UNIVERSIDADE DO PORTO

FACULDADE DE LETRAS

AVEIRO NO ESTADO NOVO – A CIDADE IDEALIZADA *VERSUS* A CIDADE OPERACIONALIZADA

POR

SOFIA ALMEIDA SILVA FERREIRA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO
EM PLANEAMENTO URBANO E REGIONAL
ORIENTADOR: PROFESSOR DOUTOR JOSÉ ALBERTO VIEIRA RIO FERNANDES

PORTO
2003

UNIVERSIDADE DO PORTO

FACULDADE DE LETRAS

AVEIRO NO ESTADO NOVO – A CIDADE IDEALIZADA *VERSUS* A CIDADE OPERACIONALIZADA

POR
SOFIA ALMEIDA SILVA FERREIRA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO
EM PLANEAMENTO URBANO E REGIONAL
ORIENTADOR: PROFESSOR DOUTOR JOSÉ ALBERTO VIEIRA RIO FERNANDES

UNIVERSIDADE DO PORTO
Faculdade de Letras
BIBLIOTECA
N.º 85 114
Data 2005/06/15

043M
f 443a
ex. 2

NDO GERAL
LUP-BIBLIOTECA ()
907334

PORTO
2003

À memória de meu avô, Ernesto Alves da Silva,
um exemplo de vida e coragem...

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Doutor José Alberto Vieira Rio Fernandes, orientador deste trabalho, pelas preciosas sugestões e referências, pela disponibilidade, rigor, humanidade, incentivo e boa disposição sempre demonstradas.

Do ponto de vista institucional, um especial agradecimento à pronta ajuda prestada pela Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (nas pessoas de Leonor e Maria do Céu), pelos serviços da Câmara Municipal de Aveiro, nomeadamente, Arquivo Histórico (na pessoa de Carla Serôdio), Arquivo Intermédio e Secção de Planeamento.

Aos meus pais, pelo seu entusiasmo, incentivo e carinho.

Ao António, pela sua ternura e dedicação.

SUMÁRIO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS 7

CAPÍTULO I: AVEIRO ATÉ AO LIMIAR DO ESTADO NOVO 11

1. DOS PRIMÓRDIOS AO SÉCULO XIV 11
2. DO AUGE À DECADÊNCIA DA URBE AVEIRENSE 14
3. A FIXAÇÃO DA BARRA E O RESSURGIMENTO URBANO 23

CAPÍTULO II: A CIDADE E O PLANEAMENTO: 1926 A 1945 37

1. CONTEXTO POLÍTICO-IDEOLÓGICO 37
2. O PLANEAMENTO EM PORTUGAL 39
3. A CIDADE DE AVEIRO 44

CAPÍTULO III: A CIDADE E O PLANEAMENTO: 1945 A 1974 53

1. O CONTEXTO NACIONAL 53
2. O ANTEPLANO DE URBANIZAÇÃO DE AVEIRO 56

2.1. AS PROPOSTAS 58

VIAS DE COMUNICAÇÃO/ARRUAMENTOS 59
EQUIPAMENTOS URBANOS 71
A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS ACTIVIDADES 74

3. O PLANO DIRECTOR DA CIDADE DE AVEIRO 85

3.1. ANTECEDENTES DO PLANO 85

3.2. AS PROPOSTAS 86

VIAS DE COMUNICAÇÃO/ARRUAMENTOS 88
EQUIPAMENTOS URBANOS 92
A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS ACTIVIDADES 95

3.3. OS PLANOS PARCIAIS DE PORMENOR:

A ZONA CENTRAL DE AVEIRO 99
A AVENIDA DR. LOURENÇO PEIXINHO 101
O SECTOR A NASCENTE DO BAIRRO DR. ÁLVARO SAMPAIO 104

3.4. BREVES SÍNTESES 107

CONSIDERAÇÕES FINAIS **109**

BIBLIOGRAFIA **114**

ANEXO Nº1 ..... **118**

ANEXO Nº2 ..... **118**

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Os estudos das cidades portuguesas durante o período do Estado Novo contribuem para uma melhor compreensão da morfologia e dinâmica dos espaços urbanos actuais.

É durante o Estado Novo que adquirem novo fulgor as questões urbanas, em virtude da nova política de obras públicas encetada sob a figura de Duarte Pacheco, que apostou na dotação do país de melhores infraestruturas viárias e portuárias, de equipamentos públicos urbanos, de saneamento básico, de abastecimento de água pública, entre outros, cujas repercussões importa avaliar.

O Poder Central assume nesta época um papel preponderante na actividade municipal, sendo evidente "(...) que a autonomia do município se subordinava à autoridade do Estado Central através, nomeadamente, do controlo das disposições constitucionais e legais, das transferências orçamentais e do montante de cada rubrica, da nomeação do Presidente da Câmara Municipal, etc."[1] Apenas as cidades de Lisboa e Porto apresentavam um estatuto especial.

Por outro lado, a legislação urbanística renasce com a revisão do diploma de criação do Plano Geral de Melhoramentos (1865), traduzida na criação, em 1934, da figura do Plano Geral de Urbanização, o qual encerra em si novas orientações para a regulação dos espaços urbanos, de forma a fazer face à crescente expansão das cidades.

Este Plano Geral de Urbanização é posteriormente revisto com o Ministro Cancela de Abreu, surgindo em 1946 um novo diploma que cria o Anteplano Geral de Urbanização, quando surgem também os Planos Directores das Cidades.

As intervenções municipais e centrais passam a estar subordinadas às orientações previstas nos Planos de Urbanização, o que representa uma mudança relativamente ao que acontecia antes, quando o Plano Geral de Melhoramentos só era concretizado em algumas cidades (como são os casos de Lisboa, Porto, Viana do Castelo, Póvoa do Varzim), continuando grande parte das cidades portuguesas a levar a cabo intervenções

[1] SILVA, Carlos Nunes – *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa: 1926-1974*, Estudos para o planeamento regional e urbano, nº27, Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, Lisboa, 1987, p.43.

descontextualizadas de um plano de conjunto, traduzindo o planeamento municipal não mais que o somatório das diferentes intervenções camarárias, com a iniciativa privada a assumir particular relevância.

Assim, com o Estado Novo existe a preocupação de articular as intervenções num plano de conjunto, pensar e idealizar a cidade no seu sentido global, sendo a própria cidade encarada como uma Obra Pública.

Com o presente trabalho pretende-se, na medida do possível, contribuir para o aprofundamento do conhecimento das obras públicas e das suas implicações no tecido urbano, realizadas na cidade de Aveiro. O objectivo central é a análise dos planos realizados para a cidade durante o Estado Novo, o Anteplano de Urbanização de David e Maria José Moreira da Silva (1960) e o Plano Director da Cidade, de Robert Auzelle (1964), contrapondo as intervenções propostas ("a cidade idealizada") com o efectivamente concretizado ("a cidade operacionalizada"), além de identificar as intervenções que não estando incluídas nos planos, foram no entanto realizadas.

Em suma, com o presente trabalho é nossa pretensão contribuir, por um lado, para o conhecimento da evolução e dinâmicas da cidade de Aveiro durante o Estado Novo e compreensão da actual morfologia, e por outro lado, aprofundar o conhecimento do urbanismo e planeamento municipal nessa época.

Na avaliação das consequências das intervenções levadas a cabo no espaço urbano, o estudo centra-se na morfologia urbana, nomeadamente as vias de comunicação regionais, os arruamentos urbanos e praças, os diversos equipamentos urbanos (mercados, edifícios públicos, cemitérios, instalações desportivas, ...), as urbanizações, os espaços verdes e outros elementos de interdependência e complementaridade que contribuíram para o desenvolvimento urbano, como é o caso das infraestruturas portuárias.

O início do estudo reporta-se ao ano de 1926, o que se prende não só com a emergência de uma nova fase político-ideológica que culmina em 1933 com a emergência do auto-intitulado Estado Novo, mas sobretudo com a renovação do suporte legislativo em matéria de planeamento urbano. Outros motivos são: a reintensificação das obras públicas através do lançamento das bases da política de obras públicas do Estado Novo, em 1932; os efeitos resultantes da abertura da actual Avenida Dr. Lourenço Peixinho, marco

importante na expansão da cidade, mais notórios após esta data; por fim, pelo levantamento cartográfico da cidade ter sido realizado em 1931, o qual permite avaliar o centro urbano no advento do Estado Novo.

O *terminus* do trabalho situa-se em 1974, não tanto pela mudança do regime político vigente em Portugal, mas antes pela implementação de dois investimentos estatais que despolotam uma nova fase da expansão e dinâmica urbana de Aveiro, originando a elaboração do PIAS, Plano Integrado de Aveiro/Santiago, no lugar de S.Tiago.

Um desses investimentos estatais é da responsabilidade do Fundo de Fomento de Habitação, quando, na altura da revisão do III Plano de Fomento para o período de 1971/1973 e da implementação da acção do F.F.H. em 1970, a cidade de Aveiro é eleita para uma das principais intervenções no âmbito da Habitação Social, em que se prevê a construção de 6500 fogos. Uma vez que se considerou uma intervenção na cidade pelo F.F.H. com carácter de Plano Integrado, só uma única área estava disponível para a dimensão do projecto, a área de Santiago, para onde é proposta a construção de duas bandas de habitações paralelas, com quase 800 metros de comprimento, a uma distância de cerca de 200 metros. O perímetro de intervenção é definido em Diário da República em 1972, com a primeira fase do Plano a ser constituída por 998 fogos.

O outro investimento estatal de suma importância é a Universidade de Aveiro, criada em 1973 e incluída no Plano Integrado de Aveiro/Santiago, tendo em vista a continuidade dos edifícios universitários com outros.

A escolha do ano de 1945 como elemento divisório entre os II e III capítulos prende-se com várias razões. Primeiramente é neste ano que é contratado pela Câmara Municipal de Aveiro o casal Moreira da Silva, com o objectivo de elaborar o Anteplano de Urbanização, dando início à fase de elaboração de planos em Aveiro. Também após a Segunda Guerra Mundial operam-se algumas mudanças: se a nível internacional os princípios da "cidade-jardim" de Howard são substituídos pelos princípios da Carta de Atenas, em Portugal a legislação urbanística sofre alterações com a criação da figura do Anteplano de Urbanização, iniciando-se o segundo período do planeamento no Estado Novo. Por fim, a existência de um levantamento cartográfico da cidade datado de 1942, permite avaliar convenientemente o estado da cidade neste momento.

A metodologia utilizada assentou essencialmente na pesquisa e recolha de informação documental e cartográfica, sobretudo na Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, nos Arquivos Histórico e Intermédio da Câmara Municipal de Aveiro e na Secção de Planeamento da Câmara.

Entre as fontes utilizadas encontra-se bibliografia, planos elaborados para a cidade, cartografia, legislação urbanística, orçamentos acerca da actividade municipal entre 1933 e 1975[2] e recenseamentos gerais da população entre os anos de 1864 e 2001.

A dissertação é constituída por três capítulos. Apesar do estudo incidir sobre o Estado Novo, considera-se importante a referência à evolução da cidade até este período, de forma a perceber a cidade que encontramos na época. Daí o primeiro capítulo, intitulado "Aveiro até ao limiar do Estado Novo", onde se efectua uma breve evolução de Aveiro desde os primórdios até ao ano de 1926.

O segundo capítulo, "A cidade e o planeamento de 1926 a 1945", começa por fazer uma breve contextualização da matriz político-ideológica, aborda a evolução do planeamento em Portugal e centra a análise nas intervenções realizadas na cidade, ainda que não submetidas a qualquer tipo de plano.

O terceiro capítulo, "A cidade e o planeamento de 1945 a 1974", tem como tema principal os planos realizados para Aveiro, procurando aprofundar o conhecimento das principais propostas apontadas pelos arquitectos David e Maria José Moreira da Silva e o urbanista Robert Auzelle, e sua concretização. É também preocupação, neste último capítulo, realizar alguns apontamentos acerca da contemporaneidade dos planos do Estado Novo, uma vez que algumas das propostas destes planos são retomadas nos planos que surgem no pós 25 de Abril.

O trabalho culmina com algumas considerações finais.

[2] No período compreendido entre 1926 e 1932 não se encontraram os respectivos orçamentos. Entre 1933 e 1975 verificou-se uma lacuna no ano de 1949.

CAPÍTULO I: AVEIRO ATÉ AO LIMIAR DO ESTADO NOVO

1. Dos primórdios ao século XIV

Aveiro[3], cidade localizada no litoral do território português (fig.1), na margem esquerda e foz do rio Vouga, encontrando-se limitada a oeste e a norte pelas salinas, "ria" de Aveiro e IP5, a sul pelas freguesias de Aradas e S. Bernardo e o concelho de Ílhavo. É caracterizada por condições topográficas e climáticas favoráveis à fixação da população, uma altitude que não ultrapassa os 25 metros e um clima de feição oceânica suaviza os Verões e Invernos.

A proximidade do mar e a "ria"[4] revelaram-se elementos fulcrais na fixação e desenvolvimento da povoação de Aveiro.

A "ria" sofreu alterações ao longo dos tempos. Onde actualmente se situa a laguna de Aveiro anteriormente localizava-se um golfo marinho, o qual se estendia a norte até muito próximo do local ocupado hoje por Espinho, e a sul até aproximadamente à serra da Boa Viagem na Figueira da Foz. Devido à acção conjugada das correntes marítimas e dos ventos formou-se um cordão de areia, que se movimentou gradualmente para sul: no século XIII encontrava-se próximo da povoação da Torreira, e no início do século XIV nas imediações de S. Jacinto. Com o continuar da sedimentação originada pelo oceano e depósitos fluviais, no início do século XVII o cordão de areia situava-se a sul da Costa Nova e no século seguinte prolonga-se em direcção a Mira (fig.2).

---

[3] De todas as hipóteses apontadas para a evolução e significado do termo Aveiro, a mais provável parece ser a de que se desenvolveu num monte uma povoação que daria origem a Aveiro. Os primeiros habitantes celtas, pré-celtas ou outros, atribuíram um nome semelhante a *Talavara* ou *Lavara*, mais tarde modificado pelos romanos para *Talavarium* ou *Alavarium* – lugar abundante em terreno argiloso ou pantanoso e água corrente. Do processo evolutivo deste termo resultou Aveiro.
Possivelmente a sua existência remonta a tempos anteriores ao século X. A primeira referência escrita à palavra *alavario* consta da doação das marinhas de sal desta região ao Mosteiro de Guimarães, da Condessa Mumadona Dias, datada de 26 de Janeiro de 959. (ver GASPAR, João Gonçalves – *Aveiro na história*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1997, pp. 29-30).

[4] Segundo os geógrafos e geólogos a terminologia correcta é laguna ou haff, sendo uma zona que pela conjunção da sedimentação detrítica efluente da erosão das águas do rio Vouga e a acção sedimentar e erosiva das correntes marítimas, originaram a formação de uma região alagadiça e com emergências.

Fig. 1 – Localização da cidade de Aveiro

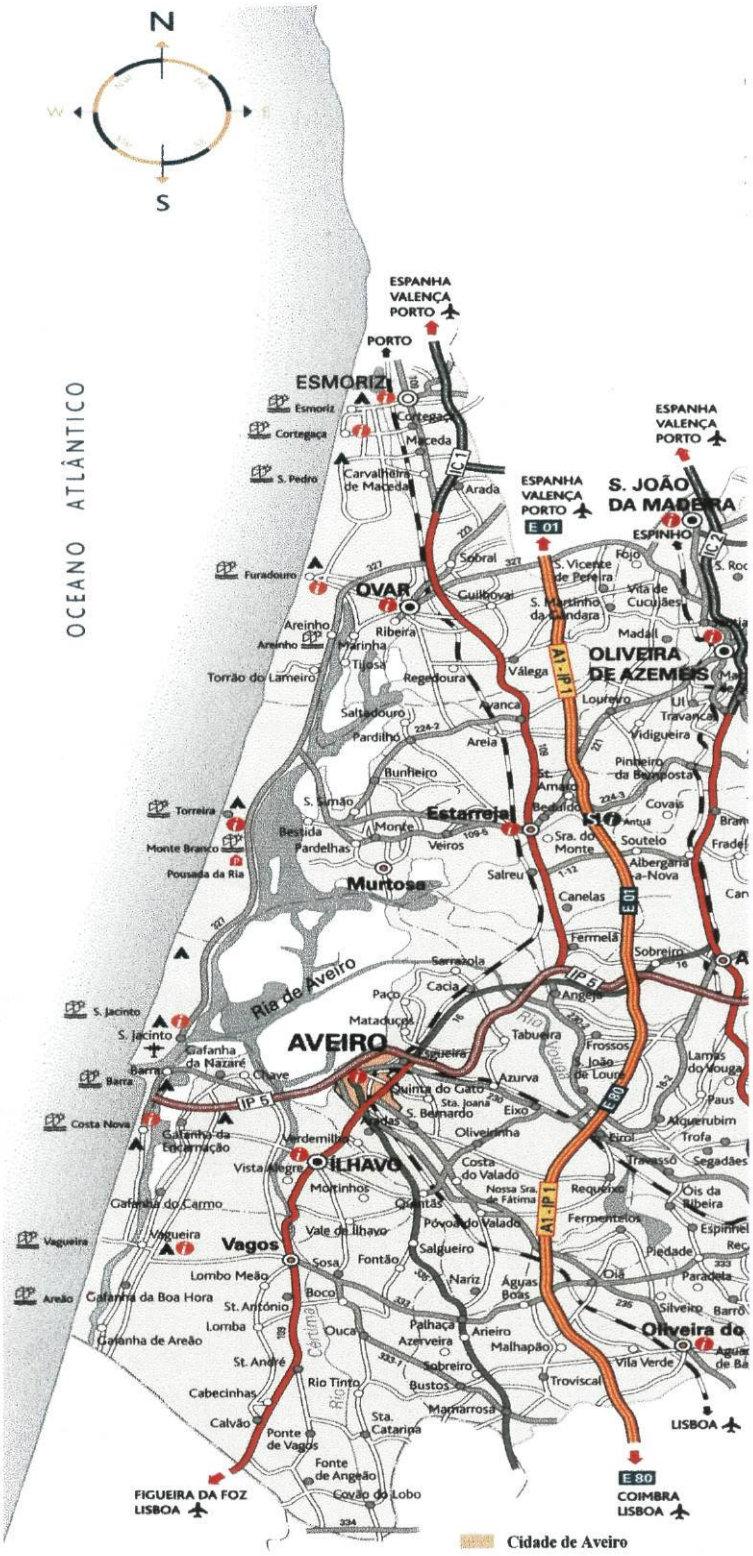
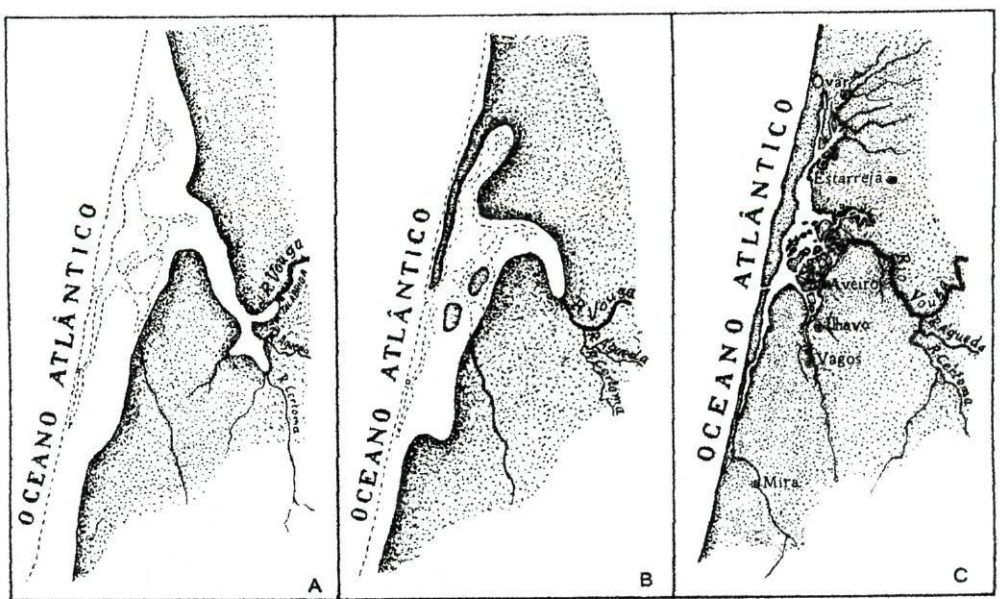


Fig. 2 – As fases da formação da "ria de Aveiro"



A - Reconstituição do litoral junto da foz do Vouga na época proto-histórica
B - Desenho da "ria" em mapas antigos
C - Configuração actual

Fonte: ARROTEIA, Jorge Carvalho – *Aveiro: Aspectos Geográficos e do Desenvolvimento Urbano*, Aveiro, 1998, p.25.

Assim, o local onde inicialmente se situava a povoação de Aveiro, próximo da foz do rio Vouga, sofreu alterações com os tempos, devido essencialmente às deslocações do cordão do litoral, às modificações do rio Vouga e ao estado em que se encontrava a barra.

A povoação de Aveiro, situada num local de parcos recursos naturais, assentou em terrenos sedimentares pouco propícios à prática da agricultura, pois a areia ao não reter água tornava o solo quente e seco, apenas melhorados com o recurso ao moliço que permite a fixação da água no solo. O povoado soube, no entanto, potenciar a sua situação geográfica, nomeadamente a proximidade a locais de intensa actividade comercial e marítima, como a foz do rio Douro e a Figueira da Foz, e a existência de terrenos alagados, aproveitados para salinas, propiciando o desenvolvimento de duas das principais actividades económicas que acompanharam o crescimento populacional: salicultura e pesca.

Até ao século XV, Aveiro parece ter-se caracterizado por uma "existência modesta"[5], justificando a fixação de população neste local essencialmente a exploração de sal.

2. Do auge à decadência da urbe aveirense

Com o términus da crise política de finais do século XIV, século também caracterizado por pestes e guerras, Aveiro inicia a sua expansão aproveitando as condições favoráveis ao desenvolvimento comercial: bom estado da barra, bom porto, local de cruzamento de vias de comunicação que atravessam o país, produção de sal e peixe rentáveis no mercado externo e realização de uma Feira Franca criada em 1434 por D. Duarte a pedido do Infante D. Pedro.

Desta forma, a vila de Aveiro sofre um grande desenvolvimento das actividades comercial marítima e portuária, designadamente da pesca local e especialmente da pesca longínqua, da salicultura e da indústria da construção naval. Em consequência, soma "(...) em meados de Quinhentos (...) talvez o maior aglomerado populacional entre o Douro e o Tejo (à excepção de Lisboa) (...)".[6]

É neste período de prosperidade que emerge um elemento marcante na malha urbana, a muralha. O rei D. João I, possivelmente antes de 1413, ordena a sua construção "(...) não tanto por questões essenciais de defesa mas por questão de prestígio (...)"[7].

A área abrangida pela muralha era superior à superfície construída, prevendo a futura expansão urbana da vila, daí que o limite sul da muralha seja edificado segundo um traçado linear recto, o que demonstra o planeamento do espaço. Todavia, os muros não integravam toda a área habitada, deixando de fora a *Vila Nova*, por impossibilidade física, dada a existência do Canal Central.

---

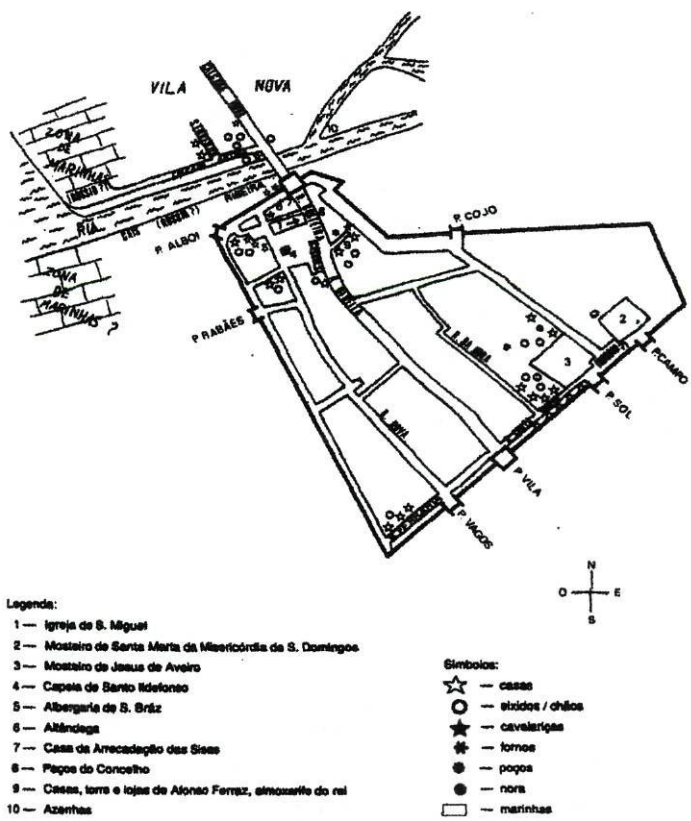
[5] SILVA, Maria João Violante B. Marques - *Aveiro Medieval*, Aveiro, 2ªed., Câmara Municipal de Aveiro, 1997, p.15.

[6] HENRIQUES, Maria Aurora Bernardo - «Evolução Histórica de Aveiro», in *Boletim Municipal de Aveiro*, nº17, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1991, p.18.

[7] SILVA, Fernando A. Pereira - «Aveiro Medieval - O troço das Muralhas entre a "Porta do Sol" e a "Porta da Vila". Resultado das Sondagens Arqueológicas», in *Boletim Municipal de Aveiro*, n.º especial (Cultura e Património), Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, Dezembro de 1997, p. 90

A muralha (fig.3) apresentava a forma de um hexágono irregular, sendo constituída por oito portas, quatro postigos e várias torres. As principais entradas eram as portas da Vila (a sul), da Ribeira (a norte) e a de Vagos. As portas da Vila e da Ribeira eram ligadas pela Rua Direita, principal via intramuros, e a Rua Costeira, assegurando as duas principais entradas em Aveiro, por via terrestre e marítima.

Fig.3 – A muralha no século XV



Fonte: SILVA, Maria João Violante B. Marques - *Aveiro Medieval*, Aveiro, 2ªed., Câmara Municipal de Aveiro, 1997, p.179.

A porta da Ribeira estabelecia a ligação para Esgueira, a da Vila conectava Aveiro a Águeda e à estrada Lisboa Porto, e através da porta de Vagos acedia-se a Ílhavo e Vagos.

O Canal Central era o elemento físico que dividia Aveiro em dois núcleos urbanos distintos: um, intramuros, tradicional e nobre, e outro, extramuros, constituído por gente dedicada às actividades marítimas, exploração de sal, pescado e comércio marítimo.

Na superfície delimitada pela muralha, à semelhança de outras vilas portuguesas, era notória a existência de dois espaços de características diferentes: o *cimo de vila* e o *fundo de vila*. O *cimo de vila* era um local húmido e pouco saudável devido ao deficiente escoamento da água, logo pouco povoado, sobretudo por artífices e agricultores, predominando a agricultura. No *fundo de vila*, "centro nevrálgico do agregado"[8], nomeadamente no Adro de S. Miguel, estavam implantados os edifícios públicos: a Casa do Concelho, a Igreja de S. Miguel, a Igreja de Santa Maria da Misericórdia e a Albergaria de S. Brás, entre outros. O Adro de S. Miguel, actualmente Praça da República, terá sido o local escolhido para a fixação da povoação, pois sendo o ponto mais elevado libertava a população das águas das marés.

Com o aumento populacional a vila transpõe a muralha, e a norte do Esteiro Central surge a *Vila Nova*, em inícios do século XV, estabelecendo ligação com o espaço muralhado através da ponte dos Arcos, localizada junto à porta da Ribeira. Os seus habitantes, pescadores, mareantes e comerciantes viviam essencialmente das actividades ligadas à "ria", tendo sido o local eleito para a implantação de estaleiros de construção de naus e caravelas, barcos e galés destinados à actividade comercial.

No espaço extramuros, na margem da ria para ocidente, desenvolvem-se os bairros do Albói e da Ribeira. O bairro do Albói, importante local comercial ligado à produção de sal e indústria pesqueira, era habitado essencialmente por população estrangeira, nomeadamente ingleses, holandeses e flamengos, julgando-se ter sido o centro económico da vila. Por sua vez o bairro da Ribeira era povoado por comerciantes e mercadores aveirenses.

A sul estabelece-se o bairro dos oleiros, situado próximo da porta do Sol, era habitado essencialmente por oleiros. Este bairro rapidamente ultrapassou a muralha para sul da Porta do Sol, provável embrião da actividade cerâmica em Aveiro, que mais tarde

[8] SILVA, Maria João Violante B. Marques – *Ob. cit.*, p.33.

se instalou no ilhote do Cojo e terrenos das Agras e adquire grande relevância durante o século XVI.

Com o florescimento das actividades económicas, em especial o comércio de sal[9] e peixe, salicultura, pesca local e longínqua e indústria naval regista-se um aumento populacional. No Numeramento de 1527-32, Aveiro surge como a quarta maior vila da Estremadura, depois de Lisboa, Coimbra e Santarém, destacando-se também em relação às localidades vizinhas (quadro nº1).

Quadro nº1 - Número de vizinhos em cada localidade próxima de Aveiro, segundo o Numeramento de 1527

Localidade	Vila	Termo	Total
Aveiro	894	566	1460
Esgueira	175	136	311
Arada	27	___	27
Ílhavo	50	80	130
Eixo	46	63	109

Fonte: Júlia Galego e Suzanne Daveau - *Tratamento Cartográfico*, Lisboa, 1986, Anexo2, p.107.

Nos finais do século XVI, a urbe aveirense inicia um novo período, marcado pelo retrocesso económico e populacional, especialmente após 1575, ano em que a povoação é fustigada por um rigoroso Inverno. Ocorrem fenómenos de assoreamento da laguna com o deslocamento da barra para sul, repercutindo-se na decadência das actividades económicas: salicultura, pesca (a longínqua acentua a crise no século XVII, pois os ingleses passam a controlar a Terra Nova) e comércio. O estado da barra agrava-se com o passar do tempo, culminando com o seu fecho total em 1756.

