

AVEIRO, A AVENIDA: BASES PARA UM PLANO



SARA VENTURA DA CRUZ

Julho de 2011

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM ARQUITECTURA

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA DA FCTUC

AVEIRO, A AVENIDA: BASES PARA UM PLANO

SARA ALVES PEREIRA VENTURA DA CRUZ | Julho de 2011

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM ARQUITECTURA apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC

sob a orientação do Professor Doutor Walter Rossa



AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, desejo expressar os meus profundos agradecimentos ao orientador, ao Professor Doutor Walter Rossa, pelo seu enorme apoio, empenho e disponibilidade demonstrados e, sobretudo, por me ter incentivado neste caminho. Sem a sua orientação científica, crítica exigente e troca de ideias estimulante, este trabalho não teria sido tão enriquecedor.

Agradeço ao Professor Leão Lopes pela oportunidade única que me proporcionou com o convite para integrar o SI_URB, Seminário Internacional de Reabilitação Urbana do núcleo histórico da vila de Santa Maria, na Ilha do Sal em Cabo Verde. Foi uma experiência enriquecedora e inesquecível, em termos pessoais e profissionais, e que me levou a olhar para o meu ofício de uma nova forma.

Agradeço à Biblioteca Municipal de Aveiro e, sobretudo, à Dra. Carla Serôdio, responsável pelo Arquivo Histórico, por me ter facultado o acesso aos elementos que necessitava para a realização do trabalho, com mesma simpatia e disponibilidade de outros tempos.

Agradeço também à Arquitecta Maria Ângela Cunha, da Câmara Municipal de Aveiro, pelo interesse, a atenção e a enorme disponibilidade para fornecer material para este trabalho. Ao Professor Doutor Jorge Carvalho, ao Arquitecto Alberto Lage, ao Engenheiro António Nabo e ao Professor Frederico Moura e Sá, agradeço a amável atenção e disponibilidade para conversar sobre os assuntos de Aveiro e da Avenida.

À Sónia Coimbra agradeço a amizade, o companheirismo e o inextinguível apoio nestas aventuras académicas. Com o seu amparo e motivação esta árdua tarefa foi facilitada.

À minha família e aos meus amigos agradeço todo o apoio e incentivo, o me fazerem encarar a vida com um sorriso no rosto. Um agradecimento especial à minha Mãe, pela paciência, pela vontade e empenho em compreender o meu trabalho e, acima de tudo, por estar sempre ao meu lado. Ao Luís por sempre me fazer rir quando preciso e acreditar quando não consigo

A todos os que me acompanharam neste percurso o meu profundo agradecimento.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO
11	CAPÍTULO I O PROCESSO
13	1 O INÍCIO DO PROCESSO: INSTRUMENTOS GERAIS
	1.1 Antecedentes
	1.2 1945-1960: O(s) Antepiano(s) de Urbanização da Cidade de Aveiro
	1.3 O Plano Director da Cidade de Aveiro de 1964
	1.4 O Plano Geral de Urbanização de 1981
	1.5 O Plano Director Municipal de 1995
	1.6 O Plano de Urbanização da Cidade de Aveiro de 2009
45	2 ACÇÕES DIRIGIDAS À AVENIDA
	2.1 Programa POLIS: uma oportunidade perdida
	2.2 Nova Estação Ferroviária e o túnel
	2.3 Estudo de Alinhamento e Cérceas
	2.4 Seminário “O Futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho” e os “30 Princípios de Intervenção”
	2.5 Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho
75	CAPÍTULO II LEITURAS DA SITUAÇÃO EXISTENTE
77	1 O PROBLEMA
	1.1 A questão económica
	1.2 A questão social
	1.3 Equívocos e oportunidades perdidas
103	2 POTENCIALIDADES DA AVENIDA
109	3 OPORTUNIDADES PARA A AVENIDA
	3.1 Potencialidades da cidade: uma oportunidade para a Avenida
	3.2 Enquadramento em programas: Política de Cidades
	3.2.1 União Europeia e a Carta de Leipzig
	3.2.2 A Política de Cidades em Portugal
	3.2.3 Programas de Reabilitação Urbana
	3.2.4 Outros programas de apoio
137	CAPÍTULO III PROPOSTAS
139	1 VALORES DA AVENIDA
	1.1 Valor urbanístico
	1.2 Valor arquitectónico
	1.3 Outros valores
165	2 BASES PARA UMA PROPOSTA
	2.1 <i>Ares do tempo</i> : pressupostos de gestão estratégica
	2.2 Uma estratégia para a Avenida: bases para estruturar o debate
187	APÊNDICES
189	BIBLIOGRAFIA
201	ANEXOS
	Anexo I Planta de Localização
	Anexo II O anátema d’ <i>a</i> Avenida

Esta dissertação de Mestrado tem como tema de fundo a reabilitação urbana e as problemáticas associadas à intervenção na cidade consolidada. A escolha dessa temática não é fortuita. De facto, até o recente Regime Jurídico da Reabilitação Urbana¹ é o reflexo da constatação ao nível nacional e comunitário da necessidade de mudança do paradigma de desenvolvimento assente na expansão urbana, para um virado para o fortalecimento dos centros urbanos e reabilitação das áreas urbanas existentes. É por isso um tema de grande actualidade.

Partindo da reabilitação urbana e buscando um caso de estudo que permitisse concretizar e aprofundar as dificuldades e potencialidades subjacentes a esta problemática, surgiu de forma mais ou menos natural o estudo do caso da Avenida Dr. Lourenço Peixinho em Aveiro.

Por um lado, pela pertinência e urgência do tema para a própria cidade de Aveiro — a minha cidade — mas sobretudo por vir na sequência do trabalho realizado como Prova Final de Licenciatura em Arquitectura², *A Arquitectura da Avenida*, cujo tema era o processo de construção e consolidação desta Avenida. O presente trabalho vem assim dar sequência ao anterior, cujo enfoque era mais arquitectónico que urbanístico. Pela quantidade de informação pertinente para o presente estudo essa outra prova académica constitui a base de dados fulcral que informa esta tese e, por isso, há informações e dados constantes desse trabalho que são aqui usados de forma livre. A presente dissertação é um trabalho de síntese onde se pretende fazer uma reflexão sobre as questões urbanas da Avenida e, assim, contribuir para o conhecimento sobre este *centro de identidade*³ aveirense, numa altura em que se desenham e debatem propostas para o seu futuro. O momento é assim de grande oportunidade e actualidade para o tema.

Em suma, a tese tem dois binómios: a Avenida Dr. Lourenço Peixinho e a Reabilitação Urbana.

¹ Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de Outubro.

² CRUZ, Sara Ventura da — *A Arquitectura da Avenida*, 2005.

³ ROSSA, Walter — *História do Urbanismo e Identidade*, 2002, p. 18-19. Ao contrário do conceito *centro histórico*, mais centrado em valores patrimoniais, *centro de identidade* põe o enfoque no seu valor de Identidade, de centro urbano com características de centralidade que promove a identificação positiva dos habitantes e da comunidade com a sua cidade, importante para o seu equilíbrio.

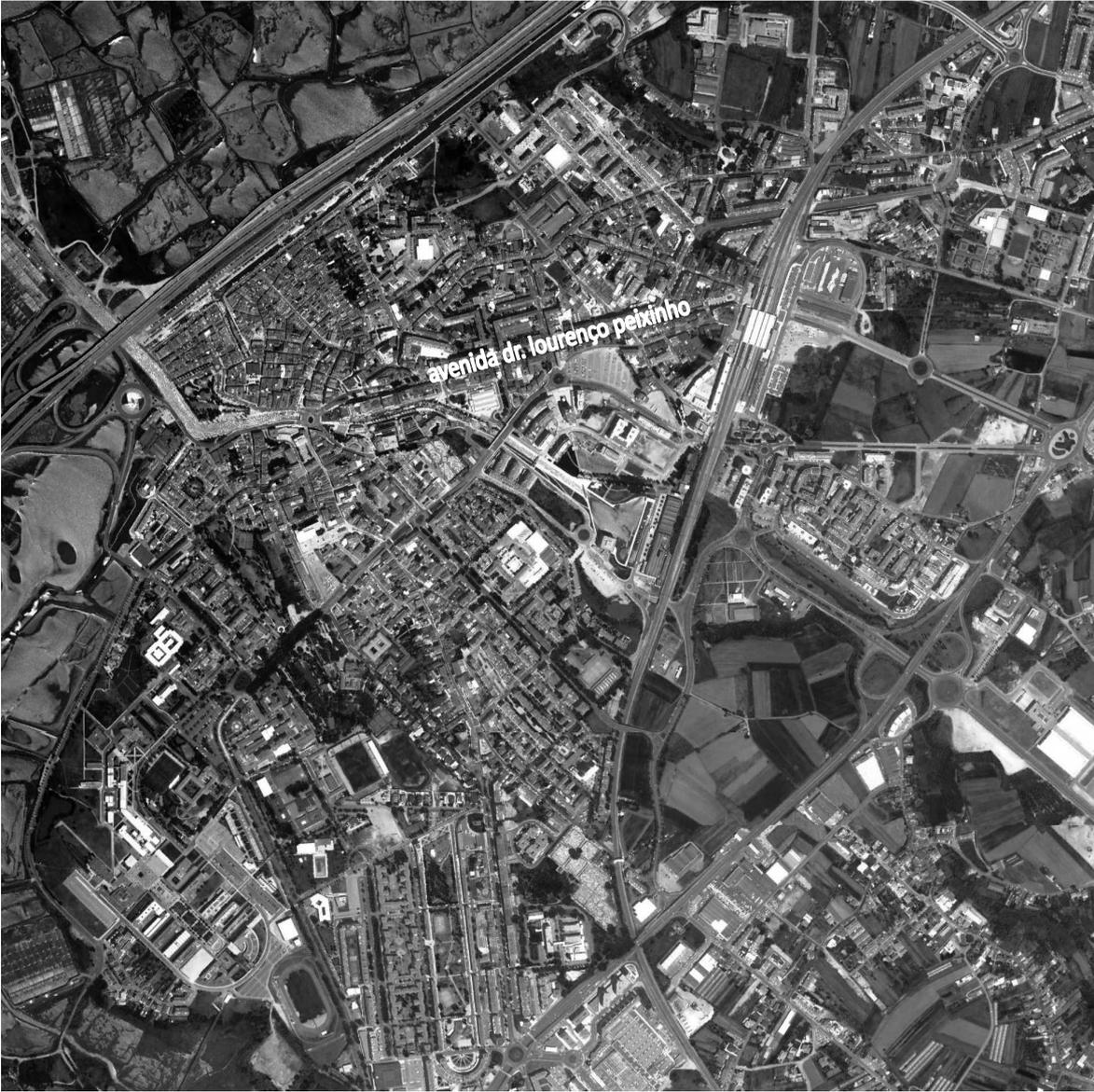


Figura 1: Vista aérea de Aveiro

A AVENIDA

A *Avenida* em Aveiro, a única em que se dispensa dizer todo o topónimo *Dr. Lourenço Peixinho*, é um espaço central e de grande importância no contexto da cidade. A sua abertura, em 1918, é motivada pela necessidade de uma ligação entre o centro e a estação de caminhos-de-ferro. Cedo se tornou uma peça essencial no espaço urbano de Aveiro, estruturante em termos viários e sobretudo para a vivência social, cultural e económica da cidade – o seu centro urbanístico. As transformações ocorridas nos últimos 40 anos ditaram a sua profunda descaracterização e uma crescente degradação física, social e económica. A necessidade de uma intervenção que lhe restitua a coerência que auferia em tempos faz-se sentir e é um assunto premente. É necessário devolver um rumo à Avenida e restituir à cidade o seu centro.

Parte-se assim do pressuposto que a Avenida necessita de uma regeneração, no sentido de se tornar a gerar uma dinâmica urbana em torno deste espaço, de lhe dar vida novamente, restaurando as suas qualidades de centro da vida urbana, cultural, social e económica. Precisa de ser melhorada, aperfeiçoada e reorganizada. Necessita de uma reabilitação, de lhe serem restituídos os seus direitos perdidos, de lhe restituir a estima pública, declarando-a inocente de todos os pecados cometidos.

São vários os planos, os estudos e discussões sobre a Avenida, mas até aos dias de hoje nenhuma solução concreta foi levada a bom porto. Para a abordagem desta problemática na presente dissertação importava assim voltar atrás e analisar o processo de desenvolvimento desta artéria. Impunha-se a descrição dos diferentes estudos, medidas e políticas de gestão urbanística que sobre ela vigoraram, relacionando-os com a evolução verificada em termos urbanos, económicos e sociais. Com a elaboração desse historial, no fundo o Estado da Arte da Avenida, esta tese tem condições para ser uma base de dados sobre as acções de planeamento relativas a este espaço, complementando o trabalho académico anterior, *A Arquitectura da Avenida*, uma base de dados dos seus edifícios.

A partir da análise às acções de planeamento foi possível deduzir as causas para a situação actual e as razões que levaram a que essas acções não tivessem o sucesso desejado, com especial destaque para as limitações de alcance estratégico que condicionaram todos os instrumentos. Mas, dado que as bases para uma intervenção na Avenida têm de partir necessariamente do estabelecimento de uma *carta de potencialidades*⁴, faz-se uma reflexão em torno das características deste espaço, das suas potencialidades, tentando estabelecer um conjunto de valores essenciais para a sua identidade. Esta reflexão, necessariamente pessoal e, por isso, mesmo que com critérios objectivos sempre sujeita a subjectividades, traz à tona questões fundamentais e temas para serem integrados na proposta.

Desta forma, a proposta apresentada nesta dissertação veicula as suas conclusões. Assimila os aspectos mais pertinentes da reflexão e da análise do processo de desenvolvimento deste espaço e expõe os instrumentos e mecanismos essenciais para a sua concretização. Mas, com a consciência que não é possível fazer um plano sem participação e sem a comunidade a sustentá-lo, ao invés de uma proposta *fechada*, trata-se de uma proposta *aberta* – aberta para ir para o debate, aberta para ser discutida, ponderada e alterada. Para não só falar mas também poder escutar a comunidade.

REABILITAÇÃO URBANA

Há muitos séculos que são conhecidas práticas de conservação do património arquitectónico, embora sempre com uma clara tendência para a protecção e salvaguarda de monumentos, enquanto elementos mais ou menos isolados. Mais tarde, apesar de já serem abrangidos conjuntos urbanos, as intervenções de reabilitação predominantemente ocorriam ao nível do edificado, deixando de lado os factores da realidade socioeconómica e cultural. Hoje em dia essa concepção encontra-se ultrapassada e é agora reconhecida a importância da conservação integrada, da reabilitação urbana em todas as suas dimensões: arquitectónica, cultural, social, económica e ambiental. Falamos assim de uma reabilitação urbana integrada.

⁴ ROSSA, Walter – História do Urbanismo e Identidade, 2002, p. 19.

O actual Regime Jurídico da Reabilitação Urbana vem ao encontro desta concepção e introduz como uma das novidades relativamente ao regime anterior⁵ o conceito amplo de reabilitação urbana, ou seja, não apenas vocacionado para os aspectos edificados e físicos da reabilitação mas também associando aspectos funcionais, económicos, sociais, culturais e ambientais das áreas a reabilitar.

Este regime faz o enquadramento normativo da reabilitação urbana ao nível programático, procedimental e de execução, ao contrário do regime anterior que regulava essencialmente o modelo de gestão das intervenções (as Sociedades de Reabilitação Urbana). A importância que é dada ao documento estratégico – que deve preceder a intervenção e definir *a priori* a estratégia de intervenção, os objectivos essenciais a alcançar e os princípios que deve obedecer – põe uma maior ênfase na componente estratégica das intervenções.

Seguindo estas linhas, a presente dissertação parte do pressuposto que a reabilitação urbana só faz sentido se for uma reabilitação integrada. E para que seja possível integrar todas as dimensões sociais, económicas, culturais, arquitectónicas e ambientais numa intervenção é necessária uma estratégia, um conceito que enquadre e oriente o processo de transformação e salvaguarda (em desenvolvimento)⁶. Uma estratégia que pressupõe sempre a existência de um instrumento de pensamento e planeamento global, um plano ou um programa. Uma estratégia que necessariamente tem de mobilizar competências e vontades locais, e de reflectir o diálogo e a concertação com agentes e comunidade, porque «*A cidade é sempre um projeto coletivo*⁷».

Do entendimento que a reabilitação urbana é eminentemente um problema de planeamento deriva a opção de, ao invés de procurar bibliografia do lado mais *patrimonialista* da reabilitação urbana, se ter usado bibliografia sobre as problemáticas do planeamento contemporâneo.

⁵ Regime excepcional de reabilitação urbana das zonas históricas, Decreto-Lei n.º 104/2004 de 7 de Maio. Como «zonas históricas» consideram-se as como tal delimitadas por um plano municipal de ordenamento do território (Artigo 1.º, n.º 3).

⁶ ROSSA, Walter – Apontamentos sobre História e Salvaguarda em Desenvolvimento.

⁷ PESSÔA, José – A identificação de um Centro Histórico, 2007, p. 52.

ESTRUTURA

A estrutura da tese adivinha-se pelo que acima se disse mas, sistematizando, desenvolve-se em três capítulos. O primeiro, *O Processo* faz, como o nome indica, uma apresentação do processo de evolução/degradação da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, expondo e analisando as diferentes propostas de alteração ou desenvolvimento para este espaço e as suas consequências. Divide-se em *O início do Processo: instrumentos gerais* e *Acções dirigidas à Avenida*, distinguindo os instrumentos de planeamento à escala da cidade, que não abordam ou não reconhecem os problemas específicos deste espaço, das acções que se empreenderam já após a consciencialização do processo de degradação em curso.

No segundo capítulo, *Leituras da situação existente*, faz-se a definição do problema e uma leitura dos dados em jogo. O objectivo é partindo de uma leitura do processo e da situação actual perceber quais foram as causas que conduziram a ela e as falhas no processo de planeamento. Daí parte-se para um reflexão sobre as potencialidades e as oportunidades que se apresentam a este espaço, de natureza estratégica ou de enquadramento em programas, das quais se destacam os instrumentos operativos e de financiamento que provêm das *políticas urbanas*.

No capítulo final, *Propostas*, vão ser integradas as reflexões que saem dos dois capítulos anteriores, em jeito de síntese das análises feitas. Por um lado, é proposto um conjunto de valores implícitos à Avenida essenciais para a construção da sua identidade e que conduzem a uma estratégia de intervenção na Avenida. Por outro são apresentadas as bases para uma proposta. Estas bases compreendem princípios de gestão e procedimentos essenciais que emanam da doutrina para uma política urbana, bem como uma apresentação de uma estratégia para a Avenida. A estratégia que se descreve, mais do que conclusões definitivas, pretende constituir-se como um conjunto de propostas que possam estruturar um debate subsequente. Ou seja, não há conclusões, pois essas apenas seriam obtidas caso o debate em participação pública ocorresse.

CAPÍTULO I

O PROCESSO



Figura 2: Aspecto da abertura da Avenida (1918-1921)
(Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)



Figura 3: Aspecto da abertura da Avenida (1918-1921)
(Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)



Figura 4: Vista da Avenida (final dos anos 20) | (Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)



Figura 5: Vista da Avenida (anos 30) | (Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)

Perceber a situação actual da Avenida Dr. Lourenço Peixinho implica perceber a sua história. No contexto deste trabalho, é menor a relevância de compreender a lógica que presidiu ao seu projecto e à sua abertura, por ser comum a outras avenidas da época, cuja inspiração nos *boulevards* parisienses é patente, e por ser matéria de outros estudos⁸. De maior relevo é o processo do seu desenvolvimento, ou seja, quais as medidas e as políticas de gestão urbanística que vigoraram sobre a área desde meados do século XX e, sobretudo, perceber qual o impacto destes no seu desenvolvimento (ou atrofia).

1.1 | ANTECEDENTES

A abertura da Avenida inicia-se em 1918 mas a sua consolidação apenas vai ocorrer mais de um quarto de século depois. A estratégia municipal para financiamento das obras, através da expropriação das faixas adjacentes à Avenida para posterior venda em lotes para prédios urbanos, condiciona a construção dos edifícios, uma vez que foi efectuada por zonas para diminuir os encargos⁹.

Nos anos 20 e 30, as edificações fazem-se com dois pisos, em geral com estabelecimento comercial no piso térreo e habitação no andar superior. A ocupação dos lotes é feita de forma a proporcionar a criação de zonas exteriores, laterais ou posteriores consoante o carácter mais ou menos urbano do edifício. No início os edifícios utilizam uma linguagem de inspiração *beaux-arts*, de grande elegância formal, muitas vezes misturada com elementos de feição mais tradicionalista.

⁸ Para mais informação sobre a história da sua abertura consultar: CRUZ, Sara Ventura da – A Arquitectura da Avenida, 2005, onde foi feita uma síntese da evolução histórica e morfológica da cidade, com base em bibliografia específica (SILVA, Maria João Violante Branco Marques da; *Aveiro Medieval*, Aveiro, Edição da Câmara Municipal de Aveiro, 1991; DIAS, Paula Isabel Aleixo; *Evolução morfológica da cidade de Aveiro*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 1998). Foi também descrito o processo que conduziu à abertura da Avenida, como se processou a sua construção e como se deu a consolidação do edificado, com base em fontes documentais do Arquivo Histórico da Biblioteca Municipal de Aveiro, designadamente projectos, periódicos de Aveiro da época (*O Democrata* (1908-1952) e *O Povo de Aveiro* [*O de Aveiro*] (1882-1941)) e outros.

⁹ Paralelamente à abertura do eixo, o projecto contemplava a expropriação de duas faixas laterais e anexas, que teriam também 30 metros de largura, e seriam destinadas a dividir em *chãos* regulares para serem vendidos para prédios urbanos. O produto da venda destes terrenos permitia ao Município fazer face às despesas com as expropriações e a execução dos trabalhos. A venda, em hasta pública, dos lotes de terrenos para construções resultantes das expropriações inicia-se a 24 de Abril de 1919 e apenas termina a 6 de Novembro de 1944.



Figura 6: Vista da Avenida (1935) | (Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)

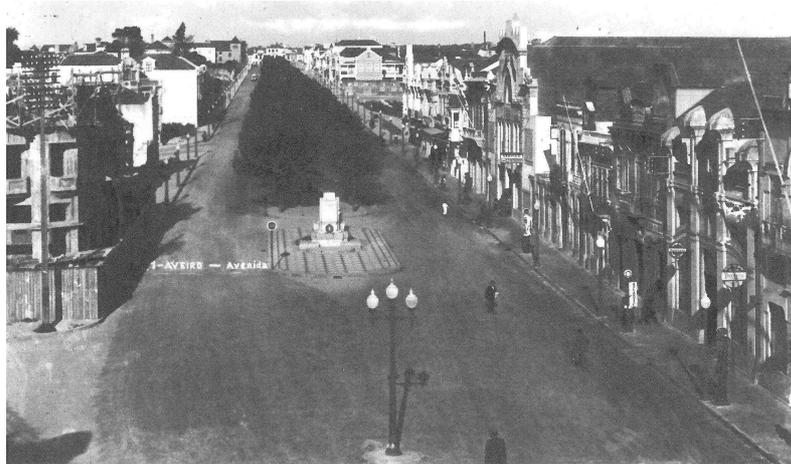


Figura 7: Vista da Avenida (1936) | (Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)



Figura 8: Vista da Avenida (1940) | (Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)

Já nos anos 30 começam a ser introduzidos elementos novos e, através do gosto *Art Déco*, faz-se a transição para uma arquitectura mais geométrica e depurada. Contudo esta linguagem é interpretada com uma expressão algo provinciana e, tal como os edifícios anteriores, a um nível superficial, portanto como mais um estilo decorativo sem impacto na forma de desenhar e pensar o espaço interior.

Nas décadas de 30 e 40, os anos *modernistas* da Avenida, a escala dos edifícios cresce para três e quatro pisos, surgindo assim as primeiras habitações multifamiliares. O seu desenho é cuidado, com uma maior exploração volumétrica e já não são *edifícios-fachada*. A transformação faz-se também no interior e no entendimento do espaço habitacional: reduz-se a área de circulação e a disposição dos compartimentos ganha uma nova racionalidade.

Os anos 40 em Aveiro são marcados por uma preocupação com a qualidade e tratamento do espaço urbano e da arquitectura. Em 1944 é criada uma Comissão de Estética para apreciar e aprovar todos os projectos de casas a construir na cidade.

Apesar de todas as condicionantes relacionadas com a demora na sua construção e consolidação, a Avenida é nesta época um sítio privilegiado no contexto da cidade. Mais do que uma via de passagem ganha um carácter de Passeio Público¹⁰, destino nas horas de lazer e um espaço de estar e conviver, sobretudo no seu troço oeste, mais perto do núcleo antigo e o primeiro a ser ocupado. A vida social, que até aí se fazia sobretudo no Rossio, vai transferir-se para a Avenida. Para além de localização de prestígio para residência da burguesia ascendente, assume também um papel importante como espaço para comércio, cafés e restaurantes. Outros equipamentos e actividades culturais, mais permanentes, em café-concertos ou esporádicas (em palcos montados na própria Avenida¹¹), espelham a sua grande vivência social e centralidade na época.

¹⁰ O Passeio Público pombalino de Lisboa foi delineado na década de 1764. Uma estrutura encerrada, com portões e muros, e, no século XIX, espaço dos rituais da vida aristocrático-burguesa. É considerado o centro cosmopolita da cidade, lugar de encontros amorosos, de celebrações patrióticas ou de caridades públicas, democratizando e trazendo para o espaço da cidade, os complexos rituais de ver e ser visto que haviam sido inaugurados nas cortes europeias do absolutismo. SILVA, Raquel Henriques da – Lisboa reconstruída e ampliada (1758-1903), 2008, p. 127-167. (Ver também, SILVA, Raquel Henriques da – O Passeio Público e a Avenida da Liberdade in Moita, Irisalva [coord.] *O Livro de Lisboa*, Lisboa : Livros Horizonte, 1994.

¹¹ LOPES, Judite Conceição Afonso – Teatro Aveirense, 2008, p.229.



Figura 9: Antepiano de Urbanização da Cidade de Aveiro 1960 | Esboço da Planta de Apresentação, Maio 1960



Figura 10: Antepiano de Urbanização da Cidade de Aveiro 1960 | Esboço de urbanização da parte central da cidade 29-10-1958 - Na extremidade oeste da Avenida, era proposta a demolição do edifício da Capitania e adjacentes até ao Banco de Portugal, considerados pelo responsável do Plano como *barracões sem interesse*, de forma a ser possível a extensão da rua do Batalhão de Caçadores 10 até à rua de Viana de Castelo, e aí construir uma praça.

1.2 | 1945-1960: O(s) ANTEPLANO(S) DE URBANIZAÇÃO DA CIDADE DE AVEIRO

É neste contexto de grande dinâmica em torno da Avenida que se inicia, em 1945, a elaboração do primeiro instrumento de gestão territorial em Aveiro¹². O Antepiano de Urbanização da Cidade¹³, da autoria do arquitecto David Moreira da Silva é apresentado e aprovado em 1948¹⁴. Nesta primeira fase no processo de planeamento, as *«intervenções relacionam-se com as medidas comedidas que impunha o Estado Novo¹⁵»*.

A Avenida Dr. Lourenço Peixinho vai merecer referência especial no Antepiano, tanto *«pela sua largura e extensão, como pelo esforço que para a cidade representa a sua realização»* (p. 52).

Na análise que é feita no Antepiano são apontados alguns defeitos a esta artéria: em primeiro, *«que ainda não tenha sido dotada de uma praça condigna em cada uma das suas extremidades; que os seus edifícios não obedeçam a uma cêrcea preestabelecida; e que, finalmente, a sua perspectiva seja tão altamente prejudicada pela existência de uma larga placa central arborizada»* (p. 52), que oculta as construções.

Dentro das medidas de remodelação da área urbanizada incluem-se, assim: a *«ampliação e regularização da Praça existente junto à estação do caminho-de-ferro; a construção duma Praça no tópo Oeste da Avenida do Dr. Lourenço Peixinho; [...] a rectificação e alargamento da Rua do Comandante Rocha e Cunha, cujo traçado deve permitir que os seus edifícios escondam em boas condições as trazeiras dos prédios voltados para a Avenida do Dr. Lourenço Peixinho»* (p. 75-76).

¹² Os Planos Gerais de Urbanização, criados em 1934 pelo engenheiro Duarte Pacheco (figura marcante da transformação do território urbano desencadeada na década de 30), confeririam às câmaras plenos poderes para assumirem a transformação do seu território como agentes activos e intervenientes, através de uma real política de solos. O Governo promoveu a elaboração de plantas topográficas e pressionou as câmaras a aprovarem um plano. Contudo a dinâmica desencadeada por Duarte Pacheco só ao fim de uma década começa a dar os seus frutos, a partir de 1944, data em que numerosas plantas topográficas se encontram já finalizadas, como no caso de Aveiro. (LÔBO, Margarida Souza – Planos de Urbanização – A Época de Duarte Pacheco, 1995, p. 35-47).

