À minha querida mãe, pela lutadora que era e pelo grande exemplo de coragem que foi.

Ao meu pai e tia sempre presentes.

A todos os meus incansáveis amigos que sempre me levantaram.

Ao meu orientado, Prof. Dr. Rui Tavares, que acompanhou todo este projecto.

À Dr.ª Carla Serôdio, do Arquivo Histórico de Aveiro, à Dr.ª Margarida Almeida e ao Dr. Carlos Loura, do Arquivo de Obra da Câmara Municipal de Aveiro, pelo apoio prestado durante o processo de pesquisa.

Índice

1 – Introdução 1

2 – Enquadramento Histórico e Urbano da Cidade e do Eixo

2.1 – Evolução da cidade de Aveiro 7

2.2 – Surgimento e desenvolvimento da avenida Dr. Lourenço Peixinho 31

3 – Análise da avenida Dr. Lourenço Peixinho

3.1 – Contexto Actual 59

3.2 – Análise da Proposta para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho 89

4 – Análise e sobreposição de eixos-modelo

4.1 – Bilbao 115

4.2 – Barcelona 129

5 – Conclusão 145

Notas 151

Bibliografia 153

Resumo

A dissertação de mestrado aqui apresentada debruça-se sobre uma das vias aveirenses que mais se destaca: a avenida Dr. Lourenço Peixinho. Ao longo da sua história, com cerca de um século, foram desenvolvidos muitos estudos, primeiramente como eixo de expansão e depois como eixo consolidado. Ultimamente, têm-se preocupado essencialmente com os temas do seu conjunto edificado e os sucessivos planos urbanos para a cidade e a sua avenida. Este trabalho tentará confrontar estes planos, sobretudo o programa para a avenida Dr. Lourenço Peixinho apresentado recentemente pela Câmara Municipal de Aveiro, com levantamentos e estudos realizados pela autora, de forma a elaborar uma visão independente do que esta avenida é e representou na actualidade e ao longo da sua existência e o que poderá ser o seu futuro, enquanto eixo consolidado da cidade de Aveiro. A forte expansão urbana de Aveiro nas últimas décadas alterou igualmente o seu papel urbano. Torna-se assim urgente uma reflexão e elaboração de uma estratégia de intervenção. É nesta sequência que é elaborado um plano programático que expressa as intensões de remodelação da avenida futura. Estas questões serão as desenvolvidas no âmbito desta dissertação de mestrado.

Palavras-chave:

Aveiro, Cidade, Avenida, Passeio Público, Memória urbana, Requalificação, Centralidade, Terciário

Abstract

The master's dissertation here presented is about Dr. Lourenço Peixinho Avenue; one of the roads which stands out the most in Aveiro. Through its almost 100 years' history, many studies have been developed, first as an expansion axe and then as a consolidated one. Lately, architectural concerns have been focusing mostly on the avenue's buildings and urban plans of the city and of Dr. Lourenço Peixinho Avenue. This paper will attempt to confront these plans, specially the Dr. Lourenço Peixinho programme presented by the City Council, with the surveys and studies carried out by the author, so that an independent view can be made of what this avenue is and represents today and throughout its past existence and its future to come as a consolidated axe of Aveiro. In the last decades, the high urban expansion of Aveiro also changed its urban role. It is then urgent to think and develop an intervention strategy. From this, it is elaborated a programmatic plan which expresses the intentions to reorganise the future avenue. These will be the topics which will be explored in this master's dissertation.

Key words:

Aveiro, City, Avenue, Promenade, Urban Memory, Requalification, Centrality, Tertiary.

1 – Introdução

1 – Introdução

Esta dissertação de mestrado debruça-se sobre a avenida Dr. Lourenço Peixinho em Aveiro. A sua toponímia deve-se a um dos seus principais impulsionadores e responsáveis pelo seu planeamento e construção. Esta via representa, ainda hoje, um eixo urbano dinâmico e centralizador. Para além do estudo e compreensão do eixo desde a sua origem até à actualidade, pretende-se identificar ideias e formas de intervenção futura. De forma a atingir este objectivo é necessária a análise do plano programático que foi recentemente desenvolvido por várias entidades aveirenses, incluindo a sua universidade e a Câmara Municipal de Aveiro. Este programa deve ser encarado com distanciamento e olhar crítico para que se identifiquem os seus pontos mais positivos mas também os mais negativos. Esta abordagem parece essencial para qualquer intervenção que venha a ser realizada nesta via possa ser bem sucedida por muito tempo, criando-se uma base para uma evolução sustentável.

Primeiramente efectuei uma pesquisa sobre Aveiro, de forma a perceber o surgimento e evolução desta cidade, tão dependente da sua ria e mar para as suas dinâmicas. O contexto do surgimento da avenida Dr. Lourenço Peixinho provém do crescimento e desenvolvimento que estes factores proporcionaram a partir do século XIX com a abertura da barra aveirense. A investigação incluiu de seguida trabalho de arquivo concretamente sobre a avenida e os seus edifícios, com o objectivo de compreender as várias fases do seu desenvolvimento. Assim, o trabalho inicia-se com um capítulo de introdução histórico-morfológica de Aveiro e da avenida Dr. Lourenço Peixinho. Nele tenta-se perceber a formação e crescimento da cidade, contextualizando os factores que deram origem à abertura da via estudada. Tenta-se igualmente compreender as fases iniciais da sua evolução e consolidação.

A avenida Dr. Lourenço Peixinho foi aberta em 1918 para ligar a cidade à estação de caminho-de-ferro, inaugurada em 1864, na época numa zona periférica. É um eixo rectilíneo com cerca de 1100 metros de extensão e um perfil de 30 metros. Desenhado em configuração de passeio público, com uma placa central arborizada, acaba por se desenvolver funcionalmente como uma avenida de serviços do século XX. As misturas de influências, representativas das épocas de transição durante as quais se foi desenvolvendo conjugada com a sua escala tornam-na num eixo com um enorme potencial.

A sua edificação inicia-se na década de 20 do século passado. As primeiras casas eram vivendas unicamente habitacionais, mas rapidamente apareceram edifícios mistos com lojas comerciais no piso térreo e com a parte de habitação reservada aos pisos superiores. Destes primeiros edifícios poucos sobreviveram até aos nossos dias. Nos anos 30 a edificação da avenida continua, intensificando-se na década seguinte quando também se instalaram dois edifícios de equipamentos: o Cine-Teatro Avenida e o Banco de Portugal. A cércea do edificado, inicialmente bastante reduzida, vai sendo aumentada, particularmente a partir da segunda metade da década de 50, atingindo os sete pisos com um oitavo recuado, apesar do problema da grande variação de cérceas entre os diferentes lotes já ter sido identificado no Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro de 1948 elaborado por David e Maria José M. Moreira da Silva. Isto levou a desenvolver-se uma grande especulação imobiliária com consequências catastróficas para o eixo aveirense: muitos edifícios significativos foram demolidos para serem substituídos por prédios de grande escala, acabando outros negligenciados e consequentemente degradados, e a uma inconstância da linguagem arquitectónica.

A nova avenida rapidamente conquistou o seu papel nevrálgico em Aveiro, passando a ser designada por Avenida Central. Ao longo da sua história, ela vai-se terciarizando, acompanhando a tendência de crescimento de uma cidade que se moderniza. A década de 80 vê nascer o Centro Comercial Oita, hoje numa fase de maior decadência. Após a construção do Centro Comercial Fórum Aveiro na década de 90, nas imediações da avenida, o comércio na via sofre um rude golpe. Actualmente assiste-se a uma inversão da situação com diversas marcas prestigiadas a procurarem esta zona da cidade para as suas lojas: as elevadas rendas do Fórum Aveiro combinadas com um abaixamento dos preços na avenida e a proximidade entre estes dois pontos contribuiu para este facto.

Através do levantamento e análise da avenida Dr. Lourenço Peixinho e das suas vias adjacentes pretendi compreender a integração da avenida no conjunto urbano em que está inserida e no contexto actual da cidade. A identificação das principais circulações mostrou os principais problemas de mobilidade pedonal e viária, bem como os seus pontos críticos. Simultaneamente, realizei um levantamento do período de construção, cércea e usos de todos os edifícios do eixo

na actualidade. Este trabalho revelou a heterogeneidade da avenida em vários níveis e identificar as potencialidades da via. As cérceas elevadas estão associadas aos edifícios mais recentes, que apresentam igualmente linguagens arquitectónicas muito diferentes. Mostrou também a variedade funcional ao longo dos diferentes pisos, com o rés-do-chão essencialmente comercial e de serviços, pisos intermédios a acolherem serviços e os últimos pisos com habitação.

Apesar do seu importante papel na cidade, nos últimos anos a avenida tem sofrido alterações que não a têm valorizado. O seu património arquitectónico e urbanístico tem-se degradado em resultado da negligência e mau planeamento. A sua placa central tem sofrido alterações que a fazem recuar frequentemente, estando a sua configuração de passeio público a perder-se. O novo plano para a avenida Dr. Lourenço Peixinho prevê a irradicação completa da placa central, criando uma mudança radical no desenho da via.

Recentemente foi construído um túnel rodoviário no topo Nascente sob a estação ferroviária. Para além de ter substituído a placa central, não contribuiu para uma continuidade do eixo para Oriente da estação e linha de caminho-de-ferro e tornou a circulação motorizada e pedonal confusa. Sendo este túnel exclusivamente para circulação automóvel, os peões são obrigados a usar a nova estação ferroviária para atravessar a linha férrea. Esta nova gare desenvolve-se em duas frentes, tentando unificar os dois lados da linha de caminho-de-ferro. No entanto, devido aos problemas levantados pelo túnel, esta ideia não resulta. A ciclovia existente na avenida Dr. Lourenço Peixinho desenvolve-se ao longo da sua placa central. Ela apresenta conflitos com os peões e problemas nos cruzamentos e nos seus topos, onde a placa e consequentemente a ciclovia nela inserida são interrompidas.

Por fim, estudei duas cidades espanholas que contêm eixos que se relacionam com a via estudada neste trabalho. Estes eixos-modelo permitiram enquadrar a avenida Dr. Lourenço Peixinho no contexto deste tipo de vias e perceber como elas se ajustam nos seus conjuntos urbanos. A análise de outras vias similares e a comparação com a via aveirense auxilia o encontro de soluções, uma vez que elas mostram diferentes abordagens ao desenho urbano das cidades actuais.

2 – Enquadramento histórico e urbano da cidade e do eixo
2.1 – Evolução da cidade de Aveiro

2 – Enquadramento histórico e urbano da cidade e do eixo
2.1 – Evolução da cidade de Aveiro

Aveiro é uma cidade implantada numa planície litoral de baixa altitude na bacia hidrográfica do Vouga, na região centro a meio caminho entre o Porto e Coimbra. (figura 2.1.1) Não se conhece o local exacto da sua implantação inicial, no entanto foi um povoado (ou povoados) que desde sempre dependeu fortemente das condições geomorfológicas para o seu desenvolvimento: o avanço e recuo da orla marítima conjugado com a influência da sua ria e dos rios Vouga, Águeda e Cértima e o assoreamento da sua barra condicionaram as condições de salubridade e consequentemente de fixação da sua população e desenvolvimento económico, que registou sucessivos avanços e recuos ao longo do tempo. Os vestígios arqueológicos são escassos e com muitos hiatos. O mar no auge da última glaciação encontrava-se a 50 Km a Oeste em relação aos dias de hoje e com a subida do nível médio do mar, que culminou no *Pequeno Óptimo Climático* entre 700 e 1 300 d.C., encontrava-se junto do actual centro urbano (figura 2.1.2).

Encontraram-se vestígios de castros nas zonas de Cacia e Verdemilho, este último onde hoje é o Campus Universitário, remontando ao período Calcolítico e Idade do Bronze. Conhecem-se vestígios do período Romano e Tardo-Antigo em Cacia, nos lugares da Marinha Velha e Torre. As relações fluviais e marítimas e a proximidade com a estrada de ligação entre Olisipo e Bracara Augusta e com a sede paroquial suevo-visigótica de Antuã contribuíram para a ocupação deste local. Entre o século IV e a primeira metade do século VI encontramos uma ocupação como área industrial de grande especialização funcional. Ainda durante o período Romano e Alta Idade Média assistiu-se a um gradual povoamento, surgindo explorações do tipo casal em locais com boas condições para a prática agrícola, algumas com fornos de fabrico cerâmico. Ao longo da Baixa Idade Média continua a multiplicação de núcleos populacionais, a maioria dos quais está na origem dos actuais lugares e freguesias.

A primeira referência directa escrita a Aveiro é de 26 de Janeiro de 959, na qual D.ª Mumadona Dias, viúva do Conde de Portucale D. Hermenegildo Gonçalves, e seus filhos doam, entre outros bens, terras e salinas em *Alauario* [1] ao mosteiro de Celas de Guimarães. Nesta época

[1] MADAÍL, *Doc. I*. 1959. *In* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro - Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, página 47.

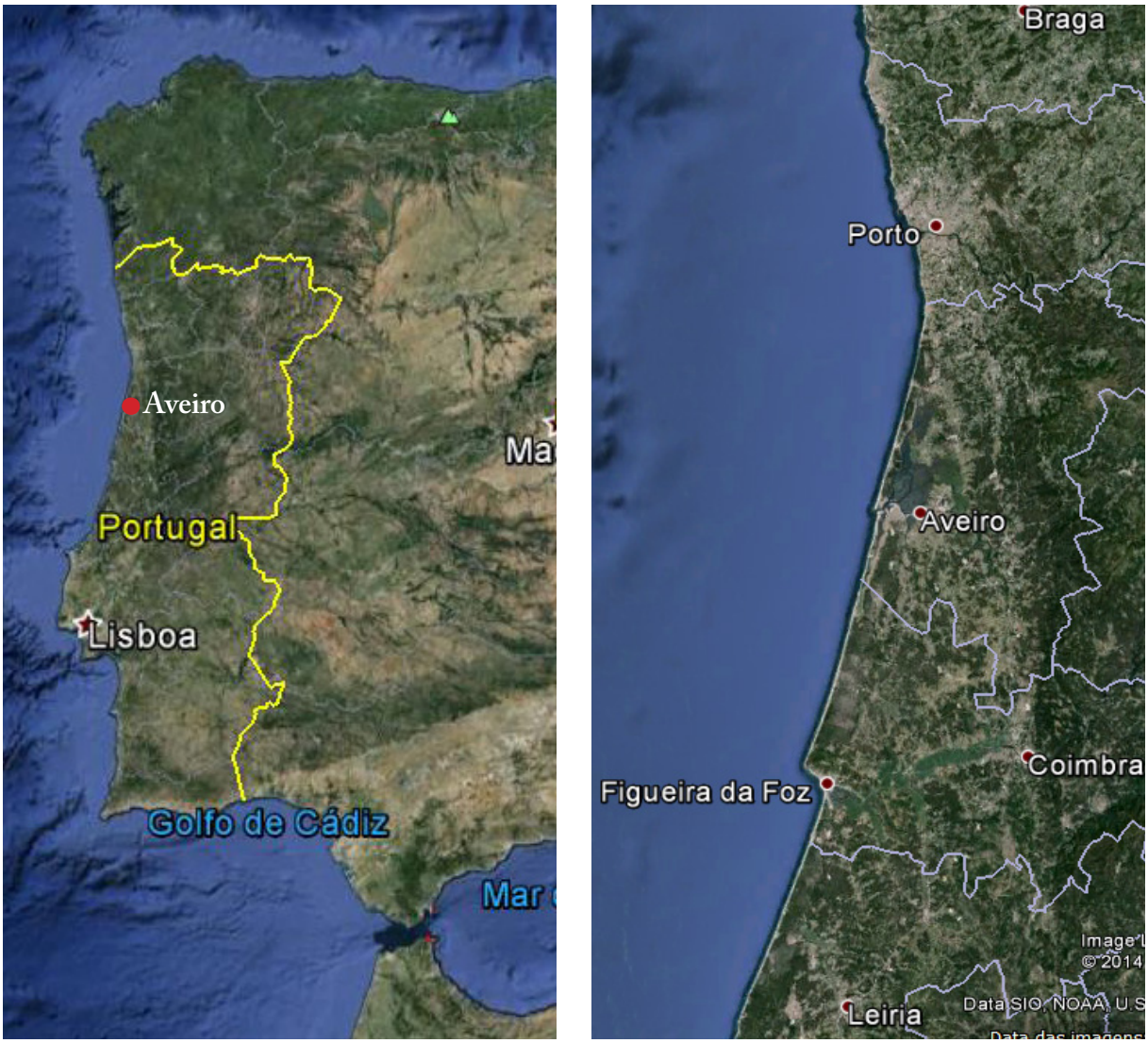


Fig. 2.1.1 - Aveiro no contexto Ibérico e Nacional (imagens do Google Earth)

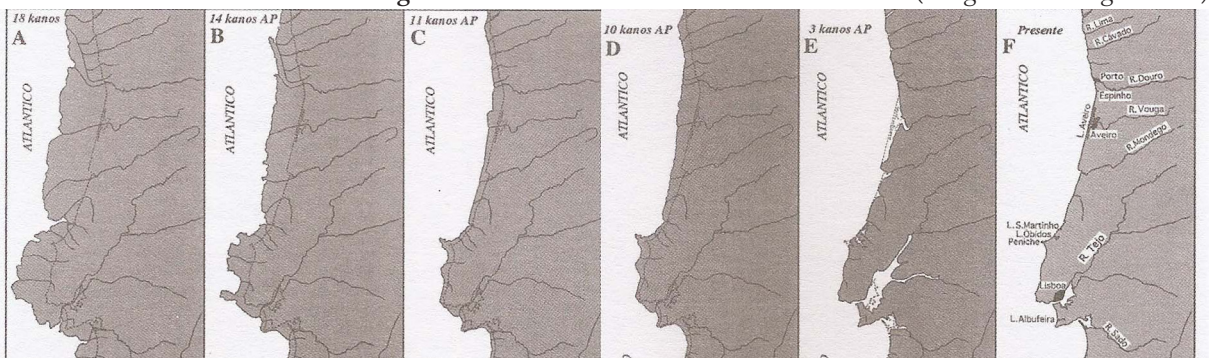


Fig. 2.1.2 - Presumível linha de costa portuguesa (A - 18 000 anos (último Máximo Glaciário), B - 14 000 anos (fim da última glaciação), C - 11 000 anos, D - 10 000 anos, E - 3 000 anos, F - actualidade

(imagem de NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro – Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, página 49)

a população seria ainda muito reduzida, trabalhando apenas as terras e salinas. Existe um documento anterior, um diploma de 12 de Junho de 922, que refere a existência de um porto entre o Douro e o Mondego com a designação de *portu de Aliov<i>rio* [2]. Entre a última década do século X e o primeiro quartel do século XI a região encontrou-se sob o domínio muçulmano de Almansor. Em 1050 um inventário de propriedades de D. Gonçalo Viegas e da sua esposa D.ª Chamoa Hourigues volta a fazer referência a Alaueiro e a numerosos bens em Sá, Eixo e Esgueira, refazendo-se o inventário dos mesmos bens em 1077. Encontram-se numerosas referências a Aveiro e a outras localidades do actual concelho ao longo dos séculos XII e XIII. O sal começa por esta altura a assumir um papel preponderante no desenvolvimento da região.

D. Sancho I trocou com a meia-irmã D.ª Urraca Afonso a vila de Aveiro, de pequeno valor táctico, pela vila e castelo de Avô, ficando sob o domínio da família dos Lumiares. Após a morte de D.ª Urraca e do seu marido o senhorio de Aveiro é dividido pelos 3 filhos: as 2 filhas perdem a ligação a Aveiro através de doações e vendas e o filho D. Abril Pires de Lumiares doa em Agosto de 1228 ao mosteiro de Tarouca a sua terça parte da igreja matriz de São Miguel. Deste modo Aveiro ficou ligado à família dos Lumiares unicamente através de D.ª Urraca Abril de Lumiares, filha de D. Abril. O seu único filho e herdeiro D. Pero Anes Gago de Riba de Vizela torna-se assim Senhor de Aveiro. A única filha do casal doa no fim do século XIII a sua parte na igreja de São Miguel terminando a ligação dos Lumiares a Aveiro. O senhorio fica dividido entre a família real e os mosteiros de Celas e Tarouca, ficando no início do século XIV unicamente sob o domínio da Coroa. Por esta época Aveiro assiste a um forte progresso da sua actividade económica e é uma vila em expansão.

Após alguns conflitos sobre os limites e direito de posse da vila, que pertencia então ao julgado do Vouga, o rei D. Dinis ordena em 1309 a demarcação de Aveiro, Esgueira e Sá. D. Pedro I doa em 1361 a herdade de Gouveia de Vila Nova e em 1363 afora leiras de terra em

[2] FERREIRA, Delfim Bismark, *A Vila de Aveiro na Idade Média. In* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro - Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, página 69.

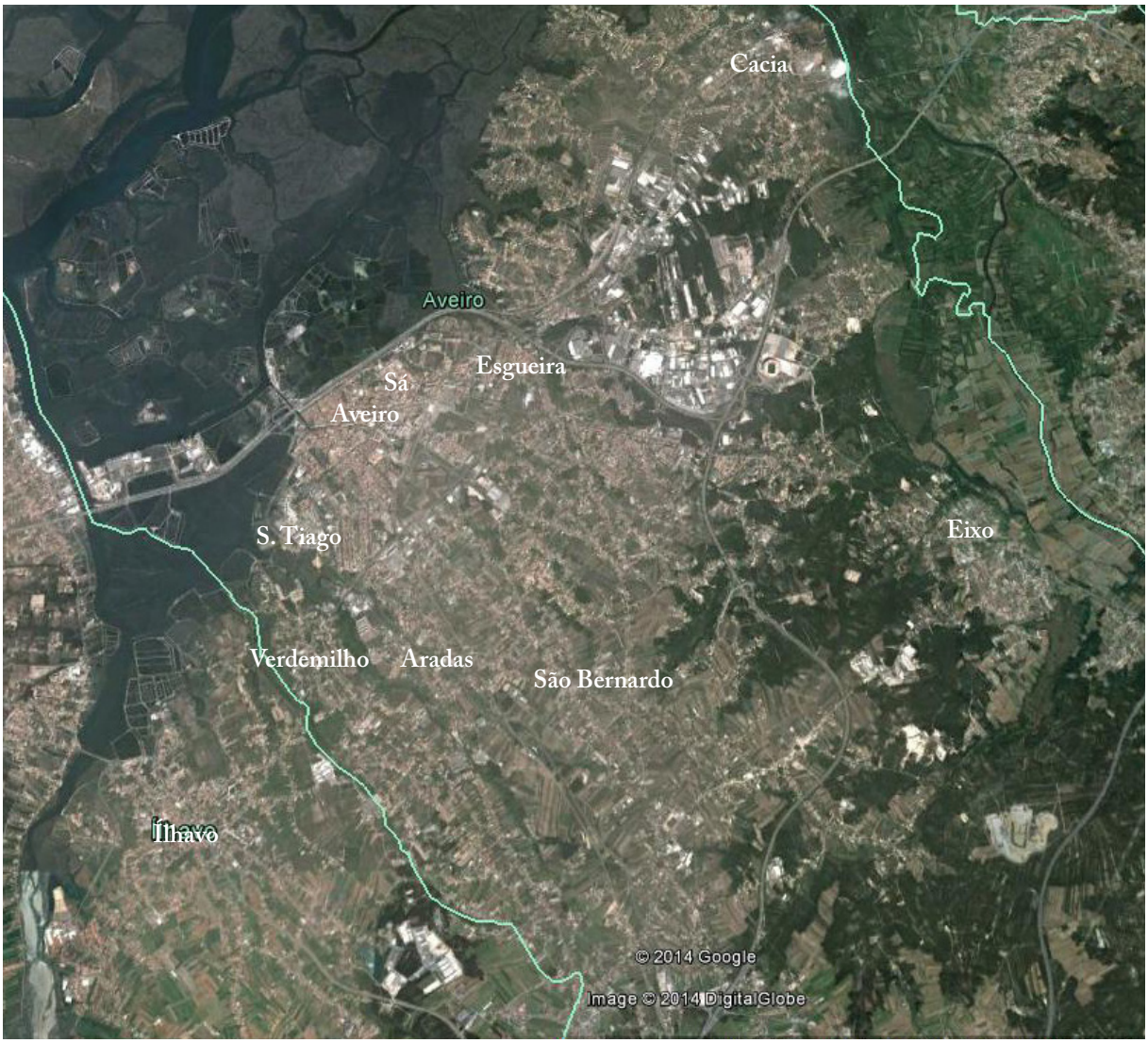


Fig. 2.1.3 - Aveiro e os seus lugares (imagem retirada do Google Earth)

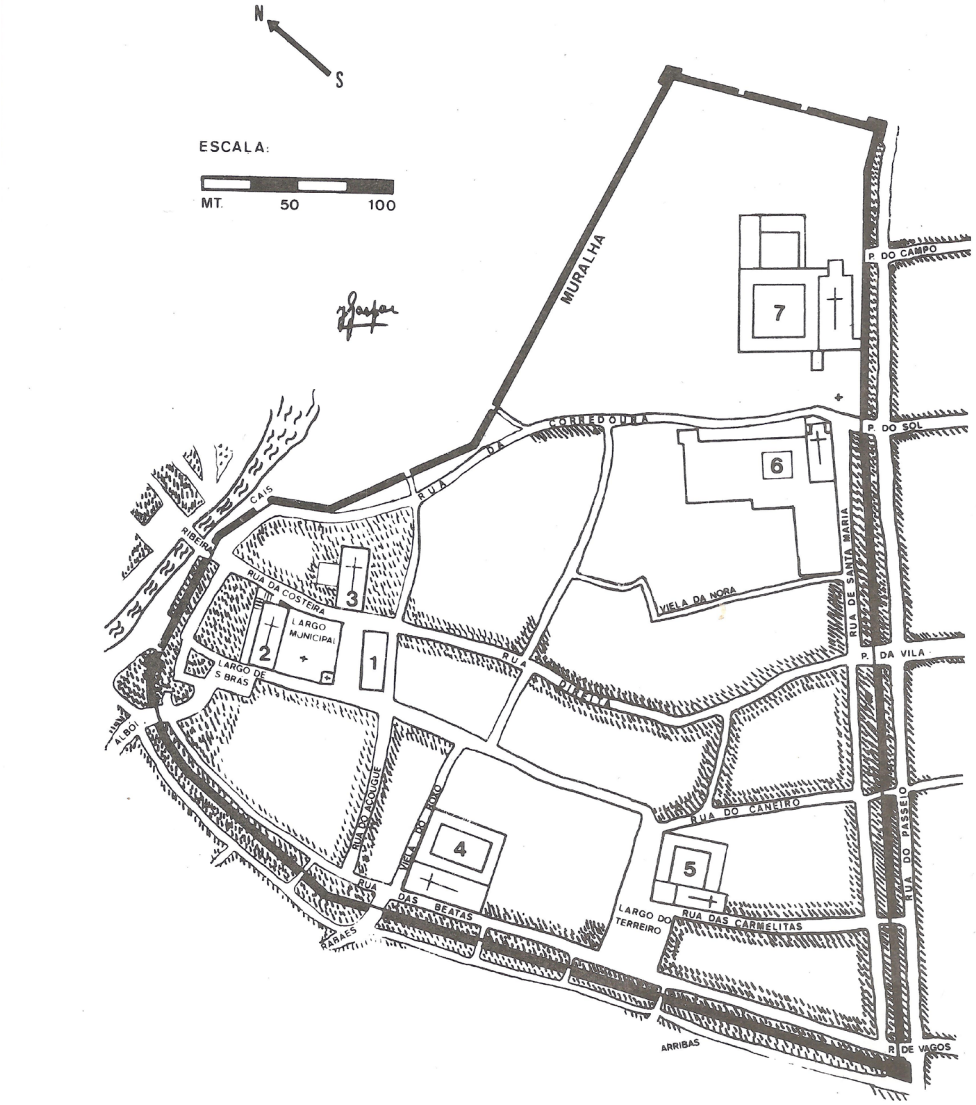
Aveiro. D. Fernando I concedeu vários privilégios aos moradores de Aveiro e passou cartas que permitia o não pagamento de certos direitos do sal e a mercê dos dízimos do pão e vinho a D. Fernando Afonso de Albuquerque. A 5 de Janeiro de 1372 tornou público o seu casamento com D.ª Leonor Teles de Menezes em Eixo, doando-lhe a vila de Aveiro, o seu porto de mar e todas as suas dízimas, portagens, apadroados de igrejas e direitos. Com o fim do reinado a vila regressa à posse da coroa. A 13 de Abril de 1384 o rei D. João I, à semelhança do que havia feito a rainha D. Leonor, doa todos os direitos e rendas de Aveiro a D. João Rodrigues Pereira, Senhor de Paiva, Baltar e Cabeceiras de Basto. Para evitar conflitos com a população aveirense,

o monarca concedeu diversos privilégios ao concelho e homens bons da vila semelhantes aos da cidade do Porto. O seu porto comercial era então um dos mais procurados da costa portuguesa, com uma construção naval e actividade portuária considerável, tendo como atractivos o sal, peixe, cerâmica e outros produtos regionais. D. João Rodrigues Pereira perde a ligação a Aveiro através da doação de uma terça parte à sua filha D.ª Leonor Pereira, ficando os restantes dois terços para os seus outros dois filhos como herança, sendo posteriormente comprados pelo rei D. João I. A parte de D.ª Leonor também é adquirida pelo monarca através de uma permuta. O rei vai então promover o desenvolvimento de Aveiro. Surge a ideia de muralhar a vila, obra iniciada pouco depois. Por volta de 1418 Aveiro terá sofrido um incêndio devastador.

D. João I doa por volta de 1430 a vila de Aveiro ao Infante D. Pedro. Em 1433 sobe ao trono D. Duarte, irmão de D. Pedro, que reinaria apenas cinco anos. *À data da sua morte, já Portugal seguia os caminhos da expansão ultramarina – o que altera profundamente o curso da vida nacional.* [3] Sucede-lhe o seu filho D. Afonso V, assumindo D. Pedro a regência do reino durante a menoridade do sobrinho. D. Duarte emitiu uma série de diplomas concedendo privilégios aos moradores e pescadores de Aveiro, para além da primeira referência à nomeação de um vedor para as obras da muralha, da nomeação de escrivão das sisas do sal de Aveiro e Coimbra e do estabelecimento de uma feira franca anual em Maio com duração de uma semana. Permitiu também a D. Pedro em 1435 a construção de casas junto e em cima da muralha, desde que não comprometesse a sua capacidade defensiva, e em 1437 acresceu-lhe os direitos dos almoxarifados de Aveiro e Coimbra e doou-lhe terras nas proximidades de Aveiro, Ílhavo, Verdemilho e Sá. Em 1436 é adquirido o terreno para a construção da casa do concelho. Durante o período de regência o Infante D. Pedro implementou medidas dinamizadoras da economia local, de fixação de população e incentivou a construção das muralhas e outras edificações, com intensão de tornar Aveiro numa das principais vilas do reino. Esta começa assim a alterar-se profundamente a nível arquitectónico.

[3] *in* GASPAR, João Gonçalves, *A Princesa Santa Joana e a Sua Época*. Edição Câmara Municipal de Aveiro, 1988, página 17.

2 – Enquadramento histórico e urbano da cidade e do eixo
2.1 – Evolução da cidade de Aveiro



1 - Câmara Municipal

2 - Igreja de São Miguel

3 - Igreja da Misericórdia

4 - Recolhimento de São Bernardo

5 - Mosteiro de S. joão Evangelista

6 - Mosteiro de Jesus

7 - Convento de N. Sr.ª da Misericórdia

Fig 2.1.4 - A Vila de Aveiro com as muralhas - Sé XV-XVIII [4]

[4] *in* GASPAR, João Gonçalves, *A Princesa Santa Joana e a Sua Época*. Edição Câmara Municipal de Aveiro, 1988

2 – Enquadramento histórico e urbano da cidade e do eixo
2.1 – Evolução da cidade de Aveiro

A economia era particularmente dinâmica, atraindo algumas famílias fidalgas, comerciantes, mercadores, pescadores e diversas comunidades estrangeiras, particularmente a judaica. Após uma crise política que opõe D. Afonso V e D. Pedro, este é morto na batalha de Alfarrobeira em 1449, não chegando a ver concluído o paço que tinha mandado edificar em Aveiro. Na sequência destes acontecimentos o rei destitui de funções e expropria os bens a todos os que lutaram ao lado do seu tio e distribui por outros os bens de D. Pedro. Em 1451 nomeia Lourenço Eanes de Morais para juiz dos resíduos da vila e para vedor das obras da muralha, determina que os pescadores da vila não devem tornar-se mareantes e que as verbas provenientes dos resíduos se destinassem às obras da muralha. Em 1452 põem fim à questão da batalha de Alfarrobeira, perdoando todos os lavradores, peões, besteiros, oficiais e gente miúda de Aveiro que combateram contra ele.

Começam-se então a instalar instituições de assistência em Aveiro como o primeiro hospital, a Albergaria de S. Braz, patrocinado por Fernão Vaz de Agomide, que viria a ser seu procurador. Em 1458 instala-se em Aveiro D.ª Brites Leitão, viúva de D. Diogo Ataíde, tendo decidido *dar-se à vida religiosa canónica* [5] juntamente com as suas duas filhas. A chegada de outras senhoras de famílias nobres, albergadas por D.ª Brites, fez aumentar o cenóbio. Iniciam-se desta forma os procedimentos para a fundação de um convento dominicano: começam-se a adquirir propriedades no centro da vila próximas do complexo de Santa Maria da Misericórdia (1423) e contíguas às de D.ª Brites para a construção do convento e fora para gerar rendimento à comunidade monástica. A 16 de Maio de 1461 o Papa Pio II emite uma Bula em que autoriza a construção do convento. A primeira pedra foi lançada por D. Afonso V a 15 de Janeiro de 1462, ficando a igreja concluída em 1464. Em 1466 o rei atribui a verba anual de 6 000 reis brancos ao convento. Em Julho de 1472 chega a Aveiro a Infanta D.ª Joana, filha primogénita de D. Afonso V, com a intensão de

[5] *in* GASPAR, João Gonçalves, *A Princesa Santa Joana e a Sua Época*. Edição Câmara Municipal de Aveiro, 1988, página 17.