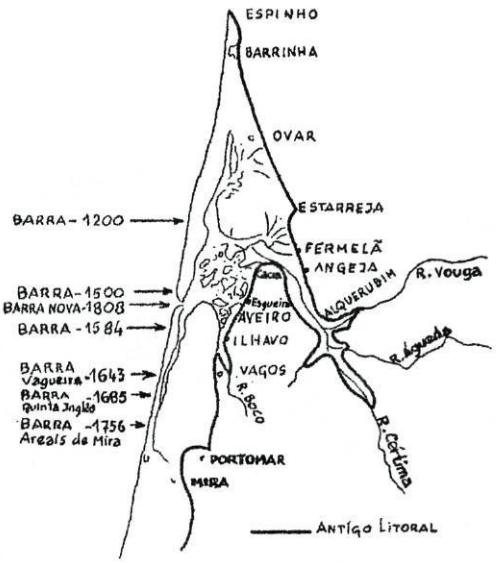
Dos vários factores que influenciaram a expansão da cidade de Aveiro, a proximidade da água foi sem dúvida um factor basilar, condicionando a saúde da população e sua expansão económica. Entre a "ria" e a cidade de Aveiro sempre existiu

[9] Aveiro comercializava sal para o Porto, Norte do rio Douro, Galiza, Biscaia, Flandres e Inglaterra.

uma relação dialéctica, pois quando a barra não revelava problemas de assoreamento viviam-se momentos de prosperidade em Aveiro, mas quando a barra se encontrou assoreada, a prosperidade cedeu lugar à crise económica e populacional.

Desde finais do século XVI até inícios do século XIX, a crise instala-se na povoação, tendo como principal responsável o assoreamento da barra, cuja abertura oscilava ora para norte ora para sul (fig.4). Assiste-se ao atrofiamento urbano da povoação de Aveiro, com uma hemorragia populacional elevada devido à elevada mortalidade, motivada pela proliferação de doenças com a estagnação das águas, e à migração, temendo-se a extinção da povoação de Aveiro.

Fig.4 – Posições sucessivas da barra desde 1200 a 1808



Fonte: OLIVEIRA, Orlando – *Origens da Ria de Aveiro*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1988, p.34.

Para além dos factores naturais, outros justificam o depauperamento da vila de Aveiro como:

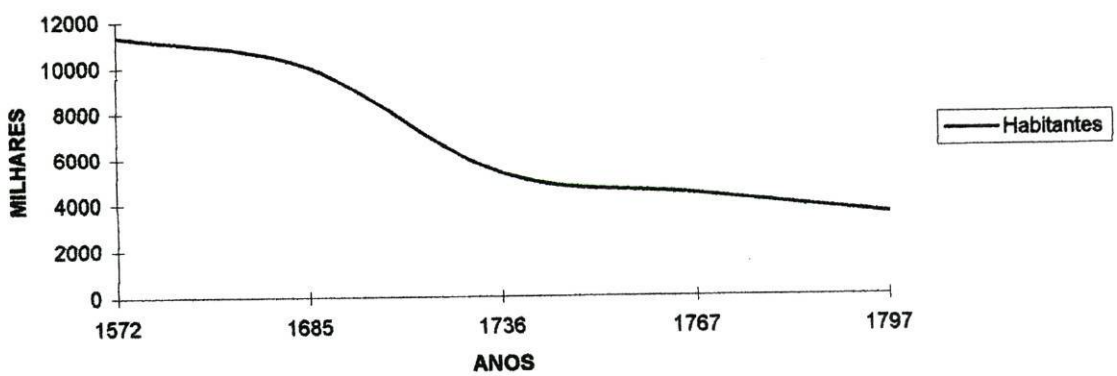
"(...) a ruína da frota local no desastre de Alcácer, a ameaça dos Holandeses sobre as nossas costas, particularmente durante o domínio filipino e a mudança dos *interesses*

mercantis para o Novo Mundo {Brasil} em resultado da colonização e do povoamento destas terras."[10]

Curiosamente, é de realçar que se por um lado o século XVII é um momento de recessão comercial, por outro lado é um período de desenvolvimento religioso, uma vez que surgem diversas instituições religiosas: a Igreja da Misericórdia, os conventos do Carmo, de Santo António, das Carmelitas de S. João Evangelista, das Franciscanas de Madre de Deus em Sá e o recolhimento das freiras capuchas de S. Bernardo.

O recuo demográfico revela-se particularmente dramático durante a segunda metade do século XVII e todo o século XVIII (gráfico 1).

Gráfico 1 - Evolução populacional da vila de Aveiro, entre 1572 e 1797

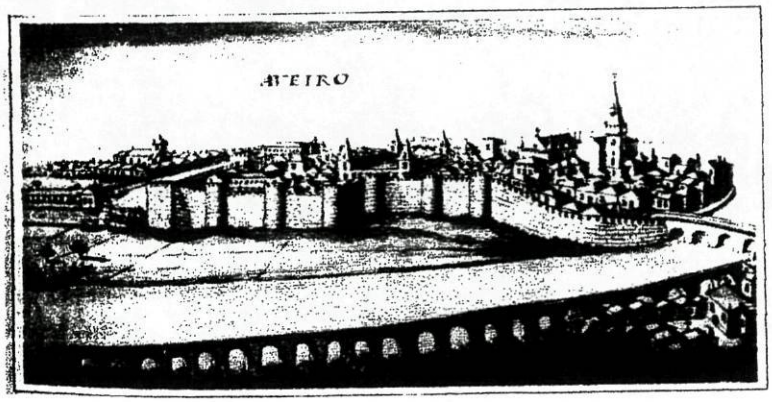


HENRIQUES, Maria Aurora Bernardo – "Evolução Histórica", *Boletim Municipal de Aveiro*, nº17, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1991, p.18; NEVES, Amaro – *Aveiro-história e arte*, Aveiro, Associação de Defesa do Património Natural e Cultural da Região de Aveiro, 1984.

A povoação de Aveiro é elevada a cidade, a 11 de Abril de 1759, por D. José I motivado por razões de ordem política e pela população residente. Também durante este século é autorizada por Clemente XIV, em Abril de 1774, a criação de nova diocese; inicia-se a construção do edifício da Câmara, da Cadeia e do Aqueduto (fig.5).

[10] ARROTEIA, Jorge Carvalho - *Aveiro: Aspectos Geográficos e do Desenvolvimento Urbano*, Aveiro, Universidade de Aveiro, 1998, p.43.

Fig. 5 – Desenho de Aveiro no século XVIII



Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO – *Boletim Municipal*, ano VIII, N°15-19, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1990, p.21.

No século XVIII (fig.6) Aveiro é constituída por um espaço muralhado, a norte do Esteiro Central por um aglomerado de malha ortogonal, ruas relativamente geométricas que confluem à Praça da Ribeira. A dividir os dois espaços encontra-se o esteiro da cidade, o qual é atravessado por duas pontes. A sul da muralha, existe um espaço de malha irregular em termos do alinhamento dos quarteirões ao longo dos caminhos.

No terceiro quartel do século XVIII, a cidade de Aveiro apresenta dois tipos de malha urbana:

"(...) uma dentro da muralha, radiocêntrica, a partir dum núcleo central, o canal, donde divergem radialmente artérias; a outra ortogonal, na zona de intervenção à volta do projecto da Praça da Ribeira, abarcando a freguesia da Apresentação, mas tendo, como elemento linear de orientação, o canal grande da cidade."[11]

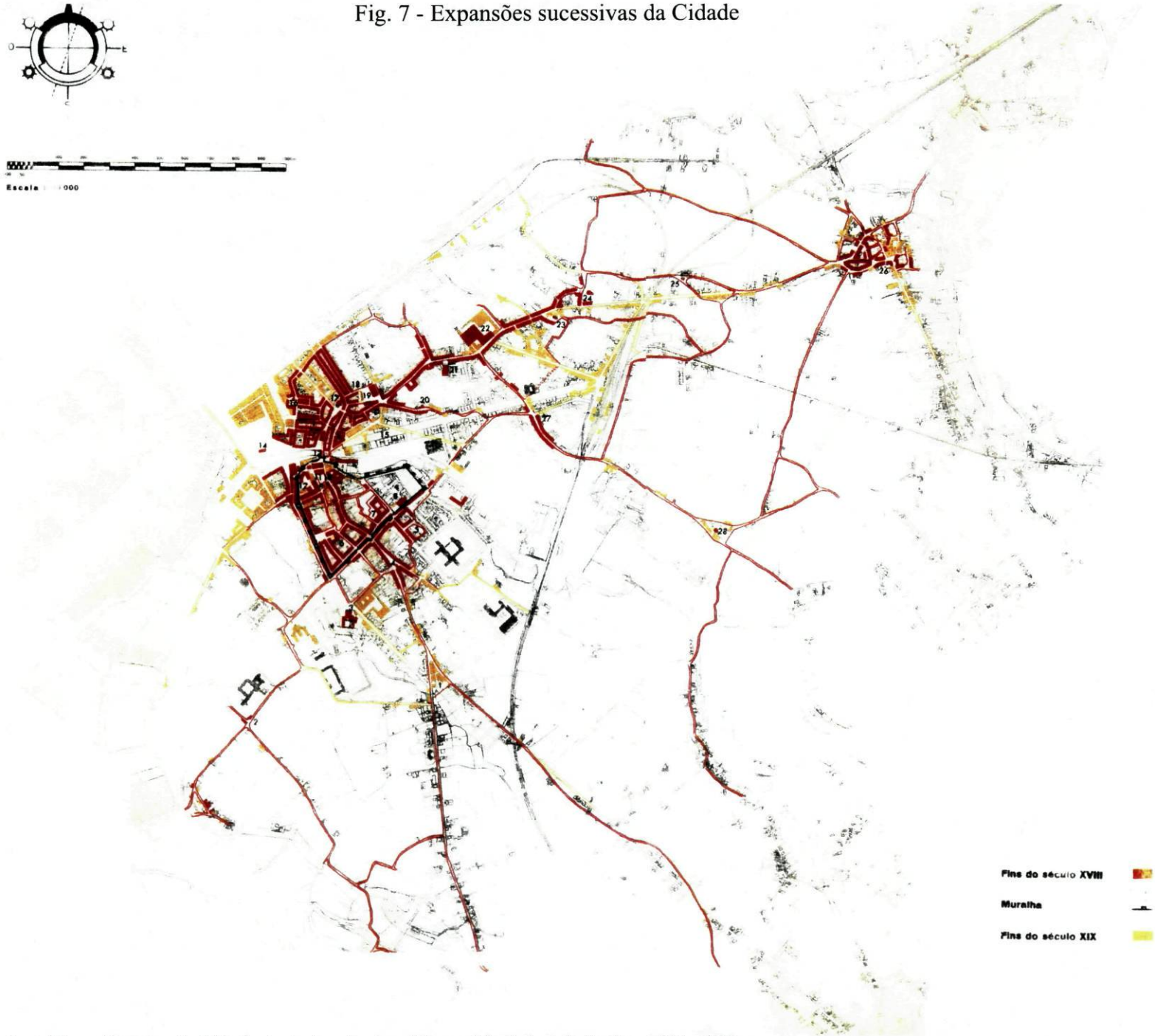
Nos finais do século XVIII os limites da cidade seriam (fig.7): a norte o canal de S. Roque e a Rua do Carril; a este o Convento das Carmelitas, Arnelas (Rua Eng.° Von Haff), Fonte Nova e Bairro das Olarias, até à Rua de S. Martinho; a sul a rua de S. Martinho, a Rua de S. Sebastião e Rua do Rato; a oeste Rua de Santo António (Rua Homem de Cristo) e Rua das Arribas (Rua da Arrochela) até ao Campo dos Santos Mártires, continuando

[11] AMORIM, Inês - «Cartografia Antiga da Cidade», in *Boletim Municipal de Aveiro*, n.° especial (Cultura e Património), Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1997, p.119.

Fig. 6 - Planta da Cidade no século XVIII

Fonte: Cópia e redução da *planta da Cidade de Aveiro*, Instituto Geográfico e Cadastral, século XVIII

Fig. 7 - Expansões sucessivas da Cidade



Fonte: AUZELLE, Robert-*Plano Director da Cidade de Aveiro*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1964, pl.05.

pelas traseiras dos quintais da Rua das Barcas (Rua José Rabumba) até ao Rossio, praça do Peixe e Capela de S. Gonçalinho.[12]

3. A fixação da barra e o ressurgimento urbano

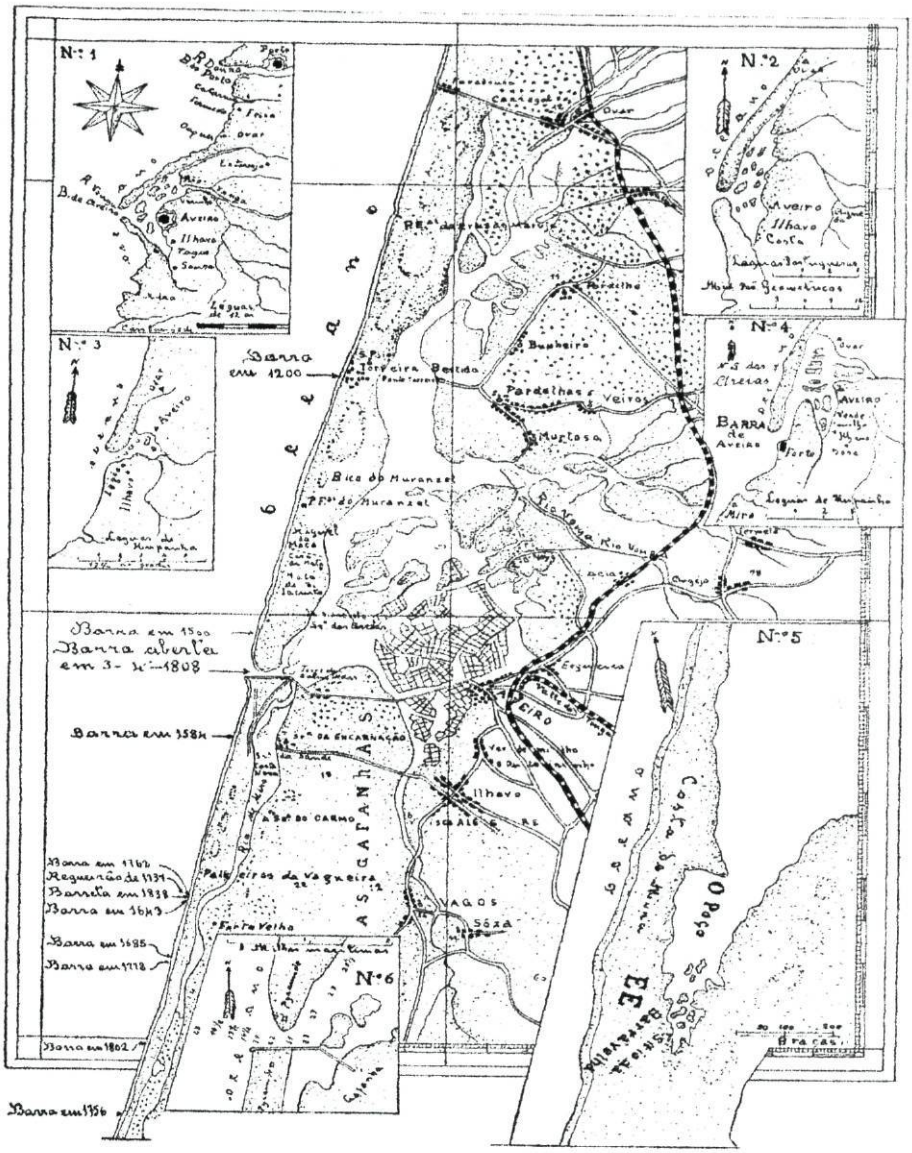
De forma a pôr cobro às dificuldades sentidas com o assoreamento da barra, ao longo do século XVIII são encetadas, por diversos engenheiros, várias tentativas de abertura e fixação da barra, que oscilava entre duas áreas (fig.8): S. Jacinto ao Forte Novo; e a área lagunar da Vagueira (Forte Velho) até Mira.

O tipo de obras a levar a cabo na barra não era consensual entre a população: enquanto uns encaravam a abertura da barra como fundamental para a resolução dos problemas, exigindo elevados custos e esforço de engenharia; outros defendiam o prevalecer da tendência natural da barra, a abertura a sul, efectuando-se apenas trabalhos de desassoreamento dos canais, solução mais económica e rápida, acrescentando que a abertura da barra próximo de S. Jacinto seria apenas benéfica para as salinas e não para as terras cultivadas.

Só no início do século XIX a barra é aberta e fixada definitivamente. As obras iniciam-se em 1802 quando o ministro D. Rodrigo de Sousa Coutinho encarrega os engenheiros militares Coronel Reinaldo Oudinot[13], francês, e o Capitão Luís Gomes de Carvalho (seu genro), de separadamente procederem a estudos para a abertura da nova barra. Ambos estavam familiarizados com grandes obras nos rios Lis e Douro, propondo a abertura da barra de Aveiro nas imediações de S. Jacinto, próximo da localização do século XVI, a 17 600 metros a norte da barra velha. Os planos apresentados eram na sua essência idênticos, pelo que a 5 de Julho de 1802 recebem autorização do rei D. João VI para iniciarem as obras. Dada a escassez de pedra em Aveiro são quase totalmente demolidas as

[12] AUZELLE, Robert - *O Plano Director da Cidade de Aveiro*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1964.
[13] O engenheiro Coronel Reinaldo Oudinot é transferido para a ilha da Madeira em Dezembro de 1803, vindo a falecer em 1807, ficando o engenheiro Capitão Luís Gomes de Carvalho a liderar as obras até à sua conclusão.

Fig. 8 – Situação da barra

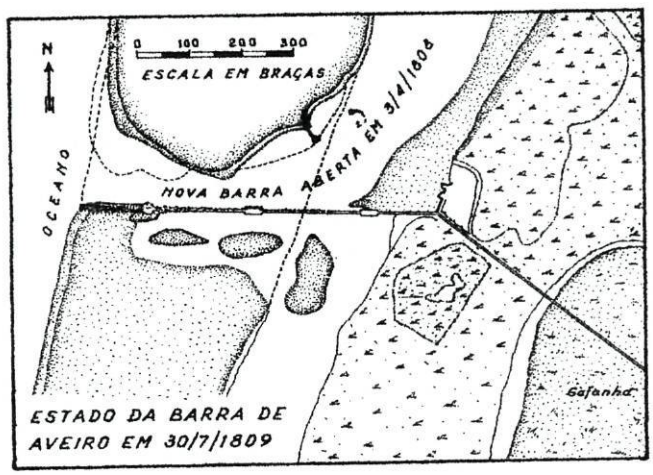


Fonte: ARROTEIA, Jorge Carvalho – *Aveiro: Aspectos Geográficos e do Desenvolvimento Urbano*, Aveiro, Universidade de Aveiro, 1998, p.45.

muralhas da cidade[14], sendo uma parte utilizada nas obras da barra e outra na edificação do Liceu Nacional de Aveiro.

A abertura definitiva da barra acontece a 3 de Abril de 1808 (fig.9), prosseguindo obras de beneficiação durante a segunda metade do século XIX, já que as marinhas eram frequentemente inundadas, impedindo o seu pleno aproveitamento.

Fig. 9 – Planta da barra em 1809



Fonte: MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS – *Porto de Aveiro*, Lisboa, Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, 1959, p.8.

Apesar desta obra se revelar essencial no desenvolvimento da urbe aveirense, marcando o ressurgimento económico e populacional, o problema da deposição de sedimentos persistia, o que dificultava a manutenção da abertura da barra.

Em 1858 é criada a Junta Administrativa e Fiscal das Obras da Barra, a qual procede a obras até 1886, ano em que é extinta. Respeita-se o projecto do engenheiro Gomes de Carvalho, com as indicações do inglês John Rennie que recomendava a demolição das pontes dos canais da cidade, uma vez que dificultavam o escoamento das águas da laguna, o que nunca veio a acontecer. É construído o farol de Aveiro em 1893.

[14] O último troço das muralhas de Aveiro, junto à Travessa das Beatas, na freguesia da Glória, ,é demolido em 1983.

O engenheiro hidráulico Baldaque da Silva, que trabalhou na Figueira da Foz, em 1913 propõe que o seu Porto Oceânico do Cabo Mondego que resolveria o problema da profundidade das águas, fosse o porto de recepção e distribuição de mercadorias de Aveiro. Defende a recuperação do braço sul da ria para navegação e sua abertura até ao novo porto na Figueira da Foz, que caso não fosse possível a sua concretização devido à existência de uma formação rochosa de certa dimensão, implantaria uma linha férrea que complementaria a ligação entre o porto e a lagoa de Mira, ou no caso do canal ter sido rasgado até ao início da formação rochosa, entre o Porto e a Murtinheira.[15]

Em termos urbanísticos o século XIX é um século de profundas mutações, quer nas cidades portuguesas quer nas cidades dos países desenvolvidos, numa clara ruptura com os séculos precedentes, Charles Delfante considera-a uma época florescente a todos os níveis, apenas comparável ao período da Renascença.

No caso português durante a primeira metade do século XIX é notória a instabilidade política, nomeadamente as invasões francesas (1807 a 1811), as disputas políticas entre liberais e absolutistas (1820 a 1834), guerra civil nos anos de 1846 e 1847. Daí se compreende que as intervenções na cidade de Aveiro, à semelhança do que acontece no panorama nacional, sejam diminutas.

Durante este período e com a demolição quase total da muralha a cidade desenvolve-se em todos os sentidos, mas predominantemente na direcção nordeste e oeste. Até 1834 os limites da cidade de Aveiro seriam: a sul o bairro da olaria; a poente o convento de Santo António; a nascente o vale do Cojo, com o seu ilhote; a norte a freguesia de Vera Cruz até ao bairro existente entre o Rossio e a Praça do Peixe; a nascente o Convento de Sá onde actualmente se situa o Quartel Militar.

Em 1835 as quatro freguesias existentes são reduzidas a duas: uma a sul, a da Nossa Senhora da Glória e outra a norte, a de Vera Cruz; sendo o lugar de Sá integrado na cidade.

Com a segunda metade do século XIX um novo período se avizinha, é:

"(...) sobretudo após o movimento regenerador (1851) que se criaram novas condições de desenvolvimento industrial e comercial em Aveiro. Fragmentam-se as cercas dos conventos nas mãos de

[15] SILVA, Cristina Emília Ramos - *Aveiro: território e cidade. Arqueologia de uma forma urbana*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 1999.

particulares (após a extinção das ordens religiosas e nacionalização dos seus bens), criam-se unidades fabris, desenvolve-se a pesca e o sal, rasgam-se novos caminhos (...)".[16]

É neste momento que é criado o Ministério das Obras Públicas, em 1852, liderado por Fontes Pereira de Melo. A partir daí a maioria das cidades portuguesas assumem uma nova dinâmica, fruto essencialmente de uma política governamental, designada por *Fontismo* que assentava primordialmente no desenvolvimento dos transportes e vias de comunicação, como forma de desencadear a expansão das actividades económicas.

Se na maioria dos países desenvolvidos o factor propulsor da urbanização no século XIX é a industrialização conjugada com os novos meios de transporte, especialmente o caminho de ferro, em Portugal este último desempenha um papel cimeiro na urbanização, uma vez que a industrialização no nosso país fica aquém das dimensões observadas a nível internacional.

Este novo meio de transporte vem revolucionar o conceito de velocidade, encurtar a distância-tempo, transformar a circulação dos produtos agrícolas e industriais. O que parecia uma utopia para os portugueses torna-se realidade, em 1856, com a inauguração do primeiro troço de caminho de ferro entre Lisboa e o Carregado.

A cidade de Aveiro não é excepção, o desenvolvimento das vias de comunicação têm repercussões no desenvolvimento da urbe. As vias marítima e fluvial até então preponderantes na circulação de pessoas e bens, com o *fontismo* são relegadas para segundo plano.

Assim, importantes rodovias de ligação de Aveiro ao exterior são construídas: Aveiro/Albergaria-a-Velha (1854), que tinha por objectivo permitir o acesso à estrada nacional Lisboa/Porto; Aveiro/Barra (1855/1861); Aveiro/Penacova (1856); Aveiro/Águeda(1862); Aveiro/Oliveirinha(1863); Aveiro/Mogofores (1864); Aveiro/Viseu (1865/1874); Aveiro/Ílhavo (1867); e Aveiro/ Mira (1867).

Esta ligação da cidade ao exterior é reforçada, na segunda metade do século XIX, com as redes de telégrafo (1855) e postal.

A linha férrea do Norte chega a Aveiro em 1863, funcionando em pleno apenas a partir do ano de 1864, devido ao moroso aterro do vale do Cojo. Todavia, o traçado

[16] NEVES, Amaro - *Aveiro - história e arte*, Aveiro, ADERAV, 1984, p.23.

apresentado em 1856 pelo engenheiro Watier não passava por Aveiro, mas mais para leste, próximo de Angeja. Então, o parlamentar José Estêvão Coelho de Magalhães[17] exigiu que a Administração Central e a empresa construtora estudassem um novo traçado que contemplasse Aveiro. Tal pretensão foi atendida e aprovada em 1857, iniciam-se os trabalhos em 1861, sob direcção do engenheiro francês Valentim de Mazade. A construção da linha férrea foi morosa e dispendiosa devido ao valor dos terrenos expropriados e às obras do viaduto de Esgueira e do aterro do aterro do vale do Cojo.

A inauguração da linha férrea origina a abertura da estrada para a estação que a liga ao centro da cidade. A Rua da Estação, actual rua Almirante Cândido dos Reis, serve de suporte à construção do bairro da Estação, em conjunto com a actual Rua João de Moura; um outro acesso era pelo Cojo, pela Rua do Americano, actualmente Rua do Comandante Rocha e Cunha.

A localização da estação de caminho de ferro, cuja construção data de 1862/1864 no vale do Curvo, é objecto de crítica na época por estar afastada do centro da cidade e do esteiro do Cojo, através do qual circulava grande parte das mercadorias. Então, dez anos após o aparecimento da linha férrea em Aveiro surgem duas propostas para a construção de um "carril" do tipo "americano" de tracção animal, tendo por objectivo estabelecer a ligação entre o centro da cidade e a estação do caminho de ferro.

A primeira proposta é apresentada à Câmara Municipal a 30 de Outubro de 1873, defendendo a construção de uma linha entre o cais da cidade (posteriormente designado por Praça do Comércio) e a estação de caminho de ferro. A segunda proposta, datada de 15 de Janeiro de 1874, solicita a permissão para implantar outra linha férrea desde o Largo da Fonte Nova até à estação de caminho de ferro, numa extensão de 1500 metros, por uma rua que passou a ser conhecida por Rua do Americano.

A concessão foi entregue ao engenheiro Silvério Augusto Pereira da Silva, tendo a seu cargo a execução da primeira proposta apresentada, a qual nunca foi concretizada. Apenas permaneceu a estrada de ligação entre a Fonte Nova e a estação, restando da rua do Americano apenas o início. No projecto existiam duas ramificações: uma para o cais e a

[17] Segundo Marques Gomes o empreiteiro espanhol D. José Salamanca ofereceu cem contos de reis para que José Estêvão desistisse de sua pretensão, uma vez que o novo traçado exigiria um acréscimo nas despesas devido às expropriações necessárias, aos aterros e construção de pontes.

outra para o Largo da Fonte Nova, sendo da responsabilidade do concessionário a realização das expropriações.

Com a construção da linha férrea do Norte associada às obras na barra, o processo de industrialização na cidade de Aveiro "descola" definitivamente nos finais do século XIX, emergindo na malha urbana diversas unidades fabris, sobretudo ligadas ao sector da cerâmica.

Dois núcleos fabris despontam na urbe apoiados pelos canais de S. Roque e do Cojo.

Já durante os séculos XV e XVI se observava no canal de S. Roque, uma intensa actividade ligada à construção naval. Com o intuito de facilitar o transporte das mercadorias para os armazéns e fábricas situadas ao longo deste canal, em 1912 é aprovado um decreto que declara a utilidade de expropriação de três parcelas de terreno para a construção do prolongamento de uma linha férrea de serviço, numa extensão de 1458 metros, entre a estação e o canal de S. Roque. Na proposta de 1903 o traçado seguia ao longo da margem do canal até ao cais que conduzia à Praça do Peixe.

Nos princípios do século XIX o artesanato atravessava uma fase de crise, sofrendo um novo alento na segunda metade do século XIX com o aparecimento de várias unidades fabris, essencialmente no canal do Cojo, também conhecido por Canal da Fonte Nova ou Esteiro das Azenhas. Exemplo disto são as fábricas da Fonte Nova (1882), a de Jerónimo Pereira Campos e Filhos (1896), cujas instalações são transferidas para a Quinta das Agras em 1917, e dos Santos Mártires, entre outras. De resto parece ter sido neste local que surgiu a primeira fábrica de cerâmica, em 1775, a fábrica do Cojo, possivelmente de produção de tijolo, já então atraída pelo fácil acesso à ria, desde Ovar até Mira, numa ligação ao transporte depois reforçada pelo caminho de ferro.

A linha do Vale do Vouga chega a Aveiro em 1911, não se concretizando o prolongamento do ramal Sernada-Aveiro até ao canal do Cojo, como aconteceu no canal de S. Roque.

O desenvolvimento da cerâmica dinamiza o espaço urbano ocupado pelo bairro seiscentista da olaria, crescendo em meados do século XX um novo bairro junto à igreja de S. Domingos, designado de bairro operário.

A inauguração da linha ferroviária do Norte e consequente desenvolvimento industrial contribuem para a atracção populacional, para a qual a cidade não estava preparada.

As preocupações subjacentes à maioria das intervenções realizadas são de índole higienicista e de salubrização. Procede-se designadamente à abertura e alargamento de arruamentos, para possibilitar a circulação de veículos e pessoas, a circulação do ar e uma maior luminosidade das construções. A abertura, alinhamento e alargamento dos arruamentos implicou o sacrifício de diversos edifícios, como os conventos religiosos. Outros, à semelhança daquilo que acontece noutras cidades portuguesas, na sequência da extinção das ordens religiosas em 1834[18], são ocupados por novas funções (militar, escolar, hospitalar, cultural).