¹³ Do papel activo preconizado no diploma de 1934 os planos são remetidos para a gestão passiva implícita na figura do Antepiano de Urbanização, criada em 1946 pelo Decreto-lei 35931, 4/11/1946, e que passa a ser considerado como documento suficiente para substituir o plano geral de urbanização estabelecido na legislação de 1934 e reequacionado em 1944. (LÔBO, Margarida Souza – Planos de Urbanização – A Época de Duarte Pacheco, 1995, p. 35-47).

¹⁴ O Antepiano é composto de dois volumes, um de peças escritas e um de peças desenhadas. Apenas o volume das Peças Escritas está disponível no Arquivo Histórico da Biblioteca Municipal de Aveiro.

¹⁵ PROGRAMA POLIS – Viver Aveiro, 2001, p.19.



Figura 11: Vista da Avenida (1951) | (Foto Imagoteca Municipal de Aveiro/ A.Graça)



Figura 12: Vista da Avenida (anos 50) | (Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)



Figura 13: Vista da Avenida (anos 50) | (Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)

Em 1960 é entregue nova versão do Antepiano de Urbanização da autoria do arquitecto Moreira da Silva¹⁶. Uma vez que da versão de 1960 do Antepiano só estão disponíveis as Peças Desenhadas, não é possível aferir com certeza todas as alterações relativamente ao de 1948. Pelos dados disponíveis, esta nova versão parece conter poucas diferenças no que concerne à Avenida. As propostas desenhadas, não concretizadas, prendem-se com a colmatação da inexistência de uma praça condigna em cada uma das extremidades da artéria, falha apontada já em 1948.

O Antepiano vai ter um certo impacto no desenvolvimento desta artéria. Para além de uma ampliação ao Largo da Estação e do corte (e substituição) das árvores da placa central, durante este período o arquitecto Moreira da Silva é também responsável pela aprovação municipal de todas as construções, através da referida Comissão de Estética. Nos pareceres que emite denota-se uma preocupação na harmonização dos diversos prédios em termos de escala, cércea e composição das fachadas.

São numerosas as construções nesta época, em consequência de uma Deliberação municipal, que insta os proprietários a construir nos lotes ainda vazios¹⁷, e por haver as condições económicas para tal. É aliás na passagem para os anos 50 que se dá a primeira consolidação do edificado da Avenida, com a consequente repercussão das medidas do Antepiano de Urbanização.

Da época em que o arquitecto Moreira da Silva está à frente dos destinos do planeamento urbano da cidade, resultam alterações em termos tipológicos e de escala na Avenida Dr. Lourenço Peixinho. Passa-se a construir sobretudo com quatro e cinco pisos, verificando-se ainda, em alguns casos, a ampliação de um e dois pisos em edifícios já construídos.

Surgem os primeiros prédios de rendimento, alguns apenas com habitação acima do piso térreo comercial, outros incluindo também espaços para escritórios no primeiro andar.

¹⁶ Resulta da revisão do inicial, alvo de Despacho Ministerial em 1952, dando resposta às objecções aí levantadas nomeadamente respeitantes à localização do Porto de Aveiro (PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas – Despacho U-180. 1960). O Conselho Superior de Obras Públicas propôs a remodelação do estudo, parecer que foi homologado por Despacho Ministerial de 13/02/1952 (AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director Municipal. Relatório, 1995, p. 52).

¹⁷ Em 1945 ainda existiam diversos lotes vazios, pelo que em Outubro de 1945 a «Câmara Municipal deliberou intimar todos os proprietários de terrenos confinantes com a via pública para construírem prédios no prazo de dezoito meses sob pena de, não cumprindo, o Município proceder à sua expropriação e venda em hasta pública» (O Democrata, 27 Out. 1945, vol.19, ano 38, n.º 19122, p.1).



Figura 14: Vista da Avenida (1955) | (Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)



Figura 15: Vista da Avenida (anos 50-60) | (Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)



Figura 16: Vista da Avenida (anos 50-60) | (Foto Imagoteca Municipal de Aveiro)

Surgem ainda novos programas, como as garagens, e grandes equipamentos urbanos, como o Banco de Portugal e, em especial, o Cine-Teatro Avenida. Este vai ter um impacto enorme na vivência cultural e social da cidade e vai estar muito ligado à dinâmica da própria Avenida.

O Cine-Teatro Avenida, vulgarmente designado por *o Avenida*, vai ser palco de numerosos espectáculos no domínio do cinema, teatro e música, que vão contribuir para a afirmação de Aveiro no contexto cultural. Mas o Avenida vai ainda ultrapassar a sua função especificamente cultural uma vez que, desde a sua estreia, é escolhido para a realização de comícios e congressos de cariz político.

A Avenida Dr. Lourenço Peixinho é, neste período, um espaço de grande centralidade, vitalidade e multifuncionalidade, com habitação, comércio de excepção, cafés, actividades liberais, equipamentos. Estabelecimentos como o Café Avenida e o Café Trianon, vão assumir um papel mais importante na vida social, política e cultural da cidade do que simples pontos de encontro, ao acolherem tertúlias que se vão transformar em espontâneos apêndices culturais. O Antepiano de Urbanização, apesar das alterações que introduz e do impacto significativo nas construções, não vai trazer descaracterização à Avenida nem baixar o seu valor e interesse, quer em termos de vivência social, quer em termos de edificado. Podemos assim falar de uma primeira *época de ouro* da Avenida

Há a salientar que o impacto na Avenida deste Antepiano não diz respeito a uma verdadeira intervenção sobre o tecido existente, mas sim intervenção de consolidação da artéria. Ou seja, está-se a falar de novas construções, em lotes vazios, e não de reconstrução das existentes. Nestas novas construções há preocupação em criar uma imagem urbana e equilibrada, com conjuntos sólidos e integrados, facto que se pode explicar com o apertado controlo municipal no licenciamento das construções através da Comissão de Estética.

Como instrumento de planeamento, contudo, o Antepiano de Urbanização não comporta uma visão global para a cidade pois é apenas o somatório de diversos projectos de intervenção parcelares, apoiados em estudos prévios de arquitectura realizados a pequena escala. A preocupação central do Antepiano prende-se apenas com a criação de novas áreas residenciais e a determinação da implantação de alguns equipamentos e zonas industriais de expansão, não conseguindo assim dar uma resposta eficaz aos desafios de crescimento.

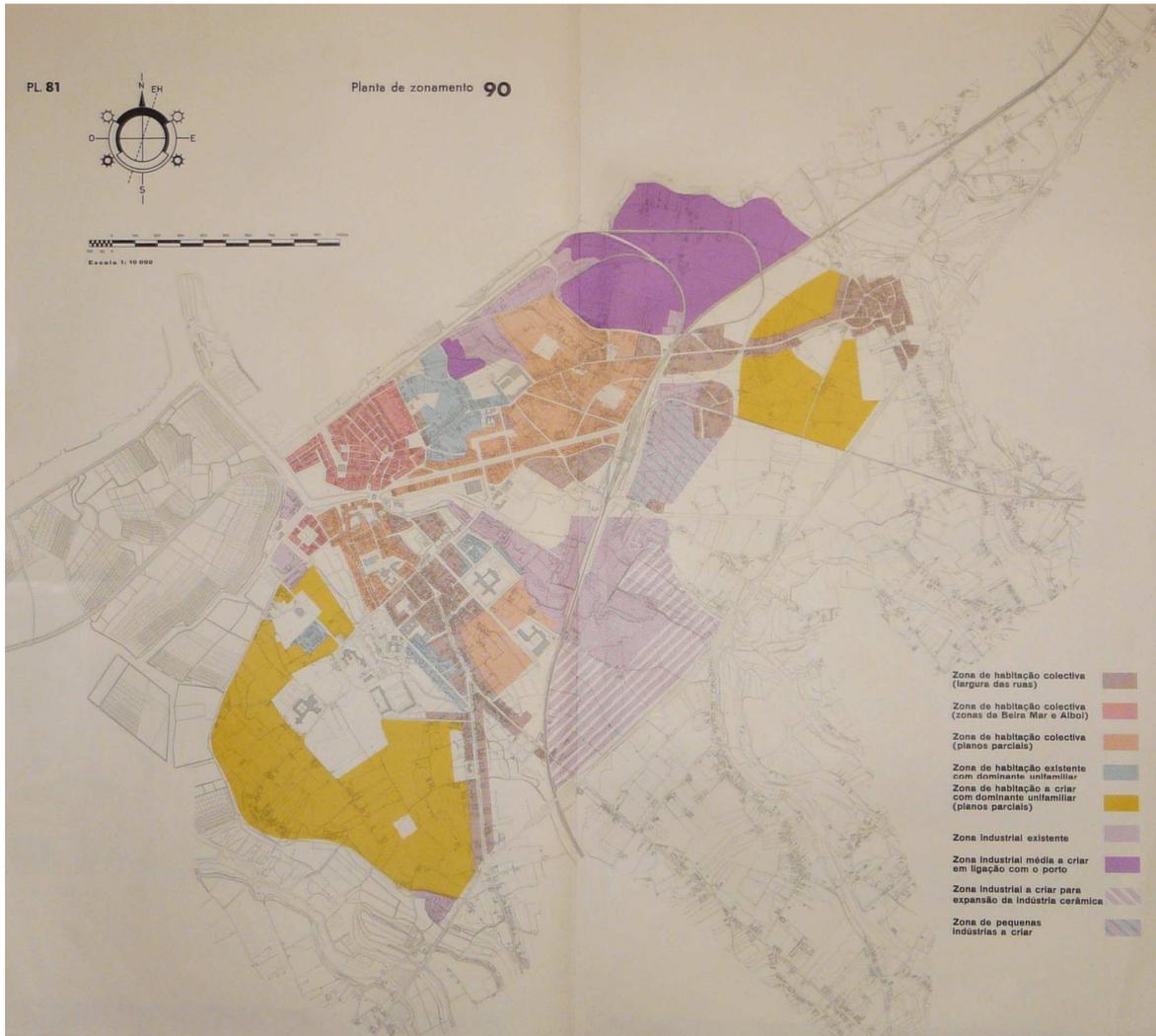


Figura 17: Planta de zonamento, pl. 81 | Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964

1.3 | O PLANO DIRECTOR DA CIDADE DE AVEIRO DE 1964

Em 1962, face à incapacidade de resposta por parte dos estudos que se vinham a efectuar, a Câmara Municipal decide modificar a abordagem ao problema. Chegada à conclusão que a solução não viria de estudos independentes à cidade, decide «*criar um gabinete de urbanização municipal que, cónscio da natureza de todas as determinantes do problema, o solucionasse, através [de] estudos e conhecimentos unicamente possíveis por uma total integração no meio*¹⁸». No dia 1 de Julho de 1962 entra em actividade este gabinete, sob orientação do Professor Arquitecto Robert Auzelle, e menos de um ano após ter entrado em actividade, a 28 de Junho de 1963, o trabalho é apresentado à consideração do público¹⁹.

O Plano Director da Cidade de Aveiro é o primeiro plano a propor uma solução global para o crescimento da cidade, com a criação de um sistema de infra-estruturação e de tecido urbano pensado e coerente. Com este plano, é criada uma hierarquia lógica e legível para Aveiro, sendo que muitas das propostas, em termos de infra-estruturas, não implementadas no período de vigência do plano, viriam a ser concretizadas mais tarde, embora adaptadas às realidades actuais.

A concretização de grande parte das intervenções previstas no Plano Director da Cidade é afectada pela falta de condições económicas, não permitindo a realização das infra-estruturas previstas.

Ao contrário dos anteriores estudos que encaram o problema urbanístico mais sob o aspecto de directrizes estéticas, o Plano Director da Cidade de Aveiro²⁰, através da análise do desenvolvimento da cidade ao longo dos tempos e sua evolução provável, pretende estabelecer o conjunto de «*linhas mestras do desenvolvimento económico e social que englobem todos os interesses vitais da Região*²¹».

¹⁸ AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964, p. 2.

¹⁹ AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964, p. 2-3. O Plano Director da Cidade de Aveiro é aprovado por despacho Ministerial de 22/07/1967, condicionado no entanto à aprovação superior dos diferentes planos parciais (AVEIRO. Câmara Municipal, Plano Director Municipal. Relatório, 1995, p.52).

²⁰ AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964.

²¹ AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964, p. 7. Robert Auzelle era responsável também pelo Plano Regional de Aveiro, cujos estudos estavam a ser elaborados em simultâneo. Daí que as linhas gerais saídas desses estudos, determinando para Aveiro cada vez mais uma função de Capital Regional, tenham grande relevância para este Plano.

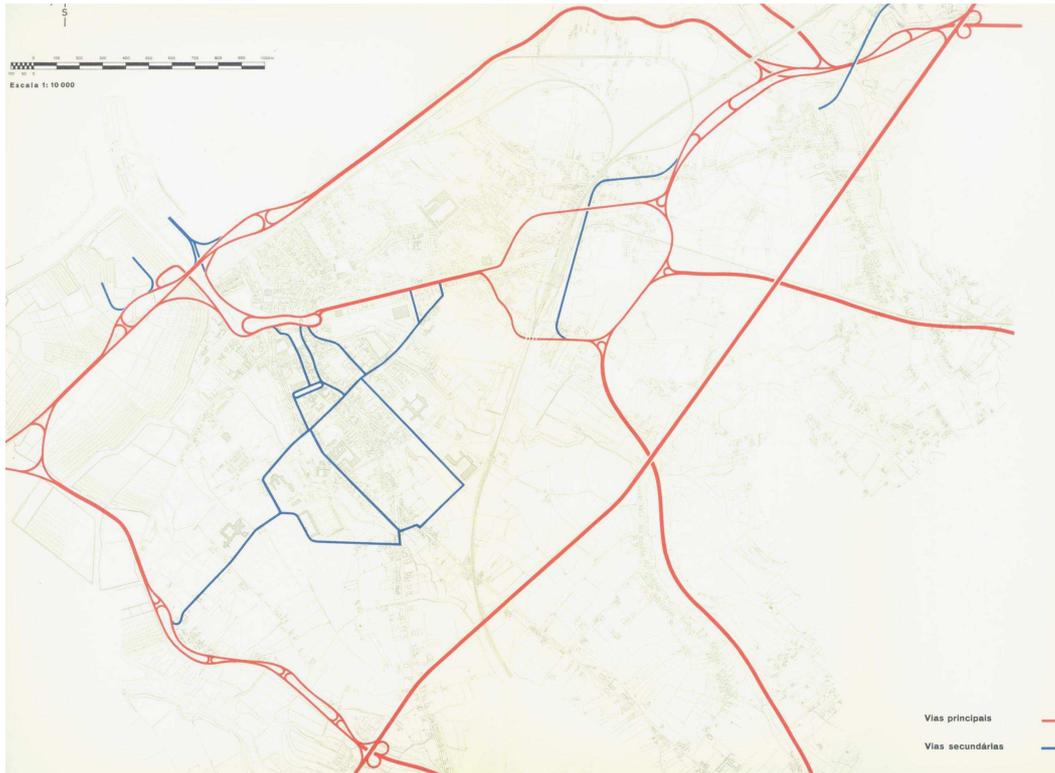


Figura 18: Rede de Circulação do Plano Director, pl. 53 | Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964

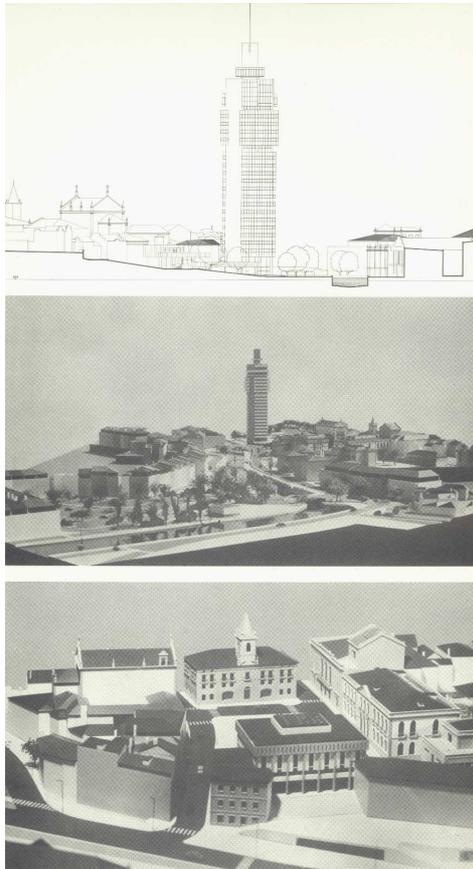


Figura 20: Pormenores do estudo prévio da zona central da Cidade pl. 69 | Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964

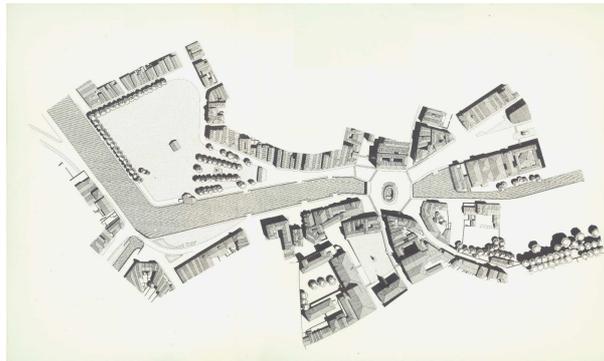


Figura 19: Estudo prévio do arranjo urbanístico e arquitectónico da zona central de Aveiro (proposta) pl. 68 | Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964

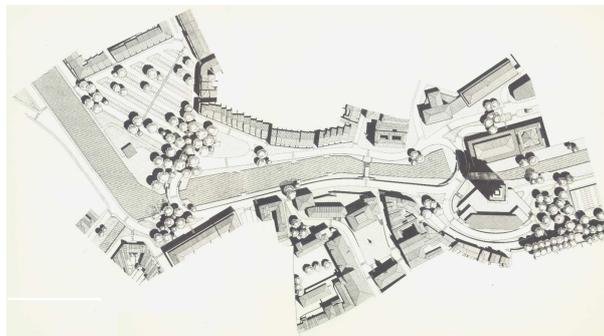


Figura 21: Estudo prévio do arranjo urbanístico e arquitectónico da zona central de Aveiro (existente) pl. 68 | Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964

Este plano vai apresentar, pela primeira vez, uma solução de crescimento, onde se pretende «inter-relacionar as funções de natureza humana, mas sobretudo a reorganização da totalidade do espaço urbano tornando-o num corpo com todos os seus membros, numa perspectiva de modernização: ordenamento do tecido urbano e infra-estruturação lógica desse mesmo ordenamento²²».

Há alguns factores essenciais para o crescimento da cidade que este Plano pretende consolidar, tais como a expansão portuária e industrial. Esta é feita de forma a salvaguardar as potencialidades turísticas e sem pôr em causa o carácter de centro de actividades terciárias e de lazer acometido à cidade. Dentro da cidade é dada importância aos equipamentos e serviços públicos, valências importantes num local que se pretende atraente para habitantes e turistas (p. 7-8).

Outro aspecto determinante para o crescimento da cidade, a circulação viária, é estudado e alvo de propostas importantes para fazer face às linhas de fixação condicionantes ao desenvolvimento do espaço urbano. No aspecto viário, a Avenida Dr. Lourenço Peixinho assume um importante papel como eixo principal da cidade e é encarado como base do seu sistema de circulação contínua. A previsão de largas necessidades em termos de estacionamento acompanha a proposta de um futuro desenvolvimento de escritórios e comércio na zona central, e de serviços no centro cívico e cultural.

Relativamente ao espaço edificado pretende-se, por um lado, conservar e manter o «habitat», a arquitectura de certo modo tradicional, e, por outro, definir um novo carácter para Aveiro, com construções de mais pisos, particularmente em novas zonas habitacionais e nos prédios confinantes com a Avenida Dr. Lourenço Peixinho (p. 8).

A execução do Plano Director da Cidade de Aveiro vai apostar em estudos de pormenor, a concretizar através de planos parciais, para certas partes da cidade actual e para novas áreas, cuja elaboração permitia aliviar a regulamentação²³. Assim, o seu êxito vai depender da concretização desses planos parciais, não realizados na totalidade, mas cujos princípios gerais estão já estabelecidos nos estudos prévios de arranjo urbanístico, constantes do Plano Director.

²² PROGRAMA POLIS – Viver Aveiro, 2001, p. 19.

²³ AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964, p. 14 e 22.



Figura 22: Número de pisos das zonas urbanísticas existentes, pl. 17 | Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964

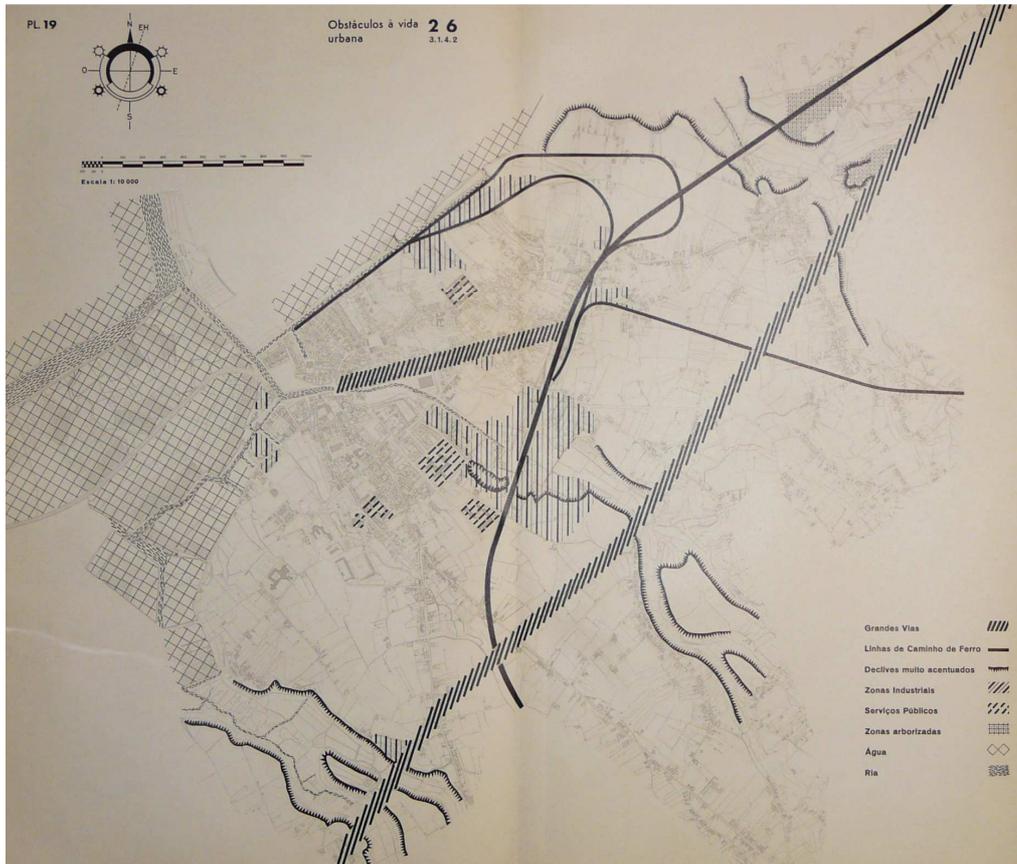


Figura 23: Obstáculos à vida urbana, pl. 19 | Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964

Da análise e levantamento das condições existentes, ressaltam algumas conclusões relativas à Avenida Dr. Lourenço Peixinho. Relativamente ao número de pisos das zonas urbanizadas, e contrariamente à horizontalidade predominante, esta artéria demarca-se com nitidez pela maior frequência de construções com três ou mais pisos, sobretudo em imóveis mais recentes, na generalidade com cinco pisos. Pelas conclusões do Plano, esta é a única artéria que oferece condições para construções com mais de cinco pisos, pela sua largura e pela sua localização, com características nitidamente favoráveis ao desenvolvimento da actividade terciária (pl. 17). Quanto ao comércio e equipamento existente, verifica-se uma especial incidência ao longo da Avenida do comércio ocasional e excepcional, susceptível de maior desenvolvimento pela função regional da cidade (pl. 37). Igual concentração verifica-se na localização de consultórios médicos, escritórios de engenheiros (pl. 38) e ainda na indústria ligada ao ramo automóvel (pl. 39). Curiosamente, segundo a análise do Plano, a Avenida Dr. Lourenço Peixinho surge ainda como um potencial obstáculo à vida urbana, uma vez que pela sua largura e intensidade de circulação tende a isolar os seus dois alinhamentos (pl. 19).

O estudo prévio do arranjo urbanístico da Avenida Dr. Lourenço Peixinho²⁴, procura definir as características para as construções e para a artéria. Atendendo à sua largura e à predominância da actividade terciária entende-se manter as características, provenientes das conclusões do Antepiano de 1948, mas efectua-se, no entanto, *«uma revisão geral para introdução de correcções, do que resultou o estabelecimento de uma continuidade dos imóveis que na maior parte do arruamento se desenvolverão com sete pisos e a subordinação a alinhamentos estudados em função de condicionantes locais²⁵»*.

Contempla-se, no entanto, uma excepção à uniformidade das cérceas e às características dos edifícios, no início da Avenida, no sector sul, entre a Ria e a Travessa do Mercado. A intenção seria criar aí uma zona de contraste, urbanística e arquitectonicamente com a torre panorâmica projectada para a zona do Côjo²⁶ com a construção de uma frente urbana de menor cércea (quatro pisos), definida entre os dois edifícios existentes. À excepção desta zona, a integração no novo projecto de edifícios já existentes, limita-se aos mais recentes, de cércea mais elevada.

²⁴ AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964, pl. 70.

²⁵ AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964, pl. 70.

²⁶ AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964, pl. 70.



Figura 24: Estudo prévio do arranjo urbanístico da Av. Dr. L. Peixinho – Pelos compromissos de continuidade com as diversas transversais da Avenida, são conduzidos estudos contemplando a criação de novas zonas habitacionais, comerciais e de utilização pública. No extremo nascente, junto ao edifício da Estação de caminho-de-ferro prevê-se um grande conjunto de imóveis, que poderiam albergar serviços de apoio à Estação, conformando uma grande praça, desviada em relação à Avenida | Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964

Neste estudo prévio, procura-se «evitar que o primeiro plano das fachadas se impuzesse exageradamente sobre o arruamento, desvalorizando-o como artéria cujo carácter não deve ser lezado por uma ocupação ambiciosa e injustificada²⁷», mas pretende-se simultaneamente uma grande capacidade ocupacional. Para tal, é prevista a possibilidade de construir um piso recuado, para além da cêrcea máxima ideal do primeiro plano das fachadas, procurando-se desta forma não fechar a totalidade do espaço na verticalidade do alinhamento (pl. 70).

Com este plano dá-se uma inversão significativa no carácter da Avenida Dr. Lourenço Peixinho. O impacto faz-se sentir sobretudo no tecido arquitectónico, levando a demolições de diversos edifícios. Alguns da época da abertura da Avenida, de menor escala, vão dar lugar a prédios com seis ou sete pisos, cumprindo a modernização prevista.

As propostas para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho reflectem as tendências nacionais e internacionais da época sobre a cidade e a sua urbanização. O ímpeto generalizado de aumentar a densidade e de crescimento em altura dos edifícios, em parte como resposta às necessidades de construção, veio no futuro a mostrar-se demasiado agressivo para uma cidade como Aveiro.

A sua implementação foi talvez *desacelerada* pelo estado de conservação dos imóveis da Avenida – por alguns serem recentes não se propiciava a sua renovação. Todavia, estas propostas viriam a introduzir, anos mais tarde, uma enorme expectativa de rendimento imobiliário, com consequências que só se fazem sentir muito tempo depois de terminada a aplicabilidade do plano.

Nesta época permanece grande a dinâmica económica, social e cultural da Avenida. Assume-se como o centro linear da cidade, procurada para habitação e para a instalação de actividades económicas, e continua a ser palco de momentos marcantes na vida cultural e política, muito relacionados com as actividades do Cine-Teatro Avenida. Em termos de vida social em Aveiro esta faz-se ainda na Avenida, em torno dos cafés, das idas ao cinema e dos passeios ao longo da artéria.

²⁷ AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director da Cidade de Aveiro, 1964, pl. 70.

A abertura, ou em certos casos consolidação, das transversais à Avenida através da construção de frentes contínuas de edifícios habitacionais ou mistos de média escala, vai contribuir para a maior centralidade deste espaço, não só pelo aumento da população residente na área envolvente mas, sobretudo, pelo enquadramento urbano, ou seja, por se tornar um pouco mais central na mancha urbana da cidade. Curiosamente, verifica-se ainda nesta época, e apesar de a Avenida estar ocupada na sua totalidade, uma distinção de vivência entre o troço a oeste e o mais próximo da Estação. Não obstante a existência de estabelecimentos comerciais de referência ao longo de toda a Avenida, a vida social continua a fazer-se sobretudo na parte inicial desta artéria, no troço a poente das transversais Rua Alberto Souto e Rua Silvério Pereira da Silva²⁸. Pode-se assim falar de uma parte *Baixa* da Avenida, com as vivências características das baixas de outras cidades e uma parte *Alta*. Curiosamente, estas denominações relacionam-se com a pendente da Avenida que, apesar de ligeira e praticamente imperceptível, é suficiente para referenciar sensitivamente a Avenida, havendo no discurso corrente um “baixo” (início) e um “cimo” (Estação).

