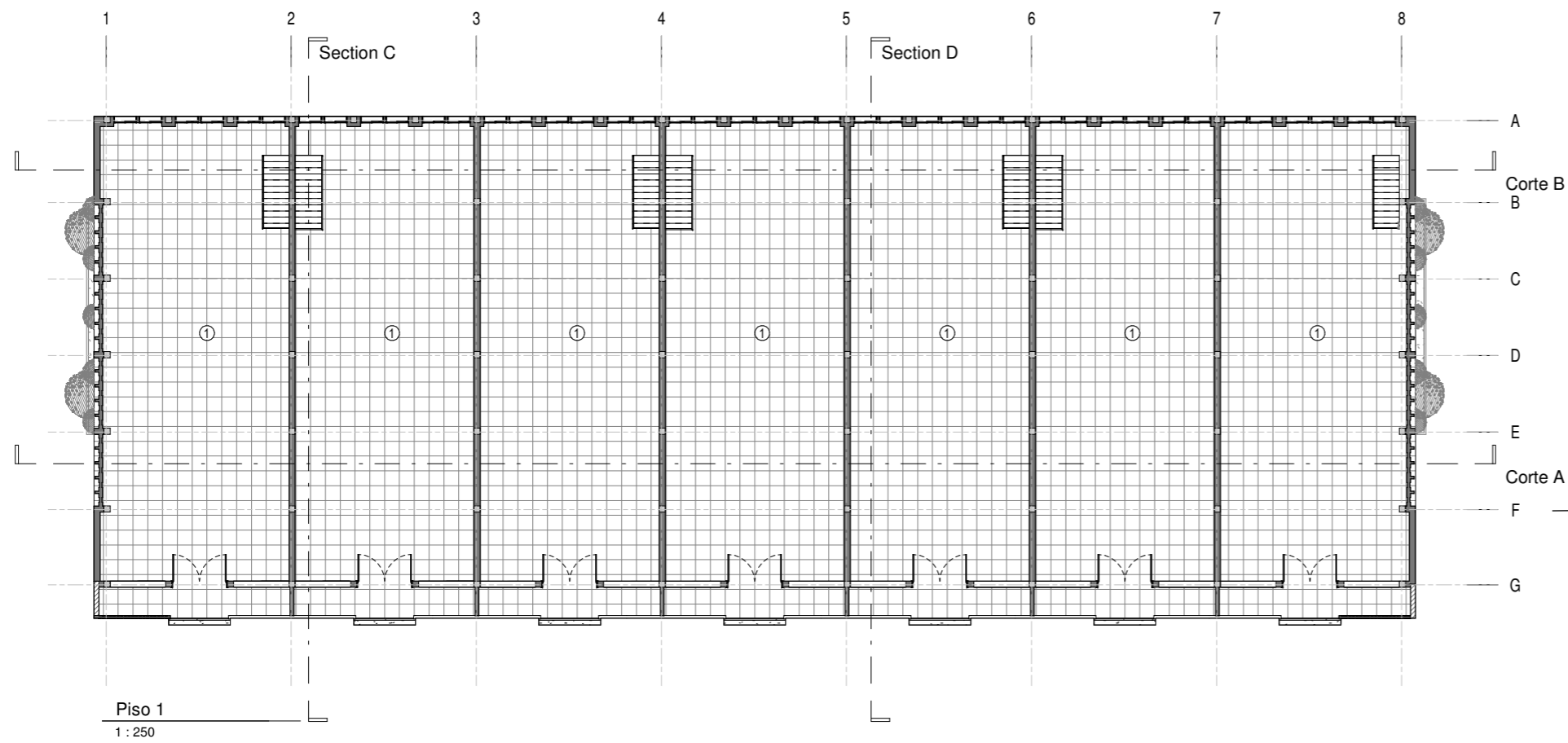
Escala: 1:250

Legenda:

1. Quarto do Guarda
2. Cozinha

3. Casa de Banho
4. Armazém

5. Escritório

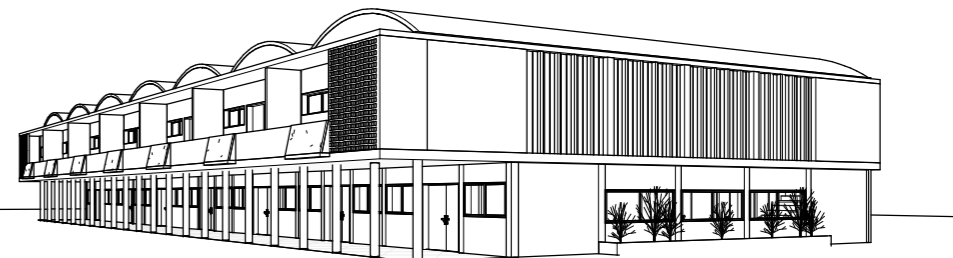
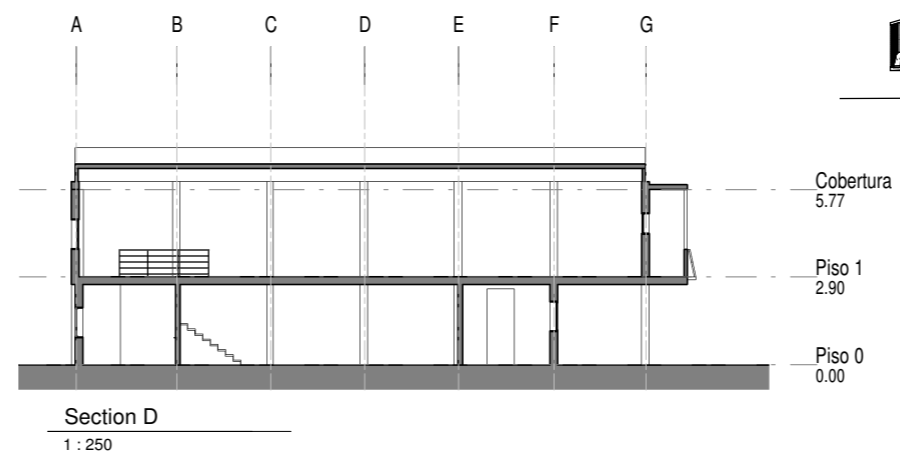
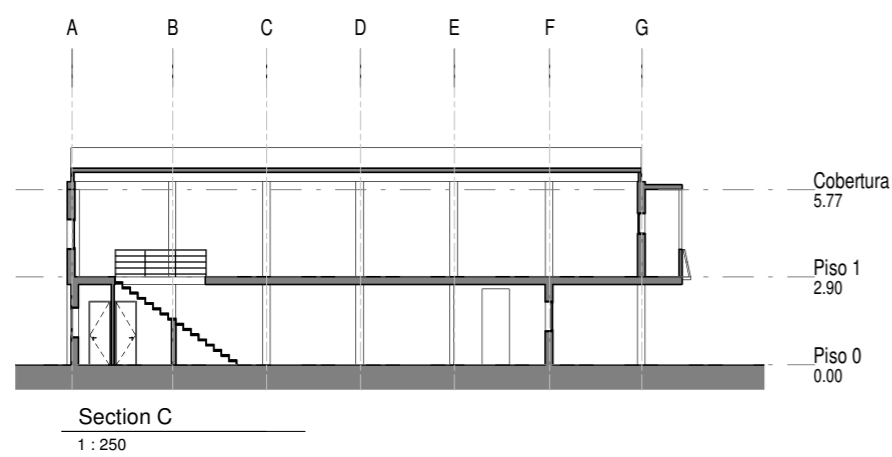
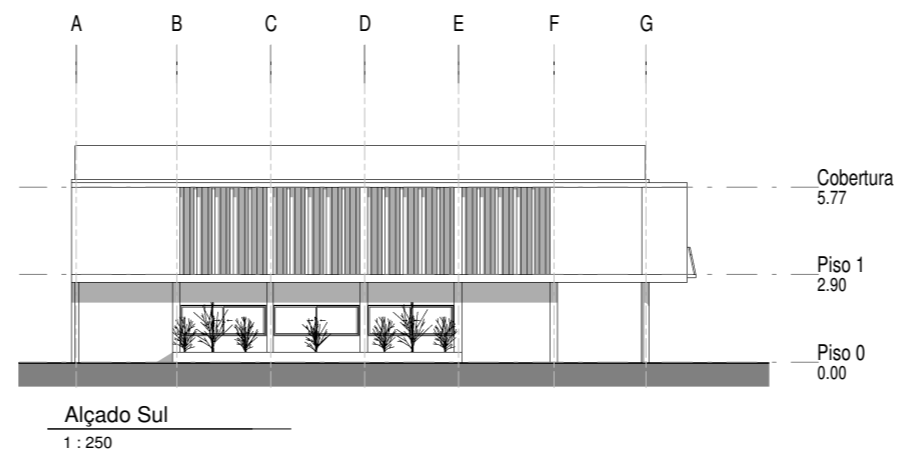
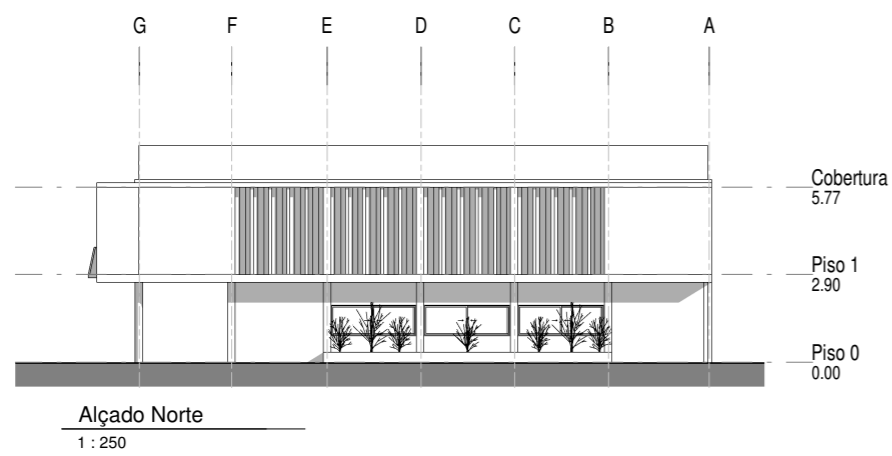
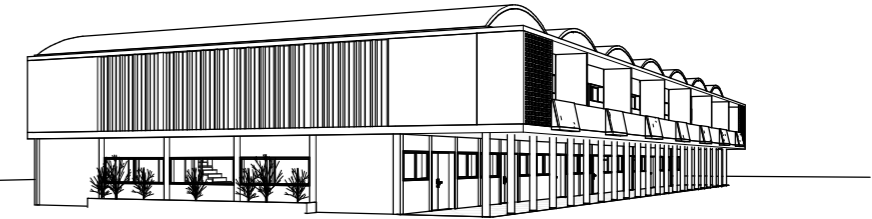
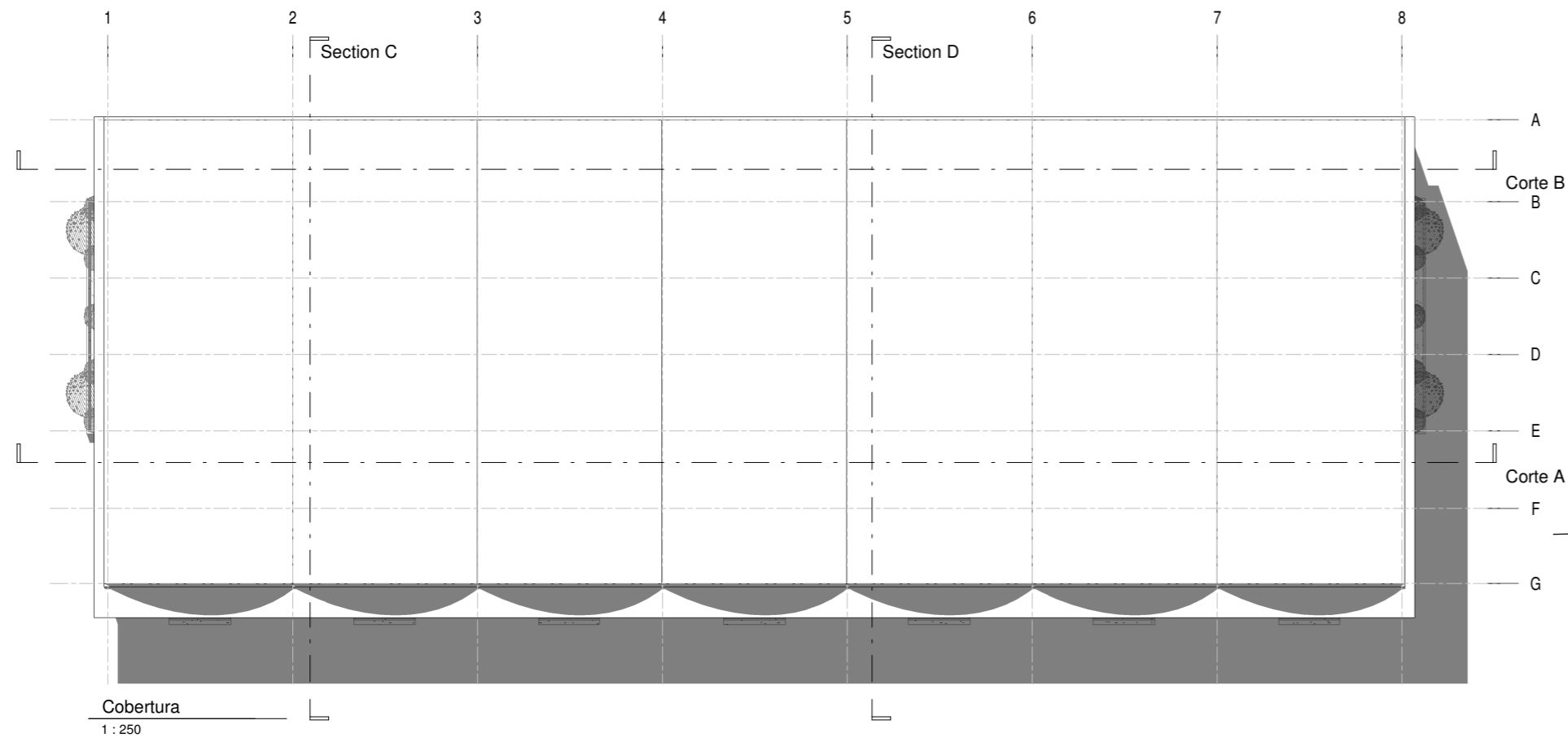


Edifício de Armazém de Redes: Levantamento de Preexistências

Escala: 1:250

Legenda:

1. Armazém



Edifício de Armazém de Redes: Levantamento de Preexistências

Escala: 1:250

4.3. LEVANTAMENTO DAS ANOMALIAS

A plataforma da Antiga Lota Pesqueira, após o seu abandono no ano 1999, entrou num processo de degradação, até chegar ao seu estado atual, o qual, em linhas gerais, é caracterizado pela perda de todas as obras acostáveis do edifício, da cobertura da zona de descarga e dos seus pilares, assim como, mais recentemente, da parte superior da torre do relógio localizada no alçado lateral do edifício, onde se encontrava uma peça de orientação cardeal.

O diagnóstico das anomalias, feito nos alçados tanto do edifício da Lota Pesqueira como no edifício dos Armazéns de Redes, foi apoiado no estudo prévio das edificações fazendo assim um reconhecimento dos materiais do edifício, identificando a presença das várias alterações em cada um deles, para posteriormente propor um restauro dos mesmos. O material que apresenta mais alterações é o reboco, encontrando-se em maioria na totalidade das superfícies e sendo o mais afetado pela degradação do tempo e pelo vandalismo originado na sua maior parte pelos graffitis. No caso do edifício dos Armazéns de Redes, devido à sua atual ocupação e a posteriores ocupações, não preserva vestígios dos materiais originários sendo agora possível perceber que no geral, apresentaria reboco branco e em alguns módulos do alçado nascente pintura de cores.

A intervenção proposta pretende corrigir apenas as anomalias mais graves, de maneira a garantir que a imagem da edificação dignifique a sua presença. Pretende-se a manutenção dos materiais originais, quer no caso do edifício da Lota, quer no caso do edifício de Armazéns de Redes. Pretende-se também optar por uma intervenção que permita restaurar a identidade original do edifício. Deste modo, o valor histórico¹²⁰ irá ser percebido de duas formas diferentes nesta intervenção através da conservação das marcas do tempo no edifício da Lota como parte da história material e da sua imagem na paisagem e na memória coletiva das comunidades locais e através do restauro da sua imagem exterior no caso do edifício do Armazém de Redes.

Ao nível da estrutura, o edifício da Lota foi alvo de alguns estudos feitos pelo Programa Polis de Aveiro esclarecendo que a estrutura se encontra muito danificada, motivo pelo qual deverá sofrer de uma forte ação de reabilitação. Esta intervenção permitirá perceber todos os elementos estruturais do edifício, de maneira a estabelecer uma lógica que nos permita precisar quais são os elementos que deverão ser substituídos para assegurar a estabilidade do edifício e o seu uso futuro. No caso do edifício do Armazém de Redes a estrutura encontra-se em bom estado, sendo precisas pequenas intervenções de manutenção. A estrutura de cobertura é feita por vigas em madeira, rematadas por cobertura em telha no caso da Lota e no caso do Armazém de Redes em estrutura metálica abobadada, rematada com lâminas de alumínio.

¹²⁰ RIEGL, A. – *O Culto Moderno dos Monumentos e outros ensaios estéticos*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: João Tiago Proença; 1ª edição, 2013, (1858-1905).



Fig. 75 | Cobertura da Plataforma de carga e descarga desaparecida.



Fig. 77 | Degradação da torre do relógio.



Fig. 76 | Módulo do edifício de Armazém de Redes.



Fig. 78 | Canteiro fachada lateral Lota.



Fig. 79 | Alçado posterior Armazém de Redes.

4.4. ESTRATÉGIA

A estratégia de desenvolvimento do projeto urbano passa por recuperar algumas ideias anteriores e propor novas, estabelecendo princípios de desenvolvimento para a cidade de Aveiro, que por distintos motivos não foram implementados. Passa, neste processo, pela valorização do património arquitetónico, focando a sua importância na “*Imagem da Cidade*”¹²¹ produzida pelos elementos em estudo.

A área que funciona como âncora para o desenvolvimento deste projeto urbano tem o seu foco no aterro da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro, sendo importante o desenvolvimento de uma programação e arranjos urbanísticos que apontem para distintos métodos de intervenção que permitam a integração deste território, afastado da cidade pela barreira criada pelo eixo da autoestrada A25. Sendo esta plataforma um dos momentos de acesso à cidade, é também desenvolvido uma série de eixos e articulações que permite melhorar as conexões à cidade.

Na cidade de Aveiro a Ria é um dos seus elementos marcantes que possui uma história muito importante ligada à evolução económica da cidade. Na atualidade, a ria perdeu o seu carácter de importância a nível económico, devido às perdas nas atividades ligadas à pesca e à salicultura com o passar do tempo. No entanto, a mancha da ria na malha urbana continua a ter um grande impacto. Divide a cidade com os seus canais e origina a evolução da malha urbana, criando uma imagem muito agradável para a cidade.

Desta maneira, a presença da autoestrada A25 ocasionou uma perda deste atrativo natural, impedindo uma ligação visual entre a cidade e o Salgado de Aveiro. Ao mesmo tempo, a presença da Ria na chegada à cidade diminuiu com a introdução desta via que passou a ligar Aveiro e outros lugares da envolvente.

Estas problemáticas permitirão desenvolver uma estratégia de intervenção na qual se reconhece que é preciso promover o desenvolvimento do aterro da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro para garantir uma melhor qualidade no acesso à cidade neste ponto.

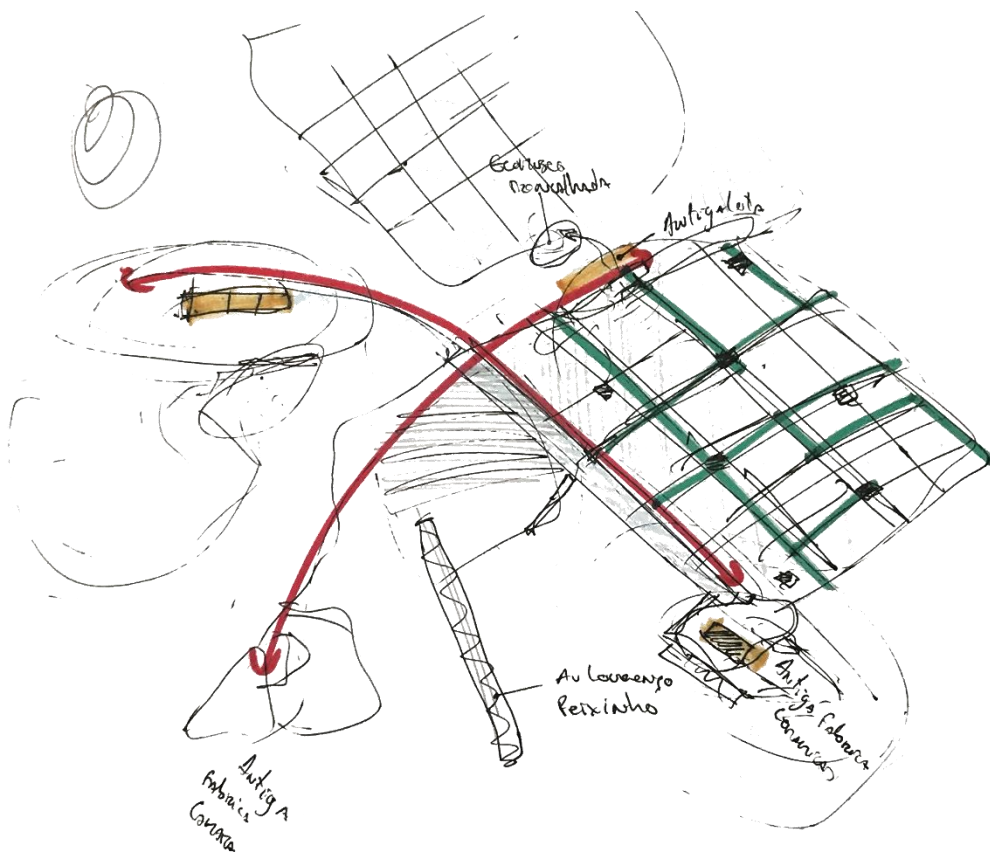
Distintas maneiras de intervenção nascem da análise de uma reflexão constituída por diferentes planos urbanos, de maneira a garantir a integração deste aterro na cidade. O melhoramento dos acessos e a permeabilidade da cidade ao Salgado de Aveiro foram fatores de vital importância no desenho da proposta urbana apresentada.

¹²¹ LYNCH, K. – *A Imagem da Cidade*, Lisboa, Edições 70, LDA., tradução: Maria Tavares; 1ª edição, 2011, (1960).

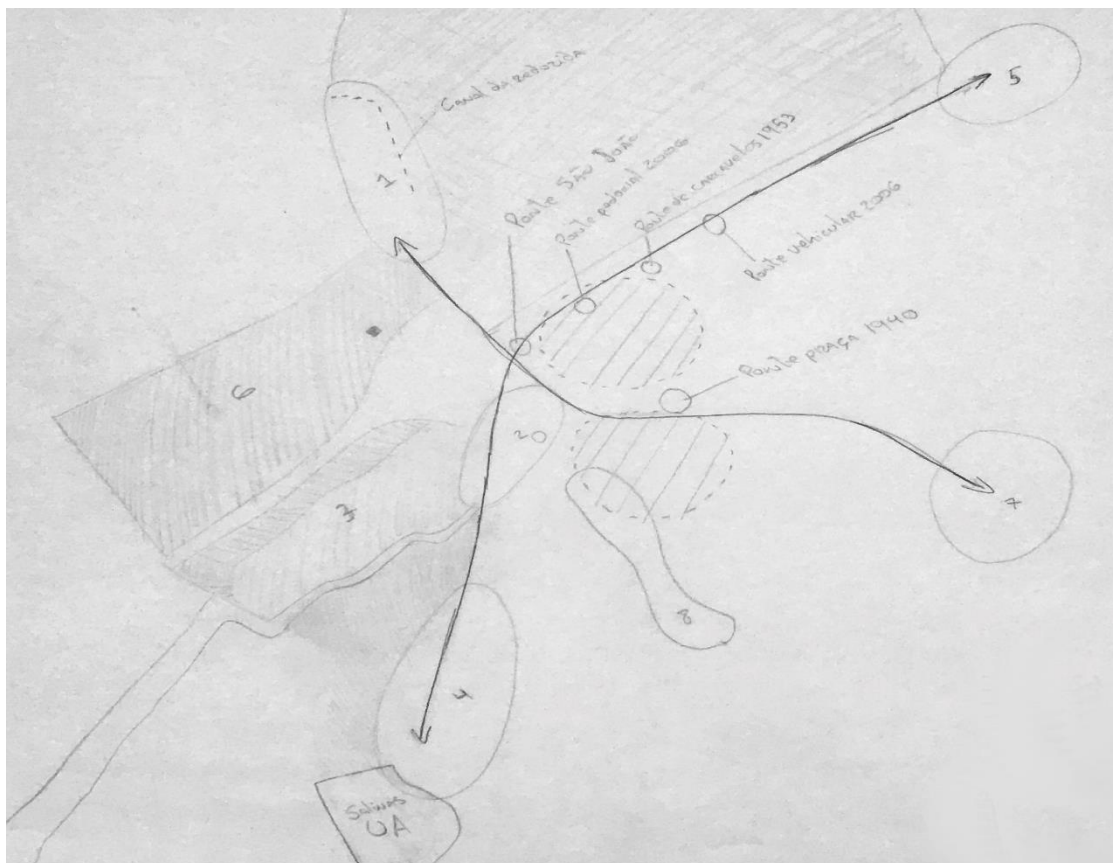
Assim, estudaram-se as soluções pensadas em planos como o Antepiano de Urbanização da Cidade de Aveiro dos arquitetos David Moreira da Silva e Maria José Marques da Silva, o Plano Diretor da Cidade de Aveiro do engenheiro Robert Auzelle, os planos para o Arranjo da Zona Central de Fernando Távora, os planos para a Universidade de Aveiro, e outros programas e planos de intervenção na cidade mais atuais, como o Parque da Sustentabilidade e o Programa Polis de Aveiro, sendo este último um dos mais próximos da zona em estudo, onde é apresentado uma proposta para o aterro da Antiga Lota Pesqueira, feita pelo arquiteto Luís Viegas, e na qual refere que a sua intenção passa por “trazer cidade” ao aterro.