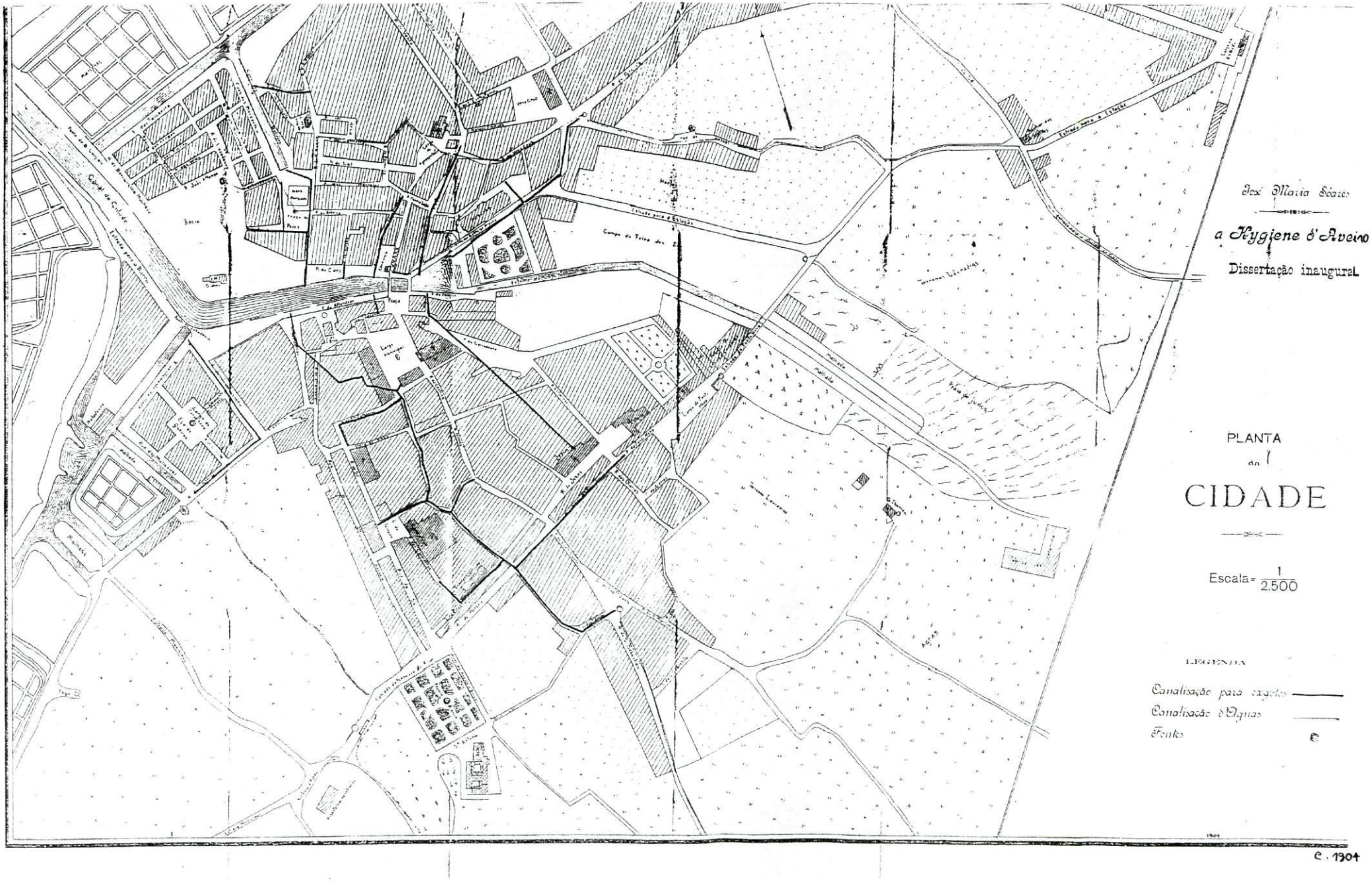
O Convento das Carmelitas é parcialmente demolido para dar lugar à Praça Marquês de Pombal em 1905, sendo cativa parte da cerca do Convento Franciscano para jardim e passeio público; o Mosteiro de Jesus é ocupado pelo Museu Regional de Aveiro em 1911; a construção do Quartel de Sá em 1885, no último quartel do século XIX, faz-se no local onde existia o Convento de Madre Deus de Sá (demolido, após um violento incêndio, entre 1884 e 1886), fomentando a expansão urbana com a construção de novas habitações e abertura de um arruamento de ligação à estação de caminho de ferro.

Uma outra vertente da intervenção na cidade é a sua arborização, nota dominante no urbanismo oitocentista, numa tentativa de salubrização e embelezamento da urbe. Em Aveiro são arborizados os largos municipal, Cojo, Vera-Cruz e Apresentação; verifica-se o aterro e arborização do Campo dos Santos Mártires; elabora-se um projecto para regularização e ajardinamento do Rossio de S. João em 1909. E na cerca de Santo António é construído em 1862 o Parque Municipal, aproveitando as árvores plantadas pelos franciscanos.

É neste contexto de salubrização que surgem na cidade de Aveiro as redes de distribuição de água e de esgotos (fig.10) e os mercados: de Manuel Firmino em 1899

[18] À data de 1834 existiam seis conventos na cidade de Aveiro: masculinos - os conventos Dominicano de Nossa Senhora da Misericórdia (1423), Franciscano Santo António (1524), Nossa Senhora do Carmo (1613); femininos - Mosteiro de Jesus (1461), convento Franciscano de Madre de Deus (1644) e Convento Carmelita de S. João Evangelista (1658).

Fig. 10 - Planta da Cidade em 1904



Fonte: Cópia e redução da *Planta da Cidade: a Hygiene d'Aveiro*, elaborada por José Maria Soares, em 1904, na escala 1:2500.

(transferido para o Cojo em 1918) e o Mercado do Peixe, iniciado em 1903. O matadouro é inaugurado em 1870 junto ao canal do Paraíso, no extremo poente da cidade, para evitar a sua atravessia pelos animais a abater.

A preocupação com as condições de habitação é outra das características do urbanismo oitocentista, tendo por causa a sua degradação, em consequência do significativo aumento populacional.

Em Aveiro, a Câmara desperta para o problema habitacional em 1865, quando Bento Magalhães apresenta um requerimento, no qual expõe a preocupação com a falta de habitação, sobretudo na classe piscatória, sugerindo a construção de novas habitações no terreno municipal da marinha rossia.

Com o aterro da marinha, ainda não concluído à data de 1875, é definida a margem sul do esteiro de Sá, agora canal de S. Roque. Constrói-se o cais do lado poente que do esteiro vai até à Praça do Peixe, traçando-se também a rua da praça para poente e surgem novas habitações, alargando-se assim o bairro piscatório. O Plano de Edificações, aprovado em 1875, define as cérceas da Rua do Cais em dois pisos e da rua de S. Gonçalo em um piso.

Um outro motivo explicativo do arranjo foi a determinação de afastar do centro da urbe a circulação do pescado e do sal, fazendo-o passar pelo canal de S. Roque. Na *Vila Nova* em 1902, António Luís de Sousa (piloto-mor da barra e proprietário da Quinta da Apresentação, na freguesia de Vera-Cruz), cede terreno para a construção de pequenas casas, alargando e melhorando o antigo bairro piscatório. Tal veio a acontecer com a abertura da rua de ligação do Largo da Apresentação à Rua de S. Roque e das suas perpendiculares, entre a Travessa da Palmeira, a Rua do Arco e a Rua do Vento.

Neste fervilhar que é a evolução da sociedade e cidade oitocentista, são edificados diversos equipamentos associados à educação e cultura, como o Liceu de Aveiro (1855/1860), mandado construir por Fontes Pereira de Melo; o Asilo José Estêvão (1870) que acolhe crianças órfãs e mulheres desamparadas; o Teatro Aveirense (1857/1880) situado junto aos Paços do Concelho; a Escola Industrial (1894) e o Museu Nacional (1912). Já no início do século XX, é inaugurado o novo edifício do Palácio do Governo Civil, localizado na Praça Marquês de Pombal, no qual se instalam as repartições do

Governo Civil, Junta Geral do Distrito, Auditoria Administrativa, Finanças, Obras Públicas e Direcção Hidráulica do Mondego.

Relativamente à expansão urbana, o lugar de S. Tiago é beneficiado, na medida em que, com a construção do Hospital da Santa Casa da Misericórdia, em 1901, na Quinta da Senhora da Ajuda (anexo ao Convento de Santo António) e do Jardim e Passeio Público, abrem-se novos arruamentos, nomeadamente a Avenida Artur Ravara (em 1915, à custa da demolição da capela Nossa Senhora da Ajuda) e a Avenida Araújo e Silva.

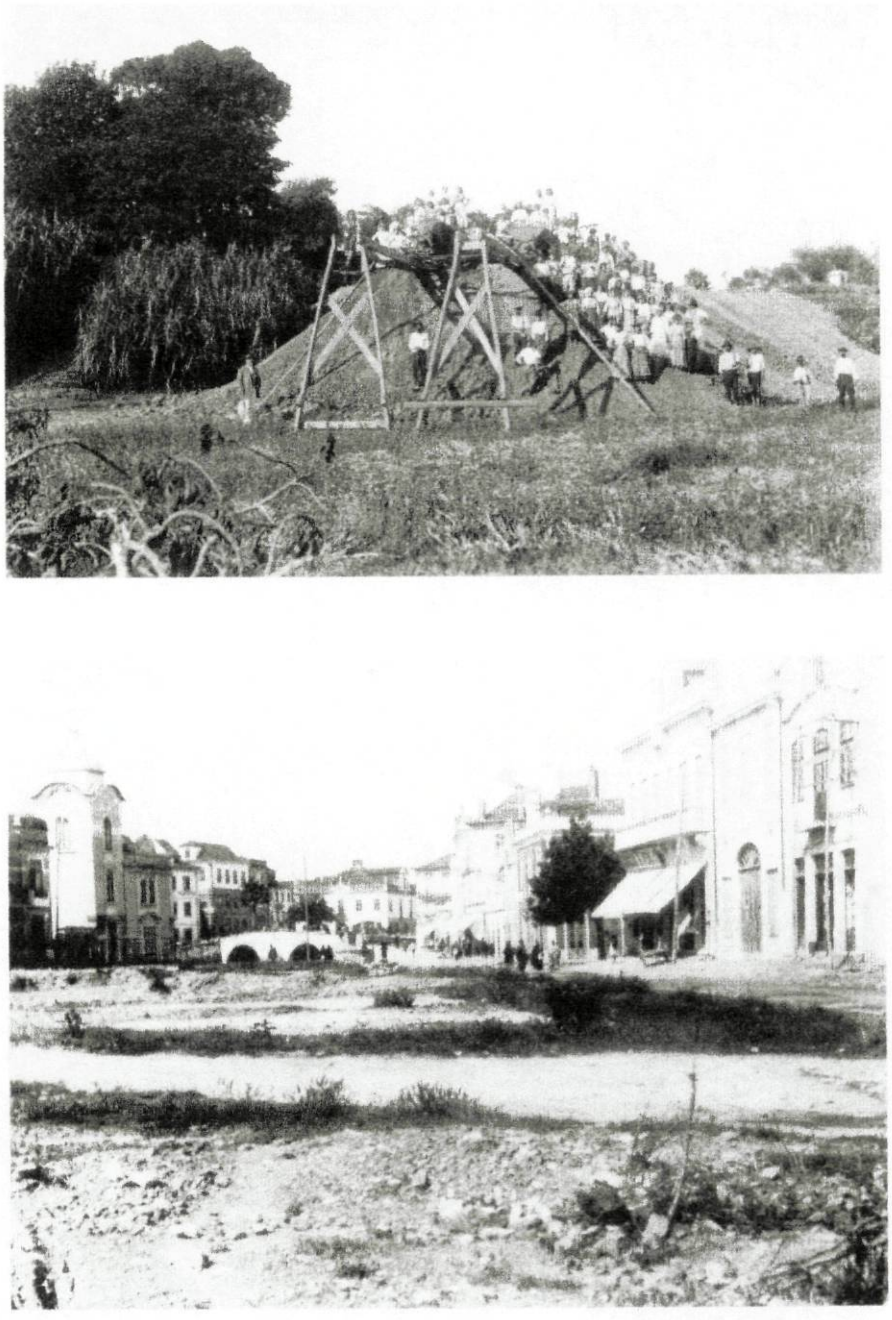
Durante a Primeira República, uma das intervenções com maior repercussões na expansão urbana é a abertura do novo arruamento que estabelece a ligação entre o centro da cidade e a estação de caminho de ferro, a Avenida Central, actual Avenida Dr. Lourenço Peixinho[19] (fot.1).

A ideia de construção de uma Avenida na cidade de Aveiro remonta aos finais do século XIX, mais concretamente a 1895 com o Presidente da Câmara Jaime Magalhães Lima. Dois traçados diferentes são apresentados: um que ligava a estação à Praça Marquês de Pombal; e o outro que unia a estação ao centro da cidade e às praças do Município e do Comércio. Este último traçado é o escolhido, uma vez que o primeiro implicava a demolição de parte do Convento de S. Domingos agravado por uma topografia desfavorável. Para a concretização do traçado escolhido era também necessário efectuar-se demolições, especialmente junto às pontes, mas tinha a seu favor o facto da maioria dos terrenos eram agrícolas e praticamente planos.

Tal como, acontece com a abertura da Avenida da Liberdade, o contínuo adiamento da abertura da Avenida em Aveiro prendeu-se com carências de ordem financeira.

Em 1907 são realizados estudos no sentido da abertura de uma avenida de trinta metros de largura e em linha recta do centro da cidade à estação de caminho de ferro. Como a avenida atravessava quase exclusivamente terrenos as expropriações representariam baixos encargos financeiros. Além disso, perante a escassez de habitação na cidade de Aveiro, com a abertura da avenida este lugar transformar-se-ia no centro comercial da urbe, incentivando a construção por parte de proprietários, comerciantes e particulares.

[19] Também já designada Avenida do Cojo e Avenida 16 de Maio.



Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO – *Aveiro antigo*, 2ª ed., Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2001, p.57.

Fot.1 – Aspectos da abertura da Avenida Central, actual Avenida Drº Lourenço Peixinho

As dificuldades financeiras são resolvidas com a lei sobre expropriações por utilidade pública de 26 de Julho de 1912.

Em 1918, com a chegada do Lourenço Simões Peixinho à Câmara são completados e actualizados os estudos efectuados em 1907, contraindo-se um empréstimo para as obras, cuja garantia seria a hipoteca dos terrenos expropriados, rendimento dos impostos do sal e do barro que será amortizável com o produto da venda dos respectivos terrenos e rendimento dos impostos.

A abertura da avenida, da Estação à Praça Luís Cipriano, prolonga-se pela década de vinte, passando a estabelecer-se uma ligação directa entre o centro da cidade e a estação.

A sua abertura "(...) tornou-se factor determinante de desenvolvimento para a cidade, assumindo-se morfologicamente como um centro direccional (...)"[20], já que para este local vão migrar as actividades terciárias no período do Estado Novo.

Antes da abertura do novo arruamento a cidade desenvolvia-se segundo a direcção norte/sul, principalmente junto ao centro da cidade e na ligação entre as duas margens do esteiro que a atravessa. Após a sua abertura o desenvolvimento processa-se segundo a direcção oeste para este, partindo do centro da cidade e ao longo da nova Avenida.[21]

Em suma, no último quartel do século XIX a cidade (fig.7) expande-se para Oeste, com os bairros dos Santos Mártires (dado o nome do Conselheiro Joaquim José de Queirós) e do Rossio (dado o nome do navegador aveirense João Afonso) prolongando a malha ortogonal para norte e oeste. No início do século XX a tendência de expansão revela um predomínio para Norte, impulsionada pela criação do bairro Beira-Mar, na derivação da *Vila Nova*, e para Leste, despolotada pela construção da via férrea Lisboa-Porto e a abertura da Avenida Dr. Lourenço Peixinho.

No espaço anteriormente muralhado não se observam alterações da morfologia do tecido urbano.

---

[20] OLIVEIRA, Rosa Maria - *O discurso da cidade - Leituras da Avenida Lourenço Peixinho*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2001.

[21] DIAS, Paula Isabel Aleixo - *Evolução morfológica da cidade de Aveiro*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 1998.

É de salientar ainda, o aparecimento nos dois primeiros decénios do século XX surge um número significativo de edifícios de Arte-Nova (fot.2) por iniciativa individual.[22]

Fot.2 – Edifícios classificados como Arte Nova

[22] Francisco Silva Rocha e Ernest Korrodi disseminaram o estilo da Arte Nova pela cidade e distrito. A origem do movimento da Arte Nova não é consensual, alguns apontam a Inglaterra. Desenvolve-se nos finais de 1880, chegando a Portugal nas duas primeiras décadas do século XX, é marcada em Portugal pelo revestimento das fachadas com azulejo, é " (...) uma manifestação de transição para o futuro movimento modernista dos anos vinte."

CAPÍTULO II: A CIDADE E O PLANEAMENTO : 1926 A 1945

1. O contexto político-ideológico

Desde a Monarquia não se tinha alcançado uma situação de estabilidade política na República Portuguesa.

Com o golpe militar de 28 de Maio de 1926, liderado pelo General Gomes da Costa, a Primeira República é substituída pela Ditadura Militar. No entanto, a estabilidade é apenas alcançada quando Oliveira Salazar toma posse da pasta das Finanças, em 1928.

Com poder de veto sobre as despesas dos ministérios e liberdade para realizar as reformas e cortes orçamentais necessários, Oliveira Salazar através das reformas que preconiza consegue rapidamente atingir o equilíbrio orçamental, "milagre financeiro", o que lhe vale o título de "Salvador da Pátria".

Neste momento o regime preocupa-se fundamentalmente com a estabilidade económica e com a conservação do poder. Assim, Oliveira Salazar termina as grandes obras incompletas, como é o caso dos bairros sociais, inicia outras e promove a construção privada através de incentivos fiscais. Parte das iniciativas oficiais são realizadas por Duarte Pacheco, Ministro das Obras Públicas e Comunicações (1932).

Salazar consegue equilibrar o orçamento e criar meios para o lançamento de um programa de Obras Públicas, absorvendo o Desemprego. Assim, Oliveira Salazar torna-se indispensável ao Estado, e em Julho de 1932, apoiado pelo poder militar assume a Presidência do Conselho[23]. Em Abril de 1933 é aprovada a nova Constituição, sendo instituído o Estado Novo, tal como se intitula o novo regime, que vigora até 25 de Abril de 1974.

[23] Cargo de que é exonerado em 1968, após declarada incapacidade física permanente.

Em 1932, Duarte Pacheco[24] é chamado a dirigir o novo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, o qual centraliza todos os organismos construtivos do Estado, facilitando o seu financiamento e execução.

As obras públicas constituem das grandes realizações do governo de Oliveira Salazar, com a Lei de Reconstituição Económica (Maio de 1935) tenta-se planificar os próximos quinze anos (1935-1950) de despesas extraordinárias do Estado Português. Os recursos tinham por destino o investimento nas infraestruturas de que o País necessitava, nomeadamente estradas, estações e portos, escolas e hospitais centrais, bairros sociais, edifícios dos CTT devido à necessidade de execução das redes telefónicas e telegráficas consideradas fulcrais para o desenvolvimento nacional.

O programa de obras públicas do Estado Novo é comparável, em alguns aspectos, ao fontismo do século XIX. No entanto, é de salientar uma diferença essencial entre os dois programas, o Fontismo assentou em investimentos particulares, e os empreendimentos do Estado Novo foram assumidos pelo Estado e serviram para evitar o desemprego em épocas de depressão e estagnação económica.

Por outro lado, o regime em processo de consolidação sente a necessidade de utilizar a arquitectura como um instrumento de expressão e propagação dos seus ideais: a autoridade, a disciplina e a ordem, o culto da nacionalidade, da tradição e do mundo rural em contraposição à ideia da grande indústria, cidade ou urbanidade, esta associada a proletariado, comunismo e anti-cristianismo. Isto, à semelhança do que acontecia noutros regimes fascistas na Europa, Itália, Alemanha, e mais tarde a Espanha.

Dois estilos vão marcar a arquitectura portuguesa do Estado Novo: a busca de uma arquitectura de raízes fundamente nacionais, pela readaptação de formas arquitectónicas pombalinas e seiscentistas; a procura de uma arquitectura moderna à maneira europeia, embora ao serviço da realidade portuguesa. Enquanto um grupo de arquitectos tenta o reaportuguesamento da arte de construir, do qual se distingue Raul Lino, outro grupo

[24] Engenheiro de formação, torna-se director do Instituto Superior Técnico aos 25 anos, ministro das Obras Públicas e Comunicações entre 1932-1936 e 1938-1943, acumulando nesta altura também as pastas da Guerra e dos Estrangeiros, e a Presidência da Câmara de Lisboa que exercia desde o início de 1938.

procura a criação de um estilo português, como são os casos de Pardal Monteiro, Carlos Ramos, Cristiano da Silva , entre outros.

A criação do «estilo nacional» e a tendência para a monumentalidade é notória no período compreendido entre 1926 e 1945, mas a partir de 1945 a tendência é para o reaportuguesamento das construções e a defesa da «rusticidade».

Em 1940 coma Exposição do Mundo Português o Estado Novo demonstra a sua capacidade de realização.

2. O planeamento em Portugal

É durante o período em análise no presente capítulo que o planeamento adquire novo fulgor, devido à reformulação do Plano Geral de Melhoramentos e consequente criação da figura do Plano Geral de Urbanização.

Mas, já antes se sentia a necessidade de planeamento urbanístico e se deram importantes passos na política urbanística. De facto, com o eclodir da Revolução Industrial várias são as mutações ocorridas, nomeadamente a nível socioeconómico e cultural. As cidades são palco de várias transformações com a implantação de fábricas e o aparecimento de novos meios de transportes, especialmente o caminho de ferro. A rede ferroviária emergente nesta época transforma-se num dos elementos fulcrais da (re)organização dos espaços urbanos, pois se por um lado é um elemento que intervém na regulação do território, por outro, possibilita o controlo do perímetro das urbes.

As novas unidades fabris no tecido urbano, com a consequente necessidade de mão-de-obra, ocasionam elevados fluxos migratórios, que aliados às elevadas taxas de natalidade registadas na época originam um crescimento incontrolável das urbes, condições de habitabilidade precárias.

Dada a cultura política da época e a consequente lacuna legislativa no domínio das edificações e instalações urbanas, assiste-se à proliferação da iniciativa privada, não submetida a qualquer tipo de regulação. Por isso, as autoridades inglesas elegem órgãos

administrativos, providos de autoridade técnica e legislativa, e procedem à consciencialização da necessidade de intervenção pública das entidades governativas relativamente às vias de circulação, à implementação de equipamentos urbanos, edificação, abastecimento de água, entre outras.

De forma a dar resposta aos problemas sentidos surge o conceito de urbanismo, e sua instituição como disciplina durante a primeira metade do século XIX, bem como legislação urbanística.

Com a criação do Plano Geral de Melhoramentos[25], em 1865, o urbanismo dá os primeiros passos em Portugal.

Este diploma reflecte a intervenção pública na cidade oitocentista, colocando a tónica em dois eixos: higiene e circulação, preocupações comuns a outros países europeus. No entanto, "(...) o conceito de planeamento subjacente é incipiente, limitando-se a um pré-urbanismo regulamentar."[26]

Apesar da figura do Plano Geral de Melhoramentos remontar a 1865, só adquire forma no início do século XX, com os Planos Gerais de Lisboa (1904), de Ressano Garcia e do Porto (1915) de Barry Parker, cidades cuja legislação obriga a elaboração de um plano, em virtude do acentuado ritmo de crescimento ao longo do século XIX. Seguindo este exemplo, outras cidades elaboram também o seu Plano Geral de Melhoramentos: Póvoa do Varzim (1920) por Ezequiel de Campos, Fátima (1929) por Luís Cristino da Silva e Ernesto Korrodi, estância balnear de Moledo do Minho (1929) por Carlos Ramos.

O principal contributo do novo diploma é "(...) a introdução de uma nova forma de olhar a cidade, como espaço global, de conjunto."[27] Mas, " a afirmação do urbanismo como uma prática social generalizada (...)" [28] ocorre apenas com a acção do engenheiro Duarte Pacheco, na década de trinta do século XX, o qual tinha por objectivo a "(...) criação de uma imagem urbana com que o regime se identificasse."[29] À semelhança do que acontecia noutras capitais europeias governadas por um regime totalitário, França, Itália,

---

[25] O diploma que o institui é o Decreto - Lei nº10, de 19 de Janeiro, de 1865.
[26] LÔBO, Margarida Souza – *Planos de Urbanização – A Época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP, 1993, p.16.
[27] PAULO, Carla Beatriz Mimoso França – *Estado Novo: a institucionalização de uma política urbanística*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 2000, p.12.
[28] LÔBO, Margarida Souza, *Ob. Cit.*, p.13.
[29] IDEM, *Ibidem*, p.35.

Espanha e Alemanha, em que "o recurso a um modelo «monumentalista e classicizante» traduzia o expoente máximo da aplicação do autoritarismo à arquitectura."[30]

Com o Estado Novo o urbanismo encara a cidade como uma obra pública, uma vez que chama a si inicialmente a responsabilidade de edificação global da cidade.

Durante este período assiste-se a uma forte política de infraestruturação do território nacional, nomeadamente no que diz respeito a equipamentos, abastecimentos, comunicação e energia, indispensáveis ao desenvolvimento económico e à industrialização do país. Esta capacidade de intervenção nas obras públicas é reforçada pela criação do Fundo de Desemprego[31], criado em 1932, com a aplicação das suas verbas nos melhoramentos locais e consequente diminuição do desemprego. É uma medida progressista para a época, pois os Estados Unidos da América só alguns anos mais tarde é que a adoptou, consistia em criar emprego através das comparticipações para obras.

A realização dos diferentes melhoramentos urbanos de que as cidades careciam, saneamento, equipamentos, habitação, espaços verdes, vias de comunicação, entre outros, exigiam a elaboração de planos de conjunto que conduzissem à criação da imagem urbana pretendida pelo regime político vigente.

É neste contexto que Duarte Pacheco reformula a figura do Plano Geral de Melhoramentos e cria o Plano Geral de Urbanização[32], durante o seu primeiro mandato no Ministério. O diploma criado introduz uma nova lógica de crescimento urbano para as cidades portuguesas: o «zonning». Entendia, o ministro, "(...) que os planos gerais de urbanização deviam essencialmente preocupar-se com os edifícios notáveis de uma cidade e apenas acessoriamente deviam servir como instrumentos de polícia."[33]

O Plano Geral de Urbanização, de "provável influência de Alfred Agache (...)"[34], inspira-se na primeira legislação urbanística francesa, a chamada lei de Cornudet, de 1919, na qual Agache participou através do Museu Social, que institui os planos no urbanismo francês, como forma de proceder à reconstrução das cidades destruídas pela guerra.

---

[30] PAULO, Carla Beatriz Mimoso França – *Ob.cit.*, p.27.
[31] Instrumento provisório de combate ao desemprego gerado pela crise internacional de 1929.
[32] Decreto-Lei nº24 802, de 21 de Dezembro de 1934.
[33] GONÇALVES, Fernando - "A Propósito dos Planos de Urbanização do Estado Novo: projectos urbanísticos ou regulamentos policiais?" , *Sociedade e Território*, nº4, Porto, Afrontamento, 1986, p.105.
[34] LOBO, Margarida Souza – *Ob. cit.*, p.38.

O novo diploma estipula a obrigatoriedade das câmaras municipais elaborarem planos gerais de urbanização para as sedes dos municípios, bem como, "(...) localidades com uma população superior a 2500 habitantes que apresentassem um crescimento demográfico superior a 10% entre dois recenseamentos consecutivos."[35] Tal obrigatoriedade denota o quão ambiciosa é a nova legislação, pois comparativamente à legislação francesa o limiar mínimo de habitantes de um aglomerado, para ser objecto de planeamento, situava-se nos 10 000 habitantes. A partir do momento que a informação topográfica estivesse disponível, os planos teriam de ser concluídos no prazo de três anos.

No primeiro mandato de Duarte Pacheco no Ministério das Obras Públicas destaca-se o urbanista francês Donat-Alfred Agache[36]. Contratado para elaborar um estudo de urbanização da zona que se estende de Lisboa até ao Estoril e Cascais, é apologista da corrente *city beautiful*, a qual defende a valorização do espaço público, ideal coincidente com o pretendido pela política urbana do regime. Familiarizado com o urbanismo alemão, retira deste a aplicação de uma política de zonamento às expansões urbanas, e das mutações consequentes do seu desenho.

Duarte Pacheco, ausente do Ministério das Obras Públicas entre 1936 a 1938, regressa em 1938, e uma vez que o urbanista Agache encontrava-se novamente no Brasil, convida, por sugestão de Faria da Costa, que já o conhecia de França, o urbanista russo naturalizado francês, Etienne de Gröer, antigo colaborador de Agache no Plano do Rio de Janeiro. Etienne de Gröer fica responsável pela realização dos Planos de Urbanização da Costa do Sol e de Lisboa, trabalha em Portugal durante as décadas de 40 e 50.

Em 1938, é criada a Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos com o objectivo de fiscalizar e dinamizar a elaboração dos levantamentos topográficos dos aglomerados abrangidos pela legislação. Em 1941, surgem os primeiros levantamentos topográficos concluídos e entregues, iniciando-se alguns planos de urbanização.

Apesar da legislação prever a abertura de concursos para a selecção do urbanista a contratar, devido à notória carência de técnicos qualificados na área do urbanismo em

---

[35] IDEM, *Ibidem*, p.39.

[36] Uma das figuras mais proeminentes do urbanismo francês e à época vice-presidente da Société Française d' Urbanistes.

Portugal, era solicitado formalmente ao Ministro a dispensa desta formalidade. Assim, uma vez concluídos os levantamentos topográficos, a Secção de Melhoramentos Urbanos da Direcção – Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, de entre os nomes que o Ministro aprovara, propunha às autarquias os urbanistas a contratar.

É de salientar que no início dos anos 40 existiam apenas dois urbanistas portugueses com formação específica, diplomados pelo Instituto de Urbanismo de Paris, David Moreira e João Faria da Costa.[37]

Em 1943, as autarquias propõem a Duarte Pacheco que as autarquias sugiram outros urbanistas para a elaboração dos Planos Gerais de Urbanização, o que poderia ter repercussões no acréscimo de técnicos especializados em urbanismo, possibilitando a realização de concursos, conforme o previsto no diploma. O Ministro dá despacho favorável a tal pretensão, mas no intuito de assegurar a qualidade dos urbanistas envolvidos no processo, obriga que tais nomes sejam submetidos à sua aprovação.

Nesta data surge também um pequeno grupo que elabora as primeiras normas para a elaboração de planos, dentro da Secção de Melhoramentos Urbanos, que se debruça sobre os estudos de inquérito e análise, bem como, e o modo de fundamentação das propostas. A bibliografia referenciada reportava-se a autores franceses: Agache, Bardet e Marcel Pöete.

Após a Segunda Grande Guerra é notória a influência inglesa, no seguimento da divulgação dos trabalhos de Patrick Abercrombie, bem como, a presença da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização[38] nos Congressos da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo (FIHU) e surgem alguns técnicos da administração formados em Inglaterra, os engenheiros Celestino da Costa, Pedro Vasconcelos e o arquitecto Fernando Mesquita, entre outros.