1.4 | O PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO DE 1981

A Democracia e o conseqüente reforço do poder autárquico levaram a uma desadequação do Plano Director da Cidade e à necessidade da criação de um outro instrumento de gestão para a cidade. O Município procurava um instrumento que lhe oferecesse os meios de resposta às novas necessidades da prática local e que permitisse novas perspectivas de expansão e desenvolvimento. Havia ainda a necessidade de um instrumento que integrasse os dois grandes projectos públicos, não previstos anteriormente, de grande impacto na morfologia urbana: a Universidade e o bairro do Fundo Fomento da Habitação em Santiago.

Pretendia-se que o novo plano fosse mais flexível e com um quadro normativo adaptado à realidade económica, para que o processo de tomada de decisão fosse mais rápido, dando resposta às vontades da população e dos agentes económicos.

²⁸ A área a nascente destas artérias era inclusivamente referida como sendo *Marrocos*.



Figura 25: Exemplo de edifícios na Avenida construídos entre os anos 70 e 90



Figura 26: Exemplo de edifícios na Avenida construídos entre os anos 70 e 90



Figura 27: Exemplo de edifícios na Avenida construídos entre os anos 70 e 90



Figura 28: Exemplo de edifícios na Avenida construídos entre os anos 70 e 90

É neste contexto que se inicia, em 1979, a elaboração do Plano Geral de Urbanização²⁹ de Aveiro [PGU]. O Plano, da Macroplan, é aprovado pelo Município em 1981, mas nunca chega a ter aprovação superior.

A Avenida Dr. Lourenço Peixinho é referenciada na análise da distribuição dos serviços e comércio mas não são introduzidas alterações para esta área. Este plano veio a revelar-se como de pouca utilidade como instrumento de gestão, pela imensa previsão de expansão e pela inexistência de um limite volumétrico. Ao contrário do que seria lógico, não contraria os princípios rígidos constantes do Plano anterior, acabando assim por retalhar o território em vez de constituir uma trama reguladora apropriada para orientar o crescimento da cidade.

O Município, perante a inadequação do PGU como instrumento de trabalho passível de dar resposta ao tipo de intervenção pontual que era necessária, é obrigado a promover a elaboração de estudos de pormenor, que servissem de orientação para a construção das zonas consideradas prioritárias. Estes estudos, não planificados no tempo e mal articulados entre si, vão na sua maioria contrariar os pressupostos do próprio PGU.

Entretanto, continua a dar-se a alteração das características da Avenida Dr. Lourenço Peixinho com a densificação, iniciada nos anos 60, pela construção de prédios de elevada cêrcea que ocupam a totalidade dos lotes. Só que a passagem para os anos 70 e 80 trouxe, para além de grandes transformações políticas, também transformações sociais e económicas. O crescimento económico, a partir de finais dos anos 70, vai intensificar a vida comercial, administrativa e de serviços, verificando-se uma valorização do preço do solo que vai dar azo a operações especulativas.

É nos anos 80 que se verifica a maior procura de ocupação da Avenida por parte dos agentes económicos, que vêm adquirindo uma crescente força, nomeadamente agentes da construção civil e os próprios proprietários, *«no ganho de consciência que o mercado imobiliário é um potencial negócio lucrativo desde o solo à construção final, num processo que envolve, proprietário do terreno, promotor da obra, construtor civil, por vezes intermediário de compra e venda e finalmente o comprador³⁰»*.

²⁹ A figura do Plano Geral de Urbanização é criada pelo Decreto-Lei n.º 560/71, de 17 de Dezembro.

³⁰ PROGRAMA POLIS – Viver Aveiro, 2001, p. 20.



Figura 29: Centro Comercial Oita



Figura 30: Café Avenida transformado em instituição bancária (1982) | (Foto no processo de obra do edifício)

Em termos de dinâmica social nesta época, da cidade em geral e da Avenida em particular, é relevante a construção do Edifício 2002, iniciada no final da década de 70, e do Centro Comercial Oita, aberto ao público em 1983. Representam uma nova tipologia de comércio, mas porém, o seu impacto mais significativo deve-se ao facto de terem uma sala de cinema. O aparecimento destes equipamentos vai ditar o fim das salas de projecção no Teatro Aveirense e no Cine-Teatro Avenida, que fecha mesmo as portas em 1986³¹. Vão ser criadas novas centralidades, significativas em termos sociais, comerciais, culturais e mesmo de mobilidade, que modificam o equilíbrio e a situação até então.

Simultaneamente, começam a sentir-se os primeiros sinais do declínio da Avenida, com o encerramento de lojas, cafés e restaurantes de referência em Aveiro para darem lugar a instituições bancárias.

O aumento do tráfego e a generalização dos veículos privados, associados à terciarização, vão também impor alterações no espaço público da Avenida: estreitamento de passeios para alargamento das faixas de rodagem e criação de estacionamento, interrupção da placa central para criação de cruzamentos de acesso às transversais, etc., que vão alterar não só a morfologia do espaço público mas também as condições da sua fruição.

1.5 | O PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE 1995

A elaboração do Plano Director Municipal de Aveiro é iniciada em 1988 com o objectivo de representar *«um salto qualitativo no processo de amadurecimento da prática de planeamento em curso e [a decisão] foi tomada pela Câmara Municipal na convicção da sua importância para o futuro do concelho e da sua população³²»*. Publicado em 1995³³, é o primeiro Plano da história de Aveiro que inclui todo o seu território e apresenta-se de *«transição para a cidade tradicional e de estabilização para a cidade nascente³⁴»*.

³¹ O edifício é depois convertido em Bingo, sala de exposições e instituição bancária.

³² AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director Municipal. Relatório, 1995, p. 6.

³³ Resolução do Conselho de Ministros n.º 165/95, de 11 de Dezembro de 1995

³⁴ PROGRAMA POLIS – Viver Aveiro, 2001, p. 19.



Figura 31: Edifício Severim Duarte, descaracterizado pela introdução de uma volumetria de cinco mais dois pisos recuados (foto de 2005)

O PDM vai impor a elaboração posterior de um Plano de Urbanização da Cidade, deixando assim, relativamente às zonas centrais, uma regulamentação muito geral.

Nos estudos complementares do Plano Director Municipal³⁵, na análise relativa ao Património da cidade de Aveiro, a Avenida Lourenço Peixinho é referenciada como uma zona que deve ser objecto de um estudo de conjunto «*quer pela sua importância na história da evolução da cidade quer pelas homogeneias, espacial e formal*» (p. 90) que apresenta. Na análise que é feita, para além da densificação na sua ocupação e a sua transformação num «*grande pólo de concentração de terciário e serviços*» (p. 92), é reconhecido que a Avenida, por ter sido nos últimos anos objecto de uma acentuada especulação imobiliária apoiada por um plano que permitia maior número de pisos, sofreu durante as décadas de 70 e 80 uma sucessiva transformação tipológica que a vinha a descaracterizar (p. 92). Curiosamente, a conclusão desta análise é que é, portanto, «*importante repensar a estratégia de actuação naquela zona de modo a preservar os valores arquitectónicos ainda existentes e também a qualidade do espaço urbano*» (p. 92).

Curiosamente porque, apesar de na análise que faz da cidade ter constatado o perigo para a identidade de Aveiro que significa a transformação em curso do edificado, para a área da Avenida Dr. Lourenço Peixinho porém, e não obstante as suas especificidades históricas, morfológicas e construtivas, a normativa regulamentar não abre qualquer excepção. A normativa é demasiado permissiva ao permitir que em qualquer terreno seja possível construir, obedecendo ao alinhamento existente, edifícios de tipo multifamiliar com uma cêrcea de seis pisos e mais um recuado. «*Neste sentido o Plano Director pode ser responsável, em parte, pela destruição de importante património construtivo existente na Av. Dr. Lourenço Peixinho*³⁶».

Sem uma estratégia de ocupação e sem um instrumento que permita fazer uma gestão urbana apropriada para um local alvo de tão elevada pressão imobiliária, as tentativas de protecção patrimonial de alguns edifícios, considerados como de valor, ficam-se pela obrigação de manutenção das fachadas originais, apesar de ser permitido/ imposto uma drástica alteração de volumetria. Surgem então casos de edificações em que, por detrás de uma fachada de dois pisos, surge um volume de seis ou sete pisos.

³⁵ AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director Municipal. Estudos complementares, 1995.

³⁶ PROGRAMA POLIS – Viver Aveiro, 2001, p. 20.

As novas edificações caracterizam-se por um descuido na sua integração urbana e por um desfasamento com a imagem da Avenida. As intervenções do último quartel do século XX vêm confirmar e contribuir para um progressivo esvaziamento de valor nesta área central da cidade, com a conseqüente decadência de edifícios, espaço público e vivência urbana e com o progressivo abandono de construções e actividades.

O expansionismo bancário, iniciado já nos anos 80, mas mais visível nos anos 90, vai afastar algumas actividades desta artéria. A capacidade económica para pagamento de elevadas rendas imobiliárias pelos espaços comerciais vai quebrar a concorrência pela localização na Avenida, com grandes reflexos e impacto em espaços comerciais ocupados por restauração, alguns dos quais importantes referências culturais, tais como o Café Avenida e o Café Trianon. A evolução económica veio ainda determinar o encerramento de estabelecimentos comerciais tradicionais e de grande presença simbólica na Avenida, dos quais se pode nomear o exemplo paradigmático da Casa Paris. O encerramento destes estabelecimentos, importantes espaços de dinâmica social e cultural, e o aparecimento no seu lugar de instituições bancárias são o retrato de uma alteração do modo de vivência deste espaço. Também do ponto de vista da componente residencial, se verifica uma perda de importância e atractividade da Avenida.

No final dos anos 90, o surgimento das grandes superfícies comerciais³⁷, uma das quais vizinha à Avenida, vai ter grandes impactos nas suas dinâmicas económicas, culturais e sociais. Apesar de, pela sua localização central, o Fórum Aveiro não provocar o afastamento das pessoas para a periferia, criando mesmo uma nova centralidade no interior da mancha urbana, o certo é que vai absorver grande parte do movimento comercial e pedonal da Avenida.

O significativo impacto destas grandes superfícies no dinamismo da Avenida reflecte-se na decadência do comércio tradicional e dos centros comerciais mais pequenos que existiam nesta artéria, incapazes de se ajustar às novas demandas do mercado em termos de oferta de produtos, horários, estruturas físicas e imagem. A concorrência das salas de cinema do tipo *multiplex* associadas às grandes superfícies leva ainda à desadequação, e posterior encerramento dos cinemas existentes, o Estúdio 2002 em 1999 e o Cinema Oita em 2005, perdendo-se assim a 2.^a geração na dimensão social e cultural na Avenida.

³⁷ Depois do Hipermercado Feira Nova em 1993, é aberto ao público o Fórum Aveiro em 1998, vizinho à Avenida Dr. Lourenço Peixinho. No ano seguinte surge o Centro Comercial Glicínias.

Em resultado da decadência do comércio tradicional, verifica-se um exponencial crescimento do comércio do tipo bazar (*lojas chinesas*), num processo idêntico a outros locais do País. Em termos comerciais, dá-se mesmo uma inversão das características da Avenida. Esta deixa de ser um espaço privilegiado para o comércio de excepção e passa a ser reconhecida por este outro tipo de exploração comercial, menos nobre e menos prestigiante no contexto citadino. Enquanto o comércio de excepção, que se mantém, se situa predominantemente na parte poente desta artéria, na *Baixa*, que pela proximidade ao centro foi desde sempre mais procurada, as *lojas chinesas* vão-se localizar sobretudo na parte nascente da Avenida, a *Alta*, onde o abandono e declínio das actividades económicas se torna mais visível.

A degradação económica desta artéria tem ainda reflexos no estado de preservação dos edifícios, já que este depende em muito da sua capacidade de gerar riqueza. Aparecem numerosos anúncios para venda, trespasse e arrendamento, em prédios devolutos em alto grau de deterioração, mas também em construções mais recentes.

1.6 | O PLANO DE URBANIZAÇÃO DA CIDADE DE AVEIRO DE 2009

O processo de elaboração do Plano de Urbanização da Cidade de Aveiro [PUCA] inicia-se em 1995. O primeiro documento de análise, Relatório Diagnóstico e Linhas Orientadoras do Plano, é apresentado em Abril de 1996 e, em Setembro de 1997, é entregue o Ante-Plano de Urbanização. A versão final do Plano apenas é aprovada em 2009.

Foi, portanto, um processo longo e marcado por mudanças camarárias e outras de carácter territorial. A sua complexidade e demora podem ser explicadas pela extensa área de abrangência deste instrumento.

O Ante-Plano de Urbanização, num dos seus elementos de análise, vai introduzir o conceito de *Guia do Urbanismo e da Arquitectura*, uma Carta do Património Arquitectónico da cidade, que em 1997 abrange apenas a área da Avenida. Neste documento, ainda de trabalho, são analisados alguns edifícios do ponto de vista morfológico, época de construção e outras características. Encontram-se distribuídos por grupos e são atribuídas algumas classificações quanto ao seu valor patrimonial com o intuito de informar o Plano na sua versão definitiva e condicionar as possibilidades de intervenção.

É o primeiro sinal de uma visão diferente sobre a Avenida e o primeiro estudo que informa sobre o seu património construído, embora ainda de uma forma um pouco incipiente. Contudo, na versão final do PUCA e na normativa que o acompanha não resultam claras as implicações destas classificações.

O Plano de Urbanização da Cidade de Aveiro vai, no seu zonamento, criar uma categoria específica para a *Área da Avenida Dr. Lourenço Peixinho*³⁸. No regulamento, apesar de se considerar que as construções existentes devem ser em princípio conservadas, restauradas ou recuperadas, abre-se caminho à hipótese de demolições totais ou parciais de edifícios que não apresentem valor histórico ou arquitectónico ou quando a sua beneficiação ou reparação não sejam técnica ou economicamente viáveis. Nas novas edificações as cêrceas ficam condicionadas às cêrceas dominantes na envolvente urbana e frente urbana em que se inserem, não podendo exceder os cinco pisos.

No período de tempo de elaboração e maturação deste instrumento, são várias as alterações significativas que ocorrem na Avenida Dr. Lourenço Peixinho, quer em termos estruturais quer em termos de edificado. Surgem ainda, nesse período, as primeiras acções dirigidas à Avenida e intervenções com carácter estrutural a abranger esta área.

³⁸ Artigo 4.º do Regulamento do Plano.

Desde finais do século XX começa a fazer-se sentir de uma forma mais premente a degradação da Avenida Dr. Lourenço Peixinho ou, pelo menos, começam a sentir-se ecos dessa situação e a ser mais presente a necessidade da sua resolução, surgindo também as primeiras acções tendo em vista este problema.

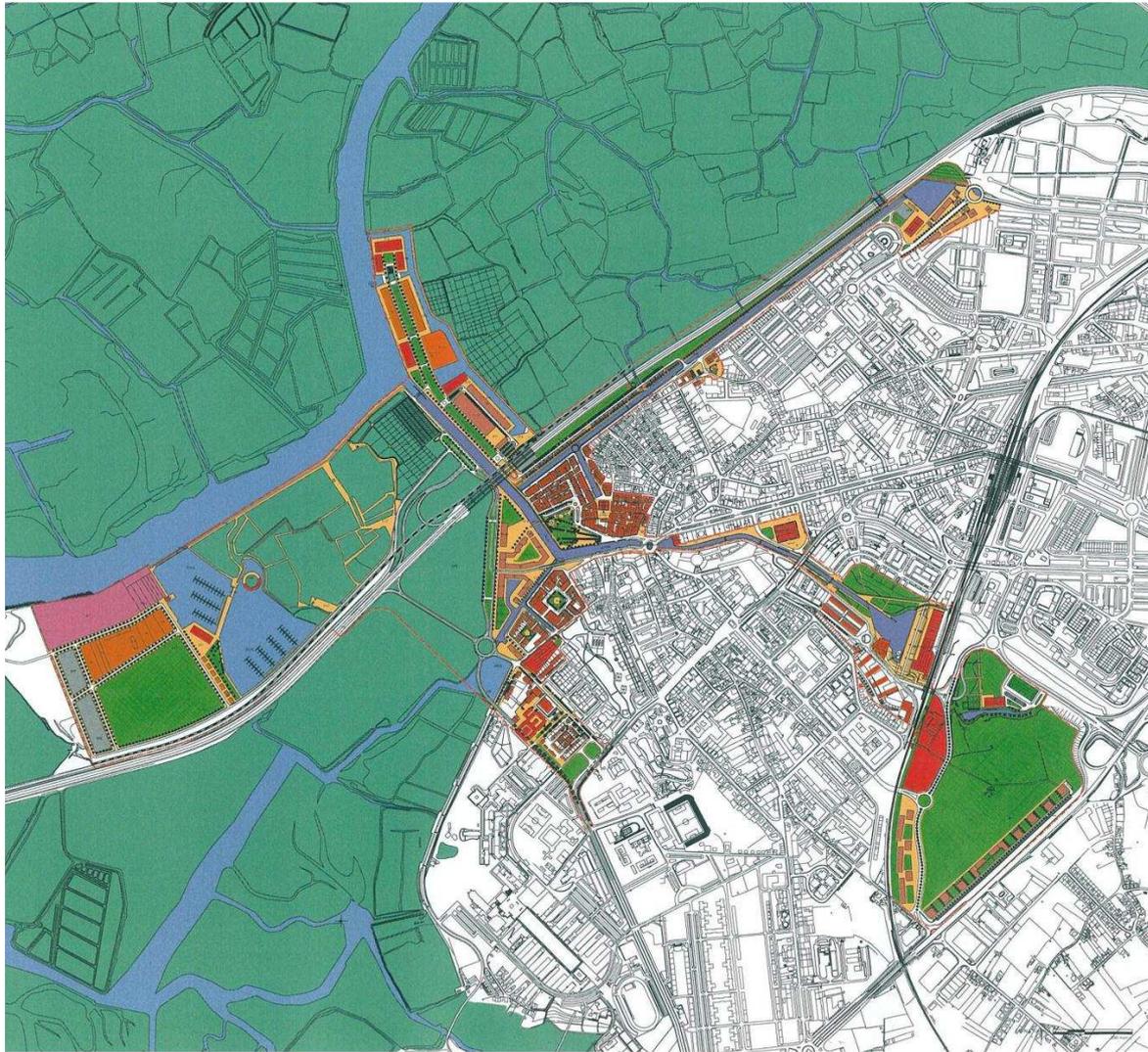
A primeira medida nesse sentido surge em 1997 com a introdução no Plano de Actividades do Município, para o ano de 1998, da elaboração de um Plano de Salvaguarda e Requalificação da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, nunca concretizado³⁹. É o primeiro sinal de reconhecimento da parte da administração local da existência de um problema na Avenida que necessita ser abordado e também da existência de valores a serem preservados. A alteração de Executivo Camarário no final de 1997 vai determinar uma mudança na forma de actuação.

Da época em que Alberto Souto está à frente dos destinos municipais (1997-2005) resultam grandes modificações à estrutura urbana da cidade de Aveiro em geral, e da Avenida em particular. Em causa estão várias intervenções de grande impacto que, simultaneamente, são projectadas para a cidade, algumas de iniciativa camarária e outras por intermédio de programas governamentais ou protocolo com entidades públicas.

2.1 | PROGRAMA POLIS: uma oportunidade perdida

No ano 2000 é lançado, pelo Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, o Programa Polis – Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades, com o principal objectivo de melhorar a qualidade de vida nas cidades, através de intervenções nas vertentes urbanística e ambiental, melhorando a atractividade e competitividade de pólos urbanos com um papel relevante na estruturação do sistema urbano nacional. O Programa Polis surge com o intuito de desenvolver um conjunto de intervenções consideradas exemplares, com base em parcerias, especialmente entre Governo e Câmaras Municipais, que visam servir de referência para outras acções a desenvolver pelas autarquias locais.

³⁹ AVEIRO. Câmara Municipal – Acta n.º 62. 1997-12-02, p.3.



- LEGENDA:
- ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PLANO
 - ÁREAS DE EDIFICAÇÃO
 - PARCELAR EXISTENTE
 - AM1 - ÁREAS MISTAS - HABITAÇÃO
 - ACS - ÁREAS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS
 - ÁREAS DE EQUIPAMENTOS
 - ÁREAS DESTINADAS A ACTIVIDADES TURÍSTICAS (HOTEL / CENTRO DE CONVENÇÕES)
 - ÁREAS MISTAS DE COMÉRCIO, SERVIÇO, INDUSTRIAL E EQUIPAMENTOS ESTABELECIDAS
 - ÁREAS VERDES
 - VERDE DE PROTECÇÃO E ENQUADRAMENTO
 - VERDE DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA-PARQUE URBANO
 - VERDE DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA-JARDIM
 - VERDE DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA-PARQUE IMBARCO
 - ÁREA NATURAL RECURSOS HÍDRICOS (ÁGUA)
 - MARÍTIMAS
 - ÁREA NAVEGÁVEL
 - ÁREA NAVEGÁVEL INTERIOR AO SISTEMA DE COMPOSTAS (CANAIS URBANOS)
 - VIAS PÚBLICAS E ESPAÇOS CANAIS
 - PS (ITENÉRIÁRIO PRINCIPAL (AVEIRO-VILAR FORMOSO))
 - LN (LINHA FERROVIÁRIA PRINCIPAL DO NORTE)
 - LA (LINHA FERROVIÁRIA DE ACESSO AO PORTO DE AVEIRO)
 - EA (ESTRUTURA VIÁRIA AUTOMÓVEL)
 - ES (ESTACIONAMENTO)
 - LE (LINHA DO ELÉCTRICO)
 - CI (CICLOVIA)
 - PE (PEDONAL (OUTRAS CIRCULAÇÕES CONDICIONADAS))
 - PA (POSTO ABASCEGMENTO A RELOCALEAR)

Figura 33: Plano de Urbanização do Programa Polis de Aveiro, 2004 | (Fonte: FONSECA, 2010, p. 110)

Como objectivos específicos este Programa integra⁴⁰:

- Desenvolvimento de grandes operações integradas de requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental;
- Desenvolvimento de acções que contribuam para a requalificação e revitalização de centros urbanos, promovendo a multifuncionalidade desses centros e reforçando o seu papel na região em que se inserem;
- Apoio a outras acções de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes, tais como frentes de água;
- Apoio a iniciativas que visem aumentar as zonas verdes, promover áreas pedonais e condicionar o trânsito automóvel em centros urbanos.

O Programa Estratégico para a intervenção na cidade de Aveiro vai definir como linha de acção a requalificação e revalorização das frentes de água. Os seus principais objectivos prendem-se com a valorização das faixas de espaço público que separam a cidade e as marinhas, ligando pelas suas margens a cidade antiga e a moderna; o aproveitamento do aterro do Porto Velho para estender o casco urbano através de uma nova centralidade; e a valorização da presença da Ria e marinhas, como objecto de conhecimento e divulgação científica mas também enquanto ambiente privilegiado de lazer e prática náutica de aveirenses e visitantes⁴¹.

A intervenção definida no *programa estratégico* do Polis para Aveiro não é mais do que a compilação de vários projectos e obras que a Autarquia tem na época em desenvolvimento, e por isso não é um verdadeiro programa estratégico. Os projectos e obras são apenas integrados num contexto de projecto global com um horizonte temporal mais curto pela oportunidade de concentração de investimentos e criação de um novo quadro de participação das várias entidades públicas e privadas, que o Programa Polis preconiza como método⁴².

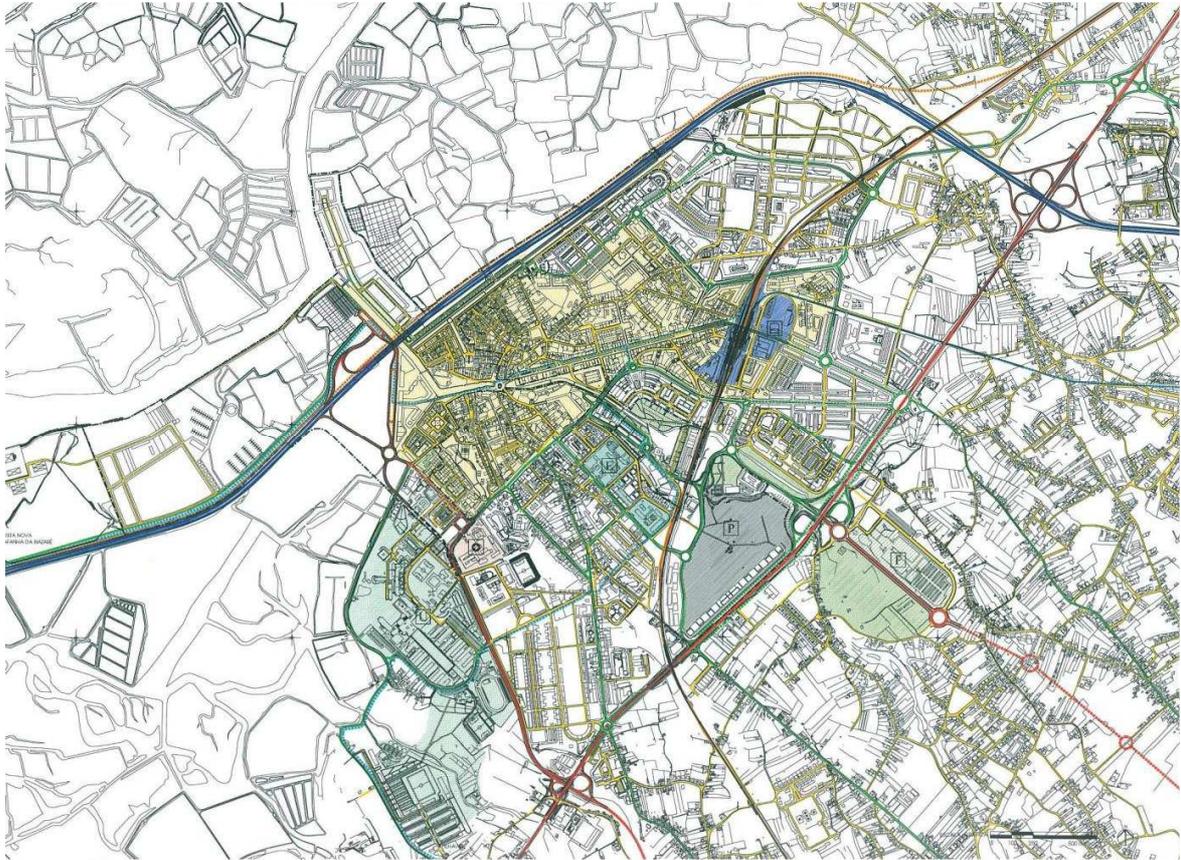
O Plano de Urbanização do Programa Polis que enquadra as intervenções propostas, com a coordenação do arquitecto Nuno Portas, é publicado em Diário de República em 2005⁴³.

⁴⁰ PROGRAMA POLIS – Relatório do Grupo de Trabalho, 2000, p. 31.

⁴¹ PROGRAMA POLIS – Viver Aveiro, 2001, p. 34.

⁴² PROGRAMA POLIS – Viver Aveiro, 2001, p. 23.

⁴³ Resolução do Conselho de Ministros n.º 72/2005, de 17 de Março.



LEGENDA:

	ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PLANO		
	NÚCLEO CENTRAL		
	CAMPUS UNIVERSITÁRIO		
	ESCOLAS		
	PARQUE URBANO		
	HOSPITAL		
	INTERFACE INTERMODAL		
	LINHA FERROVIÁRIA PRINCIPAL DO NORTE		 REDE COLECTORA
	LINHA FERROVIÁRIA DE ACESSO AO PORTO DE AVEIRO		 REDE DE DISTRIBUIÇÃO PRINCIPAL
			 REDE DE DISTRIBUIÇÃO LOCAL
			 REDE DE ACESSO LOCAL
			 LINHA DE ELÉCTRICO

Figura 34: Plano de Urbanização do Programa Polis de Aveiro, 2004 | (Fonte: FONSECA, 2010, p. 112)

Apenas uma parte das intervenções previstas ao abrigo do Polis é concretizada e, independentemente dos méritos que essas intervenções vão trazer à cidade, importa questionar as opções que enquadram este Plano.

A reabilitação da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, como eixo central urbano, caberia nos objectivos definidos para o Programa Polis, nomeadamente no seu segundo objectivo específico, mas esta artéria curiosamente não é incluída na área de intervenção que foi definida no Plano Estratégico pela Aveiro Polis. Curiosamente porque no Plano Estratégico, no enquadramento arquitectónico e urbanístico, a Avenida Dr. Lourenço Peixinho é referenciada como tendo sido alvo de destruição do seu importante património construtivo, vítima da pressão imobiliária e da incoerência das políticas urbanas que, não obstante as suas especificidades históricas, morfológicas e construtivas, são demasiado permissivas para a área.

A não inclusão na área de intervenção Polis é mais estranha ainda por estarem em curso projectos municipais para a área da Avenida de grande impacto para toda a estrutura urbana.