Fig. 2.1.5 (esq.) - *A Jovem Princesa* (pintura da autoria de Manuel Ferreira e Souza, 1729)
Fig. 2.1.6 (dir.) - *A Princesa Santa Joana* (pintura da segunda metade do século XV)

(retiradas de GASPAR, João Gonçalves, *A Princesa Santa Joana e a Sua Época*. Edição Câmara Municipal de Aveiro, 1988)







Fig. 2.1.7 - O Convento de Jesus na actualidade

se dedicar à vida monástica no recente Convento de Jesus. Em 1485 D. João II, filho de D. Afonso V, doa à sua irmã a vila de Aveiro e outras vilas em Aveiro, Águeda e Albergaria-a-Velha. Embora a princesa nunca tenha tomado ordens, dedicou o resto da sua vida a Deus e recolheu-se em clausura, tomando Aveiro como sua e mostrando grande generosidade às suas gentes, ajudando e tomando partido de todos os seus habitantes. O seu empenho não foi esquecido após a sua morte a 12 de Maio de 1490: a população prestou-lhe devoção durante séculos. O papa Paulo VI declarou-a como principal Padroeira da Cidade e sua Diocese a 5 de Janeiro de 1965.

2 – Enquadramento histórico e urbano da cidade e do eixo
2.1 – Evolução da cidade de Aveiro

Em 1465 D. Afonso V doa Aveiro ao Conde de Odemira, fidalgo que já possuía interesses na vila e que em 1461 já figurava como seu Senhor. Mas, depois do genro deste se envolver numa conjura contra o rei D. João II Aveiro volta em 1483 para a posse da coroa. Aveiro torna-se no fim do século XV a principal e maior vila do litoral português entre Douro e Mondego. *Aveiro como vila portuária marítima comungou, de forma relevante, do esforço de sustentação da expansão portuguesa. (...) evoluiu, sobretudo na época dos Descobrimentos, para um centro alfandegário nacional de referência.* [6] A afirmação como centro urbano a nível regional acentuou-se sob o governo do Infante D. Pedro: *O levantamento de muralhas (...) na até então vila aberta, o estabelecimento de um mosteiro masculino da ordem de São Domingos, a integração de Aveiro nas rotas de comércio internacional marítimo europeu desse tempo, bem como a interacção gerada entre este dinâmico pólo produtivo (...)* [7] contribuíram para o seu crescimento. Da produção aveirense destaca-se a olaria, o mercado de madeiras e de construção naval. A significativa comunidade judaica mercantil, atraída pela possibilidade de produção e comércio têxtil, calçado e pergaminho, atesta a importância que estava a ganhar. Sendo uma vila propensa ao desenvolvimento de epidemias e um lugar de acolhimento de membros da família real e nobreza tornou-se num local de desenvolvimento médico. O sal, um produto altamente rentável, é uma das principais fontes de rendimento da região. Com o foral do rei D. Manuel I de 4 de Agosto de 1515 é criada uma legislação sobre Aveiro, até então inexistente, incidindo fortemente sobre a vida económica e os seus habitantes. A produção de sal torna-se num monopólio real.

Existem poucas informações sobre o princípio da vila de Aveiro e do seu espaço: quer urbano como artístico. Pode-se imaginar que se organizou a partir de pequenos aglomerados urbanos dispersos. Quando um conjunto destes núcleos

[6] GOMES, Saul António, *Aveiro nos Alvores de quinhentos - Breves Considerações. In* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro - Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, página 91.

[7] GOMES, Saul António, *Aveiro nos Alvores de quinhentos - Breves Considerações. In* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro - Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, página 91.

1 - Igreja de São Miguel
2 - Mosteiro de Santa Maria da Misericórdia de S. Domingos
3 - Mosteiro de Jesus de Aveiro
4 - Capela de Santo Idelfonso
5 - Albergaria de S. Brás
6 - Alfândega
7 - Casa da Arrecadação das Sisas
8 - Paços do Concelho
9 - Casas, torre e lojas de Afonso Ferraz, almoxarife do rei
10 - Azenhas

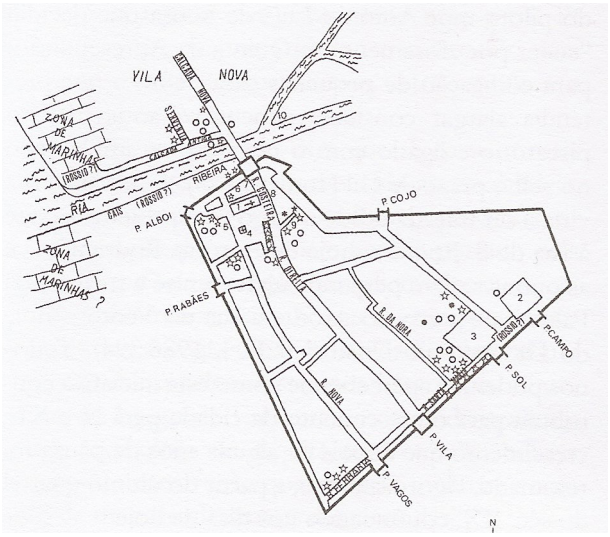


Fig. 2.1.8 - Planta de Aveiro no século XV [8]

alcança uma certa coesão surge a necessidade da construção de um templo cristão geralmente dedicada ao seu padroeiro: no caso de Aveiro a igreja foi dedicada a São Miguel, construída na colina dominante que se erguia a partir do Canal Central. O mesmo aconteceu noutros lugares em redor da vila. Estas não seriam mais do que pequenos templos, ajustados às necessidades dos seus habitantes e representariam o gosto da época, sendo construções Pré-Românicas de cunho galego, por influência dos povoadores vindos do Norte durante a Reconquista, ou de um Românico de carácter rural, à semelhança de muitas comunidades de entre o Minho e Douro, devido à influência de cavaleiros cristãos imigrados, sobretudo de França.

A falta de um poder central que mobilizasse iniciativas a nível regional fazia com que estas recaíssem sobre o clero. A necessidade de este se movimentar, fomentando as peregrinações, e de entrar em contacto com diversas comunidades impulsionou o patrocínio por parte de clérigos ou nobres influentes e ricos para a construção de pontes em pontos estratégicos da região do Vouga. Estas travessias estavam geralmente sujeitas a portagens, trazendo no entanto benefícios a todos, especialmente aos menos favorecidos.

[8] *in* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro - Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009.

2 – Enquadramento histórico e urbano da cidade e do eixo
2.1 – Evolução da cidade de Aveiro

Ao longo da Idade Média, sob a acção das correntes e areias marítimas e dos diversos rios, foi-se formando uma extensa laguna (figura 2.1.9), que permitiu o desenvolvimento de um próspero porto comercial com uma forte actividade piscatória, de construção naval e produção salífera e consequentemente da vila. D. João I em conjunto com o seu filho o Infante D. Pedro, duque de Coimbra, organizaram a vida administrativa, religiosa e económica da vila e mandaram construir as muralhas. *E é desta altura, possivelmente durante a regência de D. Pedro, que aparece a primeira referência ao duque de Aveiro: o infante D. João, filho de D. João I e de D.ª Filipa de Lencastre e, portanto, irmão de D. Pedro.* [9] Devido a divergências políticas e lutas de poder que envolveram D. Pedro não encontramos seguimento do ducado de Aveiro. No entanto o contínuo desenvolvimento da vila criou a necessidade de um poder mais centralizado na Casa Real. *D. João II, não podendo deixar o trono ao seu filho natural D. Jorge, pede ao seu sucessor D. Manuel I, que crie o ducado de Aveiro a favor de D. Jorge.* [10] A Casa de Aveiro estava integrada no ducado de Coimbra, já na posse de D. Jorge (criado pela tia, a Infanta D.ª Joana, no Mosteiro de Jesus em Aveiro), pelo que o ducado de Aveiro não passaria de um título nobiliárquico oficialmente criado em 1547. Mas somente em 1557 com o rei D. Sebastião é que o ducado de Aveiro é realmente criado em favor de D. João de Lencastre, filho primogénito de D. Jorge e de D.ª Brires de Vilhena, filha do 3º duque de Bragança, tornando-se, assim, o primeiro Duque de Aveiro. O ducado termina com o oitavo duque, D. José de Mascarenhas e Lencastre, acusado de envolvimento na tentativa de regicídio de D. José e condenado à morte juntamente com a família dos Távoras, seus parentes. Em 1759, o rei D. José eleva Aveiro a cidade.

Durante o domínio filipino continua-se a assistir a alterações da forma da laguna, que se foi isolando progressivamente do mar por cordões arenosos e com a sua barra a deslocar-se para

[9] BARREIRA, Manuel, *O Ducado e a Casa de Aveiro. In* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro – Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, página 127.

[10] BARREIRA, Manuel, *O Ducado e a Casa de Aveiro. In* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro – Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, página 127.

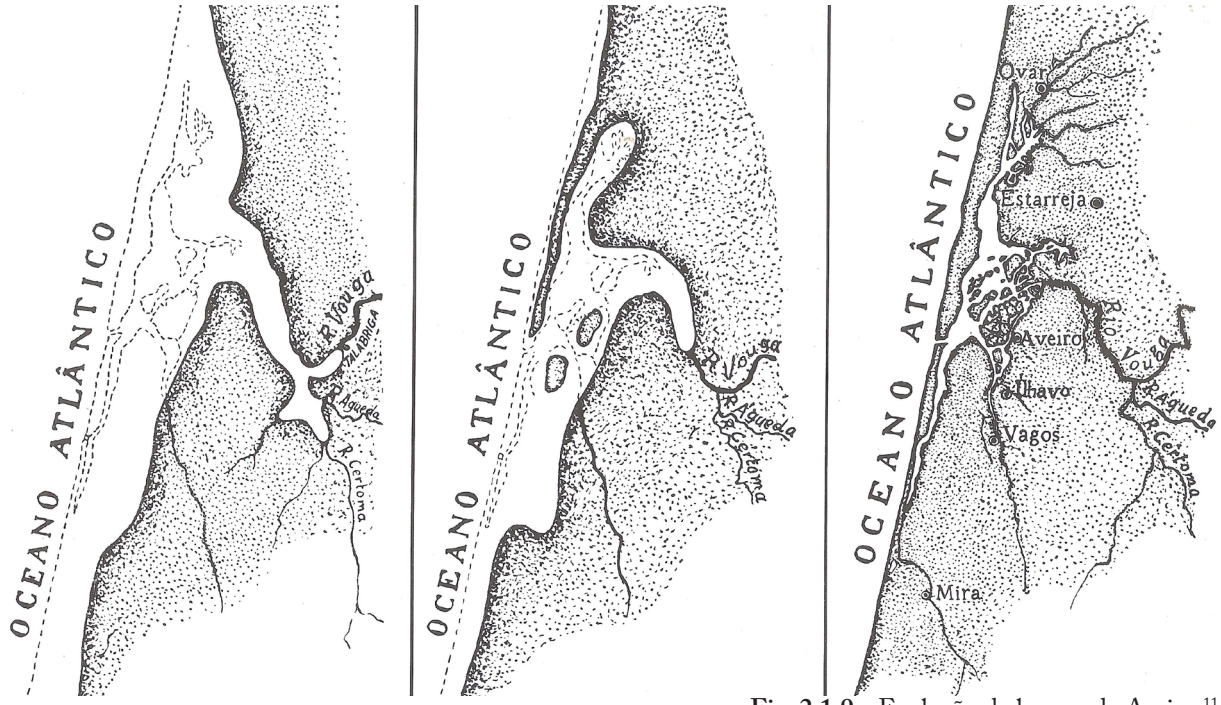


Fig. 2.1.9 - Evolução da laguna de Aveiro [11]

Sul. Assistiu-se igualmente ao assoreamento da laguna provocado por aluviões dos rios da bacia hidrográfica do Vouga. Estes fenómenos apresentavam dificuldades à navegação, chegando a impedi-la. Se durante o século XVI se assistiu a um crescimento socio-económico, a partir da segunda metade do século XVII vê-se um decrescimento e quebra das actividades marítimas e produção de sal, acompanhado por uma diminuição demográfica. Estes efeitos só seriam atenuados e revertidos com a reabertura artificial da barra no século XVIII.

Coincidente com os anos do domínio filipino, Aveiro beneficiou da generosidade de D. Brites de Lara e Menezes que patrocinou a recuperação das muralhas (danificadas nos confrontos do Prior do Crato) e dos conventos e casas de religião, que viram os seus interiores enriquecidos e as suas instalações alargadas com algumas das obras mais representativas da arte e arquitectura

[11] *in* ARROTEIA, Jorge Carvalho, *Aveiro: Aspectos Geográficos e do Desenvolvimento Urbano*. Edição Universidade de Aveiro, 1999.

da época. Um pouco mais tarde surgiram casas de religião e de habitação doméstica com um certo peso urbano. Este investimento por parte de fidalgos, clero e nobreza contribuíram para uma renovação do tecido urbano, dando a imagem de uma vila dinâmica e burguesa. As vias terrestres foram retomadas. *Novos caminhos foram feitos, em partes do percurso por sobreposição às vias romanas, noutros com caminhos distintos, tocando novos pontos de relevância social e económica, como sejam os caminhos mouriscos, os caminhos de Santiago na Idade Média e as estradas reais.* [12] Eram no entanto deslocações difíceis e perigosas, pelo que *era a navegação de cabotagem a via mais segura, mau grado as grandes extensões de costa sem portos de abrigo nem ancoradouros.* [13] No fim do século XVI é construída a ponte da Ribeira, ligando a Vila à Vila Nova, separadas pelo canal Central. A Vila, a Sul, albergava a população mais antiga e nobre enquanto a Vila Nova, a Norte, era essencialmente constituída por pescadores e pessoas ligadas ao mar. Esta começou por ser um bairro pobre, mas depressa se expandiu, enriquecendo.

A elevação de Aveiro a cidade está associada à extinção da Casa de Aveiro e do seu ducado em resultado da acusação de traição contra o rei D. José no conhecido processo dos Távoras. *Tais processos contribuiram, claramente, para a construção de um espaço mais homogéneo do ponto de vista jurisdicional com atribuição, a Aveiro, de um papel administrativo central, porque aí se sentarão, doravante, os representantes do poder central.* [14] Durante a segunda metade do século XVIII assistem-se a diversas tentativas de abertura da barra em diversos pontos da costa aveirense. Contudo dificuldades técnicas e o assoreamento fizeram com que estes projectos falhassem. A grande dependência face à actividade marítima e consequentemente face a um porto activo

[12] CARNEIRO, Armando Teixeira, *Aveiro no Tempo da Dinastia da Casa de Áustria. In* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro - Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, páginas 162 e 163.

[13] CARNEIRO, Armando Teixeira, *Aveiro no Tempo da Dinastia da Casa de Áustria. In* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro - Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, página 163.

[14] AMORIM, Inês, *De Vila a Cidade: Transformações Político-Administrativas e Dinâmicas Económicas - Actividade Portuária e Produção de Sal. In* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro - Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, página 217.

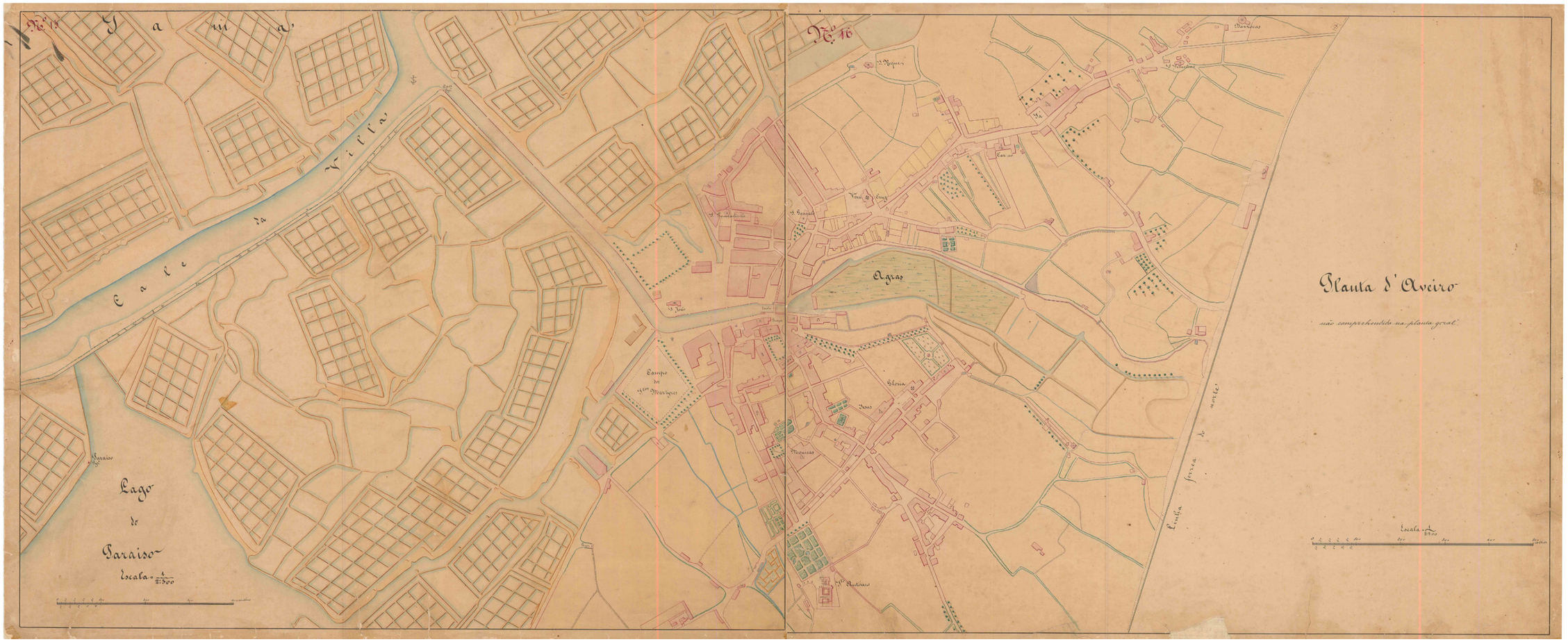


Fig. 2.1.10 - Aveiro em meados do século XIX
(imagens do Arquivo da Capitania do Porto de Aveiro)

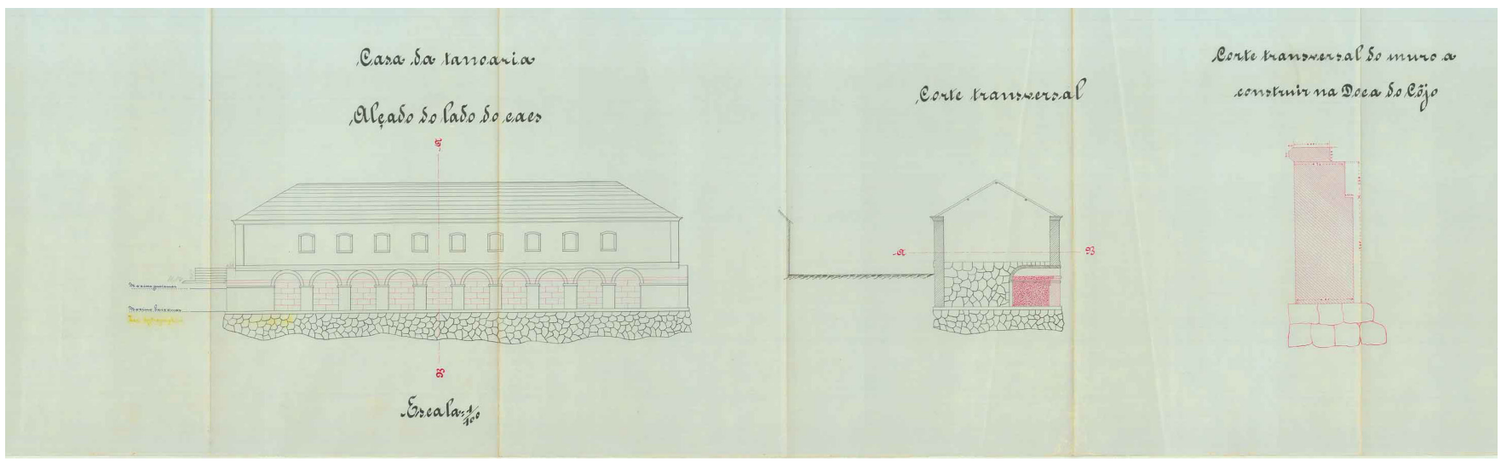


Fig. 2.1.11 (direita) - A antiga Capitania do Porto de Aveiro
(imagens do Arquivo da Capitania do Porto de Aveiro)

provocaram períodos de crescimento e contracção económico-social sucessivos. É também por esta época que se fazem investimentos para a instalação de indústrias na área dos têxteis, vidro e cerâmica. Em 1773 é criada a diocese de Aveiro, até então sob o Bispado de Coimbra.

Aveiro ficou conhecida por cidade *Berço da Liberdade (...) essa designação leva-nos até uma data precisa: o dia 16 de Maio do ano de 1828*.[15] O crescimento e desenvolvimento de ideais liberais na cidade, encabeçado por Joaquim José de Queirós, avô de Eça de Queirós, deram início a um movimento que culminaria na revolução liberal, *iniciando um período sangrento e brutal de lutas entre liberais e absolutistas, marcado por um sofrimento atroz que acabou por culminar em 1834 com a implantação do Liberalismo em Portugal*. [16] As ideias de liberdade perduraram, tendo a cidade recebido, posteriormente, os *Congressos Democráticos* de 1973. Esta continuidade de pensamento e empenho na liberdade fez com que Aveiro tenha recebido em 1998 o grau de *membro honorário da Ordem da Liberdade* pelo Presidente da República Jorge Sampaio.

Com a elevação de Aveiro a cidade e a criação da sua diocese surgiram ideias para a construção de novos edifícios que acompanhassem as mudanças administrativas, não chegando a maioria deles a ser construído. Existiram no entanto alguns edifícios industriais de inspiração pombalina na zona do canal do Côjo como o moinho de maré onde hoje funciona a sede da Assembleia Municipal. Surgiram também o edifício da câmara, uma nova ponte sobre o Canal Central e um aqueduto. A barra continuava fechada, colocando a cidade numa grave crise, com as suas marinhas alagadas e a migração da sua população. A barra foi definitivamente aberta em 1808. *O surto de desenvolvimento cultural de Aveiro ocorre, principalmente, nos últimos dois séculos, em particular após a concretização das obras de abertura da barra (...)* [17]. No último

[15] CORREIA, Ana Clara, *Cidade de Aveiro: o Berço da Liberdade - Memórias do 16 de Maio de 1828. In* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro - Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, página 249.

[16] *IDEM*, página 250.

[17] THOMAZ, Manuel Fernandes, *Ensino e Ciência em Aveiro Cidade: 1759-2009. In* NEVES, Amaro, FERREIRA, Delfim Bismarck, *História de Aveiro - Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, 2009, página 261.

quartel do século XX Aveiro voltava a tornar-se numa cidade fervilhante e em crescimento. Novas ruas são abertas, surgindo a ideia do rasgamento de uma longa avenida que a liga ao caminho-de-ferro. Outras vias de serventia para o interior da cidade serviriam para dar acesso à Praça do Peixe e à zona industrial. Conjugado com este crescimento económico-industrial assiste-se a um desenvolvimento cultural. Vários edifícios emblemáticos foram erguidos como o Liceu Nacional, o Quartel de Cavalaria e o Palácio do Governo Civil. Outras obras significativas de iniciativa local e privada foram construídas nesta altura como a Casa do Visconde da Granja (comummente conhecida como Casa de Santa Zita), a varanda do Parque Municipal e os mercados Manuel Firmino e do Peixe e da ponte ferroviária de Esgueira (em ferro), recentemente desaparecida. A cidade assiste a uma reorganização, com a demolição das igrejas de S. Miguel e de S. Pedro de Aradas, de troços da muralha, com a construção do paredão da barra e com a organização do espaço fronteiro aos paços do concelho onde se construiu o Liceu Nacional, o Teatro Aveirense e o Hospital da Misericórdia, e mais a Sul o Passeio Público e o enriquecimento do Parque da Cidade. Abriu-se igualmente a actual avenida Cândido dos Reis, que liga o Quartel de Cavalaria à Estação e posteriormente a avenida Dr. Lourenço Peixinho que liga a estação de caminho-de-ferro ao centro da cidade. Outras estradas de ligação a concelhos vizinhos também foram abertas como a estrada para o Forte da Barra, mais tarde prolongada até à Barra e à Costa Nova do Prado, e a estrada de ligação a Águeda ou beneficiadas como a estrada de ligação a Viseu, facilitando o acesso à estrada Lisboa-Porto. As margens de alguns dos canais foram consolidadas, permitindo uma melhor definição viária.

No início do século XX a cidade conheceu um novo impulso de desenvolvimento, com a sua área urbana a ser aumentada e melhorada segundo ideais de higienização, em que o empedramento da praça fronteira aos Paços do Concelho marca o início desta evolução. Na zona Sul aterraram-se algumas áreas onde floresceu uma zona industrial que incluía fábricas como a da Fonte Nova, Aleluia, Campos e Artibus. No extremo Sul surgiu a Avenida Araújo e Silva em continuidade com as saídas do centro da cidade e com novos investimentos como o Hospital da Misericórdia e o bairro social da Santa Casa na zona de Santiago. O Canal do Côjo foi estreitado e as suas margens consolidadas permitindo a abertura de uma via que ligava









Fig 2.1.12 (cima) - Casa do Visconde da Granja

Fig. 2.1.13 (centro esq.) - Câmara Municipal

Fig. 2.1.14 (centro dir.) - Igreja da Misericórdia

Fig. 2.1.15 (baixo) - Edifício da Sede da Assembleia Municipal

a cidade à estação de caminho-de-ferro, a Avenida Dr. Lourenço Peixinho. Durante esta fase de desenvolvimento urbano anterior à 1ª Guerra Mundial dominaram duas correntes estéticas: a Arte Nova e a Casa Portuguesa, particularmente em termos decorativos. Um dos principais exemplos de arquitectura da Casa Portuguesa é a antiga Estação de Caminho-de-Ferro, ornamentada com ricos painéis de azulejos da década de 1910 da autoria de Licínio Pinto e Francisco Pereira da Fábrica da Fonte Nova. Outros exemplos deste estilo são a Estalagem Paloma Branca, uma casa no extremo Poente do Rossio, a casa da CERCIAV e a Casa de Chá do Parque Infante D. Pedro. Os exemplos de Arte Nova são mais vastos: a Casa Major Pessoa, a Cooperativa Agrícola, a casa de Silva Rocha, a vivenda da rua Von Haff e o Tribunal de Família e Menores de Aveiro.

No fim da primeira metade do século XX sucede-se um segundo grande impulso expansionista da cidade associado à restauração da Diocese em 1938. Partindo das novas escolas, construídas em arquitectura Português Suave, o Liceu de Aveiro e a Escola Comercial (hoje Escola Secundária José Estêvão e Escola Secundária Mário Sacramento correspondentemente), desenvolveu-se um projecto urbano mais alargado, criando uma nova área de expansão da cidade, o bairro do Liceu, limitado pela linha de caminho-de-ferro. Outra área de expansão corresponde à zona de Santiago, primeiramente com a construção do Seminário de Santa Joana e posteriormente numa estética diferente o Conservatório de Música Calouste Gulbenkian, que deu nome ao bairro adjacente que foi construído na zona dos Santos Mártires. No mesmo período foram construídas algumas obras de cariz religioso em algumas freguesias circundantes, de forma a responder às necessidades das novas paróquias. Em 1948 é elaborado o primeiro estudo de gestão territorial da cidade, o Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro de 1948, pelos arquitectos David Moreira da Silva e Maria José M. Moreira da Silva. Em sequência deste é efectuado pelos mesmos arquitectos um novo anteplano, em 1960.

Em 1964 é elaborado o Plano Director da Cidade de Aveiro. Nele é identificado o aumento da população aveirense em consequência do forte crescimento económico da região: *o adensamento de uma parte da Avenida Dr. Lourenço Peixinho (eixo principal da Cidade) e acessos, assim como a plena ocupação do Bairro do Liceu, terão capacidade para um acréscimo de 2000 habitantes; as zonas marginais do noete corresponderão a 1500; por último, alguns novos bairros*



Fig. 2.1.16 - Planta da zono Poente do Côjo (MOREIRA DA SILVA, David; MOREIRA DA SILVA, Maria José M., *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro de 1960*. Câmara Municipal de Aveiro, 1960)

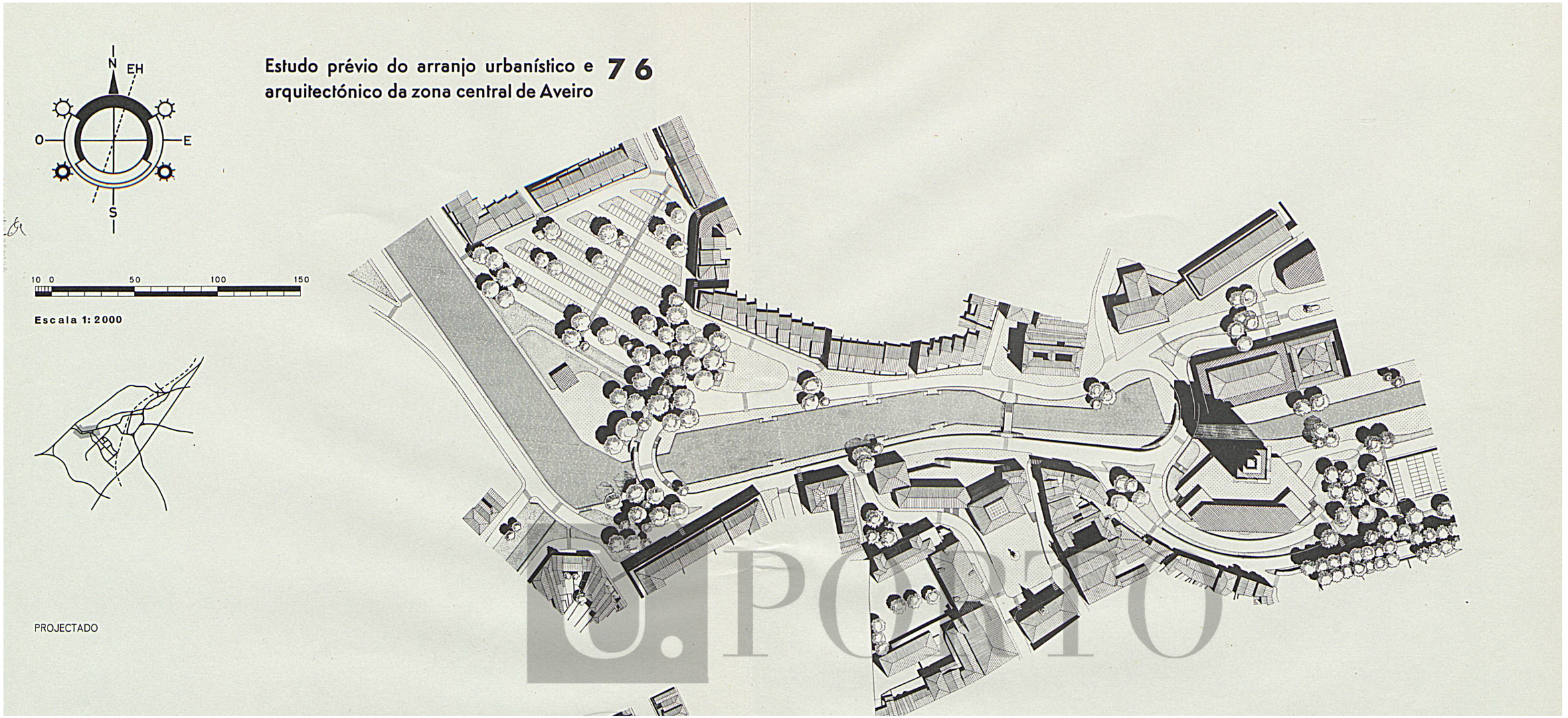


Fig. 2.1.16 - Planta do estudo prévio do arranjo urbanístico e arquitectónico da zona Central de Aveiro (AUZELLE, Robert, *Plano Director da Cidade de Aveiro*. Câmara Municipal de Aveiro, 1964)

U.PORTO

2 – Enquadramento histórico e urbano da cidade e do eixo
2.1 – Evolução da cidade de Aveiro

como o de Esgueira e o conjunto formado pelo Seminário, S. Tiago e Eucalipto, poderão corresponder a 12.500. habitantes, *tomando como média aproximadamente o valor de 120 habitantes por hectare. Teremos assim um aumento possível de 16.000 habitantes* [18]. Por esta altura, o número de habitantes da cidade (constituída pelas freguesias da Glória, Vera-Cruz e Esgueira) seria de cerca de 18 000. O Plano prevê igualmente o arranjo da zona à volta do Canal Central, redefinindo uma nova estrutura rodoviária para Aveiro. Esta previa acessos a norte e a sul à estrada nacional 109, que liga o Porto à Figueira da Foz, e também à estrada de Águeda e Coimbra a Este, criando um sistema circular que conduz ao centro da cidade, usando o eixo avenida-estação e um sistema giratório de sentidos únicos ao longo do Canal Central. Este sistema permitiria também a ligação a Poente ao Porto de Aveiro. *Em matéria de trânsito de veículos o estudo prevê a solução das dificuldades actuais através de um sistemas de sentidos únicos, com a eliminação da actual Ponte-Praça e a sua substituição por duas novas pontes colocadas em pontos extremos do Canal Central* [19]. Este sistema, elaborado pelo arquitecto Fernando Távora, não foi nunca realizado na sua totalidade. Foi igualmente proposto a criação de três parques de estacionamento: *O desenvolvimento e o arranjo da zona central da Cidade exigem a criação de parques de estacionamento de automóveis. Prevêem-se: um no Largo do Rossio; outro no Largo do Côjo, cujas cotas permitem um desenvolvimento ulterior em dois níveis; e ainda outro nas proximidades da zona central da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, e junto do futuro Pavilhão Municipal* [20]. Esta última zona tornar-se-ia um espaço de exposições e eventos, com áreas arborizadas e um parque de estacionamento.

Na década de 60 são finalizados o Palácio da Justiça e alguns edifícios de cércea mais elevada do que o habitual nos limites da cidade como o Arranha-Céus, com 10 pisos desenterrados. Este, construído no final da avenida Araújo e Silva, marcava o limite da cidade e o início da rua de Ílhavo (actual Mário Sacramento), onde foi construído o Depósito de Água dando início

---

[18] *in* AUZELLE, Robert, *Plano Director da Cidade de Aveiro*. Câmara Municipal de Aveiro, 1964, página13.

[19] *in* AUZELLE, Robert, *Plano Director da Cidade de Aveiro*. Câmara Municipal de Aveiro, 1964, PL 68.