---

[37] A estes nomes juntaram-se outros por mérito próprio ou a convite de Duarte Pacheco, um pequeno grupo de iniciados, nomeadamente: Luís Cristino da Silva (completou a sua formação em França), Paulino Montez, Paulo Cunha, Jorge Segurado e Carlos Ramos.

[38] Criada em 1944, é um organismo dedicado em exclusivo ao urbanismo, nomeadamente a promoção de planos gerais de urbanização. Até esta data o organismo que coordenava o processo era a Divisão de Urbanização da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.

A partir de meados da década de 40 verifica-se a distinção entre a formação anglosaxónica dos técnicos de administração e a francesa dos urbanistas que trabalhavam nas câmaras e na profissão liberal.

Nos anos 50, face à dificuldade na contratação de urbanistas de Lisboa e Porto por verbas compensatórias, as câmaras recorrem a técnicos locais, sem formação específica, em prejuízo da qualidade dos planos.

O processo de aprovação de um plano era extremamente moroso, uma vez que tinha de ser remetido a diferentes organismos. Apesar da legislação de 1944 ter suprimido o inquérito público, continuavam a ser exigidos os pareceres do município e da junta de higiene concelhia, além de outras entidades da Administração Central interessadas no plano, que a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização entendesse consultar. O Plano necessitava ainda do parecer da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, a qual reservava o direito de o poder remeter à origem para reformulação, mas em caso de parecer favorável era enviado para parecer final do Conselho Superior das Obras Públicas, e por último seguia para despacho ministerial.

3. A cidade de Aveiro

É sob liderança do Presidente da Câmara Dr. Lourenço Simões Peixinho[39] que várias intervenções são levadas a cabo no tecido urbano durante 1926 e 1942.

Lourenço Peixinho quando assume a Presidência da Câmara, em 1918, de imediato enuncia algumas das propostas que pretende realizar, com o intuito de melhorar as condições de vida dos aveirenses, nomeadamente iluminação eléctrica da cidade (concretizada em 1921, substituindo a iluminação a gás de 1890), distribuição de água potável de qualidade e em quantidade a toda a população, e por fim, a abertura da Avenida Central, actual Avenida Dr. Lourenço Peixinho. Ainda que, a ideia de abertura desta Avenida não seja de Lourenço Peixinho é ele quem a concretiza, originando uma nova fase de expansão da cidade.

[39] Formado em Medicina, trabalha em Aveiro como clínico, exercendo o cargo de Provedor da Misericórdia. Assume a Presidência da Câmara Municipal a 17 de Janeiro de 1918, e é exonerado a 5 de Maio de 1942, falecendo em 1943.

As intervenções realizadas entre 1926 e 1945 não se encontram inseridas num plano, apesar da criação da figura do Plano Geral de Urbanização em 1934. A primeira versão de um plano para a cidade de Aveiro surge apenas nos finais dos anos 40, e já inserido num suporte legislativo diferente.

Tendo por base a cartografia existente para cidade em 1931 e 1942 (fig. 11 e 12), ainda que se verifique uma densificação da ocupação do espaço urbano sobretudo a norte da Avenida Dr.º Lourenço Peixinho, dentro do antigo perímetro muralhado e a sul deste, não são notórias alterações significativas da malha urbana.

O crescimento urbano de Aveiro é também fruto das obras efectuadas na sua Ria e Porto.

Na Ria continuou-se a proceder a obras de melhoramento, as quais vinham sendo efectuadas desde o século XIX, nomeadamente pelo engenheiro Silvério Pereira da Silva que propõe, em 1858, "(...) reconstruir e prolongar o dique de Gomes de Carvalho [molhe sul]; construir um dique experimental de fixação da margem norte da embocadura [molhe provisório do Norte]; coordenar as correntes interiores oriundas dos vários braços da ria pela abertura do canal do Espinheiro e principalmente abrir a ponte da barra reintegrando na ria o braço sul;"[40] além do encurtamento do *Cale de Vila*; demolição dos esporões de S. Jacinto; melhoramento do esteiro dos Frades; avançamento da margem de S. Jacinto; arborização das dunas, iniciadas no ano de 1888.

Estas propostas foram em parte executadas, mas devido a dificuldades financeiras não foram concluídas, acabando por desaparecer quase totalmente as obras concretizadas, remanescendo apenas a ligação com o braço Sul através da ponte da barra.

Este plano de acção constituiu um ponto de partida para outros projectos e planos.

A Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro que tinha sido extinta é criada novamente em 1921[41].

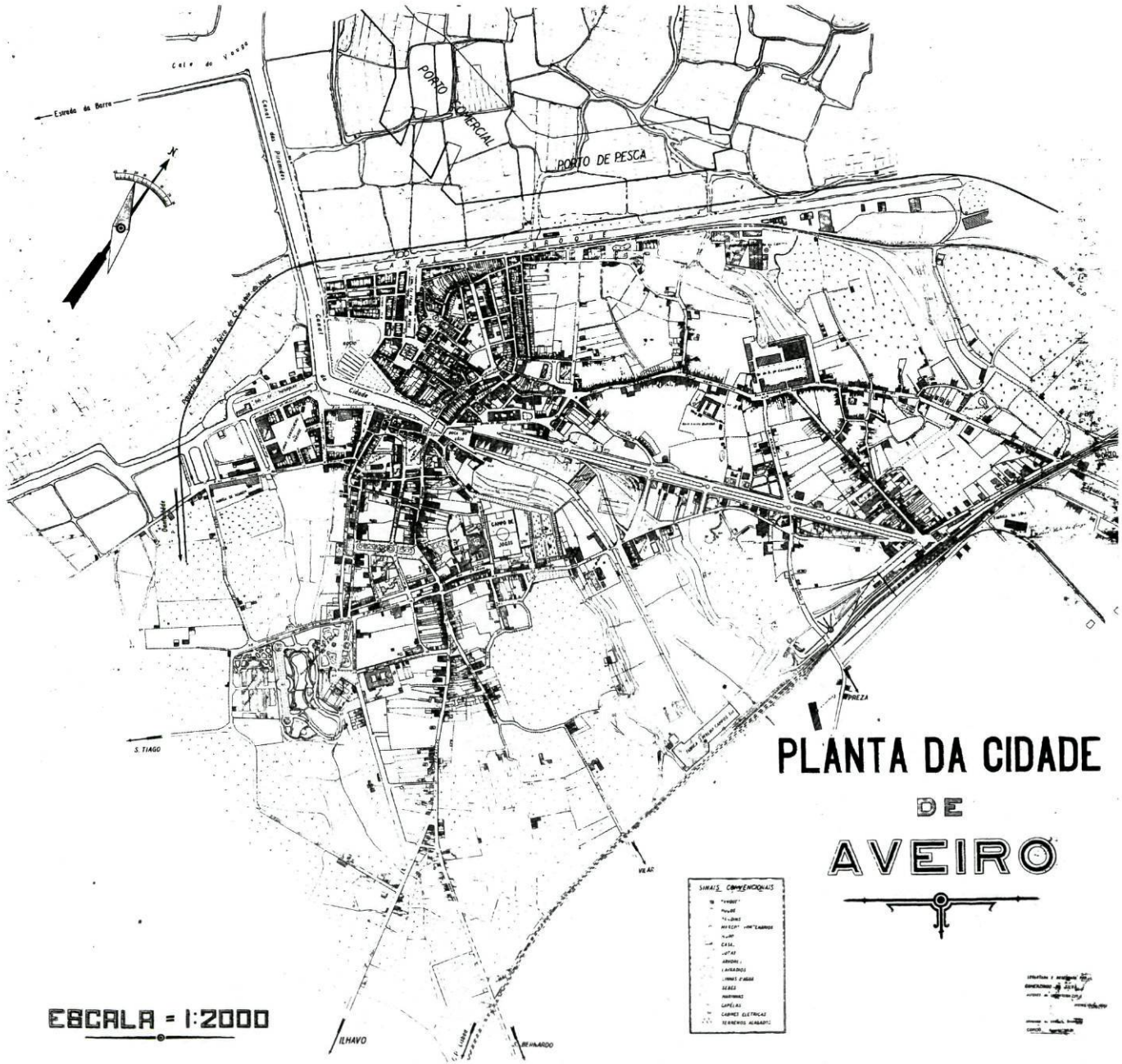
A 2 de Dezembro de 1926 são lançadas as bases da política portuária, com o Decreto-Lei n.º 12767, a Lei dos Portos, que abre novas perspectivas ao melhoramento do

---

[40] MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS – *Porto de Aveiro*, Lisboa, Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, 1959, p. 8-9.

[41] É instalada em 1923, e em 1950 muda de designação, Junta Autónoma do Porto de Aveiro, desde então superintende tudo o que diz respeito à Barra e Porto de Aveiro.

Fig. 11 - Planta da Cidade em 1931



Fonte: Cópia e redução da *Planta da Cidade de Aveiro,* elaborada por Gumerzindo da Silva,1931, na escala 1:2000.

Fig. 12 - Planta da Cidade em 1942

Fonte: Cópia e redução da *Planta da Cidade de Aveiro,* Ministério das Obras Públicas e Comunicações, na escala 1:1000.

Porto de Aveiro, com o início de obras no seu exterior e interior, bem como de novas infraestruturas portuárias.

A 23 de Julho de 1928, com o Decreto n.º 15644 é constituída uma comissão de engenheiros que fica encarregue de efectuar uma classificação dos portos. Este Relatório, datado de 21 de Dezembro de 1928, defende a política dos pequenos portos, uma vez que constatam que a concentração da actividade marítima e de recursos para melhoramento em apenas dois porto, Lisboa e Leixões, vetando ao abandono os portos secundários é errónea.

Por outro lado, verificam que a Lei dos Portos de 1926 centra-se demasiadamente na classificação dos portos e tonelagem dos últimos anos, surgindo o Porto de Aveiro como sendo de 3ª classe, categoria para a qual o Relatório propõe alteração, nomeadamente a elevação para 2ª classe, tal como o Porto de Viana, elevando a percentagem de contribuição do Estado para as obras de 40% para 60%.

Além disso, defende as obras da barra como as dos porto comercial e de pesca.

A doutrina dos portos secundários foi a seguida pela acção governativa.

É neste contexto da publicação da Lei dos Portos que em 1927 um novo projecto de melhoramento da barra surge com o engenheiro João Henriques Von Hafe, dividido em duas partes: obras destinadas a melhorar a barra; instalações do porto comercial e de pesca.

O seu projecto consistia em "(...) assegurar a concordância das correntes dos braços setentrional e meridional da ria, junto ao extremo montante do canal da barra, mediante a construção de um sistema de diques de guia das mesmas correntes; construir um molhe na margem norte do canal da barra, saliente de 300 metros para o mar em relação ao molhe sul e prolongado para montante por um dique de defesa da margem direita do canal de S. Jacinto; e uma dragagem inicial no canal da barra."[42]

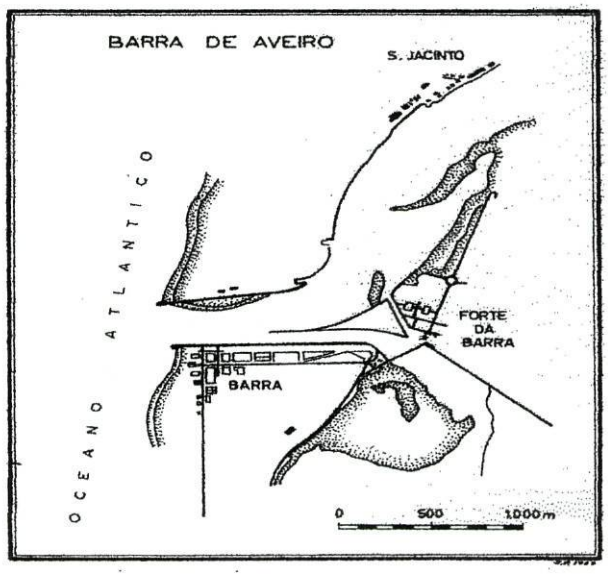
É o projecto de Von Hafe, com as devidas alterações[43] aconselhadas por uma missão de engenheiros ingleses e sancionadas pelo Conselho Superior de Obras Públicas, que dá origem ao projecto das obras integradas na primeira fase do plano portuário, iniciadas em 1932 e concluídas em 1936 (fig. 13).

---

[42] MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS – *Ob. cit.*, p. 9.

[43] Redução para 50 metros o avanço do molhe norte para o mar, inicialmente previsto para 300 metros; aumento de 300 para 350 metros a largura entre molhes na secção extrema de jusante dos diques de concentração de correntes; alteração de 190 metros e 110 metros para 270 metros e 80 metros a repartição da largura total pelos dois canais de S. Jacinto e Mira.

Fig.13 – Obras realizadas na barra até 1936



Fonte: MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS – *Porto de Aveiro*, Lisboa, Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, 1959, p.10.

Apesar das intervenções levadas a cabo alguns dos problemas permanecem e outros novos surgem, nomeadamente estas obras terem contribuído para a formação junto à face interior do molhe Norte de uma grande restinga de areia, o que inutiliza uma fracção importante do canal, lançava a vazante do canal de S. Jacinto contra o molhe sul, originando violentas correntes no canal entre molhes.

Concluí-se então que as obras de 1932-36 não solucionaram todos os problemas da barra.

Em 1935, o engenheiro João Ribeiro Coutinho apresenta um anteprojecto de prolongamento do molhe norte e de construção de um novo molhe colocado na praia a sul da barra. Por seu lado, o engenheiro Duarte Abecassis, Director-Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos, considera pertinente alterar[44] o anteprojecto apresentado, cujas alterações vêm originar o projecto das obras integradas na segunda fase do Plano Geral de Desenvolvimento do Porto de Aveiro, iniciada em 1948 e concluída em 1958.

[44] Deslocação de 120 metros para sul o enraizamento do novo molhe sul, com o consequente aumento da sua convergência com o molhe norte.

Os objectivos da segunda fase do Plano Portuário consistiam em : conseguir a cota de (- 4,00) no banco da barra exterior; suprimir a restinga junto do molhe norte e perturbações dela resultantes.

Partindo do anteprojecto de 1935, o projecto definitivo surge em 1937, mas sofre algumas alterações até 1945 nas disposições construtivas.

O projecto em execução consistiu na construção de dois molhes salientes em relação à linha de costa num prolongamento do molhe norte, com 710 metros de comprimento, outro enraizado na praia cerca de 400 metros para sul do molhe sul, com 912 metros de comprimento, e convergente com o primeiro, sendo a distância entre os molhes de 375 metros.[45]

Os objectivos preconizados para a segunda fase das obras do Plano Portuário foram atingidos, até ultrapassados, a cota pretendida (-4,00) no banco da barra exterior encontra-se abaixo da cota –6,00 e o canal de acesso está bem orientado.

Em 1984 continuam as obras para se obter maior profundidade do canal, com o objectivo de permitir a navegação de embarcações de maior calado, continuando o prolongamento do molhe norte em mais 500 metros.

Relativamente aos equipamentos urbanos, nomeadamente a dotação da cidade de redes é de destacar a rede telefónica (1928), e um importante projecto que começa a ser enunciado nos orçamentos da década de 30, a captação de água e abastecimento domiciliário.

Os trabalhos são iniciados em 1944 no Vale das Maias, lugar situado no limite dos concelhos de Ílhavo e Vagos, com a comparticipação do Estado através do Fundo de Desemprego, e a restante verba obtida através de empréstimos contraídos à banca pela Câmara Municipal.

Uma preocupação que surge já em 1933 é a construção de um novo matadouro municipal, uma vez que aquele que existia junto ao canal do Paraíso encontrava-se num estado de ruína, era necessária a construção de novas instalações que obedecessem às modernas condições dos serviços e higiene. Em 1933, propunha-se a sua localização junto ao Esteiro do Cojo e a Estrada do Americano (actual rua Comandante Rocha e Cunha),

[45] MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS – *Ob.cit.*, p. 18-19.

sendo posteriormente indicada pelos planos elaborados para a cidade uma outra localização, junto à E.N. 109. Esta construção é concluída no início dos anos 70, surge um matadouro com características regionais, de exploração com os concelhos de Ílhavo e Vagos. As demoras prenderam-se com as dificuldades de aquisição de terrenos, espera de pareceres superiores e decisão da sua localização.

Denotando as preocupações higienicistas são construídas instalações sanitárias públicas e o novo Mercado Manuel Firmino, mantendo a sua localização junto ao canal do Cojo desde 1918 até aos dias de hoje, está a ser alvo de um processo de reabilitação.

Em termos de edifícios públicos a Biblioteca Municipal[46] abre ao público em 1927 e adquirido o teatro aveirense. Outra importante obra é a conclusão da construção do Hospital de Aveiro, já iniciado em 1901, junto ao parque do Infante D. Pedro.

É neste período que se inicia a construção do Seminário Diocesano de Santa Joana, no lugar de S. Tiago, freguesia da Glória, o qual terá importantes repercussões na expansão urbana desta parte da cidade. A compra do prédio rústico destinado à sua construção ocorre em 1939, e em 1942 é iniciada a sua construção[47]. O edifício projectado apresenta uma planta rectangular e uma capacidade para 150 alunos. A sua construção origina a abertura de novos arruamentos e consequente urbanização dos mesmos, esta prevista mais tarde pelo arquitecto David Moreira da Silva, no Anteplano de Urbanização de Aveiro.

No que diz respeito a instalações desportivas é construído o Estádio Mário Duarte, já assinalado na planta da cidade de Aveiro de 1942 (fig.12), junto ao parque Infante D. Pedro. Esta obra é também comparticipada pelo Fundo de Desemprego à semelhança de outras.

Ainda no orçamento de 1935 é atribuída verba para a compra de terreno destinado à construção de um edifício dos Correios, Telégrafos, bem como, a sua vedação e ajardinamento.

---

[46] Inicialmente instalada na sala de Despacho da Santa Casa da Misericórdia, é transferida para um edifício na Praça da República inaugurado em 1970. Actualmente instalada em edifício próprio junto à rua Viana do Castelo.

[47] Começa a funcionar em 1951, mas a sua conclusão ocorre já nos anos 80, aquando da inauguração da Igreja do Seminário Diocesano de Santa Joana (1983).

No domínio dos espaços verdes é iniciada a construção do parque Infante D.Pedro, este resultou do alargamento do Passeio Público situado em frente ao Convento dos Franciscanos.

Em 1929 é publicado pelo Governo um decreto que classifica como instância de turismo a cidade de Aveiro, cuja área de jurisdição é constituída por todo o concelho.

Convém salientar que é neste período que se iniciam obras que impulsionaram o crescimento urbano no período seguinte, nomeadamente o seminário Diocesano de Santa Joana e as obras portuárias.

Em síntese, o tecido urbano continua a expandir-se a nordeste do Canal Central, e ao longo da Avenida Lourenço Peixinho, especialmente a norte desta com a construção do bairro da estação. O espaço a oeste e este da antiga muralha permanece pouco ocupado. A cidade encontra-se limitada por dois obstáculos essencialmente: a oeste pela ria e suas salinas e a este pela linha de caminho de ferro.

CAPÍTULO III - A CIDADE E O PLANEAMENTO: 1945 A 1974

1. O contexto nacional

O fim da Segunda Guerra Mundial veio alterar vários dos pressupostos em que assentava o Estado Novo. A guerra e as consequentes dificuldades económicas originaram um maior controlo das actividades económicas por parte do Estado. A política económica altera-se, das obras públicas, meio de criação de emprego, passa para a política da industrialização apoiada pelo Estado.

A nível do contexto internacional, os princípios da "cidade-jardim" de Howard dão lugar aos princípios da Carta de Atenas[48], aquando da realização do I Congresso Nacional de Arquitectura realizado em 1948, em Lisboa.

Relativamente ao planeamento, com o desaparecimento de Duarte Pacheco em 1943, o engenheiro Cancela de Abreu assume o Ministério das Obras Públicas entre 1944-1947, iniciando-se assim, o segundo momento do planeamento no Estado Novo, em que se passa de "(...) uma política de embelezamento para uma política de zonamento, onde o apelo à forma, deu lugar ao primado do zonamento funcional."[49]

Em 1944, o novo ministro revê a legislação de 1934, e em 1946 cria a figura do anteplano[50], reequacionando o papel do Plano Geral de Urbanização, pois "(...) do papel activo preconizado no diploma de 1934 os planos são remetidos para a gestão passiva implícita na figura do anteplano (...)"[51] a que apenas às câmaras de Lisboa e Porto não é imposta.

Em 1951 com a publicação do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, reconhecesse apenas o carácter vinculativo dos planos propriamente ditos, não produzindo efeitos a figura do Anteplano.

---

[48] Por exemplo a substituição da casa unifamiliar pela plurifamiliar.
[49] PAULO, Carla Beatriz Mimoso França – *Ob. cit.*, p.96.
[50] Decreto-lei 35 031 de 1946.
[51] LÔBO, Margarida Souza – *Ob. cit.*, p.35.

Curiosamente durante este período, segundo Margarida Lobo, verifica-se o apogeu da produção de planos, "(...) coincidindo com o período de grande afirmação de uma arquitectura de pendor nacionalista."[52] Na década de 50 a produção diminui, perdendo todo o significado na década de 60.

No domínio da política de gestão de solos, importante no planeamento e política municipal, o Estado Novo tinha introduzido uma nova política de gestão de solos, com a publicação de decreto-lei n.º 28797, de 1 Julho de 1938[53], que regulamenta o regime de expropriação, resolvendo-se por exemplo a carência de espaço no seio de Lisboa. Assim, Duarte Pacheco coloca termo aos loteamentos urbanos privados, caracterizados por uma construção de qualidade, mas isentos de equipamentos colectivos, que contribuíam para o crescimento desordenado da cidade.

No entanto, continuava a pertencer ao Estado o poder de declarar a utilidade pública de uma expropriação. O "Regime dos Centenários" teve por consequência a diminuição do preço do solo urbano para construção, o que se repercutiu no custo dos fogos em geral, e nos programas de habitação social.

Em 1944, o Decreto-Lei n.º 33921 (5/9/1944)[54] vem também ajudar as câmaras municipais, especialmente a de Lisboa, já que permite a aplicação do processo de expropriação previsto pelo Decreto-Lei n.º 28797 à execução dos planos de urbanização e expansão da cidade, após prévia aprovação do Governo. Com este diploma as autarquias são obrigadas a proceder ao levantamento de plantas topográficas e elaboração de planos gerais de urbanização.

Assim, através do regime de expropriações, os municípios adquirem, a preços baixos, vastas áreas no interior da cidade para os mais variados fins. No caso do concelho de Lisboa, no período compreendido entre 1938 e 1948, 1/3 da área é expropriada ou adquirida pelo município, donde embora não exista um plano, haja uma política de planeamento.

---

[52] IDEM, *Ibidem*, p.46.

[53] O novo diploma cria o «Regime dos Centenários». Este regime especial de expropriações foi criado para a realização de melhoramentos públicos, incluídos nas comemorações do duplo Centenário, Fundação e Restauração da Nacionalidade, a realizar daí a dois anos. Este regime de carácter provisório é abolido posteriormente pela Lei nº2030, alterando-se os padrões de execução das expropriações.

[54] A legislação em vigor sobre expropriação é alterada em 1946, com a Lei nº2018, de 24/7/1946, a qual permite o recurso das decisões da comissão de arbitragem.

Em 1948, uma nova política de solos se inicia com a publicação da Lei 2030, de 22/6/1948, em que o Estado adopta uma estratégia com o objectivo de resolver o problema de falta de fogos, incentivando a participação do capital privado nessas acções. Com a nova Lei termina o "Regime dos Centenários" e introduz-se uma política de solos que favorece a especulação.

Segundo Carlos Nunes, a Lei 2030 é um marco entre duas épocas e duas políticas distintas por parte do poder central, " de uma política de intervenção dos poderes públicos passou-se (retornou-se) a uma outra que tomou o mercado como mecanismo de afectação do uso do solo, que em parte inviabilizou a implementação das propostas dos Planos Directores em matéria de habitação."[55]

Com a Lei 2030[56] o Estado atende aos interesses da propriedade fundiária, mas também reforça a dependência com a diminuição das suas comparticipações. Verifica-se com o novo regime a "(...) substituição das expropriações em larga escala por expropriações pontuais."[57]

É sob a figura do Anteplano de Urbanização e esta política de gestão de solos que se iniciam os estudos conducentes à elaboração do Anteplano de Urbanização de Aveiro.

[55] SILVA, Carlos Nunes – *Ob. cit.*, p.566.
[56] Em 1970 é publicada uma nova "lei de solos" com o Decreto-Lei 576/70, de 24/11/1970, tendo por objectivo diminuir os custos dos terrenos para construção.
[57] SILVA, Carlos Nunes – *Ob. cit.*, p. 176.

2. O Anteplano de Urbanização de Aveiro

Os arquitectos responsáveis pela elaboração do anteplano de urbanização de Aveiro foram David Moreira da Silva e Maria José Moreira Silva.

David Moreira da Silva, diplomado em Arquitectura pela Escola de Belas Artes do Porto e em urbanismo pelo Instituto de Urbanismo de Paris, é juntamente com o arquitecto Faria da Costa um dos primeiros urbanistas portugueses com formação específica.

Maria José Moreira da Silva, diplomada pela Escola de Belas Artes do Porto, e esposa de Moreira da Silva, é a outra arquitecta responsável pela elaboração do Anteplano.

Ambos são contratados pela Câmara Municipal de Aveiro em 1945[58], sendo o David Moreira da Silva o primeiro urbanista a intervir na urbe, logo após a obrigatoriedade da elaboração dos Planos Gerais de Urbanização.

O casal Moreira da Silva ainda que submetido ao enquadramento legal do segundo momento de planeamento do Estado Novo – o Anteplano de Urbanização, é influenciado pelo urbanista Etienne Gröer, inserido na primeira fase do urbanismo do Estado Novo, com quem colaborou na elaboração dos planos de urbanização de Coimbra e Luanda, primeiros planos finalizados em Portugal por este urbanista.

Etienne Gröer, de origem russa, leccionava a teoria da cidade-jardim no Instituto de Urbanismo de Paris, onde Moreira da Silva foi aluno, elege Portugal para residir em 1940 em consequência da invasão de França pela Alemanha. Gröer transporta para Portugal a teoria de cidade-jardim, preconizada por Howard, "(...) defendendo um sistema planeado de cidades constituído por centros urbanos de dimensão limitada."[59] É claramente contra a elevada altimetria, para a qual aponta sobretudo inconvenientes de carácter higienicista.[60] Apoia as ideias de Ebenezer Howard, de "(...) uma cidade policêntrica, constituída por um conjunto de cidades-jardim, ligadas por um sistema de transporte rápido, dando origem a

[58] Rescinde contrato em 1958. À data de apresentação da primeira versão do Anteplano de Urbanização de Aveiro, em 1948, o urbanista tinha a seu cargo a elaboração dos Anteplanos de Urbanização de outras cidades: Águeda, Amares, Barcelos, Caldas das Taipas (Guimarães), Chaves, Elvas, Matosinhos, Monte Real (Leiria), Paredes, Pevidém (Guimarães), Praia de Âncora (Caminha), Praia de Moledo do Minho (Caminha), S. Pedro do Sul, Termas do Gêres (Terras de Bouro), Valongo, Vizela (Guimarães).

[59] LÔBO, Margarida Souza - *Ob. cit.*, p.75.

[60] IDEM, *Ibidem*, p.74.

uma enorme aglomeração planeada."[61] Nega "(...) o urbanismo pragmático da cidade industrial com os seus traçados regulares e monótonos (...)"[62].

Este modelo de cidade encontrou interesse em Portugal, uma vez que era consonante com as características do território nacional: predomínio das «cidades – aldeias» e aglomerados urbanos de reduzidas dimensões. A primeira adaptação a Portugal de tal modelo é realizada com o Plano de Gröer para Coimbra, que revela maior aproximação à concepção francesa de subúrbio-jardim.

Com o Plano Director da cidade de Lisboa, de 1948, provavelmente sob influência do plano de Patrick Abercrombie para a região de Londres (1944), De Gröer introduz em Portugal o "(...) zonamento como instrumento básico de planeamento através do qual se definiam as áreas, respectivas funções e densidades (...)"[63], tendência funcionalista que se acentua nas décadas seguintes.

Do contacto que Moreira da Silva estabeleceu com este urbanista, é notória "(...) a influência do conceito inglês [cidade-jardim], a concepção das praças, com as suas vias divergentes em U, pode filiar-se no urbanismo formal francês da década de trinta."[64]

Moreira da Silva elabora, entre outros, os planos de urbanização de Monte Real (Leiria) em 1942, Águeda (1943) e Matosinhos (1944).

Segundo Margarida Lobo, da primeira geração dos Planos Gerais de Urbanização dois se destacam, elaborados por urbanistas portugueses: o de Tomar de Carlos Ramos e o de Águeda de Moreira da Silva, este último "(...) significativo em termos processuais,"[65] já que é um dos casos raros em que a população participa na elaboração do mesmo[66]. Este plano apresenta o conceito de cidade-jardim, influência de Gröer, traduzido no termo «vila-jardim», utilizado de forma ambígua nos anos 40, referindo-se quer à "(...) restauração do aglomerado tradicional, de baixa densidade, aberto ao campo que o envolve, quer a

---

[61] IDEM, *Ibidem*, p.75.
[62] IDEM, *Ibidem*, p.52.
[63] SILVA, Cristina Emília Ramos – *Aveiro: território e cidade. Arqueologia de uma forma urbana*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 1999, p.163.
[64] LÔBO, Margarida Souza, - *Ob. cit.*, p.152.
[65] IDEM, *Ibidem*, p.153.
[66] Com Duarte Pacheco era obrigatória a sujeição a inquérito público qualquer tipo de plano, mas com Cancela de Abreu torna-se dispensável tal formalidade. Apenas com o Decreto-Lei n.º 560/71, de 17 de Dezembro, período marcelista, apela-se de novo à participação da população.

introdução de um novo conceito, que rejeita a cidade industrial oitocentista, provocando uma realidade inovadora que se filia na cidade-jardim inglesa."[67]

2.1. As propostas

A elaboração do Anteplano de Urbanização da cidade de Aveiro prolonga-se ao longo de quinze anos[68], ao longo dos quais os arquitectos produzem duas memórias descritivas[69], sendo o aumento da cércea dos edifícios de habitação o principal aspecto de diferenciação entre ambas.

À data da elaboração do Anteplano, 1948, a cidade de Aveiro era constituída por três freguesias: Glória, Vera Cruz e Esgueira[70].