A autoestrada A25 origina um forte problema na integração visual deste território com a cidade. Com o intuito de resolver tal facto, propõe-se uma ligação entre ambos os lados do eixo, por meio do desenho de espaço público qualificado, de maneira a mimetizar a fissura criada entre a malha urbana e o Salgado de Aveiro, numa tentativa de reconfiguração que irá estabelecer as ligações entre ambos, incorporando programas no aterro da Antiga Lota Pesqueira.

Trata-se, desta maneira, de estabelecer a continuidade do tecido urbano com a criação de novos programas, baseados na reabilitação, na preservação da História e na tentativa de reestabelecer a importância deste território para o desenvolvimento económico da cidade; parte-se com uma intenção base de valorização e reabilitação do património não reconhecido das instalações da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro.



Desenho 7 | Esboço de eixos de articulação do território.



Desenho 8 | Esquema de zonas de interesse e pontos de referência.



Desenho 9 | Estudo parcelar das zonas de trabalho.

4.5. PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA

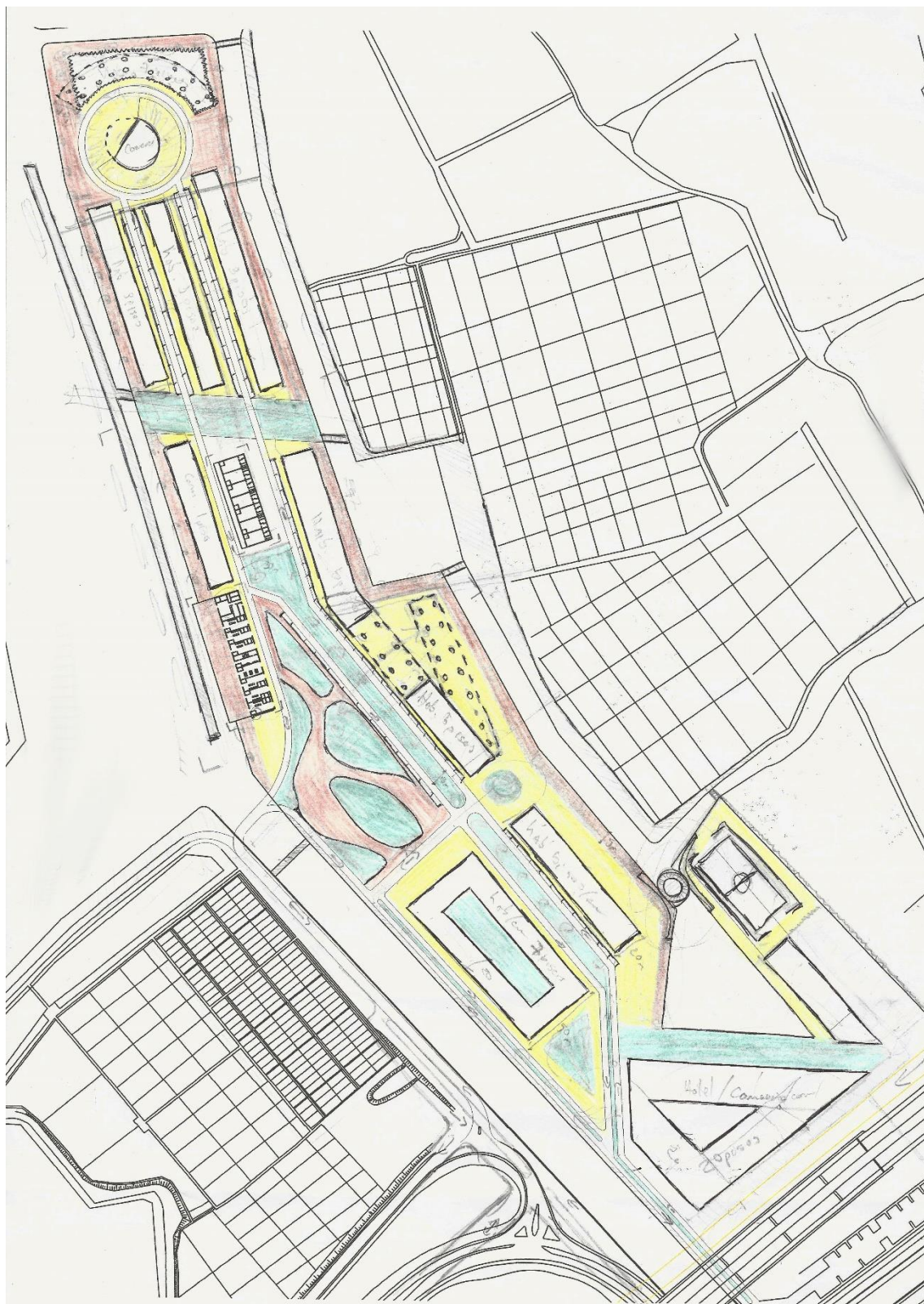
O objetivo principal da presente intervenção urbana passa pela integração do território da Lota na malha urbana da cidade. Assim, fez-se um reconhecimento das necessidades do lugar e das intenções já previstas em algum momento para este território, permitindo desenvolver um programa adequado. Neste processo de investigação e desenvolvimento foram contactados a Associação de Portos de Aveiro APA e alguns arquitetos participaram nos projetos do programa Polis de Aveiro, entre os quais, o arquiteto Luís Viegas, o arquiteto Alberto Lage e o arquiteto Rui Cardoso.

Foi preciso refletir sobre as intenções conflituosas geradas entre estes dois polos de opiniões. Por um lado este deste território para a APA destinava-se a uma forte densificação de maneira a poder garantir um grande retorno monetário dos investimentos privados; por outro, a equipa do Programa Polis de Aveiro, fala de uma intervenção sustentável onde se garantem os serviços necessários junto com espaços para o turismo e habitação, dando prioridade ao espaço público, focando o seu desenho na qualidade do espaço pedonal e dificultando o acesso do automóvel à plataforma.

De acordo com a informação obtida, as intenções pretendidas para o desenvolvimento do projeto permitiram pensar numa estratégia que pudesse traduzir de maneira clara o projeto que pretende abranger diferentes escalas territoriais, urbanas e arquitetónicas. Depois de se terem analisado os recursos ambientais (o Salgado de Aveiro, considerado Reserva Ecológica), arquitetónicos e culturais do lugar, foi desenhado um percurso baseado na análise dos princípios urbanos de várias propostas para a cidade.

Sendo a plataforma da Antiga Lota de Aveiro uma antiga porta da cidade, propõe-se ligar as margens, desenhando o espaço público de forma a minimizar a marca gerada na paisagem por parte da A25 e da linha de comboio. Desta forma, será estabelecida uma continuidade mediante praças e corredores entre o tecido urbano e a rede de salinas, promovendo a sua reabilitação e a sua integração na cidade.

Os percursos desenhados encontram-se divididos em duas partes. Uma primeira parte que consta de uma organização dos espaços a reabilitar incentivando a requalificação dos eixos viários, de maneira a garantir uma das intenções da proposta que trata da libertação do tráfego automóvel do centro histórico e ao mesmo tempo da criação de novos eixos viários que permitam a integração do território da Lota na cidade. A segunda parte consta de um percurso ecológico, o qual toma lugar na reserva ecológica do Salgado de Aveiro. A sua intenção nasce de experiências com sucesso como os Passadiços de Paiva em Arouca. Ainda numa zona mais pequena e mais próxima da nossa zona de intervenção, encontram-se os Passadiços do Esteiro de Esgueira, inaugurados em agosto de 2018, localizados sobre o Salgado de Aveiro e possuindo umas grandes aberturas visuais sobre a sua paisagem, garantindo uma grande afluência de pessoas.



Desenho 10 | Primeiro esboço de intenções para a ocupação da plataforma da Antiga Lota Pesqueira.

Desta maneira, o projeto de requalificação urbana desenvolvido nesta dissertação faz uso das experiências obtidas a partir de outras propostas como o Polis Aveiro.

O desenho urbano começou por estabelecer o sistema rodoviário na plataforma, sendo estes traçados os elementos organizadores e articuladores deste território, como é referido pelo arquiteto Alberto Lage “...*desenhar a lota sem prever as acessibilidades é muito complexo...*”. A plataforma da Antiga Lota Pesqueira na atualidade apresenta 2 acessos, o primeiro encontra-se por baixo do viaduto da autoestrada A25 e o segundo é a ponte eclusa construída ao mesmo tempo que as obras do Programa Polis no Canal de São Roque.

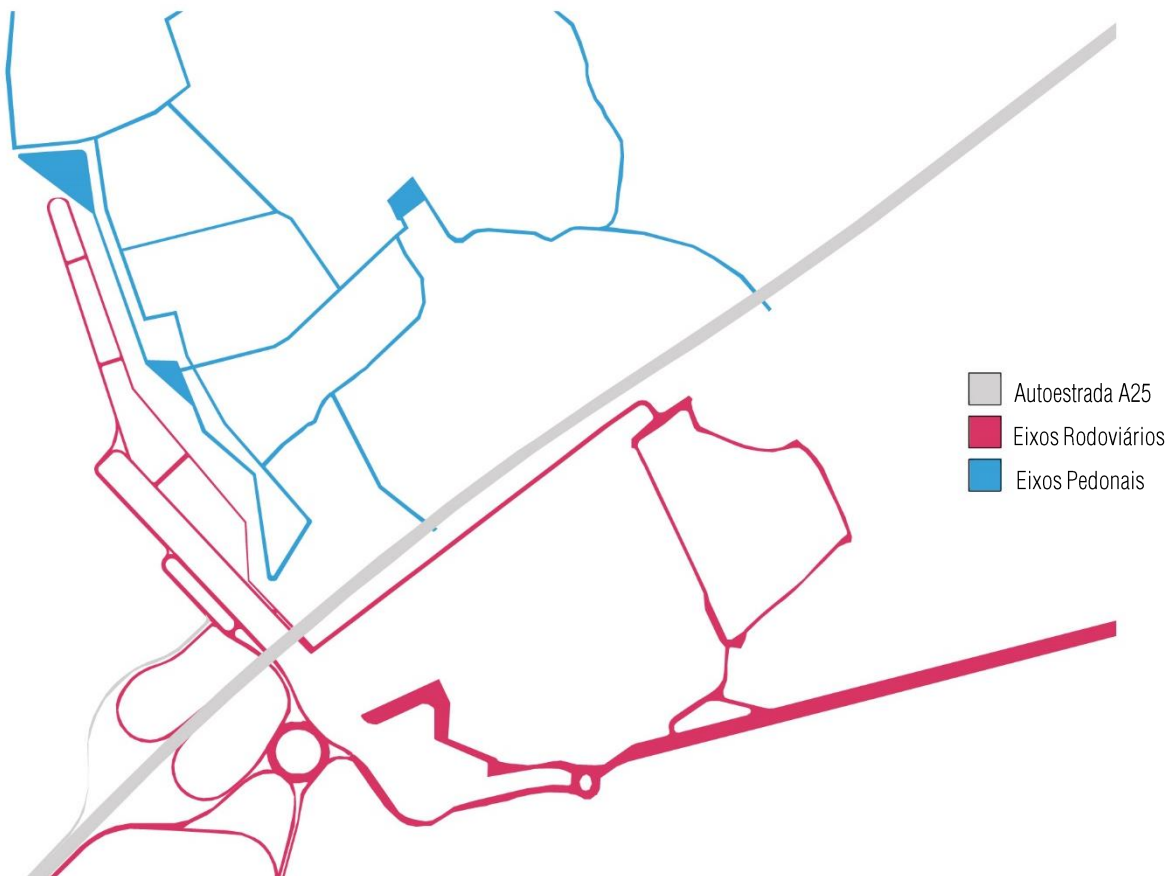
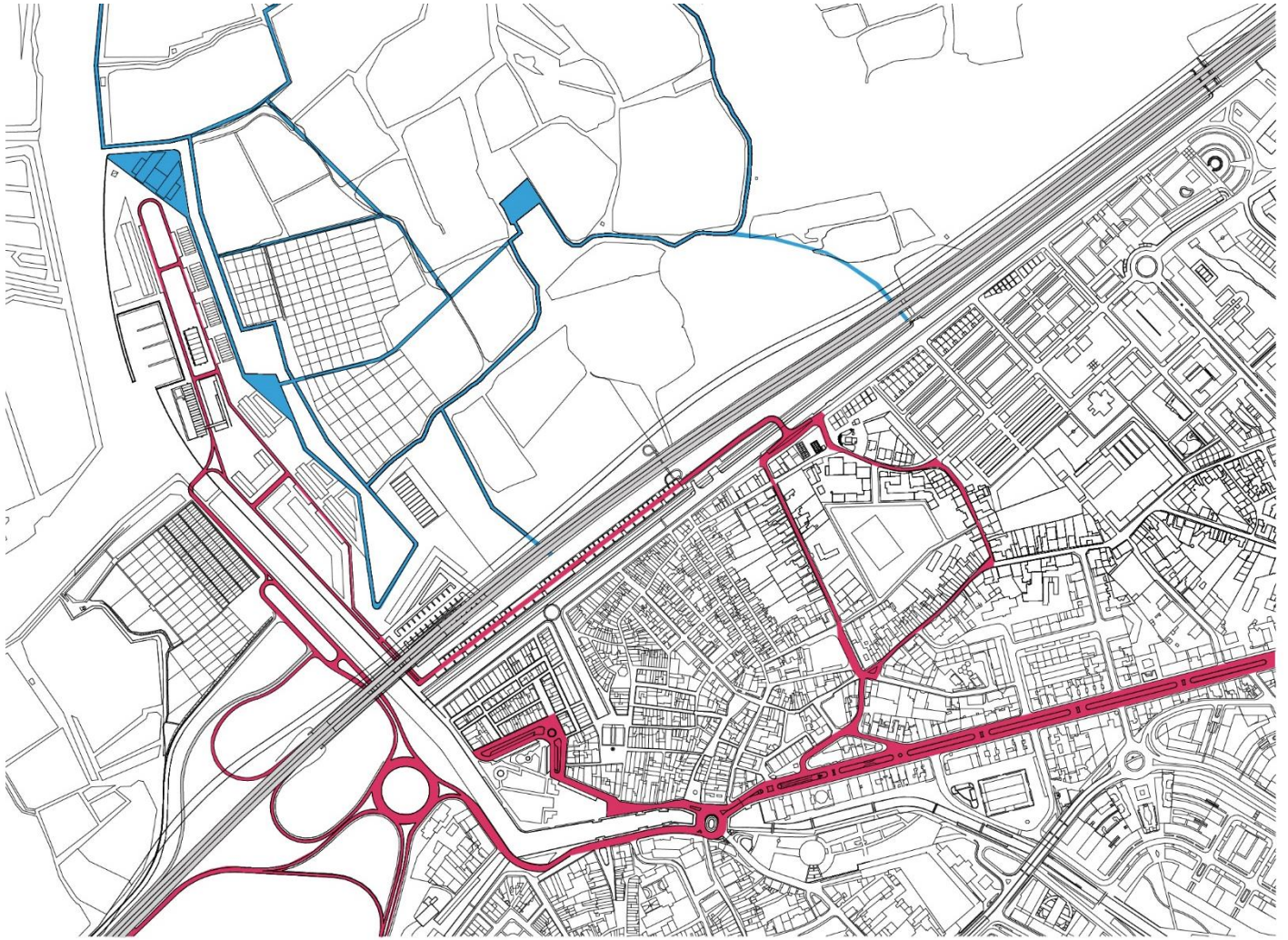
O primeiro ponto de acesso visa a requalificação da área localizada por baixo do viaduto da autoestrada A25, entre o Canal de São Roque e a plataforma da Antiga Lota Pesqueira, esta requalificação potencia uma fácil conexão entre o centro histórico da cidade e a nossa área de desenvolvimento. O segundo ponto de acesso apresenta a requalificação da ponte existente, propondo que o seu funcionamento seja pedonal.

Desta maneira, é possível integrar o Ecomuseu da Marinha da Troncalhada na proposta de espaços públicos e culturais. Ao mesmo tempo é desenhada uma nova ponte que pretende responder às necessidades de comunicação rodoviária, podendo assim criar um percurso pedonal mais agradável entre ambas as margens do Cale da Veia. Uma vez criado um circuito de automóvel na plataforma e sendo a sua presença física reduzida à sua mínima expressão, é desenvolvido o desenho do espaço urbano pedonal de maneira a favorecer o seu uso, propondo amplos passeios e espaços de lazer como praças e jardins.

O plano de urbanização propõe a distribuição da ocupação de maneira a garantir um uso misto da plataforma. O acesso à plataforma desde o centro da cidade encontra-se marcado pela presença do viaduto da autoestrada A25 e, desta maneira, o projeto urbano prevê a requalificação desta área desqualificada, propondo a criação de pequenas áreas desportivas como podem ser evidenciadas ao longo do Canal de São Roque. Ainda é proposta a requalificação do estacionamento existente para autocaravanas, propondo o desenho de instalações complementares para um parque de autocaravanas.

Continuando a leitura da proposta na plataforma de nascente para poente, ao passar o viaduto o espaço urbano pedonal começa a ganhar uma forte presença podendo-se evidenciar as instalações desportivas na zona ligada às salinas, evidenciando assim os acessos aos percursos ecológicos pedonais e cicláveis propostos sobre o Salgado de Aveiro.

O projeto considera no primeiro quarteirão do seu eixo central o desenho de uma ampla praça com comércio destinada à restauração e bares, devido à sua cercania ao centro da cidade, especificamente à zona do Mercado de Peixe, considerada atualmente a zona onde se localiza a maior quantidade de restaurantes e bares do centro da cidade.



Desenho 11 | Proposta de Eixos de Mobilidade.

A implantação dos edifícios de habitação desenvolve-se ao longo do Canal da Reduzida com o propósito de garantir uma melhor e única perspetiva visual sobre as paisagens do Salgado de Aveiro. Desta maneira, a implantação da habitação divide-se em dois sectores. O primeiro localizado na zona mais próxima da cidade corresponde a uma zona de uso misto Habitação/Comércio; as edificações propostas para esta área deverão possuir comércio no rés-do-chão. O segundo encontra-se na zona mais a poente da plataforma e prevê a construção de edificações unifamiliares.

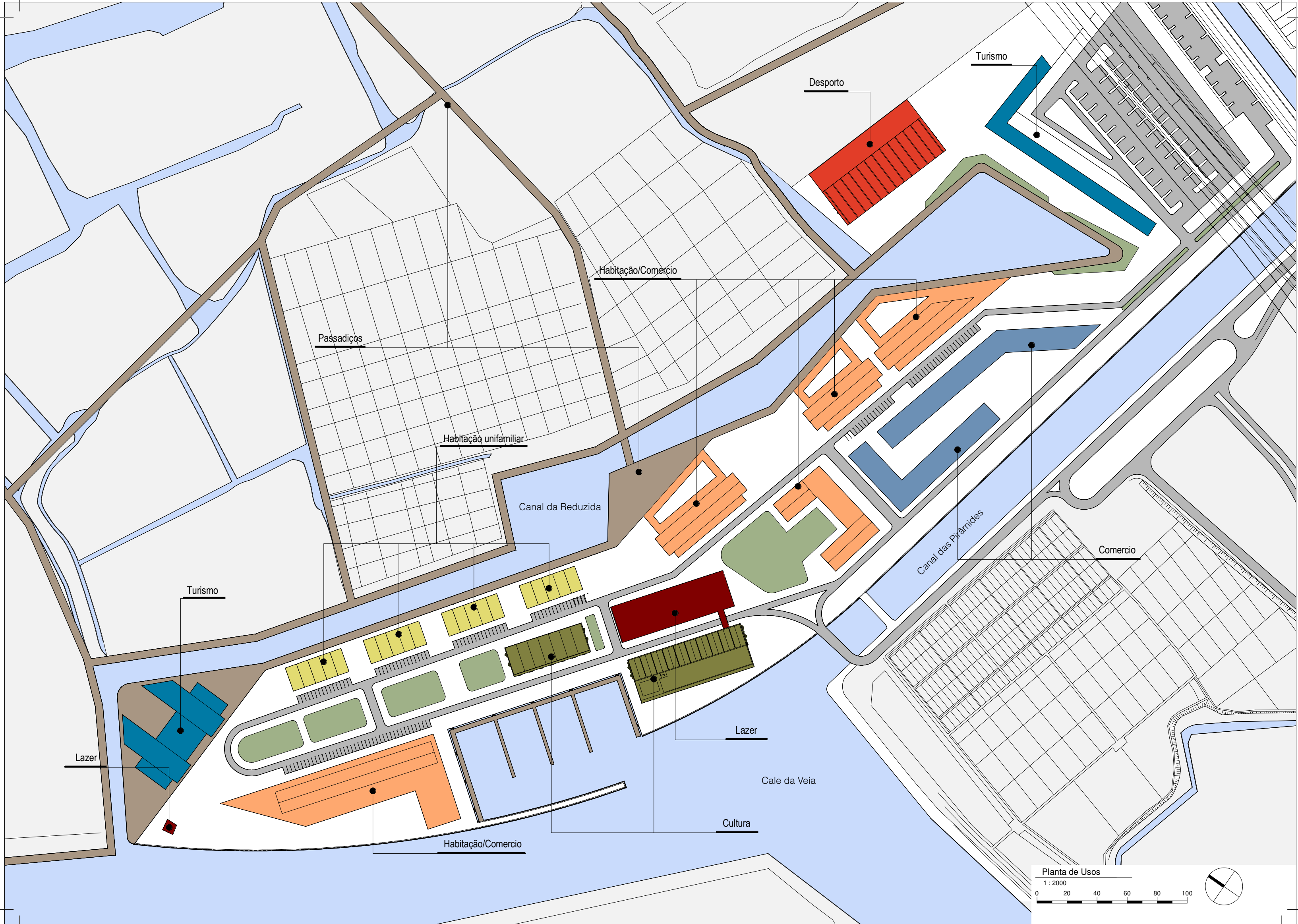
Ainda no fim da plataforma, encontramos uma zona destinada ao desenvolvimento de um Centro de Convenções, um Hotel e uma Torre. Nesta zona é proposta a criação de outra área de Habitação/Comércio, assim como, uma marinha. O eixo central da proposta urbana encontra-se marcado pela presença dos edifícios pre-existentes.

O edifício de Armazém de Redes implanta-se no início de uma serie de jardins temáticos, os quais enfatizam a sua presença na plataforma e organizam o eixo automóvel. Por outro lado, o edifício da Antiga Lota Pesqueira, responde a requalificação do território marcando a sua presença na primeira linha da plataforma frente ao Cale da Veia, junto à marinha proposta. Desta maneira, é projetado em conjunto com a requalificação do edifício a um volume destinado a um Centro Náutico o qual terá o seu lugar na sucessão de praças e jardins do eixo pedonal central.

Por último, a criação de uma nova ponte rodoviária que permita a conexão com a Marinha da Troncalhada e a requalificação da existente apenas para mobilidade pedonal, permitiu o desenvolvimento de um pequeno arranjo viário que visa a requalificação dos acessos à autoestrada A25 nesta zona da cidade e os acessos ao centro da cidade pela rotunda do Marnoto.

Focando o desenho dos percursos ecológicos pedonais e cicláveis, propostos sobre o Salgado de Aveiro, e sendo eles parte fundamental da proposta de espaços verdes, de lazer e culturais, é importante mencionar que a sua valorização e utilização permite criar um circuito turístico, onde será possível localizar áreas de descanso e áreas de pesca, assim como, conexões a diferentes pontos do percurso desenhado no Programa Polis ao longo do Canal São Roque, incentivando uma possível ligação aos Passadiços do Esteiro de Esgueira.

Desta maneira, o projeto urbano pretende focar uma intervenção baseada nos princípios do programa idealizado pelo Polis Aveiro, e ao mesmo tempo refletir sobre a maneira de pensar o espaço urbano de forma a melhorar os seus pontos fracos, garantindo um aumento na área de construção vendível, mantendo uma boa qualidade do espaço público e incentivando a requalificação das frentes de água da cidade.