[20] *in* AUZELLE, Robert, *Plano Director da Cidade de Aveiro*. Câmara Municipal de Aveiro, 1964, página13.

à ocupação dessa via e a um novo eixo de expansão da cidade. A Poente desta rua, na zona de Santiago, desenvolveu-se durante as décadas de 70 e 80 um novo bairro social, o bairro de Santiago, igualmente conhecido por Comboios Amarelos. No limite Sul deste bairro foi construído o Mercado de Santiago no fim do século XX. No último quartel é construído em pleno centro urbano o edifício da Segurança Social. A criação da Universidade de Aveiro, em 1973, fez surgir o Campus Universitário de Santiago, com as suas primeiras construções a surgirem em 1976. Na década de 80 assiste-se à consolidação da Universidade e à conclusão do processo de aquisição de terrenos para a implementação do campus. É criada uma equipa de urbanistas, liderada pelo arquitecto Nuno Portas, que vai desenvolver o Plano urbano para o Campus. Em 1986, esta equipa, dá início ao processo de selecção de arquitectos portugueses que seriam responsáveis pela construção dos edifícios do campus universitário. Tornou-se, desta forma, no maior campus universitário do país. Esta zona demarca-se pela sua qualidade urbana e arquitectónica.

Esta forte expansão da cidade criou pressão para a deslocação dos polos industriais, surgindo novos bairros nestes locais, como o bairro da Forca, criando-se uma nova zona industrial em Taboeira. O desenvolvimento urbano foi aproximando o núcleo original da cidade a áreas anteriormente periféricas como a vila de Esgueira, que hoje já se pode considerar como parte integrante do centro da cidade. Aproximou, igualmente, Aveiro de concelhos vizinhos que beneficiaram do seu desenvolvimento, expandindo-se também. Assim, Aveiro demarca-se actualmente como uma vasta área urbana que inclui diversos concelhos. É de salientar igualmente o surgimento nos últimos quinze anos de centros de comércio, tanto no centro urbano como nas áreas de expansão, como o Fórum Aveiro ou os supermercados ao longo da estrada nacional 109, entre outros grandes espaços comerciais. As grandes lojas que têm surgido neste eixo de expansão mostram uma tendência de ocupação da zona industrial de Taboeira.

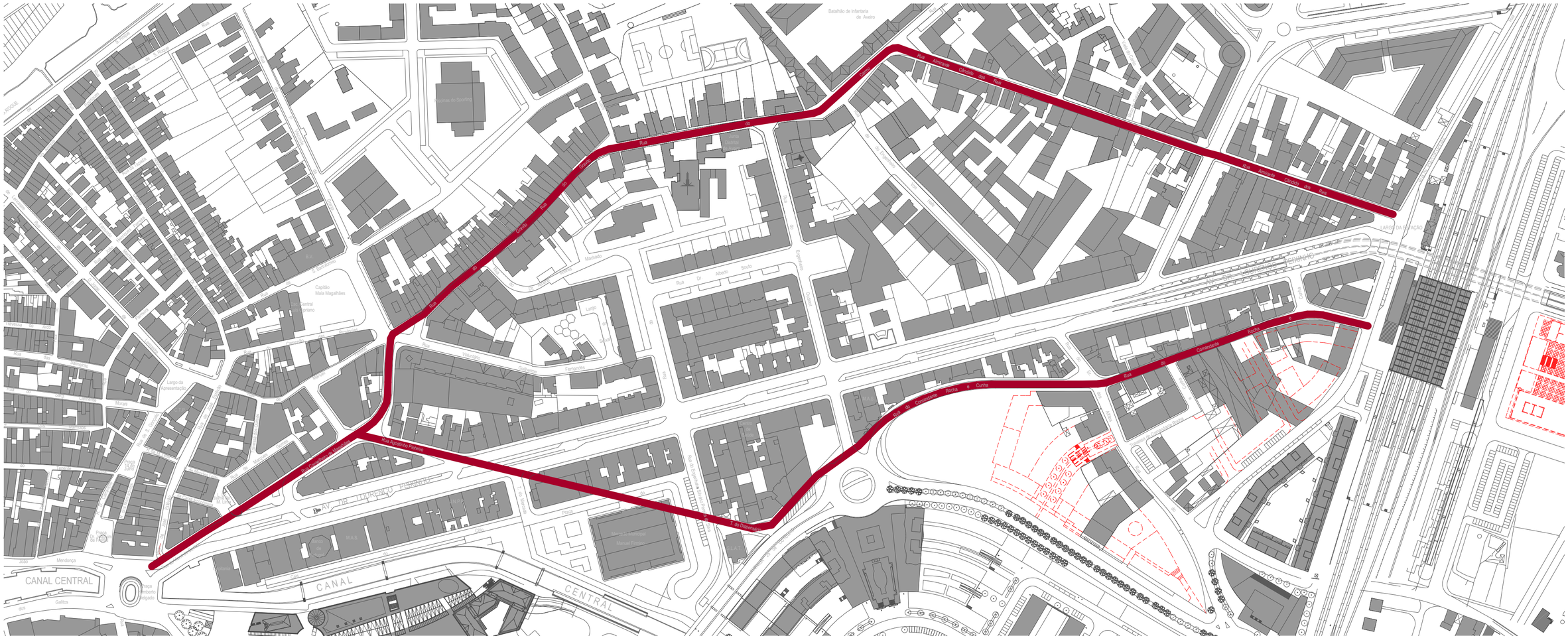
2 – Enquadramento histórico e urbano da cidade e do eixo
2.2 – Surgimento e desenvolvimento da avenida Dr. Lourenço Peixinho

Os primeiros estudos para a abertura de uma via que ligasse a, na altura, recente Estação de Caminho-de-Ferro ao centro da cidade surgem em 1907, em que se propõe o rasgamento de uma avenida de 30 metros de largo. Este novo eixo responderia à necessidade de ligar de forma fácil, rápida e funcional o caminho-de-ferro à cidade. Na época, a ligação à estação era feita através de percursos sinuosos e difíceis na zona pantanosa do Côjo, pelo caminho do Americano, ou através da rua Cândido dos Reis, abertas pouco depois da inauguração da estação de caminho-de-ferro e que ligava a estação ao Quartel de Cavalaria (figuras 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 e 2.2.4).

Na sessão magna do município de 2 de Janeiro de 1918 foi aprovado por unanimidade o projecto para completar e ajustar os estudos realizados em 1907 e o empréstimo para a construção da avenida, iniciando-se os trabalhos pouco depois (figuras 2.2.5, 2.2.6 e 2.2.7). O novo eixo é construído parcialmente sobre o Côjo, implicando uma terraplanagem parcial desta zona pantanosa. No seu topo Poente já existia o edifício de um antigo moinho de marés, que aproveitava a variação das águas da ria dessa zona, e que à época era uma escola, que vai marcar este extremo da nova avenida. Mais tarde esse edifício será convertido na Capitania do Porto de Aveiro, sendo hoje a sede da Assembleia Municipal e um espaço de exposições.

No século XIX surgem várias avenidas destinadas à ligação do caminho-de-ferro, que geralmente passava em zonas periféricas às cidades, ao centro das cidades. A avenida Dr. Lourenço Peixinho é um desses exemplos. Formalmente segue o estilo da época, em configuração de passeio público, seguindo a norma criada em França pelos *Grands Boulevards* e que se espalhou pela Europa durante o século XIX. É rasgada criando um eixo rectilíneo com pouco mais de um quilómetro que une directamente a Estação de Caminho-de-Ferro ao centro da cidade. Centralmente tinha uma larga placa com 2 fileiras de árvores ao longo de todo o seu percurso. A abertura deste eixo faz parte das grandes transformações que a cidade sofreu durante o século XX e permitiu o seu desenvolvimento e expansão para Nordeste.

A avenida Dr. Lourenço Peixinho nasce portanto na transição para o século XX, crescendo e desenvolvendo-se ao longo deste mesmo século, mas mostrando inicialmente características das grandes avenidas do século XIX. As primeiras edificações na avenida Dr. Lourenço Peixinho eram essencialmente habitações, no seguimento das avenidas do século anterior. Esta


Rua Almirante Cândido dos Reis
Rua Almirante Cândido dos Reis
Rua do Comércio e da Indústria
Rua Augusto Pereira
Rua do Comércio
Rua do Comércio
Rua Dr. Mendonça
Rua Dr. Mendonça
Rua Dr. Mendonça

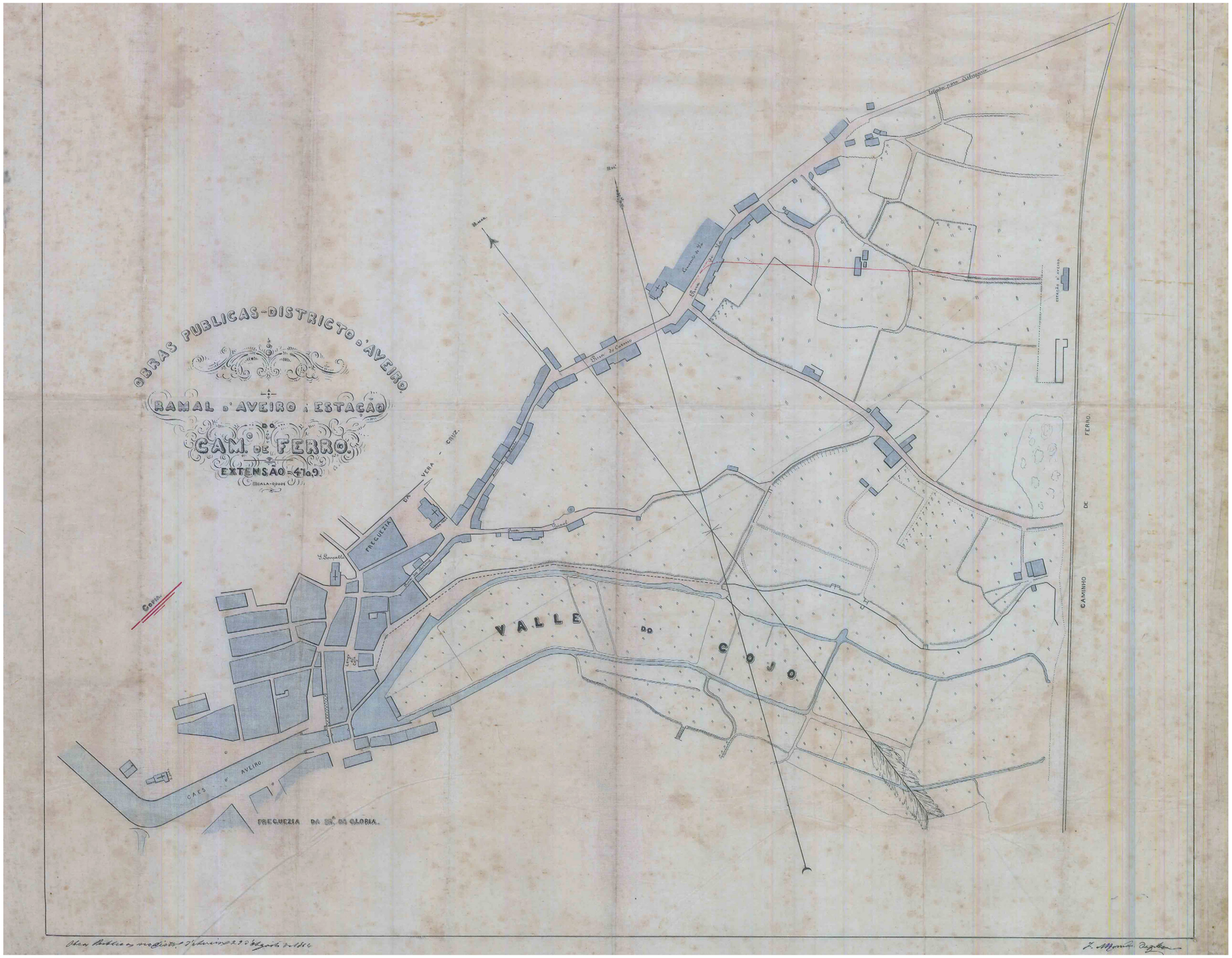


Fig. 2.2.2 - Planta do Vale do Côjo e ramal do caminho-de-ferro, 1866. São visíveis as linhas da futura rua Almirante Cândido dos Reis e avenida Lourenço Peixinho. (imagem do Arquivo da Capitania do Porto de Aveiro)

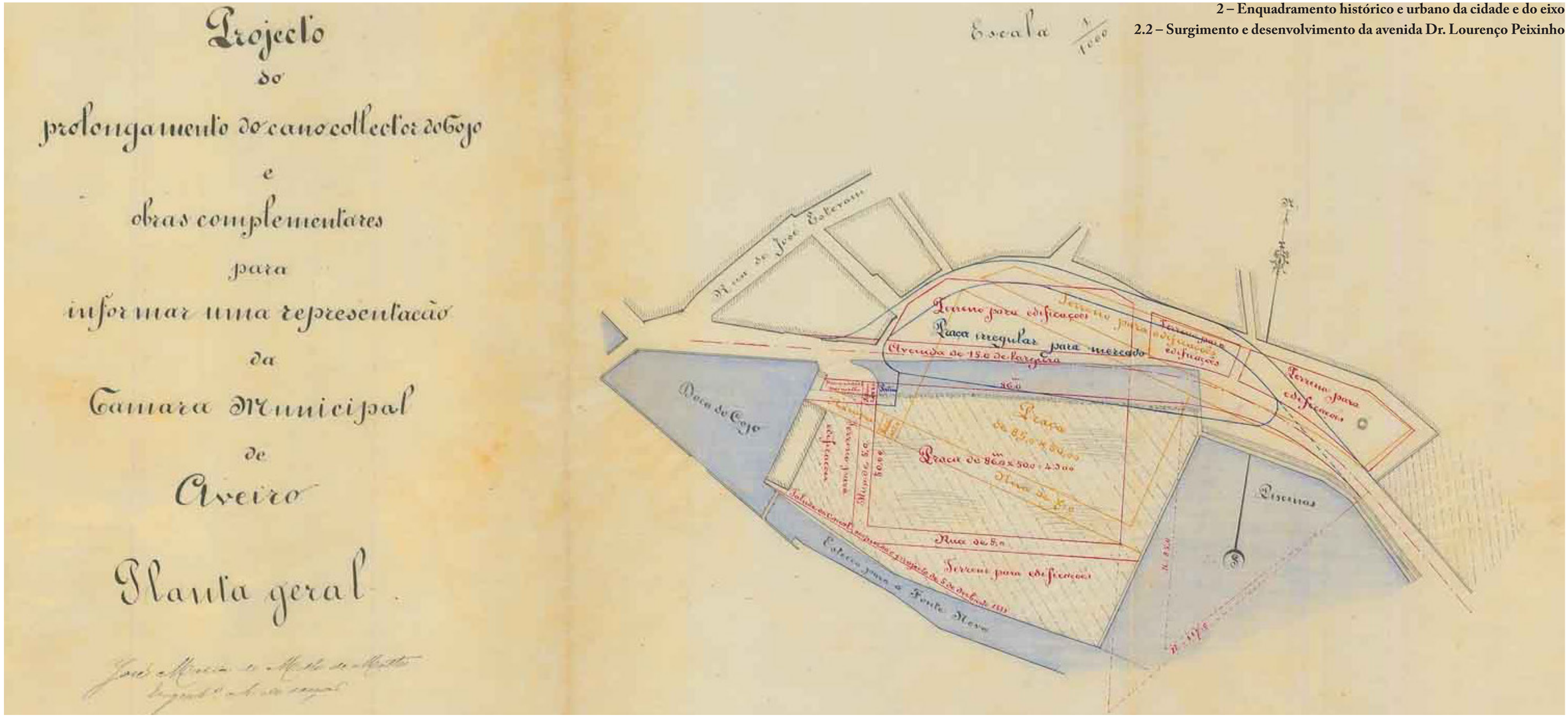


Fig. 2.2.3 - Planta de obras no Côjo (imagem do Arquivo da Capitania do Porto de Aveiro)

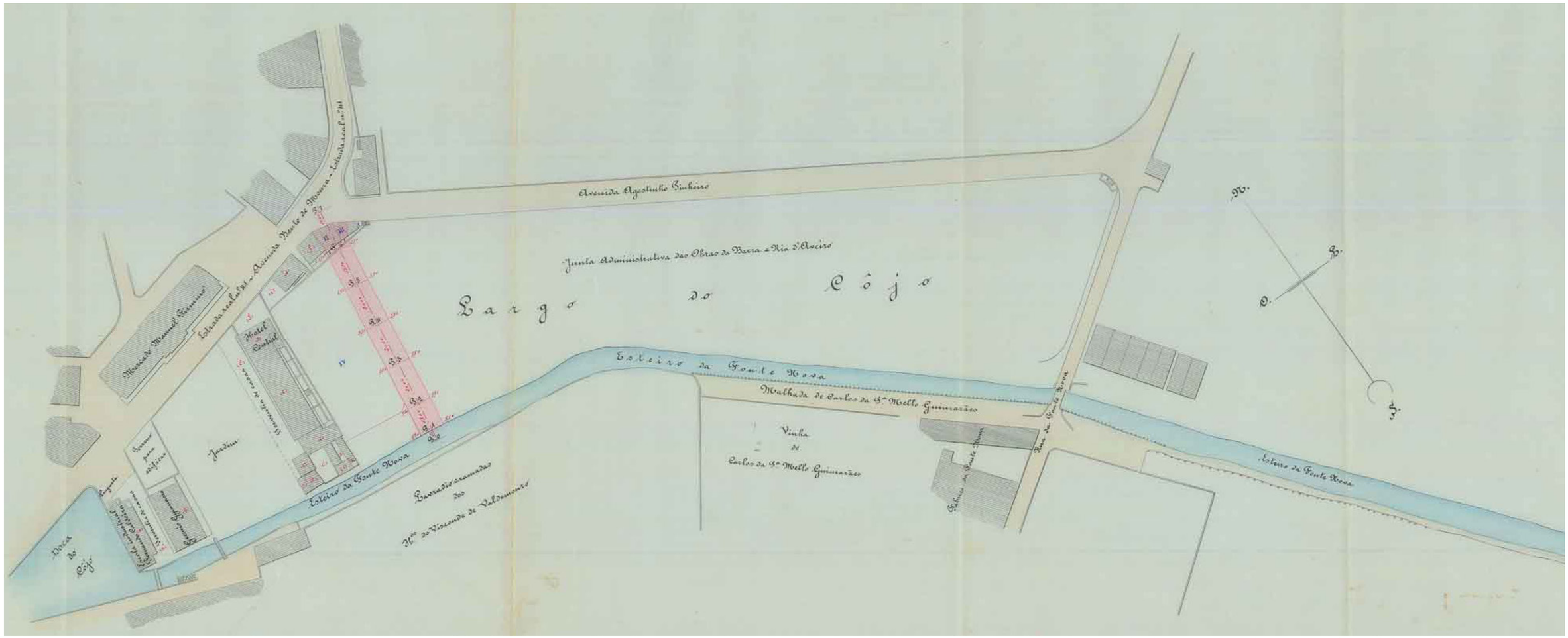


Fig. 2.2.4 - Planta do Côjo de 1905, já com o mercado Manuel Firmino (imagem do Arquivo da Capitania do Porto de Aveiro)

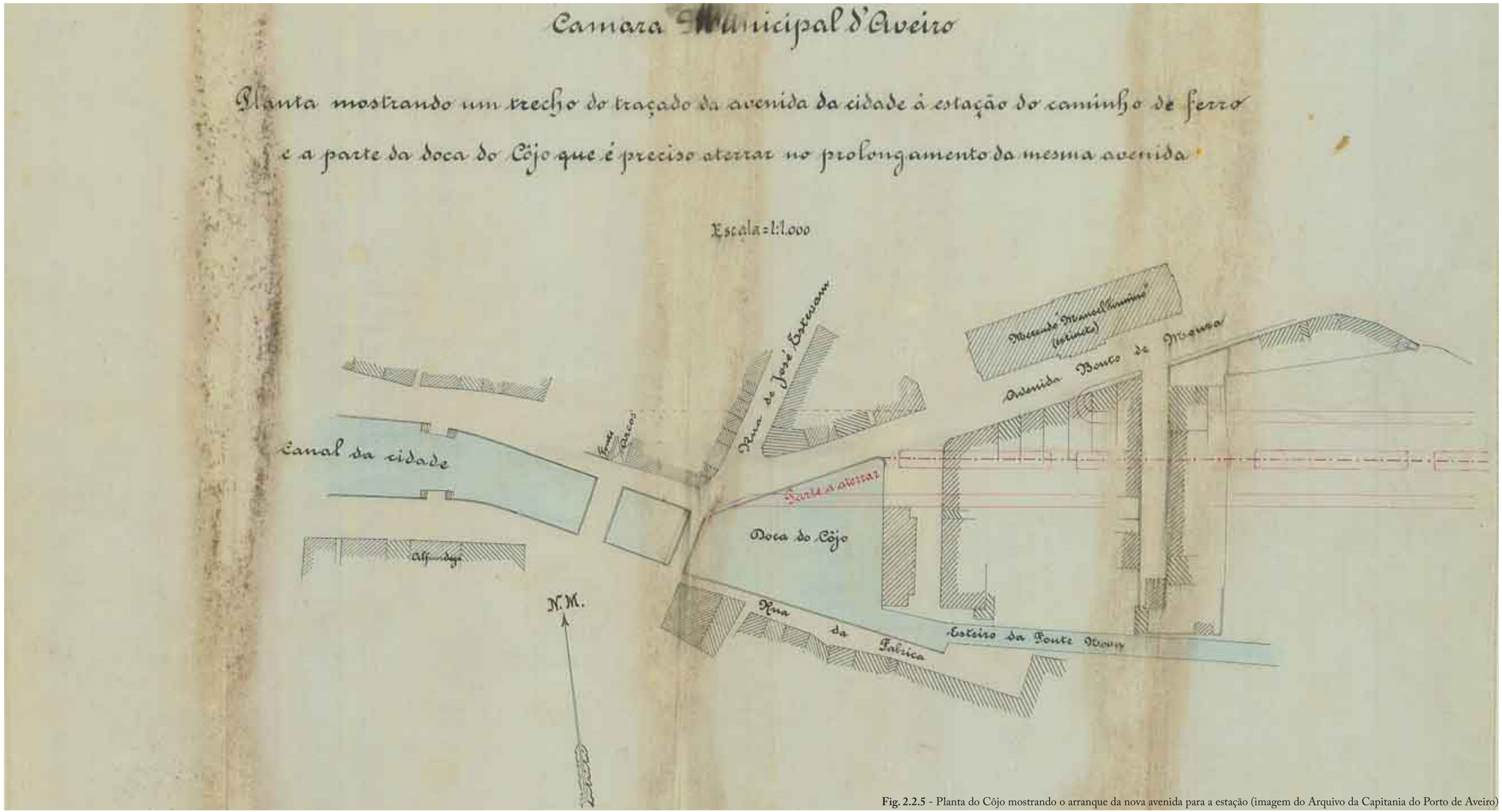


Fig. 2.2.5 - Planta do Côjo mostrando o arranque da nova avenida para a estação (imagem do Arquivo da Capitania do Porto de Aveiro)

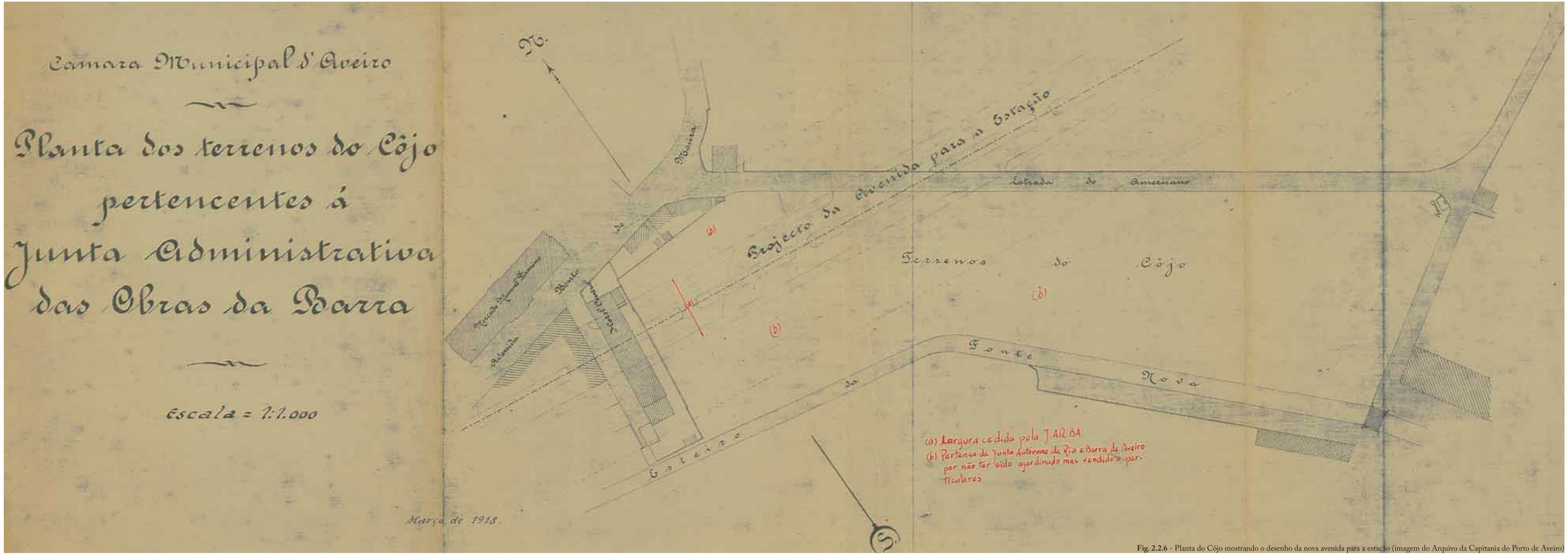


Fig. 2.2.6 - Planta do Côjo mostrando o desenho da nova avenida para a estação (imagem do Arquivo da Capitania do Porto de Aveiro)



Fig. 2.2.7 - Planta mostrando o futuro rasgamento da Avenida Dr. Lourenço Peixinho (imagem do Arquivo da Capitania do Porto de Aveiro)

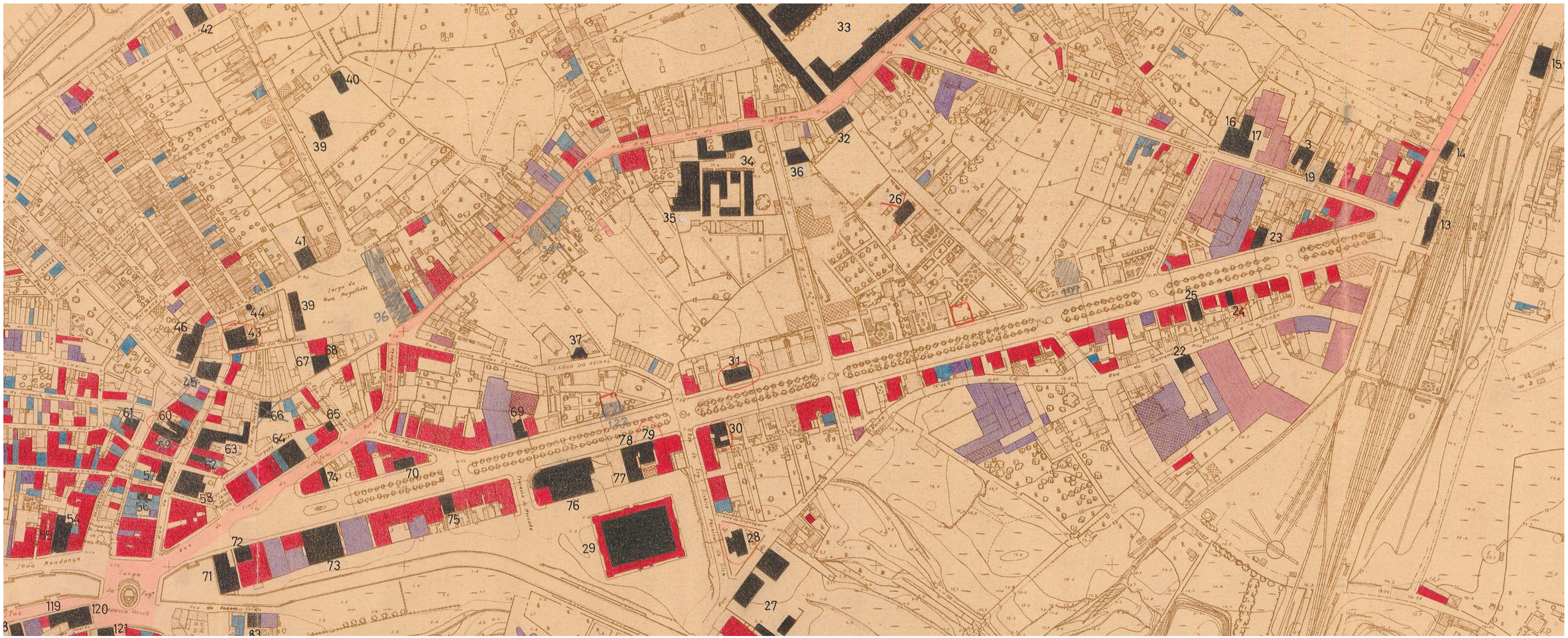


Fig. 2.2.8 - Planta de Usos do piso térreo, 1960 (MOREIRA DA SILVA, David; MOREIRA DA SILVA, Maria José M., *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro de 1960*. Câmara Municipal de Aveiro, 1960)

tendência rapidamente se inverteu, com o aparecimento de garagens e os edifícios a começarem a apresentar um rés-do-chão comercial com habitação unifamiliar no(s) andar(es) superior(es). Estas primeiras edificações eram de pequena escala, com 2 ou 3 pisos, e frequentemente com logradouro. Os serviços também se começaram a implantar tornando a avenida num eixo com forte concentração de comércio e serviços (figura 2.2.8). Tal facto já é amplamente notado no Plano Director da Cidade de 1964: *(…) o comércio ocasional e excepcional se localiza, especialmente, ao longo da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, na zona central da cidade, em ambas as margens do canal, e também ao longo das vias mais antigas.* [1]; *(…) verifica-se haver uma concentração de consultórios médicos e de escritórios de engenheiros ao longo da Avenida Dr. Lourenço Peixinho (…)* [2]; *2 – Indústria ligada ao ramo automóvel: Embora estejam espalhadas por todo o aglomerado, é ao longo da Avenida Dr. Lourenço Peixinho que se verifica a existência do maior número e dos mais importantes estabelecimentos deste ramo (…)* [3]. O eixo desenvolveu-se como um polo de concentração de actividade terciária, com habitação ao nível dos andares superiores. Actualmente, a avenida apresenta uma população residente residual, superada pela ocupação de escritórios de serviços e consultórios médicos.

A edificação da avenida tem início na década de 20. O primeiro projecto que deu entrada na Câmara Municipal de Aveiro data de 1920 e corresponde a um edifício de habitação de João da Maia de Fonseca e Silva. A 21 de Abril de 1921, deu entrada um requerimento de Artur Trindade para a construção da sua habitação na Nova Avenida. da autoria do arquitecto Francisco da Silva Rocha. Estas duas habitações já não existem, tendo sido demolidas. Ambas eram vivendas de habitação unifamiliar com dois pisos e um pequeno sótão. Em 1923, António Simões Cruz manda edificar no talhão número 22 uma habitação da autoria do arquitecto Francisco da Silva Rocha, que segue a tipologia das anteriores. Esta ainda resiste ao passar do tempo, sendo o edifício

[1] *in Plano Director da Cidade de Aveiro*. Edição da Câmara Municipal de Aveiro, 1964, pl. 37

[2] *in Plano Director da Cidade de Aveiro*. Edição da Câmara Municipal de Aveiro, 1964, pl. 38

[3] *in Plano Director da Cidade de Aveiro*. Edição da Câmara Municipal de Aveiro, 1964, pl. 39

mais antigo construído nesta avenida. É comummente conhecido como *vivenda Lígia*, por conter um pequeno painel de azulejos com esse nome. As primeiras construções são de pequena escala, até três pisos. Surgem igualmente edifícios de serviços, como a garagem Atlantic, e industriais, como a moagem. Nas décadas de 40 e 50 surgem edifícios com uma cércea um pouco superior, atingindo quatro pisos e, na passagem para a década de 60 atingem o quinto piso (figuras 2.2.9 e 2.2.10).

Embora o problema da variação das cérceas já tenha sido identificado e referido no Anteplano de 1948 *(…) que os seus edifícios não obedeçam a uma cércea preestabelecida (…)* [4], este nunca foi devidamente regulamentado. O Plano Director da Cidade de Aveiro de 1964 refere a questão das cérceas, mas de uma forma muito abstracta: a planta número 17 mostra o levantamento do número de pisos das zonas urbanizadas existentes. Analisando esta planta verifica-se uma predominância de manchas laranjas e castanhas, correspondentes a edifícios de 2 pisos e de 3 ou 4 pisos, ao longo da avenida Dr. Lourenço Peixinho. Na zona próxima do Mercado Manuel Firmino encontra-se um conjunto de manchas pretas, que correspondem a edifícios de 5 ou mais pisos. Porém, a análise feita no Plano Director da Cidade contradiz o que se lê na planta: *As cores castanha e preta representativas de construções com 3 ou mais de 3 pisos, aparecem com maior frequência na zona central da cidade marcando com nitidez a Avenida Dr. Lourenço Peixinho, artéria onde ser localizam sobretudo os imóveis de mais recente construção e que tem na generalidade mais de 5 pisos* [5]. O plano verifica igualmente o carácter horizontal da cidade, que, nas suas conclusões, não deve ser alterado, sendo que *(…) a elevação do número de pisos deverá ser condicionada aos traçados e características dos arruamentos em que se localizem* [6]. Segundo o plano, (…) *é a Avenida Dr. Lourenço Peixinho a única que, pràticamente, oferece condições para a construção de prédios com mais de 5 pisos, já que, tanto pela largura*

[4] *in* MOREIRA DA SILVA, David; MOREIRA DA SILVA, Maria José M., *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro – Peças Escritas.* Porto, 1948, página 52

[5] *in Plano Director da Cidade de Aveiro.* Edição da Câmara Municipal de Aveiro, 1964, pl. 17

[6] *in Plano Director da Cidade de Aveiro*. Edição da Câmara Municipal de Aveiro, 1964, pl. 17



Fig. 2.2.9 - Foto da Garagem Trindade e Banco de Portugal (Arquivo de Obra da CMA)



Fig. 2.2.10 - Foto do Banco de Portugal mostrando edifícios de elevada cércea (Arquivo de Obra da CMA)

como pela localização, constitui uma artéria com características nitidamente favoráveis ao desenvolvimento da actividade terciária [7]. Este plano de 1964 acaba por permitir a ascensão da cércea até ao sétimo piso com um oitavo recuado *na maior parte do arruamento* [8]. Nas décadas seguintes, particularmente a partir dos anos 70, banalizaram-se estas construções em altura, permitindo *uma acentuada especulação imobiliária* [9]. Estas edificações foram construídas por todos os troços da avenida, por vezes isoladamente. Consequentemente hoje assiste-se a uma grande variação de cérceas que em conjunto com as variações formais e tipológicas e a degradação de algum do seu património edificado contribuíram ao longo do tempo para a descaracterização da avenida.