No diagnóstico realizado à cidade pelos arquitectos responsáveis, são identificadas como as actividades económicas principais: a indústria apoiada no porto lagunar e nos barreiros, o comércio e a pesca (lagunar, marítimas e longínqua – sobretudo pesca de bacalhau).

Em virtude do aumento populacional registado na cidade[71], sobretudo a partir dos anos vinte do século XX em que a população duplica (gráfico 2), e da necessidade de modernização face às novas realidades, consideram arquitectos e poder local urgente intervir no espaço urbano.

---

[67] LÔBO, Margarida Souza – *Ob. cit.*, p.154.

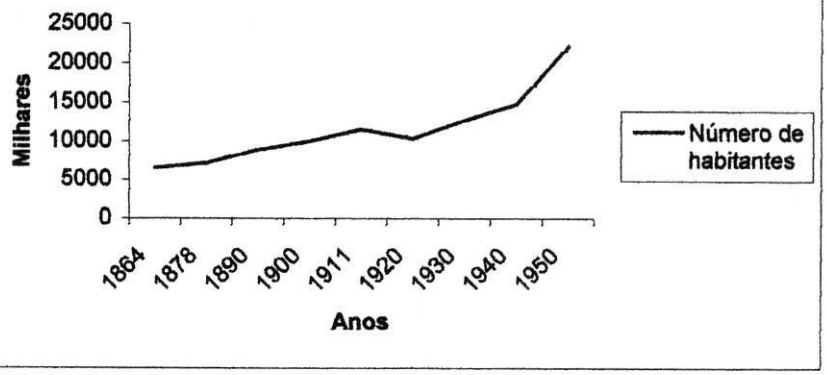
[68] Os urbanistas celebram contrato com o município em 1945 e rescindem em 1958.

[69] A primeira memória datada de 6 de Setembro de 1948, mas já apresentada à Câmara Municipal no ano de 1947, e a segunda sob a forma de aditamento elaborado por determinação do Ministro das Obras Públicas a 13 de Fevereiro de 1952, sendo a versão final conhecida no ano de 1960.

[70] Anexada à cidade de Aveiro por deliberação camarária a 6 de Setembro de 1944.

[71] Sendo apenas excepção o período compreendido entre 1911 e 1920, durante o qual se regista um decréscimo populacional, o que reflecte os acontecimentos que marcavam o contexto nacional da época, a I Guerra Mundial e surto de gripe pneumónica.

Gráfico 2 - Evolução populacional da cidade de Aveiro entre 1864 e 1950



Fonte: *Recenseamentos gerais da população*, Instituto Nacional de Estatística, anos de 1864 a 1950.

- **Vias de comunicação/Arruamentos**

As ligações da cidade de Aveiro a outras localidades como o Porto, Viseu, Águeda, Coimbra, Figueira da Foz e à Barra, são consideradas pelos arquitectos como estreitas, tortuosas e muito edificadas.

A estrada que estabelecia a ligação entre Aveiro e Porto, tortuosa e íngreme na zona de Esgueira, e o acesso à cidade pelas estradas da Figueira da Foz e da Palhaça são referidos como sendo pontos fracos. No primeiro caso a solução prevista, indicada no espaço compreendido entre a rotunda em Esgueira e a referida estrada, passa pela sua duplicação por meio de uma variante, proibindo a edificação das suas margens em determinada extensão; na segunda situação prevê-se o alargamento da estrada.

A ligação de Esgueira às estradas da Figueira e Palhaça é vista como um dos grandes problemas da cidade, já que de acordo com a Direcção das Estradas do Distrito de Aveiro, esta artéria passando por Santo António do Mudo teria de ultrapassar três obstáculos fundamentais: o cruzamento ao mesmo nível com o caminho de ferro do Vale do Vouga, o qual seria solucionado com uma passagem inferior ao caminho de ferro, por meio de rampas; e da linha férrea do Norte, situada em terrenos onde o lençol aquífero se encontra, à superfície, em que se optaria pela passagem em aterro superior ao caminho de

ferro. E por último, o obstáculo do atravessamento da depressão entre Santo António do Mudo e Vilar, apresentando-se como solução mais económica transpor a depressão através de um grande aterro, semelhante àquele que serve de apoio à via férrea do Norte.

Desta forma são propostas a construção de variantes às estradas nacionais, nomeadamente E.N. 16, E.N. 230, E.N. 109 e E.N. 235, com o intuito de "abrir" a cidade ao exterior, mais concretamente Águeda, Coimbra, Figueira da Foz. Sendo considerada importante a construção de um porto comercial, os arquitectos propõem a construção de duas novas variantes às estradas nacionais, uma a norte da cidade (a E.N. 16-1) e outra a sudoeste (a E.N. 109-7).

À época, a cidade de Aveiro apresentava uma malha urbana caracterizada pela existência de "(...) arruamentos a mais, sobretudo nas áreas próximas dos canais, onde reside a classe menos favorecida; talhões e quarteirões excessivamente pequenos; e por vezes, uma densidade de edificações cobertas maior do que seria para desejar."[72] Por outro lado, os arruamentos mais antigos eram normalmente estreitos e tortuosos, especialmente na parte antiga da freguesia da Glória.

Os arruamentos apontados pelos arquitectos como sendo os mais modernos eram: a Avenida Araújo e Silva (artéria residencial e de trânsito) e a Avenida Dr. Lourenço Peixinho, esta última desprovida ainda de uma praça condigna em cada uma das suas extremidades, e prejudicada pelo não estabelecimento da cércea dos seus edifícios e inexistência de uma larga placa central arborizada.

Face à realidade descrita é proposta a rectificação do alinhamento, alargamento e prolongamento de diversos arruamentos, ampliação e construção de praças. (fig. 14).

É de destacar a substituição das duas pontes existentes sobre o Canal Central desde o século XVIII, a dos "Arcos" e a das "Almas"[73], por uma ponte-praça[74], já que as exíguas

---

[72] SILVA, David Moreira da; SILVA, Maria José M. Moreira – *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro, Peças Escritas*, Porto, 1948, p.48.

[73] A ponte das "Almas" tinha cinco metros de faixa de rodagem e guardas de pedra, e a ponte dos "Arcos" apresentava sete metros de largo e guardas em ferro. Vd. NEVES, Amaro – *Aveiro- história e arte*, Aveiro, Associação de Defesa do Património Natural e Cultural da Região de Aveiro, 1984, p. 127.

[74] Obra já comtemplada no plano de actividade municipal para o ano de 1945, o que denota que era intenção do poder local a realização desta nova infraestrutura, sendo por isso, integrada no anteplano. A Ponte-Praça apresentava 54,5 metros de largura, duas faixas de rodagem de 15 metros cada e lançada num só corpo, aberto a meio, estabelecendo a ligação desnivelada entre as margens, nomeadamente entre a Praça do Comércio e a Praça do Município.

Fig. 14 - Intervenções propostas

Variantes às estradas nacionais
Arruamentos novos e a remodelar
Demolições
Edifícios construídos após o levantamento topográfico
Limite de Urbanização

Instalações de Interesse Público: previstas , ampliar ou em construção:

1- Paços de Concelho (Ampliação)
2- Secção de Finanças
3- Estação de Camionagem
4- Palácio da Justiça
5- Estádio
6- Seminário (ampliação)
7- Edifício Público
8- Quartel da GNR
9- Parque Público (ampliação)
10- Quartel da Infantaria 10 (ampliação)
11- Mercado
12- Centro Comercial Local
13- Escola ou grupo escolar primário
14- Escola de magistério primário
15- Matadouro Municipal
16- Infantário
17- Igreja
18- Catedral
19- Quartel de Cavalaria 5 (ampliação)
20- Cemitério
21- Residência e Salão Paroquial
22- Cemitério (ampliação)

Fonte: Cópia e redução de planta da cidade elaborada *à* escala 1:2000 extraída de:SILVA, David Moreira; SILVA, Maria José M. Moreira- *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro*, peças desenhadas, Porto 1960.

dimensões que estas apresentavam constituíam um entrave ao escoamento do trânsito entre as freguesias de Vera Cruz e Glória. Esta obra, projecto de autoria do engenheiro Francisco de Araújo, veio realmente a concretizar-se (fots. 3 e 4).

Um outro arruamento proposto e concretizado, constituindo um marco importante na expansão da cidade, nomeadamente expansão para oeste, é a Avenida Oliveira Salazar (fig.14), actual Avenida 25 de Abril. Concebida com traçado rectilíneo e transposição superior à linha férrea, esta avenida culminaria no topo norte com uma praça, a Praça do Milenário, toda arborizada, tal como a referida avenida. Inicialmente a abertura da avenida não foi efectuada da forma proposta, pelo que os arquitectos mostram o seu desagrado, apelando ao traçado rectilíneo pelo menos até S. Bernardo. A sua abertura teve por consequência a urbanização de um espaço que se encontrava até à época praticamente desocupado.

É ainda de destacar a proposta de construção da nova Ponte da Dobadoura, projecto da autoria de Edgar Cardoso, iniciado em 1966 e concluído em 1972.

As linhas de caminho de ferro que serviam a cidade de Aveiro eram uma outra importante via de comunicação, nomeadamente a linha do Norte, dupla e de via larga, e a linha do Vale do Vouga, de via reduzida, passando entre Esgueira e Santo António do Mudo. Da estação partiam pequenos ramais, contornando a cidade pelo lado Norte, prolongando aquelas linhas até ao canal de S. Roque.

Relativamente às vias férreas a supressão de passagens de nível é referido como um dos grandes problemas, mais concretamente a supressão de três passagens de nível: a) linha do Norte com a estrada que liga Aveiro ao Porto e Viseu, para a qual é apontada como a solução mais razoável, estética e económica, uma grande avenida de acesso ao porto comercial, paralela à estrada actual, a partir da rotunda de Esgueira, "(...) passando com o necessário estrangulamento sob as linhas do Norte e do Vale do Vouga, a cerca de 150 metros ao norte da respectiva estação."[75] B) Da linha do Norte com uma das estradas que liga Aveiro a Coimbra, cuja solução seria a Avenida Oliveira Salazar (actual Avenida 25 de Abril). C) A linha do Vale do Vouga com a estrada que liga Aveiro a Águeda, sendo a proposta "(...) conseguir por meio duma variante à estrada que liga Aveiro a Águeda, desde

[75] SILVA, David Moreira da; SILVA, Maria José M. Moreira da – *Ob. cit.*, p.72.

Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO – *Aveiro antigo*, 2ª ed., Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2001, p.62.

Fot.3 - O centro da cidade em 1935

Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO – *Aveiro antigo*, 2ª ed., Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2001, p.94.

Fot. 4 – O centro da cidade já com a ponte-praça em 1961

que evitando o cruzamento ao nível do caminho de ferro do Vale do Vouga, ela entrasse na cidade depois de ter atravessado num dos seus pontos , o alto aterro da linha férrea do Norte (...)".[76]

No zonamento proposto destina uma reserva de espaço maior às pretensões da C.P. para ampliação das instalações ferroviárias de Aveiro, e caso a C.P. não utilizasse toda a área disponível, outro destino útil lhe seria dado.

A "Ria" de Aveiro, desde sempre constituiu uma preocupação para os governantes do poder central e local, nomeadamente as condições em que se encontrava a barra, em virtude da sua importância económica. À época do Anteplano de Urbanização continuava a assumir um papel de destaque na economia da cidade: pesca, salicultura, apanha de algas para fertilizar os terrenos agrícolas, construção naval.

Nos anos 40 estava concluída a execução da 1ª fase do Projecto de Melhoramento da barra de Aveiro, encontrando-se em curso, aquando da elaboração do Anteplano, a 2ª fase do plano portuário[77], a que se refere o Decreto-Lei n.º 33922, de 5 de Setembro de 1944.

O casal Moreira da Silva propõe a construção de um porto comercial, o que na sua opinião seria o terceiro acontecimento susceptível de promover o desenvolvimento de Aveiro, após a abertura da barra (1808) e a inauguração da linha férrea do Norte (1864), um "(...) poderoso agente fomentador do seu progresso e desenvolvimento (...)"[78].

O relatório da Comissão de Classificação de Portos do Continente, datado de 21 de Dezembro de 1928, apologista de uma política de pequenos portos, considera que o movimento marítimo e comercial existente à data, bem como a importância assumida pela indústria de pesca (lagunar, marítima e longínqua) justificam claramente a construção do Porto Interior.[79] No entanto, a prioridade estabelecida pela Comissão são as obras de melhoramento da barra, relegando para segundo plano a construção do porto interior, caso a Junta Autónoma da Ria e da Barra de Aveiro não pudesse com os seus próprios recursos antecipar a sua construção.

---

[76] IDEM, *Ibidem*, p.73.
[77] Vd. capítulo II.
[78] SILVA, David Moreira da; SILVA, Maria José M. Moreira da – *Ob. cit.*, p.70.
[79] IDEM, *Ibidem*, p.21.

Desde 1925 a Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro procedia a melhoramentos na laguna, no entanto as condições de navegabilidade dos canais permaneciam deficientes. Por outro lado, reclama-se a necessidade de uma planta da "ria", mas devido às parcas verbas por parte da Junta, a elaboração da planta processava-se lentamente. Em 1935 são aprovadas, por sugestão da Junta, as taxas a aplicar, por tipo de mercadorias e barcos que circulam nos canais[80] ou esteiros melhorados ou em bom estado, e os fundos conseguidos aplicados na sua fiscalização e conservação.

Na versão final do Anteplano de Urbanização de 1960 revela-se como uma preocupação o destino a traçar para o troço final do canal do Cojo, sendo apresentadas diversas soluções: a sua manutenção como canal navegável, mas de maior largura; ser transformado num colector de águas pluviais coberto de forma a possibilitar a construção de um passeio público, ajardinado ou não; ser aterrado e transformado em ampla alameda pública arborizada.

Segundo a Junta Autónoma da Ria e da Barra de Aveiro, o Porto de Aveiro revela inúmeras possibilidades e recursos, por isso, tornava-se imperativo garantir primeiramente o acesso à barra.

O Director da referida Junta, engenheiro João Ribeiro Coutinho de Lima, em 1936, observa que o Porto apresenta condições ímpares como porto bacalhoeiro:

"a) condições climatéricas especiais para seca;

b) estaleiros bem situados para construções e reparações de navios;

c) óptimas condições de hibernagem dos navios;

d) amplos e apropriados espaços para secas naturais;

e) tendência natural da população para a pesca de longo curso."[81]

Aliado a estas condições favoráveis encontra-se a pretensão do poder central de desenvolver a frota bacalhoeira[82], de forma a reduzir ao mínimo a importação de bacalhau, objectivo este preceituado nos decretos que criam a Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau e do Grémio dos Armadores de Pesca do Bacalhau.

---

[80] Os canais navegáveis que colocam a "ria" em contacto com o mar são: os canais das Pirâmides, de S. Roque, Central e do Paraíso.

[81] SILVA, David Moreira da; SILVA, Maria José M. Moreira da – *Ob. cit.*, p.28.

[82] O primeiro vapor português de pesca de arrasto é de Aveiro que parte em direcção à Terra Nova a Junho de 1936.

Como porto de pesca costeira, dos portos de 2ª classe, Aveiro ocupa o segundo lugar quanto ao valor do pescado. Aveiro, bem servida em termos de rede de estradas e vias férreas, além de possuir uma laguna que dispunha de óptimas condições naturais, reunia os pressupostos fundamentais para a localização de um porto interior, agravada pela necessidade da existência de um porto em Aveiro de modo a servir a Beira Alta, e talvez parte da Beira Baixa.

Com o seu acesso melhorado, como porto de comércio podia desempenhar as funções de refúgio para a pequena embarcação, armamento para a pesca longínqua, pesca costeira, comercial, cabotagem e industrial. E como também do seu desenvolvimento resultaria rendimento indirecto para o Estado, mais uma razão para a execução do anteprojecto de prolongamento dos Molhes da Barra de Aveiro.

A localização apontada pelo Anteplano para o porto comercial, de pesca lagunar e marítima é semelhante à indicada pelo Anteprojecto do engenheiro Von Haffe[83], já que a Junta Autónoma da Ria e da Barra de Aveiro ainda não tinha escolhido o local. O porto situar-se-ia a norte do ângulo formado pelos canais das Pirâmides e de S. Roque (fig.11), uma vez que este local encontrava-se liberto, era servido pelas linhas férreas do Norte e do Vale do Vouga[84], sendo de fácil abertura de um canal de ligação entre este ponto e a barra.

Por outro lado, os arquitectos justificam a sua construção próxima da cidade devido: às dificuldades de acesso por caminho de ferro que surgiriam; ao desencadear da formação de uma povoação, que "(...) entraria em nociva, desnecessária e comprometedora concorrência com uma cidade existente, cujos interesses criados através dos séculos merecem ser acautelados e valorizados (...)"[85]; e a vantajosa separação dos portos comercial e de pesca longínqua, pois este devia localizar-se, na sua opinião, próximo dos

[83] O Anteprojecto elaborado em finais de 1927, já tinha obtido aprovação superior. Von Haffe idealizou a construção de um porto comercial, de influência local e regional, em que aproveitando os estudos dos seus antecessores projecta o molhe Norte e um sistema de molhes reguladores das correntes internas, e quando assegurado o acesso fácil à barra, prevê um movimento de quantidade no Porto de Aveiro de 100 000 toneladas. (colocar fonte)

[84] É realizado um estudo pela companhia concessionária das linhas do Vale do Vouga (1930/31) , o qual conjugava a obra do porto comercial e de pesca com o prolongamento do ramal da linha até Mira e Cantanhede, solicitando a concessão do novo porto servido por esta linha e pelo ramal de via larga que servia o canal de S. Roque.

[85] SILVA, David Moreira da; SILVA, Maria José M. Moreira da – *Ob. cit.*, p.71.

terrenos onde se realiza a seca do bacalhau e afastado da cidade, mas mais longe desta do que da barra.

No entanto, segundo parecer do Conselho Superior de Obras Públicas de 1952, o porto projectado por Von Haffe e perfilhado pelos arquitectos responsáveis pelo Anteplano de Urbanização de Aveiro apresentava deficiências, nomeadamente previa um movimento de 100 000 toneladas anuais, o que era manifestamente insuficiente face à realidade existente; o Director do Porto também considerava a área destinada a este fim insuficiente; por fim, a sua localização junto ao canal de S. Roque (portos comercial e de pesca) apresentava graves problemas de ordem técnica e económica.

Os problemas centravam-se: na necessidade de abertura de um longo canal de acesso ao porto, com extensão sensivelmente de 3700metros, o que implicaria avultados investimentos, bem como, gastos anuais com dragagens de conservação; em termos geológicos o local é formado por profundas camadas lodosas, impróprias para a fundação das instalações; as ligações rodoviárias propostas para servir o porto obrigavam a atravessar no centro da cidade o movimento que a ele se destinava.

Assim, a Direcção do Porto de Aveiro sugere a sua localização no seguimento do porto bacalhoeiro, estabelecido na Gafanha da Nazaré, ao Sul da estrada da Barra, em vastos terrenos ocupados por salinas. Tal localização apresentava as vantagens de fundações fáceis e a desnecessidade de abertura de um novo canal de acesso ao porto. É ainda proposta a reserva de áreas para a instalação de indústrias ligadas à exploração do porto, e reserva de uma zona próxima para habitação do aglomerado populacional com ligação directa com as actividades portuárias. Em termos das ligações ferroviárias que o ramal da CP prolongado até ao cais das Pirâmides continuasse até ao local do porto.

A Direcção dos Serviços Marítimos em 1952 indica a localização do porto interior, portos comercial, industrial, bacalhoeiro e de pesca ao longo do canal de S. Jacinto – Cale da Vila – Pirâmides, quanto possível na margem esquerda. Esta localização é fundamentada nas vantagens hidráulicas, natureza do solo e subsolo, posição relativamente aos centros a servir pelo porto e vias de comunicação com o interior do país (estradas e caminho de ferro). A margem esquerda ou meridional do canal revelava condições geológicas incomparavelmente melhores face aos terrenos da margem direita.

Por outro lado, o futuro da região e do porto exigia que a nova ponte da Gafanha, situada no braço de Ílhavo, 500 metros para Sul, montante da sua confluência com a Cale de Vila, tivesse como requisitos: cota do tabuleiro da ponte a 5 ou 6 metros sobre a preia-mar local de águas vivas, de forma a permitir a passagem da navegação lagunar; possibilidade de estabelecer pela ponte a passagem da via férrea para a região das Gafanhas.

A Direcção dos Serviços Marítimos é ainda de opinião que a estrada (traçado da variante à E.N. 109-7) que liga a nova ponte à cidade deveria ter o traçado sugerido, pelo sul da zona portuária, para não travar o seu desenvolvimento; não embaraçar o estabelecimento da nova via férrea; e não alongar o percurso entre as Gafanhas e Aveiro.

Perante os referidos pareceres, David Moreira da Silva propõe a localização dos portos comercial e de pesca de um e outro lado do Canal das Pirâmides, passando a ter outros acessos rodoviários e ferroviários do lado norte do canal de S. Roque e a existir uma artéria paralela à Avenida Dr. Lourenço Peixinho, situada entre a Avenida e o canal de S. Roque.

O Porto de Aveiro é inaugurado a 24 de Agosto de 1957[86]. A Administração do Porto e os urbanistas convergiram no sentido de localizar as infraestruturas portuárias próximo da cidade, e das indústrias, de forma a usufruir das vias rodoviária e ferroviária existente junto ao canal de S. Roque.

As instalações portuárias ficaram situadas na margem esquerda do canal central (fig.15), sendo o porto de pesca costeira[87] e a lota (1959) aqueles que se localizavam mais próximo da urbe, junto ao canal das Pirâmides.

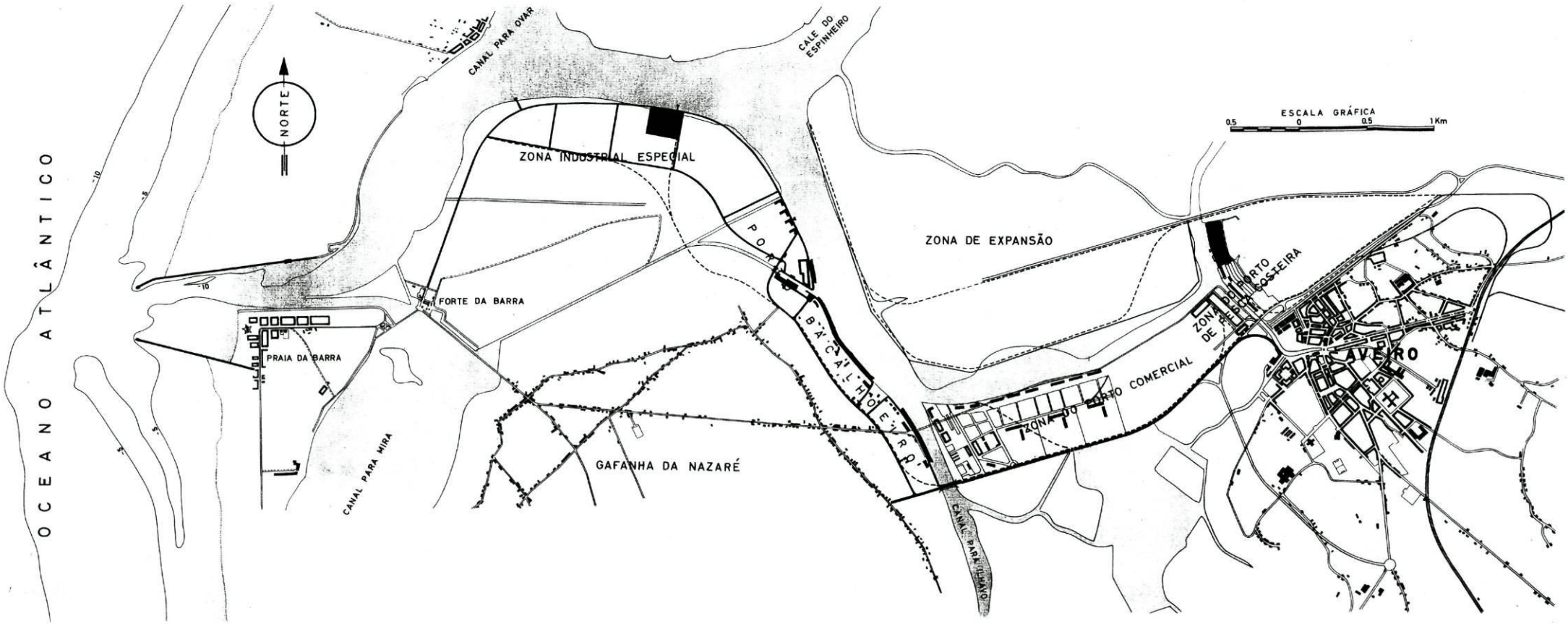
O Terminal Industrial, construído em 1957, é afastado da cidade, no extremo norte da Gafanha da Nazaré, próximo das fábricas de produtos químicos implantadas em Estarreja.

---

[86] O Porto de Aveiro é criado administrativamente criado em 1957.

[87] Nos anos 90 é deslocalizado para local mais afastado da cidade, nomeadamente na margem direita do canal de Mira, encontrando-se as suas instalações, onde anteriormente também funcionava a lota, abandonadas. Está prevista, no âmbito do programa Polis, a reabilitação do edifício da antiga lota e construção de novos edifícios. Neste projecto da zona da antiga lota prevê-se a construção de um eco-museu da Ria, clubes náuticos, um restaurante panorâmico, um fórum água-terra, um geode, uma torre panorâmica, um centro de negócios e um hotel, uma zona de restaurantes, entre outros serviços.

Fig. 15 - Instalações Portuárias em 1959



— Obras Executadas ou em Execução

Fonte: MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS-*Porto de Aveiro*, Lisboa, Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, 1959, p.10.

Em 1959 é aprovado pela Junta Autónoma do Porto de Aveiro um "Plano de Arranjo e Expansão do Porto Comercial de Aveiro", que conduz à construção do Porto Comercial (Terminal Sul) em 1967.

As obras interiores do Porto, já iniciadas e cuja execução prossegue dentro do II Plano de Fomento, compreendendo as obras nos portos bacalhoeiro, de comércio e de pesca. Com a sua conclusão torna-se mais fácil o acesso de embarcações de maior calado e melhoram as condições de circulação e atracamento, "(...) permitindo ao mesmo tempo reafirmar a *função regional* do porto de Aveiro, nomeadamente pela alternativa que passou a desempenhar em relação ao porto de Leixões."[88] Permitiu também dinamizar diversas actividades: pesca, salicultura, construção naval, indústria conserveira e cerâmica, entre outras.

Estes melhoramentos conjugados com a construção dos complexos industriais de Cacia nos anos 50 (pasta de papel) e de Estarreja nos anos 60 (indústria química), contribuíram para o incremento do movimento portuário, com a exportação destes produtos.

No que diz respeito à tonelagem da frota pesqueira, em 1957 Aveiro ocupava o segundo lugar a nível nacional, a seguir a Lisboa[89]. Também entre 1948 e 1957 regista-se um grande aumento dos volumes e valor do pescado desembarcado, assumindo Aveiro o terceiro lugar entre os portos de pesca portugueses, a seguir a Lisboa e Leixões. Em termos da pesca do bacalhau ocupa lugar cimeiro, primeiro porto bacalhoeiro nacional em tonelagem da frota e valor do pescado desembarcado[90].

Quanto às instalações portuárias, propostas para junto da cidade, sofreram um afastamento, exemplo disto é o Porto de Pesca Costeira já referido anteriormente, sobretudo por dois motivos: questões ecológicas e a distância à barra não ser favorável à navegação.

Actualmente o canal principal de navegação estende-se desde o canal embocadura até próximo da cidade de Aveiro, na extensão de 9 Km, com o porto interior localizado ao

---

[88] ARROTEIA, Jorge Carvalho – *Ob. cit.*, p.71.
[89] Em 1957 o total do país ascendia a 134 120 toneladas, Lisboa 47 832 toneladas, Aveiro 24 665 toneladas. Vd. MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS – *Ob. cit.*, p. 30.
[90] IDEM, *Ibidem*, p. 31.

longo do mesmo. Está dividido em cinco sectores portuários situados na margem esquerda do Vouga (em terrenos da Gafanha): Terminal Norte do Sector Comercial; Terminal Químico (preparado sobretudo para a armazenagem de granéis e de combustíveis líquidos); Porto de Pesca do Largo (pescado congelado e bacalhau); Terminal Sul do Sector Comercial e Porto de Pesca Costeira (inclui o arrasto costeiro, o cerco e a pesca artesanal), ligados entre si por uma via de cintura, que dá acesso ao IP5 nos nós da Barra, Friopesca e Pirâmides.

A ligação rodoviária ao porto é concretizada nos anos 90 com a construção do IP5, enquanto que em termos de ligação ferroviária é construída uma linha de serviço da estação ao canal de S. Roque, principalmente para transporte de sal. Por outro lado, a companhia concessionária das linhas do Vouga, apenas conclui a construção até Viseu. Também obtém a concessão de uma linha de serviço ao canal de S.Roque[91] e da linha férrea de Aveiro a Cantanhede, Ílhavo, Vagos e Mira, esta última destinava-se ao serviço do futuro comercial e seguimento da linha na direcção de Ílhavo e Cantanhede, atravessaria o canal das Pirâmides, deixado em passagem inferior, servindo directamente o porto. Apesar da concessão, a companhia nunca foi chamada a celebrar o respectivo contrato.

- **Equipamentos urbanos**

No domínio dos espaços verdes é sugerida a ampliação do parque da cidade[92] para sudeste; a criação de uma faixa verde, com cerca de 50 metros de largura, separando o lado sul da zona industrial situada no extremo norte da cidade (freguesia de Vera Cruz), com o objectivo de atenuar os efeitos da poluição; e criação de uma praça arrelvada, em torno da igreja de Esgueira, local onde se situava um pequeno cemitério que seria transferido.

Em termos de equipamentos desportivos é indicada a construção do novo Estádio Mário Duarte (fig.14), a localizar na baixa de Santo António, com seguimento para norte do Parque Municipal actual, mantendo-se o antigo estádio como campo de treinos. No

[91] Em 1932 é inaugurado um pequeno ramal de caminho de ferro, via estreita, que liga o vale do Vouga ao canal de S. Roque às vias fluvial e marítima, para o transporte de pedra de Eirol e Vila Chã, destinada às obras da barra. Actualmente esta linha férrea está completamente desactivada.
[92] Construído em 1927 pelo presidente da Câmara Municipal o Dr. Lourenço Peixinho.

entanto, o Estádio Mário Duarte permaneceu no mesmo local, sendo parte do terreno a ele destinado ocupado pelo bairro Gulbenkian e outra ao espaço verde no prolongamento do parque da cidade (parque D. Pedro V). Actualmente no âmbito do Campeonato Europeu de Futebol (Euro 2004), um novo Estádio Mário Duarte foi construído junto à IP5.