Turismo

Desporto

Habitação/Comercio

Passadiços

Habitação unifamiliar

Canal da Reduzida

Canal das Prâmides

Comercio

Turismo

Lazer

Lazer

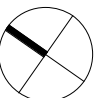
Cale da Veia

Cultura

Habitação/Comercio

Planta de Usos

1 : 2000











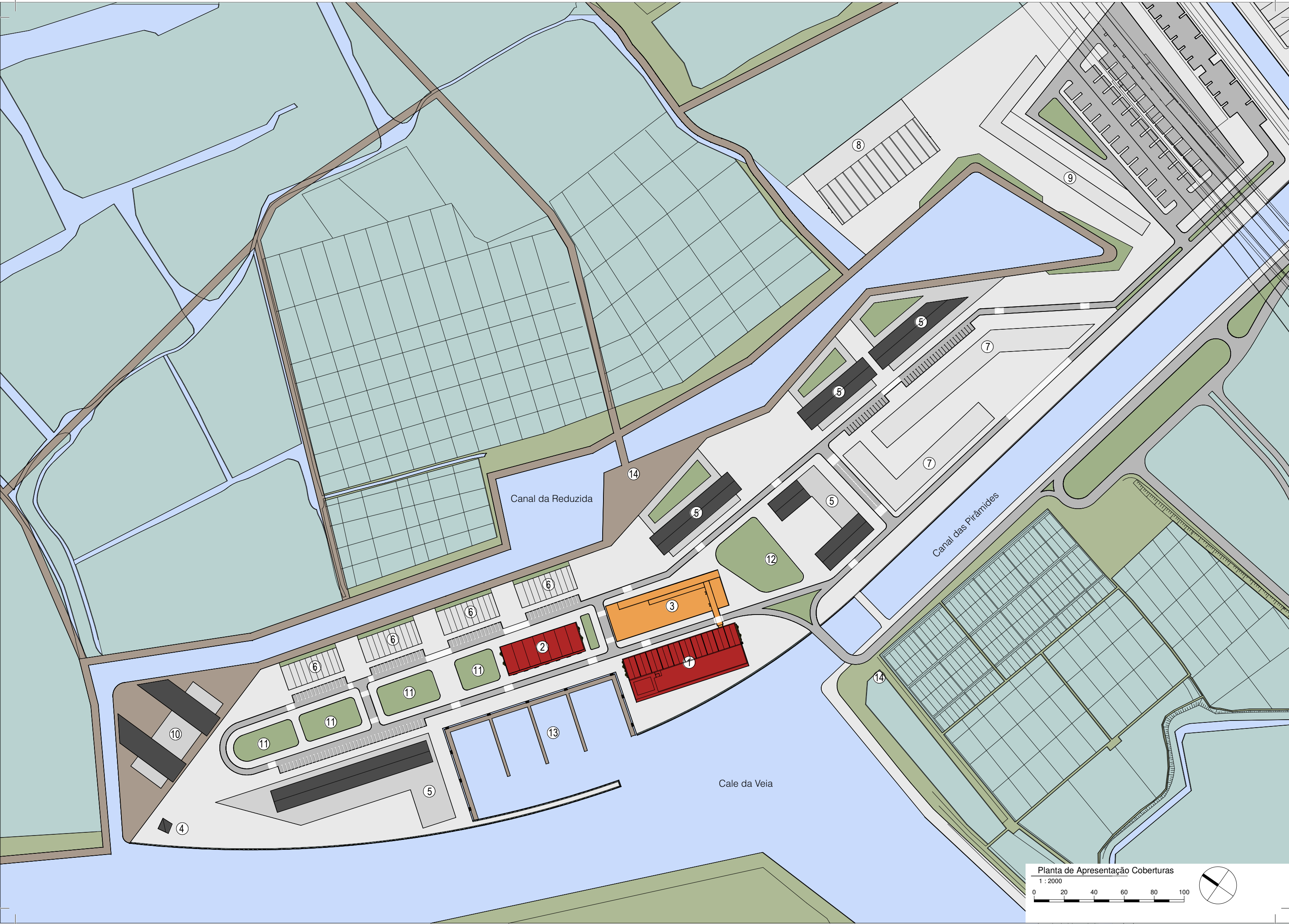
Antiga Lota Pesqueira de Aveiro: Proposta de Requalificação Urbana

Plano: Planta de Usos

Escala: 1:2000

Legenda:

 Comércio	 Habitação / Comércio	 Habitação
 Cultura	 Lazer	 Passadiços
 Desporto	 Turismo	



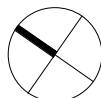
Canal da Reduzida

Canal das Pirâmides

Cale da Veia

Planta de Apresentação Coberturas

1 : 2000



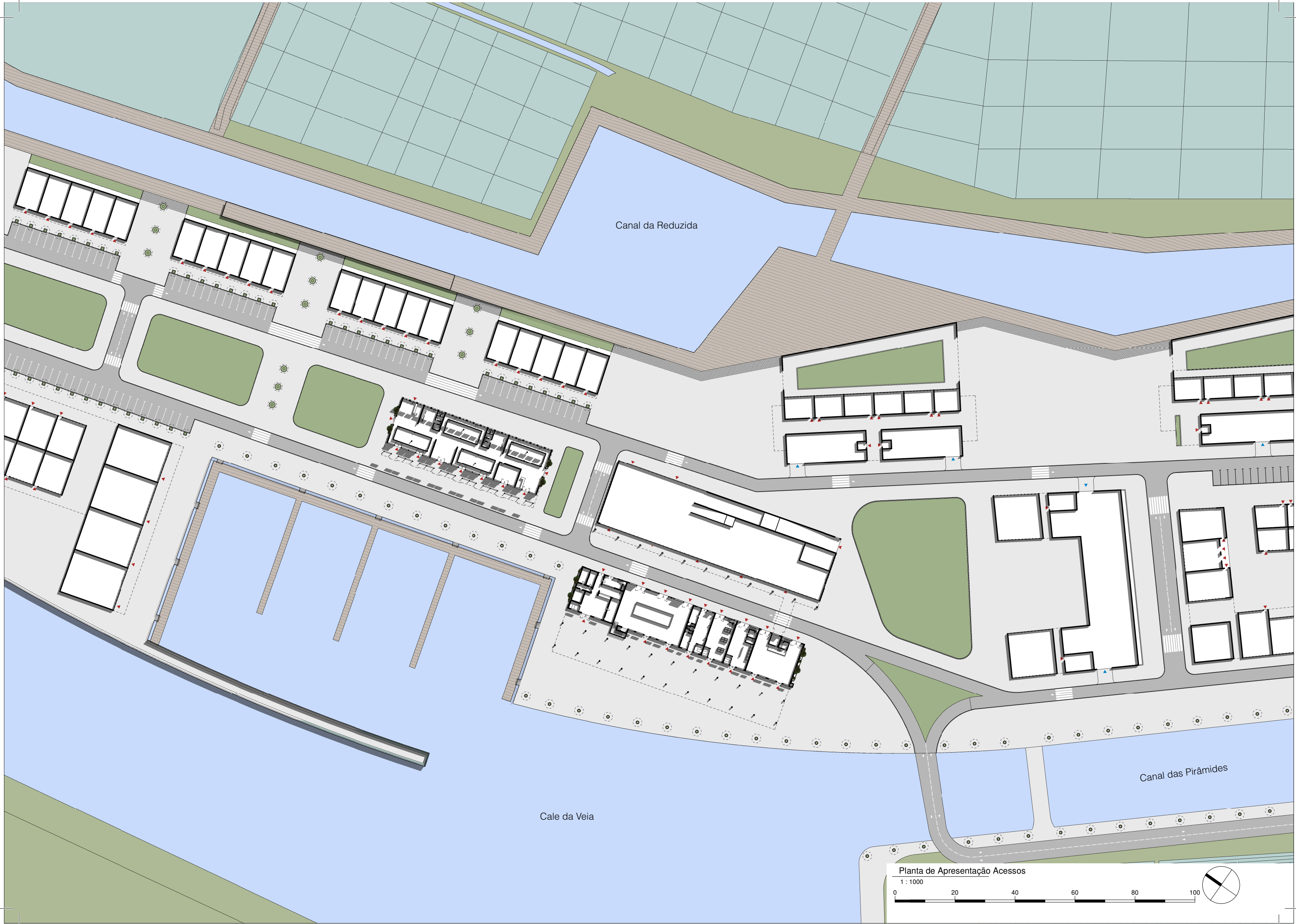
Antiga Lota Pesqueira de Aveiro: Proposta de Requalificação Urbana

Plano: Planta de Apresentação Coberturas

Escala: 1:2000

Legenda:

- | | | |
|---|----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Reabilitação Antiga Lota Pesqueira | 6. Casas Unifamiliares | 11. Jardins Temáticos |
| 2. Reabilitação edifício Armazém de Redes | 7. Bares / Restaurantes | 12. Parque de Lazer |
| 3. Centro Náutico | 8. Campo Desportivo | 13. Marinha |
| 4. Torre Miradouro | 9. Parque de Caravanas | 14. Ecomuseu Marinha da Troncalhada |
| 5. Habitação / Comércio | 10. Hotel / Centro de Congressos | |



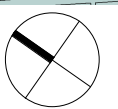
Canal da Reduzida

Canal das Pirâmides

Cale da Veia

Planta de Apresentação Acessos

1 : 1000





Antiga Lota Pesqueira de Aveiro: Proposta de Requalificação Urbana

Plano: Planta de Apresentação Acessos

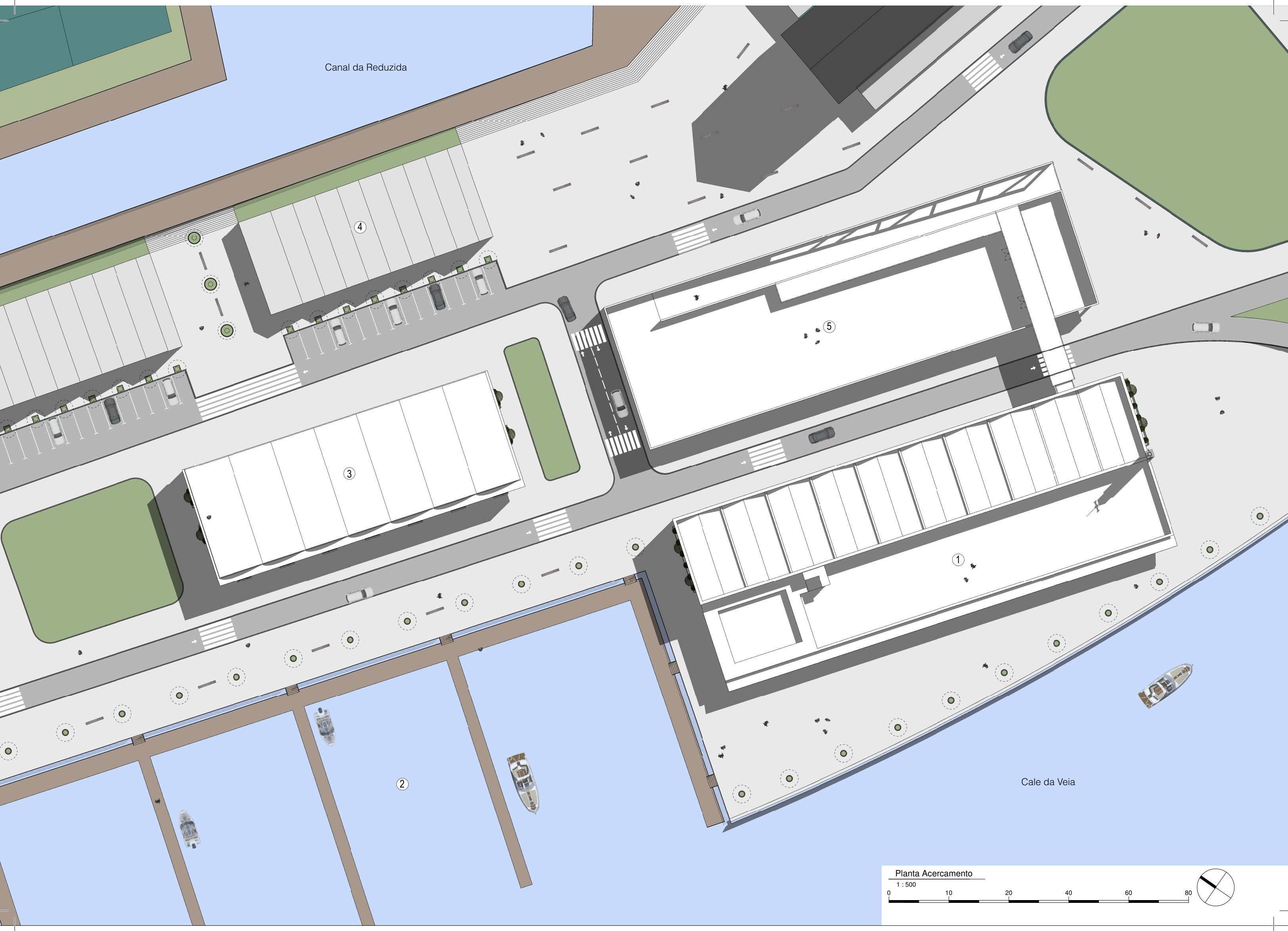
Escala: 1:1000

Legenda:

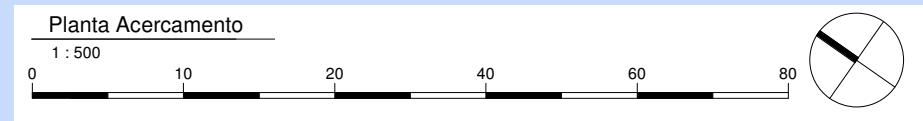
 Acesso Pedonais

 Acesso Rodoviário

Canal da Reduzida



Cale da Veia



Antiga Lota Pesqueira de Aveiro: Proposta de Requalificação Urbana

Plano: Acercamento

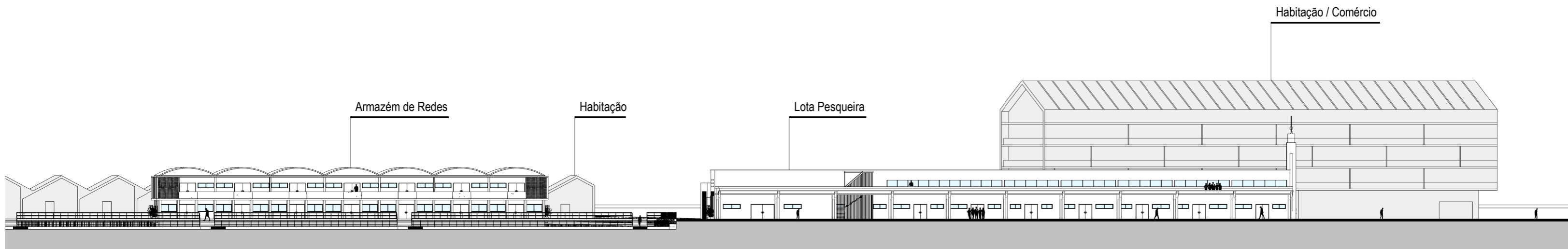
Escala: 1:500

Legenda:

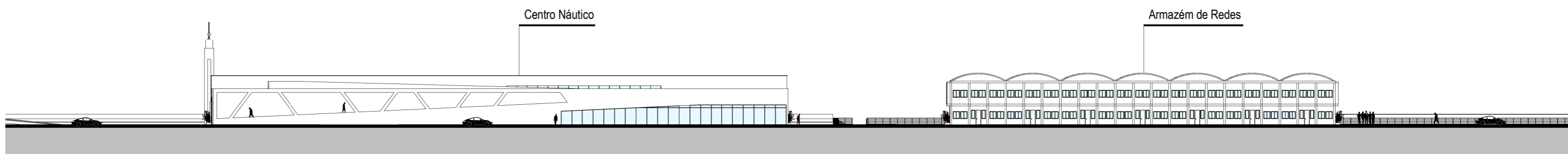
1. Edifício da Antiga Lota Pesqueira
2. Marinha

3. Edifício de Armazém de Redes
4. Habitação

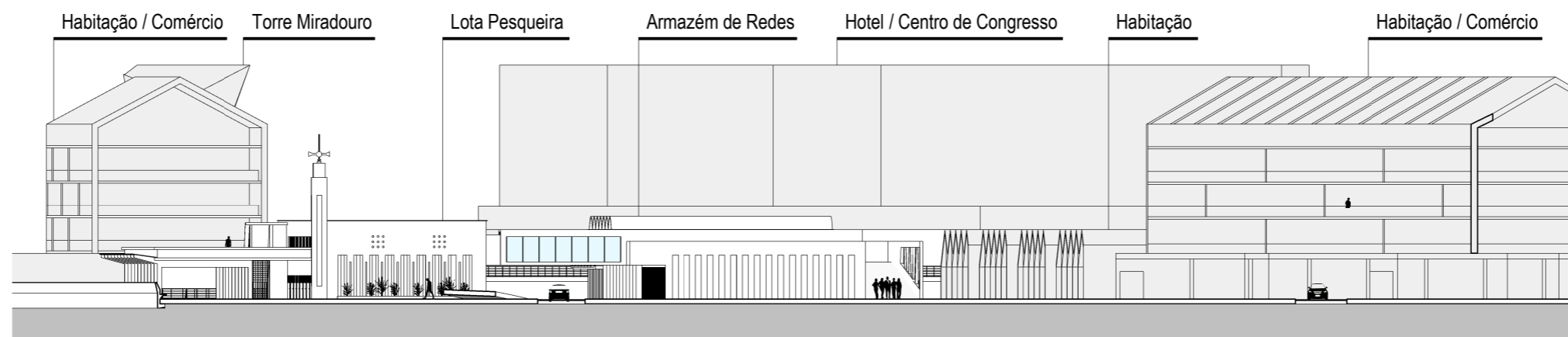
5. Centro Nautico



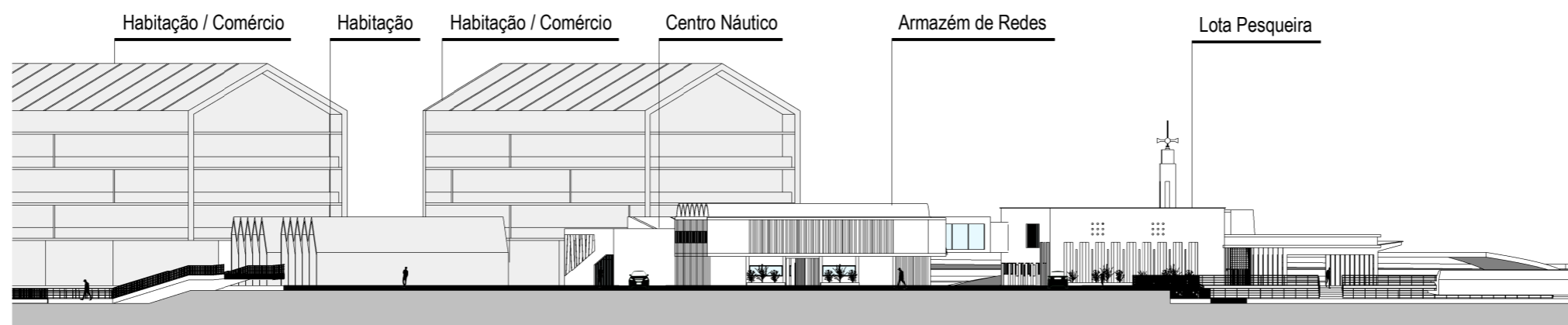
Alçado Este Conjunto



Alçado Oeste Conjunto



Alçado Norte Conjunto



Alçado Sul Conjunto



Antiga Lota Pesqueira de Aveiro: Proposta de Requalificação Urbana

Plano: Perfis

Escala: 1:500



Desenho 12 | Vista da Plataforma desde a autoestrada A25.



Desenho 13 | Vista da Plataforma desde o Canal das Pirâmides.

Influências do Desenho Urbano

O desenho de eixos e a organização da plataforma da Antiga Lota Pesqueira nasce após a análise de territórios urbanizados com condições similares. Neste caso analisaram-se os métodos de implantação, estruturação e densificação de plataformas localizadas em Amsterdão, mais precisamente as plataformas Java-Eiland e KNSM Eiland. (Fig.69)

A plataforma Java-Eiland (Fig.70), requalificada no ano 1990, corresponde a uma intervenção numa plataforma destinada a unidades de habitação de acordo com um plano do arquiteto de Amsterdão Sjoerd Soeters, na década de 1990.

A intervenção nesta plataforma visou a regeneração urbana deste território, sendo todos os edifícios existentes demolidos de maneira a desenvolver uma nova metodologia de organização e densificação, preservando um único edifício de exceção, propriedade das autoridades portuárias, o qual se localiza na plataforma num dos pontos de entrada, rodeado por grandes espaços verdes.

O desenho urbano desta plataforma inclui, ainda, quatro pequenos canais com casas, pontes pedonais e cicláveis, elementos que foram desenhados por arquitetos reconhecidos a nível nacional como Guy Rombouts e Monica Droste, e pelo escritório de arquitetura suíço Diener & Diener.

A plataforma KNSM (Fig.71) tem o seu desenvolvimento também na década de 1990, sendo o seu planeamento feito pelo arquiteto Jo Coenen. O conceito de intervenção focou-se na criação de grandes blocos de habitação, criando assim uma forte densificação edificada ao longo da plataforma e de uma avenida central, refletindo para a cidade uma organização similar aos antigos armazéns e edifícios de armazenamento característicos da ilha. O novo desenvolvimento da ilha fez parte de um plano diretor que transformou toda a zona das docas do leste em áreas residenciais modernas para permitir que a cidade se expandisse.

A preservação de edifícios antigos nesta plataforma encontra-se muito presente, conforme se verifica pela presença de uma antiga cafeteria, do prédio de armazenamento Loods 6 e de um prédio da alfândega.

O Loods 6 atualmente contém espaços de trabalho de artistas e uma galeria de exposição de arte. O edifício apresenta-se como uma vitrine do design e arquitetura dos anos 1950. Abriga, ainda, uma exposição dedicada à história da ilha. Desta maneira, o antigo parque da empresa de 1956 foi preservado e restaurado em 1994, com a ajuda do designer Mien Ruys, sendo renomeado em homenagem a Mien Ruysplantsoen.

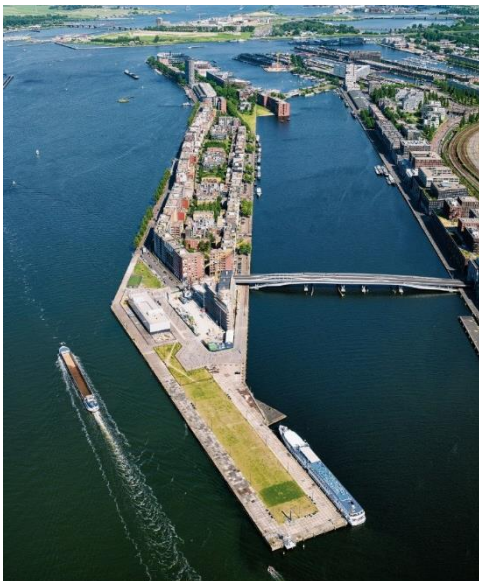
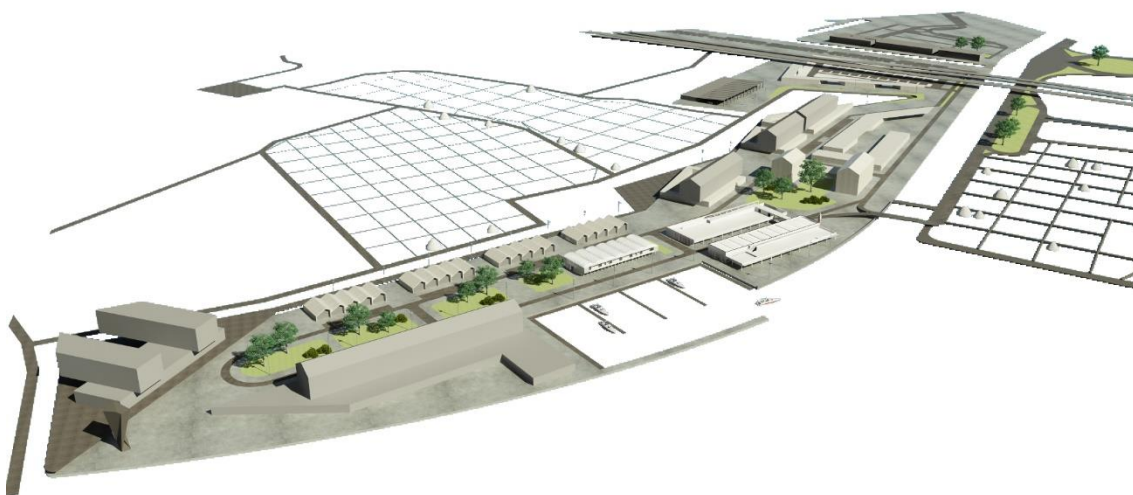


Fig. 80 | JAVA Eiland. Amsterdão.



Fig. 81 | KNSM Eiland. Amsterdão.



Desenho 14 | Vista aérea da Plataforma.



Desenho 15 | Nova Marinha no Cale da Veia.

4.6. PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DA ANTIGA LOTA PESQUEIRA

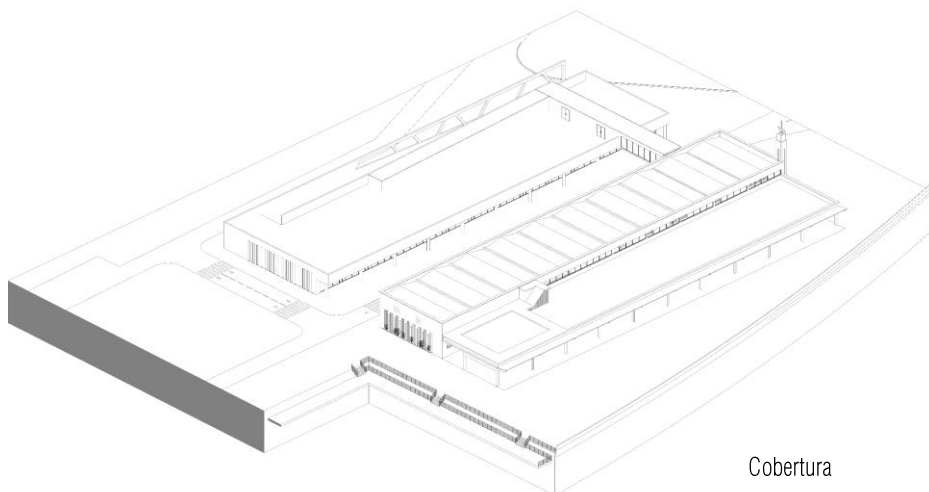
O projeto de reabilitação da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro baseia-se numa estratégia que aposta na preservação da edificação e na afirmação da sua presença na paisagem. Em primeiro lugar, pretendeu-se resolver o espaço envolvente do edifício, criando praças e passeios amplos que permitam outorgar-lhe uma boa qualidade espacial, mantendo a sua espacialidade e conservando os limites que a caracterizam de maneira que seja legível na sua totalidade, sendo também estudada a reabilitação da cobertura e pilares desaparecidos do seu alçado nascente, assim como, a reabilitação do topo da torre do relógio desaparecido e outros elementos que determinam a sua presença. Seguidamente, e tendo em conta as formas e espacialidades presentes, desenvolveu-se um método que nos permitiu trabalhar, usando como condicionante para o desenho das novas funções as preexistências de muros, pilares e escadas tanto internas como externas, criando diretrizes que a antiga estrutura e a composição dos alçados determinavam.