Em termos urbanos tem-se assistido a progressivas alterações da placa central, alterando a configuração da avenida. As formas de intervenção na placa central denotam a sua desvalorização, tal como se lê no anteplano de 1948: *(…) a sua perspectiva seja tão altamente prejudicada pela existência de uma larga placa central arborizada* [10].

A avenida Dr. Lourenço peixinho tem sido um eixo centralizador e dinamizador da cidade de Aveiro; *Entre os seus arruamentos mais modernos, além da Avenida Araújo e Silva,(…) aquêle que de longe se destaca e merece referencia especial, pela sua largura e extensão, como pelo esforço que para a cidade representa a sua realização, é a Avenida Dr. Lourenço Peixinho* [11]; *A artéria ligando o centro antigo da Cidade com a estação de caminho de ferro,(…) julga-se oportuno como o eixo principal do novo aglomerado* [12]. Esta atrai grande densidade de movimento e de pessoas. Com o aumento da quantidade de automóveis, torna-se um eixo de circulação importante no

[7] *in Plano Director da Cidade de Aveiro*. Edição da Câmara Municipal de Aveiro, 1964, pl. 17

[8] *in Plano Director da Cidade de Aveiro*. Edição da Câmara Municipal de Aveiro, 1964, pl. 70

[9] *in Plano Director Municipal de 1995, Estudos Complementares, Volume V*. Página 92

[10] *in* MOREIRA DA SILVA, David; MOREIRA DA SILVA, Maria José M., *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro – Peças Escritas*. Porto, 1948, página 52

[11] *in* MOREIRA DA SILVA, David; MOREIRA DA SILVA, Maria José M., *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro – Peças Escritas*, Porto, 1948, páginas 51 e 52

[12] *in Plano Director da Cidade de Aveiro*. Edição da Câmara Municipal de Aveiro, 1964, página 8



Fig. 2.2.11 - Antiga Estação de caminho-de-ferro



Fig. 2.2.12 - Nova Estação de caminho-de-ferro

trânsito viário urbano. Recentes alterações no topo Nascente, com a construção de um túnel sob a linha de caminho-de-ferro, mudaram fortemente a circulação e vivência nessa zona da avenida.

No extremo Nascente surgiu recentemente a nova Estação de Caminho-de-Ferro (fig 2.2.12), projectada pelo arquitecto João Lúcio Lopes em 2001 e construída em 2006, que é encarada com duas frentes e que, em conjunto com o plano a Nascente da avenida, mostram uma intenção de desenvolvimento e expansão para o outro lado da linha de caminho-de-ferro (figuras 2.2.13 e 2.2.14). Desde sempre que esta linha (linha do Norte) cria um limite físico à expansão da cidade, criando uma ruptura a Este, constituída por vazios

urbanos. Ao longo do tempo foi-se tentando integrar esta estrutura ferroviária, criando-se passagens desniveladas. No entanto, o túnel construído no topo da avenida é unicamente rodoviário, obrigando os peões a usarem a nova Estação (um edifício de utilização pública que se desenvolve subterraneamente e em duas frentes) para transporem a linha. Contrariamente ao que foi anteriormente proposto e realizado, o túnel permite o desaguamento directo do trânsito viário oriundo do outro lado da linha na avenida, quebrando ainda mais o conceito da placa central e de passeio público (figura 2.2.15). No passado as passagens desniveladas surgiram nas imediações das grandes vias, encaminhando posteriormente o trânsito automóvel para os outros eixos da cidade. Assim, este elemento não contribui para a integração da zona a Nascente da linha de caminho-de-ferro, uma vez que cria ruptura ao movimento pedonal e pontos críticos no trânsito viário, através de encruzilhadas. Os velocípedes vêem igualmente a sua circulação condicionada a várias barreiras urbanas.

O remate da avenida constituiu, desde a sua origem, um problema: *Artéria ampla, ligando a estação do caminho de ferro à parte central da cidade, pena é, todavia, que ainda não tenha sido dotada com uma praça condigna em cada uma das suas extremidades (…)* [13]. A Nascente encontra-se o largo da Estação e, por fim, a Estação do Caminho-de-ferro. Este é apenas um alargamento, sendo a Estação o verdadeiro remate da avenida. Este edifício foi recentemente desactivado, estando prevista a sua utilização como espaço de exposições. Ao seu lado ergue-se a nova estação, que se desenvolve sob a linha de caminho-de-ferro, elevando-se a estrutura sobre os cais de embarque, de forma a proteger os passageiros, e nas suas extremidades, onde se encontram as suas entradas, uma para cada lado da linha. A Poente a avenida termina na rua de Viana do Castelo, que, por sua vez, termina numa ponte-praça, a praça Humberto Delgado, conhecida entre os aveirenses por as Pontes, uma vez que anteriormente aí existiam duas pontes. A construção desta ponte-praça foi sugerida no Anteplano de 1948: *Remodelação da Área Urbanizada*

[13] *in* MOREIRA DA SILVA, David; MOREIRA DA SILVA, Maria José M., Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro – Peças Escritas, Porto, 1948, página 52.



Fig. 2.2.13 - Parte de trás da Nova Estação de caminho-de-ferro



Fig. 2.2.14 - Parte de trás da Nova Estação de caminho-de-ferro

além da substituição de 2 pontes velhas e disformes, existentes sobre o canal Central, por uma ampla, moderna e elegante ponte-praça e as rectificações de dimensionamento que o arranjo arquitectónico desta necessariámente implica na estreita e pouco extensa rua de Coimbra (…) [14]. A ponte-praça não foi, no entanto, um projecto consensual: *É certamente, mais difícil suprimir a encruzilhada criada e organizada sob a forma de uma ponte-praça, esta encruzilhada provoca, com efeito, uma perturbação importante na circulação da Cidade*. [15]

O prolongamento da travessa dos Ourives até à avenida nunca foi realizado tal como aconselhava o anteplano de 1948 de Moreira da Silva, *Quanto a nós, o prolongamento da Travessa dos Ourives até à praça projectada no topo Oeste da Avenida do Dr. Lourenço Peixinho teria consequências desastrosas nas suas condições estéticas e de transito. Por isso, encurtamos tanto quanto possível o referido fundo de saco, apenas com o objectivo de manter o acesso aos prédios nela existentes, embora atendamos que, para a cidade, talvez fosse mais útil a supressão pura e simples, à sua conservação ou ao seu prolongamento*. [16]

Nos anos 90 o projecto BUGA (Bicicleta de Utilização Gratuita de Aveiro) introduz ciclovias pela cidade, incluindo na avenida Dr. Lourenço Peixinho; esta ocupava parte da placa central. A marcação pouco visível da ciclovia juntamente com a desconexão ao longo dela e nas suas extremidades com os outros eixos mostram como nunca ficou completamente resolvida. A introdução do túnel criou outra quebra nesta via (figura 2.2.16), ao transpô-la da placa central para uma pequena faixa lateral à direita das vias de circulação automóvel.

[14] *in* MOREIRA DA SILVA, David; MOREIRA DA SILVA, Maria José M., Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro – Peças Escritas, Porto, 1948, página 75.

[15] *in* Plano Director da Cidade de Aveiro. Edição da Câmara Municipal de Aveiro, 1964, página 14.

[16] *in* MOREIRA DA SILVA, David; MOREIRA DA SILVA, Maria José M., Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro – Peças Escritas, Porto, 1948, página 91.



Fig. 2.2.15 - Entrada do túnel na avenida Dr. Lourenço Peixinho



Fig. 2.2.16 - Topo Nascente da ciclovia na avenida Dr. Lourenço Peixinho

3 – Análise da Avenida Dr. Lourenço Peixinho
3.1 – Contexto Actual

3 – Análise da Avenida Dr. Lourenço Peixinho
3.1 – Contexto Actual

A palavra avenida deriva da palavra francesa *avenue*, que tem origem no particípio passado do verbo *avenir* (*avenu*). Designa *(…) um caminho através do qual se chega a um sítio ou destino, e por extensão um caminho arborizado para um castelo e por fim uma via larga urbana ladeada por árvores* [1].

As avenidas têm origem nos parques e jardins, sendo uma criação da Idade Clássica quando recebiam a circulação dos coches, os desfiles militares e as festas urbanas, conotadas com o aparato e a exuberância, sendo um exemplo Versailles, em França. Esta imagem foi continuada pelo urbanismo do século XIX, como Paris de Haussmann, num sentimento de higienização das cidades. No continente americano as avenidas representam simplesmente vias de maior dimensão.

Outra palavra sinónima de *avenue* é *boulevard*, em português *bulevar*. A palavra francesa *boulevard* tem origem no alemão *Bollwerk*, que significa fortificação. Inicialmente designava o terreno ocupado por uma fortificação ou bastião, passando, mais tarde, a designar também o passeio ou a via larga de circulação arborizada sobre as antigas linhas de muralha e que portanto circundavam a vila. Actualmente, a palavra bulevar é sinónima de avenida, vindo da Idade Clássica Francesa em que o rei Louis XIV manda construir em Paris os *Grands Boulevards*, generalizando-se pelo resto da Europa no século XIX. É no último terço deste século o que bulevar passa a ser sinónimo de avenida.

Avenida descreve, então, uma via larga com múltiplas faixas de circulação automóvel e muitas vezes ladeada e ornada por árvores. É igualmente conotada com as ideias de ida, regresso e viagem. Coloquialmente, *fazer avenida* [2] tem o significado de passear despreocupadamente.

O caso aqui estudado, a avenida Dr. Lourenço Peixinho, corresponde integralmente à definição de avenida. É uma via larga, com trinta metros de largura, quatro faixas de circulação

[1] *in* MERLIN, Pierre et CHOAY, François, *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*. Presses Universitaires de France, 2ème Édition, 1988, página 94.

[2] *in Dicionário da Língua Portuguesa – sem acordo ortográfico*. Infopédia: Enciclopédias e Dicionários Porto Editora, http://www.infopedia.pt/lingua-portuguesa-aao, 29 de Julho de 2014.



Fig. 3.1.1 - Placa Central na avenida Dr. Lourenço Peixinho

automóvel, duas em cada sentido, e com uma placa central ladeada de cada lado por uma fileira de árvores. A sua configuração em passeio público, aliada à forte presença do comércio e serviços, tornou-a num percurso que remete à expressão *fazer avenida.*

A placa central sofreu fortes alterações, recuando pontualmente de forma a criar uma quinta faixa de preparação de viragem, que se destina às saídas e atravessamentos através de ruas que intersectam o eixo da avenida. Nestes pontos a placa central é estreitada. No extremo Nascente, nos últimos 480 metros entre a intersecção com a rua do Engenheiro Oudinot e o largo da Estação, a placa é contínua, não permitindo o seu atravessamento viário. Desta forma, é necessário utilizar ruas adjacentes que nos conduzem aos extremos da placa de forma a atravessar a avenida. Neste troço da avenida foi igualmente introduzido um túnel que passa sob a linha de caminho-de-ferro. A partir do túnel, a circulação automóvel passa a uma via para cada sentido no túnel e na avenida. Durante o resto da avenida há duas vias de circulação em cada sentido.

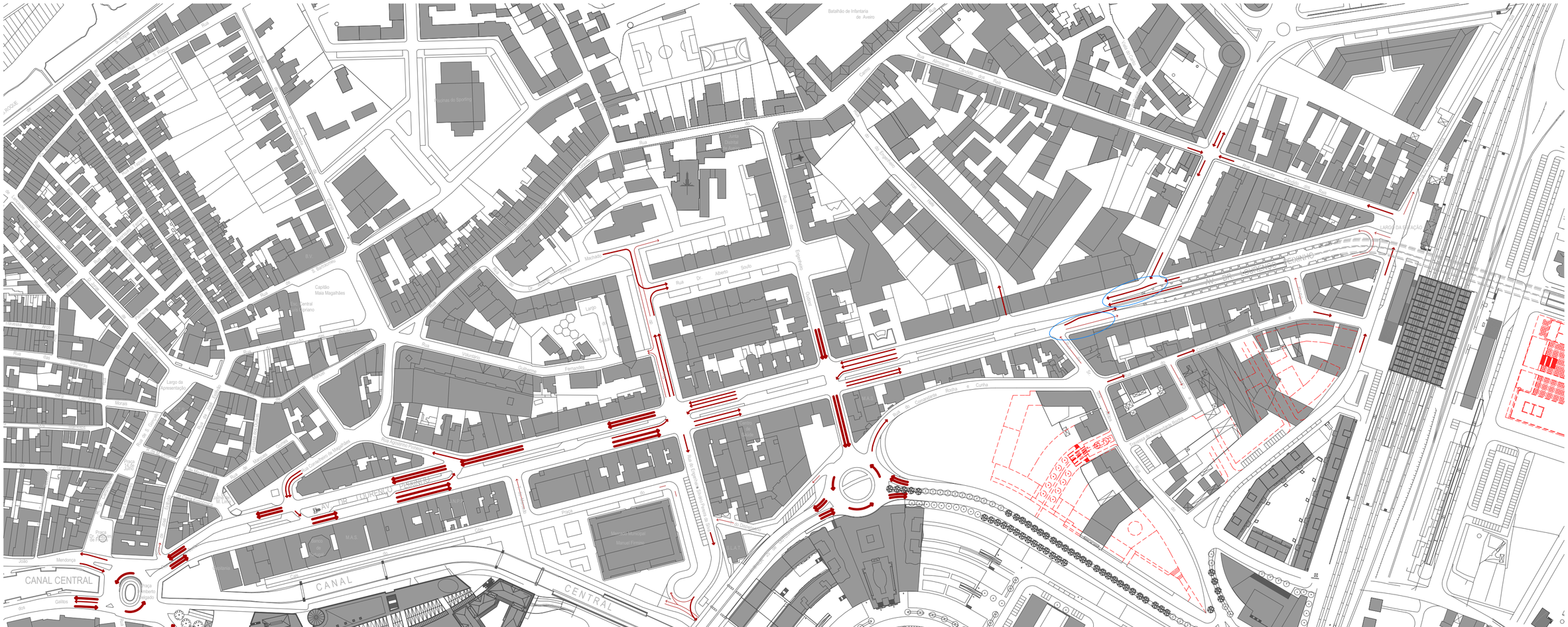
3 – Análise da Avenida Dr. Lourenço Peixinho
3.1 – Contexto Actual

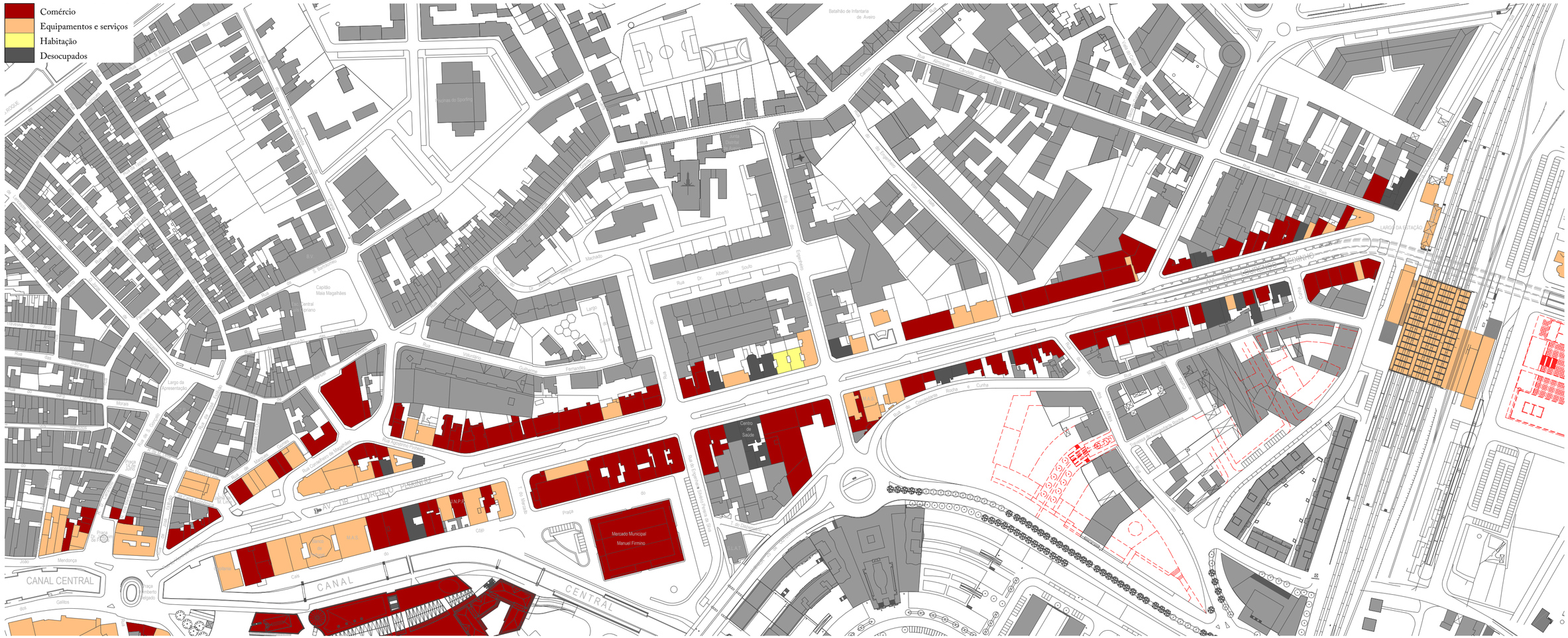
A avenida Dr. Lourenço Peixinho é um eixo com intensa circulação automóvel, particularmente no seu troço ocidental, até à rua do Engenheiro Oudinot. Após este cruzamento, seguindo pela avenida Dr. Lourenço Peixinho, é-se obrigado a ir até ao largo da Estação, seja por esta via ou pela rua do Comandante Rocha e Cunha. O trânsito viário que segue na direcção da Estação de Caminho-de-Ferro é imediatamente desviado para o sentido inverso ao chegar ao largo da Estação. Assim, o trânsito para a Estação faz-se através das ruas Comandante Rocha e Cunha ou do Senhor dos Aflitos (figura 3.1.2).

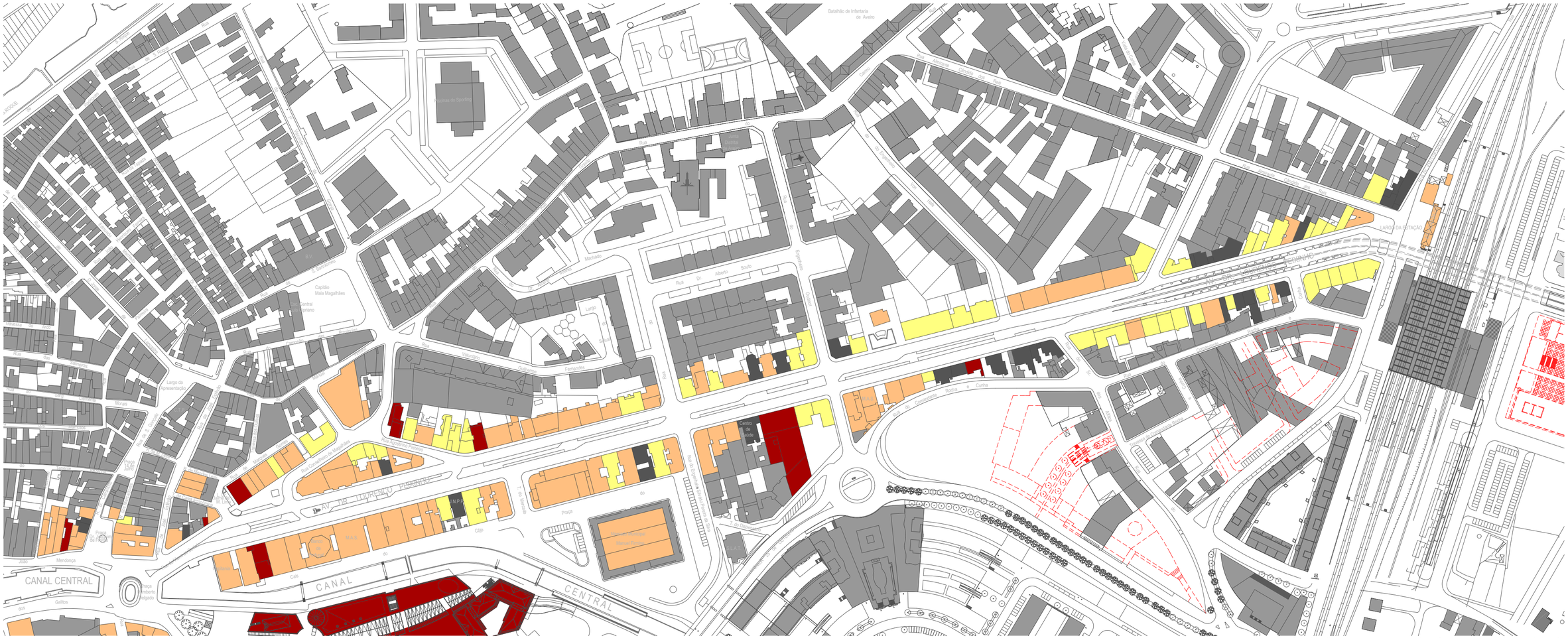
Actualmente, a frente da avenida está completamente edificada, tendo nos seus topos os seus edifícios mais antigos: a Estação de caminho-de-ferro e a antiga Capitania do Porto de Aveiro, hoje a sede Assembleia Municipal. A edificação da via iniciou-se na década de 20. Recentemente a construção de novos edifícios tem diminuído como consequência de uma maior protecção do património edificado, optando-se mais pela recuperação. Como já foi referido no capítulo anterior, não houve uma normalização das cérceas, tendo esta aumentado ao longo do tempo. Assim, assistimos hoje à sua grande variação de cérceas e de escalas ao longo da avenida, sendo frequentemente abrupta. Juntamente com esta variação de proporção encontra-se também uma grande diversidade formal, com diferentes relações entre o cheio e o vazio nas fachadas, não se criando um ritmo ao longo do eixo. Estes dois componentes contribuem para uma ideia de descontinuidade e heterogeneidade ao longo de todo o eixo.

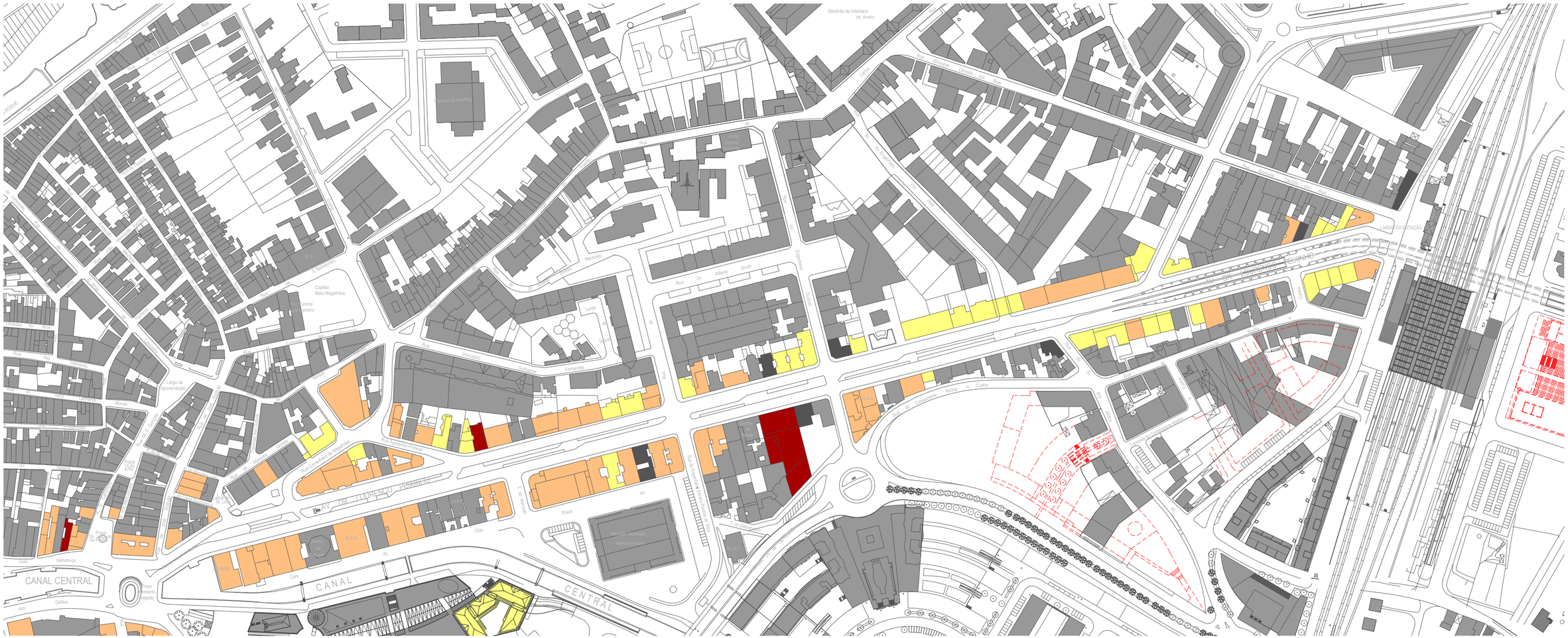
Em termos da utilização da avenida, verifica-se uma grande homogeneidade de funções, particularmente ao nível do piso térreo (figura 3.1.3): a maioria dos edifícios tem comércio neste piso, encontrando-se igualmente alguns serviços, particularmente bancos e restauração, mas também encontramos seguradoras e uma farmácia. Nos pisos superiores há uma predominância de prestação de serviços, embora exista igualmente alguma habitação. Verifica-se, que os edifícios de cércea elevada contêm comércio no rés-do-chão, serviços até ao terceiro andar e habitação nos últimos pisos (figuras 3.1.4, 3.1.5, 3.1.6 e 3.1.7). Assim, na avenida Dr. Lourenço Peixinho predomina o sector terciário, com comércio no piso térreo e serviços nos pisos superiores. A habitação representa apenas uma pequena parte da sua ocupação.

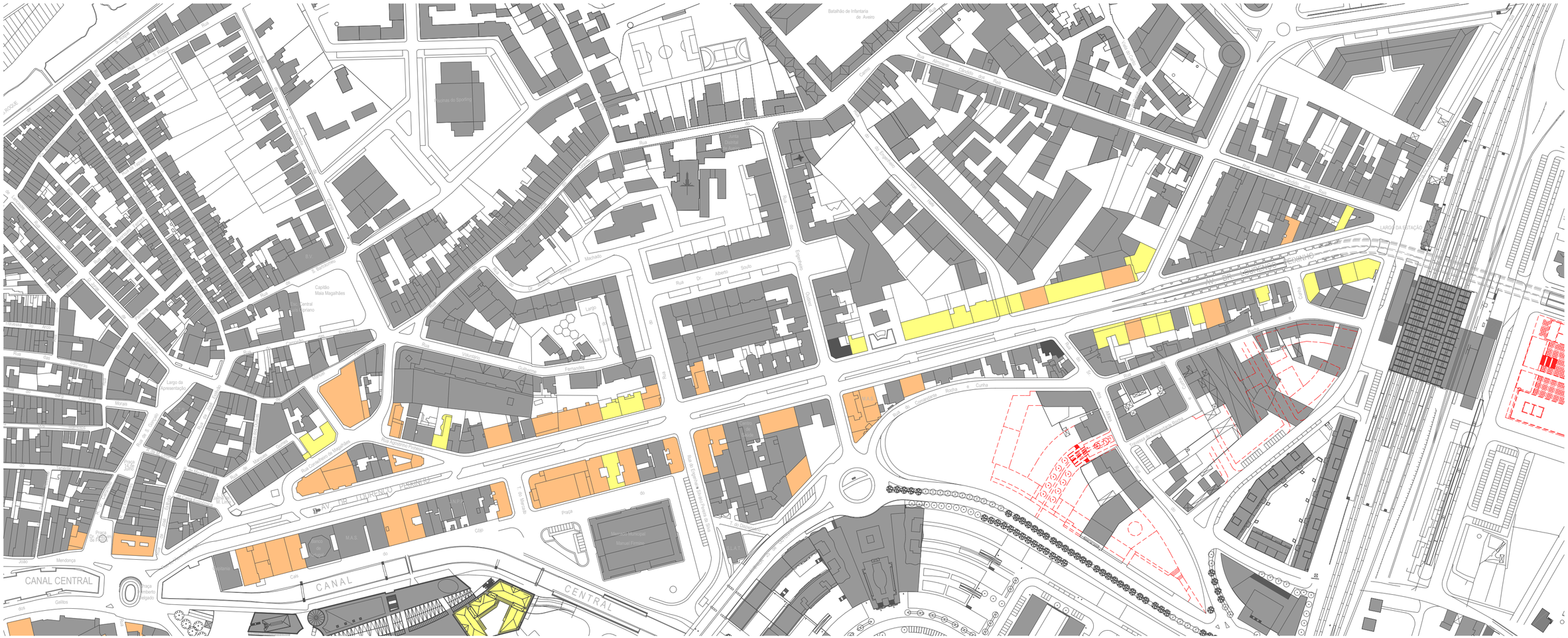
O remate Oriental da avenida Dr. Lourenço Peixinho é feito pelo largo da Estação, onde


CANAL CENTRAL
CANAL
CENTRAL
AV. DR. LOURENÇO PEIXINHO
Batalhão de Infantaria de Aveiro
Piscinas do Sporting
Capitão Maia Magalhães
Jardim Público
Largo da Apresentação
Praça Dr. Mário Sacramento
Praça Humberto Delgado
Mercado Municipal Manuel Firmino
M.A.R.
M.A.S.
Rua Dr. Alberto Souto
Rua Viana do Castelo
Rua Dr. Nascimento Leitão
Rua Dr. Mendonça
Rua Dr. Barbosa de Magalhães
Rua Dr. Manuel de Arriaga
Rua Dr. Oliveira Salazar
Rua Dr. Mário Sacramento
Rua Dr. Nascimento Leitão
Rua Dr. Manuel de Arriaga
Rua Dr. Barbosa de Magalhães
Rua Dr. Mendonça
Rua Dr. Alberto Souto
Rua Dr. Oliveira Salazar
Rua Viana do Castelo


Comércio
Equipamentos e serviços
Habitação
Desocupados
CANAL CENTRAL
CANAL
CENTRAL
Mercado Municipal
Manuel Firmino
Centro
de
Saúde
Batalhão de Infantaria
de Aveiro
Piscinas do Sporting
Capitão
Maia Magalhães
Largo
da
Apresentação
Rua
Dr.
Alberto
Sousa
Rua
Visconde
Valmor
Rua
Dr.
Nascimento
Fernandes
Rua
Dr.
Manuel
Firmino
Rua
Dr.
Nascimento
Leite
Rua
Dr.
Mário
Sacramento


CANAL CENTRAL
CANAL
CENTRAL
AV. DR. LOURENÇO PEIXINHO
Batalhão de Infantaria de Aveiro
Piscinas do Sporting
Capitão Maia Magalhães
Centro de Saúde
Mercado Manuel Firmino
Mercado do Peixe
Mercado Manuel Firmino
Mercado Manuel Firmino
Mercado do Peixe
Mercado Manuel Firmino
Mercado do Peixe
Mercado Manuel Firmino
Mercado do Peixe


CANAL CENTRAL
CANAL
CENTRAL
AV. DR. LOURENÇO PEIXINHO
Batalhão de Infantaria de Aveiro
Piscinas do Sporting
Capitão Maia Magalhães
Mercado Manuel Firmino
Mercado Municipal Manuel Firmino
Praça
Cais
Rua Dr. Alberto Souto
Rua Viana do Castelo
Rua Tenente Resende
Rua Dr. Nascimento Leitão
Rua Dr. Mendonça
Rua Dr. Manuel Firmino
Rua Dr. Barbosa de Magalhães


CANAL CENTRAL
CANAL
CENTRAL
AV. DR. LOURENÇO PEIXINHO
Batalhão de Infantaria de Aveiro
Piscinas do Sporting
Capitão Maia Magalhães
Mercado Municipal Manuel Firmino
M.A.R.
Rua Dr. Alberto Souto
Rua Viana do Castelo
Rua Tenente Resende
Rua Dr. Nascimento Leitão
Rua Dr. Mendes Ribeiro
Rua Dr. Manuel Firmino
Rua Dr. Barbosa de Magalhães
Rua Dr. Ferreira Neves
Rua Dr. Manuel Gaio
Rua Dr. Mário Sacramento

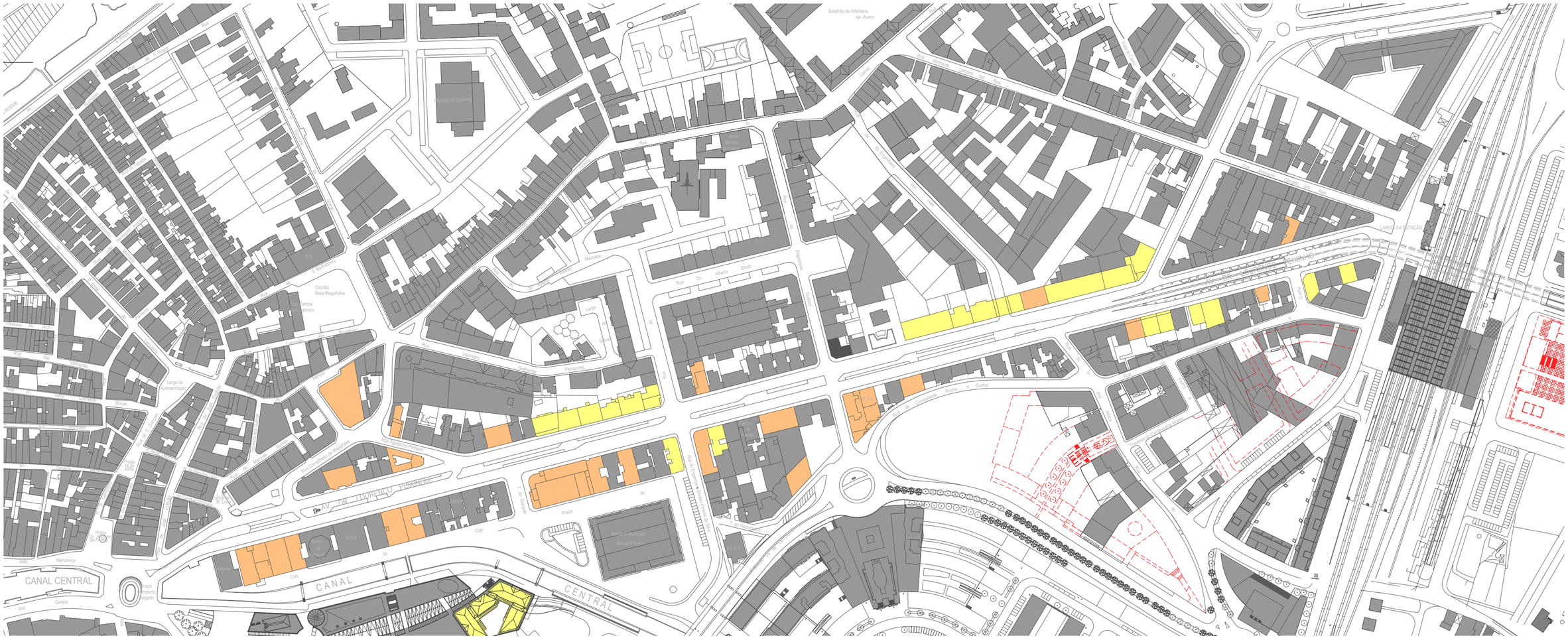

CANAL CENTRAL
CANAL
CENTRAL
AV. DR. LOURENÇO PEIXINHO
Batalhão de Infantaria de Aveiro
Piscinas do Sporting
Capitão Maia Magalhães
Jardim Público
Mercado Municipal Manuel Firmino
M.A.R.
Cais
Rua Dr. Alberto Souto
Rua Visconde de Valmor
Rua Dr. Nascimento Leitão
Rua Dr. Mendes Pinto
Rua Dr. Manuel Firmino
Rua Dr. Barbosa de Magalhães
Rua Dr. Ferreira Neves
Rua Dr. Nascimento Leitão
Rua Dr. Manuel Firmino
Rua Dr. Mendes Pinto



Fig. 3.1.8 - Placa Central na avenida Dr. Lourenço Peixinho no topo Nascente

se destacam a antiga e a nova Estação de Caminho-de-Ferro. É um topo que carrega um grande simbolismo associado à chegada do caminho-de-ferro no século XIX. Antes da chegada ao largo da Estação as faixas viárias da avenida são estreitadas e aproximam-se das frentes edificadas, diminuindo igualmente o perfil dos passeios. Centralmente encontra-se a tampa do túnel construído recentemente sob a linha ferroviária. Aí, virado para a estação e inserido na placa central da avenida, há um busto do Dr. Lourenço Peixinho (figuras 3.1.8 e 3.1.9).