Em consequência do aumento populacional o Anteplano de Urbanização prevê várias intervenções nos cemitérios da cidade: a transferência do cemitério de Esgueira; a ampliação do cemitério, situado junto ao caminho de ferro (na Glória); construção de um novo cemitério, localizado nos terrenos que confinam com a linha do Norte e o limite leste da zona industrial situada no seu extremo norte.

Noutra vertente, propõe-se a substituição do Mercado do Peixe por outro em local mais acessível aos transportes mecânicos, o novo Mercado do Peixe, situar-se-ia no topo da avenida que, transversalmente à Avenida do Dr. Lourenço Peixinho, liga o actual Mercado Municipal com a futura avenida do acesso ao porto comercial e de pesca.

O Conselho Municipal (a 25/9/1947) propõe a supressão do canal da Praça do Peixe, quando fosse demolido o mercado do peixe ou então prolongá-lo até ao Canal Central. Perante esta posição os arquitectos são de opinião que após a conclusão da construção da rede de esgotos e feita a sua depuração, o cais dos Botirões (de mercadorias) possa ser convertido em embarcadouro, de carácter mais recreativo. Mas, para o seu prolongamento até ao canal Central, consideram os urbanistas que não é apresentado qualquer argumento plausível, implicando demolições e estragos no Rossio, bem como, dificuldades aos habitantes da parte oeste da cidade, os quais passariam a habitar numa ilha.

No entanto, na versão final do Anteplano o Mercado do Peixe[93] apenas tinha sido remodelado, prevendo outros dois novos mercados, um em Esgueira e outro entre a Avenida Dr. Oliveira Salazar e a rua de Ílhavo.

É proposta também uma Estação Rodoviária junto ao cemitério central (fig.14), o que não se efectivou.

Ainda com o objectivo de renovação e modernização de alguns equipamentos é assinalada a localização de um novo matadouro (fig.14) na margem da E.N. 109, nos

[93] A sua demolição nunca se concretizou.

terrenos em frente à Quinta da Boa Vista, nas ladeiras de Verdemilho, fora da zona abrangida pelo Anteplano, em terrenos de cota mais alta e de maior facilidade de instalação de esgotos do que a proposta inicialmente prevista na 1ª versão do Anteplano de Urbanização de 1948.

No domínio dos edifícios públicos é incluído no Anteplano de Urbanização de 1948 o Seminário, já em construção à data da sua elaboração. Como já referido no capítulo II, este edifício despolotou a expansão urbana da zona de S.Tiago, sendo acentuada com a implantação da Universidade de Aveiro, nos anos 70.

Por outro lado, projecta-se a construção de vários edifícios (fig.14), nomeadamente o Liceu e Escola Industrial a localizar na Avenida Oliveira Salazar; a construção do edifício da Secção das Finanças e do Turismo no topo norte da Praça da República; ampliação dos Paços do Concelho; o Palácio da Justiça (concluído em 1962) que se encontrava em adiantado estado de construção na Praça Marquês de Pombal, aquando da 2ª versão do Anteplano, bem como a construção dos Armazéns Gerais da Câmara em terreno municipal, contíguo às bancadas do Estádio Mário Duarte; o edifício da GNR.

Relativamente à rede de saneamento é contemplada, em 1948, a localização de uma estação depuradora, a localizar relativamente próxima do Seminário (cerca de 200 metros), além de uma zona *non aedificandi*, de largura aproximadamente de 150 metros em torno da estação depuradora, a qual poderia ser aproveitada como terreno de cultivo ou parque de estacionamento, quando as necessidades do Estádio Mário Duarte o justificassem.

No sentido de promover a melhoria das condições de habitabilidade e salubridade dos alojamentos planeiam-se as redes de água, esgotos e eléctrica.

Aquando da versão final do Anteplano de Urbanização o abastecimento de água estava resolvido a alguns anos pela captação dos mananciais do Vale dos Maias, no concelho de Vagos abrangendo a rede de distribuição de água. A rede eléctrica já cobria também toda a área urbana. Apenas, a rede de esgotos encontrava-se incompleta, e em fase de estudo o projecto da sua estação depuradora, a localizar fora da área do aditamento.[94]

[94] É de salientar, que em 1960 a cidade continuava a carecer de um sistema de tratamento de lixos, pois apenas procedia à separação dos lixos e venda de estrume.

- **A distribuição espacial das actividades**

A área ocupada pelo comércio (sobretudo localizada ao longo da avenida Lourenço Peixinho, bairro Beira Mar, rua Direita e seu prolongamento) outros lugares de trabalho e moradias era a que ocupava maior percentagem de área edificada, a indústria e os espaços livres públicos ocupam a menor percentagem (fig.16).

Em termos de densidade populacional de Aveiro era de 230 habitantes/ha, em 1948, valor acima das médias aceites por países como a Inglaterra, por isso, Moreira da Silva defende uma densidade populacional inferior, de forma a permitir "(...) uma higiénica e socialmente boa distribuição dos edifícios e respectivos habitantes."[95]

Os arquitectos comparam a ocupação do espaço de Aveiro com a cidade de Berlim no Anteplano de 1948, caracterizada por construções baixas e área edificável a situar-se nos 64,5%, de acordo com a regulamentação de 1926, em 1939 diminui em certas zonas para os 60%, adoptando outras cidades alemãs as mesmas disposições regulamentares.

Para os urbanistas a construção de altos blocos de casas de rendimento eram aceitáveis quando se destinavam ao exercício de profissões liberais, comércio, artesanato ou indústria, mas "(...) muitas vezes condenáveis na habitação, pelos perigos que constituem para a saúde e a educação das crianças, como pelo enfraquecimento dos laços de família que provocam."[96] Esta argumentação é semelhante à utilizada por De Gröer nos planos de Lisboa e de Coimbra[97], este último com colaboração de Moreira da Silva.

No entanto, os arquitectos salientam que não são totalmente opositores à casa-bloco em altura, mas "(...) só excepcionalmente e quando destinada a famílias possuidoras de

---

[95] SILVA, David Moreira da; SILVA, Maria José M. Moreira da – *Ob. cit.*, p.61.
[96] IDEM, *Ibidem*, p.62.
[97] " " A casa grande de rendimento é desfavorável à educação das crianças. Nela as crianças definam-se, e observa-se que os laços de família enfraquecem. Nas grandes casernas de dependências pequenas, a promiscuidade, as querelas, a pouca limpeza, o mau exemplo de alguns são contagiosos e o indivíduo, gradualmente depravado, depressa se junta às massas. Após a Guerra de 1914-18, o Rei de Inglaterra, Jorge V, declarou no discurso do Trono, pronunciado em 1919 "se não queremos a revolução social, devemos construir casas (unifamiliares) decentes para os operários." Com efeito a casa grande é um campo aberto ao comunismo, não sendo, por isso, senão preconizada pelos partidos de extrema esquerda." GRöER, Etienne de – *Anteprojecto de Urbanização, de Embelezamento e de Extensão da cidade de Coimbra*. Coimbra, Câmara Municipal, 1948, pp.20-21. *Apud* LÔBO, Margarida Souza- *Ob. cit.*, p.81.

Fig. 16 - Utilização de Edifícios

Fonte: Cópia e redução da planta da Cidade elaborada a escala 1:2000 extraida de SILVA,David Moreira; SILVA,Maria José M.Moreira-*Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro,* peças desenhadas, Porto, 1960.

capacidade moral suficiente para enfrentar os riscos referidos, é que poderá a vir dar resultados satisfatórios."[98]

Assim, defendem a casa individual baixa, que "(...) além de reunir melhores condições de intimidade e higiene social é, também, nas áreas residenciais, economicamente mais vantajosa."[99] Por outro lado, reduziria os gastos por parte da Câmara na criação de mais espaços livres públicos, "(...) ou a exigir dos particulares uma grande limitação na percentagem da superfície coberta dos seus talhões."[100]

Curiosamente no Anteplano de Urbanização de 1960 é notória a mudança de atitude perante a altura dos edifícios, defendem agora que a maioria dos novos edifícios, em vez de um e dois pisos acima do rés-do-chão, deveriam ter quatro e seis, ou mais andares, já que o desenvolvimento portuário fomentaria as funções residencial e comercial. Assim, constatam os arquitectos que "(...) construindo cada vez mais em altura e, por isso, se não pode pôr completamente de parte a modalidade das moradias isoladas e dos prédios de dois andares acima do rés-do-chão, também não poderá, razoavelmente, fixar-se só dentro destes clássicos mas acanhados limites."[101]

Mas, o casal Moreira da Silva afirma que se nos talhões vagos da avenida Araújo e Silva, da Estrada da Pega, da rua José Luciano de Castro e da rua do General Costa Cascais não deve ser autorizada a construção de moradias isoladas, nas áreas de expansão a situação é diferente.

No bairro Dr. Álvaro Sampaio, na Avenida Oliveira Salazar, nomeadamente junto ao Liceu e nas imediações do Museu Regional não deve ser consentida uma altura maior que um e dois andares acima do rés-do-chão, por uma questão de integração.

Com o zonamento delineado para a cidade de Aveiro, cujo principal objectivo é "(...) o estabelecimento da disciplina urbana, pela delimitação dos espaços necessários ao

---

[98] SILVA, David Moreira da; SILVA, Maria José M. Moreira da – *Ob. cit.*, p.63.
[99] IDEM, *Ibidem*.
[100] IDEM, *Ibidem*, pp. 63-64.
[101] SILVA, David Moreira da – *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro, Aditamento elaborado por determinação de S. Ex.a o Ministro das Obras Públicas de 13.2.1952*, Porto, 1960, p. 192.

exercício das diferentes actividades citadinas (...)"[102], pretende-se que a densidade populacional diminua de 230 hab./ha para 145hab./ha.

No zonamento apresentado, destacam-se as seguintes zonas (fig.17):

- três zonas industriais: uma próxima dos caminhos de ferro; uma em torno do Porto Comercial e outra destinada à indústria cerâmica e extracção do barro, no Anteplano de 1960 são alteradas as dimensões definidas para as zonas industriais, estas, sofrem um aumento, excepto a zona industrial especial, cuja área se mantém , embora o barro viesse a diminuir. Ficou ainda prevista uma zona industrial ao norte e leste da Capela do Senhor das Barrocas e no prolongamento da frente mista do canal de S.Roque, em ligação fácil com o caminho de ferro e a futura variante E.N. 16-1;

- quatro tipologias de zonas residenciais com cérceas que variam entre rés-do-chão e 1 andar até mais de quatro andares, sendo predominante a definição de zonas residenciais de cércea até dois andares acima do rés-do-chão, que se encontram disseminadas no espaço, ao contrário dos edifícios de cércea superior a quatro andares que se concentram ao longo da estrada que liga Aveiro a Palhaça e na avenida Oliveira Salazar, junto à linha férrea;

- uma zona rural reservada sobretudo à prática da agricultura, situada essencialmente a leste da linha férrea.

Em 1960 propõe-se duas clareiras rurais de protecção e reserva: uma a nascente do bairro do Vouga e outra a sul-poente dos depósitos de água.

As três principais zonas de expansão desenhadas correspondiam a cada uma das freguesias urbanas:

- freguesia da Glória – área entre os barreiros da fábrica Campos, a área edificada e o limite sul-sudoeste da área urbanizável;

- freguesia da Vera Cruz – espaço compreendido entre a área edificada, o limite norte da zona industrial situada deste lado da cidade, seguindo na direcção de Esgueira e de Santo António do Mudo;

---

[102] SILVA, David Moreira da; SILVA, Maria José M. Moreira da – *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro, Peças Escritas, ob. cit.*, p. 65.

Fig. 17 - Planta de Zonamento da Cidade

Fonte: Cópia e redução de planta da *c*idade *e*laborada *à* escala 1:2000 extraída de SILVA, David Moreira; SILVA, Maria José M. Moreira-*Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro*, peças desenhadas, Porto 1960.

- freguesia de Esgueira – área livre entre a zona rural e o limite sul da área edificada da freguesia de Esgueira.

Na versão final do Anteplano de Urbanização prevê o predomínio da zona residencial[103], nomeadamente a ampliação das áreas para construção, como são os casos do bairro Dr. Álvaro Sampaio, Avenida Oliveira Salazar, imediações da capela do Senhor das Barrocas, urbanização a norte da Avenida Dr. Lourenço Peixinho da área utilizável e do lugar da Forca, expansão de Santiago (a sudeste da linha do Norte) e do Caião.[104]

Admite, ainda a criação de outros núcleos satélites mais distantes: Presa, Sol Posto, Chão d'Além, S. Bernardo, Bragal e Verdemilho, e no espaço compreendido entre estes e o núcleo principal uma área rústica de protecção e reserva, que só mais tarde e de acordo com as necessidades seria utilizada urbanisticamente. Tal proposta reflecte as influências do conceito de cidade-jardim.

Em 1960 constata-se a preocupação em "(...) dar destino útil ao interior dos quarteirões excessivamente grandes (...)"[105], um dos exemplos referidos é o quarteirão residencial definido pela Avenida de Araújo e Silva e as ruas de Miguel Bombarda, do Loureiro e de Castro Matoso, para o qual Moreira da Silva projecta uma praceta.[106]

Relativamente à habitação para as classes populares também algumas intervenções forma realizadas na cidade.

A preocupação com a habitação social é uma das tónicas do Estado Novo, apesar de já terem sido levadas a cabo outras iniciativas anteriormente neste âmbito.

Em 1933 o Governo lança o programa de "Casas Económicas"[107], constituindo, "(...) a pedra basilar de toda a política de habitação "social" do Estado Novo."[108] O modelo que serve de inspiração é sobretudo o britânico, onde a teoria da "cidade-jardim"

---

[103] Estima a possibilidade de alojamento para 17 945 habitantes.
[104] É considerado mais importante do que o lugar de Santiago, situa-se do lado oposto a este, é servido pela E.N. 230 ou rua do General Costa Cascais e atravessado pelo caminho de ferro do Vale do Vouga.
[105] SILVA, David Moreira da – *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro, Aditamento elaborado por determinação de S. Ex.a o Ministro das Obras Públicas de 13.2.1952, ob. cit.*, p. 200.
[106] O presidente da Câmara Municipal, Dr. Alberto Souto, propõe a substituição da praceta por uma rua de ligação da rua Miguel Bombarda à rua Castro Matoso, o que é contestado pelo urbanista. Contudo, foi incluída no Anteplano de Urbanização.
[107] Decreto-Lei n.º 23052, de 29/9/1933.
[108] SILVA, Carlos Nunes - *Ob. cit.*, p. 273

prevalecia. No início predominava a opção pela casa unifamiliar[109], que já vinha da Primeira República, sendo uma das condições para ser considerada "casa económica".

A intervenção do Estado neste plano consistiu em benefícios fiscais, e concessão de subsídios não reembolsáveis em certos casos. Os beneficiários seriam os sócios dos sindicatos nacionais, funcionários do Estado, civis e militares, corpos administrativos, e operários dos respectivos quadros permanentes, sócios das instituições de previdência social, empregados de empresas concessionárias de serviços públicos e outros em colaboração com o Estado.

Com o início da Segunda Guerra Mundial verifica-se um aumento dos preços dos materiais de construção e de energia, o que se repercute no aumento dos custos de construção e nas rendas das casas. O desajustamento entre o preço da habitação e a capacidade económica de muitos habitantes restringiu o acesso à habitação, impossibilitando-o no caso dos agregados familiares de recursos mais escassos. Assim, o Governo lança outras iniciativas: regime das "casas para famílias pobres" e o regime das "casas de renda económica" em 1945[110].

Em 1947 é lançado o programa das "casas de renda limitada"[111], dando início à "habitação privada apoiada", caracterizado pela posse privada e controlo público[112]. Com este programa procura-se resolver o problema da especulação, mas efectivamente não resolve o problema. Uma outra característica que contribui para desvirtuar os objectivos do programa é o facto de o acesso estar aberto a qualquer um, cabendo ao proprietário a escolha, sendo eleitas as famílias com maiores recursos.

Em 1973 o Governo retoma o programa[113], sendo o Fundo de Fomento da Habitação o instrumento para a implementação do programa.

---

[109] Alguns anos mais tarde por motivos económicos esta opção é abandonada, devido ao custo do terreno, produto de um processo especulativo, impossibilitar este tipo de habitação que consumia muito espaço. Este requisito é abolido em 1958, com a Lei 2092 de 9/4/1958.

[110] As casas para alojamento de famílias pobres destinavam-se a famílias que não conseguiam aceder às "casas económicas" por razões económicas", e as "casas de renda económica" para famílias da classe média que não conseguiam ter acesso às casas previstas no Decreto-Lei n.º 23052 por motivos diversos.

[111] Decreto-Lei n.º 36212, 7/4/1947. Em 1958 este programa é prorrogado por mais dez anos, até 31/12/1967, a construção de "casas de renda limitada."

[112] SILVA, Carlos Nunes – *Ob. cit.*, p. 388.

[113] Decreto-Lei n.º 608/73, de 14/11/1973.

Em 1962, com o Decreto-Lei n.º 44645 surge o programa das "casas de autoconstrução", este concedia vários benefícios aos pretendentes: isenções fiscais, solo urbanizado a baixo custo, entre outros.

A Câmara solicita a inclusão no Anteplano de um bairro de casas económicas, a construir pelo Cofre de Previdência, situado entre a Avenida Salazar, no seu prolongamento em frente à Escola Técnica, e a estrada de S. Bernardo.

Na zona do Senhor das Barrocas o poder local apresenta igual pretensão, construção de um ou mais blocos de casas de renda económica no terreno contínuo imediatamente a Norte da Capela e com uma frente com sensivelmente 75 metros sobre a Estrada Nova do Canal. No entanto, como o Governador Civil informou que não eram permitidas novas construções num raio de 50 metros da Capela, a Câmara decide construir, na parte superior do terreno e sobre a Estrada Nova do Canal, um só bloco ou edifício em ala contínua, de casas de renda reduzida (já iniciado em 1960), e o restante terreno em declive ficava para as Barrocas, logradouro e jardim infantil. Por outro lado, a Câmara requesta que a Avenida traçada a nascente da Capela seja mais afastada, de forma a distanciar-se mais de 50 metros da mesma, a possibilitar o aproveitamento habitacional do arruamento.

A construção de blocos de casas de renda económica é levada a cabo pela Câmara Municipal de Aveiro em colaboração com a Caixa de Previdência. Inicialmente o número de habitações previsto era de 33, mas em 1958 num aditamento efectuado ao projecto este número é alterado para 44, na realidade este número foi ultrapassado. Este bairro confiante com a Estrada Nova do Canal, é composto por quatro edifícios, dois edifícios com rés-do-chão e quatro andares e outros dois com rés-do-chão e três andares[114] (fots.5 e 6).

Por iniciativa da Santa Casa da Misericórdia de Aveiro é construído um bairro social de moradias de renda económica, na actual rua Calouste Gulbenkian, inaugurado a 27 de Abril de 1949. O desenho deste bairro reflecte os princípios da cidade-jardim, e similaridade com um dos desenhos de ocupação de quarteirão realizados por De Gröer no Anteplano de Urbanização de Coimbra de 1940. É constituído por 40 fogos distribuídos

[114] Os andares apresentam dois tipos de tipologia: T2 e T3. Os primeiros habitantes instalam-se em meados dos anos 50.

Bairro de Casas de renda económica do Senhor das Barrocas

Fot. 5 – Exemplo de edifício de cinco pisos

Fot. 6 – Edifícios de 4 e 5 pisos

por casas geminadas ou em bandas contínuas (fots.7 e 8), predominando a disposição em banda contínua[115]. Cada habitação possui um pequeno logradouro, que se inicialmente se destinava a fins agrícolas, na actualidade muitos dos moradores aproveitaram para a construção de pequenos anexos.

De iniciativa privada é proposta a construção de um bairro de 40 casas económicas[116] para operários, em 1950, pelos herdeiros de Henrique Pereira Campos, no lugar da Preza.

Surgem também as "casas para funcionários públicos" de iniciativa dos poderes públicos, autarquia e Estado.

Na zona do Museu Regional a Câmara propõe o aproveitamento do terreno libertado pela deslocação dos Armazéns Gerais da Câmara, nas traseiras do Museu e com frente para a nova rua Dr. Nascimento Leitão e rua do Batalhão de Caçadores 10, para a construção de Casas dos Magistrados com cinco habitações, bem como, outras casas e blocos habitacionais.

A Sopa dos Pobres e a instituição infantil das Florinhas do Vouga, bem como, um Armazém Central da Câmara ficaram implantadas num novo arruamento curvilíneo entre a Rua Nascimento Leitão e a de Santa Joana.

A área ocupada pelo comércio, outros lugares de trabalho e moradias era a que ocupava maior percentagem de área edificada, a indústria e os espaços livres públicos ocupam a menor percentagem.

---

[115] Neste bairro existem três tipologias: T2, T3 e T4. Todas as habitações encontravam-se arrendadas, mas posteriormente foram sendo vendidas aos respectivos moradores. Actualmente, pertença da autarquia, estão por vender apenas sete habitações.

[116] Das 40 casas económicas 16 desenvolveriam-se ao longo dos alinhamentos das ruas existentes, sendo de custo mais elevado, e 24 na área interior.

Bairro de casas de renda económica construído pela Santa Casa da Misericórdia

Fot. 7 – Exemplo de casa geminada

Fot. 8 – Casas em banda contínua

3. O Plano Director da Cidade de Aveiro

3.1. Antecedentes do plano

Com o intuito de combater a crise financeira resultante sobretudo da Segunda Guerra Mundial, a política de obras públicas iniciada por Duarte Pacheco, em 1933, é substituída pelos Planos de Fomento[117], os quais revelam preocupações já presentes na Lei de Reconstituição Económica de 1935. Os planos de fomento têm como um dos objectivos dinamizar a indústria nacional face ao desenvolvimento da Europa do pós-guerra. Este planeamento surge numa tentativa do Estado fazer face ao débil desenvolvimento da economia nacional. No entanto, constatou-se que se por um lado, os planos de fomento foram um importante meio de suporte ao crescimento económico do país, por outro, a implementação do planeamento e os elevados ritmos de crescimento atingidos, não conseguiram assegurar um desenvolvimento harmonioso e equilibrado, erradicar a pobreza e atenuar as desigualdades.

Nos anos 50 é criado o Ministério das Corporações e Previdência Social, lançando-se desta forma as bases do "Estado de Bem-Estar", em que se destina "(...) sobretudo a executar uma política social selectiva."[118] O Ministério criado revela-se importante para o planeamento municipal, já que proporciona os meios financeiros indispensáveis ao

---

[117] O I Plano de Fomento (1953-1958) aponta para os grandes investimentos a realizar na agricultura, vias de comunicação, meios de transporte e reconhecimento mineiro. O modelo de crescimento económico em que assenta é fundamentalmente no sector agrícola.
O II Plano de Fomento (1959-1964) apresenta como principal objectivo o aumento do ritmo de crescimento do produto nacional e a melhoria do nível de vida, em que a via da industrialização assenta em indústrias de base.
O Plano Intercalar de Fomento (1965-1967) surge na tentativa de fazer face às dificuldades sentidas e que abalam o panorama nacional: a inevitável abertura ao exterior e as guerras coloniais. Este pretendia o aumento do ritmo de acréscimo do Produto Nacional acompanhada de uma repartição mais equilibrada dos rendimentos, denotando uma maior preocupação social.
O III Plano de Fomento (1968-1973) tem como principais objectivos: a aceleração do ritmo de acréscimo do produto nacional, repartição mais equilibrada do rendimento e correcção progressiva dos desequilíbrios regionais de desenvolvimento.
Por último o IV Plano de Fomento (1974-1979) não é implementado devido ao fim do regime em 1974.

[118] ROSAS, Fernando; BRITO, J.M.Brandão – *Dicionário de História do Estado Novo*, vol. I, Lisboa, Bertrand Editora, 1996, p.32.

lançamento dos programas de habitação social do fim da década de 50 e início da de 60, e à aquisição/expropriação de solos.

Ainda na década de 50 Portugal adere a dois importantes organismos internacionais, a ONU (1955) e à EFTA[119].

No início da década de 60 ocorrem importantes alterações na vida económica e política portuguesa, devido ao início da guerra colonial[120] e a adesão à EFTA que condicionam o mercado a nível interno e externo.

3.2. As propostas

Nos anos sessenta o aumento do êxodo rural contribuiu para o acréscimo populacional nos principais centros urbanos litorais portugueses, com uma consequente expansão urbana desordenada, assistindo-se à expansão das cidades por extensas periferias. Desta forma, os urbanistas passam a estender o planeamento a áreas maiores, deixando-se de restringir apenas ao núcleo urbano, mas a todo o espaço urbano.

Assim, é desencadeado o processo de elaboração dos planos directores regionais, com o objectivo de controlar o crescimento urbano das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e das áreas territoriais de Aveiro e Viana do Castelo e Algarve. Estes planos eram vagos, permitindo a intervenção do capital privado, no entanto, revelam-se como uma forma de controle estatal, "super-planos-policiais"[121], que evitam que o poder recaia sobre as autarquias e prejudique os interesses imobiliários.

O Anteplano Regional[122] de Aveiro, iniciado em 1962 e concluído em 1967, é orientado por Ivan Janchovic[123] com a participação de Robert Auzelle. O referido

---

[119] Em 1959, Portugal assina a Convenção de Estocolmo, que cria a EFTA (Associação Europeia de Comércio Livre), e que entra em vigor em 1960, numa abertura crescente do mercado português ao exterior.

[120] Em 1961 eclode a guerra em Angola e ocorre o «desastre» de Goa, em 1963 na Guiné e em 1964 em Moçambique.

[121] GONÇALVES, Fernando – *Ob. cit.*, p.115.

[122] É o quarto estudo do género a ser efectuado em Portugal, é referido como sendo diferente dos já realizados, os de Lisboa e Porto diziam respeito essencialmente a áreas urbanas, e o do Algarve as dominantes assentavam no carácter rural, interesses climáticos e turísticos da costa. Por seu lado, o Plano Director Regional de Aveiro, segundo os seus autores, abrange um espaço mais complexo, em termos topográficos, localização humana onde as actividades desenvolvidas são simultaneamente agrícolas, marítimas, e cada vez mais industriais, podendo a "ria" ser o suporte do desenvolvimento turístico e portuário.

Anteplano retrata a tendência funcionalista, influenciada pela Carta de Atenas e pela Teoria dos Lugares Centrais de Walter Christaller (1933).

Como complemento do Anteplano Regional de Aveiro, o Estado apoia a elaboração do Plano Director da Cidade de Aveiro, disponibilizando verbas para o efeito.

O Plano da Cidade de Aveiro, concluído em 1964, é realizado sob orientação de Auzelle[124], contratado pela Câmara Municipal em 1962, data em que o urbanista francês conclui o Plano da Cidade do Porto, que coordena uma equipa técnica constituída pelo arquitecto José Semide[125], três desenhadores, um topógrafo–desenhador, com colaboração de um agente técnico de engenharia e zeladores municipais.

Auzelle considera vantajosa a articulação/coordenação entre os dois planos, pretendendo um ritmo de execução rápido, para que as soluções propostas não se desactualizem, pensando que o porto de mar daria maior relevo à cidade no panorama nacional.

Este plano "(...) foi influenciado por uma lógica de planeamento funcionalista complementando a representação bidimensional das suas manchas de zonamento com contornos formais e volumétricos, através da sequente elaboração de Planos de Pormenor."[126]

O Plano Director da Cidade apresenta elementos de aproximação à Carta de Atenas, pois por um lado, não visa unicamente a quantificação, regendo-se "(...) por um sistema racional de zonamento funcionalista idêntico aos muitos derivados da lógica corbusiana."[127] E por outro, entende o plano como se de um grande projecto de arquitectura se tratasse, sendo através do desenho que tudo é concretizado ou justificado.

O território abrangido era limitado: a norte pelo canal de Esgueira, a poente pela Ria e Canal de S. Roque, a sul pelo talvegue da Quinta do Crasto e a nascente pela estrada E.N. 109, abarcando uma superfície de aproximadamente 555 hectares. Este território era

---

[123] Tinha colaborado com Robert Auzelle em trabalhos de pesquisa.
[124] Professor de urbanismo em Paris, com uma formação que reúne a tradição formal da escola francesa e o pragmatismo modernista.
[125] Seguidor de Auzelle que após a conclusão do Plano permanece no município, estava na Câmara de Aveiro.
[126] SILVA, Cristina Emília Ramos – *Ob. cit.*, p.173.
[127] SANTOS, Ana Paula – *A construção da cidade: Aveiro 1964-1980*, Seminário de Pré-Profissionalização, tema3, Planeamento Urbanístico, Porto, FAUP, 1985, p.19

delimitado por obstáculos naturais, relevo e ria, e artificiais, a E.N. 109 (Porto-Figueira da Foz). O plano abrange apenas a cidade, embora inserido numa perspectiva de desenvolvimento de toda uma região.

O Plano assenta em dois pilares fundamentais: ria e porto comercial, considerados factores fulcrais no desenvolvimento do turismo e da indústria.

- **Vias de comunicação/Arruamentos**

O urbanista e sua equipa defendem um esquema rodoviário que facilite as ligações da cidade a todas as direcções: norte/sul, este/oeste, mas primordialmente que permita "(...) o isolamento completo da cidade, de modo que as ligações do porto com o norte e o sul do país sejam fáceis e não causem nenhuma perturbação ao tráfego urbano (...)"[128]. Então, é proposta uma via semi-circular a circundar a urbe[129], com carácter também de via turística, paralela ao antigo traçado, mas situada exteriormente ao aglomerado, sobre a ria, que permita a ligação rápida com as zonas portuária e industrial, ligando-as à E.N. 109.