2.2 | NOVA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E O TÚNEL

De um protocolo com a REFER para a construção da nova Estação de caminho-de-ferro de Aveiro, assinado em 18 de Setembro de 2001 mas em discussão desde 1999, nasce a ideia do desnivelamento da Avenida Dr. Lourenço Peixinho. A obra surge com o objectivo de anular os constrangimentos ao desenvolvimento da cidade provocados pela linha do caminho-de-ferro e de melhorar o trânsito na Avenida, facilitando a saída de veículos.

A intenção municipal revela-se, desde o início, pouco consensual sendo várias as vozes críticas a esta obra, entre outras, de membros da Assembleia Municipal e da equipa do projecto POLIS para Aveiro⁴⁴. Em causa estavam as implicações que o túnel poderia acarretar em termos de aumento de tráfego, descaracterização do comércio e da própria estrutura urbana.

Em Maio de 2002 é lançado um concurso público para fornecimento do Projecto de Desenho Urbano para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho, visando a requalificação e revitalização desta artéria com o objectivo de a dotar de maior polivalência e vivência urbana.

⁴⁴ AVEIRO. Assembleia Municipal – Acta n.º 39. 2003-03-05, p.18.



Figura 35: Nova Estação de caminhos-de-ferro de Aveiro



Figura 36: Túnel da Avenida



Figura 37: Túnel da Avenida

O objecto do concurso é uma requalificação da Avenida através de uma nova concepção da sua organização e do sistema de circulação, de espaços livres e de estacionamento, enquadrando as alterações previstas com a construção do túnel⁴⁵. Para tal, os requisitos são:

- potenciar a fruição pedonal, com o aumento das áreas pedonais e de lazer e arranjo paisagístico;
- racionalizar o sistema de circulação automóvel, com introdução de vias para os transportes públicos;
- resolver o problema do estacionamento, com a redução à superfície e hipótese de criar um parque subterrâneo;
- requalificação das pistas cicláveis;
- possibilidade de introdução de um eléctrico ligeiro de superfície.

O referido concurso, apesar de terem sido apresentadas várias propostas, é anulado no início de 2003. A causa, segundo o anúncio que publicita a anulação⁴⁶, foi «*as diferenças entre as razões subjacentes ao lançamento do concurso e as actuais circunstâncias*». A questão central que leva à anulação é que as soluções apresentadas não correspondiam ao esperado, nas palavras de Alberto Souto⁴⁷: «*Do ponto de vista substancial, as soluções que apareceram não era as soluções do agrado do Executivo, independentemente das questões processuais*».

Posto isto, a construção do túnel avança logo em 2003, sem base em nenhum estudo global e sim resultado de uma vontade do Executivo municipal liderado por Alberto Souto⁴⁸. Não há dados disponíveis sobre o projecto do túnel nem as respectivas fundamentações da decisão, pelo que nos leva a concluir que não existam. O túnel que passa sob a estação e faz o prolongamento da Avenida para nascente foi aberto ao trânsito em 2005.

As implicações de tão profunda modificação na estrutura viária da cidade foram determinantes para a degradação da vivência da Avenida: a sua transformação em canal de trânsito com enorme impacto na vida comercial; a criação de uma barreira à circulação pedonal (e mesmo à viária!); e a fragmentação do espaço da Avenida, com impactos a todos os níveis.

⁴⁵ AVEIRO. Câmara Municipal – Acta n.º 15. 2002-04-04, p.7-8.

⁴⁶ ANÚNCIO. Concurso público para «Fornecimento do projecto de desenho urbano para a Avenida do Dr. Lourenço Peixinho». *D.R. III Série*. 91 (2003-04-17) p. 8331.

⁴⁷ AVEIRO. Assembleia Municipal – Acta n.º 96. 2005-06-29, p.5.

⁴⁸ AVEIRO. Câmara Municipal – O futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, 2009, p. 49.

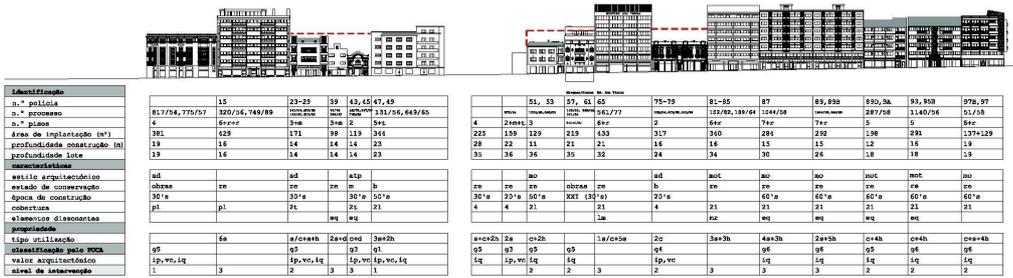
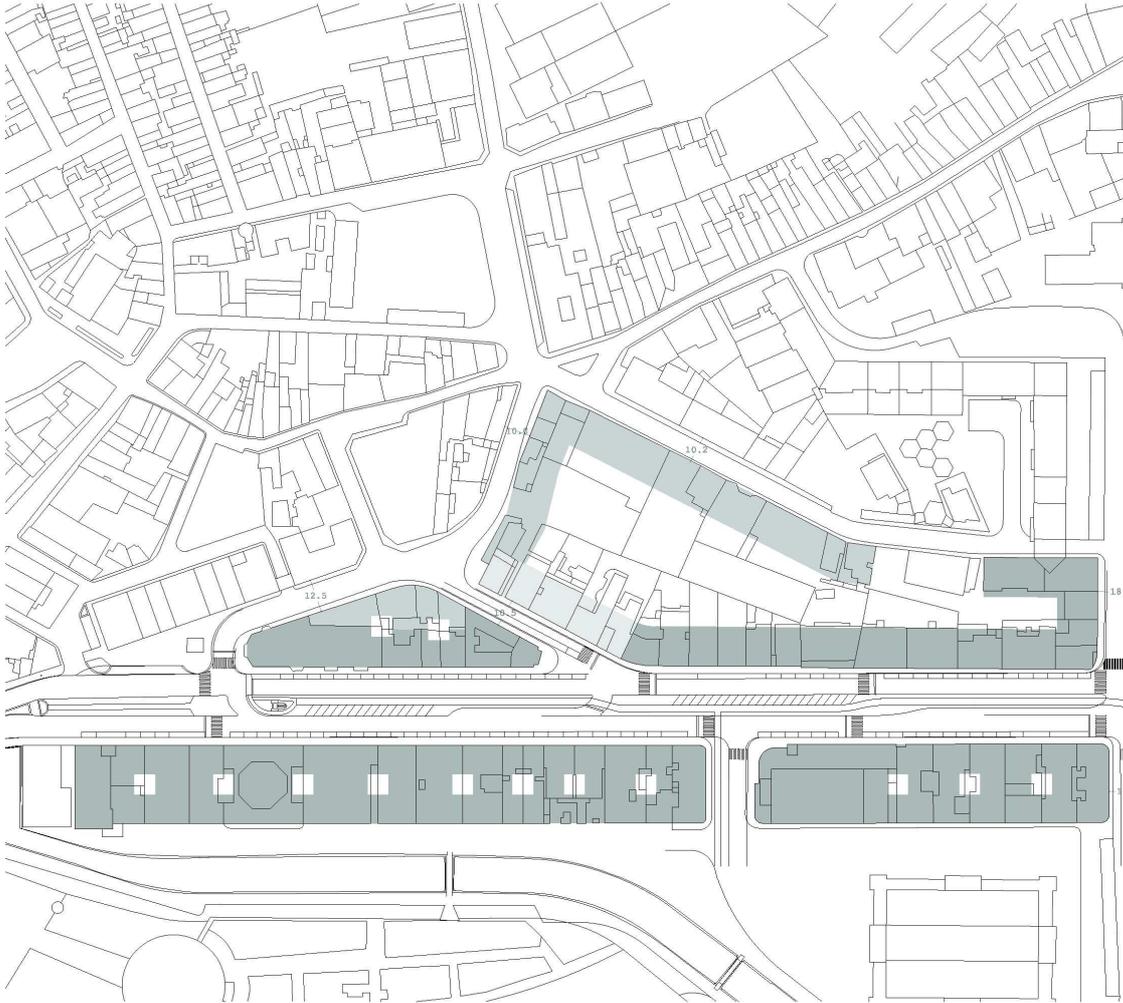
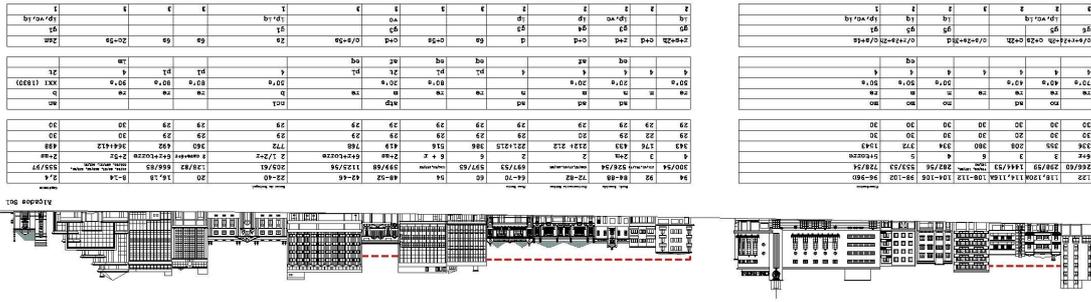


Figura 38: Estudo de Alinhamento e Cérceas (parcial)

2.3 | ESTUDO DE ALINHAMENTO E CÉRCEAS

Em final de 2007, e já no Executivo camarário liderado por Élio Maia, é apresentado em Reunião de Câmara⁴⁹ o *Estudo de Alinhamento e Cérceas para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho*⁵⁰ do Departamento de Planeamento e Desenvolvimento Territorial. Trata-se de um documento dividido em Relatório⁵¹ e Proposta, em que o Relatório consiste num enquadramento histórico e físico e numa análise do edificado e da estrutura urbana. Na segunda parte são apresentadas as propostas para a área da Avenida e a respectiva fundamentação, que veiculam os trabalhos em curso do PUCA.

Em termos metodológicos, o Estudo parte de um levantamento do edificado (apenas pelo exterior) e da recolha em arquivo de outros dados. Partindo desses elementos, são elaborados quadros sínteses de informação dos edifícios, com indicação de elementos relativos à sua caracterização física e identificação e contendo ainda elementos de análise mais subjectiva, tais como valor arquitectónico e classificação⁵². Paralelamente, o Estudo apresenta os alçados da Avenida com a indicação dos novos alinhamentos propostos.

As propostas constantes deste estudo assentam em três critérios de intervenção:

- adoptar uma cércea máxima de cinco pisos;
- atribuir a cada edifício um nível de intervenção; e
- garantir o uso habitacional predominante.

Pretende-se com os critérios propostos a revitalização desta área pela potenciação da multifuncionalidade, aliando aos serviços e comércio um crescimento da habitação. Por outro lado, procura-se a homogeneização das cérceas dos edifícios da Avenida, «*para que a imagem se vá transformando de um conjunto desordenado numa composição mais equilibrada*» (p. 39). A adopção de uma cércea máxima de cinco pisos é feita com o objectivo de baixar a expectativa de rendimento imobiliário e assim encorajar a reabilitação, evitando a descaracterização através de volumetrias excessivas.

⁴⁹ AVEIRO. Câmara Municipal – Acta n.º 30. 2007-12-17, p.9.

⁵⁰ AVEIRO. Câmara Municipal – Estudo de Alinhamento e Cérceas, 2007.

⁵¹ O Relatório é um trabalho de 2006, elaborado pela arquitecta Maria Ângela Cunha, técnica do Departamento de Planeamento e Desenvolvimento Territorial, no âmbito do curso de especialização de Gestão de Centros Históricos.

⁵² A classificação é a atribuída pelo Guia do Urbanismo e da Arquitectura, Avenida Dr. Lourenço Peixinho, Medidas Preventivas, Ante-Plano de Urbanização da Cidade de Aveiro. (AVEIRO. Câmara Municipal – Estudo de Alinhamento e Cérceas, 2007, p. 38.)

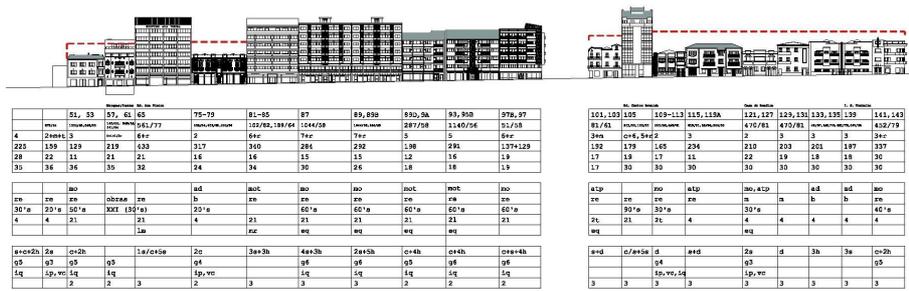
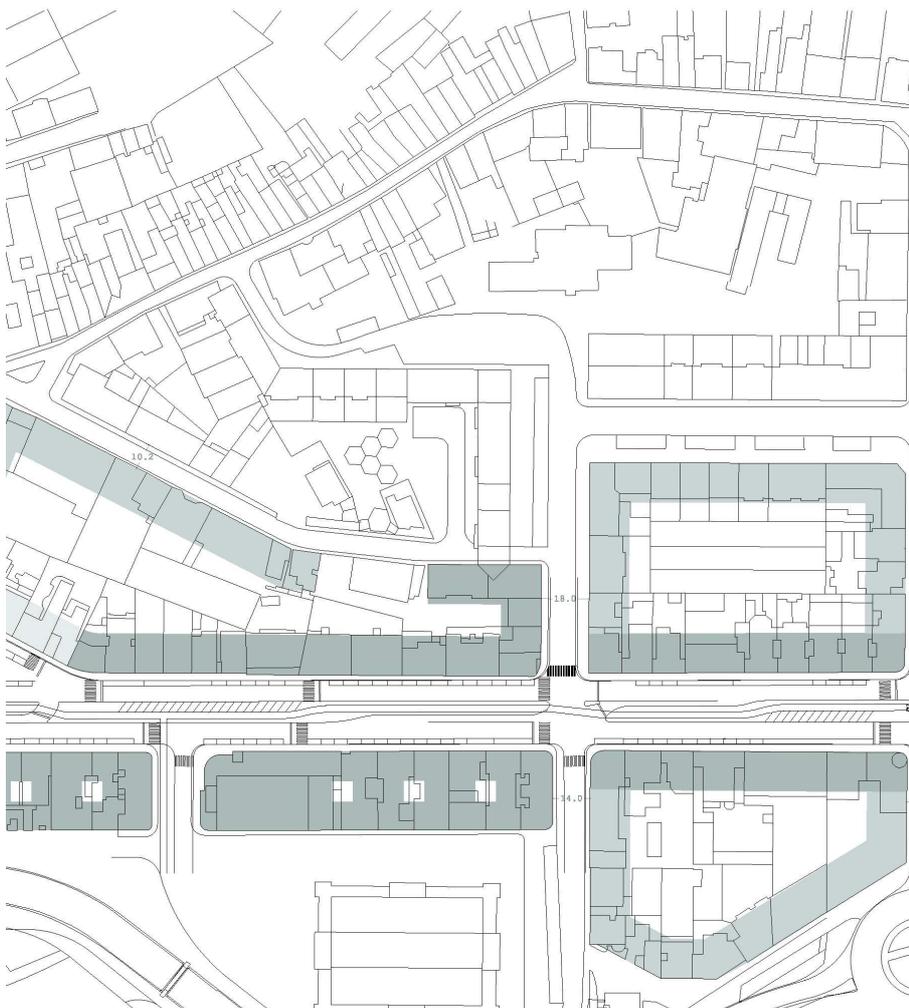
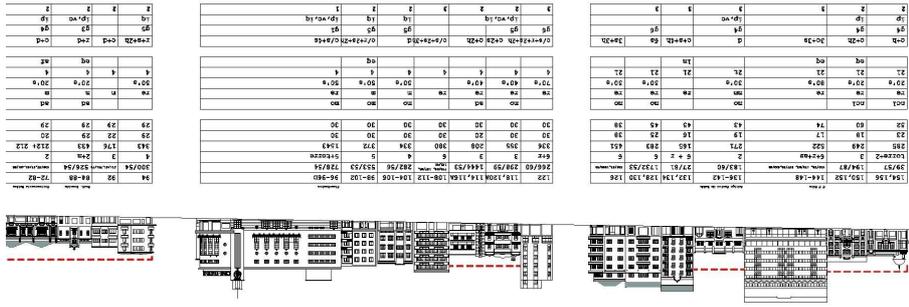


Figura 39: Estudo de Alinhamento e Cêrcas (parcial)

A atribuição de três níveis de intervenção em que o nível 1 é o mais restritivo e o nível 3 o menos, pretende garantir a manutenção de alguns edifícios emblemáticos, dando ao mesmo tempo «*elasticidade, evitando restrições excessivas, para potenciar a qualidade de solução final*» (p. 39).

No conjunto total dos edifícios da Avenida, apenas a 6% cabe o nível 1 de intervenção, que não permite alterações de volumetria, a 29% dos edifícios intervenções de nível 2, que permite alteração de volumetria mas com manutenção das características essenciais dos edifícios, e a 65% dos casos são permitidas intervenções de nível 3, onde se prevê a integração de novos edifícios. Nos casos onde se permite a alteração da volumetria aplica-se a cêrcea máxima de cinco pisos.

Assim, o proposto é uma quase total reconversão do edificado da Avenida, uma vez que uma substituição de 65% dos edifícios implica uma nova imagem e uma mudança do seu carácter. Mesmo em alguns quarteirões em que se verifica ainda uma coerência formal e volumétrica, embora com edifícios de apenas dois ou três pisos, é proposta uma alteração de cêrceas para os cinco pisos.

Nestas propostas também não fica claro qual o carácter que se pretende para a própria intervenção na Avenida, se uma renovação, se uma reabilitação, quais são os valores (se os há) que se pretendem salvaguardar e, sobretudo, não são referidas as estratégias que justificam a densificação proposta. Ou seja, dada a existência de um grande número de unidades habitacionais, comerciais e de serviços devolutas, não são referidas quaisquer medidas ou incentivos que tenham que ver com o aumento da procura e da atractividade deste espaço.

2.4 | SEMINÁRIO “O FUTURO DA AVENIDA DR. LOURENÇO PEIXINHO” E OS “30 PRINCÍPIOS DE INTERVENÇÃO”

No contexto da iniciativa municipal de abertura do debate à participação pública é organizado, nos dias 6 e 7 de Novembro de 2008, um Seminário intitulado “O Futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho”, aberto a todos os cidadãos e contando com a participação de personalidades ligadas a diversas áreas, designadamente Ambiente, Arquitectura, Mobilidade, Economia, Comércio, Património, Cultura e Gestão Autárquica.

Deste Seminário vai resultar um relatório⁵³, para ser entregue aos membros da Assembleia Municipal, elaborado pela Câmara Municipal de Aveiro e com o mesmo nome do Seminário. O documento, para além de apresentar as actas do seminário e as suas conclusões, sintetiza ainda alguns aspectos sobre a Avenida em termos de enquadramento histórico, caracterização e diagnóstico. Inclui ainda aspectos e instrumentos relevantes para uma intervenção. Apresenta também os “30 Princípios de Intervenção” para a Avenida, estabelecidos pela Câmara após o Seminário, e a proposta de um modelo de operacionalização a adoptar com vista ao desenvolvimento das acções necessárias⁵⁴.

Na introdução é explicitada a estratégia municipal para encontrar a(s) solução(ões) para este importante eixo da cidade, que passam pela mobilização da comunidade local «*de forma a constituir um consenso sobre a forma como intervir*» (p. 9). Assim, é necessário informar e ouvir a população, pois «*Para que a reabilitação não seja um processo para a comunidade, mas da comunidade, esta tem de ser parte activa em todas as fases da intervenção*» (p. 9).

Um dos capítulos é dedicado aos instrumentos de apoio à Reabilitação Urbana, onde são elencados os apoios existentes e benefícios fiscais, nomeadamente em termos de IVA, IMT e IMI, em vigor no início de 2009, ou seja, prévios à aprovação do decreto-lei do Regime Jurídico da Reabilitação Urbana n.º 307/2009 de 23 de Outubro. A introdução deste capítulo no documento leva-nos a concluir que a Reabilitação Urbana é o instrumento escolhido pelo Executivo para uma intervenção na Avenida.

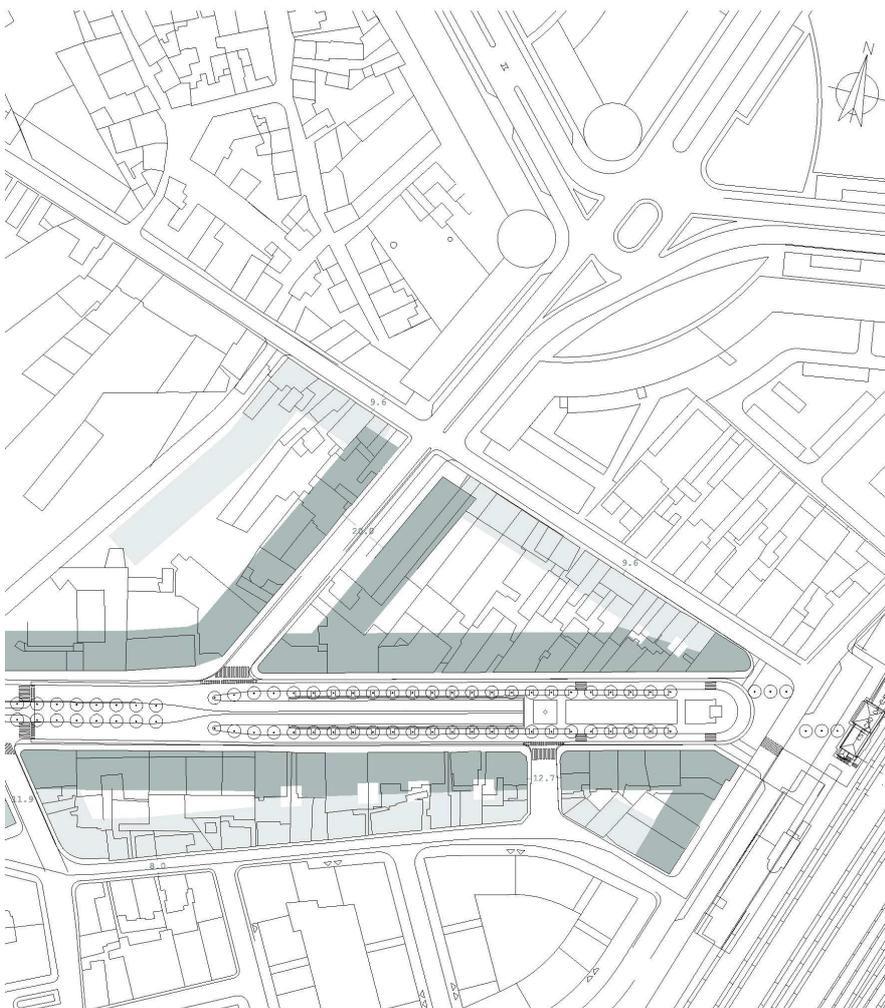
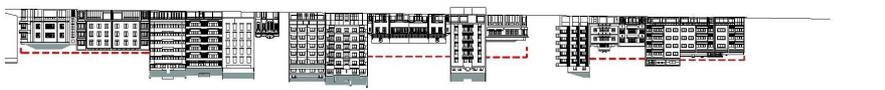
Contudo, conforme nos diz o texto⁵⁵: «Na sequência do expresso por alguns oradores do Seminário e da experiência de outras cidades, o Executivo Municipal considerou oportuno e aprovou em Reunião de Câmara a delimitação da Avenida como “Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU), aprovada pela Assembleia Municipal». O processo foi remetido à DGOTDU, mas não procedeu para publicação em Diário da República.

⁵³ AVEIRO. Câmara Municipal – O futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, 2009.

⁵⁴ Uma parte do documento, nomeadamente a que diz respeito aos capítulos História, caracterização e diagnóstico e no da regulamentação urbanística, é feita uma síntese de elementos constantes do Estudo de Alinhamento e Cérceas da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, elaborado pela Câmara.

⁵⁵ AVEIRO. Câmara Municipal – O futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, 2009, p. 135.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100



Linha 1		Linha 2		Linha 3		Linha 4		Linha 5		Linha 6		Linha 7		Linha 8		Linha 9		Linha 10	
175A	175B	175C	175D	175E	175F	175G	175H	175I	175J	175K	175L	175M	175N	175O	175P	175Q	175R	175S	175T
175U	175V	175W	175X	175Y	175Z	175AA	175AB	175AC	175AD	175AE	175AF	175AG	175AH	175AI	175AJ	175AK	175AL	175AM	175AN
175AO	175AP	175AQ	175AR	175AS	175AT	175AU	175AV	175AW	175AX	175AY	175AZ	175BA	175BB	175BC	175BD	175BE	175BF	175BG	175BH
175BI	175BJ	175BK	175BL	175BM	175BN	175BO	175BP	175BQ	175BR	175BS	175BT	175BU	175BV	175BW	175BX	175BY	175BZ	175CA	175CB
175CC	175CD	175CE	175CF	175CG	175CH	175CI	175CJ	175CK	175CL	175CM	175CN	175CO	175CP	175CQ	175CR	175CS	175CT	175CU	175CV
175CW	175CX	175CY	175CZ	175DA	175DB	175DC	175DD	175DE	175DF	175DG	175DH	175DI	175DJ	175DK	175DL	175DM	175DN	175DO	175DP
175DQ	175DR	175DS	175DT	175DU	175DV	175DW	175DX	175DY	175DZ	175EA	175EB	175EC	175ED	175EE	175EF	175EG	175EH	175EI	175EJ
175EK	175EL	175EM	175EN	175EO	175EP	175EQ	175ER	175ES	175ET	175EU	175EV	175EW	175EX	175EY	175EZ	175FA	175FB	175FC	175FD
175FE	175FF	175FG	175FH	175FI	175FJ	175FK	175FL	175FM	175FN	175FO	175FP	175FQ	175FR	175FS	175FT	175FU	175FV	175FW	175FX
175FY	175FZ	175GA	175GB	175GC	175GD	175GE	175GF	175GG	175GH	175GI	175GJ	175GK	175GL	175GM	175GN	175GO	175GP	175GQ	175GR
175GS	175GT	175GU	175GV	175GW	175GX	175GY	175GZ	175HA	175HB	175HC	175HD	175HE	175HF	175HG	175HH	175HI	175HJ	175HK	175HL
175HM	175HN	175HO	175HP	175HQ	175HR	175HS	175HT	175HU	175HV	175HW	175HX	175HY	175HZ	175IA	175IB	175IC	175ID	175IE	175IF
175IG	175IH	175II	175IJ	175IK	175IL	175IM	175IN	175IO	175IP	175IQ	175IR	175IS	175IT	175IU	175IV	175IW	175IX	175IY	175IZ
175JA	175JB	175JC	175JD	175JE	175JF	175JG	175JH	175JI	175JJ	175JK	175JL	175JM	175JN	175JO	175JP	175JQ	175JR	175JS	175JT
175JU	175JV	175JW	175JX	175JY	175JZ	175KA	175KB	175KC	175KD	175KE	175KF	175KG	175KH	175KI	175KJ	175KK	175KL	175KM	175KN
175KO	175KP	175KQ	175KR	175KS	175KT	175KU	175KV	175KW	175KX	175KY	175KZ	175LA	175LB	175LC	175LD	175LE	175LF	175LG	175LH
175LI	175LJ	175LK	175LL	175LM	175LN	175LO	175LP	175LQ	175LR	175LS	175LT	175LU	175LV	175LW	175LX	175LY	175LZ	175MA	175MB
175MC	175MD	175ME	175MF	175MG	175MH	175MI	175MJ	175MK	175ML	175MN	175MO	175MP	175MQ	175MR	175MS	175MT	175MU	175MV	175MW
175MX	175MY	175MZ	175NA	175NB	175NC	175ND	175NE	175NF	175NG	175NH	175NI	175NJ	175NK	175NL	175NN	175NO	175NP	175NQ	175NR
175NS	175NT	175NU	175NV	175NW	175NX	175NY	175NZ	175OA	175OB	175OC	175OD	175OE	175OF	175OG	175OH	175OI	175OJ	175OK	175OL
175OM	175ON	175OO	175OP	175OQ	175OR	175OS	175OT	175OU	175OV	175OW	175OX	175OY	175OZ	175PA	175PB	175PC	175PD	175PE	175PF
175PG	175PH	175PJ	175PK	175PL	175PM	175PN	175PO	175PP	175PQ	175PR	175PS	175PT	175PU	175PV	175PW	175PX	175PY	175PZ	175QA
175QB	175QC	175QD	175QE	175QF	175QG	175QH	175QI	175QJ	175QK	175QL	175QM	175QN	175QO	175QP	175QQ	175QR	175QS	175QT	175QU
175QV	175QW	175QX	175QY	175QZ	175RA	175RB	175RC	175RD	175RE	175RF	175RG	175RH	175RI	175RJ	175RK	175RL	175RM	175RN	175RO
175RP	175RQ	175RS	175RT	175RU	175RV	175RW	175RX	175RY	175RZ	175SA	175SB	175SC	175SD	175SE	175SF	175SG	175SH	175SI	175SJ
175SK	175SL	175SM	175SN	175SO	175SP	175SQ	175SR	175SS	175ST	175SU	175SV	175SW	175SX	175SY	175SZ	175TA	175TB	175TC	175TD
175TE	175TF	175TG	175TH	175TI	175TJ	175TK	175TL	175TM	175TN	175TO	175TP	175TQ	175TR	175TS	175TT	175TU	175TV	175TW	175TX
175TY	175TZ	175UA	175UB	175UC	175UD	175UE	175UF	175UG	175UH	175UI	175UJ	175UK	175UL	175UM	175UN	175UO	175UP	175UQ	175UR
175US	175UT	175UU	175UV	175UW	175UX	175UY	175UZ	175VA	175VB	175VC	175VD	175VE	175VF	175VG	175VH	175VI	175VJ	175VK	175VL
175VM	175VN	175VO	175VP	175VQ	175VR	175VS	175VT	175VU	175VV	175VW	175VX	175VY	175VZ	175WA	175WB	175WC	175WD	175WE	175WF
175WG	175WH	175WI	175WJ	175WK	175WL	175WM	175WN	175WO	175WP	175WQ	175WR	175WS	175WT	175WU	175WV	175WW	175WX	175WY	175WZ
175XA	175XB	175XC	175XD	175XE	175XF	175XG	175XH	175XI	175XJ	175XK	175XL	175XM	175XN	175XO	175XP	175XQ	175XR	175XS	175XT
175XU	175XV	175XW	175XZ	175YA	175YB	175YC	175YD	175YE	175YF	175YG	175YH	175YI	175YJ	175YK	175YL	175YM	175YN	175YO	175YP
175YQ	175YR	175YS	175YT	175YU	175YV	175YW	175YZ	175ZA	175ZB	175ZC	175ZD	175ZE	175ZF	175ZG	175ZH	175ZI	175ZJ	175ZK	175ZL
175ZM	175ZN	175ZO	175ZP	175ZQ	175ZR	175ZS	175ZT	175ZU	175ZV	175ZW	175ZX	175ZY	175ZZ						

Figura 41: Estudo de Alinhamento e Cérceas (parcial)

O Programa de Intervenção para a Avenida⁵⁶ parte do estabelecimento de “30 Princípios de Intervenção”. Estes princípios são, conforme nos diz o documento, um conjunto de orientações que devem estar presentes ao longo de todo o processo de intervenção e na fase de Projecto e Obra, que incorpora princípios de racionalidade e de optimização dos recursos disponíveis. Reflectem algumas posições e propostas apresentadas no Seminário “O Futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho”.