Em segundo lugar, escolheu-se trabalhar com poucos materiais, de maneira a garantir uma intervenção que se conseguisse mimetizar com a edificação existente e que permitisse recordar a natureza industrial original do lugar para não afetar as sensações que o edifício em si transmitia. Em terceiro lugar, desenvolveram-se condições de trabalho que permitissem ter em conta que o desenvolvimento deste projeto depende de uma análise cuidada e importante dos elementos estruturais, os quais, tomando em conta os estudos feitos pelo Programa Polis de Aveiro, demonstram que a edificação possui graves debilidades a nível estrutural.

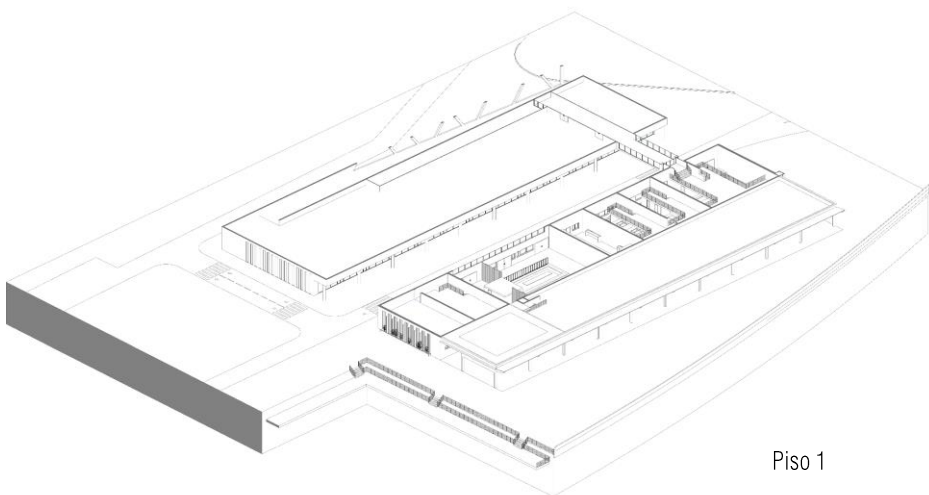
O projeto, considerando um melhor aproveitamento da edificação internamente, desenvolve o novo programa, considerando duas metodologias de intervenção. Uma de restauro, podendo ser evidenciada nos módulos 1, 5, 6 (ver plano). Outra de reabilitação, criando programas e formas de ocupação da edificação evidenciadas nos módulos 2, 3, 4 para o desenvolvimento de um restaurante de dois níveis aproveitando a dupla altura que a edificação possui sendo o nível superior um espaço com terraço com vista sobre o Salgado de Aveiro.

Os módulos 7, 8, 9 destinados ao desenvolvimento de um Centro Náutico, aproveitam o nível superior ao mesmo tempo que no restaurante existirá uma esplanada para desfrutar das vistas do Salgado de Aveiro. As diferentes formas de intervir nesta edificação são articuladas, de modo a obter uma separação adequada entre as várias funções propostas, mantendo uma forma unitária e ordenada.

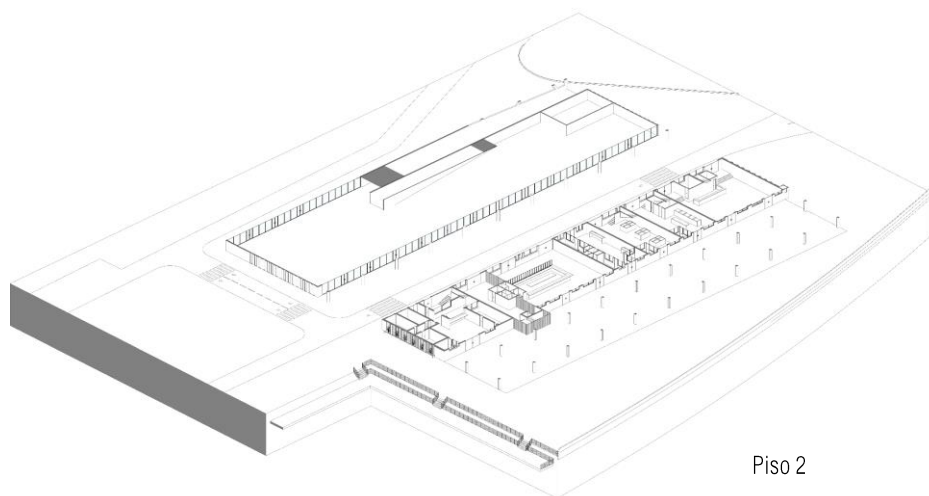
Derivado dos estudos do projeto de Coutinho de Lima, o projeto prevê o desenvolvimento de um novo volume de adição no alçado poente, inserido após o eixo viário proposto no projeto urbano. A intenção de criar este volume, como a sua implantação, nasce do estudo feito anteriormente, recorrendo da ideia de desenvolver um projeto baseado nos critérios pensados para as edificações existentes.



Cobertura



Piso 1



Piso 2

Desta maneira, o volume pretende responder ao alçado poente do edifício da Lota Pesqueira, que neste caso foi projetado como um alçado interno, apresentando esta zona no projeto inicial uma cobertura junto com um volume anexo. O volume ausente iria responder ao Canal da Reduzida da mesma forma que a Lota responde ao Cale da Veia.

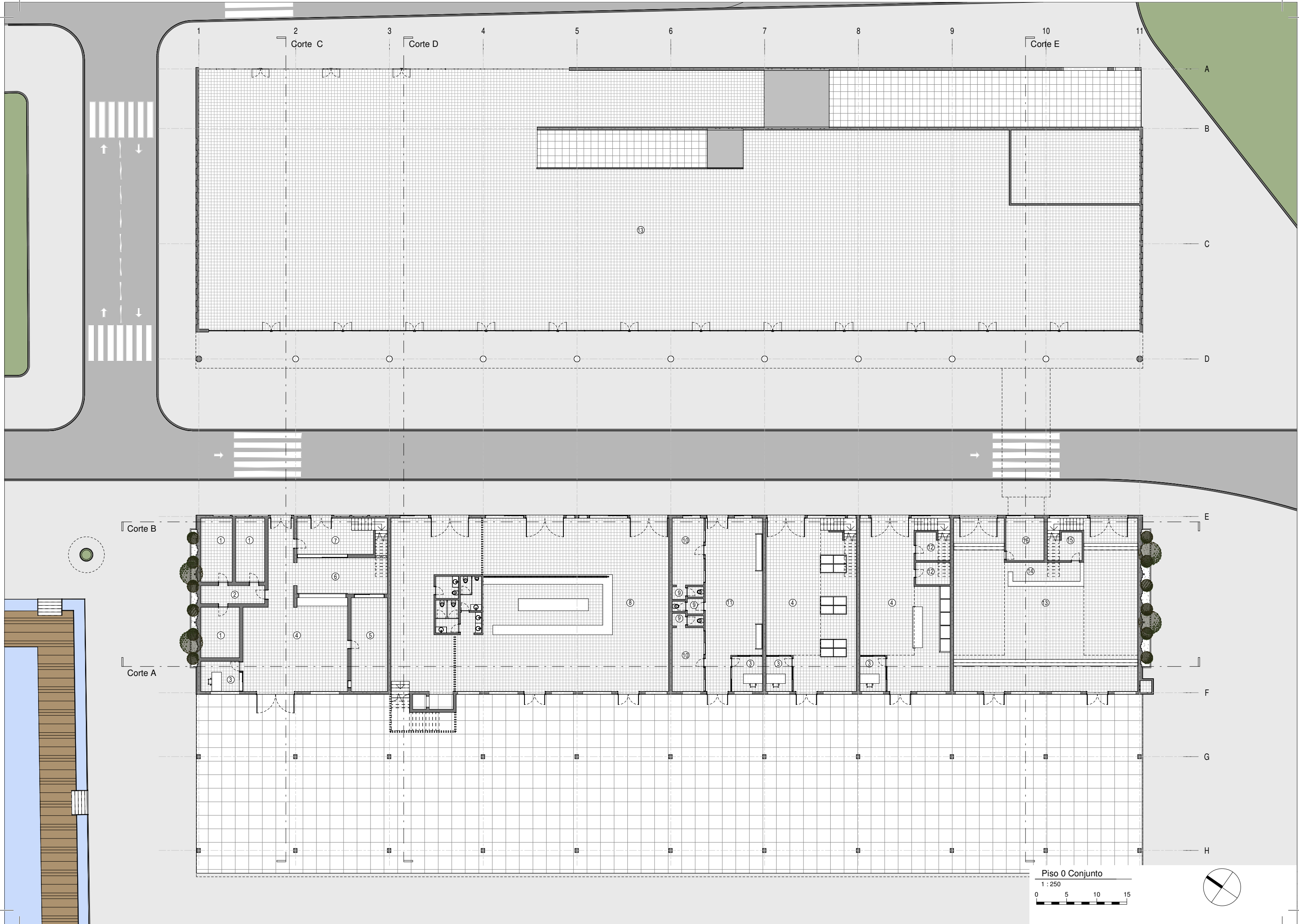
Uma vez que este volume nunca foi concretizado, a intenção neste caso é criar um volume que pretenda reproduzir a imagem volumétrica idealizada no projeto junto com a sua essência. É nesta parte do complexo que as novas adições são mais visíveis. Optou-se por uma intervenção que inicia com a colocação de uma pérgola apoiada no alçado poente da Lota e pousada no novo volume. Este novo volume, nas traseiras da Lota, pretende adotar uma linguagem contemporânea, desenhado de forma a que o volume consiga dialogar e reinterpretar os princípios do existente, dignificando o lugar. Pretende assim, garantir um forte contraste arquitetónico.

O processo de reabilitação integra ainda a cobertura da Lota, tendo em vista uma nova entrada de luz zenital no edifício, assim como, no caso do módulo 8, a ligação do edifício da Lota com o novo volume, através da criação de uma passagem aérea, transformando-se o novo em parte do programa destinado ao Centro Náutico proposto. A passagem cria um ponto de interesse visual que se destaca materialmente da aparência da antiga Lota. Deste modo, obtém-se um corpo revestido por um único material, com a exclusão das caixilharias das janelas, que ganham importância, por serem em madeira e de grandes dimensões que favorecem as vistas sobre a paisagem. Esta parte nova do complexo edificado contém as funções referentes ao clube de remo e à escola de vela do Centro Náutico. A partir daqui, é possível aceder ao bar/restaurante, ao museu e ao átrio.

A intenção projetual foi destacar os elementos característicos e salvaguardar a identidade de cada um dos espaços das preexistências. Para deixar inalterada a perceção do espaço no interior, optou-se por manter os pés direitos originais em certos pontos do projeto e nos pontos de interceção com o novo volume tornar evidente a separação entre a adição e o preexistente. Neste caso, como a adição se caracteriza por ser um corredor que permite a ligação ao novo volume, este corredor apresenta-se como uma caixa pousada na laje subtilmente. A caixa em madeira apresenta um aspeto simples, nas formas e nas cores, e nos pontos de interceção alguns detalhes mínimos.

Os módulos 1, 5 e 6 referentes ao restauro, correspondem aos espaços de museu e de exposições, onde, para valorizar ainda mais a sua linguagem, tentou-se fazer um restauro que permitisse manter visível a sua espacialidade original. A intenção é a valorização do original através de intervenções que não alteram de modo excessivo o edifício nem as suas características.

A nível dos alçados, como foi falado anteriormente, a proposta de reabilitação pretende reestabelecer o aspeto originário da edificação.



Corte C

Corte D

Corte E

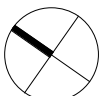
Corte B

Corte A

Piso 0 Conjunto

1 : 250

0 5 10 15



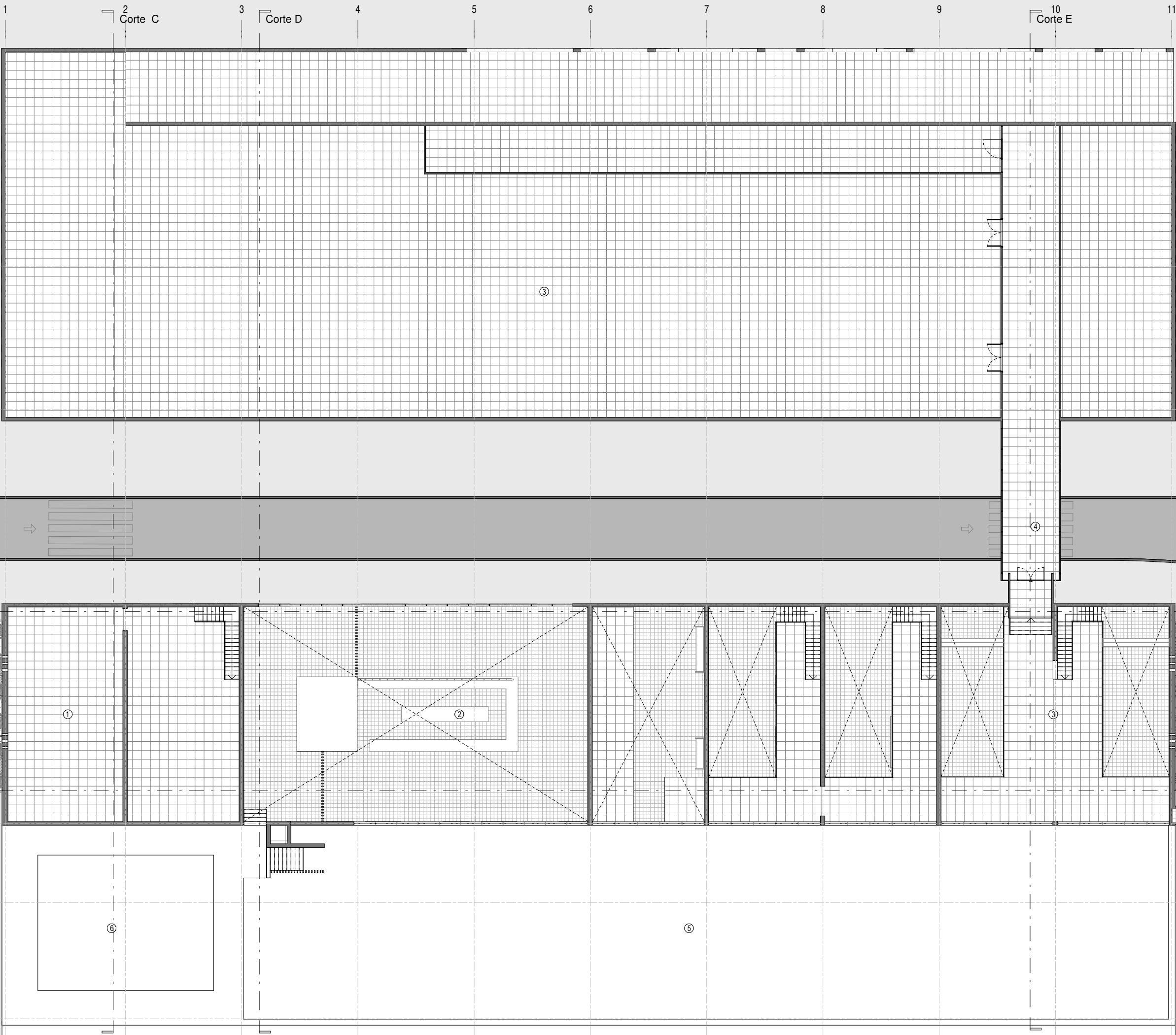
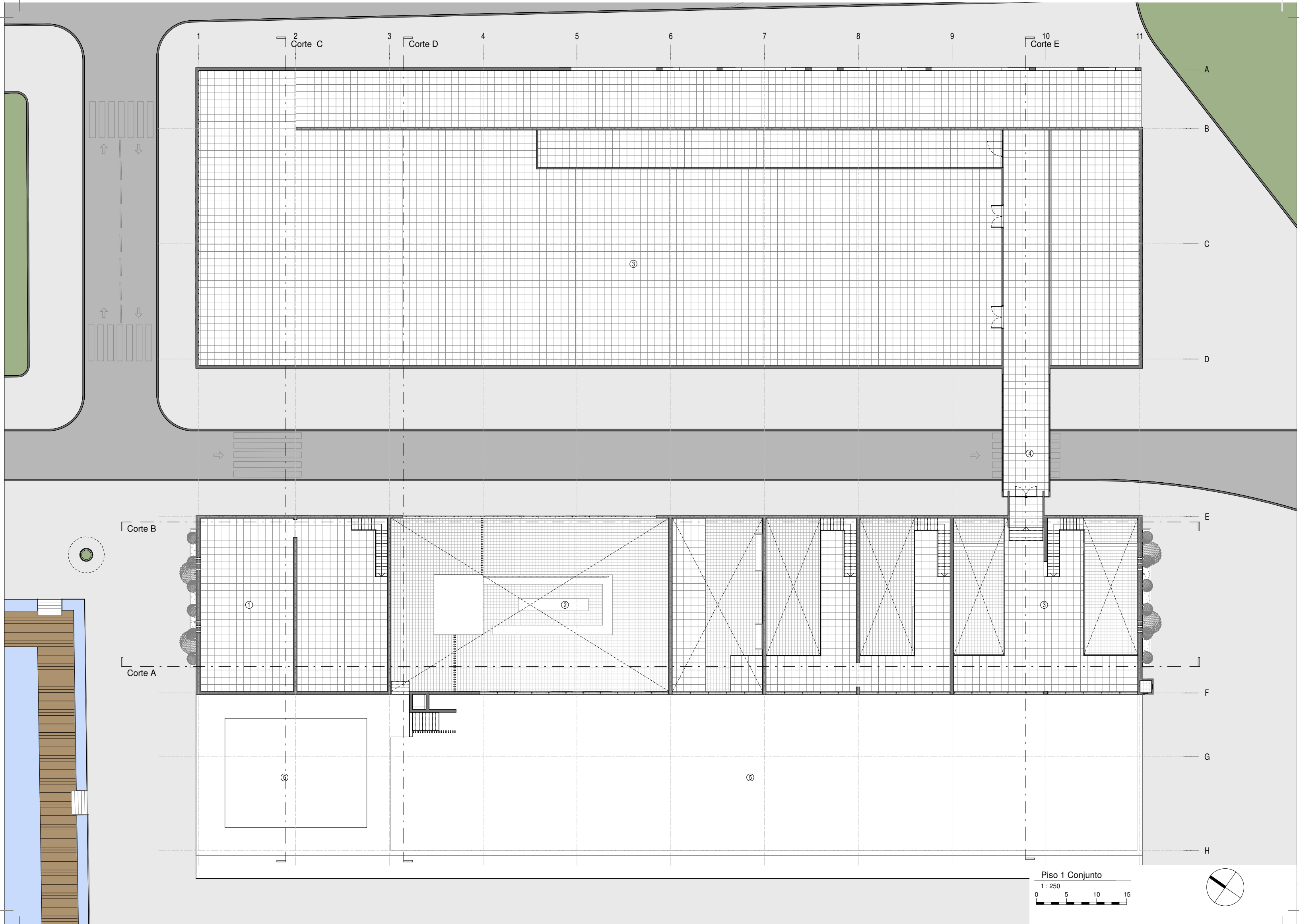
Edifício da Antiga Lota Pesqueira: Proposta de Reabilitação

Plano: Planta Conjunto Piso 0

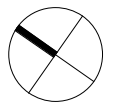
Escala: 1:250

Legenda:

- | | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------|
| 1. Câmara Frigorífica (Museu) | 5. Depósito de Gelo (Museu) | 9. Casa de Banho (Museu) | 13. Centro Náutico |
| 2. Ante-Câmara (Museu) | 6. Fábrica de Gelo (Museu) | 10. Guarda Fiscal (Museu) | 14. Recepção |
| 3. Escritório (Museu) | 7. Sala de Maquinas (Museu) | 11. Sala de Espera (Museu) | 15. Deposito |
| 4. Lavagem do Peixe (Museu) | 8. Restaurante | 12. Deposito de Sal (Museu) | 16. Casa de Banho |



Piso 1 Conjunto
1 : 250
0 5 10 15



Edifício da Antiga Lota Pesqueira: Proposta de Reabilitação

Plano: Planta Conjunto Piso 1

Escala: 1/250

Legenda:

1. Galeria de Exposições (Museu)

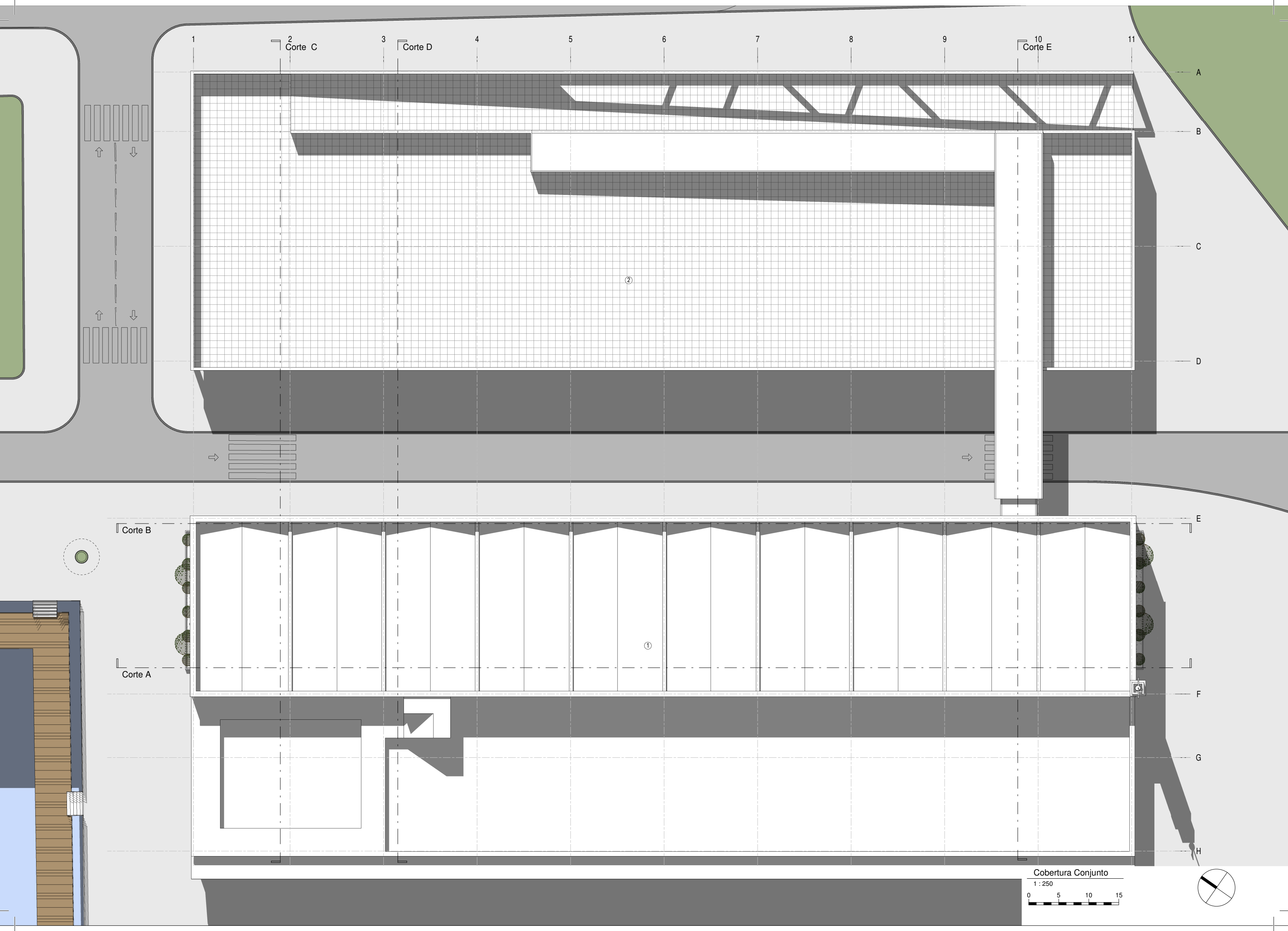
2. Restaurante

3. Centro Náutico

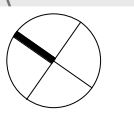
4. Passagem aérea

5. Terraço

6. Jardim



Cobertura Conjunto
1 : 250



Edifício da Antiga Lota Pesqueira: Proposta de Reabilitação

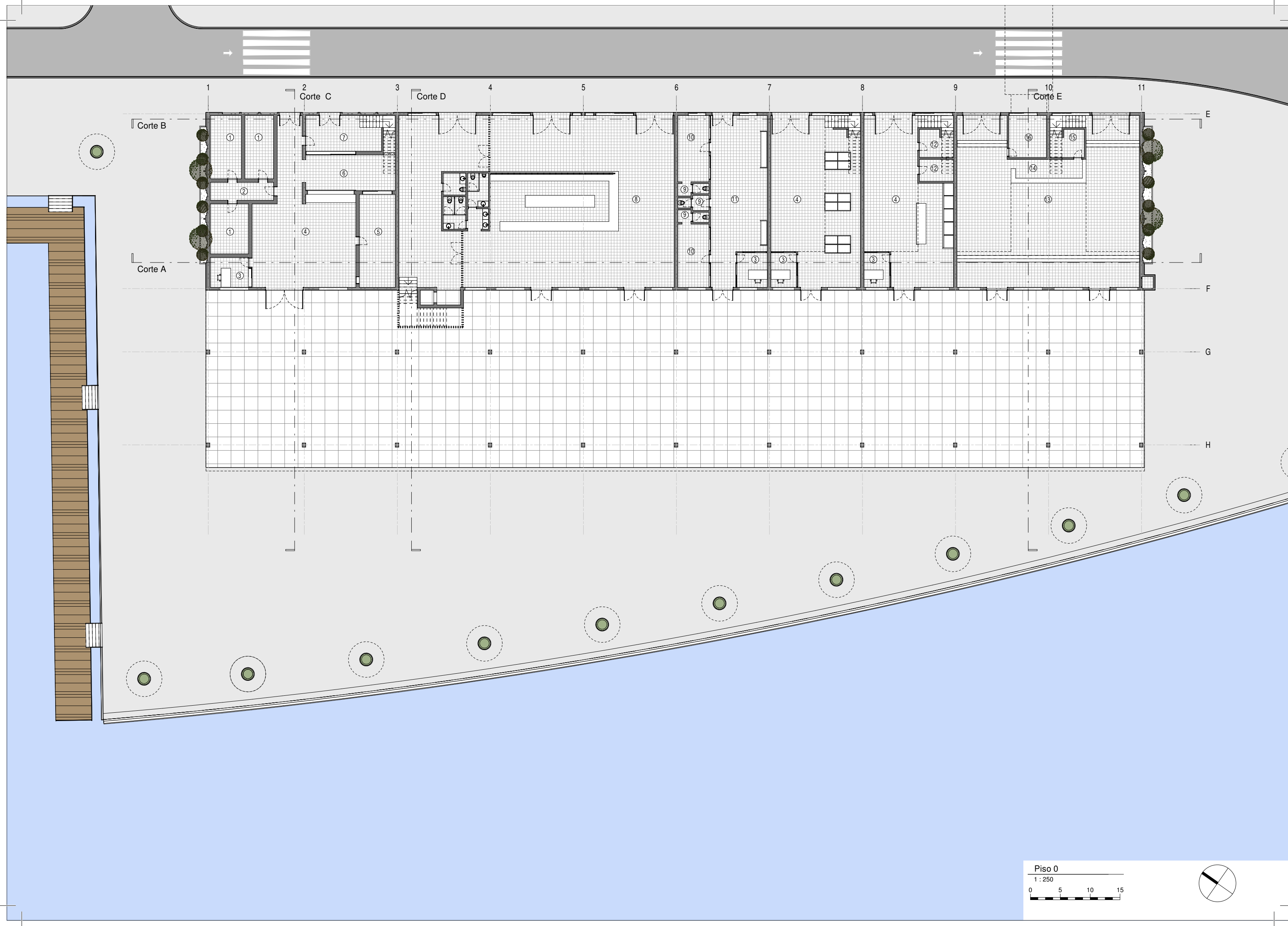
Plano: Planta Conjunto Cobertura

Escala: 1/250

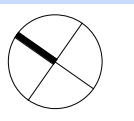
Legenda:

1. Edifício da Antiga Lota Pesqueira

2. Centro Náutico



Piso 0
1 : 250
0 5 10 15



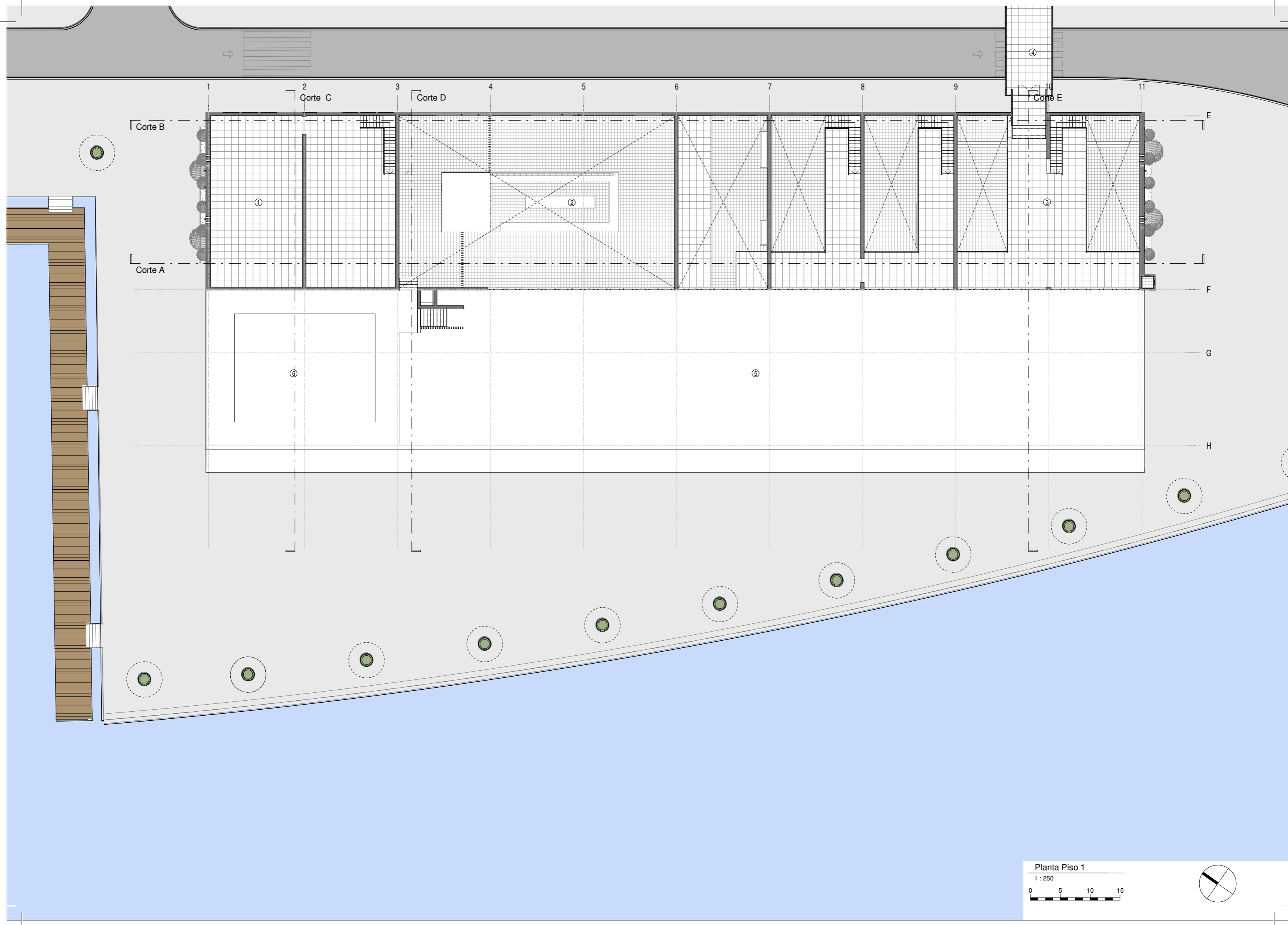
Edifício da Antiga Lota Pesqueira: Proposta de Reabilitação

Plano: Planta Piso 0

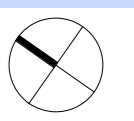
Escala: 1:250

Legenda:

- | | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------|
| 1. Câmara Frigorífica (Museu) | 5. Depósito de Gelo (Museu) | 9. Casa de Banho (Museu) | 13. Centro Náutico |
| 2. Ante-Câmara (Museu) | 6. Fábrica de Gelo (Museu) | 10. Guarda Fiscal (Museu) | 14. Recepção |
| 3. Escritório (Museu) | 7. Sala de Maquinas (Museu) | 11. Sala de Espera (Museu) | 15. Deposito |
| 4. Lavagem do Peixe (Museu) | 8. Restaurante | 12. Deposito de Sal (Museu) | 16. Casa de Banho |



Planta Piso 1
1 : 250
0 5 10 15



Edifício da Antiga Lota Pesqueira: Proposta de Reabilitação

Plano: Planta Piso 1

Escala: 1/250

Legenda:

1. Galeria de Exposições (Museu)

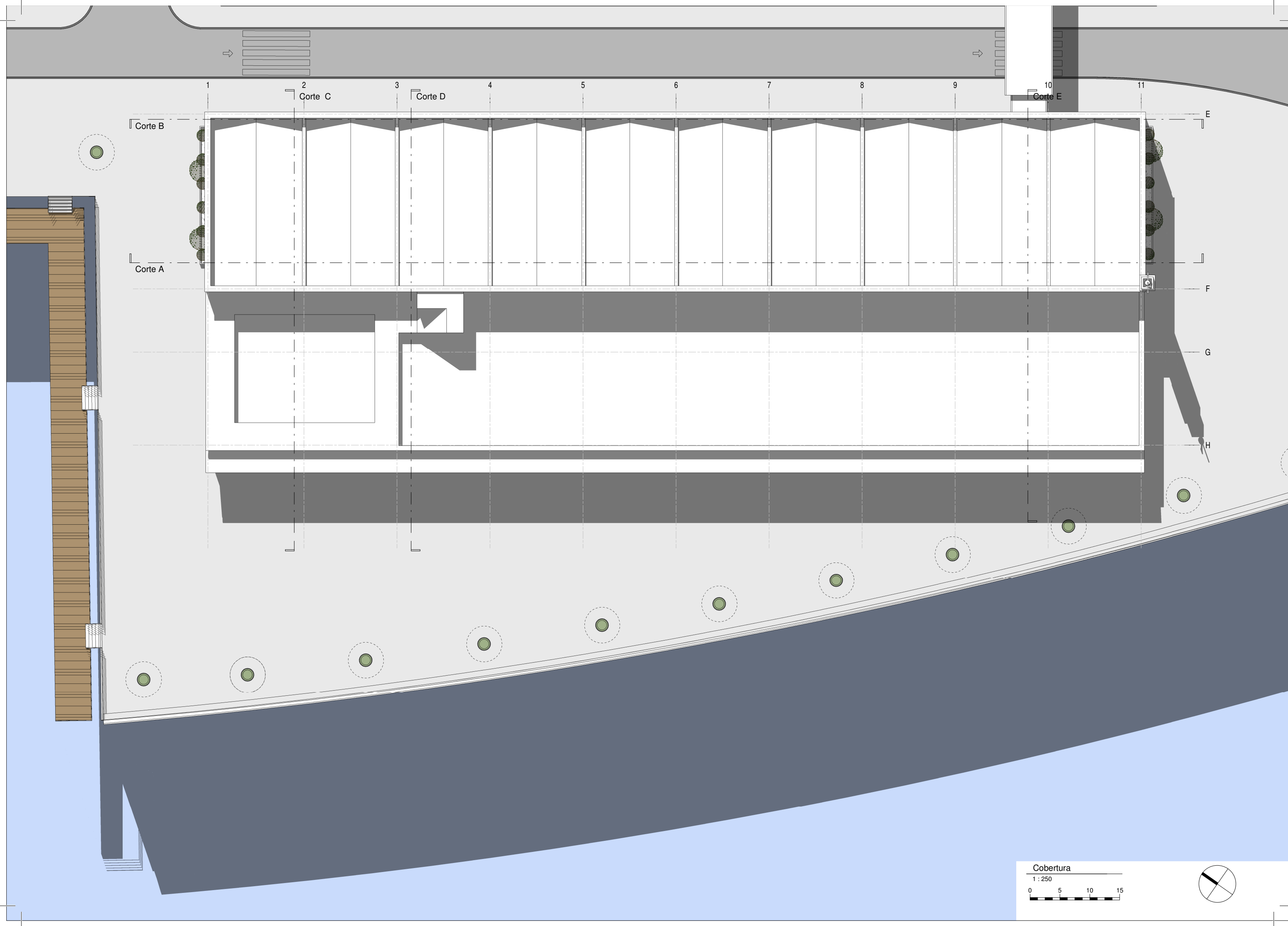
3. Centro Náutico

5. Terraço

2. Restaurante

4. Passagem aérea

6. Jardim



Corte B

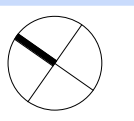
Corte A

Corte C

Corte D

Corte E

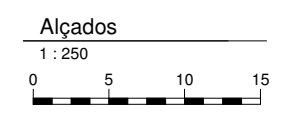
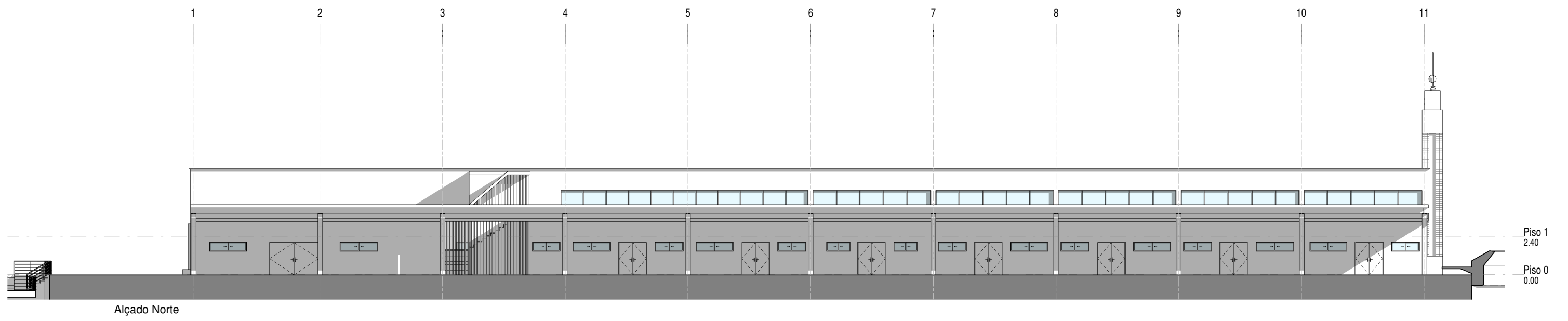
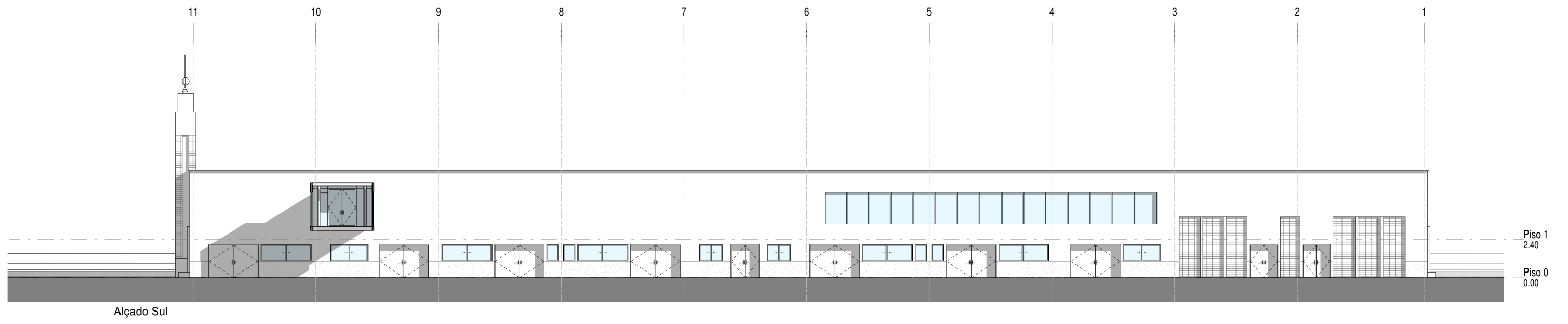
Cobertura
1:250
0 5 10 15



Edifício da Antiga Lota Pesqueira: Proposta de Reabilitação

Plano: Planta Cobertura

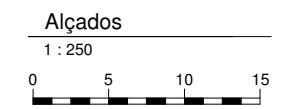
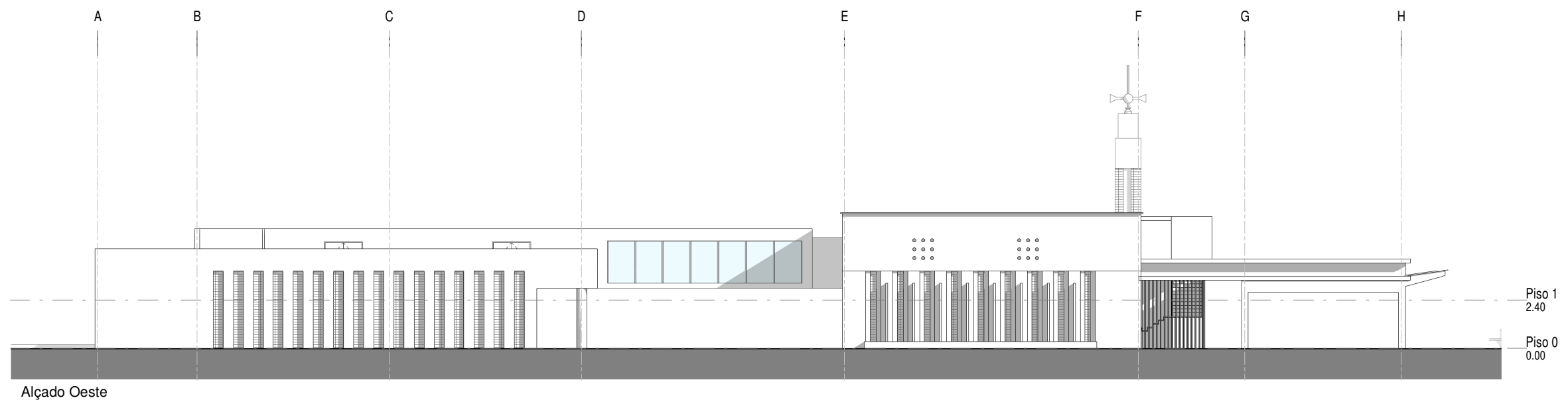
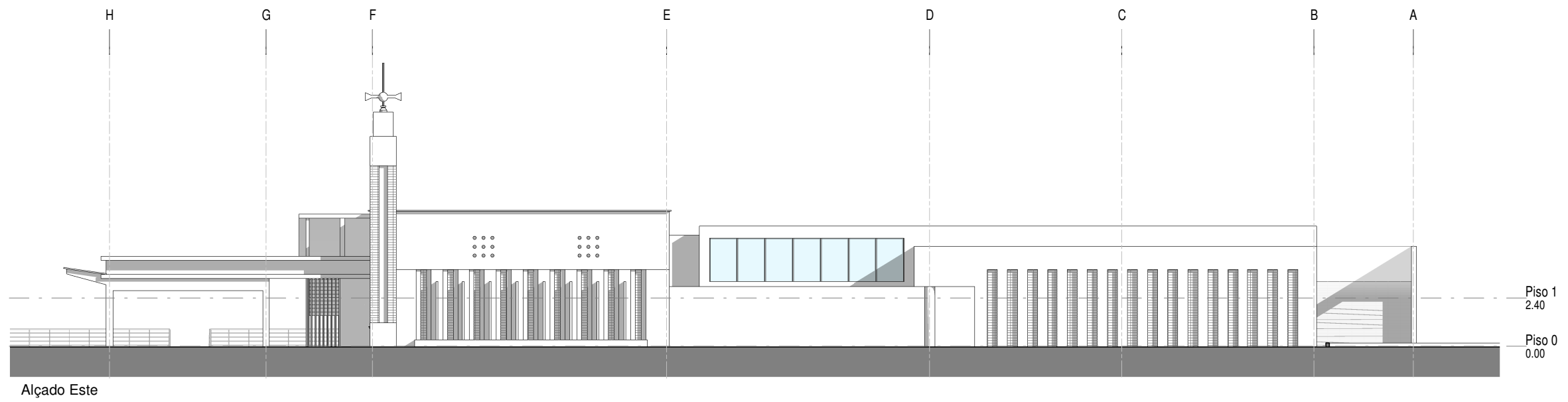
Escala: 1/250



Edifício da Antiga Lota Pesqueira: Proposta de Reabilitação

Plano: Alçados

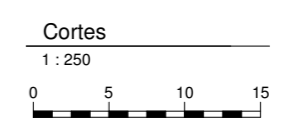
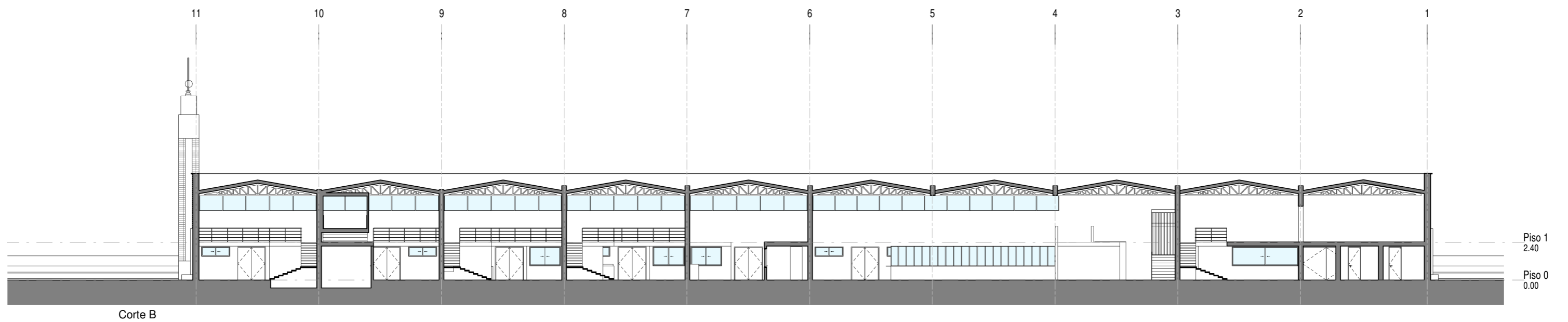
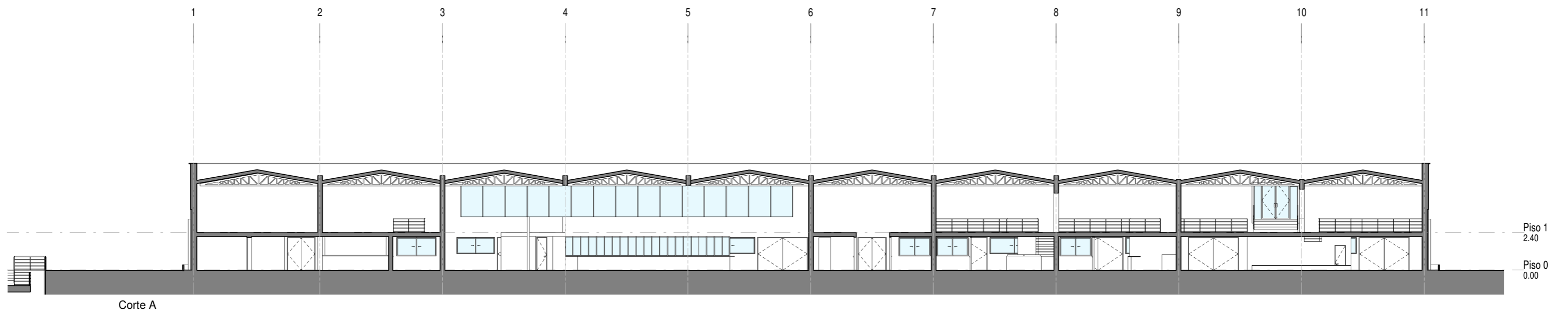
Escala: 1/250