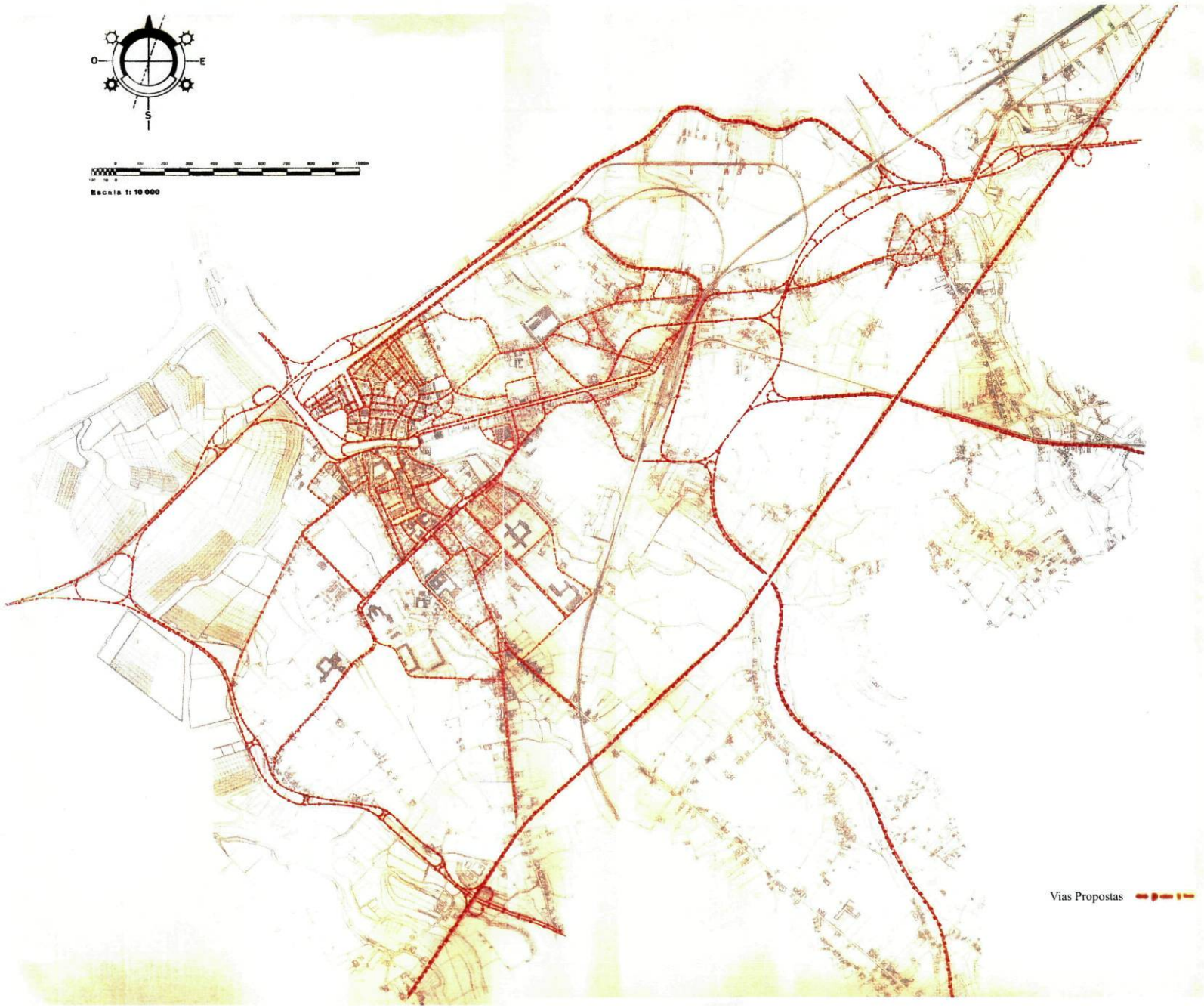
Esta via semi-circular a situar a Norte da Cidade (fig.18), só aparece nos anos 90 do século XX com a construção do Itinerário Principal nº5[130] (Aveiro-Vilar Formoso), surgindo numa tentativa de contrariar a tendência de litoralização dos investimentos, com a melhoria da ligação ao interior do país, à Espanha e Europa. A sua localização pretendia-se mais afastada do canal de S. Roque para ganhar terreno à Ria, mas tal não veio a acontecer.

Sendo Aveiro uma cidade linear, projecta-se um conjunto de vias circulares que contornam a estação e a zona de pequenas indústrias, este sistema de plataforma giratória em grande escala "(...) permite um sistema perfeito de acessos ao centro principal"[131], organizando um sistema de sentidos únicos para a cidade. É criado um plano dos sentidos únicos (fig.18).

---

[128] AUZELLE, Robert – *Plano Director da Cidade*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1964, p.14.
[129] De localização semelhante à variante E.N. 16-1 proposta pelo Anteplano de Urbanização.
[130] Adjudicado em 1984 é concluído em 1991, e em 1997 complementado com o troço Aveiro-Praia da Barra.
[131] AUZELLE, Robert – *Ob. cit.*, p.14.

Fig. 18 - Rede Viária Urbana Proposta



Fonte: AUZELLE, Robert-*Plano Director da Cidade*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro 1964, pl.65

A Ponte-Praça, de autoria de Moreira da Silva, é agora alvo de crítica por parte de Auzelle, pois "(...) esta encruzilhada provoca (...) uma perturbação importante na circulação da cidade"[132], pelo que é prevista a sua supressão e substituição por duas novas pontes de reduzidas dimensões, colocadas em pontos extremos do Canal Central (fig.19), organizando-se um sistema de circulação em sentido único, de um e outro lado do canal. Tal solução revestia-se, na opinião de Auzelle, de vantagens estéticas, uma vez que restituía ao canal a sua função paisagística natural e respectivo aproveitamento para festas. Na prática nunca se concretizou, persistindo até hoje a ponte-praça, com o notório estrangulamento do tráfego.

Da análise da rede de circulação dos veículos ligeiros e pesados, Auzelle conclui que a maior parte das vias são demasiado estreitas, excepto o arruamento da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, os acessos à cidade, salvo o do sul (rua Combatentes da Grande Guerra), são efectuados com atravessamento obrigatório de passagens de nível ao caminho de ferro. Por outro lado, a construção da variante às E.E.N.N. 16 e 109, se contribuiu para a diminuição de tráfego na cidade, também criou problemas devido aos diferentes atravessamentos das E.E.N.N. 230, 235 e 335 (Águeda, Coimbra e Palhaça), as E.E.M.M. 583-3 e 584 (Taboeira e Oliveirinha) e todos os caminhos.

Perante este diagnóstico viário, propõe-se a substituição dos cruzamentos de nível com as E.E.N.N. 16 e 109 por passagens a níveis diferentes, pelo que se torna necessário um tipo de urbanização condicionado a atravessamentos à variante, praticados num mínimo de pontos.

A rede de circulação do Plano Director, condicionada por elementos naturais que limitam a expansão do aglomerado para norte, poente e sul, especialmente o relevo e a água, e pela variante às E.E.N.N.16 e 109 que, embora a título eventual, limita por nascente, baseia-se também no movimento previsto à escala regional, no desenvolvimento portuário, industrial e turístico.

Por isso, o movimento proveniente da ligação com o centro do país far-se-ia por duas variantes E.E.N.N. 235 e 230, aproveitando a primeira o viaduto do caminho de ferro na variante às E.E.N.N. 16 E 109, e a segunda o acidentado natural do terreno, facilitando a

[132] IDEM, *Ibidem*.

Fig.19 – A zona central da cidade: intervenção na Ponte - Praça

Fonte: AUZELLE, Robert – *Plano Director da Cidade de Aveiro*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1964, pl.68.

construção de um outro viaduto na mesma variante, e que viria a ligar à Avenida Dr. Lourenço Peixinho através de um sistema de giração em sentido único.

É proposta novamente uma nova Ponte da Dobadoura, à semelhança do Anteplano de Urbanização.

À semelhança de Moreira da Silva, Auzelle acredita nas possibilidades de progresso económico com base nas instalações portuárias e da vasta superfície industrialmente aproveitável que lhe está anexa. Uma vez que a "ria" oferece boas condições para um futuro desenvolvimento portuário, a expansão do porto seria, na opinião de Auzelle, um factor impulsionador da expansão da cidade e a "ria" um elemento gerador de receitas de turismo.

Além disso, defende que pode tornar-se indispensável a formação de uma federação dos portos do norte do País, englobando Viana do Castelo, Porto e Aveiro, dada a limitada capacidade do porto de Leixões e o desenvolvimento do porto da Figueira da Foz respeitar mais ao centro do País, incluindo a região de Coimbra.

Relativamente aos canais da ria prevê ainda o arranjo do Canal Central.

- **Equipamentos urbanos**

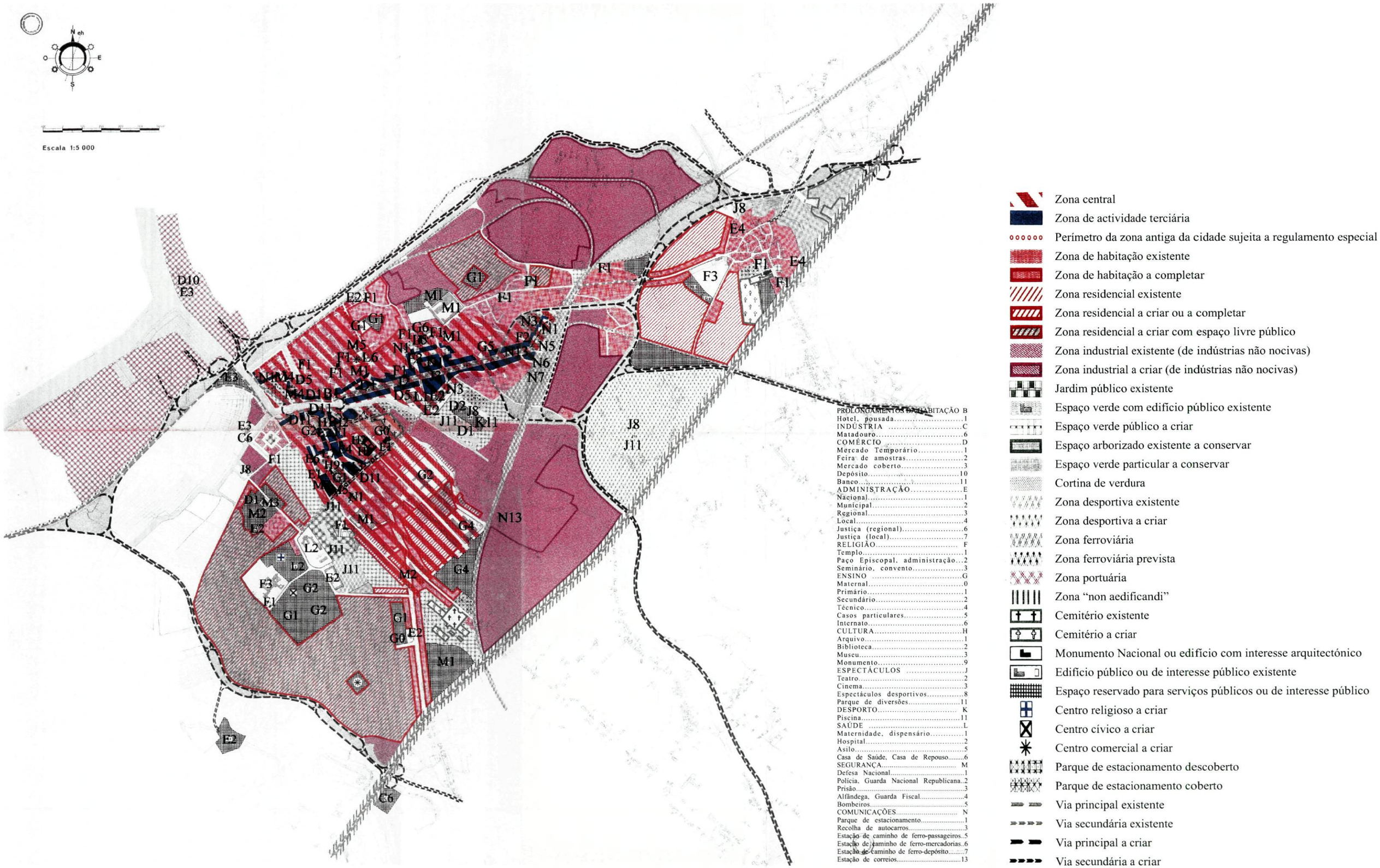
Em termos dos edifícios escolares, no inquérito realizado Auzelle constata que a rede de ensino primário é deficiente e insuficiente, daí ser imperativo a localização de novos edifícios escolares e remodelação dos existentes.

No ensino secundário e técnico propõe uma nova escola de Magistério Primário a implantar na futura extensão do centro cívico (fig.20), que participará na zona de S. Tiago e novo Liceu Masculino também na zona de S. Tiago; e a ampliação dos edifícios da Escola Técnica e do Liceu Feminino.

No capítulo dos edifícios públicos é proposta novamente a construção de um novo edifício municipal para a instalação de serviços públicos (turismo, biblioteca, finanças), a situar próximo do Canal Central[133], construído entre 1965 e 1972.

[133] Proposta também pelo casal Moreira da Silva.

Fig. 20 - Plano Director da Cidade



Fonte: AUZELLE, Robert-*Plano Director da Cidade*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro 1964.

Como na zona sul do aglomerado localizam-se grande parte dos edifícios públicos, defende-se a delimitação de uma zona que poderia constituir o centro cívico e cultural.

Nos equipamentos desportivos, é traçada a construção de um novo estádio regional, com localização junto à E.N. 109 (entre as futuras variantes às E.E.N.N. 230 e 235), destinado à prática de jogos de ar livre. Também é sugerido um pavilhão municipal para exposições, feiras e desportos praticáveis em recinto coberto, encontrando-se previsto entre este pavilhão e o canal do Cojo o alargamento da superfície de água para permitir e facilitar a prática de desportos náuticos. Assim, no Cojo surge um pavilhão municipal destinado a exposições e realização da secular Feira de Março[134], tendo sido recentemente transferido para junto da E.N. 109, na baixa de Vilar, encontrando-se o antigo espaço em reabilitação.

Uma das outras preocupações do Plano Director da Cidade é a plantação de árvores "(...) dada a necessidade de criar cortinas de verdura para protecção contra os ventos dominantes"[135], nomeadamente em Santiago, local onde os terrenos apresentam excepcionais capacidades agrícolas e em Esgueira.

Ainda no domínio das zonas verdes, o Plano Director prevê a ampliação do Jardim Público (Parque D. Pedro V) para norte e sudeste[136], intenção já demonstrada por Moreira da Silva e retomada pelo Plano Director Municipal em 1995, e concretizada. Na zona central da cidade, junto ao canal do Cojo propõe-se o ajardinamento e plantação dos terrenos em 45 000 m2, em contacto com o estádio regional; os espaços livres públicos devem ser plantados nas zonas residenciais a criar; nas zonas antigas da cidade plantação de árvores sempre que possível; e como medida de protecção e de enriquecimento paisagístico da cidade, efectuar plantações ao longo das principais vias de acesso, nas zonas industriais, a que designa por cortina de verdura.

Mais uma vez no que diz respeito as cemitérios é proposta a sua ampliação.

---

[134] Realizava-se no Rossio sendo transferida em 1979.
[135] AUZELLE, Robert –*Ob. cit.*, p. ?.
[136] O Anteplano previa ampliação do parque municipal para sudeste.

- **A distribuição espacial das actividades**

Auzelle prevê uma expansão industrial em toda a região, mas com maior concentração junto a Aveiro; defende a implantação industrial fora da cidade, por forma a esta manter "(...) manter o carácter de um centro de actividade terciária e de descanso."[137]

À data do Plano predominavam as pequenas unidades fabris de carácter artesanal, num total de 145, sobretudo na zona central do aglomerado.

Com o objectivo de reinstalar os estabelecimentos que se encontram deficientemente localizados, permitir ampliar as instalações industriais daqueles que desejam (e o não podem fazer nas zonas onde se localizam), e receber as unidades que sejam criadas, o urbanista prevê três zonas para a instalação de pequena e média indústria (fig.21), a norte, centro e sul do aglomerado[138]. A área a leste da estação do caminho de ferro de Aveiro, bem servida em termos rodoviários, destina-se a pequenas explorações, podendo servir de realojamento das indústrias em má situação no centro da cidade (a ser efectuada pela Municipalidade, podendo inclusivamente construir edifícios para alugar). A área a norte, dotada de rede ferroviária e de ligação directa com o porto, destina-se a novas indústrias importantes e a parte sul destinava-se à expansão da indústria cerâmica.[139] A poente do aglomerado, fora dos limites considerados pelo plano, desenvolver-se-ia o porto e indústria portuária.

No entanto, o desenvolvimento industrial previsto ficou aquém das expectativas, devido ao retardamento da construção da rede viária e expansão do porto de Aveiro e à estratégia industrial que privilegiou a implantação da indústria na periferia da cidade, onde o preço do solo era mais reduzido, tal como, o custo da mão-de-obra.

---

[137] AUZELLE, Robert – *Ob. cit*, p. 8.

[138] As localizações apontadas para as diferentes zonas industriais são semelhantes às propostas pelo Anteplano de Urbanização.

[139] A localização destas zonas industriais ao longo do caminho de ferro, entre os sectores urbanos e rurais, "(...) foi determinada não só para facilitar os acessos às principais linhas de circulação, sem atravessamentos obrigatórios do aglomerado, como pela qualidade dos solos e condições climatéricas, permitindo ainda ao operariado a possibilidade de habitar na zona rural, onde as condições de vida são mais favoráveis do ponto de vista económico e social. Pretende-se, ainda, facultar-lhes a possibilidade de uma casa individual com terreno suficiente para cultura, ajudando o problema económico e incentivando a ocupação do tempo livre que, na indústria, tende a aumentar em desfavor das horas de trabalho (ocupação complementar)." Vd. AUZELLE, Robert – *Ob. cit.*, p. ?.

Fig. 21 - Planta de Zonamento da Cidade

Fonte: AUZELLE, Robert-*Plano Director da Cidade*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro 1964.

Assim, a indústria instalou-se preferencialmente em aglomerados urbanos de menor dimensão, nomeadamente Estarreja, Cacia, Albergaria e Águeda. Os terrenos a ela destinados em plano ficaram desocupados, sem que outros fins lhe pudessem ser atribuídos, tornando-se objecto de especulação imobiliária com o consequente aumento do seu valor fundiário. Com a aproximação do *terminus* da vigência do Plano Director da Cidade a especulação imobiliária acentua-se, dada a expectativa de desafectação dos terrenos e posterior utilização para área de construção[140].

Da indústria cerâmica existente ao longo do canal do Cojo apenas subsiste uma unidade, já desactivada, a fábrica Campos[141], um dos ex-libris da arquitectura industrial dos inícios do século XX (1915-1917), "(...) um dos mais característicos da actividade de cerâmica em Portugal.

Relativamente à altura das edificações o plano, afirma que o desenvolvimento industrial e portuário desencadeará a procura habitacional, especialmente a habitação individual.

Predomina na cidade construções de um a dois pisos, com as construções com três ou mais pisos mais frequentes na área central da cidade, sobretudo na Avenida Dr. Lourenço Peixinho onde chegam a ultrapassar os cinco pisos. Na opinião de Auzelle esta artéria era aquela que oferecia condições para a construção de edifícios de maior altura, devido à sua largura e localização, propícia ao desenvolvimento da actividade terciária.

Perante a baixa altura dos edifícios predominante na cidade, é intenção do urbanista acentuar a característica da horizontalidade através da criação de novas zonas residenciais, com preponderância de imóveis de até quatro pisos. Nos edifícios existentes o aumento do número de pisos fica condicionado aos traçados e características dos arruamentos onde se situam.

---

[140] Os terrenos afectos à indústria pelo Anteplano e Plano Director são posteriormente ocupados pelas urbanizações Sá-Barrocas, Forca Vouga e Agras.

[141] Edifício desenhado pelo arquitecto portuense José Maria Olímpio, encontrava-se ao abandono desde a década de 70 por dificuldades financeiras. Em 1982 doado à Câmara Municipal, em pagamento de mais valias emergentes do plano de loteamento e urbanização solicitado pela firma Jerónimo Pereira Campos, Filhos. Em 1985 a autarquia doa ao Instituto do Emprego e Formação Profissional sob compromisso de este o recuperar, no prazo de cinco anos e ceder uma parte à Câmara. Actualmente uma parte está ocupada pelo Instituto do Emprego e Formação Profissional e o restante é o Centro Cultural e de Congressos de Aveiro.
A fábrica foi fundada em 1896, ainda que o primeiro edifício fosse noutro local, É vendida pela família Campos em 1974, e transferida para a zona industrial nas cercanias de Taboeira.

Na definição das zonas habitacionais (fig.21), o sector de S. Tiago é a principal zona de habitação unifamiliar. Em Esgueira, é indicada outra zona residencial unifamiliar, destinada principalmente às classes operárias. A zona de S. Tiago desenvolve-se sobretudo a partir de inícios da década de 70 com o complexo do Fundo de Fomento da Habitação[142] e a implantação da Universidade de Aveiro, em detrimento da zona residencial unifamiliar prevista. Os dois primeiros grandes empreendimentos lançados pelo F.F.H. foram o Plano Integrado de Almada-Caparica e o de Aveiro-Santiago.

A Universidade de Aveiro, criada em 1973, é outro elemento que impulsiona a expansão do lugar de S. Tiago. O seu plano é realizado pelos arquitectos Rebelo de Andrade e Caldeira Cabral, surgindo como um *campus* universitário de tipo inglês, funcionando de forma autónoma sem necessidade de estabelecimento de relação com o exterior ou a cidade.

O Fundo de Fomento de Habitação e a Universidade de Aveiro deram origem ao Projecto Integrado Aveiro-Santiago.

A área destinada às zonas residenciais definidas correspondiam a 105 hectares, com o intuito de dar resposta ao aumento populacional previsto.[143] Propõe-se o adensamento de uma parte da Avenida Dr. Lourenço Peixinho e acessos; a plena ocupação do bairro do Liceu (mais 2000 habitantes); maior ocupação de zonas marginais do norte (mais 1500 habitantes); novos bairros na Esgueira, e a construção em S. Tiago e Eucalipto (12 500 habitantes), num aumento populacional total previsto em 16 mil habitantes.

O adensamento de parte da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, como do bairro do Liceu e uma nova zona, a área envolvente de S. Tiago coincidiam com parte das zonas definidas pelo arquitecto Moreira da Silva.

Das áreas destinadas à função residencial/habitacional foram ocupadas parte da Avenida Lourenço Peixinho e o bairro Álvaro Sampaio.

No que diz respeito ao comércio, no diagnóstico efectuado constata-se que o comércio diário estava disperso pela cidade, e o comércio ocasional e excepcional

[142] O Fundo de Fomento da Habitação é criado pelo Decreto-Lei n.º 49033, de 28 de Maio de 1969.
[143] O Plano Director foi elaborado para suportar uma capacidade de 34 mil habitantes , prevendo em 1985 uma população na ordem de 27 500 habitantes.

localizado essencialmente ao longo da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, na zona central da cidade, em ambas as margens do Canal Central, e ao longo das vias mais antigas.

Assim, devido à acentuada função regional de Aveiro, propõe-se que o comércio ocasional e excepcional se devia alastrar ao futuro quarteirão residencial do sector de S. Tiago e Eucalipto. A Avenida Dr. Lourenço Peixinho é referenciada como sendo o arruamento mais indicado para o desenvolvimento da função terciária, especialmente as actividades liberais; a área entre a Sé e o jardim público seria destinada à função administrativa.

3.3. Os planos parciais de pormenor

- **A zona central de Aveiro**

O plano parcial para a zona central de Aveiro é realizado em 1967, em três escalas 1/100, 1/200 e 1/500 (planta síntese) pelo arquitecto Fernando Távora, com a colaboração dos arquitectos Alberto Neves e Joaquim Sampaio.

A área de intervenção abrangia ambas margens da ria desde o Rossio e Praça do Município, terminando no início da Avenida Dr. Lourenço Peixinho.

Em termos viários propõe-se a criação de um sistema de sentidos únicos, eliminando a Ponte-Praça (fot.9), a qual seria substituída por duas novas pontes colocadas em pontos extremos do Canal Central (fig. 19).

O arranjo desta zona da cidade implicava a criação de dois parques de estacionamento de automóveis, um no Rossio e outro junto da encosta do cemitério, com uma capacidade total de aproximadamente 550 veículos.

É neste plano que surge a proposta mais *sus generis* de todo o Plano, o Edifício-Torre ou Torre Farol (fig.22), com cerca de 90 metros de altura, destinada a escritórios e hotel, com restaurante num dos últimos pisos, e na base um centro comercial com amplas

esplanadas sobre o canal[144]. Desta forma "(...) à horizontalidade dominante em toda a região, contrapor-se-à a verticalidade do edifício-torre que ficará a marcar, como um sinal, o esforço de Aveiro na recuperação do seu centro."[145]

Fig.22 - Localização do edifício-torre

Fonte: AUZELLE, Robert – *Plano Director da Cidade de Aveiro*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1964, pl.77.

Na prática, o edifício torre-farol nunca saiu do plano das propostas, em 1970 a autarquia leva a hasta pública o terreno destinado a esse fim, devido à necessidade de recorrer ao capital privado. No Plano Geral de Urbanização de 1981 aparece uma reminiscência da torre idealizada pelo arquitecto Fernando Távora, sendo proposto novamente um edifício de altimetria considerável com uma área exagerada. No entanto, o Cojo é apenas intervencionado nos anos 90 com um projecto de uma firma holandesa constituído por um complexo comercial e habitacional[146].

Estavam previstas muitas demolições nomeadamente dos edifícios situados entre a praça da República e o canal central para construir um edifício destinado ao Turismo,

[144] O projecto do Edifício-Torre foi alterado de 25 pisos para 27 pisos, e de 10 000 m2 para os 50 000 m2.
[145] AUZELLE, Robert – *Ob. cit.*, p. ?.
[146] Actualmente este espaço encontra-se ocupado por um complexo comercial, o Fórum de Aveiro.

FACULDADE DE LETRAS BIBLIOTECA PORTO

Tesouraria e Secção de Finanças, Serviços Culturais e Biblioteca (fot.10); junto ao Cojo, na rua Caçadores 10, de forma a construir o edifício-torre; na rua Direita.

Por outro lado, estava prevista a construção de um novo edifício para a Caixa Geral de Depósitos e outro para escritórios e comércio; uma frente comercial, voltada sobre o canal. Dos edifícios existentes apenas o Banco Regional de Aveiro seria conservado e ampliado[147].

A localização dos edifícios administrativos era coincidente com a proposta descrita por Moreira da Silva em 1960, aliás o processo de expropriação já tinha sido iniciado.

- **A Avenida Dr. Lourenço Peixinho**

Realizado pela mesma equipa do Plano Director da Cidade, este plano "(...) corporizou os princípios presentes na Carta de Atenas de 1933, segundo a qual se devia substituir as habitações velhas por outras que ofereciam todo o conforto moderno, admitindo a possibilidade das cérceas dos edifícios chegarem aos sete pisos com recuado."[148]

Na maior parte da artéria as cérceas dos edifícios atingiriam os sete pisos com recuado.

No sector sul da Avenida, localizado entre a ria e a travessa do mercado, é sugerida a construção do edifício do Banco de Portugal e da Torre Panorâmica. Na parte nascente da rua do Comandante Rocha e Cunha é indicada a criação de uma zona comercial com ocupação total, servida por dois arruamentos.

Destaca-se também a proposta de centralização dos Serviços Rodoviários em terrenos junto da estação ferroviária, interligando-os através de um passadiço sobre a rua de João de Moura, o que permitirá serviços comuns de restaurante, bufete, espera, entre outros.

Sobretudo a partir dos anos 70, assiste-se nesta avenida à demolição progressiva dos primeiros edifícios (fots. 11 e12), para darem lugar a edifícios de altimetria mais

[147] A localização dos edifícios administrativos era coincidente com a proposta descrita por Moreira da Silva em 1960, aliás o processo de expropriação já tinha sido iniciado.
[148] SILVA, Cristina Emília Ramos – *Ob. cit.*, p.179.

Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO – *Aveiro antigo*, 2ª ed., Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2001, p.77.

Fot.9 – A Ponte-Praça em 1964

Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO – *Aveiro antigo*, 2ª ed., Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2001, p.91.

Fot.10 – Praça da República em 1963 (edifícios demolidos em 1964 para dar lugar ao novo edifício municipal)

Fot. 11 – Exemplo de uma das primeiras moradias construídos na Avenida Drº Lourenço Peixinho

Fot. 12 – Perspectiva de edifícios antigos na Avenida Drº Lourenço Peixinho

elevada ocupados essencialmente por serviços e comércio, tal como o previsto pelo Plano Director da Cidade (as cérceas dos edifícios poderiam atingir os sete pisos com recuado).

Auzelle propõe a sua reconstrução, demolições massivas, não prevendo parques de estacionamento.

- **O sector a nascente do Bairro Dr. Álvaro Sampaio**

Plano elaborado em 1966, à escala 1/200, pelos arquitectos J. Carlos Loureiro e L. Pádua Ramos.

É proposta a qualificação do espaço residencial através da criação de zonas verdes e outros de carácter colectivo, verificando-se a coexistência no mesmo perímetro urbano de várias tipologias habitacionais (habitações colectivas, em banda e unifamiliar).