Não cabe no âmbito deste trabalho abordar com profundidade os princípios presentes neste documento, até porque alguns são de ordem mais geral. Vale a pena somente fazer uns breves apontamentos de algumas questões mais pertinentes pelo impacto que têm nas acções subsequentes.

Nos princípios relacionados com a organização das acções, subordinados ao tema Direcção, Gestão e Cidadania, destaque para a importância dada à participação dos cidadãos e comunidade. Realce ainda para a criação de uma Equipa de Missão e uma Comissão de Acompanhamento integrando diversos agentes urbanos, «*com vista ao desenvolvimento do projecto de intervenção e monitorização de todo o processo*» (Princípio 2). Ou seja, fala-se de um *projecto* de intervenção e não de um *plano*. Isto apesar de, um pouco depois, outro princípio referir o «*processo de regulamentação da Avenida*» (Princípio 7), o que leva a supor a necessidade de um instrumento de gestão territorial.

Há ainda um número considerável de princípios com questões relacionadas com espaço público e circulação viária, de referências a estudos urbanísticos e desenhos, elementos que revelam uma tendência expressa no sentido de uma intervenção mais *desenhada* e menos estratégica. É significativo que somente num ponto se fale de uma estratégia geral de intervenção e se diga apenas que esta «*deve procurar minimizar os impactos da mesma de forma a prejudicar o menos possível as circulações, acessos e a utilização comercial actual*» (Princípio 3).

Os únicos princípios que podem ter uma leitura mais *estratégica* estão integrados no ponto dedicado à Cultura e Divulgação e referem-se: à criação na Avenida de um evento cultural ou festivo periódico; instalação do Museu da Estação e, em alternativa ou complementarmente, ponderar a instalação de ateliers de artes e ofícios com ligação à Universidade; e ainda à

⁵⁶ AVEIRO. Câmara Municipal – O futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, 2009, cap. 7.

promoção de acções de marketing comercial e turístico e instalação de equipamentos hoteleiros na zona da Avenida. Nota ainda para o Princípio 20, relativo à promoção do “Projecto Avenida da Arte Contemporânea”, que se encontra enquadrado com questões relacionadas maioritariamente com o espaço público. Da leitura combinada dos princípios de natureza cultural referidos, seria possível inferir um conceito para a Avenida mas tal nunca é feito nem eles são valorizados enquanto princípios de vertente estratégica.

Finalmente, uma referência para o Princípio 11 «*Iniciar processo de estudo urbanístico para a renovação urbana do prolongamento da Av. da Força Aérea e do quarteirão em frente à Nova Estação*», que como veremos adiante, vai ter um forte impacto nas propostas para a Avenida.

Apesar de integrarem algumas referências a assuntos discutidos no Seminário “O Futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho”, estes “30 Princípios de Intervenção” revelam-se um pouco redutores, sobretudo por não integrarem questões de ordem estratégica.

Ainda para mais quando o “Plano de Acção de Monitorização”, parte integrante do Programa de Intervenção, estabelece que⁵⁷:

«Ao longo de toda a preparação e execução da intervenção devem ser promovidos processos abertos de auscultação pública. A reabilitação urbana é um processo longo e complexo. Para assegurar a coesão num processo deste tipo não basta definir a estratégia; é necessário criar mecanismos de monitorização e avaliação dos resultados parciais da intervenção e das dinâmicas em presença em cada momento. O processo de monitorização e avaliação, envolvendo a população, é importante para detectar novas oportunidades, situações sociais específicas, ou problemas inesperados. Esta perspectiva viabilizará a actualização e/ou correcção do planeamento sempre que necessário, permitindo incorporar e potenciar as dinâmicas que vão sendo criadas ao longo da intervenção»

Trata-se de uma postura em linha com a doutrina da gestão estratégica⁵⁸ sem correspondência nos 30 princípios de intervenção estabelecidos. Não é possível fazer uma gestão estratégica sem uma estratégia e planeamento sem um plano. Dadas estas discrepâncias, supomos que o plano de acção resulte de *inputs* do Seminário, e não de uma intenção municipal.

⁵⁷ AVEIRO. Câmara Municipal – O futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, 2009, p. 152.

⁵⁸ De acordo com o que defende por exemplo François ASCHER (Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010).

2.5 | PROJECTO DE INTERVENÇÃO PARA A AVENIDA DR. LOURENÇO PEIXINHO

Cerca de dois anos após o Seminário, o Município dá início à elaboração do Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho, seguindo o Programa estabelecido nos “30 Princípios de Intervenção”, quer em termos de conteúdo quer em aspectos organizativos.

A coordenação do estudo é da responsabilidade de Jorge Carvalho, pela Universidade de Aveiro, e do arquitecto Bruno Soares. Fazem ainda parte da equipa membros dos serviços técnicos da Câmara Municipal e da Universidade.

Complementarmente, foram constituídos dois grupos de trabalho para o acompanhamento do Projecto: um Grupo Técnico Municipal, integrando técnicos das áreas da cultura, licenciamento urbanístico, mobilidade, infra-estruturas e paisagem; e um Grupo de Apoio Técnico, integrando elementos da UA, Ordem dos Arquitectos, Ordem dos Engenheiros, Associação Portuguesa de Planeadores do Território e outras pessoas que, pela formação ou conhecimento da área em causa, foram convidadas a o integrar.

O Programa Base para o estudo⁵⁹ divide-se em três pontos: espaço público, edificado e dinamização do terciário.

Para a qualificação do espaço público pretende-se:

- organizar a Avenida no quadro da organização funcional e da mobilidade da área envolvente, favorecendo atravessamentos transversais e perspectivando prolongamentos;
- condicionar a solução a Programa para a Avenida (e para o túnel), a fixar no quadro da elaboração do Plano de Mobilidade e a aprovar pela CMA;
- valorizar a função pedonal, em articulação com a vivificação das funções terciárias e artístico-culturais do rés-do-chão dos edifícios;
- diminuir a presença automóvel, anulando (ou minimizando) estacionamento de superfície e condicionando a circulação ao longo do eixo, preferencialmente sem utilização de semáforos ou sinais de trânsito;

⁵⁹ [AVEIRO. Câmara Municipal] – Avenida Dr. Lourenço Peixinho: Programa.

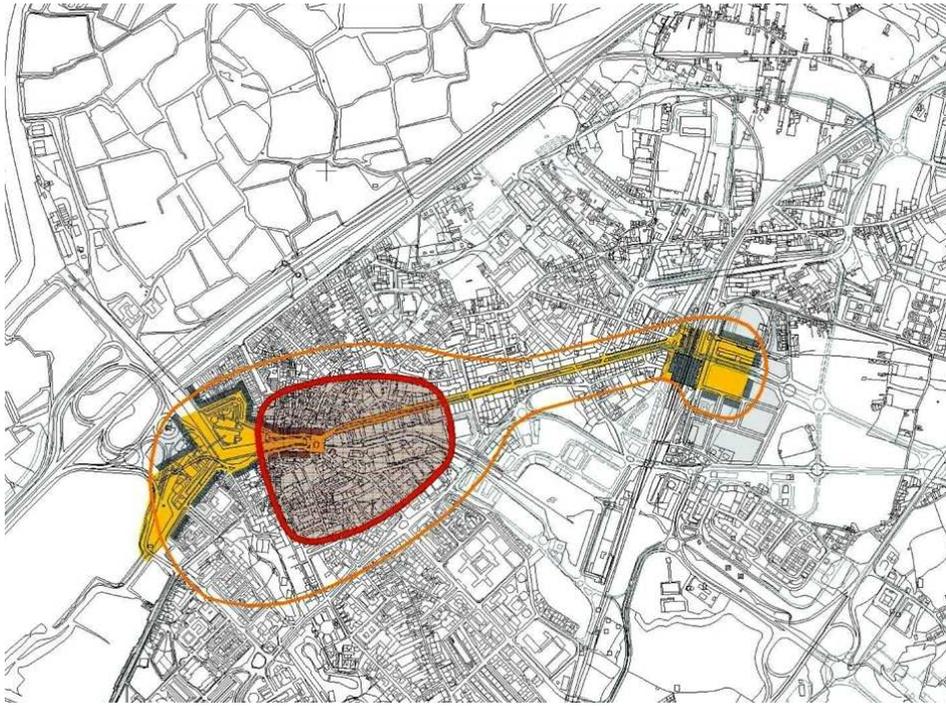


Figura 42: Conceito “Eixo entre Rossios, estruturante do centro da cidade”
Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho | Proposta preliminar p. 5

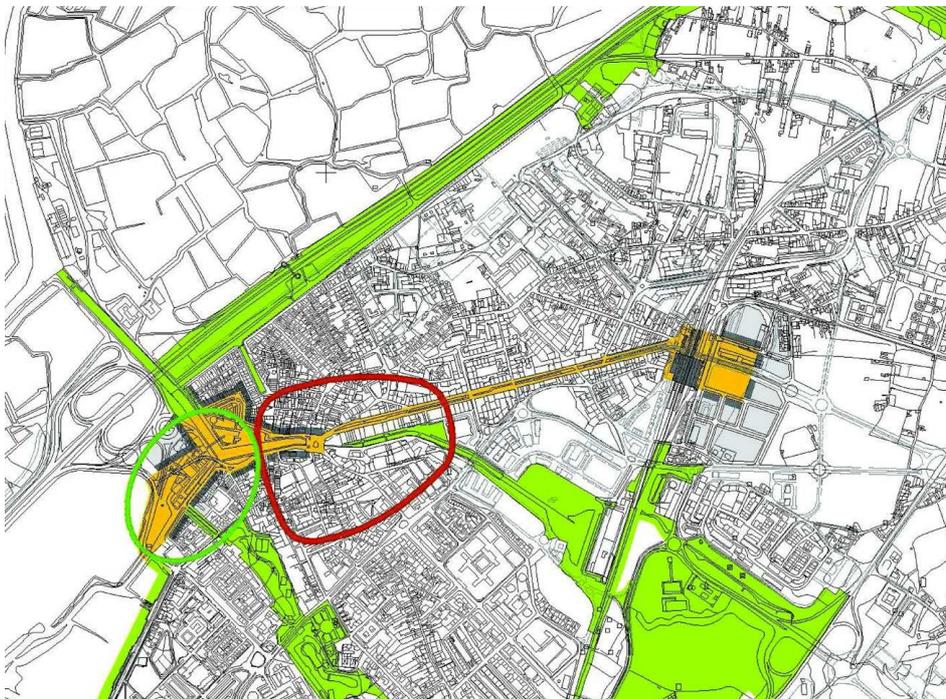


Figura 43: Conceito “Eixo articulado com estrutura ecológica”
Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho | Proposta preliminar p. 6

- perspectivar lançamento de concurso para construção de estacionamento enterrado que, se possível, pague a intervenção no espaço público; e, por fim,
- perspectivar a colocação de elementos que possam adquirir valor simbólico (associados à água, arte, tecnologia, etc.).

As regras para a transformação dos edifícios devem incluir:

- a fixação de volumes, considerando a articulação dos existentes, o respectivo valor patrimonial e a necessidade de remate ou embelezamento de empenas laterais; e
- a fixação de usos desejáveis e admissíveis, com vista a uma ocupação multifuncional e à animação do espaço público.

Para se obter a dinâmica para qualificação do terciário devem ser:

- acentuados processos relacionais entre agentes (públicos e privados, sobretudo com funções comerciais, culturais e administrativas) e, destes, com a CMA;
- construído com esses agentes um programa de qualificação, perspectivando a procura de meios financeiros para o efeito.

O importante princípio da participação e envolvimento da comunidade reflecte-se não só no acompanhamento e participação no próprio processo de elaboração do projecto, através da realização de pequenas reuniões com os grupos relevantes e na disponibilização de informação no sítio do Município, mas também na realização de dois momentos de apresentação pública do projecto.

O primeiro desses momentos, a 1.ª Informação Pública do Projecto, numa fase intermédia do processo, teve lugar no dia 1 de Julho de 2011 e foi aberta a todos os cidadãos. Foi apresentada a Proposta Preliminar contendo os principais eixos da intervenção e os conceitos base para o projecto do espaço público.

A estratégia apresentada na Proposta Preliminar⁶⁰ para o Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho é a sua requalificação como «*Eixo entre Rossios, estruturante do centro da cidade*» (p. 3) e intervir no espaço público para revalorizar o uso e a imagem da Avenida no conjunto da cidade e assim induzir uma nova dinâmica de crescimento.

⁶⁰ CARVALHO, Jorge [coord.] – Avenida Dr. Lourenço Peixinho [Proposta Preliminar], 2011.



Figura 44: Rossio da Estação

Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho | Proposta preliminar p. 15



Figura 45: Rossio da Ria

Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho | Proposta preliminar p. 16

A ideia de transformar a Avenida num «*Eixo entre Rossios, estruturante do centro da cidade*» decorre dos objectivos, municipais, de esta artéria se tornar um «*Eixo de valor simbólico, essencialmente pedonal e terciário*» (p. 3) e um «*Eixo de fácil acesso, mas não de atravessamento motorizado da cidade*» (p. 3), numa visão do enquadramento urbanístico para este espaço que vai além dos limites da própria área de intervenção.

Para tal é proposto a criação de um *Rossio da Estação*, concebido como um espaço de recepção da cidade localizado no lado nascente da Estação dos caminhos-de-ferro, que inclui uma intermodal de transportes, estacionamento e edifícios mistos, de elevada densidade, destinados a comércio, serviços e habitação. A densidade pretendida é justificada com a intenção de criar urbanidade do lado nascente da Estação, fazendo a cidade saltar para o outro lado do túnel e com a necessidade de financiar a operação. Dá resposta ao Princípio 11 estabelecido no “Programa de Intervenção”, referido anteriormente.

No lado poente da cidade, propõe-se uma renovação urbana junto à entrada da cidade, com a demolição de construções existentes, uma modificação do nó viário e novas edificações, no sentido de criar um *Rossio da Ria*, como uma extensão (em espelho) do *Rossio actual*.

O objectivo destas intervenções é criar duas novas centralidades que estruturam as entradas para o centro para que, em conjunto com as alterações ao tráfego viário, seja diminuído o trânsito de atravessamento na Avenida.

Uma das preocupações expressas no enquadramento da intervenção é de grande pertinência, e prende-se com a necessidade de «*explicitação e reforço do centro da cidade*» (p. 14). De facto, Aveiro é uma cidade cuja espacialização do seu centro não é clara, o que constitui uma situação inusitada e que necessita ser abordada. A Proposta Preliminar, a esse respeito, vai no sentido de fazer com que o primeiro quarteirão da Avenida, a *Baixa da Avenida*, seja o *centro* articulando-se com as Praças Joaquim de Melo Freitas e da República e, também, com o Fórum e a Praça do Mercado Manuel Firmino, para tirar partido destas centralidades.

O Programa Base determina que o Projecto de Intervenção deve integrar as conclusões do Plano de Mobilidade, também em elaboração. Todavia, na proposta preliminar são apresentadas algumas soluções em articulação com a equipa que está a efectuar o estudo de mobilidade.

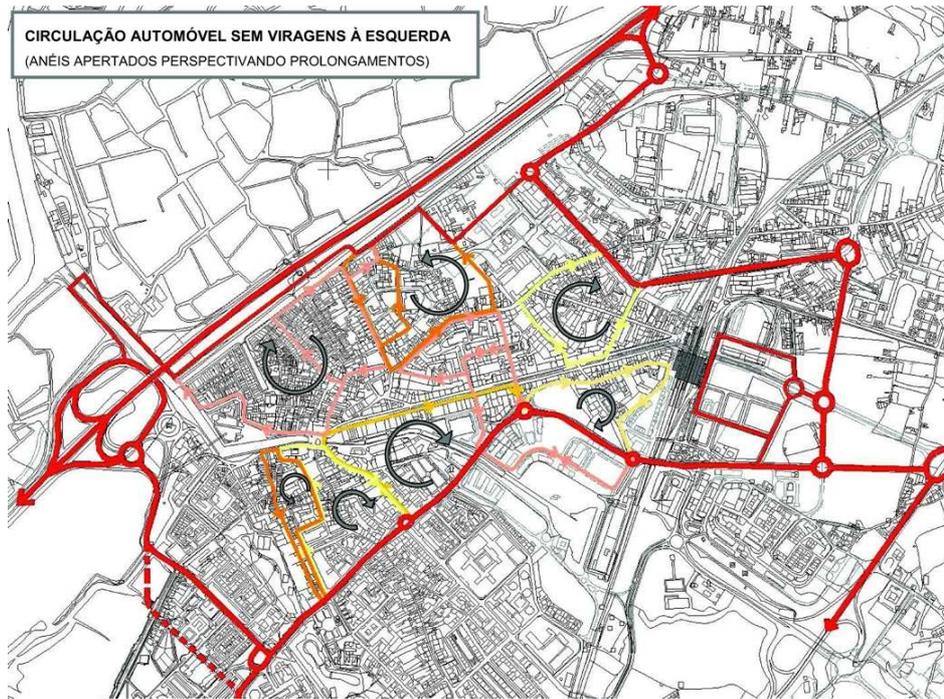


Figura 46: Organização da circulação automóvel – 1.ª hipótese
Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho | Proposta preliminar p. 9

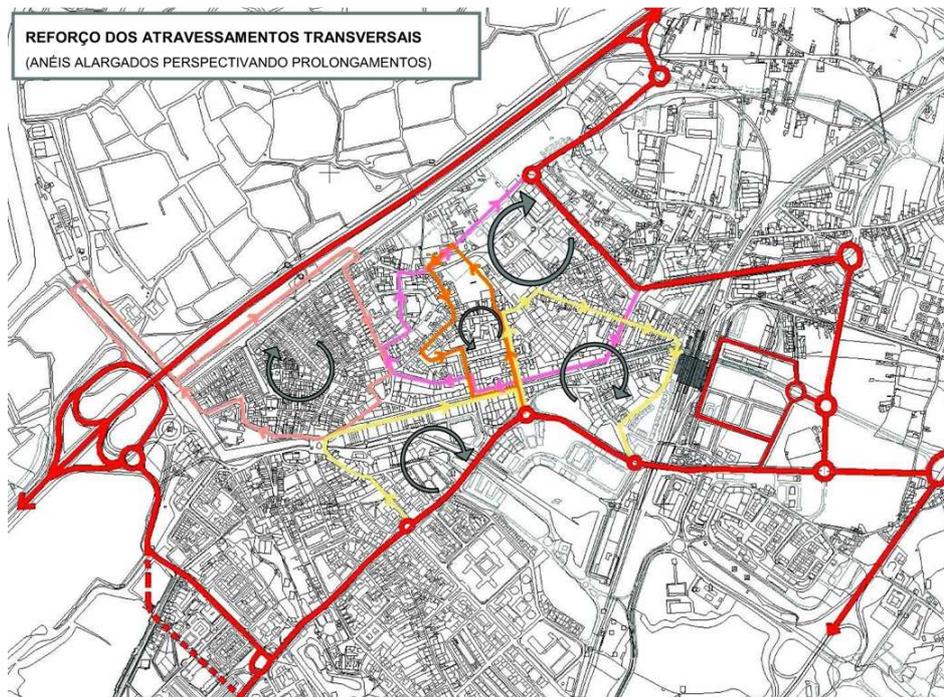


Figura 47: Organização da circulação automóvel – 2.ª hipótese
Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho | Proposta preliminar p.10

As soluções preconizadas passam por dificultar a entrada automóvel no topo nascente da Avenida, transformando o túnel em acesso para transporte público e entrada para o eventual estacionamento subterrâneo. Em alternativa, é proposto um anel viário⁶¹ para o qual se torna fundamental a construção de uma ligação entre a Avenida que liga a Força à EN109 e a Circular de Esgueira.

Para a circulação automóvel no interior da área urbana central são apresentadas duas hipóteses, uma em que a circulação automóvel se faz sem viragens à esquerda – «*anéis apertados perspectivando prolongamentos*» (p. 9.) – e outra com reforço dos atravessamentos transversais – «*anéis alargados perspectivando prolongamentos*» (p. 10). Em ambas as hipóteses o preconizado é um *toca e foge* na Avenida Dr. Lourenço Peixinho, ou seja, o trânsito quando chega a esta via é encaminhado para outro lado. A solução para a circulação automóvel apresentada pelo Plano de Mobilidade, com algumas diferenças, vai ao encontro desses princípios. Em termos de trânsito pedonal pretende-se privilegiar os atravessamentos e o reforço da malha de acesso à Avenida (p. 8).

No que diz respeito às soluções apresentadas na Proposta Preliminar para a qualificação da Avenida em si, estas podem ser divididas em quatro vertentes: funções e dinâmica, edificado, estacionamento e espaço público. As propostas não estão desenvolvidas com a mesma profundidade, denotando-se uma maior preocupação no desenvolvimento do projecto de espaço público. Com excepção dessa vertente, a proposta preliminar apresenta apenas um conjunto de intenções muito gerais ou pequenos apontamentos sobre a metodologia a adoptar. A título de exemplo, para toda a Avenida é proposta a criação de uma «*política para efectiva utilização dos edifícios*» (p. 18).

Como ponto de partida para a intervenção, são identificadas três zonas na Avenida⁶²: *centro da cidade* (a criar) que corresponde à sua *Baixa*; a *Estação* com uma centralidade complementar; e

⁶¹ A partir do nó da A25 no sentido contrário aos ponteiros do relógio: R. Condessa Mumadona Dias, R. Calouste Gulbenkian, Av. Artur Ravarra, Av. Santa Joana, Av. 5 de Outubro, Av. Congressos Oposição Democrática e daí pela Avenida que liga a Força à N109. Partindo do meio dessa Avenida, é prevista uma ligação (a criar) à Circular de Esgueira (que se vai articular também com a via que liga o túnel da Estação à N109) e daí pela R. de Viseu e viaduto de Esgueira, Av. da Força Aérea, Canal de S. Roque, pela Lota e por fim pela ponte que liga ao nó da A25.

⁶² CARVALHO, Jorge [coord.] – Avenida Dr. Lourenço Peixinho [Proposta Preliminar], 2011, p. 18.

o *troço de ligação*, no fundo a porção mais extensa da Avenida e uma zona com um número significativo de edifícios devolutos e degradados. A proposta vai no sentido de assumir as diferentes zonas e até sublinhá-las.

Em termos de dinâmica, para a zona do centro da cidade a proposta preliminar sugere que esta articule a Associação Comercial de Aveiro [ACA], o Fórum, os Bancos, os proprietários e agentes culturais (p. 18). Para a zona da Estação, prevê-se uma dinâmica articulando empresas de transporte, Administração Pública (para instalação de um serviço público ou equipamento estruturante), ACA e proprietários (p. 18). Para a zona intermédia não é proposta nenhuma dinâmica específica, supondo-se que essa se faça pela tensão gerada pelos outros dois pólos.

Relativamente ao edificado, a proposta preliminar apenas aponta para a necessidade de criar regras urbanísticas para cada conjunto (p. 19), ao contrário das normas actualmente em vigor que estipulam uma cêrcea de cinco pisos para a totalidade da Avenida, sem distinguir a existência de conjuntos com características diferentes. Aponta ainda para a necessidade de se organizar uma parceria imobiliária integrando os «*edifícios “estratégicos”*» (p. 19), encarados como aqueles em que se admite um aumento de volume, os que por terem valor patrimonial exigem conservação e aqueles que oferecem condições para integrar funções âncora. Essa parceria imobiliária tem como função dirimir as diferenças de aproveitamento urbanístico entre proprietários, envolvendo-os num processo perequativo. Para tal, está implícita uma gestão urbanística mais activa e interveniente por parte da Câmara.

Relativamente ao estacionamento, a proposta perspectiva uma transformação tendo em consideração que a situação existente, segundo a análise do Plano de Mobilidade, é a ausência de uma política global de estacionamento e a existência de oferta em excesso, com parques de estacionamento semi-ocupados (Fórum, Edifício Ana Vieira e Mercado Manuel Firmino).

Esta transformação passa pela diminuição da oferta e pela ponderação da construção de um parque de estacionamento subterrâneo sob a Avenida, com entrada e saída a partir do túnel da Estação. Este parque prevê-se com uma extensão de 300 metros, até ao início da *zona do centro da cidade* e com um ou dois pisos (no segundo caso, em parte reservado a residentes)⁶³.

⁶³ CARVALHO, Jorge [coord.] – Avenida Dr. Lourenço Peixinho [Proposta Preliminar], 2011, p. 22.

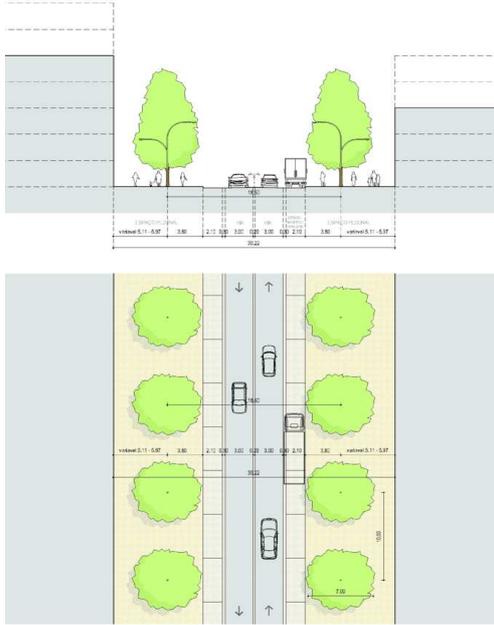


Figura 48: Modelo 1 (perfil tipo) | Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho | Proposta preliminar p.32

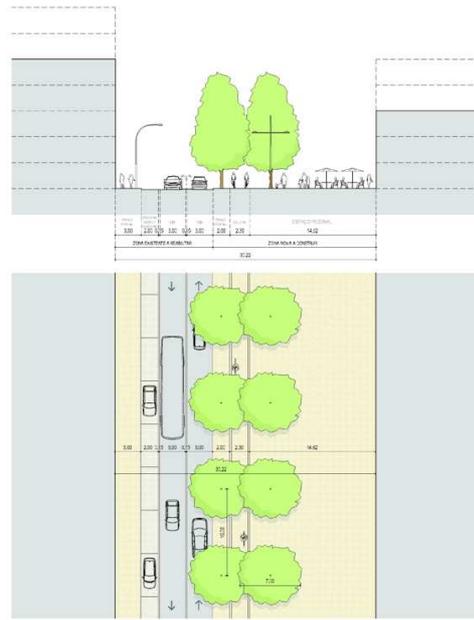


Figura 49: Modelo 3 (perfil tipo) | Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho | Proposta preliminar p.48



Figura 50: Modelo 2 (planta praça poente) | Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho | Proposta preliminar p.39

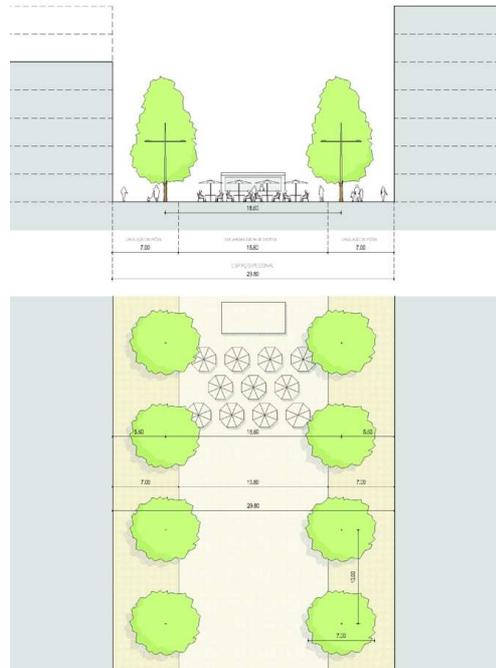


Figura 51: Modelo 2 (perfil tipo) | Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho | Proposta preliminar p.38

A estratégia camarária para a intervenção, expressa no Programa, perspectiva a construção de um parque de estacionamento enterrado como possível meio de financiamento das obras do espaço público. Pela estimativa de custos apresentada nesta proposta preliminar, a concessão do parque apenas permite financiar a construção do próprio parque (p. 22), sendo que a decisão da sua construção ou não, fica assim uma questão em aberto.