No extremo Oeste a avenida termina na rua de Viana do Castelo (figura 3.1.10). A separação destas duas vias não é clara, dando a impressão de que a rua de Viana do Castelo faz parte da avenida Dr. Lourenço Peixinho. A toponímia associada aos quarteirões não clarifica a fronteira entre as duas vias: enquanto a Norte a avenida começa após a intersecção com a rua Conselheiro Luís Magalhães, junto ao monumento ao Soldado Desconhecido da Primeira Guerra Mundial, inserido na placa central, a Sul começa no edifício da sede da Assembleia

Municipal, com o número de polícia 4 desta avenida. Esta divisão de toponímia remete para o traçado anterior à abertura da avenida Dr. Lourenço Peixinho. No extremo da rua de Viana do Castelo há uma ponte-praça: a praça Humberto Delgado. Este elemento funciona principalmente como uma rotunda com um forte trânsito viário e com passeios pedonais laterais, sendo essencialmente um ponto de confluência e de passagem.

A avenida Lourenço Peixinho, tendo sido considerada desde a sua construção um dos eixos mais importante da cidade, vai ver nascer edifícios significativos. Na sua origem, ela une duas edificações significantes da cidade: a Estação de caminho-de-ferro e a capitania do Porto de Aveiro (hoje sede da Assembleia Municipal). Ainda na actualidade elas caracterizam e marcam os extremos desta via. A Capitania é o edifício mais antigo da avenida, permanecendo como um edifício significativo de Aveiro pelo seu carácter simbólico e histórico. A Estação surge em 1864 e apresenta igualmente um forte caráter simbólico e histórico, associado ao aparecimento do caminho-de-ferro, fazendo parte do património artístico da cidade pelos seus painéis de azulejos.

Os dois primeiros edifícios construídos na avenida Lourenço Peixinho foram entretanto demolidos e eram ambos casas de habitação unifamiliar. Em 1923 é construída a casa de António Simões Cruz, conhecida por vivenda Lígia. Sendo o edifício mais antigo construído da nova avenida, carrega um forte valor simbólico, devendo por isso ser mantido. É uma obra do arquitecto Silva Rocha, autor de vários edifícios da avenida inicial. Actualmente tem um estabelecimento comercial no seu rés-do-chão, embora inicialmente fosse apenas de habitação, estando os restantes pisos desocupados. O seu estado de conservação é preocupante, mostrando evidente degradação (figura 3.1.11).

Outro edifício do mesmo arquitecto, mas um pouco posterior (1929), que ainda subsiste é o da sede do Partido Comunista Português (figura 3.1.12). Esta vivenda de dois pisos foi mandada construir por Gervásio Pinho das Neves Aleluia: no seu rés-do-chão albergava uma loja, com residência no primeiro andar. Hoje tem uma pastelaria no rés-do-chão, funcionando as instalações do Partido Comunista Português no piso da habitação.

O segundo edifício mais antigo que ainda subsiste na avenida Dr. Lourenço Peixinho



Fig. 3.1.9 - Topo Nascente da avenida Dr. Lourenço Peixinho



Fig. 3.1.10 - Topo Poente da avenida Dr. Lourenço Peixinho, na rua de Viana do Castelo, vendo-se a ponte-praça

fica no gaveto Sudoeste com a rua Engenheiro Oudinot. Foi mandado construir em 1923 por Manoel Maria Moreira, mas desconhece-se o autor do seu projecto (figura 3.1.13). Tem um estabelecimento comercial no rés-do-chão com habitação no segundo piso. Sobre o topo do gaveto destaca-se um pequeno compartimento circular sobre os pisos principais. A casa mantém um logradouro nas suas traseiras para o antigo Caminho do Americano, hoje Travessa do Dispensário. É um edifício que se encontra razoavelmente bem conservado e que sofreu poucas alterações.

De seguida, em 1924, Bruno Rocha requer a construção de um prédio no gaveto com a rua Almirante Cândido dos Reis. Inicialmente era de um edifício de 4 pisos, com comércio ao nível da rua e habitação nos pisos superiores. Em 1925 o projecto é alterado passado a 3 pisos, funcionando, actualmente, uma pastelaria no piso térreo e uma pensão nos restantes. É uma edificação que se mantém em bom estado de conservação e que marca fortemente o topo Nascente da avenida.

Estes são os quatro edifícios que ainda sobrevivem da década que arrancou com a edificação da avenida; outros foram entretanto demolidos. Têm por isso um grande valor histórico e simbólico, devendo, por isso, ser preservados. Destacam-se particularmente os dois do arquitecto Silva Rocha que contribuiu com vários edifícios neste eixo. A Vivenda Lígia é a única destas casas que não foi concebida para acolher comércio no piso térreo. Houve outros exemplos de edifícios unicamente habitacionais, tanto nesta década como em décadas posteriores, constituindo, no entanto, casos excepcionais. As construções nesta época localizavam-se nas proximidades do Caminho do Americano e da rua Almirante Cândido dos Reis revelando a importância que estes caminhos antigos representavam na cidade (figura 3.1.14).

Simultaneamente instalaram-se bombas de abastecimento de combustível, que tentam acompanhar o automóvel enquanto meio de transporte emergente. Na avenida Bento de Moura, hoje rua Conselheiro Luís Magalhães, encontrava-se a garagem Aliança, de Artur Trindade. Surgiram entretanto outras garagens na avenida Lourenço Peixinho, como a garagem Trindade e Filhos, a garagem Central e a garagem Atlantic, a única que sobreviveu.

Na década de trinta a edificação continua não só nos quarteirões entre a avenida



Fig. 3.1.11 - Vivenda Lígia



Fig. 3.1.12 - Edifício do Partido Comunista Português



Fig. 3.1.13 - Edifício de Manoel Maria Moreira

3 – Análise da Avenida Dr. Lourenço Peixinho
3.1 – Contexto Actual

Dr. Lourenço Peixinho e a Estrada do Americano como junto da intersecção com a actual rua Agostinho Pinheiro. Esta rua corresponde a um antigo troço da Estrada do Americano que foi cortada pelo rompimento da nova avenida. Esta década foi marcada pelo trabalho do arquitecto Jayme Inácio dos Santos, que juntamente com o arquitecto Francisco da Silva Rocha tiveram um papel preponderante na edificação do eixo, deixando o seu cunho em diversas obras realizadas, algumas das quais ainda podem ser encontradas nos dias de hoje. Em 1934 é inaugurado o Monumento aos Mortos da Grande Guerra de 1914 – 1918.

A década de 40 traz um novo impulso na edificação e consolidação da avenida Dr. Lourenço Peixinho como eixo dinamizador da cidade. Foi um período em que surgiram muitas novas construções, incluindo dois edifícios de serviço público: o Banco de Portugal e o Cine-Teatro Avenida, projectado pelo arquitecto Rodrigues Lima em 1945. Ambos demonstram a importância que esta via ganhara em Aveiro. Nesta fase nota-se um aumento da escala de alguns edifícios, sem ultrapassarem no entanto os 4 pisos. Em 1948 é elaborado o Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro por David e Maria José M. Moreira da Silva. Este identifica pela primeira vez o problema criado pelas diferentes cérceas, denotando a falta de planeamento e regulação nas duas décadas de edificação da via. Nos anos seguintes este problema acentuou-se, apresentando-se actualmente como um dos grandes desafios da avenida.

A partir da década de 50 assiste-se de novo a um aumento da escala dos edifícios na avenida, acentuando-se esta tendência na década seguinte. Isto deveu-se a uma mudança de paradigma que permite o desenvolvimento em altura no que era considerado o principal eixo da cidade na época. O Plano Director da Cidade de Aveiro de 1964 explicita e permite o aumento da cércea. Este modelo de construção permanece até aos anos 90 (figuras 3.1.15 e 3.1.16). Só muito recentemente é que se começou a olhar para o património edificado desta via e a estudar um plano de pormenor que clarifique as regras para a construção nesta avenida aveirense.

Nos primeiros anos do século XXI surgiu, em conjunto com as obras da nova estação, um túnel no topo Nascente da via. Este passa sob a estação e linhas do caminho-de-ferro e é construído por iniciativa da REFER, sem terem sido efectuados estudos urbanos prévios. Os trabalhos efectuados pela REFER obtiveram, pelo menos, a anuência do município aveirense,

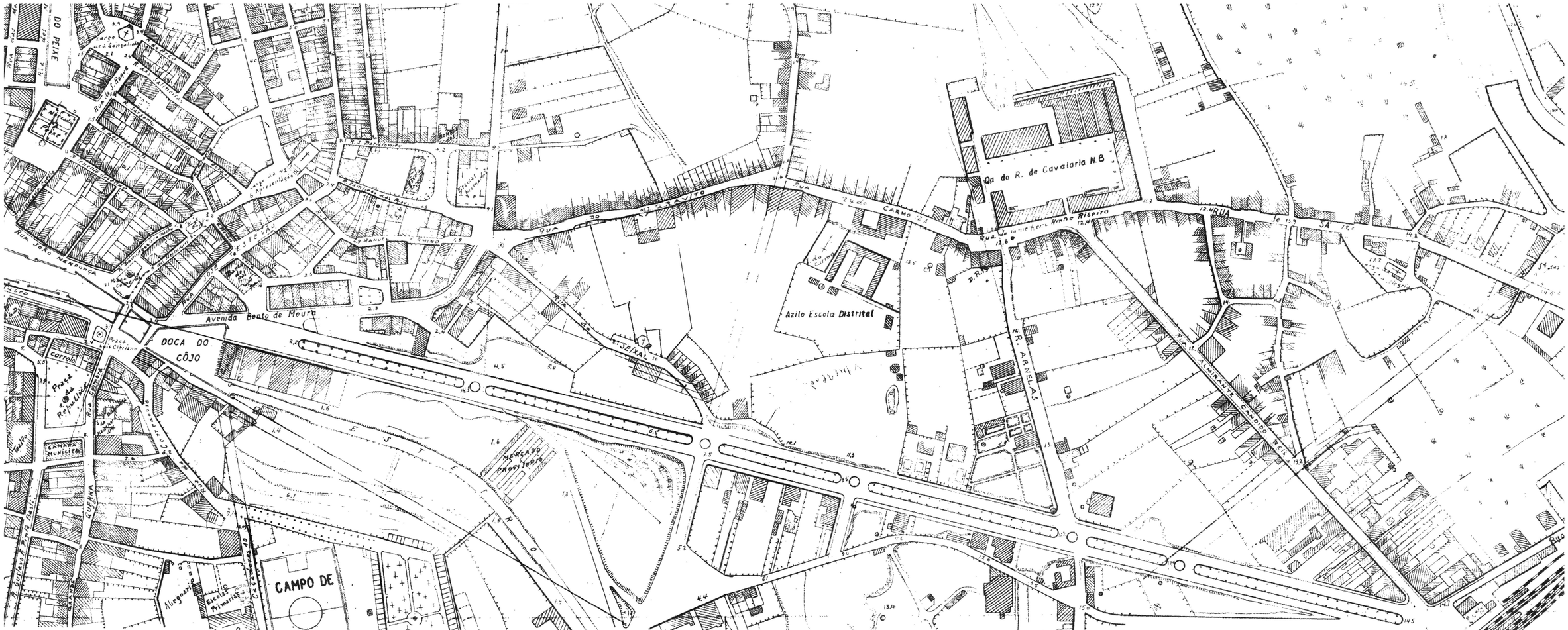
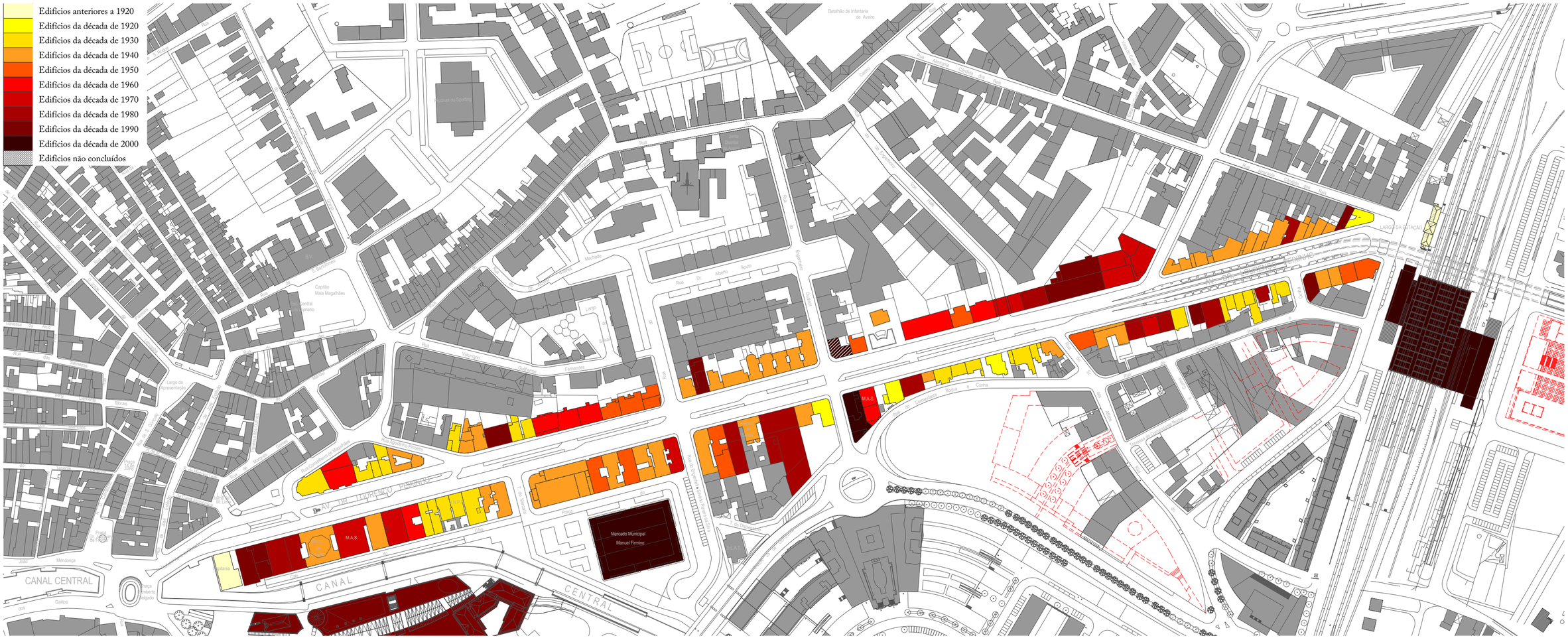


Fig. 3.1.14 - Planta de Aveiro, 1931 (Planta da Câmara Municipal de Aveiro)


Edifícios anteriores a 1920
Edifícios da década de 1920
Edifícios da década de 1930
Edifícios da década de 1940
Edifícios da década de 1950
Edifícios da década de 1960
Edifícios da década de 1970
Edifícios da década de 1980
Edifícios da década de 1990
Edifícios da década de 2000
Edifícios não concluídos
CANAL CENTRAL
CANAL
CENTRAL
AV. DR. LOURENÇO PEIXINHO
Mercado Municipal
Manuel Firmino
M.A.S
Batalhão de Infantaria
de Aveiro
Piscinas do Sporting
Capitão
Maia Magalhães
Largo da Apresentação
Largo da Estação
Rua Dr. Alberto Souto
Rua Visconde Valmor
Rua Machado
Rua Dr. Nascimento Leitão
Rua Engenheiro Adelino Amaro da Costa
Rua Dr. Manuel de Arriaga
Rua Dr. Mário Sacramento
Rua Dr. Nascimento Leitão
Rua Dr. Manuel de Arriaga
Rua Dr. Mário Sacramento
Rua Dr. Alberto Souto
Rua Visconde Valmor
Rua Machado
Rua Engenheiro Adelino Amaro da Costa

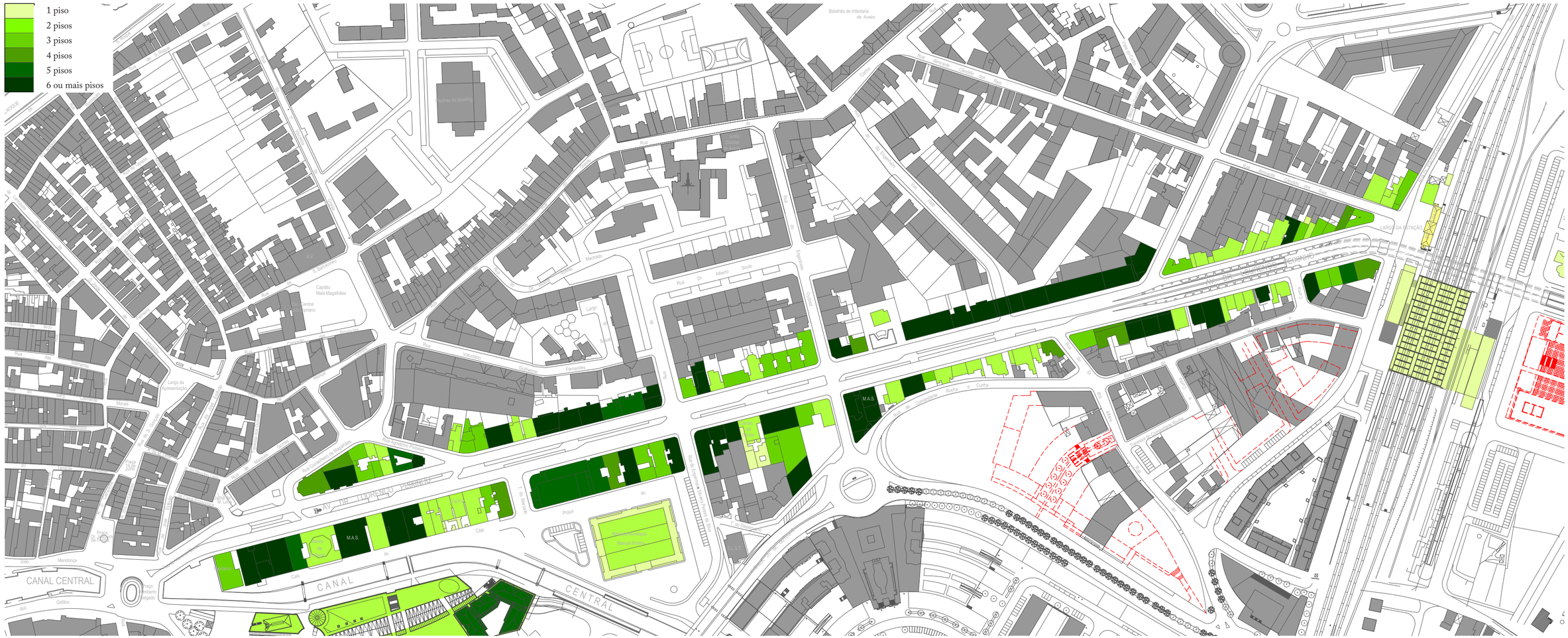


Fig. 3.1.16 - Planta de cérceas



Fig. 3.1.17 - Tampa do túnel na avenida Dr. Lourenço Peixinho



Fig. 3.1.18 - Entrada do túnel do lado Oriental da linha de caminho-de-ferro

que se encontra, actualmente, a estudar soluções para a integração do túnel no decorrer da elaboração do Programa de Reabilitação da Avenida Dr. Lourenço Peixinho (figuras 3.1.17 e 3.1.18).

Pode-se verificar, ao analisar mais detalhadamente a avenida Dr. Lourenço Peixinho, que ela tem uma evolução quase continua no que diz respeito aos seus usos: ela surge e desenvolve-se como uma área fortemente dedicada ao comércio e serviços, aparecendo a habitação como uma ocupação secundária e minoritária. Em termos formais ela apresenta uma placa central que sofreu ligeiras alterações ao longo dos anos e que a define e marca, distinguindo-se das restantes vias aveirenses. O túnel sob as linhas e estação do caminho-de-ferro veio quebrar esta placa no topo Nascente. Alguns dos edifícios presentes no eixo foram ou estão em processo de classificação numa tentativa de proteger o seu património arquitectónico. Ao mesmo tempo o município está a desenvolver um Plano de Pormenor que regule a edificação nesta zona da cidade. Incentivou e participou igualmente na elaboração de um programa de requalificação da avenida Dr. Lourenço Peixinho, cujo tema será desenvolvido no próximo subcapítulo.

3 – Análise da Avenida Dr. Lourenço Peixinho
3.2 – Análise da Proposta para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho

Em Abril de 2013 foi apresentada a proposta programática definitiva para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho por uma equipa conjunta que englobou a Câmara Municipal de Aveiro, a Universidade de Aveiro e o gabinete Bruno Soares Arquitectos. Este trabalho pretende iniciar uma nova fase deste eixo, transformando o seu papel urbano na cidade e incindindo sobre três pontos considerados fundamentais: a criação de uma Área de Reabilitação Urbana, que protegesse e requalificasse o património edificado da zona, a requalificação do espaço público, transformando uma via com um forte carácter automobilístico num espaço mais centrado nas pessoas e no lazer, e por fim a elaboração e desenvolvimento de animação socio-cultural. O programa resultou de um processo longo que tentou envolver a junta de freguesia e a população através da organização de um workshop.

Debruçando-nos concretamente sobre as propostas de requalificação urbana, percebe-se que todas as soluções apresentadas representam um corte radical com os diferentes desenhos que a avenida Dr. Lourenço Peixinho teve ao longo da sua história. Inicialmente foram apresentadas três modelos tipológicos para o novo desenho do eixo: o primeiro, denominado de *Boulevard* (figuras 3.2.1 e 3.2.4), consistia no alargamento dos passeios e com uma via automóvel central com uma faixa de rodagem em cada sentido e estacionamento lateral; o segundo modelo pretendia construir uma praça em cada um dos topos da avenida, ou seja uma avenida *Entre Praças* (figuras 3.2.2, 3.2.6 e 3.2.7), circulando na parte central o trânsito automóvel em ambos os sentidos através de duas faixas com estacionamento lateral e em que os passeios seriam igualmente alargados; por último foi sugerida uma solução tipo *Rambla* (figura 3.2.3 e 3.2.5) com passeios assimétricos, em que a via automóvel seria semelhante à do primeiro modelo, estando neste caso descentrada do perfil da avenida. Todos estes modelos destroem a placa central, peça fundamental que caracteriza esta via e que preenche o imaginário dos aveirenses, e quase elimina o tráfego, limitando a função dinamizadora que a avenida representa. O plano aconselha a protecção de algum património edificado, descartando completamente a memória do desenho urbano.

Apesar da forte resistência ao fechamento dos topos do eixo, o modelo *Entre Praças* foi o escolhido, tendo sido desenvolvido e dando origem ao programa para a avenida. Esta proposta programática pretende rematar os topos da avenida Dr. Lourenço Peixinho com duas praças.



Figura 3.2.1 - Planta da tipologia *Boulevard* (imagem retirada de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. Câmara Municipal de Aveiro, 2013.)



Figura 3.2.2 - Planta da tipologia *Entre Praças* (imagem retirada de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. Câmara Municipal de Aveiro, 2013.)

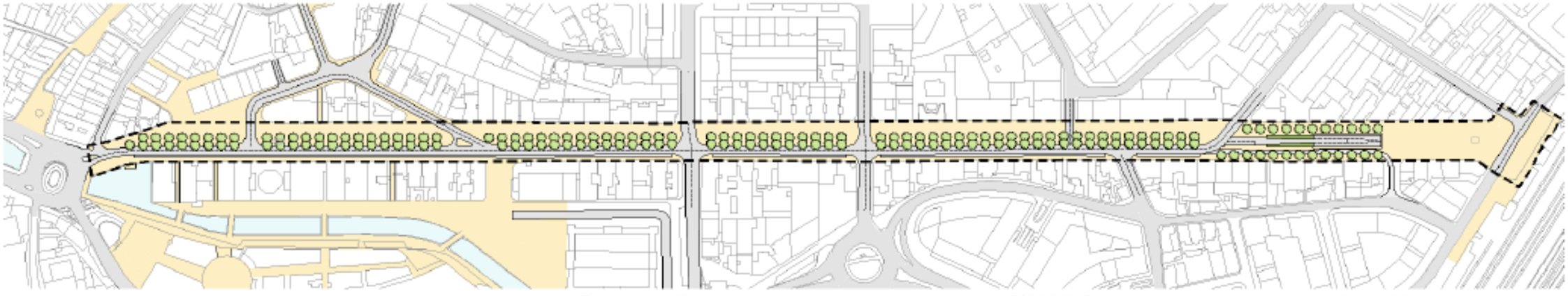


Figura 3.2.3 - Planta da tipologia *Rambla* (imagem retirada de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. Câmara Municipal de Aveiro, 2013.)

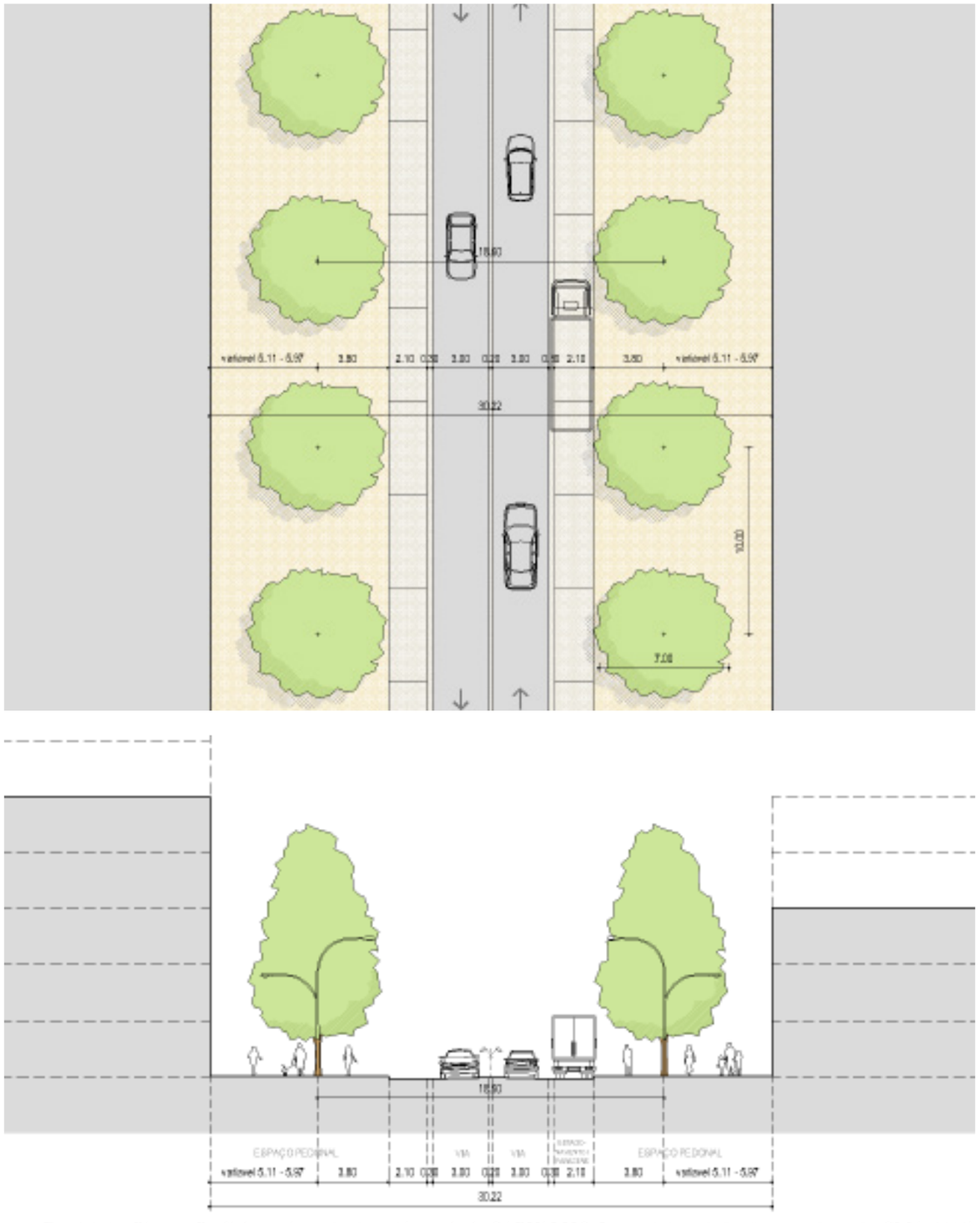


Fig. 3.2.4 - Planta e Perfil da tipologia *Boulevard* (retirada de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. CMA, 2013)

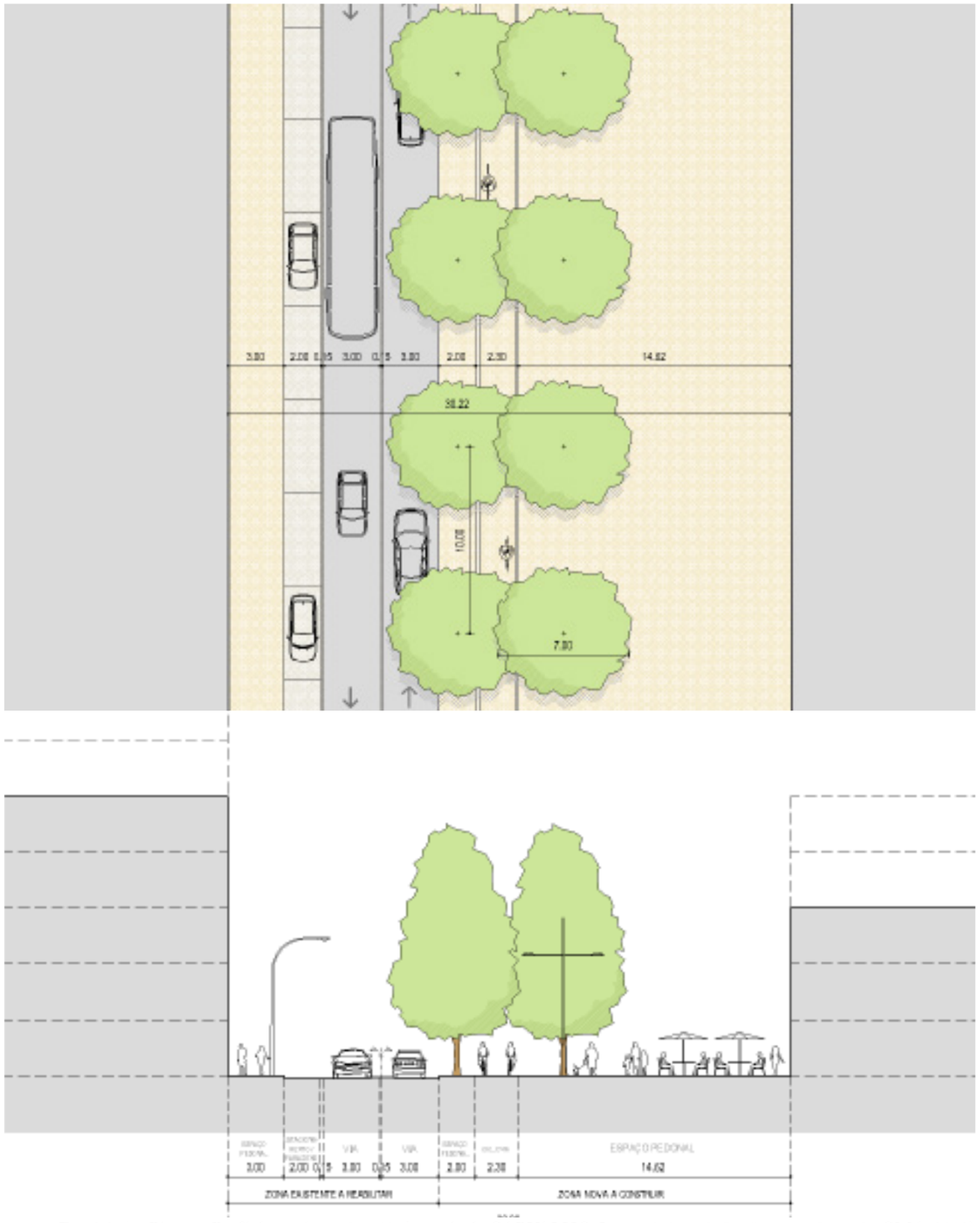


Fig. 3.2.5 - Planta e Perfil da tipologia *Rambla* (retirada de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. CMA, 2013)