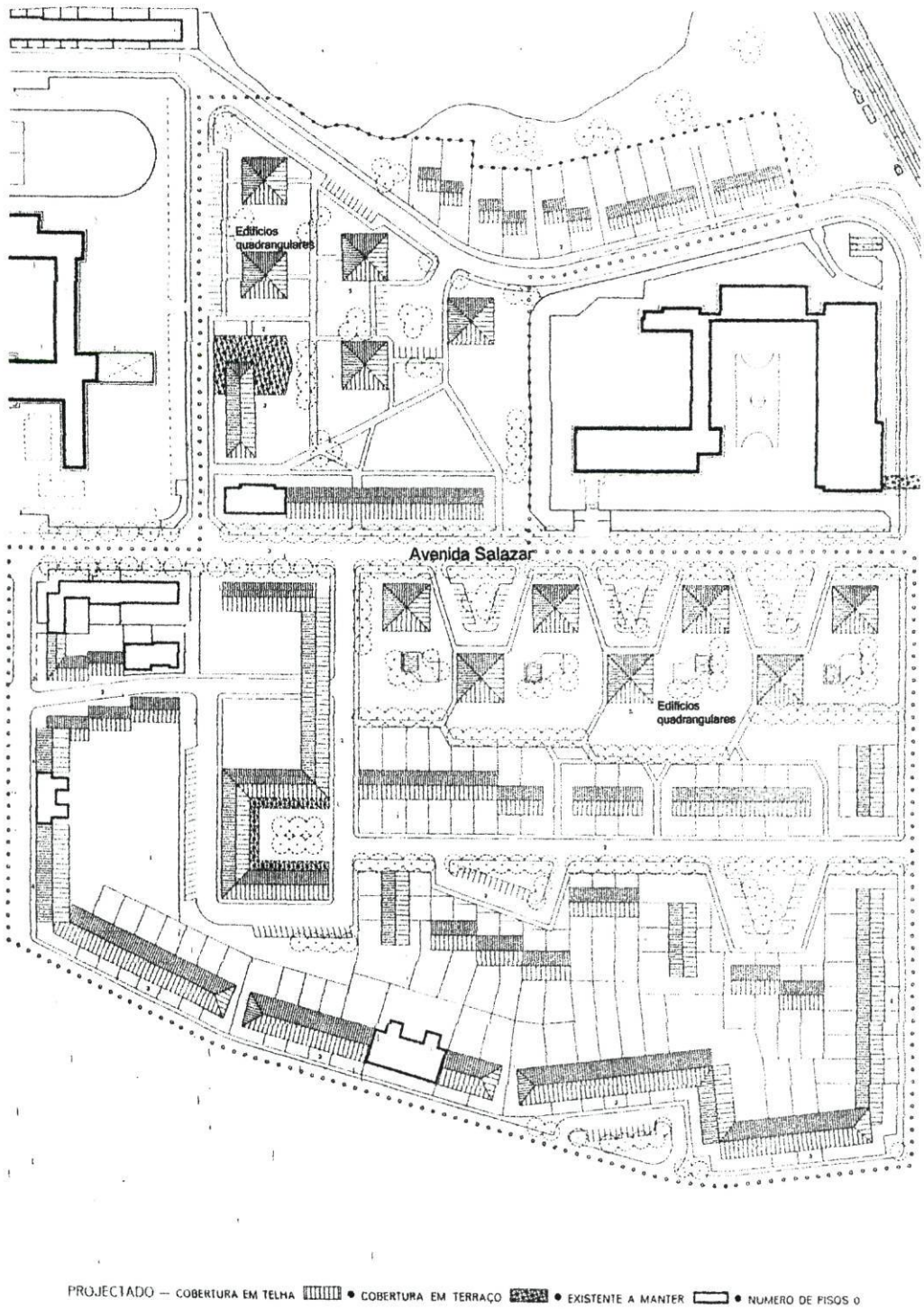
Ao longo da Avenida Oliveira Salazar, a Câmara possuía importantes parcelas que, pela sua profundidade, justificavam a implantação de imóveis de planta maciça quadrangular, num total de doze unidades de cinco pisos em lotes dotados de espaços verdes, logradouros para recreação infantil e parques de estacionamento (fig. 23). Estes terrenos seriam vendidos com os respectivos projectos, e susceptíveis de programas habitacionais variados que permitissem satisfazer necessidades diferenciais dos agregados familiares.

No entanto, das doze unidades de cinco pisos de planta maciça quadrangular previstas, apenas sete unidades foram efectivamente construídas (fots.13 e 14), quatro no bairro Dr. Álvaro Sampaio e três na Avenida Oliveira Salazar, actual Avenida 25 de Abril (próximo da linha férrea).

Na Avenida 25 de Abril, a cércea dos edifícios não ultrapassa os dois andares acima do rés-do-chão.

No sector habitacional, entre o Liceu Nacional, a Avenida Oliveira Salazar, a Escola Técnica e a Indústria Cerâmica de Jerónimo Pereira Campos, os terrenos sobrantes a norte, entre a via projectada (carreiros de S. Martinho) e a exploração de terras de indústria cerâmica está previsto um pequeno conjunto de habitações individuais que poderão ser aproveitadas para o pessoal administrativo da empresa.

Fig. 23 – O projectado para o sector a nascente do bairro Dr. Álvaro Sampaio



Fonte: AUZELLE, Robert – *Plano Director da Cidade de Aveiro*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1964, pl.71.

Fot. 13 – Edifício de planta maciça quadrangular no sector nascente do bairro Dr.º Álvaro Sampaio

Fot. 14 – Edifício de planta maciça quadrangular situado na Avenida 25 de Abril

3.4. Breves sínteses

Algumas das propostas do Anteplano de Urbanização são retomadas pelo Plano Director da Cidade de Aveiro, veja-se os casos da via de comunicação a circundar o norte da cidade, do prolongamento do parque municipal, da localização de alguns equipamentos (Secção de Finanças), entre outros. No entanto, é o Plano Director da Cidade de Aveiro aquele que apresenta uma visão global de intervenção na cidade.

Relativamente aos planos parciais de pormenor inseridos no Plano Director da Cidade, o plano do sector a nascente do bairro Dr. Álvaro Sampaio concretiza-se com êxito; no plano da zona central da cidade ficam por concretizar duas das principais propostas, a supressão da Ponte-Praça e o edifício-torre; e na Avenida Dr. Lourenço Peixinho, verifica-se o acentuar do predomínio das actividades terciárias e da construção de edifícios de elevada altimetria, sacrificando os antigos edifícios existentes.

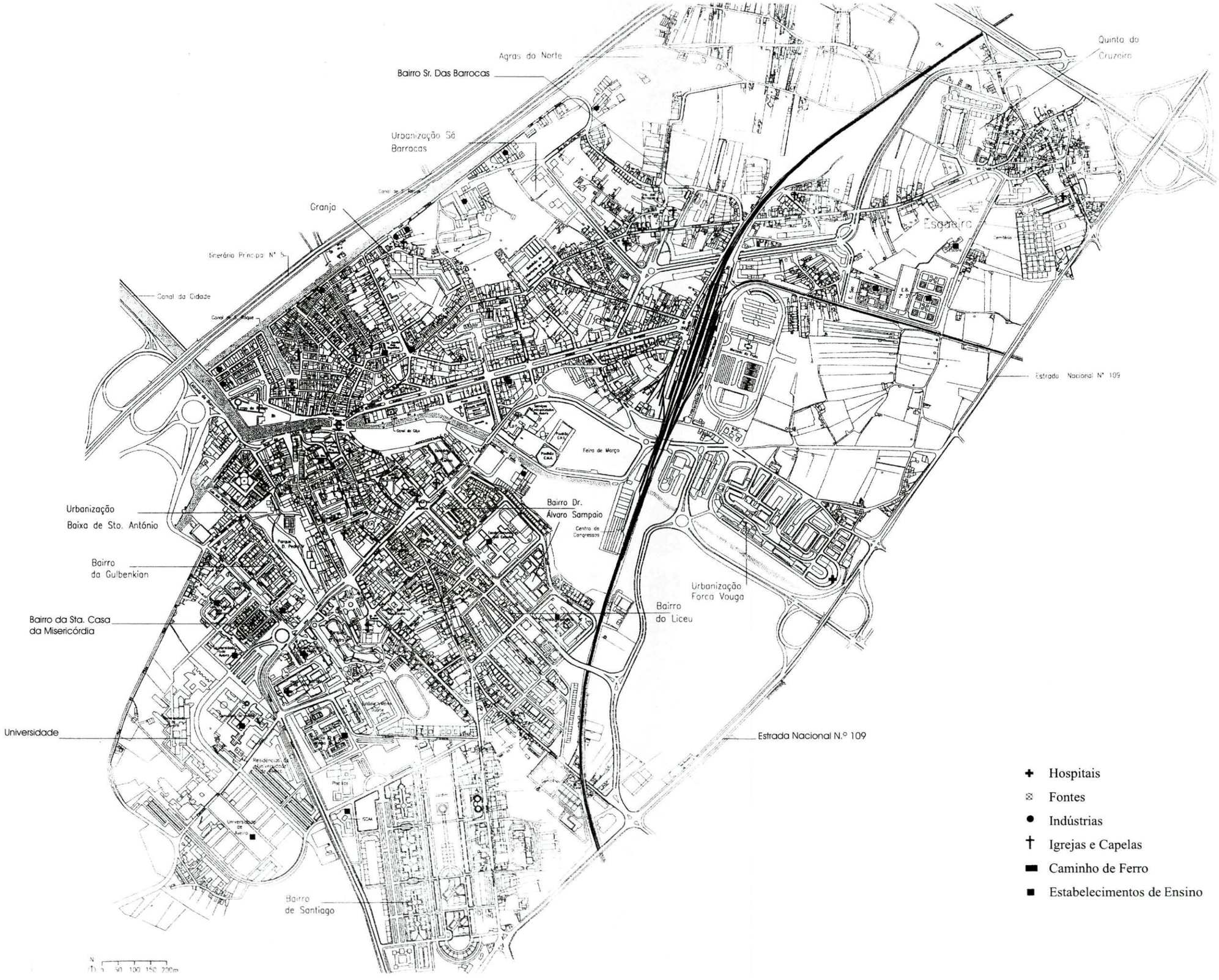
Comparando a cidade de Aveiro às datas de 1942 e 1984 (figs.12 e 24) constata-se que o tecido urbano expandiu-se, transpondo ainda que de forma pouco significativa a linha férrea do Norte, em parte devido à anexação da freguesia de Esgueira à cidade, em 1944. Ainda a leste da linha férrea surge a urbanização Forca Vouga[149], em terreno destinado à indústria por ambos os planos.

É sobretudo a sul e sudeste da avenida Dr. Lourenço Peixinho que a expansão urbana é mais notória, com particular relevância ao longo da avenida Oliveira Salazar, actual avenida 25 de Abril, e no lugar de S. Tiago com a implantação da Universidade e o bairro de Santiago (iniciativa promovida pelo Fundo de Fomento de Habitação), estas últimas iniciadas nos inícios dos anos 70.

A norte da cidade e próximo do IP5 mantém-se ainda uma área de ocupação, essencialmente, agrícola associada a pequenas habitações de carácter unifamiliar.

[149] Posterior a 1974.

Fig. 24 - Planta da Cidade em 1984



Fonte: Cópia e Redução da *Planta da Cidade de Aveiro*, Direcção Geral do Planeamento Urbano, 1984, na escala 1:1000.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Aveiro é um exemplo de uma povoação que embora condicionada pelas condições naturais, soube tirar partido das mesmas e desenvolver-se, especialmente em associação à "ria". Desde sempre existiu uma relação dialéctica entre esta e a povoação de Aveiro, muito marcada pelas condições da barra.

Caracterizada por uma existência modesta até ao século XV, nos séculos XV e XVI Aveiro soube aproveitar as condições favoráveis ao desenvolvimento comercial, num período áureo, que termina em finais do século XVI com o início da degradação da barra. Este marasmo no qual mergulha a povoação termina apenas no início do século XIX, com a fixação definitiva da barra, em 1808 e os consequentes aumento populacional, desenvolvimento das actividades económicas e crescimento urbano.

Mas, é a partir da segunda metade do século XIX que a expansão urbana mais se faz sentir, fruto das intervenções municipais inseridas na política de âmbito nacional liderada por Fontes Pereira de Melo. A inauguração da linha férrea do Norte em 1864, conjugada com a abertura de novas estradas, arruamentos, praças, iluminação, esgotos, abastecimento de água pública, entre outros, contribuem decisivamente para o desenvolvimento das actividades económicas, atracção populacional e contínua densificação do espaço urbano especialmente a norte do Canal Central da cidade.

Já no século XX, a abertura da Avenida Dr. Lourenço Peixinho (iniciada em 1918), orienta o crescimento urbano noutra direcção, sobretudo para nordeste. Assim, às portas do Estado Novo, observa-se que a cidade acentuou o seu crescimento a norte do Canal Central, principalmente para nordeste; expandiu-se ao longo da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, especialmente a norte com a construção do bairro da estação, mas não ultrapassa a linha férrea; a sul da antiga muralha densificou-se a ocupação dos quarteirões, sobretudo ao longo da rua de S. Sebastião.

Entretanto, o urbanismo em Portugal que havia sido regulamentado na segunda metade do século XIX, com a criação da figura do Plano Geral de Melhoramentos em 1865, adquire novo alento no Estado Novo com Duarte Pacheco e o Plano Geral de Urbanização (1934). Mas, é sobretudo durante o Estado Novo que grande parte das cidades

portuguesas começam a realizar planos com o intuito de prever e acautelar as intervenções urbanísticas que dêem resposta às ânsias, necessidades e problemas sentidos pelas suas populações.

Neste período, elaboram-se os primeiros planos para a cidade, o Anteplano de Urbanização do casal de arquitectos David e Maria José Moreira da Silva (1945-1960) e o Plano Director da Cidade da autoria do urbanista Robert Auzelle (1964), dos quais nenhum é aprovado superiormente.

Das várias propostas apresentadas por ambos os planos só algumas foram concretizadas durante o Estado Novo, outras foram retomadas pelos planos posteriores, e outras nunca passaram do papel.

Do Anteplano de Urbanização é de destacar a concretização da Ponte-Praça, nó viário que Auzelle pretendia demolir, mas sem sucesso, bem como a abertura de um novo arruamento que origina a expansão da cidade a sudeste da ex-muralha, a Avenida Oliveira Salazar, actual Avenida 25 de Abril, ao longo da qual se implantam os edifícios do Liceu e da Escola Industrial, os bairros do Liceu e do Dr. Álvaro Sampaio.

Em termos habitacionais, à semelhança do que acontece no panorama nacional, surgem algumas intervenções na habitação para famílias de menores recursos, aposta do regime vigente, nomeadamente os bairros de renda económica de Sá Barrocas e o da Santa Casa da Misericórdia, de características diferentes em termos de configuração.

Ainda que algumas das propostas do Anteplano de Urbanização sejam retomadas pelo Plano Director da Cidade, é este último o primeiro a dar resposta às questões que mais preocupavam a cidade, construindo um modelo de expansão e desenvolvimento que ultrapassava os desenhos que o casal Moreira da Silva havia feito à escala 1/500, caracterizados por intervenções pontuais desprovidas de uma visão global. Assim, será o plano de Robert Auzelle que marca as grandes estratégias em termos de infraestruturas e define o crescimento da cidade.

Das propostas apresentadas destacam-se a via semi-circular panorâmica a circundar o norte da cidade, também esboçada pelo Anteplano de Urbanização, apenas concretizada nos anos 90, com o IP5 e a construção do bairro Dr. Álvaro Sampaio e de toda a área habitacional próxima das escolas secundárias. Todavia, a sua proposta mais polémica é a

da construção do edifício-torre de 90 metros de altura a edificar na área central da cidade, nunca concretizada.

No que diz respeito aos planos de pormenor realizados, destaca-se a concretização quase na totalidade das propostas apresentadas pelo plano do sector a nascente do Bairro Dr. Ávaro Sampaio, enquanto que no plano de pormenor da zona central de Aveiro não se concretizam as propostas mais significativas, a supressão da Ponte-Praça e o edifício-torre . Por fim, relativamente à avenida Dr. Lourenço Peixinho verifica-se a predominância das actividades terciárias e a edificação de edifícios de elevada altimetria, de acordo com o proposto pelo plano de pormenor.

Ainda que as condições económicas e políticas se tenham alterado em 1974, o Plano Director da Cidade continuou a ser uma referência fundamental, devido à inoperância do plano posterior, observando-se ainda nos nossos dias a concretização de algumas das suas propostas, como é o caso da reabilitação do vale do Cojo.

A não concretização de parte das propostas do Plano Director da Cidade deve-se a vários factores, especialmente os de ordem financeira, com a crise do Estado Social nos anos 70 e o abandono dos empréstimos tão necessários à concretização de grande parte das propostas urbanísticas. A autarquia apontava motivos "(...) de ordem técnica, o atraso na aprovação superior dos projectos, a insuficiência ou não atribuição de comparticipações por parte do Estado e, ainda, a escassez actual da mão-de-obra, bem manifesta nos quadros de pessoal da Câmara (...)"[150], referindo ainda o desinteresse revelado pelos empreiteiros em concorrer às obras, devido às oscilações do custo de materiais e dificuldades de recrutamento de pessoal.

A agravar a situação, após a adesão da população ao Plano Director, verifica-se posteriormente o alargamento das vozes discordantes, designadamente devido ao elevado número de demolições propostas, de que é exemplo a do bairro da Estação que cederia lugar à construção do posto de serviços da CP e as necessárias ao alargamento de vias de circulação. Por outro lado, vários factores vão favorecer a decisão no sentido de dar início à elaboração de um novo plano, o Plano Geral de Urbanização (iniciado em 1979 e

[150] CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO – *Plano da actividade municipal para o ano de 1973*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro,1972, p.7.

terminado em 1981), o qual mais uma vez não é aprovado superiormente, como sejam: o aparecimento de dois grandes projectos públicos nos anos 70 – a Universidade e o Bairro do Fundo de Fomento de Habitação, ambos em S. Tiago, que não estando previstos provocam grandes alterações na morfologia da cidade; o abandono do Cojo por parte das indústrias, rude golpe nas previsões do plano; a não concretização da estrutura portuária; a não construção total da infraestrutura proposta; a ausência dos investimentos previstos para a exploração do turismo e a revisão da legislação urbanística, com o Decreto-Lei n.º 560/71, de 17 de Dezembro.

A contemporaneidade dos planos elaborados para a cidade durante o Estado Novo é evidente, uma vez que algumas das suas propostas são retomadas pelos planos posteriores, como é o caso da expansão do parque municipal, da via panorâmica a norte da cidade (IP5), entre outras.

Perante a investigação realizada poder-se-à apontar como os elementos marcantes na expansão urbana: no século XIX a fixação definitiva da barra e a inauguração da linha férrea do Norte em 1864, nos inícios do século XX a abertura da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, e por fim, durante o Estado Novo a abertura da Avenida Oliveira Salazar, o Seminário Diocesano, mas sobretudo já nos anos 70 a Universidade e o Bairro do Fundo de Fomento da Habitação, cujas repercussões na expansão do lugar de S. Tiago se fazem sentir no pós 25 de Abril de 1974.

Conclui-se igualmente que na maior parte das situações a abertura de arruamentos despolotou o processo de urbanização, vejam-se os casos mais notórios, a abertura das avenidas Dr. Lourenço Peixinho e Oliveira Salazar.

Assim, nos anos 70 observa-se que o tecido urbano densificou-se, sobretudo a sul e sudeste da avenida Dr. Lourenço Peixinho, ultrapassando a linha férrea devido em parte à inclusão da freguesia de Esgueira no espaço urbano. A cidade neste período encontra-se limitada essencialmente por dois elementos: as salinas e a E.N. 109.

Na actualidade, sendo Aveiro uma das cidades portuguesas abrangidas pelo programa Polis, encontra-se em processo de requalificação. Entre estas intervenções destaca-se o arranjo da praça Marquês de Pombal com a construção de um parque de estacionamento subterrâneo; a reabitação de vários edifícios, nomeadamente o edifício dos

Paços do Concelho; o da Capitania, situado junto à Ponte-Praça, a fim de o transformar numa sala de visitas da cidade, dotar de espaços destinados a recepções e exposições temporárias, albergando a Assembleia Municipal; a estação de caminho de ferro, o teatro aveirense, entre outros.

Na reabilitação de espaços da cidade, convém referir o canal do Cojo com a construção de um novo centro comercial, o Forúm de Aveiro, reforçando a função comercial regional; o Largo da Fonte Nova com a demolição das construções existentes e construção de novas edificações, zonas verdes e pedonais, que se estenderão da Ponte-Praça ao Centro Cultural e de Congressos, além da construção de um equipamento hoteleiro sombrançeiro ao Lago.

Provavelmente a intervenção prevista de maior dimensão é a recuperação da zona da antiga lota de Aveiro, projecto que prevê equipamentos como um eco-museu, clubes náuticos, restaurante panorâmico, um fórum água-terra, entre outros.

Em termos de vias de comunicação e arruamentos importa destacar a realização de passagens desniveladas na E.N. 109, e a passagem desnivelada na Avenida Santa Joana e Avenida 5 de Outubro, além de outras nos arruamentos de acesso a Esgueira.

Perante as intervenções levadas a cabo após 1974, algumas das quais no seguimento dos planos elaborados durante o Estado Novo, e outras contempladas em planos posteriores, e face ao "fervilhar" actual da cidade, torna-se pertinente em estudos posteriores estudar as suas repercussões no tecido urbano.

BIBLIOGRAFIA

FONTES:

Cartográficas:

- *Planta da Cidade*, Instituto Geográfico e Cadastral, século XVIII (escala 1:2000)
- *Planta da Cidade*: *a Hygiene d'Aveiro*, José Maria Soares, 1904 (escala 1:2500).
- *Planta da Cidade*, Gumerzindo da Silva, 1931 (escala 1:2000)
- *Planta da Cidade*, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1942 (escala 1:1000)
- *Planta da Cidade*, Direcção-Geral de Planeamento Urbano, 1984 (escala 1:1000)

Estatísticas

- *Recenseamentos Gerais da População*, Instituto Nacional de Estatística, de 1864 a 1981.

Manuscritas

Arquivo Histórico Municipal
- Livros de Orçamentos de 1933 a 1948

Arquivo da Câmara Municipal
- Livros de Orçamentos de 1950 a 1976.

Bibliográficas

- AMORIM, Inês – "Cartografia Antiga da Cidade", *Boletim Municipal de Aveiro*, n.º especial (Cultura e Património), Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1997, pp.117-124.

- ARROTEIA, Jorge Carvalho – *Aveiro: Aspectos Geográficos e do Desenvolvimento Urbano*, Aveiro, Universidade de Aveiro, 1998.

- AUZELLE, Robert – *Plano Director da Cidade de Aveiro*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1964.

- BÁRTOLO, Carlos – *Arquitectura e equipamento do modernismo ao Estado Novo*, Lisboa, Fundação Portuguesa das Comunicações, 1998, pp. 7-33.

- CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO – *Aveiro antigo*, 2ªed., Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2001.

- CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO – *Revista Municipal de Aveiro*, nº2, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2000, pp. 3-11, 14-22.

- CÂMARA MUNICIPAL DE AVEIRO – *Revista Municipal* de Aveiro, nº3, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2001, pp. 10-23.

- CAMPOS, Carlos; FERREIRA, Fausto; FARIA, Gabriela Amorim – *Ruas que são gente*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2000.

- CERQUEIRA, Eduardo – "Curiosidades do passado aveirense – Aspectos e modificações do Rossio", *Arquivo do Distrito de Aveiro*, separata do vol. XV, Aveiro, 1949, pp. 5-34.

- CLAVAL, Paul – *La logique des villes-essai d'urbanologie*, Geographie economique et social, tome XV, Paris, Librairies Tecniques, 1981.

- COIMBRA, Sónia Isabel Lopes – *Cidades sobre carris : uma abordagem ao urbanismo e à arquitectura ferroviária do século XIX ao futuro*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 2000.

- COSTA, Maria Helena Santos – *Os Edifícios dos Correios do Estado Novo – um compromisso: o modernismo de Adelino Nunes versus o culturismo de Raul Lino*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 2001.

- CRISTO, António – *Os governos da Nação e as obras do Porto e da Barra de Aveiro*, Aveiro, 1949, pp.3-15.

- CRISTO, António; GASPAR, João Gonçalves – *Calendário Histórico de Aveiro*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1986.

- CUNHA, S. R. Rocha - "O Porto de Aveiro", Conferência realizada em 5 de Maio de 1923 na sede da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, *Boletim Informativo*, nº21, Aveiro, 1997.

- CUNHA, S. R. Rocha – *Notícia sobre as indústrias marítimas na área de jurisdição da Capitania do Porto de Aveiro*, Aveiro, Gráfica Aveirense, 1939.

- DELFANTE, Charles – *A Grande História da Cidade, da Mesopotânia aos Estados Unidos*, Lisboa, Instituto Piaget, 2000.

- DIAS, Paula Isabel Aleixo – *Evolução morfológica da cidade de Aveiro*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 1998.

- FERNANDES, Mário Gonçalves – "Viana do Castelo: obras públicas e evolução do espaço urbano (1855-1926), in *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Geografia*, Porto, I série, vol. VIII, 1992.

- FRANÇA, José Augusto – *Lisboa: urbanismo e arquitectura*, 2ª ed., Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Biblioteca Breve, vol. 53, Lisboa, 1989, pp.71-120.

- GASPAR, João Gonçalves – *Aveiro na história*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1997.

- GASPAR, João Gonçalves – *Aveiro-Notas Históricas*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1983.

- GOITIA, Fernando Checa – *Breve historia del urbanismo*, Madrid, Alianza, 1968.

-GONÇALVES, Fernando - "A Propósito dos Planos de Urbanização do Estado Novo: projectos urbanísticos ou regulamentos policiais?" , *Sociedade e Território*, nº4, Porto, Afrontamento, 1986, pp. 105-115.

- GRAVAGNUOLO, Benedetto – *Historia del urbanismo en Europa 1750-1960*, Madrid, Akal, 1998.

- GROS, Marielle Christine – *O alojamento social sob o fascismo*, Porto, Afrontamento, 1982.

- Guia: *Aveiro – cidade Arte Nova*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, ?

- HAROUEL, Jean-Louis – *Historia do Urbanismo*, 2ªed., S. Paulo, Ed. Papirus, 1998.

- HENRIQUES, Maria Aurora Bernardo – "Evolução Histórica de Aveiro", *Boletim Municipal de Aveiro*, nº17, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1991, p.17-19.

- LEAL, A. S. A. Barbosa de Pinho – *Diccionario Geographico, Estatístico* (...), vol. I, Lisboa, Ed. Tavares Cardoso & Irmão, 1884.

- LÔBO, Margarida Souza – *Planos de Urbanização – A Época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP, 1993.

- LOPES, Isabel Sabina Ferreira – *Introdução do caminho de ferro no litoral norte português: Aveiro-Gaia*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 1997.

- MARQUES, A. H. Oliveira – *Breve História de Portugal*, 3ª ed., Lisboa, Editorial Presença, 1998.

- MATOS, Fátima Loureiro – "Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901-1956", *Análise Social*, vol. XXIX (127), Lisboa, 1994, pp. 677-695.

- MATOS, Sónia João Lopes Almeida Moreira – *Universidade de Aveiro: questões da sua urbanística*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 2000.

- MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS – *Porto de Aveiro*, Lisboa, Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, 1959.

- MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL E DO AMBIENTE; SECRETARIA DE ESTADO DA HABITAÇÃO E URBANISMO – *Plano integrado de Aveiro: zona de Santiago: projecto de 998 fogos/ Fundo de Fomento da Habitação*, Lisboa, Ministério do Equipamento Social e do Ambiente, Secretaria de Estado da Habitação e Urbanismo, 1975.

- MONIZ, Gonçalo Esteves Oliveira Canto – *De Jerusalém a Aveiro, a cidade como terreno de aprendizagem do arquitecto*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 1995.

- NEVES, Amaro – *A "Arte Nova" em Aveiro e seu Distrito*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1997.

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

- OLIVEIRA, Orlando – *Origens da ria de Aveiro*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1988.

- OLIVEIRA, Rosa Maria – *O Discurso da Cidade – Leituras da Avenida Lourenço Peixinho*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2001.

- PATRÃO, Paulo Gil Crespo Saraiva – *Aveiro-cidade e arquitectura (uma) leitura do espaço urbano*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 2000.

- PAULO, Carla Beatriz Mimoso França – *Estado Novo: a institucionalização de uma política urbanística*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 2000.

- PELLETIER, J. ; DELFANTE, Charles – *Villes et urbanisme dans le monde*, Collection – Iniciation aux études de geographie, 2ª ed., Paris, Masson, 1994.

- REBELO, Fernando – *Aveiro e sua região*, Aveiro, Comissão Municipal de Turismo, 1979.

- ROCHA, Sofia Monteiro – *Moradias unifamiliares como desenho urbano*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 2001.

- ROSAS, Fernando; BRITO, J.M.Brandão – *Dicionário de História do Estado Novo*, vol. I e II, Lisboa, Bertrand Editora, 1996.

- SALGUEIRO, Teresa Barata – *A cidade em Portugal, uma Geografia Urbana*, 3ª ed., Col. Cidade em questão/8, Porto, Ed. Afrontamento, 1999.

- SAMPAIO, Catarina Maria Garção Serra Coelho – *Portugal: arquitectura e sociedade*, 1974-1986, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 2001.

- SANTOS, Ana Paula – *A construção da cidade: Aveiro 1964-1980*, Seminário de Pré-Profissionalização, tema3, Planeamento Urbanístico, Porto, FAUP, 1985.

- SERRÃO, Joel – *Temas oitocentistas. Para a História de Portugal no século passado*, 2ª ed., vol. I e II, Lisboa, Livros Horizonte, 1980.

- SILVA, Carlos Nunes – *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa: 1926-1974*, Estudos para o planeamento regional e urbano, nº27, Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, Lisboa, 1987.

- SILVA, Cristina Emília Ramos – *Aveiro: território e cidade. Arqueologia de uma forma urbana*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 1999.

- SILVA, David Moreira; SILVA, Maria José M. Moreira – *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro, Peças Escritas*, Porto, 1948.

- SILVA, David Moreira; SILVA, Maria José M. Moreira – *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro, Aditamento elaborado por determinação de S. Exª o Ministro das Obras Públicas de 13.2.1952*, Porto, 1960.

- SILVA, David Moreira; SILVA, Maria José M. Moreira – *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro, Peças Desenhadas*, Porto, 1960.

- SILVA, Fernando A. Pereira – "Aveiro Medieval – o troço das muralhas entre a "Porta do Sol" e a "Porta da Vila". Resultado das sondagens arqueológicas, *Boletim Municipal Cultura e Património*, Aveiro, 1997, pp. 88-100.

- SILVA, Maria João Violante B. Marques – *Aveiro Medieval*, 2ª ed., Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1997.

- SOUSA, Fernando – *O Porto de Aveiro*, Conferência realizada a 24 de Julho de 1938, no "Teatro Aveirense", pelo Ex.mo Sr. Conselheiro Fernando Sousa, Aveiro, Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro, 1938, pp. 5-39.

- VITÓRIA, José Augusto Rocha Maia – *Estudos e propostas para o centro de Aveiro*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Coimbra, FCTUC, 1995.

ANEXO N°1

Número de habitantes em Aveiro de 1572 a 1797

Anos	N.° Habitantes
1572	11365
1685	10000
1736	5300
1767	4400
1797	3500

Fonte: HENRIQUES, Maria Aurora Bernardo – "Evolução Histórica", *Boletim Municipal de Aveiro*, n°17, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1991, p.18; NEVES, Amaro – *Aveiro-história e arte*, Aveiro, Associação de Defesa do Património Natural e Cultural da Região de Aveiro, 1984.

ANEXO N.°2

Número de habitantes na cidade de Aveiro de 1964 a 1981

Anos	N.° Habitantes
1864	6557
1878	7167
1890	8860
1900	9979
1911	11523
1920	10357
1930	12735
1940	14820
1950*	22173
1960	24067
1970	24410
1981	29881

* anexação da freguesia de Esgueira (1944/6/11) à cidade de Aveiro

Fonte: *Recenseamentos gerais da população*, Instituto Nacional de Estatística, anos de 1864 a 1981.

FACULDADE DE LETRAS
BIBLIOTECA
PORTO