O espaço público é, até pela importância estratégica que lhe é atribuída, sem dúvida, a vertente mais desenvolvida do projecto. Os objectivos para o projecto são: inverter a relação dos espaços pedonal e rodoviário (que actualmente ocupa cerca de 60% da área total); e criar um novo conceito de espaço público que revalorize o uso e a imagem da Avenida.

Para tal são apresentados três modelos:

- arruamento central com passeios laterais (p. 31-36): com a diminuição de quatro para duas faixas de circulação automóvel e alargamento dos passeios laterais, de três para nove metros.
- avenida entre praças (p. 37-43): também com a diminuição de quatro para duas faixas de rodagem e alargamento de passeios, mas apenas na zona intermédia, e criação de duas praças, uma no topo da Avenida junto à Estação (envolvendo toda a área até à entrada do túnel) e outra na *zona do centro* (entre a Travessa do Mercado e a junção com a R. Viana do Castelo), implicando a (quase) total supressão do tráfego viário nestas zonas.
- “rambla” (p. 44-49): é o único modelo assimétrico, com a manutenção no lado Sul da largura do passeio e o estacionamento paralelo actual, com a redução do número de faixas de rodagem de quatro para duas e a criação de um espaço pedonal largo no lado Norte da Avenida (com melhores condições de insolação), com duas faixas cicláveis (entre as duas filas de árvores).

De notar que, nos diferentes modelos, a manutenção de duas linhas de árvores é uma constante. Isto deve-se ao facto de a equipa considerar que as linhas de árvores são um elemento valorativo e identificador da Avenida Dr. Lourenço Peixinho.

Está prevista a conclusão do estudo até final do ano de 2011, avançando primeiro o projecto para a reconfiguração e requalificação do espaço público.

CAPÍTULO II

LEITURAS DA SITUAÇÃO EXISTENTE



Figura 52: Exemplo de um edifício sem relação com o contexto em que se insere

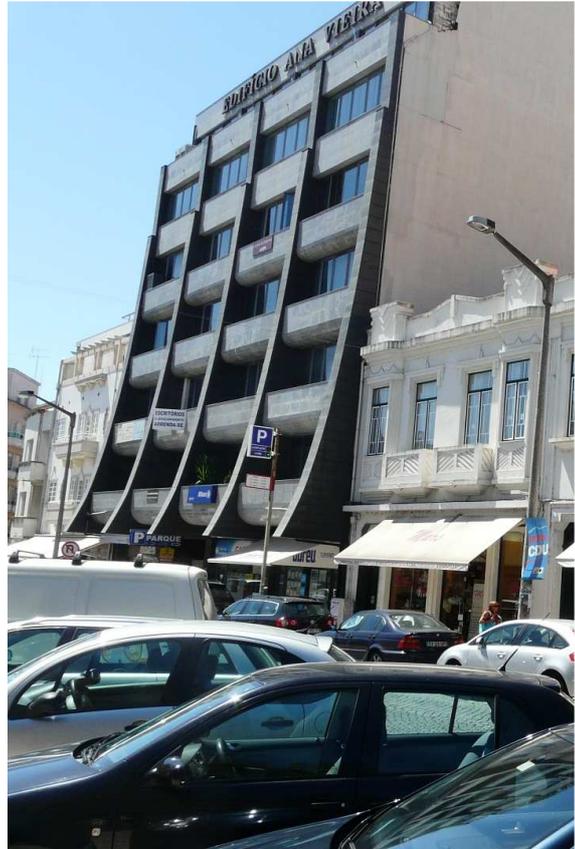


Figura 53: Exemplo de um edifício sem relação com o contexto em que se insere

Ao longo dos anos foram vários os planos urbanísticos e estudos com propostas de actuação elaborados para a Cidade ou especificamente para a Avenida. Dada a importância desta artéria na estrutura urbana de Aveiro, mesmo nos planos ou estudos gerais da cidade, esta mereceu sempre um cuidado e atenção especiais.

Como se pode explicar que, numa área alvo de tanta atenção, de tantos estudos e propostas, se verifique tal atrofia e degradação? Que apesar de tantos instrumentos de gestão urbanística a ocupação pareça ser feita de uma forma tão desregulada? Que apesar de tantas propostas e debates pareça existir um vazio de ideias e de rumo?

Algumas considerações merecem ser feitas para se identificar e compreender algumas das razões que estão por detrás do problema da Avenida Dr. Lourenço Peixinho.

Contudo, mais do que o problema da Avenida, deve-se falar dos problemas da Avenida, uma vez que as questões subjacentes são de várias ordens.

Até aos anos 80, era grande a dinâmica urbana, social e económica da Avenida Dr. Lourenço Peixinho. Assumia-se como o centro linear da cidade e espaço fundamental na vivência colectiva dos aveirenses. A evolução dos últimos anos veio pôr em causa os valores e as características que a definiam.

1.1 | A QUESTÃO ECONÓMICA

A partir dos anos 80, a crescente procura na Avenida para instalação de actividades, pela sua centralidade e dinâmica, aliada às normas urbanísticas em vigor que canalizavam o crescimento da cidade para esta zona, conduziu a um aumento do preço do solo com impacto no edificado e nas suas características. Por um lado, a especulação imobiliária veio determinar a demolição de diversos edifícios e substituição por edifícios com um número de pisos mais elevado e maior aproveitamento do solo. Em grande parte dos casos, estas novas construções não procuraram uma integração harmoniosa na envolvente, antes pelo contrário, diversas vezes construíram-se desligadas do contexto em que se inseriam, com a consequente descaracterização do espaço urbano que daí adveio.



Figura 54: Vista do túnel que faz o prolongamento da Avenida sob a Estação



Figura 55: Vista da *Alta* da Avenida, com os dois alinhamentos separados devido ao túnel



Figura 56: Vista da *Alta* da Avenida, com os dois alinhamentos separados devido ao túnel



Figura 57: Vista da placa central da *Alta* da Avenida



Figura 58: Desenho do espaço público na *Alta* da Avenida



Figura 59: Vista da ligação à Estação do lado da Avenida

Por outro lado, a crescente procura para instalação de terciário veio alterar a dinâmica económica, quer pela previsão, nas novas construções, de maior número de espaços para escritórios, ao invés de habitações, quer pela transformação de várias habitações em escritórios, nas construções existentes. A estes factos acresceu ainda a inexistência de políticas de incentivo à reabilitação urbana, com consequências no que toca ao estado de conservação dos edifícios.

A juntar a todos estes factores, é de grande significado para a actual situação económica e social da Avenida Dr. Lourenço Peixinho a construção do túnel sob a Estação de Caminho-de-Ferro. Em primeiro lugar, porque com o túnel esta artéria tornou-se um eixo de atravessamento⁶⁴, o que foi reforçado pela supressão de alguns dos seus atravessamentos transversais. A enorme afluência de veículos automóveis, que pelo túnel acedem de uma forma rápida ao centro, veio aumentar os níveis de poluição do ar e sonora e o desconforto dos peões no uso do espaço. A Avenida Dr. Lourenço Peixinho é, actualmente, um espaço de passagem e não de permanência, com óbvias consequências e impactos no tecido económico associados à desvalorização do espaço urbano.

Em segundo lugar, o túnel acarretou uma profunda alteração no troço da Avenida mais perto da Estação. Não só em termos físicos, pela própria presença do túnel e consequente alteração do desenho do espaço público e isolamento dos dois alinhamentos, mas também pela fractura na sua continuidade, dado que o acesso de e para essa área é secundário e pouco privilegiado. Aliás, as alterações do desenho viário decorrentes da introdução do túnel vieram mesmo cortar a relação da Avenida com a Estação. Por um lado, pela mudança de orientação da sua entrada principal, localizada no lado nascente, de costas voltadas para a cidade. Por outro lado, para quem acede de automóvel do centro, o acesso faz-se pela Rua Comandante Rocha e Cunha e Rua Cândido dos Reis, vias laterais que passam nas *traseiras* da Avenida.

Estas alterações, para além das consequências na dinâmica económica da Avenida, vão ainda provocar transformações profundas no entendimento deste espaço urbano, uma vez que o seu propósito inicial já não se cumpre. Isto é, a artéria que foi criada para ser a cara de Aveiro quando se chegava à cidade por comboio e o principal eixo de ligação daí ao centro, perdeu a sua importância e posição.

⁶⁴ Confirmou o potencial como obstáculo à vida urbana referido no Plano Director da Cidade de Aveiro de 1964.

A perda de centralidade e de importância do troço nascente desta artéria, da *Alta* da Avenida, vai ter impactos em termos económicos. O seu comércio depende agora, em muito, do comércio de restauração e bebidas de apoio ao movimento pedonal gerado pela Estação e não de uma lógica de continuidade com o restante espaço urbano.

Em termos económicos, o problema da Avenida passa ainda pela mudança verificada no carácter comercial. Ao invés de comércio tradicional e de excepção, de referência para a cidade, a maior ocupação comercial passou a ser feita por comércio de tipo bazar, mais desprestigiado. Já em 2011, verificou-se uma possível inversão positiva nesta tendência pela instalação de espaços comerciais de prestigiadas marcas na *Baixa* da Avenida, em edifícios de grande valor arquitectónico reabilitados.

Em termos económicos, actualmente a Avenida Dr. Lourenço Peixinho sofre as consequências desta evolução. Segundo levantamento de 2008⁶⁵, o uso dominante são serviços (42%), seguido de habitação (32%) e depois, com menor expressão, surge o comércio e a restauração (16%). As unidades desocupadas ou devolutas representam já 10% do total. Curiosamente, as fracções desocupadas não se verificam apenas em edifícios mais antigos e surgem também em edifícios mais recentes, o que sugere que o desajustamento às necessidades e a pouca atractividade para investimento não são motivados apenas pelo mau estado de conservação de edifícios. É de notar, quanto aos usos, que no conjunto da Avenida não há equipamentos.

Um levantamento mais recente⁶⁶, no âmbito do Projecto de Intervenção da Avenida, revela uma tendência de evolução. Segundo o levantamento de usos por fracção, 39% das fracções são destinadas a serviços, 35% são habitação, 24% têm uso de comércio e apenas 1,4% restauração. Verifica-se uma diminuição na percentagem relativa dos serviços e um aumento do comércio, que se pode explicar com o encerramento de algumas agências bancárias fruto das reestruturações dos Bancos.

Mais interessante, embora não de uma forma positiva, é verificar o aumento considerável de fracções desocupadas ou devolutas – de 10% para 17,5% – que atesta o processo em curso de degradação da Avenida e de perda de valor económico, fortemente influenciado também pelo

⁶⁵ AVEIRO. Câmara Municipal – O futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, 2009, p. 28.

⁶⁶ [AVEIRO. Câmara Municipal] – Avenida Dr. Lourenço Peixinho: Levantamento de Usos do Edificado e Inquérito aos Moradores.

contexto de crise financeira mundial. Importa ainda perceber que quase um quarto das fracções comerciais está desocupado (22%), devido sobretudo à falta de atractividade dos centros comerciais Oita, Avenida e MultiCentro Avenida que têm 82% do total das unidades comerciais vazias.

Do total de fracções desocupadas 39% são habitacionais (embora representem apenas 19% das destinadas a habitação), 31% de serviços e 30% comerciais. É preocupante o facto de existirem tantas fracções desocupadas no espaço da Avenida (só de habitação são 78). É uma matéria que uma intervenção para esta área tem necessariamente de abordar, procurando estratégias que invertam esta tendência.

Como resultado da terciarização e do desaparecimento de equipamentos de carácter cultural, verificou-se a perda da vivência e do dinamismo anteriores e a conseqüente criação de um ritmo diário de ocupação na Avenida, ou seja, durante o dia grande concentração de automóveis e pessoas e, em contraponto, uma grande desertificação nocturna.

1.2 | A QUESTÃO SOCIAL

Em termos sociais, a evolução verificada na Avenida levou à redução da população residente, sendo grande o número de unidades habitacionais vazias, como se viu anteriormente.

A justificação para o afastamento da população e para o decréscimo do número de habitantes na zona central prende-se, por um lado, com o paradigma de crescimento da cidade, assente na sua expansão para novas áreas e o aparecimento de diversas novas áreas residenciais mais ou menos periféricas. A população, e sobretudo os casais jovens, vai nestas zonas adquirir a sua própria habitação, tendo para isso contribuído significativamente a maior facilidade de acesso ao crédito bancário desde final do século XX.

Por outro, a falta de qualidade do ambiente urbano (degradação dos edifícios e espaço público, ruído, poluição, etc.) deste espaço relaciona-se com (ao mesmo tempo que influencia) a falta de investimento na reabilitação de edifícios e habitações. São estes os principais factores que levam a Avenida a perder competitividade enquanto espaço residencial e a deixar de ser um local privilegiado para se investirem recursos, o que tem condicionado a sua capacidade de encontrar um novo equilíbrio para o seu desenvolvimento.

Numa intervenção numa área consolidada é de grande importância perceber o tecido social que a compõe, através de um levantamento de natureza sociológica, pois a partir desses dados é possível deduzir estratégias de intervenção e prever equipamentos ou serviços necessários.

No âmbito do Projecto de Intervenção para a Avenida foi realizado um inquérito aos moradores⁶⁷. As informações que resultam deste inquérito, apesar de importantes, acabam por ser escassas para a caracterização da sua população.

Há alguns aspectos que vale a pena salientar. Em primeiro, o número elevado de arrendatários, equivalente ao de proprietários. A idade média da amostra é 52 anos de idade e, quer sejam proprietários ou arrendatários, em muitos casos habitam na Avenida há mais de 40 anos. O número de residentes por fracção habitacional é reduzido, frequentemente com apenas um morador.

Partindo dos dados disponíveis, é possível inferir com facilidade que se trata de uma população envelhecida, que aqui escolheu residir no período mais áureo da Avenida. Vem também confirmar a pouca atractividade deste espaço para residência da população mais jovem. Uma intervenção para a Avenida deve ponderar estratégias para melhorar essa atractividade. O nível médio etário e a forte ligação à Avenida dos seus residentes, importante para o envolvimento numa intervenção, devem também ser factores a ter em conta.

1.3 | EQUÍVOCOS E OPORTUNIDADES PERDIDAS

Mas o problema actual não é apenas fruto desta evolução económica e social. Para o descrever é preciso ir além destes problemas que se podem dizer *próprios* ou *gerados* e perceber em que medida a gestão do território influenciou este desenrolar. Para isso é necessário fazer uma análise dos vários instrumentos que vigoraram sobre a Avenida, descritos no capítulo anterior, numa perspectiva crítica, no sentido de identificar o problema.

A primeira conclusão que se pode extrair, é que nunca existiu um plano (ou estudo ou projecto) que desse uma resposta eficaz ao problema e aos desafios de crescimento que se punham à Avenida.

⁶⁷ [AVEIRO. Câmara Municipal] – Avenida Dr. Lourenço Peixinho: Levantamento de Usos do Edificado e Inquérito aos Moradores, p. 8.

Se a incapacidade de resposta se deveu, num primeiro momento, à demora no reconhecimento da existência de um problema, num segundo momento, são as opções políticas que definem as actuações sobre o território que influenciam a ineficácia das medidas.

O que se verificou foi um certo equívoco na leitura da Avenida, confundindo-se a procura para instalação de terciário e a especulação imobiliária como um sinal de dinamismo económico e social, quando o que se verificou foi uma descaracterização, pela transformação funcional (e formal) ocorrida, que conduziu às alterações na vivência social e, em resultado, ao seu declínio.

Ou seja, na altura em que iniciou este processo de degradação não foram tomadas as medidas necessárias para reverter a situação. Nomeadamente, o Plano Director Municipal de 1995 não contém nenhuma menção à inversão da dinâmica de crescimento, apesar de na época já se fazerem sentir os primeiros sinais, nem contempla nenhuma medida específica para a área da Avenida.

Outro facto importante, que condiciona o desenvolvimento da Avenida é que, apesar de esta se ter assumido, fruto do desenvolvimento da cidade, como centro urbanístico e urbano de Aveiro e espaço essencial para a identidade da cidade, não era encarada como fazendo parte do seu *centro histórico*. A título de exemplo, a área de intervenção do Gabinete Técnico Local de Aveiro, que entrou em funcionamento em 1985, abrangeu uma parte significativa da cidade (cidade medieval, bairro da Beira Mar, bairro do Alboi e parte da rua de Vila Nova⁶⁸), mas excluiu a área da Avenida Dr. Lourenço Peixinho. A isto não são alheias as *limitações* do termo *centro histórico*, que se associa a zonas mais antigas, e daí que preferimos o uso do conceito *centro de identidade*⁶⁹.

É significativo que só em 1997, e já na passagem para o executivo municipal de Alberto Souto, é reconhecida pela primeira vez a necessidade de olhar para a Avenida numa perspectiva diferente, ao se perspectivar a elaboração de um Plano de Salvaguarda para este espaço. Conclui-se daqui que só aí foi tomada consciência da existência, por um lado, de um problema na Avenida que necessitava de uma abordagem mais específica e, por outro, de um património arquitectónico, urbanístico e identitário na Avenida que importava preservar.

⁶⁸ AVEIRO. Câmara Municipal – Plano Director Municipal. Estudos complementares, 1995, p. 91.

⁶⁹ ROSSA, Walter – História do Urbanismo e Identidade, 2002.

Outra leitura que importa fazer tem que ver com a relação entre os diversos planos e o existente. O tempo de elaboração dos instrumentos é tão longo que tem posto em causa a relação entre os pressupostos iniciais destes instrumentos e a realidade que estes encontram aquando da sua entrada em vigor. Isso deve-se ao facto da análise da situação existente ser apenas feita num momento inicial do processo. Com a extensa duração das fases seguintes, aliada ao rápido desenvolvimento e evolução a que a cidade tem sido sujeita, dá-se um desfazamento entre a análise e a síntese efectuada. O que se verifica então, é um permanente desajustamento à realidade dos planos e estudos que são feitos para a Avenida, uma vez que mal efectivos surge logo a necessidade de elaborar um novo instrumento que enderece os problemas que entretanto se revelaram. A perspectiva foi sempre de planos correctivos, e nunca antecipatórios, e, apesar de se terem elaborado consecutivamente planos, nunca foi feita a avaliação dos mesmos.

O tema da Avenida é de grande pertinência para a cidade, contudo nos estudos que se fizeram para este espaço, a abordagem do tema tende a ser superficial. Parece-nos que existe um equívoco recorrente na análise de qual é o problema da Avenida ou qual é o caminho para a sua resolução. As preocupações dos instrumentos e das medidas que foram implementadas e discutidas têm sempre que ver apenas com as questões formais, relativas ao edificado (número de pisos, usos, volumetria) e (por vezes) espaço público. Nenhum dos instrumentos faz uma reflexão sobre o que é a Avenida, em termos de usos, e quem faz a Avenida, quem a habita, ocupa e utiliza, ou seja, nenhum deles faz uma reflexão integrada abordando outras dimensões (sociais, económicas, funcionais).

O problema é que a degradação do espaço físico, patente nos edifícios e no espaço público, é apenas um sintoma, ou seja, o problema é mais amplo: abrange questões económicas, sociais, de mobilidade e o próprio desenvolvimento urbano de Aveiro. São todos factores que necessitam ser tidos em conta numa intervenção integrada, para que não se incorra neste equívoco: são tratados os sintomas e não a doença.

Não é, por exemplo, possível prever transformações no edificado da Avenida, uma densificação pelo aumento de número de pisos ou mesmo a sua reabilitação, sem se ponderar a criação de dinâmicas (sociais e económicas) que o justifiquem. É necessária uma regeneração da Avenida Dr. Lourenço Peixinho e isso implica um reposicionamento desta artéria no contexto da cidade.

Também as opções políticas de intervenção no território contribuíram para o actual estado de degradação e descaracterização da Avenida. O seu desenvolvimento, devido à falta de uma abordagem estratégica, é marcado por opções na gestão do território mal informadas, intervenções avulsas, privadas e públicas, e por oportunidades não aproveitadas.

A gestão urbanística, até por não haver nenhuma base de sustentação nos planos, foi incapaz de assegurar a preservação do património arquitectónico e urbanístico da Avenida, quando frente a intenções dos privados. Por outro lado, as próprias intervenções camarárias nos últimos anos contribuíram também significativamente para o estado actual desta artéria.

O exemplo mais clamoroso é o túnel, cuja construção foi *imposta* à cidade por vontade política, apesar da oposição de técnicos (municipais e não só) e de grande parte da população, e sem o enquadramento de qualquer estudo global. O resultado, para além do compromisso financeiro que representou (e ainda representa) para o Município, foi inequivocamente negativo para a Avenida. É significativo que a proposta preliminar do Projecto de Intervenção para a Avenida vá no sentido de diminuir o tráfego pelo túnel, apenas permitindo a saída de veículos e uso para transportes públicos ou, em alternativa, destinando-o para acesso ao estacionamento subterrâneo.

Houve claramente perda de oportunidades, criadas através de programas nacionais, com disponibilização de verbas para intervenções nas urbes e com uma vertente clara sobre tecido consolidado, por parte da Administração local: *«E a razão é simples: não planeia, não define prioridades e estratégias, não sabe o que, coletivamente, quer. Vai andando a reboque das oportunidades em vez de estar pronta à espreita delas.»*⁷⁰

Primeiro com o Programa Polis: Aveiro candidatou-se e foi integrada no conjunto de cidades alvo do Polis, mas por opção municipal este debruçou-se sobre as frentes de água, deixando de lado uma área crucial para a cidade. O que se verificou nesta opção foi a continuidade de uma lógica de crescimento em Aveiro, assente no paradigma do *crescer estendendo* ao invés do *crescer completando* ou revitalizando. O resultado é tanto mais significativo quanto estruturante foi a intervenção do túnel sob a Estação, que simultaneamente, e à revelia do Programa Polis, se projectou e construiu na Avenida, de uma forma desarticulada com a cidade.

⁷⁰ ROSSA, Walter ; CRUZ, Sara Ventura da – O anátema d’a Avenida, 2011, p.6.

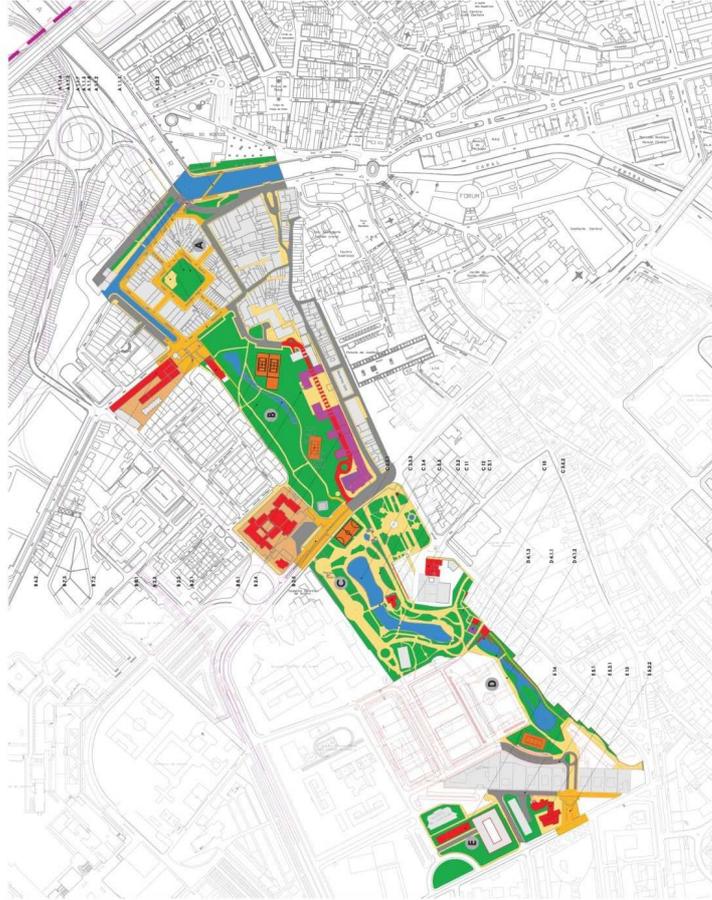


Figura 60: Masterplan Parque da Sustentabilidade, 2009
(Fonte FONSECA, 2010, p. 124)



Figura 61: Parque da Sustentabilidade, 2009 | Proposta para o Bairro do Alboi | (Fonte FONSECA, 2010, p. 128)



Figura 62: Parque da Sustentabilidade, 2009 | Ponte pedonal de ligação do Jardim do Rossio ao Alboi

Mais recentemente, não foram aproveitadas as oportunidades criadas com os instrumentos da Política de Cidades POLIS XXI, através da qual se concedem financiamentos, no âmbito do QREN, a projectos seleccionados, nomeadamente, incluindo intervenções na vertente de Parcerias para a Regeneração Urbana, onde se enquadraria uma intervenção na Avenida.

A cidade de Aveiro teve uma candidatura aprovada no concurso das Parcerias para a Regeneração Urbana do *Mais Centro* (Programa Operacional Regional do Centro). Curiosamente, a intervenção candidatada não foi a da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, mas sim o “Parque da Sustentabilidade”⁷¹, o que se nos afigura como uma oportunidade perdida – para a Avenida e para a cidade. Principalmente porque as intervenções no âmbito do intitulado “Parque da Sustentabilidade” não são muito sustentáveis, sobretudo no que toca à construção de uma ponte pedonal sobre o Canal Central da Ria e na alteração morfológica que se quer impor no Bairro do Alboi.

Por um lado, porque não é fácil encontrar sustentação para intervenções sobre o tecido consolidado que sejam um corte sobre a sua matriz, sobretudo quando não sustentadas por qualquer compromisso com a população ou por uma justificação técnica inteligível, por outro, porque essas intervenções – por constituírem uma perturbação no espaço urbano e no seio da comunidade – vão forçosamente criar tensões e provocar desequilíbrios no desenvolvimento da própria cidade.

Como refere Walter Rossa⁷²: *«no longo prazo do domínio do urbano – da cultura do território – o desenvolvimento só se consubstancia quando ocorre em continuidade. [...] A transformação não ocorre pelo desígnio individual ou de um pequeno grupo, mas sempre por consensos cordatos ou árduos no seio da comunidade. A preexistência é uma incontornável parceira nos jogos de transformação urbana, um inevitável sustentáculo de qualquer processo de desenvolvimento sustentado.»*

⁷¹ Segundo se pode ler no site do *Mais Centro*: «O “Parque da Sustentabilidade” pretende intervir em áreas que, apesar de contíguas, se identificam como independentes e sem qualquer ligação entre si: o Bairro do Alboi, a Baixa de Santo António, o Parque Infante D. Pedro, o Parque Estádio Mário Duarte e a Rua das Pombas. A parceria estabelecida, associada ao conceito de sustentabilidade, envolve, para além do Município de Aveiro, a Universidade de Aveiro, a Junta de Freguesia da Glória, o INOVARIA, o Clube de Ténis de Aveiro, a Filarmónica das Beiras e a Associação Comercial de Aveiro.» Prevê-se um investimento total de perto de 14 milhões de Euros, dos quais são comparticipados pelo FEDER perto de 6 milhões de Euros. A implementação deste projecto está a levantar bastantes objecções por parte da população, pelo corte e transformação abrupta da morfologia do Bairro do Alboi e pela construção de uma ponte pedonal sobre o Canal Central da Ria, com grande impacto paisagístico.

⁷² ROSSA, Walter – 2s M-EIAs surpresas, 2007, p. 45.