Edifício da Antiga Lota Pesqueira: Proposta de Reabilitação

Plano: Alçados

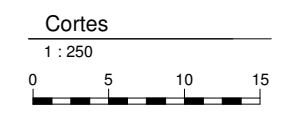
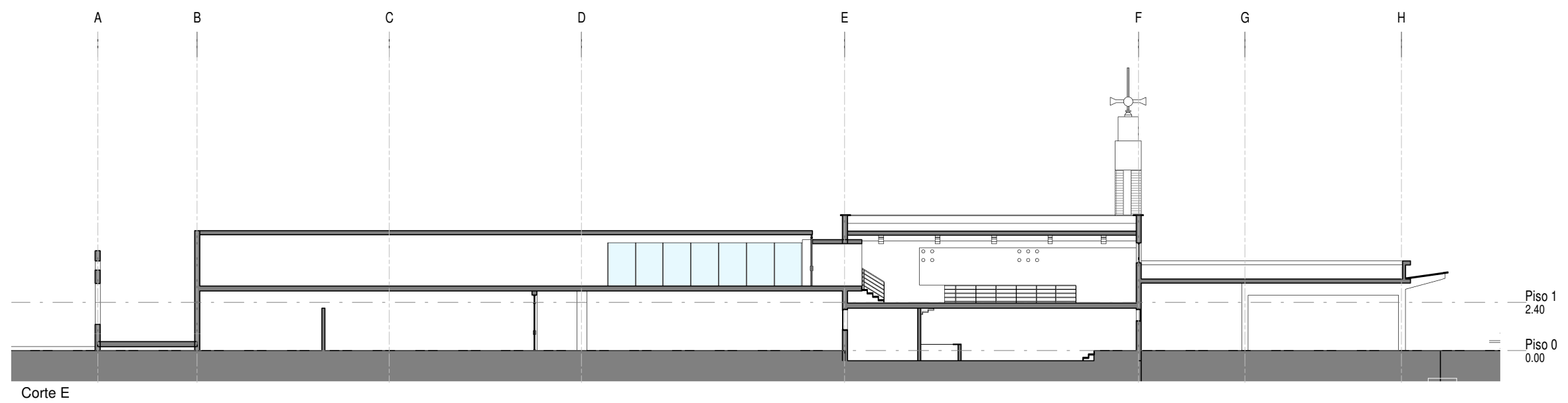
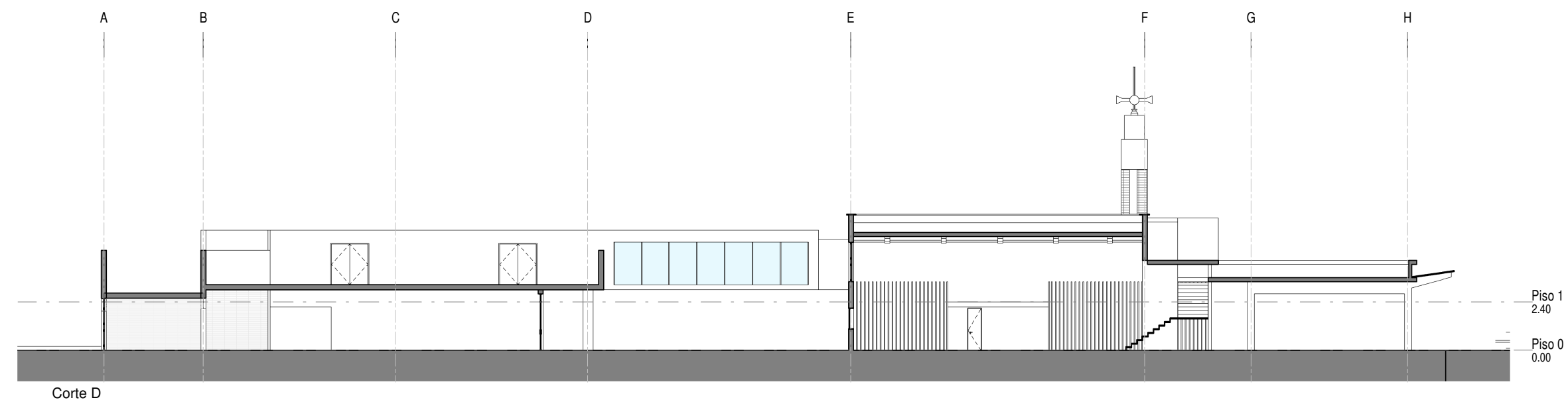
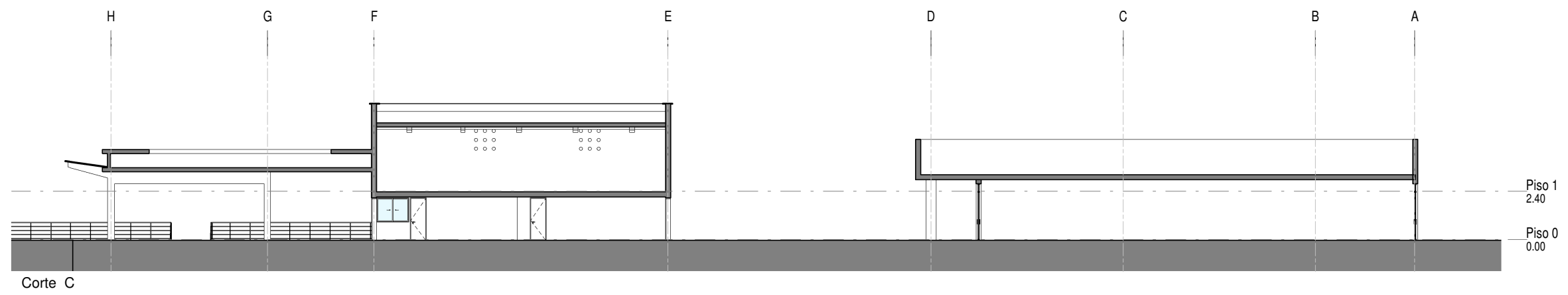
Escala: 1/250



Edifício da Antiga Lota Pesqueira: Proposta de Reabilitação

Plano: Cortes

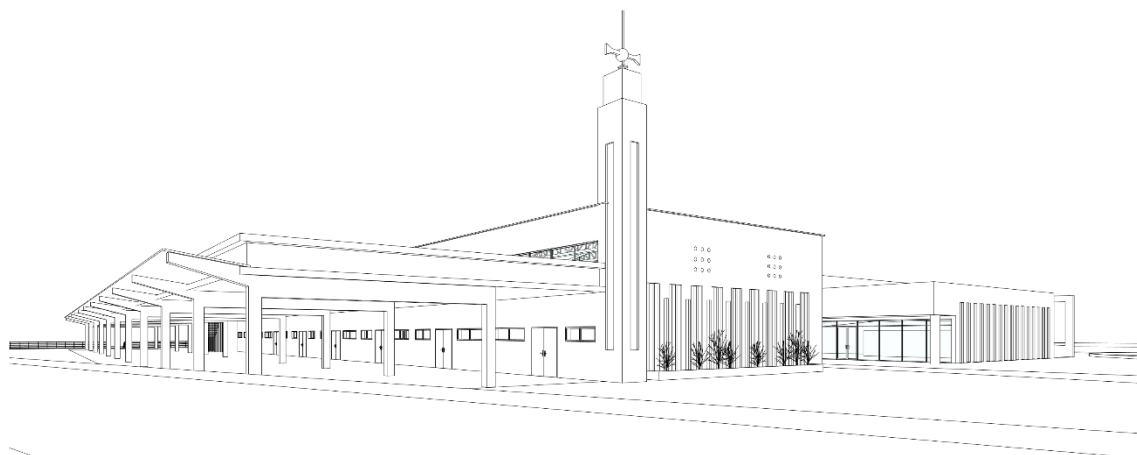
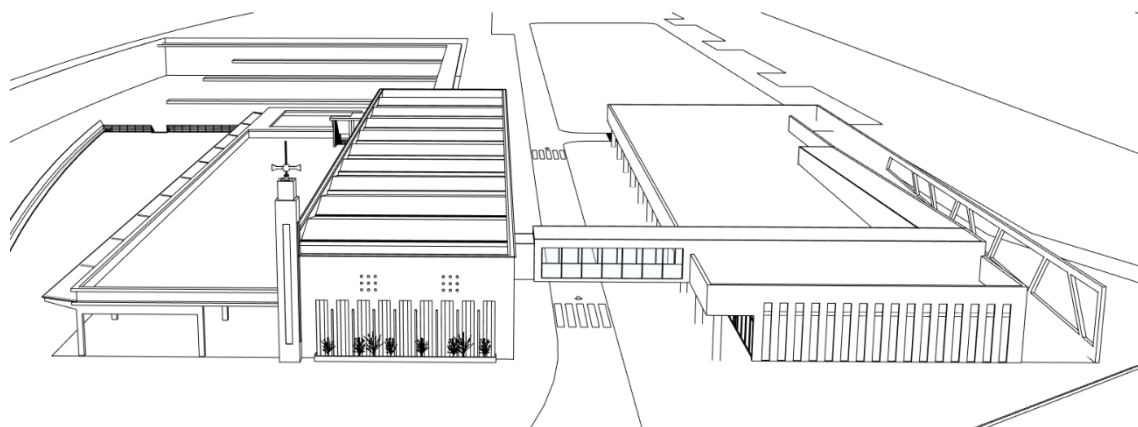
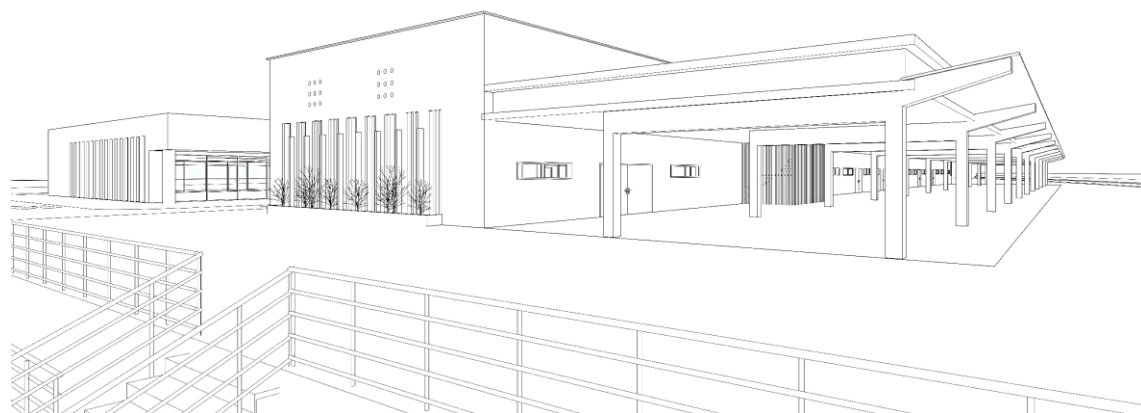
Escala: 1/250



Edifício da Antiga Lota Pesqueira: Proposta de Reabilitação

Plano: Cortes

Escala: 1/250



Desenho 17 | Perspetivas.



Desenho 18 | Vista da Marinha para Lota Pesqueira.



Desenho 19 | Ponte de conexão com o Centro Náutico.

4.7. PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO ARMAZÉM DE REDES

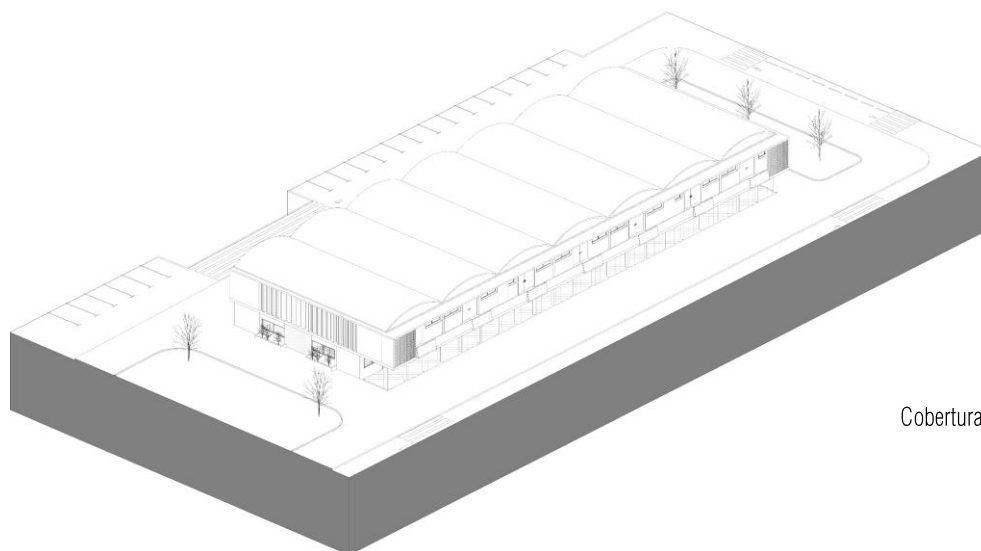
O projeto de reabilitação do Armazém de Redes baseia-se nos mesmos princípios aplicados anteriormente ao edifício da Antiga Lota Pesqueira, apostando na preservação da edificação e na valorização da sua presença na paisagem. Em primeiro lugar, tal como no edifício da Lota pretendeu-se resolver o espaço envolvente do edifício, criando praças e passeios amplos que permitiram outorgar-lhe uma boa qualidade espacial. O projeto de reabilitação deste edifício desenvolveu métodos que permitiram conservar os limites que caracterizam a imagem da edificação na paisagem.

Neste caso, devido à presença de intervenções recentes e tendo em conta as formas e espacialidades presentes, propõe-se a reposição da aparência original da edificação baseado nos planos e informação obtida nos livros e leituras feitas. Em segundo lugar, escolheu-se trabalhar no exterior unicamente com reboco branco, de maneira a garantir que a intervenção conseguisse mimetizar a sua anterior presença e refletir a essência do Armazém de Redes no conjunto. Desta maneira, o desenvolvimento deste projeto depende de uma análise cuidada e importante dos elementos estruturais, o que, tomando em conta que a edificação ainda continua em uso, pressupõe que as intervenções nestes elementos deverão ser de manutenção.

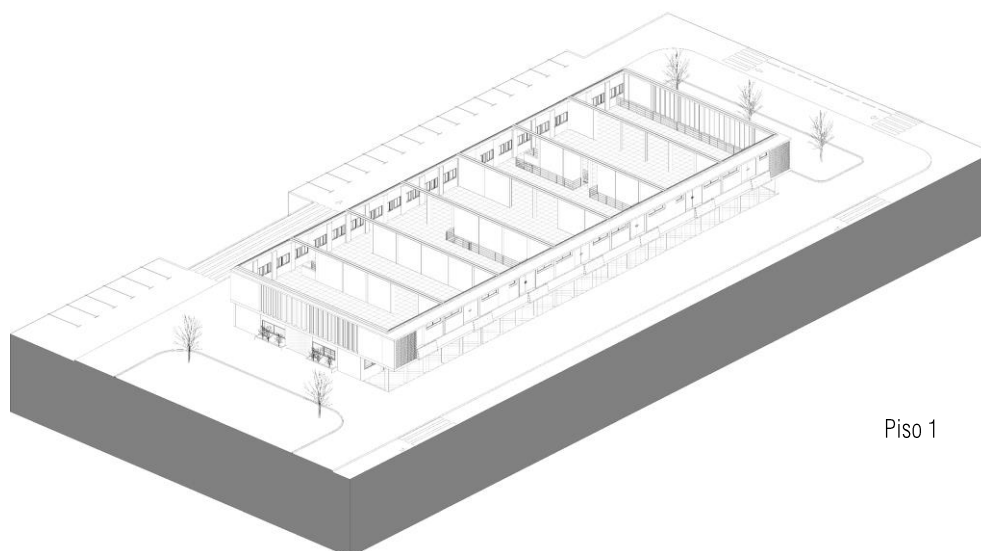
O projeto, considerando um melhor aproveitamento da edificação, prevê internamente uma proposta de intervenção focada numa reabilitação que permita integrar programas e formas de ocupação da pertinentes. A intervenção prevê um programa de ordem cultural e social. Desta maneira, como abordado anteriormente, o Armazém de Redes encontra-se dividido em sete módulos com dois níveis.

O projeto de reabilitação desta edificação internamente passa pelo reconhecimento da quadricula estrutural, permitindo assim desenvolver uma estratégia de intervenção que consta da demolição de dois tramos de parede no piso inferior e de uma seção da laje do piso superior, de maneira a criar uma galeria de exposições temporárias no piso inferior ao longo do edifício e, ao mesmo tempo, conservar uma leitura da modulação do edifício, mantendo presente a sua essência no interior, da mesma forma que no piso superior é aberta a laje para garantir uma melhor leitura desta intenção.

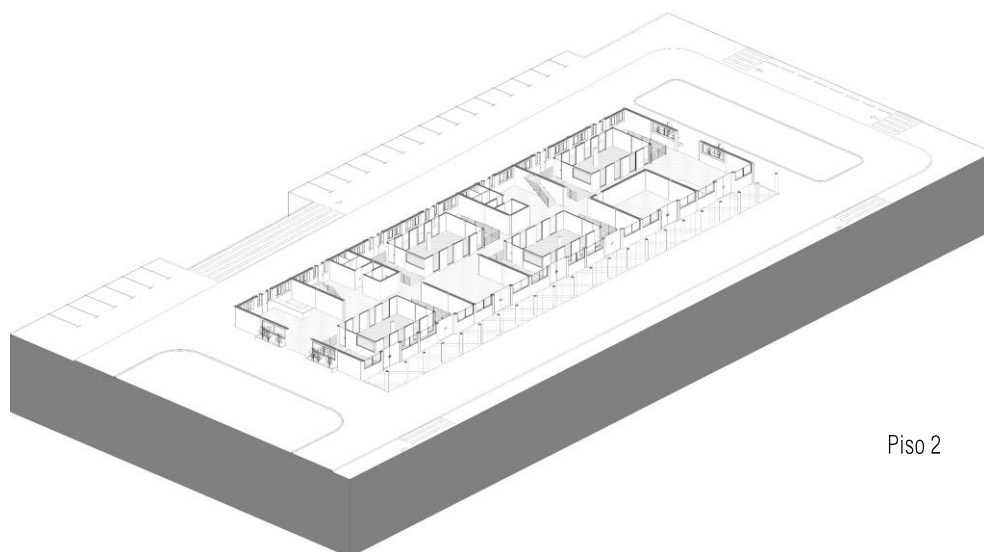
O Piso 0 por sua vez sofre de algumas modificações notáveis sendo as divisórias de quartos de banho e cozinhas demolidas de maneira a criar um espaço mais amplo e versátil para a colocação de espaços de aluguer e de apoio às exposições. O Piso 1 permite uma intervenção mais livre, sendo originariamente um espaço amplo de depósito com uma varanda. Desta maneira aproveita-se a sua modulação destinando este nível ao Museu do Sal e Ria de Aveiro, tendo assim a possibilidade de localizar em cada um dos módulos uma exposição fixa dedicada à conservação, história e valorização da Ria e do Salgado de Aveiro.



Cobertura



Piso 1



Piso 2

Desenho 20 | Axonometria.

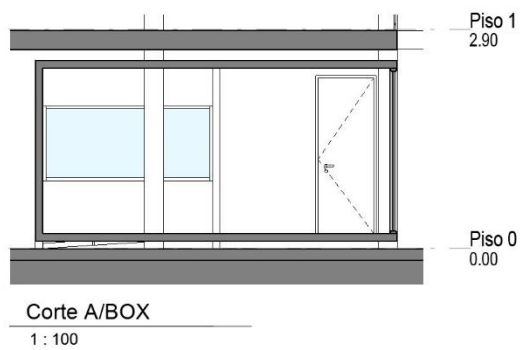
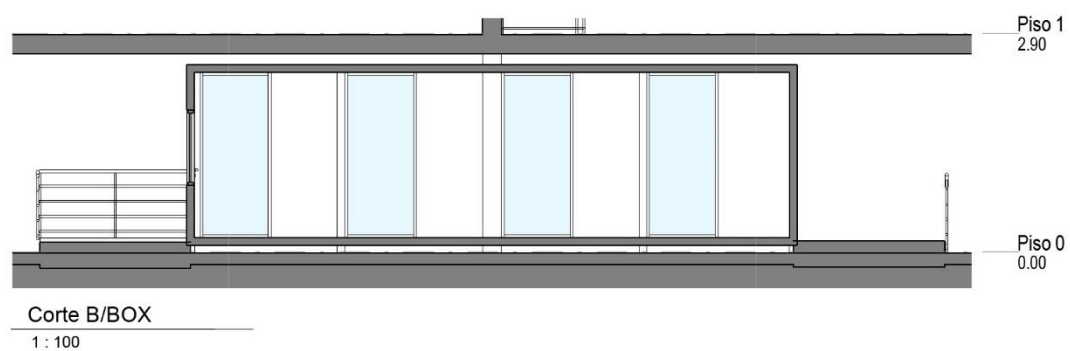
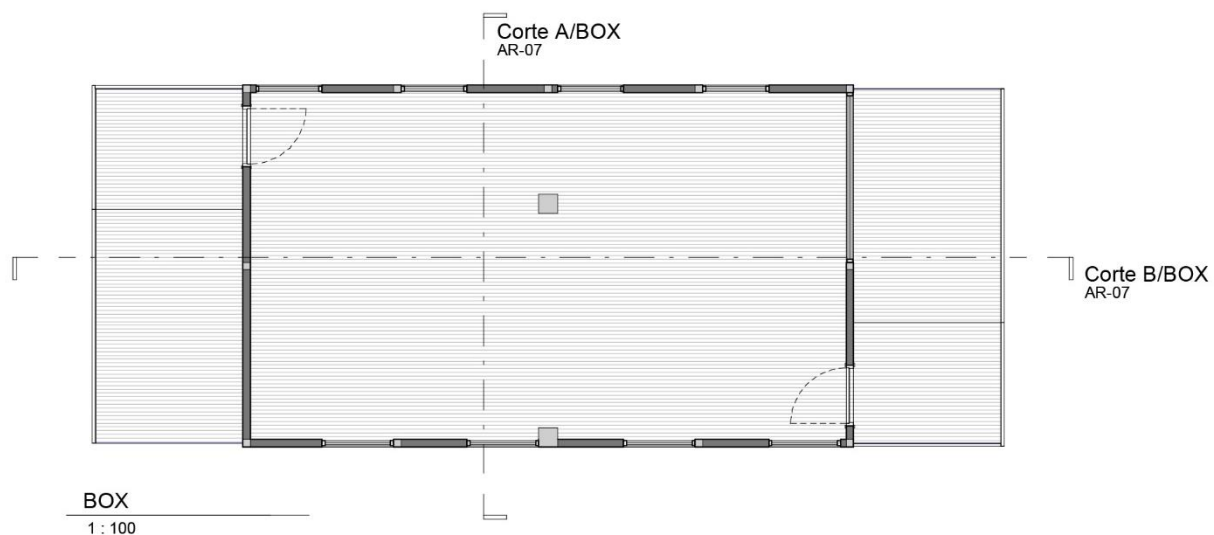
A intenção projetual neste edifício foi mostrar como pode ser intervencionada uma edificação de valor patrimonial trocando o seu uso e distribuição, mas ao mesmo tempo mantendo presente as marcas da sua estruturação inicial, deixando os elementos característicos que permitam salvaguardar a identidade de cada um dos espaços das preexistências. Para deixar inalterada a perceção do espaço no interior optou-se por manter os pés direitos originários.

Mantém-se, a leitura do edifício do Armazém de Redes destacando a intervenção de adição através do material, neste caso a madeira. Os módulos de espaços de trabalho adicionados no Piso 0 correspondendo a caixas de madeira pousadas na laje, permitem diferenciar a adição no seu conjunto. A caixa apresenta um aspeto simples, nas formas e nas cores, sendo em madeira nos pontos de interceção, com detalhes mínimos, portas totalmente minimalistas e aberturas que permitam manter os espaços permeáveis.

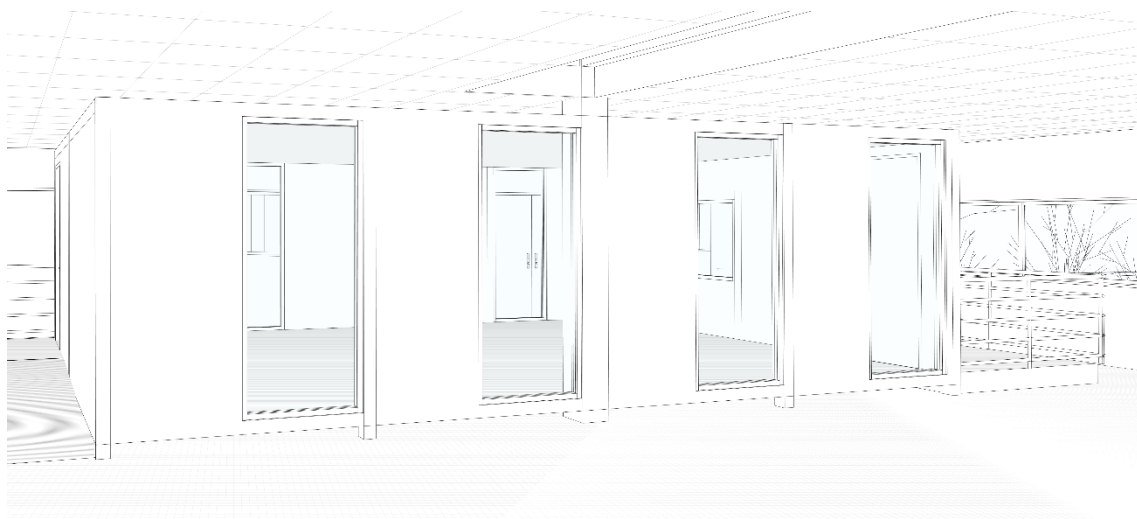
A nível dos alçados, como foi falado anteriormente, a proposta de reabilitação foca-se numa abordagem que permita devolver o aspeto originário da edificação, distinguindo-se da lota uma vez que neste caso, o projeto depende dos conhecimentos adquiridos através de leituras e planos, já que a sua legibilidade atual foi posta em causa pelas ocupações atuais.



Desenho 21 | Perspetiva.



Desenho 22 | Módulos, Espaços de Trabalho.



Desenho 23 | Alçado dos Módulos de Trabalho, BOX.



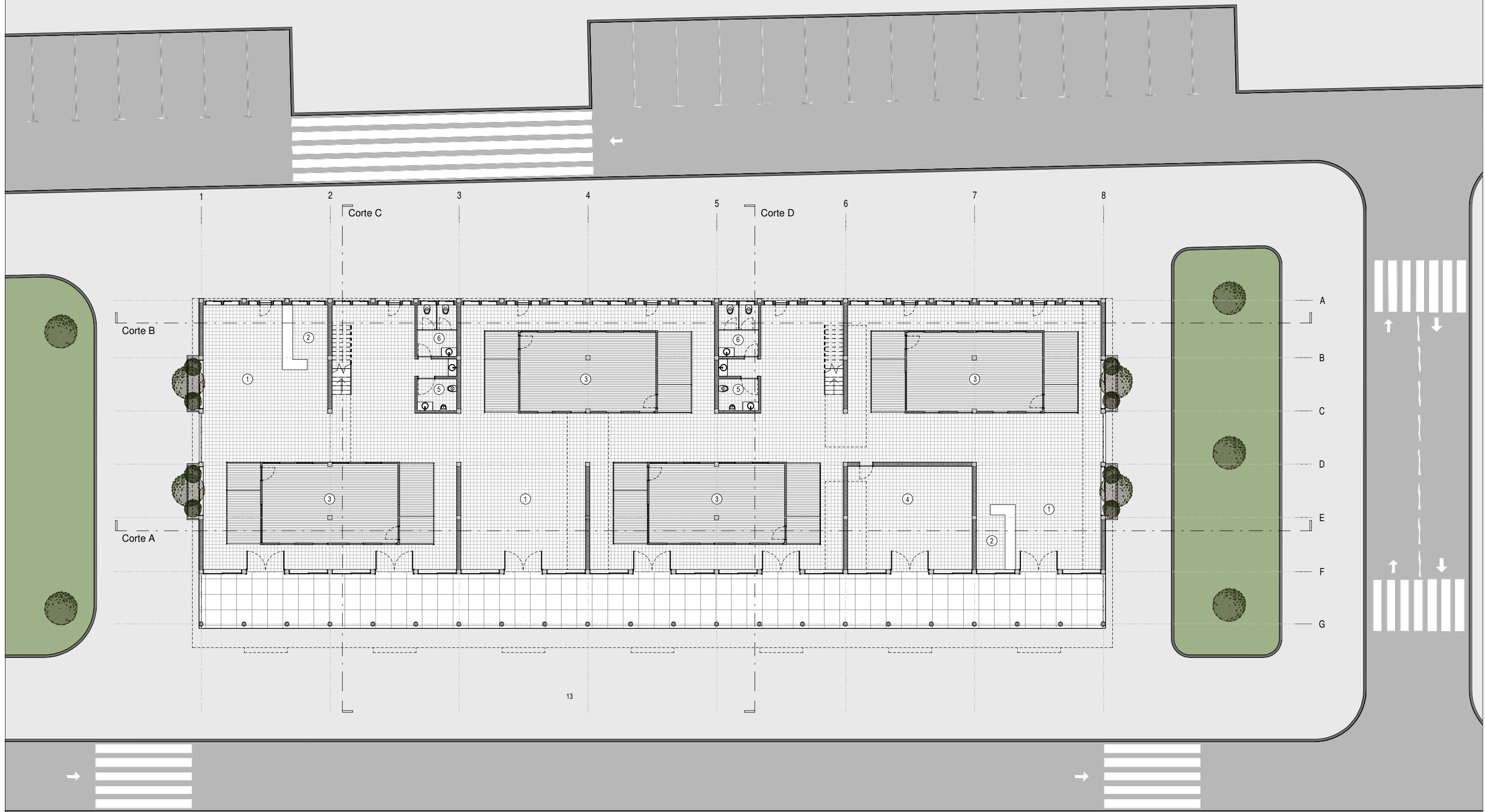
Desenho 24 | Intervenção no Armazém de Redes, BOX.