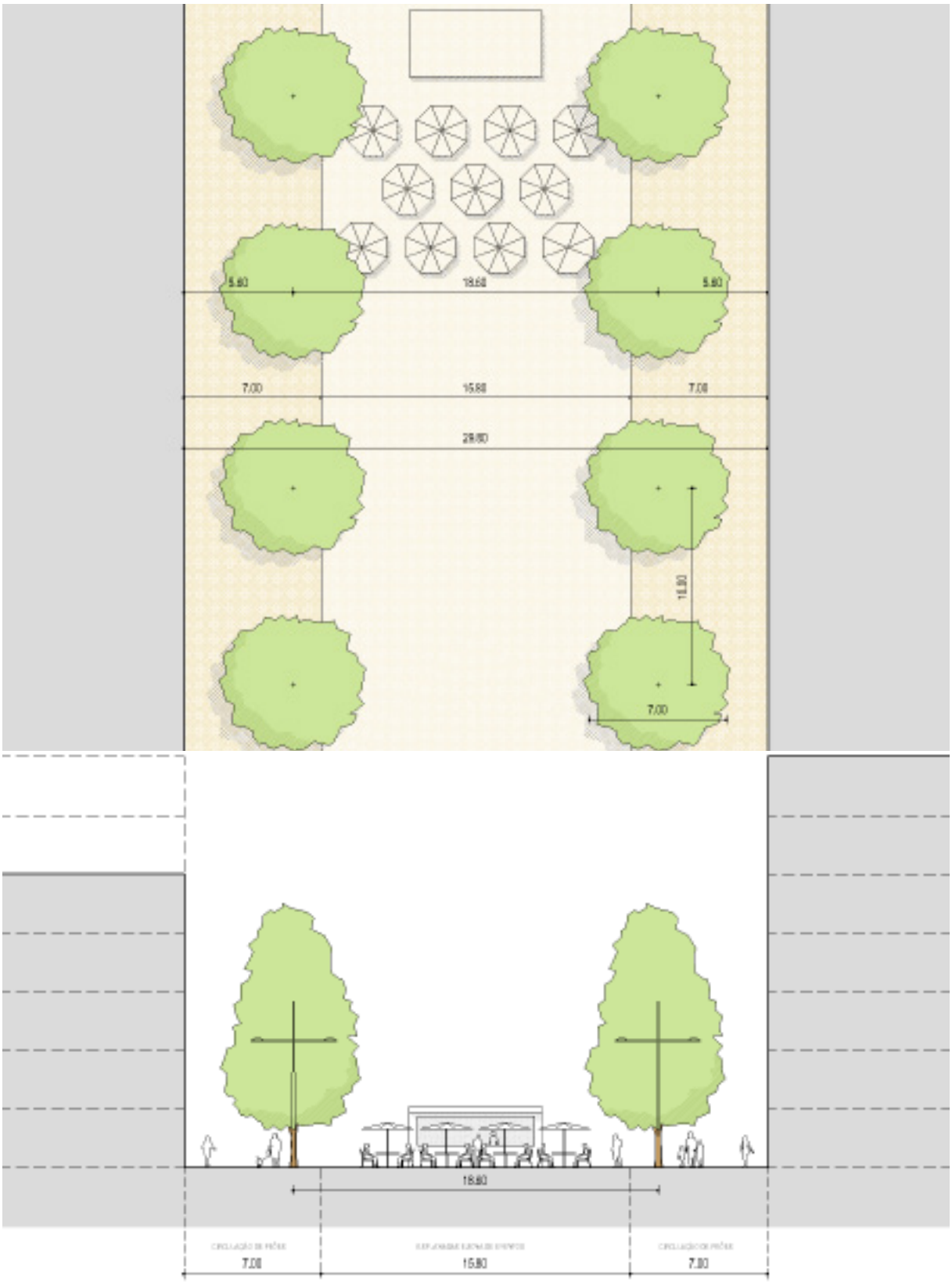


Fig. 3.2.6 - Planta e Perfil da tipologia *Entre Praças* (retirada de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. CMA, 2013)

Estas devem ser espaços que convidem ao encontro e convívio e onde se poderão realizar eventos de animação temporários. Esta ideia, para além de controversa, enfrenta problemas de várias ordens, desde logo o desenho e definição das praças. Encontrando-se as praças no seguimento da avenida é difícil rematar esses lados. Embora se force uma descontinuidade do trânsito automóvel persiste a ideia de continuidade, dando a sensação de não serem praças mas antes a continuação do eixo, tal como acontece no Porto com a avenida dos Aliados e a praça da Liberdade. Por outro lado, estas praças quebram o dinamismo de uma via tão importante da cidade, quer em termos simbólicos como funcionais, cortando-a. Tendo em conta que os portugueses não têm o hábito de usar as praças como espaço de estar e lazer, ao contrário por exemplo dos espanhóis, a solução de remate com duas grandes praças não parece fazer muito sentido. Ao mesmo tempo existem praças e largos nas proximidades com diferentes usos, sendo a praça do Peixe a zona de animação por excelência.

O desenvolvimento deste plano tinha vários grandes objectivos, acerca dos quais nos devemos debruçar com muita atenção, tentando perceber o seu potencial positivo no eixo e sociedade aveirenses: a redução do peso automóvel privilegiando o peão (figura 3.2.8), a integração dos velocípedes, incentivar novas funcionalidades, aumentando a animação socio-cultural, e a regulação do seu edificado, que permitiria também a protecção dos edifícios mais significativos. O workshop deu origem a algumas ideias e revelou receios da população. Esta, sente que o eixo é seguro e ruidoso durante o dia e inseguro e silencioso durante a noite. Estas questões são comuns, uma vez que devido ao ritmo biológico do ser humano há menor actividade noturna e a escuridão e noite causam desconfiança e sensação de alerta. A calma encontrada durante as horas de descanso favorece os moradores.

O perfil da avenida, tal como se encontra nos dias de hoje, apresenta passeios largos com cerca de 3 metros. No entanto, o workshop apresenta o desconforto pedonal como um dos principais problemas em conjunto com a falta de apoio e segurança para as crianças, idosos e pessoas de mobilidade reduzida. Face ao exposto e comparando com a localização das passadeiras (figura 3.2.9) parece claro que existe alguma dificuldade de atravessamento associado também à sua má colocação. A avenida Dr. Lourenço Peixinho mostra pouca sensibilidade e obstáculos urbanos, comuns nas

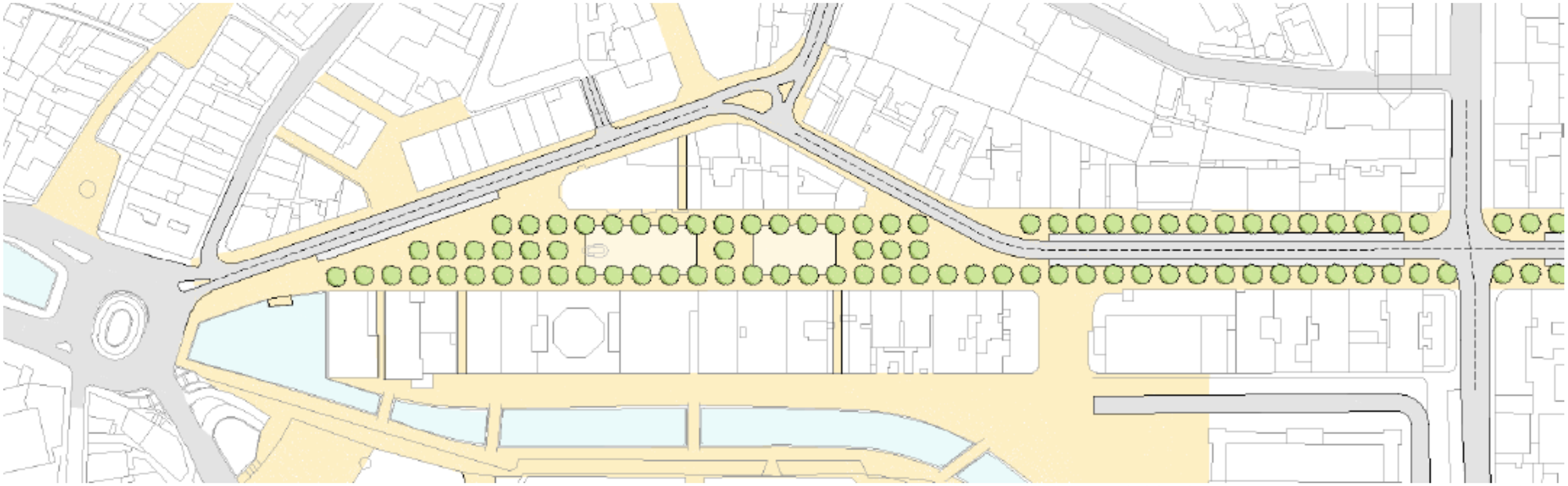


Fig. 3.2.7 - Planta da tipologia *Entre Praças* (retirada de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. CMA, 2013

ÁREAS		
espaço pedonal	39 %	13.232 m2
espaço rodoviário	61 %	20.783 m2
ÁREA TOTAL		**34.015 m2**

1

ÁREAS		
espaço pedonal	63 %	21.515 m2
espaço rodoviário	37 %	12.500 m2
ÁREA TOTAL		**34.015 m2**

2

ÁREAS		
espaço pedonal	72 %	24.360 m2
espaço rodoviário	28 %	9.655 m2
ÁREA TOTAL		**34.015 m2**

3

Fig. 3.2.8 - Área da avenida Dr. Lourenço Peixinho na actualidade (1), na tipologia Boulevard (2) e nas tipologias Entre Praças e Rambla (3) (retirada de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. CMA, 2013)

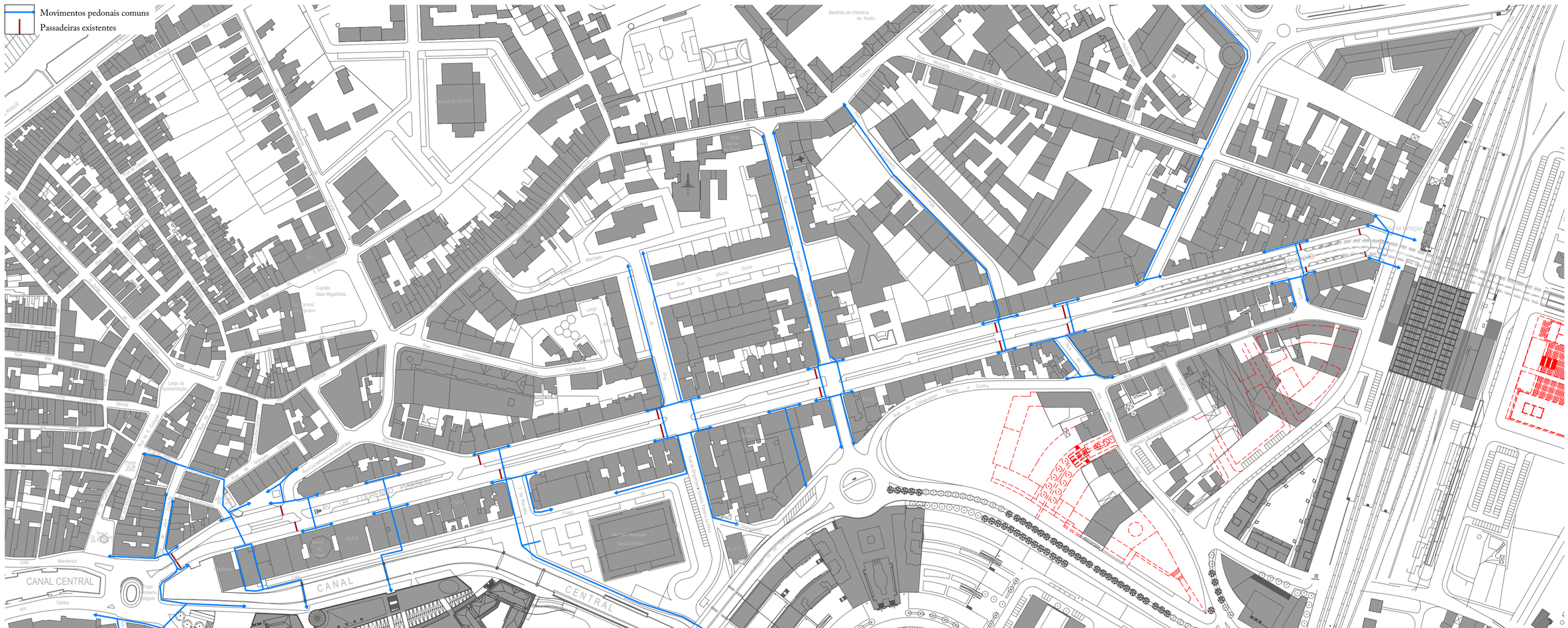


Fig. 3.2.9 - Localização das passadeiras e movimentos pedonais comuns

cidades portuguesas, que dificultam a locomoção dos cidadãos com mobilidade reduzida. Estes são os principais factores que contribuem para a falta de conforto que os peões sentem na utilização deste eixo.

Da discussão organizada pela Câmara Municipal de Aveiro destacam-se tópicos a ter em atenção numa intervenção futura na área da avenida Dr. Lourenço Peixinho. A manutenção de passeios simétricos, associado a uma maior facilidade de atravessamento da via pelos peões é um dos principais; as passadeiras devem por isso ser de nível. Repensando a localização dos atravessamentos e redesenhando-os o problema da dificuldade de mobilidade pedonal poderá



Fig. 3.2.10 - 3D da Proposta Base para a avenida Dr. Lourenço Peixinho (retirado de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. CMA, 2013)

ser resolvido. Outra ideia a manter e incentivar é a permeabilidade com os espaços adjacentes à avenida, tais como o largo do Mercado e do Côjo, o Centro Comercial Fórum Aveiro, Praça do Peixe, bairro da beira-Mar e Rossio e aos lugares de Sá e Barrocas. Se os primeiros têm fácil acesso a partir da avenida o lugar das Barrocas tornou-se mais isolado com a construção do túnel, que corta o atravessamento e limita a mobilidade dos peões.

No que se refere aos ciclistas decidiu-se que estes não devem circular sobre os passeios. A ciclovia existente na actual avenida Dr. Lourenço Peixinho foi incorporada na sua placa central, coexistindo com a circulação pedonal. Embora esta solução funcione ao longo da avenida, com ajuda de semáforos reguladores apresenta também graves problemas. Em primeiro lugar a circulação simultânea de peões e ciclistas pode tornar-se perigosa, especialmente nos estreitamentos da placa central. As mudanças de direcção efectuadas nos cruzamentos pelas bicicletas são igualmente difíceis. No entanto o que apresenta os maiores problemas da ciclovia são as extremidades desta: para se entrar e sair dela é necessário atravessar as vias de circulação automóvel. No topo Poente a ciclovia termina antes da chegada à ponte-praça, uma vez que a placa central se torna demasiado estreita para a acolher e no topo Nascente a ciclovia é desviada para o lado direito da via automóvel devido à introdução no eixo do túnel sob a linha de caminho-de-ferro. Há por isso uma descontinuidade na ciclovia, com transições pouco pensadas que a tornam muito perigosa. No programa desenvolvido para ser aplicado futuramente à avenida Dr. Lourenço Peixinho considera-se que a solução do uso de ciclovias segregadas é mais perigosa e pode gerar conflitos com os peões. Desta forma sugere a utilização partilhada de tráfegos, garantindo *(…) um desenho com acalmias de tráfego para que os automóveis conduzam a 30 Km/h em coexistência com as bicicletas* [1]. Parece difícil obrigar os carros a deslocarem-se a uma velocidade tão lenta numa via desta importância e perfil. Assim, dos três tipos de soluções partilhadas propostas, *Sharrows*, *Bike Boulevards* e *Fahrradstraßen* (figura 3.2.11), deve optar-se pela segunda em que a ciclovia

[1] MÁRIO, M., *Os Perigos da Segregação de Tráfego no Planeamento para Bicicletas. In* CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. Câmara Municipal de Aveiro, 2012, página 15.



Sharrow



Bike Boulevard



Fahrradstraße

Fig. 3.2.11 - Soluções tipológicas para a integração de ciclistas (retirado de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. CMA, 2013)

coexiste com a via automóvel na sua berma direita, permitindo ao mesmo tempo a movimentação dos carros até aos 50 Km/h.

Um conceito que parece ser importante no desenvolvimento deste programa e que sai do workshop é a necessidade de criar um espaço que permita a permanência com crianças, particularmente junto de esplanadas. Parece estranho a implantação de espaços infantis numas das vias mais dinâmicas de Aveiro, particularmente devido à existência de espaços adjacentes mais apropriados e resguardados para este tipo de actividade, como o Rossio, a entrada do Fórum Aveiro ou o Largo do Mercado e a marginal do canal do Côjo (alguns destes locais já possuem estruturas para crianças). Uma vez que não há muitos cafés/pastelarias na avenida e que apenas duas delas têm serviço de esplanada parece ainda mais estranho a instalação de espaços infantis.

Outra falha apontada pelo workshop foi a da falta de equipamentos urbanos na avenida, especificando a inexistência de sanitários públicos. Parece estranha esta referência, uma vez que são equipamentos pouco usuais na via pública. Apresentam uma grande dificuldade no que diz respeito a supervisão e manutenção, podendo estar por isso muito sujeitos a actos de vandalismo. Por outro lado, existem ao longo da avenida e em espaços adjacentes, alguns cafés e equipamentos que contêm sanitários (figura 3.3.12), como é o caso dos centros comerciais Fórum Aveiro e Oita, o mercado Manuel Firmino ou a Estação de Caminho-de-Ferro.

O programa sugere que o novo desenho do espaço público privilegie o uso pedonal, diminuindo a presença automóvel na avenida. Esta opção tem em vista o incentivo ao comércio e a actividades artístico-culturais nos pisos térreos. O trânsito deve ser desviado para outras vias que circundam este eixo, formando um anel circular intra-urbano proposto pelo Plano de Mobilidade municipal (figura 3.2.13). Este anel apresenta desde logo deficiências pondo em risco a sua implementação e sucesso e, consequentemente, o êxito da avenida Dr. Lourenço Peixinho no futuro. Para além de nem todas as vias deste anel estarem ainda construídas, quando se analisam algumas das alternativas viárias existentes observa-se que estas incluem ruas que sofreram, ou estão a sofrer, alterações que tornam o tráfego automóvel difícil. É este o caso da avenida Santa Joana, que num dos troços está a sofrer obras de forma a "unir" os parques Infante D. Henrique e da Baixa de Santo António, isto é, para que esta avenida não se torne num corte que divida várias



Fig. 3.2.12 - Localização dos cafés/pastelarias e dos equipamentos

áreas de passeio e lazer. Foram por isso criadas uma série de lombas que obrigam a uma redução drástica da velocidade e desviam os automobilistas para outras vias. O mesmo acontece com a marginal paralela à autoestrada A25. Esta marginal foi criada e existe como um espaço recreativo e de passeio, adjacente à zona da praça do Peixe e ao bairro da Beira-Mar. O seu desenho incentiva a uma condução de baixa velocidade e ao estacionamento. O acesso à marginal também não é o mais apropriado, obrigando a um desvio através de uma rotunda de grande movimento que leva depois a pequenas vias isoladas na zona da antiga lota. A alternativa a esta marginal seria a utilização de um troço pago da autoestrada A25. É necessário repensar não só a formação de um anel de mobilidade urbana interno como num externo que permita o fácil acesso à cidade.

A redução do trânsito viário é considerável, excluindo-o quase completamente. As faixas de rodagem seriam reduzidas a apenas duas (em vez das quatro actuais), uma para cada sentido,

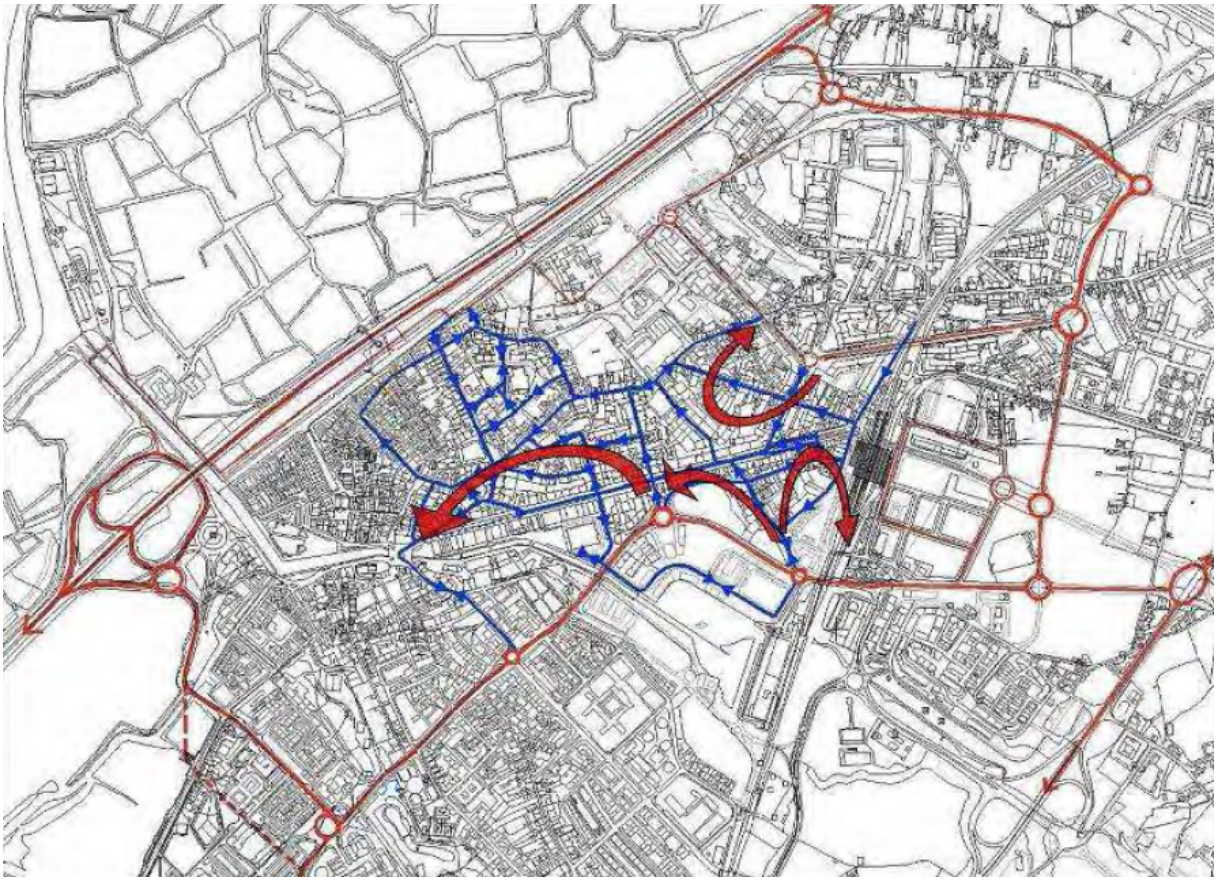


Fig. 3.2.13 - Proposta de organização da circulação no centro da cidade (retirada de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. CMA, 2013)

apenas numa parte da avenida, uma vez que os seus topos passariam a ser ocupados por duas grandes praças. Para além da alteração radical da função que a avenida Dr. Lourenço Peixinho sempre esteve associada, esta opção dificultaria igualmente as ligações através do transporte público que seria directamente afectado pela circulação dos transportes particulares. Dado o perfil largo do eixo em questão (30 metros), poder-se-ía considerar a hipótese da inclusão de faixas de BUS, permitindo a livre circulação e boa resposta do transporte colectivo, incentivando o seu uso.

Em contrapartida o programa sugere o alargamento dos passeios de 3 para cerca de 9,5 metros, aumentando os seus perfis mais de três vezes. A intensão é claramente a de inverter a relação pedonal e viária. Esta inversão não é, no entanto, conseguida apenas através da redução do espaço viário e aumento do pedonal: passeios muito largos não implicam directamente conforto para os peões nem incentivo à utilização e ocupação pelos mesmos. Contraditoriamente, estes espaços desproporcionais com uma escala excessiva, não apenas para a avenida como para a pequena cidade, poderão ser por si só causadores de desconforto e consequente afastamento da população.

Sugere-se a plantação de árvores ao longo de toda avenida, ladeando os largos passeios. Estas duas linhas arborizadas partiriam do topo Nascente, na praça da Estação, terminando antes da praça a Poente. Esta apenas seria guarnecida com árvores nos seus lados tangentes à rede viária, sendo rematada nos outros dois lados pelos quarteirões da avenida Dr. Lourenço Peixinho. O Monumento ao Soldado Desconhecido deslocar-se-ia para Poente desta praça, implantando-se em frente do largo da Biblioteca Municipal e da entrada da Assembleia Municipal.

O programa considera igualmente existir um excesso de oferta no que se refere ao número de estacionamentos disponível. Actualmente, a avenida oferece cerca de 200 lugares disponíveis ao longo das suas vias, pagos durante o dia. O parque de estacionamento do edifício Ana Vieira, em frente do Cine-Teatro Avenida, dispõe de cerca de 350 lugares. Nas imediações da avenida Dr. Lourenço Peixinho existem mais dois parques de estacionamento fechados: o do centro comercial Fórum Aveiro e do mercado Manuel Firmino que em conjunto têm cerca de 1150 vagas. Todos estes parques são pagos e interiores, estando interditos a veículos consumidores de GPL.

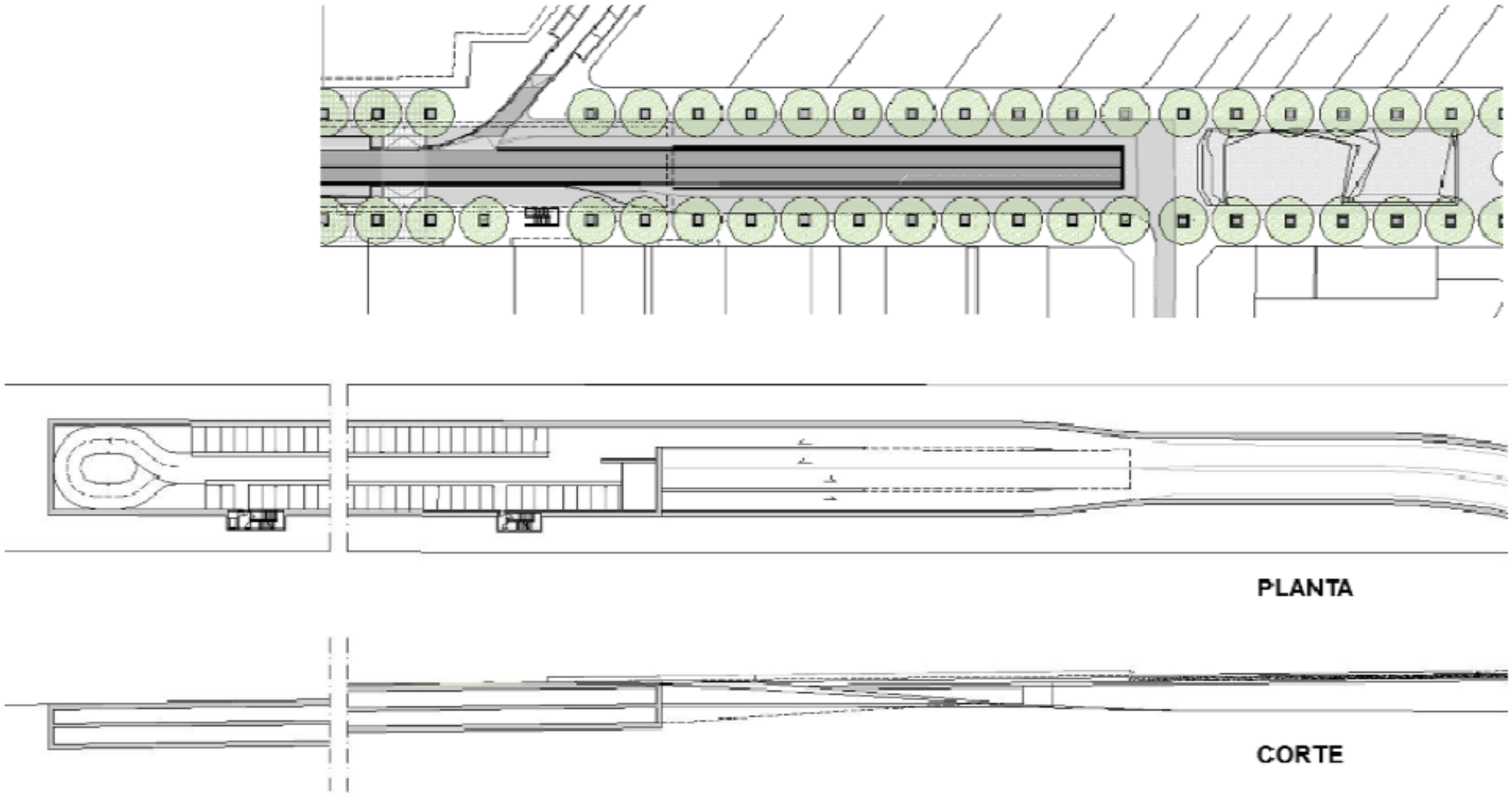


Fig. 3.2.14 - Proposta do Projecto Base para a avenida Dr. Lourenço Peixinho, topo Nascente (retirada de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. CMA, 2013)

Por fim, existe o parque do Sr. Dos Aflitos, gratuito e de superfície, que dispõe de cerca de 600 lugares. O programa para a avenida propõe a eliminação deste e a diminuição do estacionamento ao longo do eixo. Simultaneamente propõe o aproveitamento do túnel sob a estação de caminho-de-ferro para a construção de um novo parque de estacionamento de dois pisos enterrados (figura 3.2.14 e 3.2.16) com aproximadamente 400 lugares [2] (alguns reservados a moradores) que pudesse pagar as despesas das obras na avenida Dr. Lourenço Peixinho. Esta solução terminaria completamente com o estacionamento não pago ao longo da avenida e espaços adjacentes e diminuiria apenas cerca de 300 lugares. Ora, sendo a diminuição da oferta tão pequena e não existindo alternativas viáveis ao uso do automóvel parece estranho o desaparecimento do único parque gratuito da zona. Ao mesmo tempo as viaturas a GPL passariam a não ter praticamente estacionamento disponível. Uma vez que nos dias de hoje existe uma crise associada aos combustíveis fósseis que tende a ser agravada, esta questão deve ser analisada e planeada tendo em conta a evolução dos meios de transporte. O surgimento de viaturas eléctricas implica a colocação de máquinas de abastecimento em conjunto com o estacionamento. O uso de meios alternativos como as bicicletas deve também ser incentivado, construindo parques para as mesmas, tal como se encontram noutros países europeus. A rede de transportes públicos deve ser igualmente melhorada, desincentivando a utilização do carro. Assim sendo, os novos investimentos em parques de estacionamento e pontos intermodais devem ter em conta estes factores, de forma a se adaptarem às próximas décadas.

No que se refere ao edificado da avenida Dr. Lourenço Peixinho, o município encontra-se a realizar um levantamento dos seus edifícios mais significativos, entrando com processos de classificação dos mesmos de forma a salvaguardá-los. Ao mesmo tempo, o programa contém a primeira proposta de limitação volumétrica, articulando com as pré-existências e espaço significante. Os conjuntos volumétricos devem assim ser rematados e consolidados. Actualmente, a cércea máxima é de 5 pisos, mas salvaguardando os edifícios com valor patrimonial.

[1] Dados retirados de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. Câmara Municipal de Aveiro, 2013, páginas 29 e 30.

Neste ponto é necessária uma especial atenção; o programa para a avenida propõe uma regulação dos lotes e cérceas tentando dar resposta a estas questões. No entanto nem sempre parece ter a sensibilidade expressa no relatório. Casas isoladas como a vivenda Lígia e as sedes do Partido Comunista ou da Fundação Pascoal necessitam de um afastamento dos edifícios tangentes de forma a manterem a sua linguagem. Da mesma forma, nem todos os edifícios com valor patrimonial suportam grandes ampliações de acrescento de pisos, não conseguindo por isso acompanhar a cércea sugerida. Limita igualmente a ocupação funcional dos edifícios, de forma a promover o multifuncionalismo e a animação socio-cultural. A Câmara Municipal de Aveiro propõe-se, desta forma, elaborar uma Área de Reabilitação Urbana, usando os instrumentos disponíveis para a dinamização de edifícios considerados estratégicos e criar um Fundo de Investimento Imobiliário que auxilie os particulares na manutenção do seu edificado.

Ao longo do programa encontram-se numerosas referências à animação do espaço público e à necessidade de se incentivarem novas actividades socio-culturais. Este eixo é, quase desde a sua origem, uma via comercial e de serviços com alguma habitação residual. Uma vez que nas suas imediações se encontram diversos pontos comerciais e de serviços parece-me que a ocupação funcional se adequa à avenida. Estando igualmente nas proximidades de uma área dedicada fortemente e com sucesso ao lazer (a Praça do Peixe e as suas ruas próximas) e com uma intensa actividade turística, faria todo o sentido usar essa zona como ponto de partida cultural da cidade. Por estas razões, este tipo de programas devem focar-se no estímulo à actividade comercial, realizadas em conjunto com os lojistas.

Alargando o universo de estudo, é possível estender a área de influência da avenida Dr. Lourenço Peixinho, tanto para Nascente como para Poente, considerando-a um *Eixo Entre Rossios* (figura 3.2.17). O primeiro associado à estação de caminho-de-ferro, como uma zona dedicada aos transportes (comboios, autocarros e bicicletas), tornando-se num ponto intermodal, aos serviços e à hotelaria. O segundo ligado ao conjunto centro comercial Fórum Aveiro, Canal Central, Rossio e bairro do Alboi como uma estrutura ecológica. Esta ideia punha em risco a manutenção do Alboi. Os trabalhos de alteração foram iniciados, tendo sido entretanto abandonados pelo actual executivo, que se limitará a concluir as obras iniciadas.