Outra questão central, que tem sido negligenciada, prende-se com o facto de nos vários instrumentos e discursos parecerem ser sempre confundidos os termos reabilitação urbana, requalificação, revitalização, regeneração urbana e mesmo renovação urbana. Estes termos, que têm significados distintos, são usados de forma aparentemente aleatória como forma de intervenção sobre a área da Avenida. É necessário haver um posicionamento da Administração sobre qual é a opção para esta área, se reabilitação se renovação, e, partindo depois dessa premissa, decidir os instrumentos e os meios adequados para a sua concretização.

É notória a vontade do actual Executivo municipal de resolver o problema da Avenida e têm sido dados importantes passos nesse sentido, sobretudo no que toca à participação e ao envolvimento da comunidade. Contudo, o estudo que está neste momento em curso, denominado Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho, parece seguir o caminho dos estudos precedentes e levanta várias questões: de forma e de conteúdo. São dúvidas sobre o projecto que estão de certa forma *consensualizadas* na comunidade civil⁷³.

«É um projeto, não um plano e por isso mais uma vez não tem estratégia⁷⁴», e assim não nos parece que a figura de projecto como instrumento para a intervenção seja a mais adequada para a resolução deste problema. Antes de mais deveria ser definido, através de um plano, o conceito e a estratégia para a intervenção. Depois poderia ser encomendado um projecto, nomeadamente para o espaço público, mas que já seguisse a estratégia global constante desse instrumento de planeamento.

«As experiências similares, bem como a doutrina das políticas urbanas e os consequentes projetos urbanos de sucesso, partiram de outros pressupostos e agentes. Uma das regras básicas é, desde logo, definir coletivamente um conceito — pode mesmo ser uma simples, mas forte ideia estratégica — desenvolvido em plano antes de encomendar um projeto. Nunca se deve encomendar um projeto com o qual surja o conceito [...]. Casos recentes têm-nos demonstrado como para um grande projeto tanto quanto um bom autor é necessário um bom cliente, sendo que, nestes casos, o cliente é, necessariamente, a comunidade. Sem o compromisso de todos [...] não há ações urbanas de sucesso.⁷⁵»

⁷³ Ver anexos II e III, exemplos representativos das opiniões veiculadas nos meios de comunicação.

⁷⁴ ROSSA, Walter ; CRUZ, Sara Ventura da – O anátema d'a Avenida, 2011, p.6.

⁷⁵ ROSSA, Walter ; CRUZ, Sara Ventura da – O anátema d'a Avenida, 2011, p.6.

É aliás um pouco estranho que, segundo o Programa Base⁷⁶, o Projecto de Intervenção deva estabelecer regras para a transformação dos edifícios, uma vez que estas não seriam vinculativas para os particulares. Sendo um projecto, implica que irão ter de ser transpostas, *a posteriori*, para um plano municipal de ordenamento do território. Este facto é ainda mais significativo, uma vez que o projecto prevê transformações no território que contrariam o regime do uso do solo de planos vigentes.

A falta de um plano, em sentido estrito e lato, faz com que consequentemente também os pressupostos do programa do projecto não nos pareçam os mais adequados. Se inspirados num documento produzido em 2008, o tempo decorrido e a própria situação actual de crise financeira deveria ser o suficiente para repensar a sua adequação à realidade. Fará sentido a preocupação com a qualificação e reforço do terciário? Será o modelo de financiamento pensado, viável num contexto de crise?

O Programa assenta ainda na ideia da revitalização da Avenida através da intervenção no espaço público. Tornou-se um lugar-comum a hipótese de que o investimento na renovação do espaço público tem efeitos positivos – para além da própria funcionalidade – sobre a reanimação económica, na adesão dos actores urbanos, na sua auto-estima e na própria imagem da administração local⁷⁷. Porém, existem evidências relevantes no sentido que uma intervenção no espaço público – centrada na regulação da circulação viária, desenho de chão e mobiliário urbano – não é suficiente para assegurar uma adequada revitalização económica e social e de vivência urbana, sendo exemplo claro disso o insucesso das intervenções na Praça Marquês de Pombal e na Rua Direita em Aveiro⁷⁸. Para que sejam bem sucedidas as operações têm que ser integradas.

No que concerne às opções constantes da Proposta Preliminar é necessário tecer algumas considerações, designadamente no que toca à proposta de enquadramento urbanístico. Esta assenta na criação de dois Rossios, um no lado nascente da Estação (para fazer a cidade *saltar* para o outro lado da Estação) e outro na entrada poente da cidade, em espelho com o Rossio actual.

⁷⁶ [AVEIRO. Câmara Municipal] – Avenida Dr. Lourenço Peixinho: Programa.

⁷⁷ PORTAS, Nuno [et al.] – Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades, 2003, p. 103.

⁷⁸ AMIGOSD'AVENIDA – Contributo dos Amigosd'Avenida: 1.º Momento de Informação Pública do Projecto de Intervenção para a Av.ª Dr. Lourenço Peixinho, 2011.

É um pouco estranho que um projecto, cujo objecto de intervenção é a Avenida – uma área central e consolidada da cidade – e cujo objectivo é a sua requalificação, proponha a criação de duas áreas de expansão longe dos seus extremos. Não é perceptível como o surgimento dessas áreas pode ser benéfico para a dinamização da Avenida.

São novas centralidades que se pretendem criar, que não têm relação directa com esta. Mesmo o *Rossio da Estação*, geograficamente contíguo, não tem ligação pela existência da barreira criada pela linha de comboio. Se o objectivo é retirar movimento do centro pela criação destas duas novas centralidades, funcionando como tampão nas entradas da cidade, não se compreende as vantagens para a Avenida, uma vez que a sua importância para a cidade provém, em muito, da sua centralidade e da sua relação com a Estação e os transportes urbanos. Uma coisa é retirar o trânsito rápido de atravessamento, prejudicial para a sua vivência, outra coisa é criar centralidades que vão competir com a Avenida.

Sobretudo, se o objectivo é a reabilitação e efectiva ocupação da Avenida, acaba por ser paradoxal a previsão de novas áreas para habitação (para além das já excedentes), comércio e serviços, em novas centralidades, ainda por cima de acessibilidade fácil. O paradigma em que assenta esta proposta continua a ser o da expansão da malha urbana e não o da consolidação, contrariando os pressupostos necessários para uma intervenção na Avenida.

É pois necessário alterar o paradigma de desenvolvimento. Ainda para mais verificando-se em Aveiro, como no resto do País, um excesso de oferta de habitação em relação à procura, nomeadamente em construções novas⁷⁹. Principalmente com a actual crise do imobiliário e do crédito em Portugal e na Europa, não se propicia este tipo de intervenções (e modelos de financiamento). Uma estratégia para a Avenida que fomentasse a reabilitação do edificado poderia ser uma forma de dar ao mercado oferta num produto (reabilitação) quase inexistente na cidade e, assim, até contribuir para uma revitalização do mercado de imobiliário.

Relativamente ao conceito de mobilidade proposto, o *toca e foge* na Avenida, a dúvida reside no facto de, assim, este eixo se poder tornar um elemento separador, uma barreira urbana, ao invés de um eixo que liga e integra como seria de desejar.

⁷⁹ Basta lembrar as áreas de expansão em Aveiro em construção e ainda não *ocupadas*: Plano de Pormenor do Centro, Agradas, Barrocas e Bairro da Estação.

Também a opção, em aberto ainda, da construção de um estacionamento enterrado não se nos afigura como a mais indicada. Em Aveiro existem já alguns parques de estacionamento subterrâneos que não têm grande ocupação, alguns dos quais confinantes com a Avenida. O impacto e perturbação que uma obra de tal envergadura acarreta para as actividades económicas e para o bem-estar dos utilizadores e habitantes deste espaço, quando comparados com as vantagens decorrentes da sua construção, levam-nos a discordar dessa opção.

No respeitante às propostas para a Avenida *em si*, seria importante ultrapassar as preocupações de ordem meramente formal com a Avenida, e procurar integrar outras questões: sociais, económicas, culturais, patrimoniais, ambientais, etc. É necessário perceber as dinâmicas sociais e económicas, o tecido que compõe a cidade e, partindo daí, firmar compromissos concretos, ao invés de apenas consensos, com os agentes relevantes para a dinamização social, cultural e económica desta artéria. A chave da regeneração da Avenida e da cidade está nas actividades e na população, não no espaço público.

Em suma, tememos que sem um plano, um conceito estratégico que fundamente as opções, o Projecto de Intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho vá incorrer nos mesmos equívocos que marcaram os precedentes. É pois necessário, não apenas ouvir, mas escutar as vozes da cidade, da comunidade, e «*(re)equacionar o programa base de intervenção e a natureza das actividades necessárias para o concretizar*⁸⁰»

⁸⁰ AMIGOSD'AVENIDA – Contributo dos Amigosd'Avenida: 1.º Momento de Informação Pública do Projecto de Intervenção para a Av.ª Dr. Lourenço Peixinho, 2011.

A Avenida Dr. Lourenço Peixinho, ao contrário de outras áreas urbanas deprimidas mais excêntricas, tem uma posição central na cidade o que lhe garante sempre alguma dinâmica, movimento e uma boa acessibilidade. Para além disso, as suas características físicas e morfológicas permitem-lhe grande maleabilidade e capacidade de adaptação a novos programas, funções e capacidade de resolver, em si própria e sem significativas transformações estruturais, alguns dos problemas que enfrenta na actualidade.

A Avenida tem uma posição de centralidade privilegiada na cidade. Se no início da sua história constituiu um eixo de ligação do centro à Estação do caminho-de-ferro, numa localização periférica em relação ao núcleo urbano, a sua abertura vai promover o crescimento da cidade para Nascente, estruturando essa expansão. Pelas suas características físicas, de via ampla e larga, tornou-se um eixo vital na estrutura urbana de Aveiro e no seu sistema de mobilidade.

Para além do tráfego viário (e pedonal) gerado pelas actividades presentes nela própria, é também um importante eixo de distribuição viário para as zonas adjacentes e, sobretudo, para as suas transversais e de ligação entre o nó viário central da cidade, *as pontes*, e a estação e zona urbana a Nascente.

Desde a abertura do túnel sob a Estação aumentou a sua preponderância enquanto via de entrada e saída da cidade, por permitir um rápido acesso ao centro urbano. No entanto, por essa mesma razão, converteu-se num canal de tráfego, ainda para mais diminuídos que foram alguns dos seus atravessamentos.

No que diz respeito aos transportes públicos, a Avenida assume claramente um lugar central, confirmando a sua posição estratégica no mapa de mobilidade da cidade. É o único ponto da cidade servido por todas as linhas de autocarro⁸¹, quer por ser um importante centro de serviços quer pela sua ligação à estação de caminho-de-ferro. É por essas razões um espaço sempre com movimento quer rodoviário quer pedonal.

⁸¹ O serviço público de transportes urbanos de Aveiro, assegurado pela Empresa Municipal de Mobilidade “MoveAveiro”, agrega o transporte rodoviário urbano, fluvial e ciclável. No que diz respeito ao transporte rodoviário, existem um total de 8 linhas. Apenas a Avenida Dr. Lourenço Peixinho é servida por todas as linhas (em duas paragens, na zona do Oita e junto à Capitania, no extremo poente). A segunda área com maior acesso às linhas de transporte é Esgueira (Carramona), servida por 6 linhas. A Universidade, o Hospital e a Rua Mário Sacramento são zonas servidas apenas por 3 linhas. Fonte: MoveAviro, Empresa Municipal de Mobilidade, e.e.m).

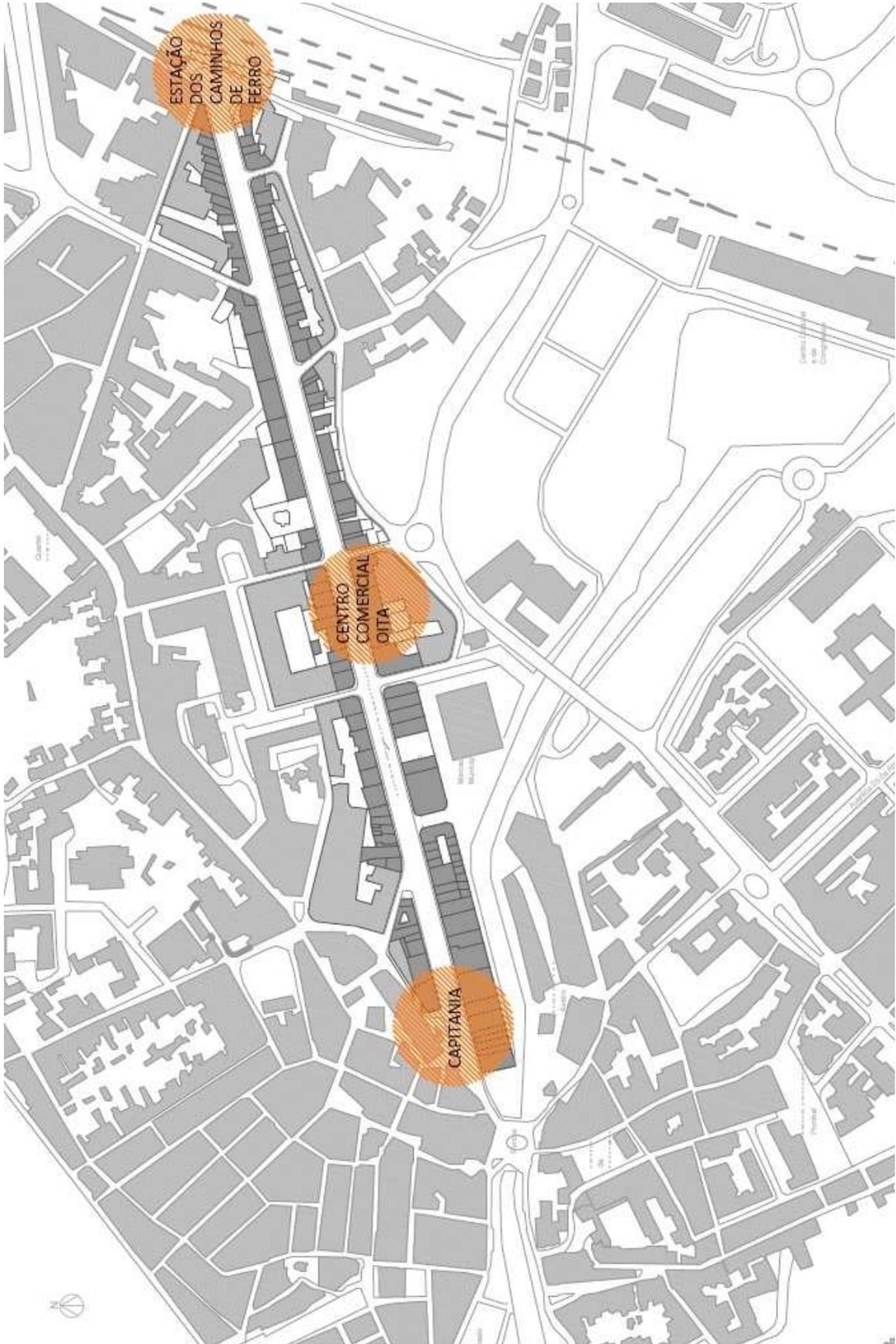


Figura 63: Planta da Avenida e as microcentralidades

O seu posicionamento estratégico, no que diz respeito às mobilidades urbanas, vai permitir o desenvolvimento de pequenas centralidades importantes dentro da própria Avenida, na proximidade das paragens dos transportes colectivos, as *microcentralidades* que François Ascher⁸² descreve.

Morfologicamente, a Avenida é uma estrutura larga. São 30 metros divididos entre quatro faixas de rodagem, com estacionamento paralelo no lado dos edifícios, dois passeios laterais e uma placa central semi-arborizada. Esta placa central não é uma estrutura contínua, varia entre espaço para peões, ciclovia, zona de estacionamento e é de onde a onde interrompida para permitir as viragens para as transversais.

No seu extremo nascente, na *Alta*, a morfologia da Avenida sofreu alterações profundas resultantes da construção do túnel e conseqüente arranjo do espaço público. Os passeios são mais estreitos, as faixas de rodagem reduzem-se a duas, e o estacionamento, paralelo, faz-se junto à placa central, mais larga que na restante Avenida. É presentemente um espaço sem vida, sem sentido. Pela sua proximidade à estação, pelas suas condições físicas, aliadas a esta falta de programa, a *Alta* da Avenida tem um grande potencial. Indubitavelmente esta zona permite a instalação de um equipamento ou de um serviço estruturante, que tire partido da proximidade à linha de caminho-de-ferro e do movimento pedonal que é gerado pela Estação.

Também a extensão e amplitude da Avenida oferecem-lhe grandes potencialidades. Tem condições para que se possa criar um espaço público qualificado, com melhores condições para a fruição dos peões e que comporte diversas utilizações, e tem capacidade para dar, simultaneamente, resposta às exigências do tráfego viário. Como referência de uma estrutura urbana com dimensões semelhantes às da Avenida, pode-se indicar o exemplo das *Ramblas* em Barcelona, um espaço *público* por excelência, de grande dinamismo e vitalidade.

⁸² ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 120-121. O desenvolvimento, em cruzamentos importantes e paragens de transportes colectivos, de novas *microcentralidades* que associam comércio e serviços, pode constituir, segundo este autor, uma ferramenta muito útil na qualificação do espaço urbano e na segurança espaço público. Este novo comércio de proximidade inscreve-se na caixa de ferramentas dos cidadãos para um certo tipo de uso mais oportuno (que ilustra a designação de *convenient stores* no Japão) e deve ser concentrado para que funcione tanto quanto possível ao mesmo tempo como uma centralidade de proximidade, que tem portanto uma atractividade própria, e como equipamento onde se pára quando se passa.

A configuração da Avenida, a morfologia e tamanho das parcelas e edifícios, não levanta problemas de salubridade, ventilação e exposição ao sol, que são frequentes em zonas urbanas mais antigas. A sua dimensão permite ainda resolver, dentro das parcelas, as necessidades de estacionamento.

A Avenida Dr. Lourenço Peixinho, pelo estado de degradação e descaracterização que atingiu, quer nos seus elementos físicos quer enquanto centro da vida urbana e comercial, é uma área urbana com um grande potencial de regeneração.

A dinâmica dos últimos anos mostra que já não é mais com medidas tradicionais e endógenas que se irão corrigir as assimetrias instaladas, antes é necessária uma alavanca externa e um novo programa. Paradoxalmente, o atraso ou ineficácia na implementação de medidas que atalhassem as dinâmicas negativas de desenvolvimento deste espaço, é um dos factores que contribui para que a Avenida tenha hoje este potencial de regeneração e abertura para instalação de novos programas, e/ou possibilidade de ela própria ter um novo programa e um novo papel no tecido urbano de Aveiro. Ou seja, é a sua falta de rumo que permite agora que se possa pensar num novo rumo para ela, sendo para isso necessário avaliar as oportunidades que se apresentam.

Num contexto de regeneração urbana e de procura de um novo programa, de uma nova estratégia para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho importa perceber quais são as possibilidades que existem para cumprir esse desiderato.

Podem-se falar de dois tipos de oportunidades para a Avenida: as que vêm do aproveitamento das características e sinergias da cidade, e as que derivam de programas nacionais e comunitários, com objectivos que se relacionam com a reabilitação urbana e com uma tomada de consciência do papel das cidades e dos seus centros para um desenvolvimento sustentável.

3.1 | POTENCIALIDADES DA CIDADE: UMA OPORTUNIDADE PARA A AVENIDA

Os últimos anos têm conduzido a alterações na forma de ocupação do território e, conseqüentemente, também a alterações na maneira como os novos desafios e as problemáticas desta terceira revolução urbana moderna⁸³ são abordados.

Hoje em dia, conceitos como competitividade entre as cidades e factores de diversidade e atractividade têm necessariamente que ser tidos em conta quando se fala de políticas urbanas. Isto porque, a globalização induz uma dupla dinâmica de homogeneização e de diferenciação⁸⁴. Homogeneização, no sentido em que os actores económicos estão presentes com as mesmas lógicas em todos os países e em todas as cidades, levando a uma grande semelhança na oferta; diferenciação, por ser acentuada a importância das diferenças como factor de concorrência entre territórios.

Neste sentido, devem ser consideradas como potencialidades as características das cidades que podem funcionar como factores de diferenciação e fomentar a atractividade de um determinado território: *«nesta economia de consumo contemporânea a marca desempenha um papel crescente e a especificidade de um território pode ser disso o instrumento»⁸⁵*.

⁸³ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 60.

⁸⁴ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 63-64: «A globalização activa assim o local, ao mesmo tempo pelas comparações que são estabelecidas e porque lhe deve a sua existência. E é em última instância, a diversidade dos territórios que faz mexer os homens, os bens, os capitais e as informações.»

⁸⁵ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 118.

A especificidade da situação geográfica de Aveiro, com a presença da Ria e dos seus canais, é o seu elemento mais distintivo. Tem uma grande importância para o carácter do espaço urbano e para a qualidade de vida dos cidadãos. Tem sido muito explorada a sua presença, sobretudo tendo em vista o crescimento do sector do Turismo⁸⁶. Contudo, para o crescimento de outras áreas económicas e, especialmente, para o presente estudo, é mais significativa a presença da Universidade de Aveiro [UA], como um grande agente de diferenciação e competitividade nacional e regional e elemento fulcral para uma economia baseada no conhecimento e inovação.

A existência de um pólo universitário na cidade pode constituir uma oportunidade para a regeneração da Avenida. A população estudantil tem vindo a crescer, acompanhando o desenvolvimento da Universidade de Aveiro, ultrapassa já os 12.500 alunos. Para além dos estudantes, também investigadores e professores fazem parte da população universitária.

Trata-se de uma população com grande dinamismo, cultural e social, e podem ainda representar uma fonte de revitalização económica, pela necessidade de criar estruturas comerciais e de serviços de apoio ligados ao alojamento, alimentação, transporte, etc. Para além disso, esta população variável e temporária, jovem, qualificada e de grande mobilidade, pode tornar-se *população residente* caso a cidade seja capaz de oferecer os factores de atractividade e a qualidade de vida urbana.

Segundo François Ascher⁸⁷: «*A atractividade urbana depende [...] de variáveis que decidem escolhas residenciais e profissionais das camadas sociais qualificadas, geralmente móveis, e jovens “criativos” em particular. Estes são atraídos, evidentemente pela presença de certas actividades económicas que os podem empregar, pela qualidade de vida urbana, pela dimensão e variedade do mercado de emprego, pela presença de equipamentos colectivos públicos ou privados de alto nível e pela imagem dos territórios que habitam e frequentam*». Mais, apesar de esta população e estas camadas sociais representarem apenas uma parte minoritária do emprego, constituem um recurso-chave do desenvolvimento, uma vez que não só geram numerosos empregos induzidos, como animam uma dinâmica de desenvolvimento.

⁸⁶ A Ria é mesmo a *imagem de marca* de Aveiro, que é inclusivamente conhecida como a Veneza portuguesa, fazendo alusão aos canais que a atravessam.

⁸⁷ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 116.

Em Aveiro, por exemplo, existe já um predomínio de empresas ligadas ao ramo das Telecomunicações: PT Inovação, NEC e Nokia Siemens Networks, para referir alguns exemplos. É neste momento um dos maiores centros nacionais na área, facto ao qual não é alheia a existência de um curso específico na UA. Este pólo, a existência de empregos na área, funciona como um factor de atractividade e leva à fixação em Aveiro de jovens qualificados, provenientes de cursos da UA ou não. É um grande factor de competitividade da cidade e promove uma certa dinâmica populacional.

Posto isto, resulta claro que uma intervenção na Avenida que catalise esta dinâmica, fazendo com que ela se torne um dos espaços privilegiados para esta vivência, converterá uma potencialidade da cidade numa oportunidade para a regeneração da Avenida.

Relacionada ainda com as oportunidades que podem surgir da presença da UA, mas com uma leitura e um impacto diferentes, está a existência em Aveiro do único centro de investigação em Jazz do País: o Centro de Estudos de Jazz da Universidade de Aveiro. A este Centro de Investigação juntam-se ainda algumas escolas de música, mais direccionadas para o ensino de Jazz, que funcionam na área de abrangência da Avenida. O facto de Aveiro possuir este potencial factor de diferenciação nacional e regional pode ser explorado para a dinamização, cultural e não só, da Avenida Dr. Lourenço Peixinho.

Constitui também uma excelente oportunidade para a Avenida a instalação em Aveiro da colecção de obras de Arte Contemporânea do Instituto das Artes. Esta oportunidade é resultante de uma cedência do Instituto das Artes (Ministério da Cultura), à Universidade de Aveiro e à Câmara Municipal de Aveiro. A colecção é constituída por um conjunto de obras adquiridas pela Direcção Geral da Acção Cultural da Secretaria de Estado da Cultura, cujas aquisições foram feitas ao longo dos anos com o intuito de apoiar jovens criadores⁸⁸.

A partir desta cedência foi criado o Projecto da Avenida da Arte Contemporânea de Aveiro, a ser funcionalizado na Avenida Dr. Lourenço Peixinho. Pode ser uma potencialidade a ser explorada numa proposta de regeneração para a Avenida e constituir uma oportunidade para, em conjunto com outras intervenções, ajudar à revitalização da sua vida cultural e social.

⁸⁸ Apesar de, pelo lado de Aveiro, o processo ter sido iniciado em nome da UA, com um interesse eminentemente científico, mais tarde foi desenvolvida uma parceria com o Município para resolver diversos problemas logísticos, designadamente com as instalações.

3.2 | ENQUADRAMENTO EM PROGRAMAS: POLÍTICA DE CIDADES

O momento actual é de grande oportunidade para a reabilitação urbana, apesar dos condicionalismos que a conjuntura de crise económica e financeira impõe. Isto porque, nos últimos anos, têm-se desenvolvido em termos nacionais e europeus políticas urbanas que apontam para a valorização das cidades e para a reabilitação urbana como factor essencial para o desenvolvimento global, transformando assim estas matérias num dos principais eixos das políticas públicas.

Uma intervenção na Avenida, que se quer de fundo e estruturadora, vai sempre depender da existência de instrumentos de enquadramento, programas de financiamento, apoios, etc. As políticas urbanas reflectem-se em instrumentos de apoio de natureza financeira e sistemas de incentivos, que podem ser *oportunidades-chave* para a sua viabilização.

3.2.1 | UNIÃO EUROPEIA E A CARTA DE LEIPZIG

Nos últimos anos, à escala europeia, foram definidos objectivos políticos e princípios gerais no domínio das questões urbanas. O reconhecimento da importância das cidades enquanto «*pólos privilegiados de acumulação de recursos estratégicos para o desenvolvimento*⁸⁹» e sua contribuição para o crescimento e o emprego, leva a que as políticas tendam a definir estratégias para o espaço urbano.

Em 2006, é lançado o programa JESSICA: Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas (Apoio Europeu Conjunto ao Investimento Sustentável em Zonas Urbanas), com o objectivo de estimular a reabilitação urbana. Esta iniciativa conjunta da Comissão Europeia e do Banco Europeu de Investimento [BEI], em colaboração com o Banco de Desenvolvimento do Conselho da Europa [CEB], permite às cidades beneficiarem de investimentos inovadores que combinam subsídios e empréstimos da UE. Aos Estados-Membros permite utilizar uma parte das ajudas não reembolsáveis recebidas da UE no âmbito dos Fundos Estruturais para realizar investimentos reembolsáveis em projectos inscritos num plano integrado de desenvolvimento urbano sustentável⁹⁰.

⁸⁹ PORTAS, Nuno [et al.] – Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades, 2003, p.220.

⁹⁰ BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO – JESSICA: Uma nova forma de aplicar recursos da UE para promover o investimento e o crescimento sustentáveis nas zonas urbanas, 2008, p. 1.

Para o JESSICA, um plano integrado de desenvolvimento urbano sustentável consiste num conjunto de medidas interdependentes que visam melhorar de uma forma duradoura as condições económicas, materiais, sociais e ambientais de uma cidade ou de uma zona da mesma. «A chave do processo é a “integração”, que significa a interligação de todas as políticas, projectos e propostas. Neste sentido, as sinergias obtidas entre os elementos do plano devem ser de molde a que o impacto deste seja globalmente superior à soma do resultado obtido pela realização individual de cada elemento⁹¹.»

A operacionalização da Iniciativa JESSICA em Portugal é feita através do JESSICA Holding Fund Portugal [JHFP], um Fundo de participações dotado de 130 milhões de euros, 100 milhões de euros do FEDER e 30 milhões de euros provenientes da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, gerido pelo BEI⁹².

Como áreas de intervenção foram definidas como prioritárias as relacionadas com a:

- Reabilitação e regeneração urbana incluindo regeneração de equipamentos e infra-estruturas urbanas;
- Eficiência energética e energias renováveis;
- Revitalização da economia urbana, especialmente PME e empresas inovadoras;
- Disseminação das tecnologias da informação e da comunicação em áreas urbanas, incluindo redes de banda larga e sem fios.

A primeira fase da candidatura à iniciativa JESSICA, por parte de entidades públicas ou privadas, para constituição e gestão de fundos de desenvolvimento urbano, decorreu entre Novembro e Dezembro de 2010.