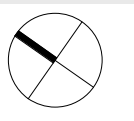
Desenho 25 | Requalificação do Alçado do Armazém de Redes junto a nova marinha.



Desenho 26 | Integração dos edifícios no eixo de circulação proposto.



Piso 0
 1 : 200
 0 1 2 4 6 m



Edifício de Armazém de Redes: Proposta de Reabilitação

Plano: Planta Piso 0

Escala: 1:200

Legenda:

1. Acesso

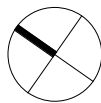
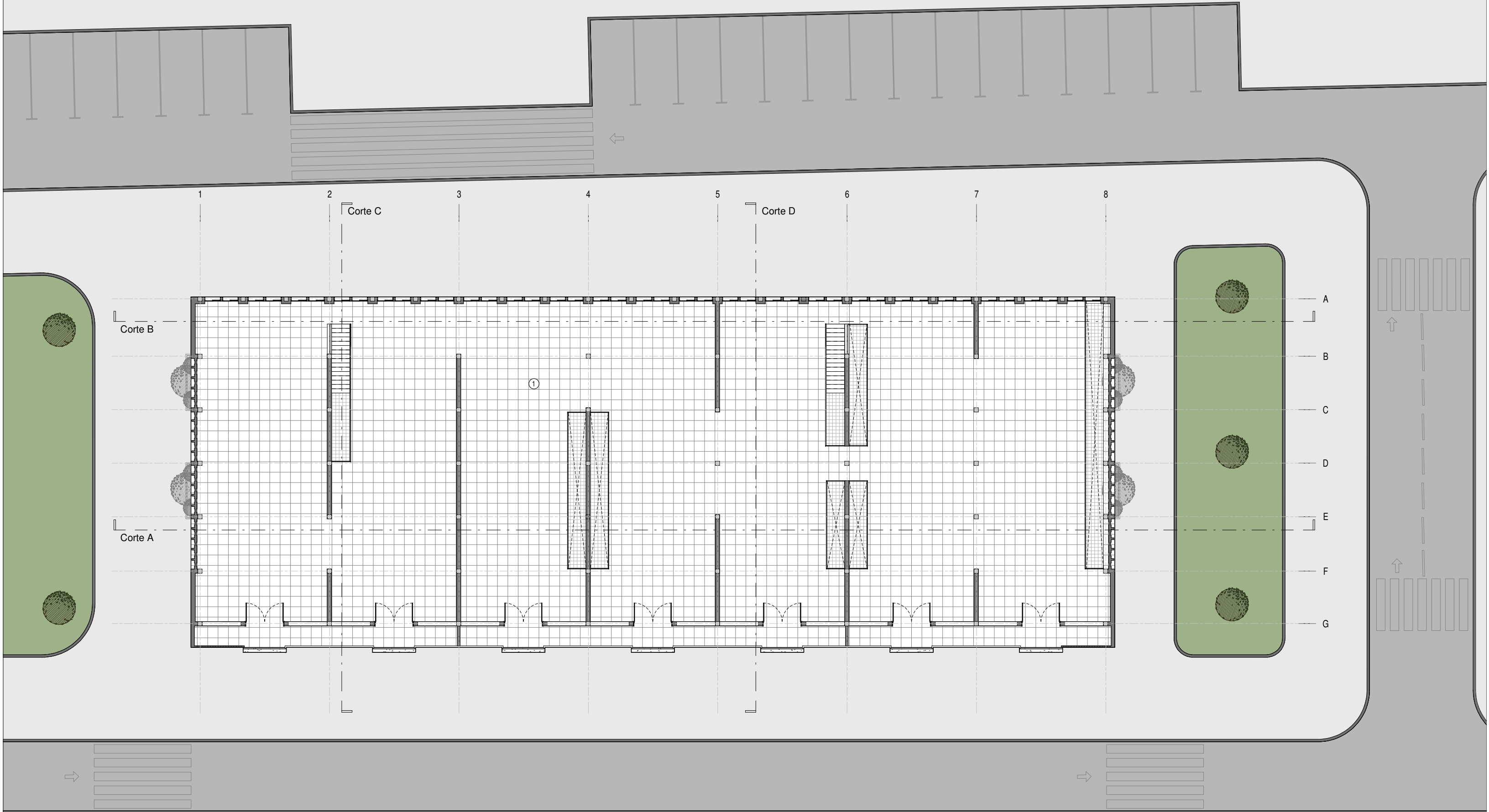
2. Recepção

3. Espaços para Aluguer (BOX)

4. Escritórios

5. Casa de Banho Homens

6. Casa de Banho Mulheres



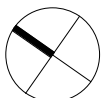
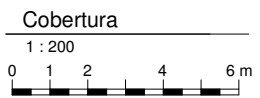
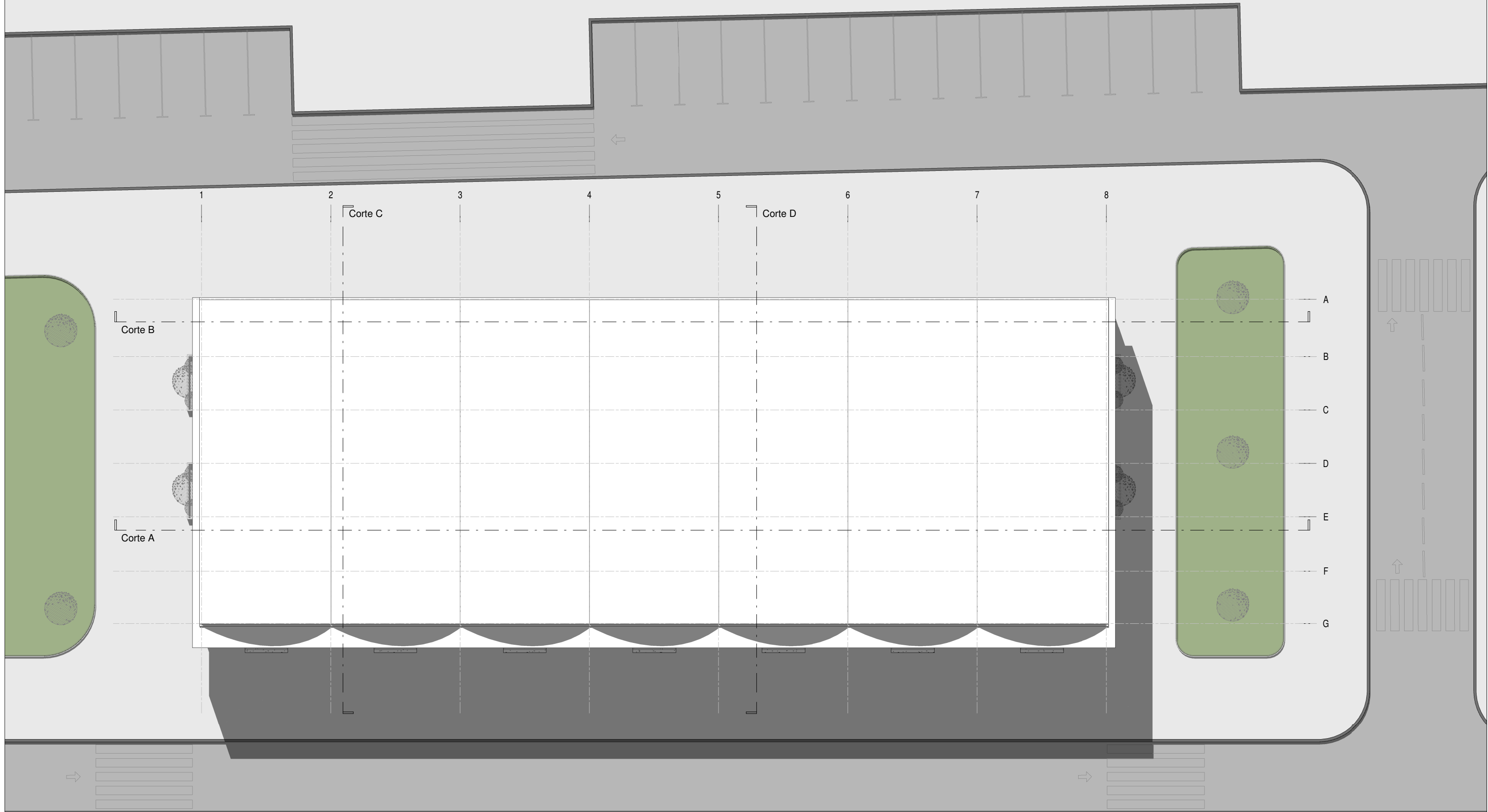
Edifício de Armazém de Redes: Proposta de Reabilitação

Plano: Planta Piso 1

Escala: 1:200

Legenda:

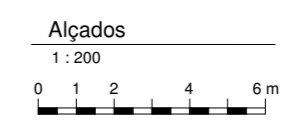
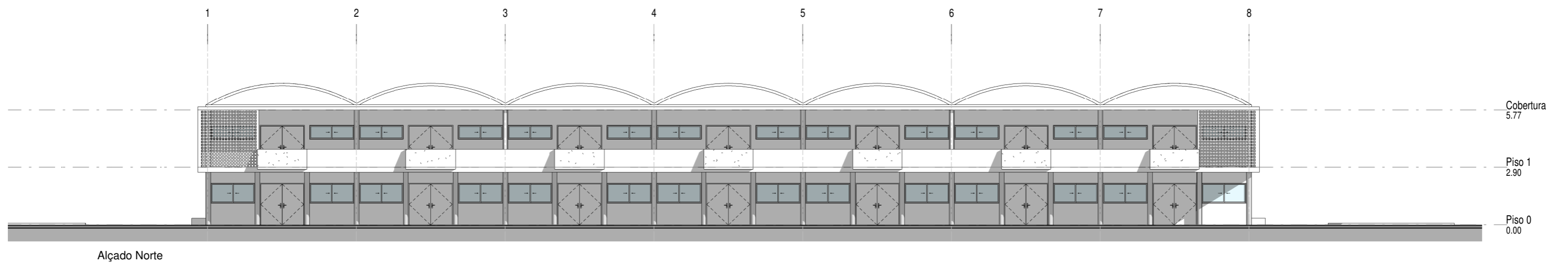
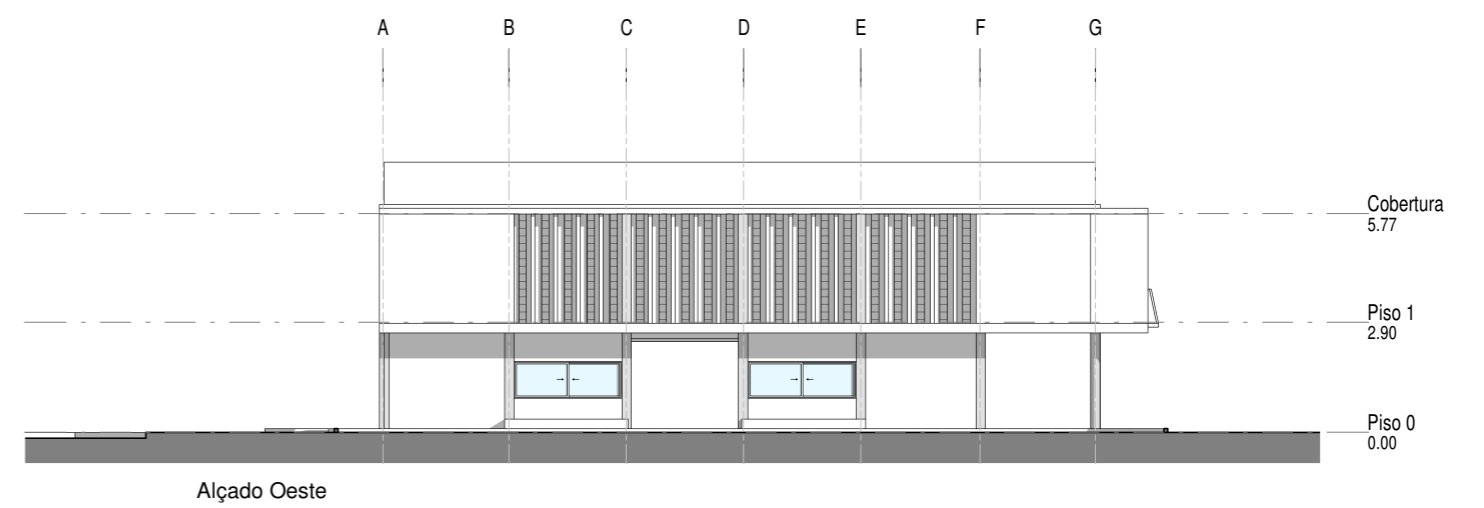
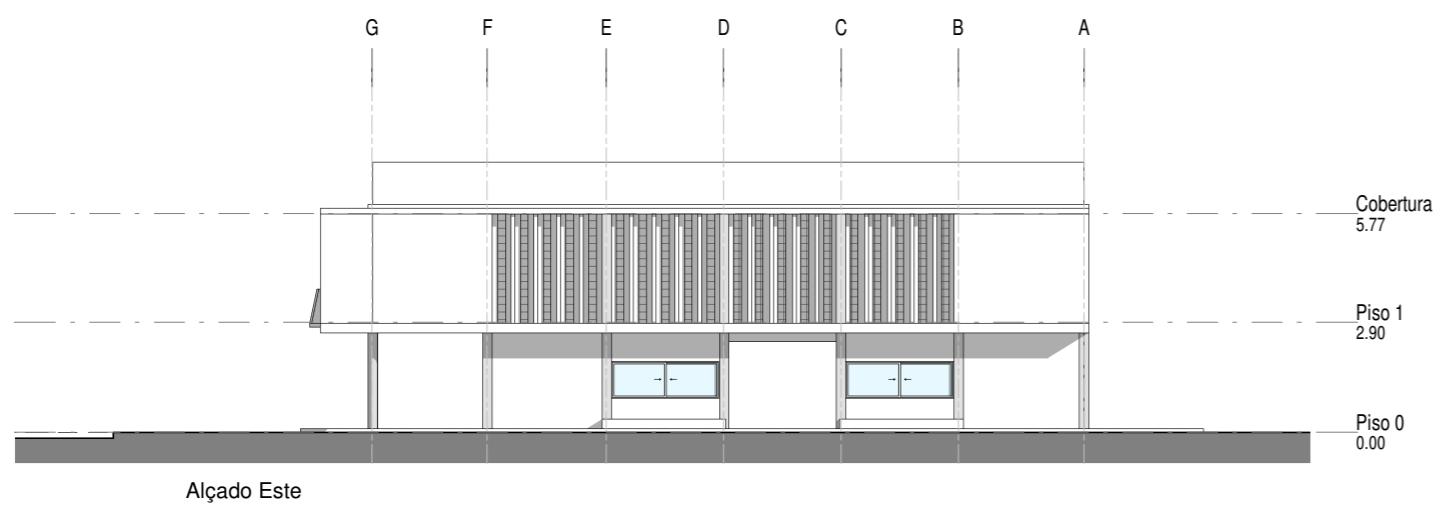
1. Galeria de Exposições Permanente: Museu da Cidade de Aveiro



Edifício de Armazém de Redes: Proposta de Reabilitação

Plano: Planta Cobertura

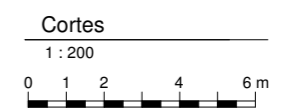
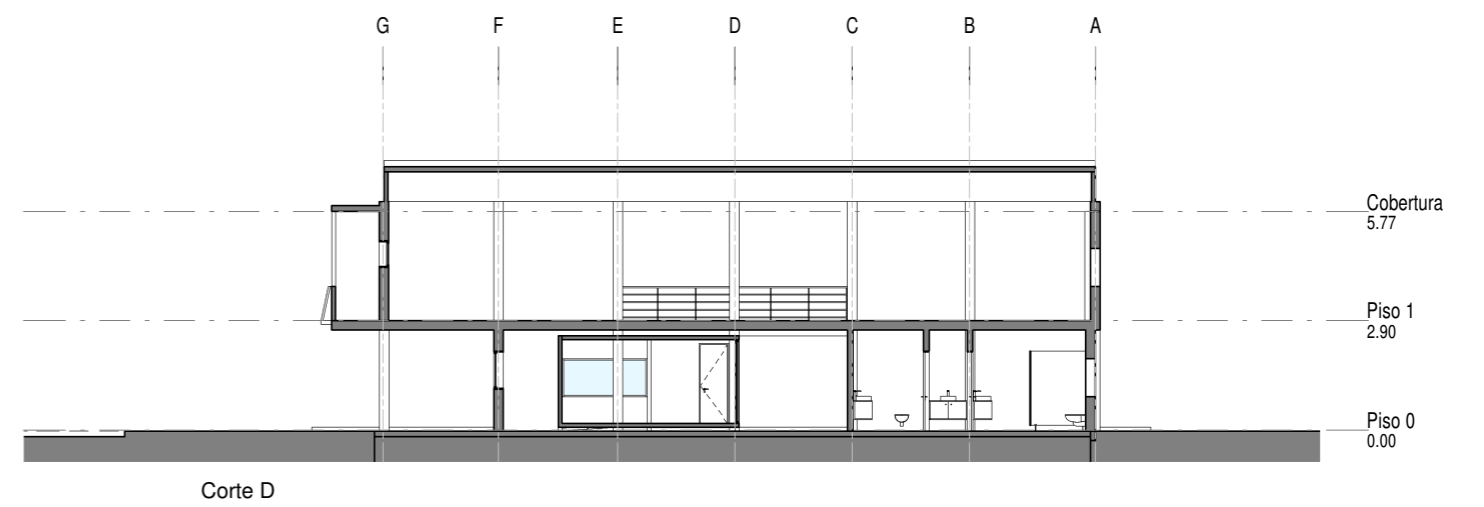
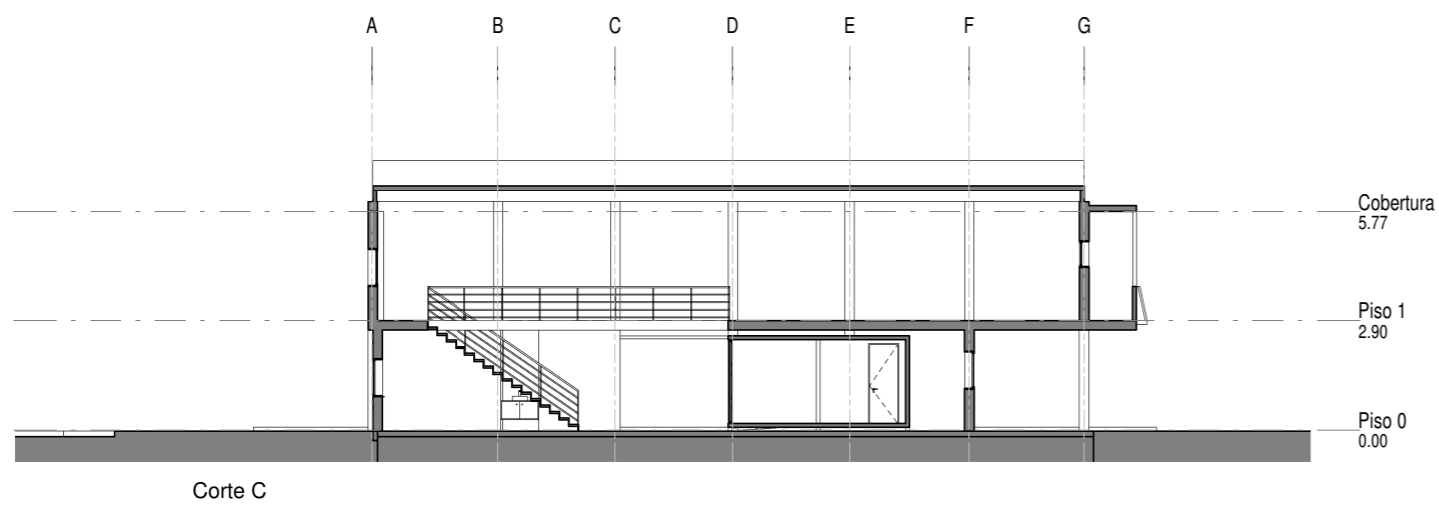
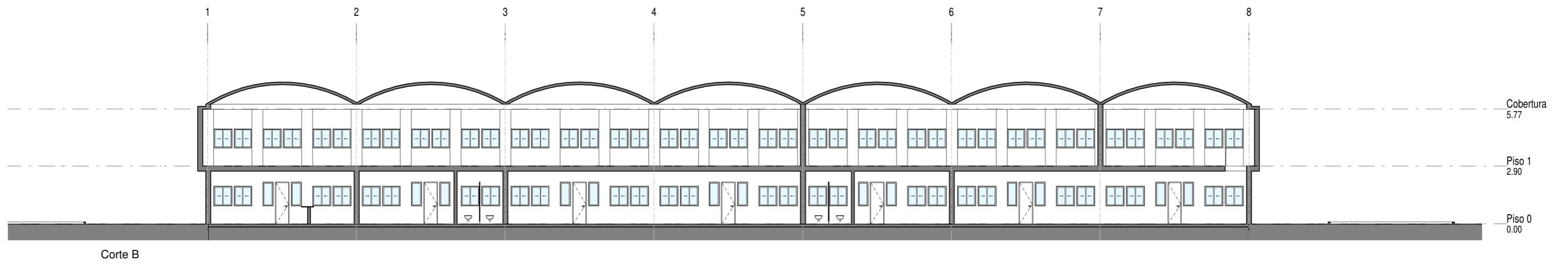
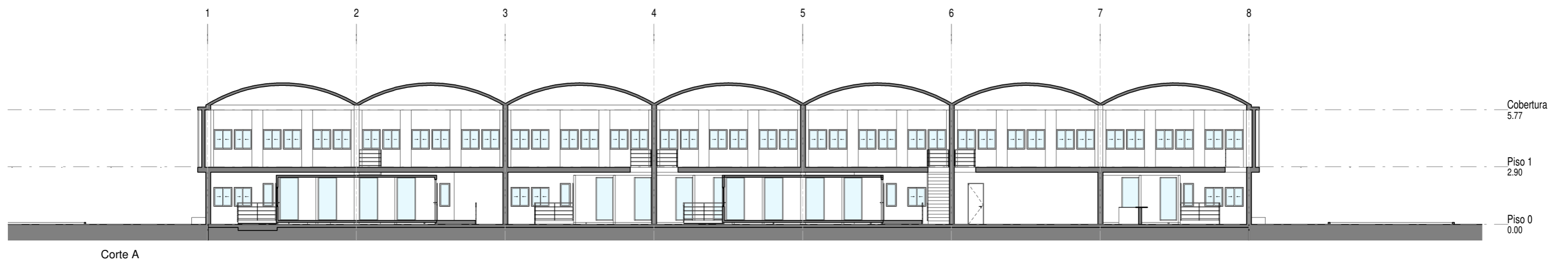
Escala: 1:200



Edifício de Armazém de Redes: Proposta de Reabilitação

Plano: Alçados

Escala: 1:200



Edifício de Armazém de Redes: Proposta de Reabilitação

Plano: Cortes

Escala: 1:200

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Aveiro tem sofrido um grande processo de transformação urbana, sendo possível o desenvolvimento de grandes propostas de espaços urbanos. Os seus cidadãos revelam um grande interesse pelo futuro da cidade e pelas suas estruturas, pretendendo-se com este trabalho contribuir para a reflexão através do desenvolvimento de um plano estratégico de requalificação do aterro da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro, que irá trazer com ele a valorização do património edificado da Lota Pesqueira, assim como, a valorização do património natural do Salgado de Aveiro.

A estratégia de intervenção no património industrial, que é abordada nesta dissertação, passa por uma reflexão sobre a valorização deste tipo de edificações em estado devoluto. Evidenciando o seu valor através do estudo histórico e morfológico do seu território, permite-se assim reconhecer a sua importância enquanto recurso cultural e social para a cidade e, por sua vez, dar resposta a medidas de integração desta zona na cidade.

Assim, após um estudo da evolução da cidade, tornou-se evidente a importância das atividades pesqueiras e da salicultura no seu processo de consolidação. A salicultura, atividade que foi originadora de grande parte das transformações e desenvolvimento económico da cidade, perdeu a sua força como atividade económica, mas deixou o seu legado em estruturas localizados ao longo de todo o território aveirense, sendo a sua presença muito importante, principalmente no eixo do Canal de São Roque e na lagoa do Salgado de Aveiro.