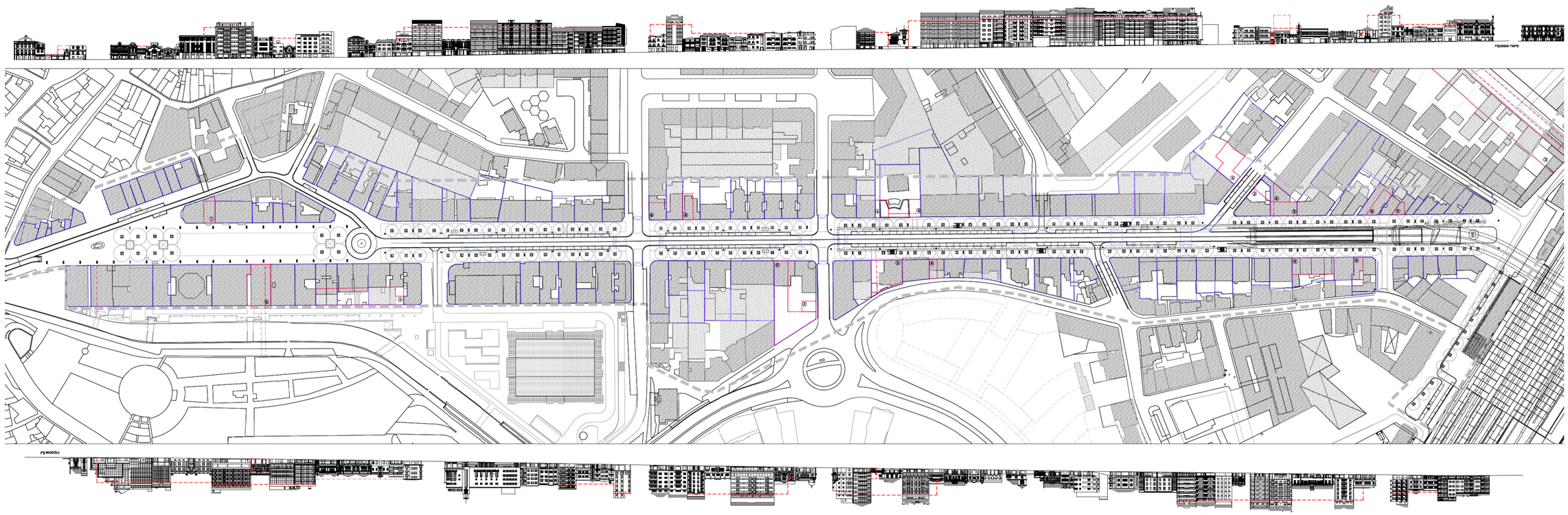


Fig. 3.2.15 - Avenida Dr. Lourenço Peixinho - Proposta volumétrica [2]

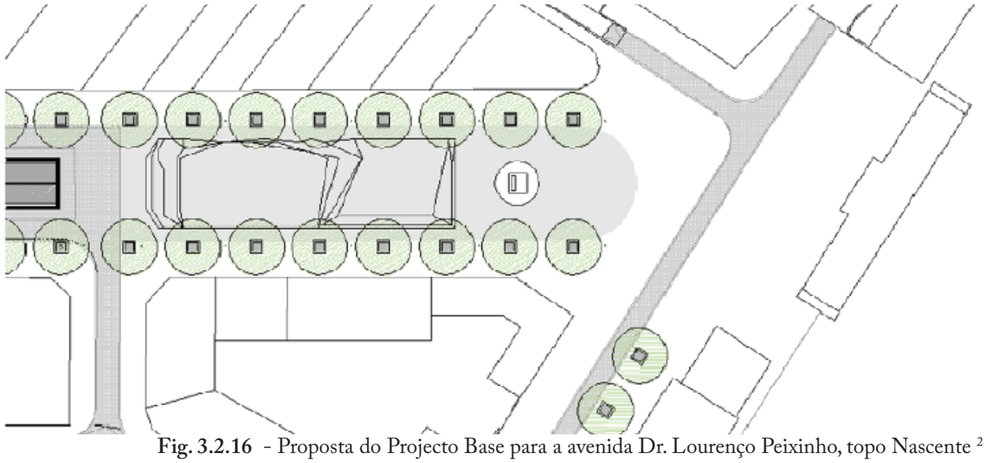


Fig. 3.2.16 - Proposta do Projecto Base para a avenida Dr. Lourenço Peixinho, topo Nascente [2]

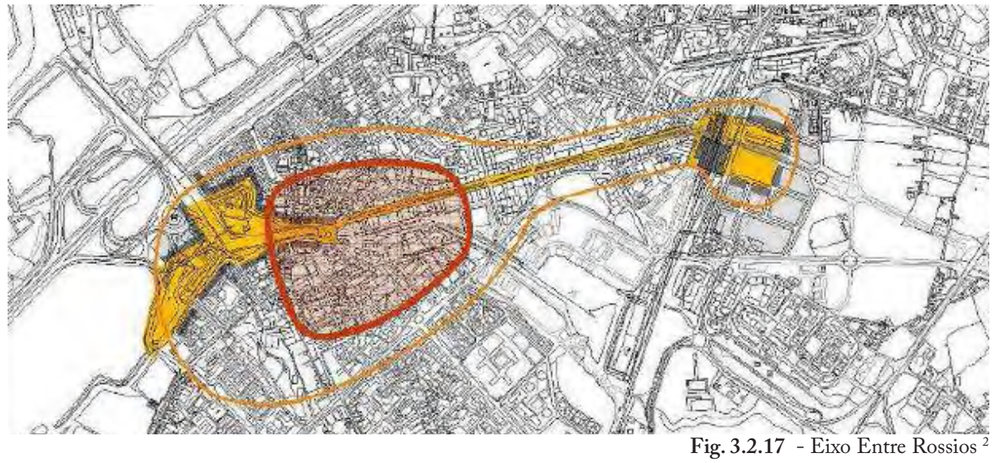


Fig. 3.2.17 - Eixo Entre Rossios [2]

[2] retirado de CARVALHO, Jorge, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. Câmara Municipal de Aveiro, 2013.

4 – Análise e Sobreposição de Eixos-Modelo
4.1 – Bilbao

Bilbao é hoje a capital económica do País Basco e o centro urbano mais populoso do norte peninsular [1]. À semelhança de Aveiro, uma cidade a poucos quilómetros do mar (cerca de 14), ao qual se liga através da sua ria. A cidade surgiu e cresceu enquanto porto Atlântico, que se desenvolveu no estuário formado pela ria do Nervión. Situando-se no extremo Nordeste da Península Ibérica, encontra-se inserida numa paisagem extremamente acidentada e montanhosa, que dificulta as suas ligações terrestres, com terrenos pobres em recursos naturais, com excepção do minério de ferro. Desta forma, a sua relação com o mar tornou-se indispensável à sua sobrevivência.

Durante o século XIV, Bilbao torna-se o porto comercial Cantábrico mais frequentado, impulsionando o crescimento da sua população e consequentemente da cidade. Porém, o seu domínio territorial era pequeno, *ao perder em 1500 o controlo sobre o seu espaço próximo, vendo-se encerrada numa reduzida demarcação de oito hectares* [2], condicionando o crescimento físico do núcleo urbano até ao final do século XIX. Inicialmente, o tecido urbano era constituído por três ruas paralelas ligadas por transversais. Durante os séculos XIV e XV surgem mais quatro vias visando permitir o acondicionamento da sua crescente população. Este núcleo é conhecido por *Las Siete Calles*, as Sete Ruas. No entanto, devido aos condicionamentos impostos pelos limites da cidade, *a cidade gótica carece de espaços públicos no seu interior* [3] e os seus lotes eram estreitos e compridos. Mantendo-se a malha urbana estanque e assistindo-se à continuação do aumento

[1] No original: *Bilbao es hoy la capital económica del País Vasco y el centro urbano más populoso del norte peninsular.* (BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 212).

[2] No original: *al perder en 1500 el control sobre su entorno inmediato, se vio encerrasa en una reducidísima demarcacíon de ocho hectáres.* (BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 214).

[3] No original: *la ciudad gótica carece de espacios públicos en su interior.* (BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 214).



Fig. 4.1.1 - Bilbao na Península Ibérica (imagem do Google Earth)

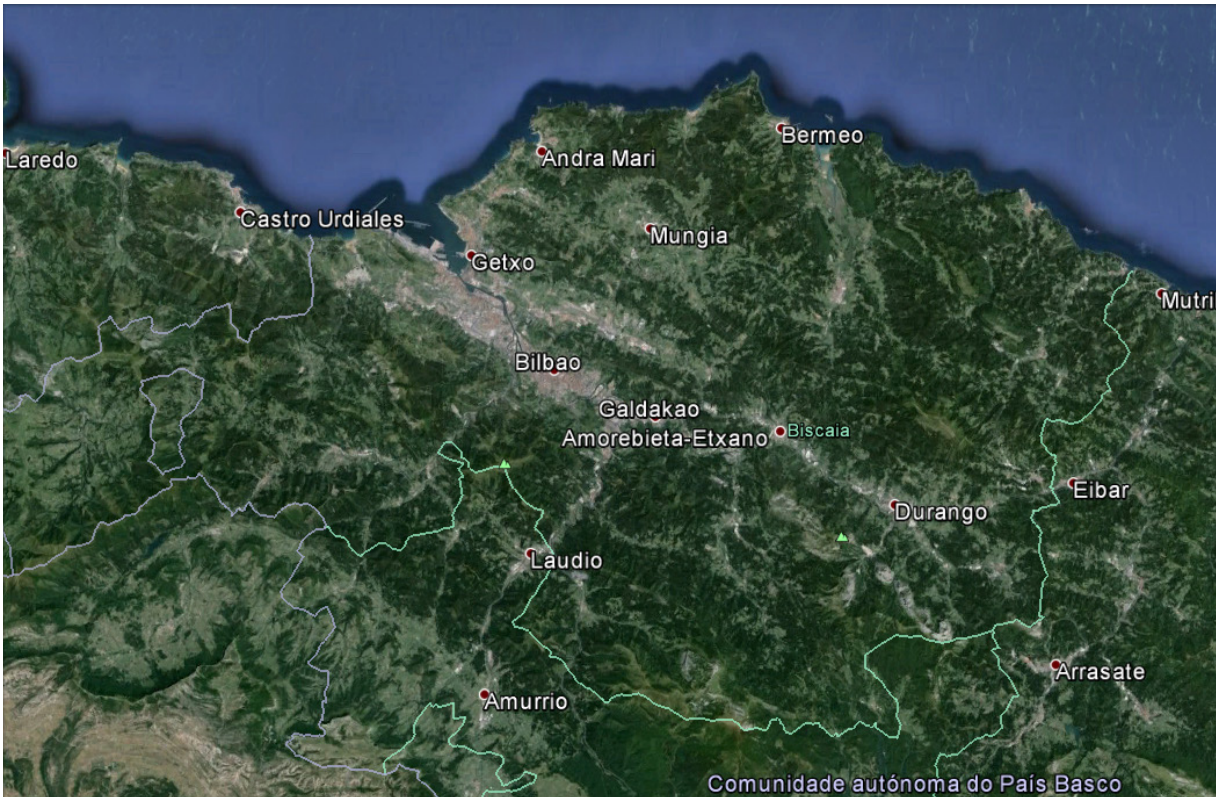


Fig. 4.1.2 - Bilbao e o seu território (imagem do Google Earth)

da população, as suas edificações tendem a crescer em altura. As sete ruas principais dirigem-se todas para a zona fluvial, onde se encontra o único espaço público com alguma dimensão e onde se centra a vida da cidade. Bilbao era circundada por uma pequena muralha, de fraco valor defensivo. Extramuros, surge o arrabalde de Allende la Puente ao longo da Estrada de Castela.

No fim do século XVIII, Bilbao era uma cidade que sofria de excesso de população e dos problemas associados a isso. A burguesia comercial tinha igualmente dificuldade não só em obter uma habitação condigna como em armazenar as suas mercadorias. *A primeira tentativa eficaz de solucionar a situação é o Plano de Nicolás Antonio de Loredo, redigido em 1786, que pretente, por um lado, obrigar os proprietários a construir casas nos lotes infrautilizados do casco e, por outro lado, implicar o Município na iniciativa, compromentendo-o a promover a edificação da frente oriental do Arenal, a partir da igreja de San Nicolás* [4]. Este vai contar com forte oposição da aristocracia. Apesar disto, é aprovado em 1792. Estas edificações teriam 10 metros de largo, com armazenamento no piso térreo, escritórios numa sobreloja e habitação nos pisos superiores. É, por esta altura, que surgem os primeiros arquitectos através da Academia de San Fernando. Estes vão dar um novo impulso à cidade através de projectos cívicos, apesar das invasões francesas e das revoltas populares. Em 1807 é apresentado o projecto de Silvestre Pérez, que pretende arrasar a cidade, reconstruindo-a num modelo de cidade barroca americana, *prefigurando a futura área de expansão da cidade industrial* [5]. Este projecto acaba por cair por falta de apoio político. Entre a Guerra da Independência (1814) e a Guerra Carlista (1836) existe um período de inactividade, em

[4] No original: *El primer intento eficaz de solucionar la situacíon es el Plan de Nicolás Antonio de Loredo, redactado en 1786, que pretende, por una parte, obligar a los proprietarios a construir casas en los solares infrautilizados del casco y, por otra, implicar ak Ayuntamiento en la iniciativa, comprometiéndole a promover la edificacíon del frente oriental del Arenal.* (BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 216).

[5] No original: *(...) prefigurando la futura área de expansíon de la ciudad industrial.* (BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 216).



Fig. 4.1.3 - Estrutura urbana medieval de Bilbao (imagem de BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994)



Fig. 4.1.4 - Bilbao *Civitates Orbir Terrarum (1544)* (imagem de BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994)

que os arquitectos se concentram em homogeneizar o tecido urbano existente e, pela primeira vez desde a Idade Média, constroem-se quarteirões completos, não se alterando, no entanto, os limites da cidade. A edificação da Plaza Nueva é o projecto residencial mais importante, que já estava prevista no Plano de Loredo.

A economia de Bilbao foi seriamente ameaçada pelos conflitos bélicos que dificultavam o comércio marítimo e pela crise que afundou na Europa os preços da lã e do ferro, as principais matérias-primas da região. A burguesia vira-se, assim, para investimentos industriais como a construção naval, a moagem e a cordoaria.

No fim do século XIX, Bilbao tinha-se tornado num centro comercial e financeiro, inicialmente potenciada pelas minas de ferro. A cidade começa a expandir-se e a ser marcada pela diferenciação social e funcional. A exploração mineira, que incentivava o crescimento do porto e da indústria da região, forçou a criação de melhores vias de comunicação, que permitissem o fácil transporte da matéria-prima para o porto e centros industriais. Surgem, desta forma, variadas vias férreas. Igualmente potenciadas pelo ferro oriundo das minas da região surgem empresas de transformação metalúrgica e de construção naval e, mais tarde, de indústria química. Entre 1878 e 1906, a ria é reestruturada através de um plano de E. Churruca. *A reformulação integral do porto foi financiada com fundos públicos* [6], tendo sido criado um porto exterior que evitava os grandes problemas de entrada na barra.

Em termos urbanos a densidade populacional de Bilbao tinha-se tornado insustentável. Em 1861 a rainha Isabel II promulgou uma lei que autorizava a cidade a realizar a sua primeira ampliação. O projecto para esta primeira zona de expansão recaiu sobre o engenheiro de vias Amado de Lázaro, um grande admirador de Cerdà. Lázaro apresentou o seu projecto no ano seguinte. Este consistia em quarteirões quadrados separados por ruas com uma largura não

[6] No original: *(...) la reforma integral del puerto fue sufragada con fondos públicos.* (BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 218).



Fig. 4.1.5 - Bilbao no século XIX (imagem de http://www.sociedadaugusta.com, 22 de Setembro de 2014)

inferior a 20 metros. Os edifícios deviam ter uma cércea igual à largura da rua em que estavam inseridos. Este tecido urbano devia desenvolver-se a partir de dois grandes eixos Norte-Sul e Nascente-Poente. No entanto, este plano era demasiadamente teórico, com problemas de implantação a vários níveis, como a relação com a cidade pré-existente e o seu elevado custo. Nunca foi, por isso, posto em prática.

Em 1876, é apresentado o plano definitivo de expansão de Bilbao, dos engenheiros P. Alzola e E. Hoffmeyer e do arquitecto S. Achúcarro, no qual se percebe *uma notável influência do plano de Castro para Madrid* [7]. Este desenvolve-se a partir de um eixo Nascente-Poente, de 1600

[7] No original: *(...) una notable influencia del plan de Castro para Madrid (...)* (BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 220).

metros de extensão e 26 metros de largo: a *Gran Vía*. Esta parte do núcleo primitivo, da praça Circular, onde se encontra a estação de caminho-de-ferro, que relaciona as zonas nova e velha da cidade. A meio é intersectada por um eixo perpendicular de menor largura, onde surge uma praça *Elíptica*. Neste ponto também se cruzam dois outros eixos diagonais que *rompem em alguns sectores a regularidade da trama dando lugar a pequenos quarteirões de forma irregular* [8]. Adjacente à estação a alameda da Estação conduz a circulação que vem da cidade velha até à plaza de Zabalburu, fazendo a ligação ao bairro de San Francisco. Daí parte a alameda de San Mamés. A Norte a alameda de Mazarredo, paralela à ria, fazia a vez de circunvalação. No entanto, rapidamente se sentiram as deficiências do projecto, como a falta de terrenos baratos para albergar a população com menores rendimentos. Assim, em 1905 é convocado um concurso para a expansão do plano.

O aumento da população da cidade de Bilbao foi bastante superior ao previsto aquando do desenvolvimento do plano de expansão da cidade em 1876, ao que se somou o facto de a urbanização e construção do plano ser lenta, não chegando a cobrir a necessidade dos habitantes. O número de vias abertas era pequeno, e apenas metade da sua área se encontrava urbanizada, pelo que apenas um quarto da zona de expansão tinha sido construída. O casco velho sofreu até ao final do século XIX *uma ampla operação de reconstrução* [10], com reconstrução de fachadas e a remodelação interior do seu edificado, dando origem a novas planta-tipo. As classes mais abastadas continuam a ocupar na cidade velha o distrito de *Santiago*, enquanto as classes média e mais desfavorecidas ocupavam a zona das *Siete Calles*. Embora uma parte da população imigrante se tenha fixado na zona antiga de Bilbao, a deslocação da população abastada para a zona

[8] No original: *(...) rompiendo en algunos sectores la regularidad de la trama y dando lugar a pequenas manzanas de forma irregular.* (BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 220).

[9] No original: *(...) uma amplia operacíon de reconstruccíon (...)* (BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 222).



Fig. 4.1.6 - Bilbao no início do século XX (imagem de BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994)

de expansão provocou um esvaziamento da cidade velha. Ao mesmo tempo, assistiu-se a um forte crescimento dos arredores e dos primeiros subúrbios operários da cidade, cuja construção vai aumentado em altura, de forma a acomodar o crescente fluxo populacional. Este edificado encontra-se muitas vezes implantado sobre solos irregulares, por vezes em plena pendente montanhosa, sem as condições higiénico-sanitárias mais elementares. Estas zonas albergavam a população mais desfavorecida e era foco de doenças epidémicas devido à falta de salubridade.

A zona de expansão de Bilbao apresentava uma ocupação de menor densidade, estando longe de ser homogénea. A classe mais abastada distribuía-se ao longo da Gran Vía. Os industriais ricos escolhiam frequentemente o Campo de Volantín. Dificuldades fiscais e burocráticas fragilizavam o poder local e provocavam vazios legais, dando origem a processos especulativos.

4 – Análise e Sobreposição de Eixos-Modelo
4.1 – Bilbao

No caso da área de expansão foram abertas algumas vias de carácter quase privado, curtas e estreitas. Estas alteraram o plano original de expansão da cidade.

Com a viragem para o século XX, a burguesia comercial, em plena ascensão e crescimento, sente necessidade de dotar Bilbao com edifícios públicos significativos e emblemáticos, que transmitissem uma nova imagem da cidade. Ao mesmo tempo, é tomada a decisão de ampliação da zona de expansão, aliada ao desejo de actualização e modernização que enfatize as novas realizações públicas. Estas acções vão influenciar a forma de actuar das autoridades municipais e provinciais, que se vão centrar nos problemas da sanidade, educação e habitação operária.

Bilbao carecia fortemente de infraestruturas, agravado pelo aumento da população, como um sistema sanitário e de esgotos. Desde sempre, a sua ria tinha servido de colector dos resíduos urbanos, provocando surtos de cólera. Em 1900 surge uma ideia inovadora de resolução deste problema, através de um concurso internacional. Esta vai resolver o problema do sistema de recolha das águas residuais e pluviais, ao contrário do sistema de distribuição de água potável que só foi definitivamente resolvido em 1933. Ao nível dos sistemas de comunicação e transportes houve um grande esforço de relacionamento das duas margens da ria, através da construção de novas pontes e ampliação das existentes. Surgem igualmente os primeiros transportes públicos.

Bilbao apresenta enormes semelhanças com a cidade de Aveiro: ambas são importantes portos atlânticos, dos quais sempre dependeram para o seu sucesso e crescimento (quer económico como social), ligando-se ao mar através das suas rias. São também cidades que se debateram com questões de salubridade ao longo da sua história, com Aveiro a enfrentar o problema das águas paradas em consequência do assoreamento e fechamento da sua barra e Bilbao com os problemas da sua elevada densidade populacional, conjugada com um sistema deficitário de escoamento das águas residuais e pluviais. Bilbao situa-se na bacia da ria do Nervión rodeada por montanhas e Aveiro numa planície de baixa altitude situa-se na bacia da sua ria. Estes terrenos, embora muito diferentes entre si, apresentam dificuldades no seu atravessamento e portanto de ligação e movimentação para o exterior destas cidades, sendo elas obrigadas a usarem as suas rias como meio de comunicação externo.

O século XIX, particularmente na segunda metade, significou para estas cidades uma



Fig. 4.1.7 - Praça Circular de Bilbao (imagem de BASURTO, Nieves, MARZANA, Javier, SANTANA, Alberto, *Bilbao. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994)



Fig. 4.1.8 (dir.) - Topo Nascente da avenida Dr. Lourenço Peixinho

Fig. 4.1.9 (baixo) - *Gran Vía* (imagem de http://www.globalasia.com/lifestyle/gran-via-de-bilbao, 23 de Setembro de 2014)



época de grande desenvolvimento industrial, económico e consequentemente populacional e social. Assiste-se à chegada do caminho-de-ferro, que facilita as comunicações tanto de Aveiro como de Bilbao. Enquanto em Aveiro a estação é construída afastada da cidade exigindo uma ligação fácil e rápida entre os dois pontos, em Bilbao a estação encontra-se no núcleo primitivo da cidade. A *Gran Vía* surge então para responder ao plano de expansão urbana de Bilbao, com a intensão de unir a cidade velha, partindo da praça *Circular* em frente da estação de caminho-de-ferro, à nova. O *Ensanche* desenvolve-se assim à volta deste eixo, que se torna no principal caminho de ligação e zona de habitação das classes mais abastadas.

Hoje, como a avenida Dr. Lourenço Peixinho, a *Gran Vía* apresenta um piso térreo dedicado sobretudo ao comércio e serviços. Nos pisos superiores acolhe um misto de serviços e habitação, à semelhança da via aveirense. A *Gran Vía* é ligeiramente mais comprida que a avenida Dr. Lourenço Peixinho (cerca de 500 metros) e mais estreita (com menos 4 metros). Mantém-se como um eixo de circulação automóvel importante, com quatro faixas de rodagem, com zonas de carga e descarga e estacionamento longitudinalmente. Os seus passeios são largos, com cerca de 4 a 4,5 metros, acompanhados por uma fileira de árvores. Existem igualmente estruturas de apoio aos transportes públicos ao longo de toda a via. Contrariamente à avenida não apresenta, nem nunca apresentou, placa central, provavelmente devido à sua largura.

Os edifícios da *Gran Vía* de Bilbao mostram uma homogeneidade que contrasta com a realidade do edificado da avenida Dr. Lourenço Peixinho. Não só apresentam cérceas mais ou menos constantes, com empenas e topos bem trabalhados como têm uma linguagem arquitectónica semelhante que dá uma sensação de continuidade ao longo de toda a rua. Os seus lotes são maiores do que os lotes aveirenses, com construções de maior escala. Esta escala manteve-se ao longo do tempo, contribuindo igualmente para a regulação e homogeneidade nos vários quarteirões. Em Aveiro assistiu-se a uma variação quer da escala quer da linguagem arquitectónica ao longo da história da avenida. Este facto contribuiu para a sensação de descontinuidade constante, não sendo perceptível uma regra e tornando-se desconfortável o seu atravessamento.



Fig. 4.1.10 - *Gran Vía* (imagem de http://colaboracionsinanimodelucro.blogspot.pt/2013/11/otono-en-bilbao-historia-de-una.html, 23 de Setembro de 2014)



Fig. 4.1.11 - *Gran Vía* (imagem de http://www.blogseitb.com/bilbao/2014/08/04/comienza-una-campana-de-control-sobre-el-uso-correcto-de-motos-y-bicis-en-la-ciudad/, 23 de Setembro de 2014)

4 – Análise e Sobreposição de Eixos-Modelo
4.2 – Barcelona

A posição geográfica de Barcelona está intimamente ligada ao seu sucesso: a Catalunha está *estrategicamente situada como eixo entre a Península, o continente e o Mediterrâneo* [1], funcionando como eixo de conexão. Barcelona cresce como a sua principal cidade e capital. As suas montanhas a Norte servem de protecção natural, abrindo-se a cidade para o mar, a Sul, sobre o *Plano de Barcelona* [2]. Entre as cadeias montanhosas *Litoral* [2] e *Prelitoral* [2] surge a *Depressão Prelitoral* [2], com orientação Nordeste-Sudoeste, que funciona como via de ligação para o exterior. No *Plano de Barcelona* distinguem-se dois montes: o Montjuïc e o Táber.

Existe, na região, vestígios de presença humana a partir do Neolítico, 2000 a 1500 a.C.. Encontram-se igualmente vestígios que remontam à ocupação romana do lado Norte do Montjuïc, junto do porto natural formado pelo rio Llobregat. A situação estratégica de *Barcino* fez com que se tornasse no centro administrativo e religiosa da região e o seu desenvolvimento provocou a alteração do espaço rural envolvente. A cidade incluía diversos edifícios e espaços públicos, como um templo de culto oficial. A cidade romana encontrava-se encerrada por uma muralha e, internamente, organizava-se em torno de dois eixos, o *cardo* e o *decumanos*, que uniam as suas quatro portas. No centro, onde estas duas vias se encontravam, erguia-se um templo dedicado a Augusto. Após as invasões alamandas, em 260 d.C., a cidade reforçou o seu sistema defensivo. Desta forma, *Barcino* conseguiu superar o período de invasões e turbulência e viu a sua prosperidade aumentar a partir do século II. Foi capital visigoda e, com as invasões árabes, sofre um rude golpe. É reconquistada em 801 e torna-se sede episcopal do Império Carolíngio. Seguidamente transforma-se na capital de um condado autónomo. Assiste, durante a Baixa

[1] No original: *(...) estratégicamente situado como pivote entre la Península, el continente y el Mediterráneo (...)* (*in* ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, Barcelona. *in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 64).

[2] *in* ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, *Barcelona. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 64.



Fig. 4.2.1 - Barcelona na Península Ibérica (imagem do Google Earth)

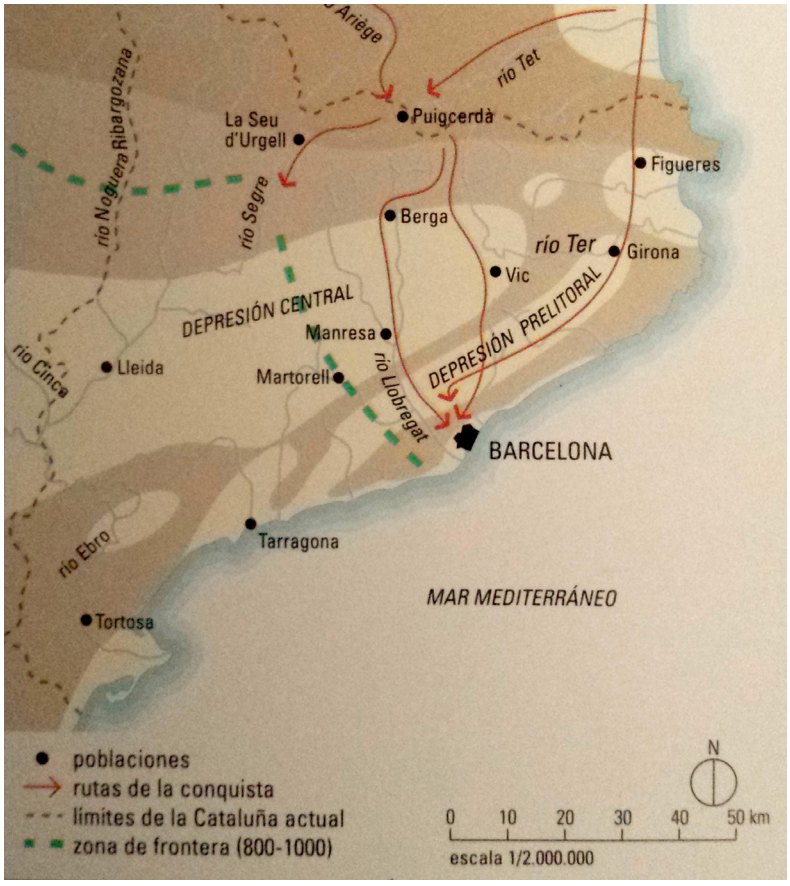


Fig. 4.2.2 - Barcelona e a Catalunha (imagem de ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, Barcelona. *in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994)

Idade Média, à primeira grande etapa de desenvolvimento. No século XVIII inicia-se a segunda grande etapa, após um período de estagnação, dando origem à cidade industrial da actualidade.

Passado o perigo das invasões árabes, Barcelona assiste a um período de desenvolvimento a partir do século XI. É na parte Norte do velho núcleo romano que se encontram os principais edifícios políticos e religiosos. A sua muralha para além da função defensiva serve de suporte às habitações mais ricas. Perto da porta oriental da cidade realiza-se o seu mercado. É à volta deste que se vai desenvolver a maior zona de expansão extramuros, o *burgus* [3]. Surgem também outras áreas de construção à volta da cidade romana mais dispersas, *suburbium* [3], criadas por iniciativa de ordens eclesiásticas. Em simultâneo, entre o fim do século XI e o início do século XII, o núcleo urbano original é reformado, com a reconstrução de diversos edifícios e a ocupação de terrenos vazios. Apesar da inexistência de um porto de mar natural, desenvolve-se no extremo Sudoeste do *burgus*, à volta da igreja de *Santa María del Mar*, um bairro pescador e marinheiro. Após um período de desenvolvimento das actividades marítimas o bairro assiste, no século XIII, à sua fase de maior crescimento, que coincide com a grande expansão mediterrânica da coroa Catalano-Aragonesa. Em 1260 inicia-se a construção de uma nova muralha, que engloba as novas zonas mais urbanizadas, que incluem os principais conventos mendicantes, que se tinham implantado estrategicamente desde o início do século XIII. Em meados do século XIV, quando se termina o último tramo da muralha, surge a Poente uma nova zona da cidade, um *Raval* [4] (arrabal), essencialmente agrícola, que também será encerrada por muros, estando no entanto separada da restante cidade pela muralha de 1260. Os muros romanos, que entretanto tinham perdido o seu valor defensivo, vão sendo absorvidos pela cidade, desaparecendo aos poucos. Pelo

[3] *in* ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, *Barcelona. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica.* Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 66.

[4] *in* ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, *Barcelona. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica.* Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 66.

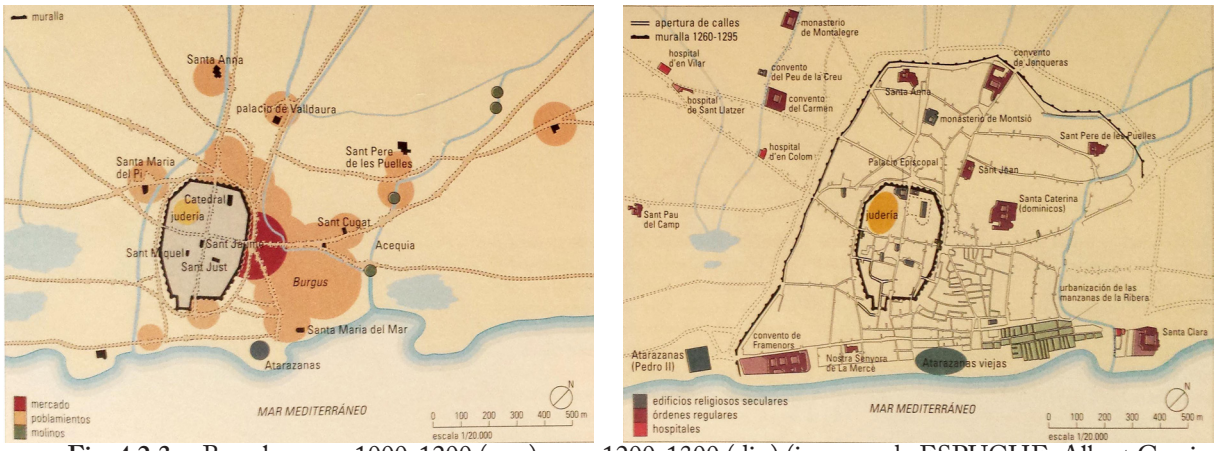


Fig. 4.2.3 - Barcelona em 1000-1200 (esq.) e em 1200-1300 (dir.) (imagem de ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, Barcelona. *in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994)

contrário as judiarias, como a *Call* [5] no coração da cidade, vão ser fisicamente separadas. A nova ordem urbana vai ser marcada pelo estilo gótico, visível nas grandes edificações da cidade como a catedral, conventos, igrejas paroquiais e muralhas.

Esta fase de desenvolvimento e crescimento de Barcelona é definitivamente quebrada no século XIV, agravada com a chegada da peste negra que dizimou a sua população, particularmente nas zonas rurais. A Guerra Civil entre 1462 e 1472 arrasa a sua economia baseada no comércio externo. Consequentemente, a cidade viu a sua população diminuir. A presença judia também desapareceu, após o incêndio e saque da *Call*. O repovoamento desta zona foi feito de forma lenta ao mesmo tempo que o núcleo romano da cidade é recuperado e onde são edificadas as duas instituições de autogoverno: *Consell de Cent e Generalitat*. Posteriormente, nos séculos XVI e XVII, estes serão, juntamente com a catedral, alvo de obras de engrandecimento e monumentalização. Na mesma altura, a zona do *Raval*, onde se encontravam várias instituições de assistência e conventuais, sofre um grande crescimento. A *Rambla*, que separa a muralha do século XIII do *Raval*, verá a sua única frente edificada preenchida por conventos e escolas conventuais.

[5] *in* ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, *Barcelona. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica.* Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 66.

4 – Análise e Sobreposição de Eixos-Modelo
4.2 – Barcelona

No século XIV a enseada onde funcionava o porto de Barcelona desaparece completamente e as correntes destroem os tramos da muralha mais próximos do mar, alterando a frente marítima da cidade. No século seguinte há uma primeira tentativa de construção de um porto artificial, que fracassou devido ao seu assoreamento. A construção definitiva dos tramos costeiros da muralha juntamente com o novo porto acontece no século XVI, onde se abre a *porta do Mar*, onde se encontram os principais edifícios públicos. O porto é construído em duas fases, tendo sido concluído no final do século XVII.

Barcelona mantém a sua estrutura e organização urbana, institucional e política. A sua perda demográfica vai, no entanto, alterar o seu papel a nível regional. Ao mesmo tempo, diversas povoações à sua volta assistem a um processo inverso, com um aumento da sua população. Barcelona vai funcionar como centro articulador, perdendo a sua projecção mediterrânea.

Encontramos uma cidade extraordinariamente polarizada, com vastas áreas não urbanizadas, como o sector Nordeste. A zona central de Barcelona constituía o coração económico-social da cidade, sendo a parte do antigo núcleo romano o seu centro nevrálgico. Embora apenas formasse uma pequena porção de Barcelona, este incluía a catedral e as principais sedes do poder político. A densidade construtiva era muito elevada, com casas implantadas em parcelas pequenas, com fachadas reduzidas e cérceas elevadas. A sua estrutura viária era densa e muito irregular, frequentemente com sacadas e pontes sobre ela. Era aqui a área mais activa e rica da cidade, onde se concentravam os principais pontos de comércio

A área central à volta núcleo romano estendendo-se até ao mar, onde se situavam a catedral e os principais edifícios do poder político, é a mais activa da cidade. Aqui predominam as classes mais privilegiadas. Embora exista uma certa separação urbana de classes, Barcelona sempre assistiu à *proximidade topográfica entre riqueza e pobreza* [6]. A partir desta área da cidade,

[6] No original : *(...) proximidad topográfica entre riqueza y pobreza (...)* (*in* ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, *Barcelona. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica.* Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 68).

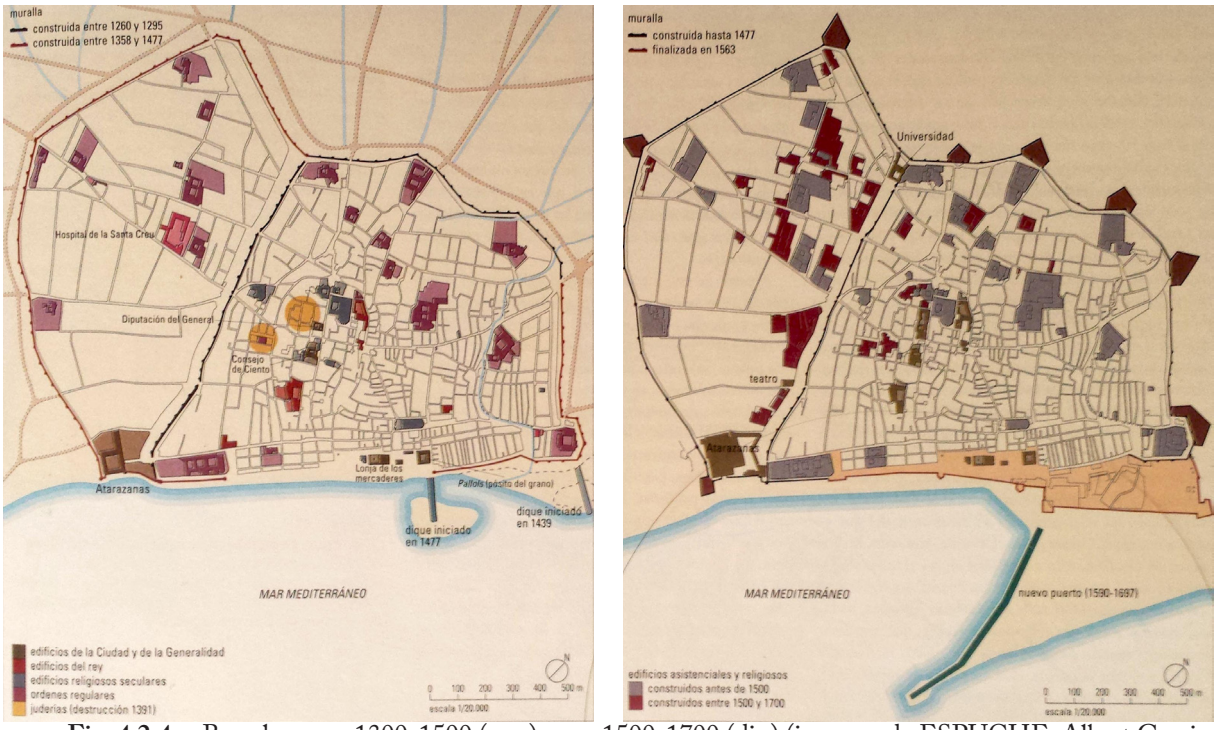


Fig. 4.2.4 - Barcelona em 1300-1500 (esq.) e em 1500-1700 (dir.) (imagem de ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, Barcelona. *in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994)

surgem áreas que, gradualmente ou bruscamente, vão albergando sectores da sociedade menos privilegiados.

Após a Guerra de Sucessão, em 1714, Barcelona assiste ao rompimento do equilíbrio que mantinha desde a Idade Média com a tomada da cidade pelas tropas borbónicas. *O Decreto da Nova Planta* [7] vai suprimir o governo autónomo iniciando um processo de militarização. A partir de 1715 é construída a fortificação da *Cidadela* como defesa no ponto mais fraco da muralha, do porto e do litoral. Esta obra é uma expressão da nova ordem instituída na cidade e ameaça directamente o bairro mais populoso e popular da cidade, uma vez que as demolições necessárias

[7] No original : *Decreto de Nueva Planta* (*in* ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, *Barcelona. in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica.* Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 70).

para a sua construção estimam-se ser de cerca de 17% da urbe. A Poente da *Cidadela* o processo de densificação urbana continua, completando-se com o surgimento de um bairro de barracas sobre a praia. Em 1753 começa-se a erguer o bairro de *La Barceloneta*, substituindo o aglomerado de barracas, no âmbito de uma operação portuária com grande interesse para as autoridades militares. O bairro é um projecto do *novo Corpo de Engenheiros Militares* [8], constituindo um excelente exemplo da contribuição deste grupo na renovação urbanística das cidades espanholas: é formado por uma malha ortogonal de quinze ruas de 7,5 metros de largo paralelas ao molhe do porto ligadas por três ruas transversais de 9,3 metros. Os seus quarteirões alongados estavam divididos em lotes quadrados de 8,4 metros. A Norte é erguido o bairro de *San Pedro*, de tradição industrial. Este surge num contexto de expansão económica e demográfica da cidade ao longo da segunda metade do século XVIII, impulsionada pelas actividades produtivas e comerciais. O grande aumento demográfico trouxe uma gradual densificação das zonas mais activas de Barcelona, generalizando a partilha de habitações que dá origem ao aparecimento de uma nova solução tipológica: *a casa de vizinhos* [9]. Na transição para o século XIX assiste-se a uma tendência de deslocamento para Poente do centro de Barcelona, em direcção à *Rambla* e ao *Raval*. Esta alteração na dinâmica da cidade deu-se de forma muito lenta, uma vez que esta zona da cidade teve uma urbanização difícil e vagarosa. Em 1775, após o derrube do troço Poente da muralha, é feita a primeira tentativa de urbanização da *Rambla*. Este passo constituiu uma quebra de uma barreira física e psicológica do desenho da cidade. Entre 1785 e 1788, o capitão general, o conde de Asalto, dá início à abertura de uma nova rua: a *Carrer Nou de la Rambla*. No seguimento do

[8] No original: *nuevo Cuerpo de Ingenieros Militares* (*in* ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, *Barcelona*. *in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica.* Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 70).

[9] No original: *la casa de vecinos* (*in* ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, *Barcelona*. *in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 70).



Fig. 4.2.5 - Barcelona no fim do século XVIII (imagem de ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, Barcelona. *in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994)

rasgamento deste eixo, os proprietários tomam conta do processo de urbanização e abertura de novas vias na zona baixa do *Raval*. O grande desafio que Barcelona assiste na época é o do controlo da iniciativa privada no espaço público, particularmente o alinhamento de vias, limitação de cérceas e contenção no desenho das fachadas, evitando e eliminando as sacadas e varandas.

Com o arranque da Revolução Industrial Barcelona assiste a fortes mudanças sociais impulsionadas pelo grande crescimento comercial e económico (apostado na diversificação e descentralização da indústria) e que se vão reflectir na evolução do desenho da cidade. Simultaneamente ocorrem processos políticos que levam à laicização e desamortização do estado, que permitem a supressão de conventos e casas nobiliárias, intensificando a renovação urbana. Esta medida vai ter um grande impacto na *Rambla*, com uma grande concentração conventual, permitindo uma profunda remodelação. No entanto, a sua consolidação como eixo da cidade burguesa será um processo mais lento. O *Raval*, que até então tinha concentrado principal-

mente actividades de manufactura, transforma-se num bairro industrial e proletário, vendo surgir problemas de salubridade. A proximidade com os recursos hídricos e com as novas linhas ferroviárias formam pontos atractivos para áreas industriais. O bairro portuário de *Barceloneta* transforma-se igualmente num polo industrial.

A reserva de terrenos de domínio militar dura até meados do século XIX. Este grande conjunto de terrenos permitiu o desenvolvimento de um dos maiores e mais ambiciosos projectos de planeamento urbano na Europa: *O Projecto Cerdà*. Este é aprovado em 1859 como plano de expansão da cidade, apoiado numa malha ortogonal de concepção unitária. Secundariamente promovia igualmente a reforma da cidade tradicional. Numa cidade em franco crescimento e com um mercado imobiliário em forte expansão, a necessidade de regular a ocupação numa área tão extensa fez ultrapassar questões menos pragmáticas permitindo a implementação do plano e a construção de uma nova rede viária numa escala incomparável face à cidade antiga.

O *Plano Cerdà* desenvolve-se de forma homogénea numa retícula ortogonal, ocupando toda a *Planície Barcelonesa*. O carácter um pouco utópico deste plano, que não contemplava a formação de áreas privilegiadas, foi corrigido ao longo dos anos por iniciativa privada dos proprietários. As autoridades municipais vão-se focar em *estabelecer prioridades e modos de ocupação* [10] desta nova área de expansão da cidade. A sua parte central vai ser a mais favorecida, dotando-a de infraestruturas e eliminando as barreiras físicas. Torna-se desta forma, no fim do século XIX, a zona burguesa por excelência. A cidade densifica-se com a ocupação progressiva dos espaços livres previstos. Simultaneamente são construídas intervenções independentes do *Plano Cerdà*, como a *Cidadela* e a Exposição Universal de 1888, com vista à promoção e monumentalização de Barcelona. Na transição para o século XX aumenta a vontade de enriquecer o tecido urbano homogéneo de Cerdà. Ao mesmo tempo sentia-se a necessidade de se criar um novo sistema

[10] No original: *establecer sus prioridades y modos de ocupación (...)* (*in* ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, *Barcelona*. *in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica.* Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994, página 76).



Fig. 4.2.6 - *Plano Cerdà* para Barcelona (imagem de ESPUCHE, Albert Garcia, BASSOLS, Manuel Guàrdia, FRAGA, Francisco J. Monclús, OYÓN, José Luis, Barcelona. *in Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994)

viário que ligasse a cidade tradicional, o plano de expansão de Cerdà e os subúrbios. Em 1905 é proposto o *Plano Jaussely* que aliava os aspectos funcionalistas do urbanismo moderno ao desenho compositivo dos novos espaços urbanos, mas que nunca chega a ser implementado. As ideias lançadas permaneceram dando origem em 1917 ao *Plano de Infraestruturas de Romeu e Porcel*. Para a Exposição Mundial de 1929 em Montjuïc é usada uma estratégia urbana mais académica, tentando criar um novo centro, que não conseguiu a afirmação a que se propunha. Destaca-se nesta acção a Praça de Espanha e a via monumental de acesso à montanha. O *Plano Macià* de 1932 tentará levar o urbanismo mais além, tentando implementar ideias modernistas no desenho de Barcelona e expandindo a escala de projecto. Este plano terá pouco impacto na cidade, servindo de referência para planos posteriores.

Durante este período assiste-se a uma densificação do núcleo histórico de Barcelona e ao crescimento cada vez mais descentralizado da cidade, com a especialização das diferentes áreas

urbanas. Não só a área de expansão do *Plano Cerdà* é urbanizada ajustando-se à sua malha ortogonal como surge nos municípios circundantes, entretanto anexados em 1897, uma periferia industrial e residencial. Este crescimento só foi possível graças à revolução dos transportes, particularmente ferroviários. No entanto, estes centros urbanos periféricos tardaram a integrar-se fisicamente na cidade. A rede criada pelos caminhos-de-ferro e eléctricos revelou-se fundamental na determinação das zonas de progressão da cidade, formando-se linhas de desenvolvimento ao longo das vias férreas, sendo focos de atracção industrial. Pelo contrário, as linhas de eléctrico facilitam a ocupação residencial, especialmente das classes mais privilegiadas. Só com a Primeira Grande Guerra é que ocorre a democratização deste meio de transporte. O século XX revela uma Barcelona muito heterogénea a nível urbano: o núcleo romano continua distinguível tal como o antigo recinto amuralhado com as suas ruas estreitas e serpenteadas contrastando com a área de expansão de tecido regular, ortogonal e homogéneo. As antigas vias de saída da cidade também são visíveis na malha urbana. A arquitectura dos quarteirões da Barcelona de Cerdà destaca-se numa zona com baixa hierarquização viária.

À primeira vista, Barcelona e Aveiro pouco terão em comum. Primeiramente a cidade catalã, capital de uma região autónoma espanhola, tem uma escala completamente diferente de Aveiro. Barcelona é uma cidade de origem romana, embora com vestígios de ocupação anteriores, ao contrário de Aveiro cujas alterações geográficas permanentes implicaram que o desenvolvimento do núcleo actual seja muito mais recente. O território em que se inserem é igualmente muito diferente: Aveiro está implantada numa planície de baixa altitude, no meio de um haff-delta formado pela sua ria e os rios que nela desaguam, tornando as viagens terrestres difíceis e perigosas e Barcelona, embora protegida por elevações montanhosas, também apresenta corredores de passagem nas depressões entre as elevações. Embora ambas sejam importantes portos de mar, uma situa-se no Mediterrâneo e a outra no Atlântico.

Barcelona tem, no entanto, uma via (*La Rambla)* cujo contexto de surgimento e desenvolvimento foi muito díspar da avenida Dr. Lourenço Peixinho, mas que formalmente apresenta um desenho e escala muito semelhantes. A *Rambla*, ao contrário da avenida, surgiu não como um eixo de ligação mas antes como uma via que separava a muralha de uma zona de expansão



Fig. 4.2.7 - *La Rambla* (imagem de http://www.destination360.com/europe/spain/barcelona/la-rambla, 23 de Setembro de 2014)



Fig. 4.2.8 - *La Rambla*

– o *Raval*. Inicialmente é edificada apenas uma das suas frentes e somente no século XIX, com a laicização do estado, é que se torna possível a completa remodelação e edificação da *Rambla*.

Com uma extensão e largura próximas à da avenida aveirense, a Rambla apresenta igualmente uma placa central. Esta ocupa grande parte do perfil da via, funcionando como espaço dedicado ao passeio e lazer. Ela inclui pequenos quiosques comerciais, esplanadas e mobiliário urbano que reforçam esse tipo de uso. Os seus passeios são consideravelmente mais estreitos, com cerca de 2,5 metros, constituindo essencialmente espaço de passagem e acesso aos edifícios. É um eixo de pouca importância ao nível da circulação automóvel, existindo vias de grande tráfego próximas, como a *Avinguda del Paral-lel* e a *Vía Laietana*. Desta forma, as faixas viárias da *Rambla* são reduzidas, uma em cada sentido, com espaço de paragem, estacionamento e carga e descarga longitudinalmente ao longo da rua.

A *Rambla* concentrava vários conventos, que foram desactivados com a laicização do estado no século XIX. Este facto abriu a possibilidade de remodelação desta via barcelonesa. Por esta altura começam a surgir a maioria dos edifícios que encontramos hoje. A sua afirmação como eixo urbano da cidade burguesa foi no entanto um processo lento. Foi somente com a chegada do século XX que a centralidade de Barcelona se desloca em direcção a esta via.

Actualmente é uma rua essencialmente ocupada pela hotelaria e restauração, sendo o comércio, serviços e a habitação minoritários. É um tipo de ocupação que funciona bastante bem em Espanha, onde culturalmente se vive muito o espaço público e se usa muito a restauração, e que contrasta com o eixo aveirense, no qual o comércio e serviços representam as actividades dominantes. Encontram-se igualmente alguns edifícios significativos, como o mercado *La Boqueria*, a Igreja de *La Mare de Déu de Betlem* e as salas de espetáculo *La Reial Acadèmia de Ciències i Arts* e o *Gran Teatre del Liceu*.

A cércea ao longo da *Rambla* apresenta variações pouco significativas. Grande parte dos seus edifícios tem entre 5 e 6 pisos, encontrando-se alguns com 3 ou 4 pisos, normalmente com pé-direito mais alto. A linguagem arquitectónica é semelhante entre os diversos edifícios, com uma relação entre área aberta e fechada das suas fachadas relativamente constante. Cria-se desta forma um ritmo ao longo da via, que contrasta com a realidade da avenida Dr. Lourenço Peixinho.

Fig. 4.2.9 (dir.) - *La Rambla*



Fig. 4.2.10 (baixo) - *La Boqueria*



5 – Conclusão

5 – Conclusão

A avenida Dr. Lourenço Peixinho é uma via que embora tenha nascido como uma típica avenida do século XIX, cresceu e desenvolveu-se como um eixo republicano do século XX. É esta mistura de estilos que a caracteriza, apresentando dois pontos marcantes: ela é, formalmente, uma avenida clássica em passeio público com uma placa central arborizada e, ao mesmo tempo, um eixo viário e terciário dominante.

Rapidamente, a via se transformou numa nova centralidade da cidade de Aveiro, tal como a toponímia que cedo recebeu e que perdurou durante muitos anos: Avenida Central. Ainda hoje, é visível este deslocamento de centro nevrálgico da urbe, que passa a incluir este eixo e que domina as suas imediações: é nele que se fixaram um grande número de serviços e é em seu redor que uma parte significativa da actividade comercial aveirense se encontra.

Actualmente, encontramos a avenida Dr. Lourenço Peixinho numa espécie de limbo, em que ela se afirma como uma importante centralidade aveirense e, simultaneamente, vê o seu património arquitectónico e urbanístico dotado ao abandono e ao desinteresse, correndo o risco de desaparecer. Pegando nas sábias palavras do arquitecto Álvaro Siza Vieira: *Hitler escreveu que para destruir um povo, para nele apagar a consciência de si próprio, basta destruir os seus monumentos, o meio físico a partir do qual ele se identifica. (…) A cidade que temos, de forma insensível, ou quase, para muitos, lentamente, mas continuamente e em processo de aceleração, o ambiente com o qual nos identificamos é destruído, como se fosse essa a condição de o transformar. A transformação da cidade é um fenómeno natural e prova de vitalidade, se de acordo com as suas necessidades, ou seja, com as necessidades colectivas do cidadão. E uma das necessidades colectivas consiste na vivência quotidiana dos resíduos da história de que é feita a cidade (...). Não é necessário destruir para transformar. Para transformar, é necessário e indispensável não destruir a cidade.*[1] Parece, assim, exagerada e insensível a proposta programática Entre Praças (exposta neste trabalho no capítulo 3.2) para a avenida Dr. Lourenço Peixinho. Ela avança com uma alteração radical que representa um corte completo

[1] SIZA VIEIRA, Álvaro, *A Cidade que Temos*. *In 01 Textos*. Porto, Civilização Editora, 2009, páginas 19 e 20

com o passado e com a memória urbana daquele espaço e, portanto, com as *necessidades colectivas do cidadão* tão bem defendidas pelo arquitecto Siza Vieira.

Os eixos-modelo referidos no último capítulo demonstram a possibilidade de integração de vias históricas na cidade de hoje. Nestes casos, em vez de se ter forçado uma quebra com o passado, os eixos-modelo evoluíram, adaptando-se ao presente sem perderem o seu carácter urbano distintivo.

Pegando num exemplo tão distante, mas ao mesmo tempo tão próximo, o da alameda do Campus Universitário de Aveiro, verificamos algumas destas questões. Neste exemplo, assistimos a um caso aparentemente muito diferente do caso estudado: é uma alameda pedonal que se insere num contexto de um espaço académico. O campus foi, no entanto, construído numa zona de expansão da cidade e, aproximando o movimento de ligação pedonal próximo da função de ligação rodoviária, é possível ver algumas semelhanças entre as duas vias. O desenho urbano de um campus universitário não é tão distante do desenho de uma cidade: *O instrumento de gestão e projecto deste possível modelo intermédio – que se socorria de uma tradição de fazer a cidade a partir dos traçados do espaço público, característica das expansões urbanas mais logradas da segunda metade do séc. XIX e da primeira do séc. XX – seria naturalmente o do "loteamento" (…). Coerentemente com o "espírito do plano" – traçado e regras – que assegurava à partida a imagem do conjunto (…).Hoje pode avaliar-se o resultado dessa estratégia: apesar da unidade de aparências, perceptível ao senso comum (mesmo, se desabituado desta característica por estar habituado à variedade demasiado arbitrária do ambiente que nos rodei, de que Aveiro já não é excepção), cada edifício tem diferenças interessantes (…)*[2] Esta variedade é visível na avenida Dr. Lourenço Peixinho, faltando coerência entre os seus elementos, perdendo-se a ideia de conjunto. É, deste modo, urgente criar regras (quer ao nível de materiais, cores, texturas, fenestração, etc, quer ao nível de escala) que permitam que a via se

[2] PORTAS, Nuno, O Campus da Universidade de Aveiro – Uma experiência de Processo e Traçado. In Nuno Portas – Prémio Sir Patrick Abercrombie UIA 2005. Ordem dos Arquitectos e Caleidoscópio – Edição e Artes Gráficas, 2005, página 69

desenvolva como um conjunto urbano coerente inserido na cidade.

O exemplo da alameda do Capus Universitário de Aveiro mostra igualmente a importância da memória colectiva adquirida pelos cidadãos. Tendo o campus sido implantado numa antiga área de cultivo, tomou-se a decisão de incorporar alguns elementos pré-existentes no sítio, como é o caso de alguns poços de regadio. Uma nova área urbana foi assim constituída, com uma nova função, mas mantendo algum do ser carácter antigo, permitindo, desta forma, uma evolução contínua e respondendo não só às necessidades dos novos utilizadores como das necessidades colectivas dos cidadãos da cidade.

Inicialmente, foram referidos dois pontos considerados marcantes na avenida Dr. Lourenço Peixinho. Respeitando o seu desenho, existe a necessidade de intervir nesta via, sem no entanto deixar perder a sua memória e património urbano. Não basta classificar alguns edifícios considerados relevantes. Estes, só por si, não se destacam como conjunto patrimonial. O seu património urbano é tão significante como o edificado. Desta forma, a sua placa central, que tem vindo a ser progressivamente descarecterizada deve ser objecto de requalificação, mantendo o desenho de passeio público da avenida. Os seus passeios laterais já apresentam uma dimensão considerável, não havendo, por isso, necessidade do seu alargamento. Dado o perfil de 30 metros da via, este suporta facilmente a existência destes dois elementos em conjunto com a circulação viária. O fechamento dos topos do eixo terminaria com o carácter de ligação rodoviária que este adquiriu ao longo da sua história. Embora este tema possa ser repensado a um nível mais alargado da cidade, não deve sofrer uma alteração tão radical como a proposta. A *Gran Vía* mostra a compatibilidade da circulação automóvel com um grande dinamismo ao nível pedonal. A inclusão de faixas de transportes públicos, uma vez que a avenida possui quatro, poderia ser incorporada numa estratégia de mobilidade urbana.

O topo Nascente do eixo é, provavelmente, aquele que apresenta mais desafios. Actualmente, o túnel aí construído permite o *desaguamento* do trânsito vindo do exterior da cidade directamente num eixo urbano central. Este tipo de política urbana tem sempre sido evitada e que cria pontos críticos ao nível viário. Cria, igualmente, problemas de mobilidade pedonal. Embora esta questão deva ser objecto de debate e reflexão, a substituição do túnel por um parque de esta-



Fig. 5.1 - Alameda do Capus Universitário de Aveiro

cionamento parece ser insuficiente. Uma vez que o túnel já foi concluído, deve ser encontrada uma solução que resolva os problemas viários e pedonais por ele causados e que o inclua. Ele pode também ser um elemento que ultrapasse a barreira da linha ferroviária, criando um ponto intermodal do outro lado da linha, aproveitando a presença da estação de caminho-de-ferro, como foi previsto inicialmente.

O eixo aqui estudado, tem trazido a debate várias questões arquitectónicas e urbanas. A sua evolução inconstante, não obedecendo a regras específicas, fez com que os diversos elementos que o compõem tenham formado um conjunto incoerente. Por outro lado, no seu passado recente viu parte do seu património ser destruído e danificado. A discussão acerca da avenida Dr. Lourenço Peixinho continua ainda a ser um tema actual e pertinente, sendo urgente o encontro de uma solução que respeite a sua memória urbana.

Notas

Notas

- Os levantamentos de todos os dados de arquivo foram efectuados pela autora;
- As plantas das figuras 2.2.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4, 3.1.5, 3.1.6, 3.1.7, 3.1.15, 3.1.16, 3.2.9 e 3.2.12 são plantas da Câmara Municipal de Aveiro, com alterações dos desenhos da placa central da avenida Lourenço Peixinho, de alguns quarteirões e linha de caminho- de-ferro realizados pela autora;
- As mesmas plantas estão apresentadas à escala 1/2500;
- Os dados apresentados nestas plantas foram levantados pela autora e resultam de observação empírica;
- Todas as fotografias não creditadas foram tiradas pela autora.

Bibliografia

Bibliografia

- *Plano Director Municipal*. Câmara Municipal de Aveiro, 1995
- AFONSO, João, MILHEIRO, Ana Vaz, *Nuno Portas, Prémio Sir Patrick Abercrombie UIA 2005*. Ordem dos Arquitectos e Caleidoscópio – Edição e Artes Gráficas, 2005
- ARROTEIA, Jorge, *Aveiro: Aspectos Geográficos e do Desenvolvimento Urbano*. Universidade de Aveiro, Aveiro, 1998
- ARROTEIA, Jorge, *Notas Geográficas do Município de Aveiro*. Universidade de Aveiro, 2011
- CADIMA, Catarina Dias, *Estações em Movimento: uma Abordagem ao Urbanismo e à Arquitectura Ferroviária e aos Projectos de Modernização das Estações de Aveiro, Braga e Faro.* Prova Final de licenciatura em Arquitectura apresentada à Faculdade de arquitectura da Universidade do Porto, FAUP, Porto, 2002
- CRUZ, Sara Ventura da, *A Arquitectura da Avenida: A Construção da Avenida Dr. Lourenço Peixinho em Aveiro*. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, FCTUC, Coimbra, 2006
- CRUZ, Sara Ventura da, *Aveiro, A Avenida: Bases Para Um Plano*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, FCTUC, Coimbra, 2011
- GASPAR, João Gonçalves, *A Princesa Santa Joana e a sua Época (1452 – 1490)*. Câmara Municipal de Aveiro, 1988
- GUÀRDIA, Manuel, MONCLÚS, Francisco Javier, OYÓN, José Luis, *Atlas Histórico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània – UPC/ Salvat, 1994
- MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise, *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*. Presses Universitaires de France, Paris, 1988
- MOREIRA DA SILVA, David; MOREIRA DA SILVA, Maria José M., *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro – Peças Escritas.* Porto, 1948
- MOREIRA DA SILVA, David; MOREIRA DA SILVA, Maria José M., *Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro de 1960*. Câmara Municipal de Aveiro, 1960

Bibliografia

- NEVES, Amaro; FERREIRA, Delfim Bismark, *História de Aveiro – Sínteses e Perspectivas*. Câmara Municipal de Aveiro, Aveiro, 1997
- OLIVEIRA, Rosa Maria Silva Lopes, *O discurso da cidade: leituras da Avenida Lourenço Peixinho*. Dissertação de Mestrado, apresentada à Universidade de Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, Aveiro, 2001
- SICA, Paolo, *Historia del Urbanismo – El siglo XIX (Volumen 1º)*. Institito de Estudios de Administracion Local, Madrid, 1981
- SIZA VIEIRA, Álvaro, *01 Textos*. Porto, Civilização Editora, 2009
- TAVARES, Rui, *Aveiro – Entre ria e mar*, *in Guia Expresso das Cidades e Vilas Históricas de Portugal. Vol. I*, Lisboa, Expresso, 1996
- TAVARES, Rui, TAVARES, Domingos, *Mapa de Arquitectura de Aveiro*. Lisboa, Argumentum – Edições Estudos e Realizações, Lisboa, 2003

Referências electrónicas:

- *Aveiro: Duas praças apontadas para a Lourenço Peixinho*. Notícias de Aveiro, Aveiro, 2012. Acedido em 5 de Novembro de 2012, em: http://www.noticiasdeaveiro.pt/pt/25131/aveiro-duas-pracas-apontadas-para-a-lourenco-peixinho/
- *Peões ganham espaço na Avenida Lourenço Peixinho*. Notícias de Aveiro, Aveiro, 2011. Acedido em 5 de Novembro de 2012, em: http://www.noticiasdeaveiro.pt/pt/22641/peoes-ganham-espaco-na-avenida-lourenco-peixinho/
- CUNHA, Jorge, *Aveiro. O Espaço, O Tempo, A Memória.* 2008. Acedido em 11 de Novembro de 2012, em: http://aveiro-espaco-tempo-memoria.blogspot.pt/2008/10/avenida-dr-loureno-peixinho.html
- TAVARES, Rui, *Portugal territorial e urbano na influência do Fisiocratismo – unidades de fixação e unidades de permanência em plano/projecto de articulação nacional entre os séculos XVIII e XIX*. III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Ouro Preto - Brasil, 2009. Acedido a 11 de Dezembro de 2012, em: https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/anais-iiislbch-resumos.pdf

Bibliografia

- TAVARES, Rui, *Níveis de representação cartográfica de Portugal entre os séculos XVIII-XIX, correspondentes ao projecto de influência fisiocrata – território e cidade (Porto e Aveiro)*. IV Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto: Faculdade de Letras U.P., 2011. Acedido a 11 de Dezembro de 2012,em: http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/99.pdf
- CARVALHO, Jorge (coord.); SOARES, Bruno, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. Câmara Municipal de Aveiro, Universidade de Aveiro, Aveiro, 2011. Acedido em 19 de Abril de 2014, em: http://www.cm-aveiro.pt/www/cache/imagens/XPQ5FaAXX27999aGdb9zMjjeZKU.pdf
- CARVALHO, Jorge (coord.); SOARES, Bruno, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. Câmara Municipal de Aveiro, Universidade de Aveiro, Aveiro, 2012. Acedido em 19 de Abril de 2014, em: http://files.cm-aveiro.pt/XPQ5FaAXX36712aGdb9zMjjeZKU.pdf
- CARVALHO, Jorge (coord.); SOARES, Bruno, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. Câmara Municipal de Aveiro, Universidade de Aveiro, Aveiro, 2013. Acedido em 19 de Abril de 2014, em: http://files.cm-aveiro.pt/XPQ5FaAXX42593aGdb9zMjjeZKU.pdf
- CARVALHO, Jorge (coord.); SOARES, Bruno, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. Câmara Municipal de Aveiro, Universidade de Aveiro, Aveiro, 2013. Acedido em 10 de Agosto de 2014, em: http://files.cm-aveiro.pt/XPQ5FaAXX39785aGdb9zMjjeZKU.pdf
- CARVALHO, Jorge (coord.); SOARES, Bruno, *A Avenida Dr. Lourenço Peixinho*. Câmara Municipal de Aveiro, Universidade de Aveiro, Aveiro, 2013. Acedido em 10 de Agosto de 2014, em: http://files.cm-aveiro.pt/XPQ5FaAXX39789aGdb9zMjjeZKU.pdf
- AUZELLE, Robert,*Plano Director da Cidade de Aveiro*. Edição da Câmara Municipal de Aveiro, 1964. Acedido em 3 de Dezembro de 2013, em: http://repositorio-tematico.up.pt/handle/10405/48240
- *Gran Vía de Bilbao* (2013). Acedido em 23 de Setembro de 2014, em: http://www.globalasia.com/lifestyle/gran-via-de-bilbao
- ALVARADO, Javier Martin, *Historia de una Fotografía, Otoño en Bilbao* (2013). Acedido em 23 de Setembro de 2014, em: http://colaboracionsinanimodelucro.blogspot.pt/2013/11/otono-en-bilbao-historia-de-una.html

Bibliografia

- *Bilbao*. Acedido em 22 de Setembro de 2014, em: http://www.sociedadaugusta.com
- *Comienza una campaña de control sobre el uso correcto de motos y bicis en la ciudad* (2014). Acedido em 23 de Setembro de 2014, em: http://www.blogseitb.com/bilbao/2014/08/04/comienza-una-campana-de-control-sobre-el-uso-correcto-de-motos-y-bicis-en-la-ciudad/
- *La Rambla*. Acedido em 23 de Setembro de 2014, em: http://www.destination360.com/europe/spain/barcelona/la-rambla