A intenção desta estratégia de intervenção, focada na criação de um novo centro urbano, é articular a malha urbana existente e novos equipamentos e atrativos turísticos, permitindo potenciar uma relação entre a cidade e a ria. Assim, a preservação do património natural e histórico da cidade é desenvolvida através da criação de espaços públicos qualificados que promovem o conhecimento das atividades tradicionais da região.

Na estratégia apresentada o peão ganha uma grande força, potenciando os espaços verdes e eixos de ligações pedonais que permitem deixar em segundo plano os automóveis. As transformações desenvolvidas no território não pretendem fazer uma mudança abrupta dos hábitos das pessoas, mas sim promover novas formas de mobilidade que permitam o desenvolvimento de uma cidade mais sustentável e pedonal.

O que é proposto nesta dissertação, através do estudo do valor patrimonial, valor da memória e dos elementos funcionais, é uma nova forma de fazer e viver a cidade baseada na valorização dos seus elementos naturais e culturais. Assim, as requalificações dos equipamentos em estado devoluto ajudam ao desenvolvimento de novos espaços culturais e de lazer, os quais garantem um desenvolvimento sustentável e agradável da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PATRIMÓNIO

- **CHOAY**, Françoise – Alegoria do Património, Lisboa, Edições 70, LDA., (tradução: Teresa Castro; 2ª edição, 2013), 1925.
- **RIEGL**, Aloís – O Culto Moderno dos Monumentos e outros ensaios estéticos, Lisboa, Edições 70, LDA., (tradução: João Tiago Proença; 1ª edição, 2013), 1858-1905.

CIDADE DE AVEIRO

- **ALBINO**, Gaspar – APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A. – Coutinho de Lima, In Memoriam, Aveiro, 2002.
- **AMORIM**, Inês – Aveiro e sua Provedoria no Sec. XVIII (1690-1814), estudo económico de um espaço histórico, Vol. 1, FLUP, 1996.
- **AMORIM**, Inês – Aveiro e sua Provedoria no Sec. XVIII (1690-1814), estudo económico de um espaço histórico, Vol. 2, FLUP, 1996.
- **GASPAR**, João Gonçalves - Aveiro na história, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1997.
- **NEVES**, Francisco Ferreira – O III Congresso Regional das Beiras (Congresso de Aveiro), Vila Nova de Famalicão, 1928.
- **NEVES**, Amaro - Aveiro-história e arte, Aveiro, Associação de Defesa do Património Natural e Cultural da Região de Aveiro, 1984.
- **NEVES**, Amaro, **SEMEDO**, Énio, **ARROTEIA**, Jorge – Aveiro - do Vouga ao Buçaco, Edições Presença LX., 1988.
- **RODRIGUES**, Manuel – Os industriais de cerâmica: Aveiro, 1882-1923. Analise Social. Vol. XXXI, pp. 631-678, 1996.
- **FERREIRA**, A. – Aspetos da organização do espaço português, 1995.
- **GASPAR**, João Gonçalves – Aveiro na história, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1997.
- **SILVA**, M. J. – Aveiro medieval (2.ª ed.). Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro, 1997.

RELATÓRIOS E INFORMES

- Área de Reabilitação Urbana de Aveiro (ARU), Proposta de Delimitação: Memória Descritiva e Justificativa, Aveiro, 2016.
- II Congresso Internacional de arquitetos e técnicos de monumentos históricos, Veneza: ICOMOS, 1964.
- Aveiro apresenta o seu Plano Director, 1963.
- Princípios para a conservação e o restauro do património construído, Cracóvia, 2000.
- Mediterrâneo: Cidades, Portos e Frentes de Água, Lisboa, vol.10/11, 1997.
- Parque da Sustentabilidade: Inspire o seu futuro! 2012.
- Plano Integrado de Aveiro | Santiago desenvolvido no âmbito do Fundo de Fomento da Habitação, Secretaria de Estado da Habitação, Ministério das Obras Públicas, 1978-1979.
- CEFA/UP – Revisão do plano geral da Universidade de Aveiro.
- Parque da Sustentabilidade – Relatório, 2014.
- Programa Polis – Viver Aveiro: Plano Estratégico, Lisboa: Programa Polis – MAOT, 2001.
- Programa Polis – Relatório, 2004.
- Relatório: Acessos ao Porto de Aveiro, Junta Autónoma de Estradas, Direção dos Serviços de Construção, 1988
- “Relatório, Tese e Votos” de O III Congresso Regional das Beiras (Congresso de Aveiro), p 128, 1928.
- Memória descritiva e justificativa dos critérios subjacentes à delimitação. Publicação do Diário da República, na 2ª Série - Nº 183, de 22 Setembro de 2016 (Aviso n.º 11614/2016).
- **GASPAR**, Albino – “Pensar Aveiro...”.
- **VIEIRA**, Capucho M. – Estudo de Ordenamento da Rede Rodoviária local ligada ao desenvolvimento do porto de Aveiro, Direção Geral de Portos, 1982.
- **SILVA**, D. M., **SILVA**, M. M. – Antepiano de Urbanização da Cidade de Aveiro: Peças escritas, 1948.
- **SILVA**, D. M., **SILVA**, M. M. – Antepiano de Urbanização da Cidade de Aveiro: Peças desenhadas, 1960.
- **OLIVEIRA**, Rosa Maria - O Discurso da Cidade - Leituras da Avenida Lourenço Peixinho, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2001.
- **Furtado**, G., Macedo - Reabilitação urbana e intervenção em centros históricos: Alguns desafios e evolução de paradigmas em Portugal. XX-XX, 2011.
- **Távora**, F. - Memória Descritiva e Justificativa do Arranjo arquitectónico e urbanístico da zona central - Estudo Prévio. 1963.
- **FERREIRA**, Fonseca - Por Uma Nova Política de Habitação. Porto: Edições Afrontamento, 1987.

- Relatório da Comissão Instaladora – Primeiro Período de Instalação, UA, 1976.

PERCEÇÃO E IMAGEM DA CIDADE

- **BENEVOLO**, Leonardo – A Cidade e o Arquitecto, Lisboa, Edições 70, LDA., (tradução: Rui Santana; 1ª edição, 2017), 1984.
- **LYNCH**, Kevin – A Imagem da Cidade, Lisboa, Edições 70, LDA., (tradução: Maria Tavares; 1ª edição, 2011), 1960.
- **LYNCH**, Kevin – A Boa Forma da Cidade, Lisboa, Edições 70, LDA., (tradução: Jorge Almeida; 1ª edição, 2015), 1981.
- **RODRIGUES**, Manuel Ferreira – Análise Social, Vol. XXXI, 1996.
- **TELLES**, G. R. – Paisagem Global, Lisboa, DGTO-DU, 1997.
- **FADIGAS**, L. – Urbanismo e Natureza: Os desafios, Lisboa, Edições Sílabo, 2010.
- **MAGALHÃES**, M. – A Arquitectura Paisagista: Morfologia e complexidade. Lisboa, Editorial Estampa, 2001.
- **ROSSI**, A. – Arquitectura da cidade (2.ª ed.), Lisboa, Cosmos, 2001.
- **CULLEN**, G. – Paisagem Urbana, LISBOA, Edições 70, LDA, (edições 2009), 1961.
- **NORBERG-SCHULZ**, C. – Système logique de l'architecture (3.ª ed.), Oslo: Editions Mardaga, 1988.
- **LÔBO**, Margarida Souza – Planos de Urbanização – A Época de Duarte Pacheco, 1995.
- **HOWARD**, E. – Cidades-Jardins de amanhã, São Paulo: Hucitec, 1996.

TRABALHOS ACADÉMICOS

- **CUNHA**, Sónia Patrícia Jesus – Evolução da Paisagem Cultural do Salgado de Aveiro, uma metodologia de análise quantitativa, Vila Real, 2011. Dissertação de Mestrado em Arquitetura Paisagista apresentada ao Departamento de Ciências Florestais e Arquitetura Paisagística da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.
- **FERREIRA**, Sofia Almeida Silva – Aveiro no Estado Novo – a cidade idealizada versus a cidade operacionalizada, Porto, 2003. 118p. Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- **GUIMARÃES**, Rui Filipe da Rocha – O Sal de Aveiro – Memória de Tradução, Aveiro, 2009. 183p. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Línguas e Culturas da Universidade de Aveiro.
- **MATIAS**, Lúcia Maria Moreira Carvalho – Transformações e Integração derivadas da mudança de uso do Espaço Urbano na cidade de Aveiro, Portugal, Lisboa, 2012. V Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo. Instituto Superior Técnico e Universidade Técnica de Lisboa.
- **MENDES**, Carlos Manuel Galante – Arranjo da Zona Central de Aveiro, de Fernando Távora (1962-67), Das influências teóricas às referências práticas, Coimbra, 2016. Dissertação de Mestrado Integrado apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade de Coimbra.
- **PINA**, João Pedro Carvalho – A Cidade do Sal, Um contributo para a integração das salinas no espaço urbano de Aveiro, Coimbra, 2014. Dissertação de Mestrado Integrado apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade de Coimbra.
- **ABREU**, A. C., **CORREIRA**, T. P., **OLIVEIRA**, R. – Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental (Vol. I), 2004, Lisboa: DGOTDU.
- **LEITE**, Carlos Pinto de Sousa da Costa – Os Trabalhos de Reinaldo Oudinot em Leiria nos finais do século XVIII, Coimbra, 2009. Dissertação de Mestrado Integrado apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade de Coimbra.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

- <http://www.prof2000.pt/>
- <http://www.cm-aveiro.pt>
- <http://www.igeo.pt>
- <http://www.ua.pt>
- <http://www.diarioaveiro.pt>
- <http://www.terranova.pt>
- <http://www.smiga.cm-aveiro.pt>
- <http://www.monumentosdesaparecidos.blogspot.pt>
- <http://www.aveiro-espaco-tempo-memória.blogspot.pt>
- <https://www.riadeaveirohc.blogs.sapo.pt>

PUBLICAÇÕES CONSULTADAS

JORNAL CORREIO DE VOUGA

- **Engenheiro Coutinho de Lima.** (1955, Julho, 23). Porto de Aveiro, Considerações acerca dos relatórios de gerência de 1954. *Correio do Vouga*, pp.1,8.
- **Engenheiro Coutinho de Lima.** (1955, Agosto, 13). Porto de Aveiro, Considerações acerca dos relatórios de gerência de 1954. *Correio do Vouga*, pp.1,10.
- **Engenheiro Coutinho de Lima.** (1955, Agosto, 20). Porto de Aveiro, Considerações acerca dos relatórios de gerência de 1954. *Correio do Vouga*, pp.1,8.
- **Engenheiro Coutinho de Lima.** (1955, Dezembro, 24). Um Problema Regional. *Correio do Vouga*, pp.1,10.
- **Engenheiro Coutinho de Lima.** (1955, Dezembro, 31). Um Problema Regional. *Correio do Vouga*, pp.1,8.
- **Engenheiro Coutinho de Lima.** (1956, Janeiro, 07). Um Problema Regional. *Correio do Vouga*, pp.1,8.

JORNAL LITORAL

- **João Salgueiro.** (1959, Março, 28). Comemorações do Milenário. *Litoral*.
- **Manuel Branco Lopes.** (1958, Outubro, 16). Canais da Cidade. *Litoral*.

CARTOGRAFIAS CONSULTADAS

- AUZELLE, Robert – Plano Diretor da Cidade de Aveiro (1962-1964).
- AVEIRO, Câmara Municipal, Gabinete de Urbanização – Plano Diretor da Cidade de Aveiro.
- DA SILVA, David Moreira e Arq. Maria José Marques – Antepiano de Urbanização (1945-1960).
- DE ANDRADE, Rebelo e Espírito Santo – Plano Geral da Universidade de Aveiro.
- DE LIMA, Coutinho – Esquema Geral do Porto Interior de Aveiro.
- LOPES, António Craveiro – Anteprojecto do Porto de Aveiro (1925).
- OLIVEIRA, Alberto, João Maia e José Semide – Bairro do Fundo do Fomento de Habitação.
- TÁVORA, Fernando – Arranjo da Zona Central de Aveiro (1962-1967).
- Carta Militar de Portugal – Serviço Cartográfico do Exército, 1977.
- Plano Cartográfico – Barra e Porto da Ria de Aveiro, 1887.
- Plano dos Principais Esteiros do Salgado de Aveiro.
- Plano Parque da Sustentabilidade – Relatório 2012.
- Plano de Urbanização da Cidade de Aveiro (PUCA), Zonamento 2009.
- Plano de Urbanização da Cidade de Aveiro (PUCA), Condicionantes, 2009.
- Planos Fábrica de Higienização do Sal Vitasal, Arquivo da Câmara Municipal de Aveiro.
- Plano Integrado de Aveiro, Santiago 1978-1979.

ANEXOS

1- ORDEM DO PRÍNCIPE REGENTE D. JOÃO, PARA QUE SE PROCEDA À DEMOLIÇÃO DAS MURALHAS (08.04.1802).

PROVISÃO

Dom João por Graça de Deus Príncipe Regente de Portugal e dos Algarves d'aquem e d'alem Mar em África e da Guiné: Faço saber a vos superintendente das Obras da Barra da cidade d'Aveiro que sendo Me presente a vossa carta de vinte e seis de Março proximo passado dirigida ao Meu Ministro e secretario de Estado dos Negocios da Fazenda a respeito da demolição dos Muros que circulaõ a parte antiga dessa cidade para se evitar a ruina que estão amiassando e poder servir a pedra d'elles para as Obras da dita Barra e mandando a remeter a Junta dos Tres Estados por Aviso do mesmo Ministro para ser ali presente a se expedirem as convenientes ordens sou servido ordenarvos procedais a demolição dos ditos muros e apliqueis a pedra delles á mencionada Obra visto acharem-se no Estado de ruina que representais e Esta minha Real Determinação mando por Provisões da data desta participar ao Governador das Armas dessa Provincia e ao Tesoureiro Geral das Tropas para que vos não opor, digo, vos não embarcemos a sua execução. Assim o tereis entendido e cumprireis e desta se tome rasão na secretaria. O Principe Nosso Senhor mandou pelos Ministros abaixo asinados do seu Concelho e Deputados da Junta dos Tres Estados Francisco de Asis Costa a fez em Lisboa oito de Abril de mil oito centos e dous Izidoro José Botelho Monis da Silva no impedimento do secretario a fez escrever. Marquez de Penalva, Marquez de Lavradio.

MEMORIA DE UMA CONVERSA:

ARQUITETO ALBERTO LAGE

A conversa com o arquiteto Alberto Lage permitiu esclarecer vários pontos em relação as personagens encarregues de cada unidade operativa do Programa Polis de Aveiro, nomeadamente das peças mais importantes de todo o processo. Demonstrando que arquiteto Nuno Grande e o arquiteto Luís Viegas, foram de grande importância no desenvolvimento do Programa Polis de Aveiro.

Em conversa com o arquiteto Alberto Lage, foi-me esclarecido os princípios do programa Polis de Aveiro, ficando assim a saber que o programa começou como um grande plano de urbanização que com o tempo foi estendendo-se pelas frentes marítimas da cidade. Assim, é de destacar que o desenvolvimento do Plano de Urbanização foi feito por a equipa do CEFA¹²², a qual na altura encontrava-se conformada pelo arquiteto Nuno Portas Diretor de Projeto, pelo arquiteto Luís Viegas Coordenador de Projeto e pelos arquitetos Rui Américo Cardoso, Abel Mota Nunes e Alberto Lage, junto com alguns estagiários, e tendo como consultores da equipa ao engenheiro António Babo, ao engenheiro Rui Póvoas, ao engenheiro Velosos Gomes e ao Professor Doutor Rui Braz. Os documentos relativos ao projeto polis desenvolvido por esta equipa encontram-se numa sala localizada perto do edifício Parcauto, na praça Coronel Pacheco.

As áreas de desenvolvimento por esta equipa foram distribuídas, ficando o arquiteto Alberto Lage a cargo da zona destinada à nova entrada da cidade e o Parque da Cidade, o arquiteto Rui Cardoso a cargo da zona do Canal de São Roque e a Fábrica Vitasal, e o arquiteto Luís Viegas junto com o arquiteto Nuno Grande da Zona da Lota e TERTIFF, o projeto desenvolvido para a Lota é desenho do arquiteto Luís Viegas, devido a que ele dedico muito tempo ao desenvolvimento desta zona da cidade de forma a integrar a plataforma da lota com a cidade.

O arquiteto Alberto Lage mencionou que em paralelo com o desenvolvimento do Programa Polis de Aveiro, encontrava-se em estudo o desenvolvimento da atual linha férrea existente que divide a paisagem urbana da cidade, da paisagem do Salgado de Aveiro, desta maneira os grandes traços deste projeto já previam a futura existência do caminho de ferro paralelo a autoestrada A25, deixando assim, uma faixa ampla de separação para a futura criação desta linha férrea que na atualidade podemos observar.

Como foi dito, o arquiteto Luís Viegas cumpriu um grande papel no desenvolvimento deste projeto, sendo da sua autoria a criação do Plano Estratégico, no qual iriam a trabalhar arduamente numa primeira fase o arquiteto Alberto Lage, o arquiteto Rui Cardoso e o arquiteto Luís Viegas e numa segunda fase ficaria o desenvolvimento para o arquiteto Alberto Lage e arquiteto Luís Viegas.

¹²² CEFA: Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

Passado alguns anos do desenvolvimento do Programa Polis de Aveiro, e da realização do projeto de reabilitação da faixa do Canal de São Roque, cujo desenho pertence a equipa formada pelos arquitetos Nuno Portas, Luís Viegas e Alberto Lage, iniciou-se a construção da atual Ponte Pedonal, que permite a conexão do mercado do peixe com a caminharia do Canal de São Roque criada pela equipa anteriormente nomeada. O seu desenho pertence ao arquiteto Luís Viegas, em conjunto com um engenheiro encarregue do desenvolvimento de todo o “laço” estrutural que possui.

O arquiteto Alberto Lage ainda mencionou que no CEFA é desenvolvido o Plano para Santiago pelo arquiteto Nuno Portas, funcionando como um estudo prévio ao Polis Aveiro, sendo um dos principais incentivos para o desenvolvimento da reabilitação da lota que iria fazer a ligação ao concurso para o Programa Polis. Na altura do Programa Polis de Aveiro é convidado o escritório de paisagismo West 8 Architecture para o estudo de desenvolvimento paisagístico desta zona abrangida pelo programa Polis. Neste momento surge pela minha parte uma dúvida, incentivada por uma intenção do projeto que pretendo desenvolver em relação à criação de um acesso direto para a plataforma da Lota diretamente desde a autoestrada.

Foi-me assim explicado pelo arquiteto Alberto Lage que a criação dos acessos diretos desde a autoestrada a territórios urbanizados, gera uma grande quantidade de complicações e estudos prévios, os quais determinam a qualidade de uso desta via rápida, sendo assim a existência dos chamados Nós de autoestradas limitada a uma determinada distância, e devido a distância existente entre os Nós já feitos perto da lota não foi possível pensar numa entrada direta. Mesmo assim, no Programa Polis é tomado em conta a necessidade de criação de um novo acesso á cidade de maior importância antes da chegada a lota que permitiria a ligação da autoestrada ao Bairro Sá Barrocas, não sendo executada esta ligação na altura do Programa Polis de Aveiro, mas posteriormente foi concretizada a sua construção, permitindo assim gerar um novo acesso à cidade que liberta algum fluxo ao centro da cidade.

No caso do desenho dos acessos viários a Lota o arquiteto Alberto Lage chama a atenção a um ponto importante “... *Desenhar a lota sem prever as acessibilidades é muito complexo...*”, isto referindo-se a que o trabalho de desenvolvimento viário da lota não parte só de como fazer a ligação da autoestrada a este território, mas sim de como fazer que este território possa ter um fluxo que permita receber e irradiar carros e pessoas para a cidade.

O desenvolvimento do território da lota o qual encontra-se limitado por um lado com a autoestrada e por os outros com o Salgado de Aveiro formando parte de uma reserva ecológica, limita o desenvolvimento desta área unicamente à plataforma onde encontramos a lota, negando desta forma qualquer possível pensamento de desenvolvimento de uma cidade sobre as salinas, assim o projeto pensado no Programa Polis de Aveiro, tenta mediante a reabilitação da lota à reintegração desta plataforma na cidade sem produzir um impacto ambiental forte.

MEMORIA DE UMA CONVERSA:

ARQUITETO LUÍS VIEGAS

A conversa com o arquiteto Luís Viegas focou-se na sua maior parte nas ideias de desenvolvimento e processos de trabalho por os quais passou o território da Antiga Lota, antes e após o início do Programa Polis de Aveiro. Desde o início do projeto e dos esboços feitos pelo arquiteto para esse território, o seu compromisso sempre se manteve na relação de um desenvolvimento sustentável, relacionado com os valores ambientais, tendo como objetivo dignificar as frentes da ria. Para zona da Antiga Lota Pesqueira a qual foi trabalhada por mais tempo pelo arquiteto Luís Viegas, a ideia sempre foi focada no desenvolvimento deste território de maneira sustentável e com a mínima quantidade de construção possível para a execução do programa expectável para a cidade, passando assim este processo pela pesquisa de referências que permitissem observar intervenções em plataformas sobre a água como em Westerm Union em Amsterdam.

A base do programa de desenvolvimento da plataforma da Lota, pensada pelo arquiteto Luís Viegas era fazer um “*mix*” de usos, em outras palavras “*fazer cidade*”, ele tentou trazer habitação, comércio e serviços para esta nova zona da cidade, deixando o desenvolvimento do estacionamento na faixa do Canal de São Roque, pensando assim na não existência de estacionamento em toda a plataforma da Lota. Desta maneira o desenho dos eixos viários da plataforma iria ser baseado na criação de um duplo eixo em sentido único dividido a meio por uma área verde com jardins temáticos.

O arquiteto Luís Viegas nesta ideia para o desenho da plataforma tentou criar alguns espaços de comércio e espaços para a atividade noturna, que iriam compensar a zona da Praça do Peixe que atualmente cumpre essa função de espaço para o comércio noturno, uma pequena área de investigação que iria ser usufruída pela Universidade de Aveiro, um centro de congressos e um hotel aproximadamente de 7 pisos com marinhas. Posteriormente à organização e desenho da primeira ideia de projeto do arquiteto Luís Viegas, no ano 2001, decide integrar uma ideia do arquiteto Nuno Portas criando nesta proposta de urbanização uma zona de habitação.

O arquiteto Luís Viegas refere que iniciou o processo de desenho projeto da lota antes do Programa Polis de Aveiro, levando-o assim a ficar ao cargo do Plano estratégico, Plano de Urbanização e até a assistência a obra no caso das áreas que se chegaram a concretizar os pensamentos. É de destacar que todo este projeto desde o seu início foi sendo afetado por modificações, que em alguns casos chegaram a ser muito notáveis entre os distintos planos que foram desenvolvidos. No caso da criação de uma saída ou entrada direta para o território da lota pela autoestrada, o arquiteto Luís Viegas refere que o seu desenho ou planeamento não acrescentava nada para a ideia de desenvolvimento sustentável desta zona, pretendendo que esta zona fosse vista com pouca carga automóvel.

O Programa Polis de Aveiro, foi um programa agregador das propostas urbanas, que acabou por ser um plano que permitiu que se integrassem todas as propostas urbanas que se encontravam em desenvolvimento ao mesmo tempo na cidade. Neste ponto o arquiteto Luís Viegas refere que, o início deste programa nasce na Lota sendo a lota denominada por o arquiteto Luís Viegas como o “*embrião*” do programa Polis de Aveiro.

O início de trabalho da equipa do CEFA¹²³ no programa inicia no ano 1998, quando foram convidados pela JAPA¹²⁴, atual APA¹²⁵ e por a Universidade de Aveiro, ao desenvolvimento de um projeto de reabilitação e requalificação do território da Antiga Lota Pesqueira de Aveiro, processo durante o qual no ano 2001 juntou-se com o Programa Polis ficando esta entidade a cargo de todas as ações legais.

Um dos pontos fortes deste programa para a cidade era a tentativa de tirar o peso do trânsito automóvel do centro da cidade, criado atualmente na Ponte Praça, desenhando desta maneira uma via perimetral à cidade que permitisse irradiar o trânsito, equacionando uma nova entrada a cidade direta a rotunda do hospital que iria permitir tirar o trânsito da Ponte Praça.

A força do programa Polis, tal qual como qualquer outra intervenção na malha urbana, encontrava-se muito ligada a política, sendo uma das personagens importantes neste momento para o Programa Polis desenvolvido pela equipa do CEFA, o Presidente da Câmara de Aveiro Alberto Souto, quem ao perder a Presidência da Câmara de Aveiro, faz com que o Programa Polis perca força, devido a que o seu sucessor não continuou com o projeto deixando assim o projeto inacabado.

Outro dos factos importantes do não desenvolvimento do projeto da Lota e da sua paragem referido pelo arquiteto Luís Viegas foi a fratura de relações entre a APA e a Câmara de Aveiro, sendo que, a APA tinha prometido um baixo preço do território da Lota, o qual permitia a execução de grandes obras públicas que permitissem melhorar a qualidade do espaço público para a cidade, sendo estes elementos os principais motivos estruturados do Programa Polis.

Uma vez que a Câmara de Aveiro mudou o uso do solo do território da Lota, para o desenvolvimento do projeto planeado pelo Programa Polis, à APA quebrou a sua promessa, querendo assim aumentar o seu preço e originando desta forma que o projeto ficasse com custos muito elevados o que gerou a sua não execução.

A chegada de investidores privados para o desenvolvimento do projeto, trouxe consigo a separação parcial do arquiteto Luís Viegas do projeto da Lota, sendo que, umas das exigências destes investidores privados, era a densificação do território criando assim mais espaços para a venda e menos espaços públicos, gerando uma total discordância com o projeto idealizado pelo arquiteto.

¹²³ Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

¹²⁴ Junta Autónoma de Portos de Aveiro.

¹²⁵ Associação de Portos de Aveiro.