Em Maio de 2007, os Ministros responsáveis pelo Desenvolvimento Territorial e Urbano da União Europeia [UE] aprovaram dois importantes documentos políticos e programáticos: a Agenda Territorial da UE e a Carta de Leipzig para as Cidades Europeias Sustentáveis.

⁹¹ BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO – JESSICA: Uma nova forma de aplicar recursos da UE para promover o investimento e o crescimento sustentáveis nas zonas urbanas, 2008, p. 2.

⁹² Fonte: JESSICA HOLDING FUND PORTUGAL.

Com maior pertinência para este trabalho⁹³, a Carta de Leipzig⁹⁴, com a qual se inaugura uma nova política comunitária apostada na *Renaissance der Städte*⁹⁵ – o Renascimento das Cidades –, realça a importância das cidades para a formulação das futuras políticas da UE e na concretização dos objectivos nacionais, regionais e locais de desenvolvimento sustentável.

Através da Carta de Leipzig⁹⁶, os Ministros responsáveis pelo Desenvolvimento Urbano e Coesão Territorial dos Estados-Membros da União Europeia acordaram um conjunto de linhas orientadoras para a prossecução de políticas integradas de desenvolvimento urbano, susceptíveis de serem aplicadas não só nas áreas urbanas económica e socialmente deprimidas, como nas cidades consideradas como um todo.

De Leipzig sai ainda o compromisso de se lançar um debate político, em cada um dos Estados, sobre como a dimensão urbana e os princípios e estratégias defendidas nesse documento podem ser integrados nas políticas de desenvolvimento nacional, regional e local.

A Carta de Leipzig reconhece que as políticas de desenvolvimento urbano exigem estratégias globais e actuações coordenadas por parte de todas as pessoas e instituições envolvidas no processo, cujo âmbito ultrapassa os limites de cada cidade. Reconhece igualmente que todas as esferas de governação – local, regional, nacional e europeia – têm responsabilidade sobre o futuro das cidades, o que torna necessária uma melhor coordenação entre as várias políticas sectoriais e o insuflar de um novo sentido de responsabilidade na condução de políticas urbanas integradas, utilizando os instrumentos que são fornecidos pelo desenvolvimento urbano integrado e a governância.

⁹³ A Agenda Territorial ocupa-se de todos os diversos tipos de regiões e concentra-se na relação entre elas e o papel de áreas com características específicas nas mesmas regiões, enquanto a Carta de Leipzig trata apenas um tipo de unidade territorial, as cidades. «*Tanto a Agenda Territorial como a Carta de Leipzig contêm recomendações políticas. No entanto, enquanto a Carta de Leipzig pode ser considerada um documento que finaliza uma estratégia dirigida às autoridades responsáveis e fornece instrumentos adequados a nível da UE, as recomendações da Agenda Territorial mantêm-se a um nível muito geral*» (PARLAMENTO EUROPEU. Direcção-Geral das Políticas Internas da União – Seguimento da Agenda Territorial e da Carta de Leipzig, 2007, p. 9.).

⁹⁴ A Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis foi adoptada na reunião informal dos Ministros responsáveis pelo Desenvolvimento Urbano e Coesão Territorial dos Estados-Membros da União Europeia, em 24 e 25 de Maio de 2007, em Leipzig. Teve origem no Livro Verde sobre o ambiente urbano de 1990 e nos projectos-piloto urbanos no âmbito dos Fundos Estruturais durante o período que terminou em 1999. Tais actividades culminaram na adopção da estratégia temática para o ambiente urbano em 2006 (que permite o recurso aos Fundos Estruturais para apoiar investimentos que melhorem a qualidade do ambiente urbano) e na Carta de Leipzig. (PARLAMENTO EUROPEU. Direcção-Geral das Políticas Internas da União – Seguimento da Agenda Territorial e da Carta de Leipzig, 2007, p. 5.)

⁹⁵ EUROPEAN UNION, PRESIDENCY – *Renaissance der Städte*. Germany, 2007.

⁹⁶ COMISSÃO EUROPEIA – Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis, 2007, p. 1-9.

Na Carta de Leipzig é ainda admitida a necessidade de os responsáveis pela aplicação destas políticas a todos os níveis adquirirem as competências e os conhecimentos necessários, para que as cidades se desenvolvam como comunidades sustentáveis.

Em termos de estratégias de acção, a Carta de Leipzig aponta como objectivos para o reforço da competitividade das cidades:

- a necessidade de proporcionar espaços públicos de elevada qualidade;
- modernizar os sistemas de infra-estruturas e melhorar a eficiência energética;
- desenvolver políticas de inovação e educação pró-activas.

O *Urban renaissance*⁹⁷ (o Renascimento das Cidades) preconizado pela Carta de Leipzig vai pôr o foco no paradigma da reabilitação urbana e no fortalecimento dos centros das cidades, ao invés do desenvolvimento por expansão das áreas urbanas. A tónica nas cidades *compactas* reflecte a preocupação em combater os problemas ambientais e as alterações climáticas, uma vez que reduz o volume do tráfego viário e a necessidade de urbanização de áreas verdes.

3.2.2 | A POLÍTICA DE CIDADES EM PORTUGAL

A Carta de Leipzig vai inspirar as políticas de cidade dos Estados-Membros e, em Portugal, designadamente a Política de Cidade POLIS XXI, lançada publicamente pelo Governo, através do Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, em Abril de 2007⁹⁸.

A Política de Cidade POLIS XXI, reconhece que «*um modelo de desenvolvimento cada vez mais dependente do conhecimento e da inovação pressupõe uma sólida base urbana e exige às cidades uma elevada qualificação das suas funções e uma forte capacidade de fixação e atracção de pessoas criativas e de actividade inovadoras*⁹⁹».

⁹⁷ EUROPEAN UNION, PRESIDENCY – Renaissance der Städte. Germany, 2007, p. 4.

⁹⁸ PORTUGAL. MAOTDR – Política de Cidades POLIS XXI 2007-2013, 2008. Os objectivos estratégicos veiculados na Política de Cidades POLIS XXI são também expressos na Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável [ENDS] - que por sua vez faz a articulação do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território [PNPOT] com outros instrumentos de planeamento estratégico.

⁹⁹ PORTUGAL. MAOTDR – Política de Cidades POLIS XXI 2007-2013, 2008, p.1

Nesse sentido, a ambição desta política é tornar as cidades portuguesas:

- Territórios de inovação e competitividade;
- Territórios de cidadania e coesão social;
- Territórios de qualidade de ambiente e de vida;
- Territórios bem planeados e governados.

Para a concretização desta ambição, a Política de Cidades POLIS XXI assume, no período 2007-2013, os seguintes objectivos operativos:

- Qualificar e integrar os distintos espaços de cada cidade;
- Fortalecer e diferenciar o capital humano, institucional, cultural e económico de cada cidade;
- Qualificar e intensificar a integração da cidade na região envolvente;
- Inovar nas soluções para a qualificação urbana.

A prossecução destes objectivos concretiza-se em três eixos de intervenção, traduzindo uma visão de cidade a diferentes escalas territoriais:

- *Regeneração urbana*: dirigida a espaços *intra-urbanos* específicos e visando a coesão e coerência do conjunto da cidade e a qualificação dos factores determinantes da qualidade de vida da população.
- *Competitividade / Diferenciação*: coloca a ênfase na cidade enquanto *nó de redes* de inovação e competitividades de âmbito nacional ou internacional, visando o reforço do seu papel e da sua capacidade competitiva e a valorização dos factores de diferenciação.
- *Integração regional*: incide sobre a *cidade-região*, definida como o espaço funcionalmente estruturado por uma ou várias cidades e envolvendo a rede sub-regional de centros e de áreas de influência rurais, colocando o enfoque nas interacções cidade-região e no reforço do “efeito cidade” como factor de desenvolvimento das áreas sob a sua influência directa.

A implementação da Política de Cidades POLIS XXI, no período 2008-2013, é feita através do apoio a projectos seleccionados em quatro grandes vectores de intervenção, designados por instrumentos de política:

- Parcerias para a Regeneração Urbana;
- Redes Urbanas para a competitividade e inovação;
- Acções inovadoras para o desenvolvimento urbano;
- Equipamentos Estruturantes do Sistema Urbano Nacional.

As Parcerias para a Regeneração Urbana visam apoiar acções dirigidas à revitalização integrada de espaços intra-urbanos e têm como suporte para preparação e implementação uma estrutura de Parceria Local alargada, liderada pelo município e envolvendo também empresas, associações empresariais, serviços da administração central e outras entidades do sector público, organizações não governamentais, moradores, etc.

Redes urbanas para a competitividade e a inovação, é um instrumento que visa apoiar redes de actores urbanos envolvidos num processo de cooperação estratégica para o reforço dos factores de competitividade, do potencial económico e da projecção internacional de uma cidade ou de redes de cidades organizadas numa base de proximidade ou numa base temática.

As Acções inovadoras para o desenvolvimento urbano visam a dinamização de soluções inovadoras de resposta às procuras e aos problemas urbanos, centradas, designadamente, na eficiência e reutilização de infra-estruturas e equipamentos existentes, na exploração das oportunidades que as novas tecnologias oferecem, na capacitação das comunidades locais e no desenvolvimento de novas formas de parceria público-privado. Este instrumento de política aplica-se através do apoio a projectos-piloto que visem desenvolver ou transferir, para aplicação nas cidades portuguesas, soluções inovadoras que ainda não tenham sido ensaiadas em território nacional ou, tendo-o sido com resultados positivos, careçam de aplicação a uma escala mais alargada para motivar a sua reaplicação.

Equipamentos Estruturantes do Sistema Urbano Nacional, é um instrumento de política que se destina a apoiar operações que concorram para a construção ou requalificação de equipamentos especializados, de elevada raridade ou de grande área de influência, com efeitos estruturantes na diferenciação e competitividade dos principais centros urbanos.

O financiamento destes instrumentos é assegurado nos programas operacionais do QREN, com a afectação de verbas do FEDER, o que impõe o limite cronológico de 2007-2013. A Política de Cidades POLIS XXI pode ainda socorrer-se de outras fontes de financiamento, compreendendo recursos públicos nacionais e comunitários (com origem em outros programas operacionais), e também de instrumentos de financiamento europeus. Adicionalmente, é previsto o Estado procurar novas fontes de financiamento quer no quadro de parcerias público-privadas, quer criando condições para um maior envolvimento de fundos privados¹⁰⁰.

Os projectos a apoiar são seleccionados mediante procedimentos concursais de âmbito nacional ou regional, consoante o programa de financiamento público a utilizar. A sua concretização assenta no recurso generalizado à contratualização, tanto no que respeita ao estabelecimento de parcerias locais para a prossecução dos projectos, como no acesso aos recursos financeiros que o Estado disponibiliza para o efeito.

3.2.3 | PROGRAMAS DE REABILITAÇÃO URBANA

É no contexto desta política de cidades virada para a reurbanização que é publicado, em 23 Outubro de 2009, o Decreto-Lei n.º 307/2009 que estabelece o Regime Jurídico da Reabilitação Urbana, que veio revogar e substituir o Decreto-Lei n.º 104/2004, de 7 de Maio, que estabelecia o regime excepcional de reabilitação urbana das zonas históricas.

Este novo regime é influenciado pela política de cidades, como se pode verificar nos objectivos que define para a reabilitação urbana¹⁰¹.

Vai integrar o conceito de reabilitação urbana integrada, introduzindo as dimensões arquitectónica, cultural, social, económica e ambiental nas intervenções, nos objectivos de «*Afirmar os valores patrimoniais, materiais e simbólicos como factores de identidade, diferenciação e competitividade urbanas*» (alínea e) do artigo 3.º), «*Promover a sustentabilidade ambiental, cultural, social e económicas dos espaços urbanos*» (alínea g) do artigo 3.º) e procurar «*Assegurar a integração funcional e a diversidade económica e sócio-cultural nos tecidos urbanos existentes*» (alínea i) do artigo 3.º).

¹⁰⁰ PORTUGAL. MAOTDR. Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano – Portal da Política de Cidades.

¹⁰¹ Artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de Outubro.

Este regime vai ainda valorizar a componente estratégica das intervenções, como se pode ler no objectivo de «*Fomentar a revitalização urbana, orientada por objectivos estratégicos de desenvolvimento urbano, em que as acções de natureza material são concebidas de forma integrada e activamente combinadas na sua execução com intervenções de natureza social e económica*» (alínea h) do artigo 3.º), sendo o programa estratégico o meio para tal.

Também o conceito de governância adquire um papel mais significativo e a reabilitação deixa de ser uma tarefa exclusiva do Município e é enquadrado o papel dos diversos actores urbanos, públicos e privados, na prossecução das tarefas de reabilitação.

Este regime atribui à delimitação de uma área de reabilitação urbana, através de instrumento próprio ou por via da aprovação de um plano pormenor de reabilitação urbana¹⁰² (correspondendo à respectiva área de intervenção), um conjunto significativo de efeitos. Dentro destes destaca-se a emergência de uma obrigação de «*definição, pelo município, de benefícios fiscais associados aos impostos municipais sobre o património, designadamente o imposto municipal sobre imóveis (IMI) e o imposto municipal sobre as transmissões onerosas de imóveis (IMT), nos termos da legislação aplicável*» (n.º 2 do artigo 17.º). A aprovação de uma área de reabilitação urbana confere ainda o direito aos proprietários de «*acesso a apoios e incentivos, fiscais e financeiros, à reabilitação urbana, nos termos estabelecidos na legislação aplicável*» (n.º 3 do artigo 17.º). Permite-se ainda aos municípios a criação de um regime especial de taxas que visam incentivar a realização de operações urbanísticas ou a instalação, dinamização e modernização de actividades económicas (artigo 67.º).

Em consonância com este Decreto-Lei foram introduzidas pelo Governo alterações no Estatuto dos Benefícios Fiscais, por via do Orçamento de Estado para 2009 (aprovado pela Lei n.º 64-A/2008, de 31 de Dezembro), consagrando incentivos à reabilitação urbana, quando realizadas nas áreas de reabilitação urbana¹⁰³, designadamente:

- Isenções de IRC em rendimentos respeitantes a fundos de investimento imobiliário com bens imóveis sujeitos a acções de reabilitação;

¹⁰² Artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de Outubro.

¹⁰³ Artigo 71.º do Estatuto dos Benefícios Fiscais, Decreto-Lei n.º 215/89, de 1 de Julho. Os benefícios podem ainda abranger imóveis que sejam prédios urbanos arrendados passíveis de actualização faseada das rendas nos termos do Novo Regime do Arrendamento Urbano (Lei n.º 6/2006, de 27 de Fevereiro)

- Deduções à colecta, em sede de IRS, de uma parte dos encargos suportados pelos proprietários relacionados com a reabilitação de imóveis;
- Benefícios em mais-valias e rendimentos prediais de imóveis que tenham sido objecto de acções de reabilitação;
- Possibilidade de isenção de IMI, por um período de cinco anos a contar da data da conclusão da sua reabilitação;
- Isenção de IMT, na primeira transmissão onerosa do prédio reabilitado;
- Aplicação da taxa reduzida do IVA nas empreitadas e aquisição de materiais de construção em intervenções de reabilitação.

3.2.4 | OUTROS PROGRAMAS DE APOIO

Nos últimos 30 anos foram criados programas de apoio à reabilitação designadamente: o RECRIA, o REHABITA, o RECRIPH e o SOLARH. No âmbito deste trabalho não se pretende uma análise exaustiva dos mesmos, mas apenas a enunciação dos seus principais objectivos e meios.

O RECRIA, Regime Especial de Participação na Recuperação de Imóveis Arrendados¹⁰⁴, (Decreto-Lei n.º 4/88, de 6 de Junho e Decreto-Lei n.º 197/92, de 22 de Setembro) visa financiar a execução das obras de conservação e beneficiação que permitam a recuperação de fogos e imóveis em estado de degradação, mediante a concessão de uma participação a fundo perdido pelo Estado e pelos municípios¹⁰⁵.

O REHABITA¹⁰⁶, Regime de Apoio à Recuperação Habitacional em Áreas Urbanas Antigas, consiste numa extensão do Programa RECRIA e visa apoiar financeiramente as Câmaras Municipais na recuperação de zonas urbanas antigas, em operações municipais de reabilitação urbana articuladas com o planeamento municipal. Distingue-se dos restantes porque a sua aplicação não se restringe a um edifício isolado mas antes abrange uma escala mais urbanística.

¹⁰⁴ Os incentivos previstos neste regime destinam-se a beneficiar as obras em edifícios que tenham pelo menos uma fracção habitacional cuja renda tenha sido objecto de correcção extraordinária nos termos da Lei n.º 46/85, de 20 de Setembro, com o objectivo de combater os efeitos perversos do congelamento das rendas. (MARQUES, Bruno Pereira – Reabilitação habitacional em Portugal, 2010, p. 916).

¹⁰⁵ A participação total concedida é suportada em 60% pela Administração Central, através do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana [IHRU], e em 40% pela Administração Local, através do respectivo Município.

¹⁰⁶ Decreto-Lei n.º 105/96, de 31 de Julho. Funciona como uma extensão do RECRIA, uma vez que às obras integradas no REHABITA, participadas pelo RECRIA, acresce uma participação a fundo perdido de 10%, suportada pelo IHRU e pelos municípios envolvidos.

O programa tem como objectivo apoiar a execução de obras de conservação, de beneficiação ou reconstrução de edifícios habitacionais e as acções de realojamento, provisório ou definitivo, daí decorrentes no âmbito de operações municipais de reabilitação dos núcleos urbanos históricos que sejam declarados como áreas críticas de recuperação e reconversão urbanística e que possuam planos de pormenor ou regulamentos urbanísticos aprovados.

O RECRIPH¹⁰⁷, Regime Especial de Comparticipação e Financiamento na Recuperação de Prédios Urbanos em Regime de Propriedade Horizontal, visa apoiar financeiramente a execução de obras de conservação ordinária e extraordinária nas partes comuns de edifícios, constituídos em regime de propriedade horizontal, através de uma comparticipação a fundo perdido¹⁰⁸.

O SOLARH¹⁰⁹, Programa de Apoio Financeiro Especial Para a Reabilitação de Habitações, permite a concessão de empréstimos, sem juros, pelo IHRU para a realização de obras de conservação:

- em habitação própria permanente de indivíduos ou agregados familiares;
- em habitações devolutas de que sejam proprietários os municípios, as instituições particulares de solidariedade social, as pessoas colectivas de utilidade pública administrativa que prossiga fins assistenciais, e as cooperativas de habitação e construção;
- em habitações devolutas de que sejam proprietárias pessoas singulares.

Estes programas de apoio à reabilitação urbana foram, desde 1988, os principais instrumentos de apoio à reabilitação, sobretudo direccionados à reabilitação do parque habitacional, sem que no entanto se tenham revelado suficientes e eficazes para resolver os problemas de degradação do parque habitacional. Novos programas são apontados, onde o exercício da reabilitação se torna mais abrangente e não se limita a focar no edifício entendido isoladamente.

¹⁰⁷ Decreto-Lei n.º 106/96, de 31 de Julho

¹⁰⁸ A comparticipação corresponde a 20% do montante total das obras, valor suportado em 60% pelo IHRU e em 40% pelo Município. Poderá ainda ser concedido pelo IHRU, um financiamento aos condóminos, até ao valor das obras não comparticipadas, com prazo de reembolso máximo de 10 anos. É prevista ainda a possibilidade de apoio em obras nas fracções autónomas, também sob a forma de empréstimo bonificado.

¹⁰⁹ Criado pelo Decreto-Lei n.º 7/99, de 8 de Janeiro e revogado pelo Decreto-Lei n.º 39/2001, de 9 de Fevereiro. As condições impostas para acesso a este programa dependem do regime de propriedade mas também do rendimento do agregado familiar.

Como se pôde ver ao longo deste capítulo, as problemáticas da cidade e as suas implicações para o desenvolvimento global, para a coesão, para a atractividade e para a competitividade dos territórios tornaram-se um pilar central nas políticas europeias e portuguesas. A reabilitação (ou regeneração) urbana surge num lugar de destaque na Política de Cidades veiculada tanto na União Europeia como no território nacional, como meio de a consolidar e implementar.

Consequentemente, são variados os instrumentos de apoio, em forma de incentivos ou programas de financiamento, à reabilitação e à regeneração urbana que surgiram nos últimos anos. E se a existência destes instrumentos são oportunidades importantes que se apresentam às cidades para enquadrarem ou para viabilizarem as intervenções nas áreas urbanas estagnadas, degradadas ou em degradação, estas oportunidades não constituem, em si, o garante do sucesso destas operações. Quer-se com isto reforçar a ideia de que estas oportunidades não se podem colocar *a frio* sobre o território mas é sim necessário enquadrá-las numa estratégia de intervenção, que equacione as dimensões arquitectónicas, sociais, culturais, económicas e ambientais no problema, e que procure daí tirar as sinergias necessárias. Só depois de construído o modelo estratégico de intervenção é possível definir quais os instrumentos necessários, qual a melhor táctica para a sua concretização.

Como se sabe do futebol: «*É sempre assim, a estratégia chega sempre antes da táctica*¹¹⁰».

¹¹⁰ CAJUDA, Manuel – A estratégia mudou o futebol, 2010, p. 45.

CAPÍTULO III

PROPOSTAS

O desenvolvimento de uma estratégia tem sempre de partir do conhecimento e da análise da área de intervenção. É necessária ainda uma sondagem e avaliação dos valores que estão em causa, o que pressupõe uma análise mais subjectiva ainda que assente em critérios objectivos. Deste posicionamento perante a leitura do existente começam-se a desenhar elementos de proposição, daí a integração destas considerações no capítulo dedicado às propostas.

A partir da análise da história, das dinâmicas e realidades da Avenida, nas suas várias dimensões, identificámos um conjunto de valores relevantes para estabelecer uma estratégia para este espaço.

1.1 | VALOR URBANÍSTICO

A Avenida possui um grande valor patrimonial urbanístico. Com clara inspiração nos *boulevards*, a sua abertura vai constituir um importante marco na morfologia urbana da cidade. Muda a “escala” da cidade, é o primeiro eixo na cidade *desenhado* com um forte pendor urbano. Aveiro, na época, não passava de uma pequena cidade de província e a Avenida Dr. Lourenço Peixinho, mesmo que seguindo um modelo do século XIX, vem conferir-lhe uma imagem de modernidade, um sentido de urbanidade.

A chegada do caminho-de-ferro e a abertura da Avenida, para além dos claros benefícios em termos de desenvolvimento económico, vem alterar os modos e os locais de vivência da cidade. A influência desta artéria na estrutura urbana de Aveiro fica a dever-se também à expansão que se propicia em seu redor e à centralidade que ganha.

Enquanto espaço público sofre uma profunda transformação ao longo dos anos. No início, assume o modelo de *boulevard* oitocentista, com grande clareza nos elementos do seu perfil simétrico: passeios largos, uma placa central com árvores e faixas de rodagem. Ao longo dos anos essa clareza desintegra-se com as alterações a que é sujeita para adaptação a exigências do tráfego viário, introdução de estacionamento e pistas de bicicletas, com o corte de árvores, e com as alterações decorrentes da construção do túnel. Actualmente, enquanto espaço público, a Avenida é desarticulada e desconexa, tendo mesmo desaparecido os elementos que a caracterizavam anteriormente – simetria, dupla fila de árvores, continuidade e linearidade.

Daqui se infere que, enquanto espaço público, o valor da Avenida é mais de carácter simbólico do que físico. Como nos diz a teoria, os espaços públicos têm uma característica transcendente nas políticas de cidade. São espaços «*com notável permanência ao longo do tempo e capaz[es] de manter o seu papel de suporte após sucessivas metamorfoses¹¹¹*», característica que explica a sua relativa autonomia e que estes possam «*por si só, servir como suporte funcional da vida e da relação entre os habitantes da cidade¹¹²*».

O facto de a Avenida ser um espaço muito estruturado, muito contido e balizado, é um dos seus maiores valores. A sua rigidez formal, em termos de espaço público mas também na própria morfologia dos lotes, dá-lhe uma grande clareza de leitura e permite-lhe manter uma unidade e identidade formal. Com essa definição formal, estão criadas as condições para uma maleabilidade funcional. As diferentes ocupações dos lotes são enquadradas nessa estrutura mais forte que as integra e lhes dá uma leitura de conjunto. Em consequência, é grande o potencial de regeneração, ou seja, é possível pensar numa intervenção que confira à Avenida uma nova lógica, numa perspectiva de um desenvolvimento sustentado que tire partido dessas características.

Pode daqui inferir-se que a Avenida, em termos urbanísticos, possui uma qualidade sinérgica, ou seja, o todo tem mais valor que o somatório das suas partes. Esta qualidade assenta na construção de uma ideia de um todo, global, para o qual concorrem o espaço livre e o edificado. Lamentavelmente, as intervenções feitas nos últimos anos, bem como as que se projectam, vão no sentido de perturbar esta leitura global impondo divisões e interrupções num espaço que em termos matriciais é contínuo.

O valor urbanístico da Avenida concretiza-se ainda na sua capacidade de gerar cidade, de influenciar em termos urbanos as áreas que com ela se ligam. Há um sentido de cidade tão forte na Avenida, pelo movimento, pela centralidade e pela urbanidade, que a criação de ligações a ela, quando bem gerida, potencia novas centralidades. A título de exemplo, podemos referir a que foi gerada junto ao nó da Rua Oudinot com a Av. 5 de Outubro, na chamada “Rotunda do Oita”, e no Mercado Manuel Firmino. A abertura do túnel é um exemplo de uma ligação mal gerida.

¹¹¹ PORTAS, Nuno [et al.] – Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades, 2003, p. 103.

¹¹² PORTAS, Nuno [et al.] – Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades, 2003, p. 103.

À sua capacidade de gerar cidade, associa-se também o valor da Avenida enquanto base de posicionamento na cidade, ponto de referência a partir do qual se mede a centralidade de um lugar.

1.2 | VALOR ARQUITECTÓNICO

Os edifícios são essenciais para a caracterização e identidade da Avenida Dr. Lourenço Peixinho e um dos seus valores, se aproveitadas as potencialidades que daí advêm.

Em termos de valor patrimonial, é necessário avaliar a sua arquitectura no contexto em que se encontra. Quer-se com isto dizer que, em termos individuais estas arquitecturas não são extraordinárias, mas no contexto de Aveiro o interesse que têm é grande. Sobretudo, estas arquitecturas quando lidas em conjunto são elementos fundamentais para a construção da identidade da Avenida¹¹³.

Os edifícios têm uma grande variedade formal, o que pode ser explicado pelo tempo decorrido até à sua primeira consolidação (que apenas ocorreu nos anos 40) e pelo seu posterior desenvolvimento. Essas diferentes arquitecturas, pela diversidade que criam e por serem um testemunho do processo de desenvolvimento da Avenida, são de grande importância para a sua caracterização, identidade e imagem e também uma das suas grandes qualidades – dá-lhe complexidade, um meio de cativar o olhar dos transeuntes¹¹⁴, e pode ser aproveitada «*para fabricar cidades diversificadas, ampliar as escolhas*¹¹⁵» e assim responder à variedade dos gostos e da procura da sociedade actual.

¹¹³ Como diz José Pessôa, em *A identificação de um centro histórico*, 2007, p. 52: «Muito mais que o conjunto de monumentos arquitectónicos excepcionais, elas [as cidades] são um único monumento formado por um conjunto de arquitecturas nada excepcionais. Mas serão estas arquitecturas, elementos fundamentais para a construção da identidade do lugar».

¹¹⁴ CULLEN, Gordon – *Paisagem Urbana*, 1988, p. 67. Este autor defende que a Complexidade é uma «qualidade que tem sido menos bem compreendida [...] na construção contemporânea, [...] é um meio de cativar o olhar», importante para que a cidade seja uma ocorrência emocionante e interessante no meio ambiente, cativante para os seus fruidores.

¹¹⁵ ASCHER, François – *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos*, 2010, p. 91-92. Segundo este autor, o neo-urbanismo, ao contrário do urbanismo moderno, admite a complexidade e deve propor uma variedade de formas e de ambientes arquitectónicos e urbanos a uma sociedade cada vez mais diferenciada na composição, nas suas práticas e nos seus gostos. Para tal pode aproveitar a variedade das arquitecturas, o que dá de certa maneira uma importância renovada à questão dos estilos arquitectónicos. O neo-urbanismo deve seduzir, porque é confrontado com uma cidade cada vez mais móvel, na qual os actores podem progressivamente escolher os seus lugares.



Figura 64: Antiga Capitania do Porto de Aveiro



Figura 65: Antiga Capitania do Porto de Aveiro

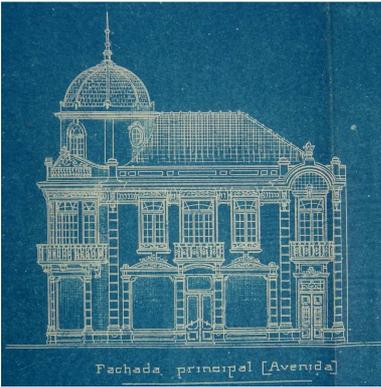


Figura 66: Edifício Manuel Maria Moreira, alçado principal

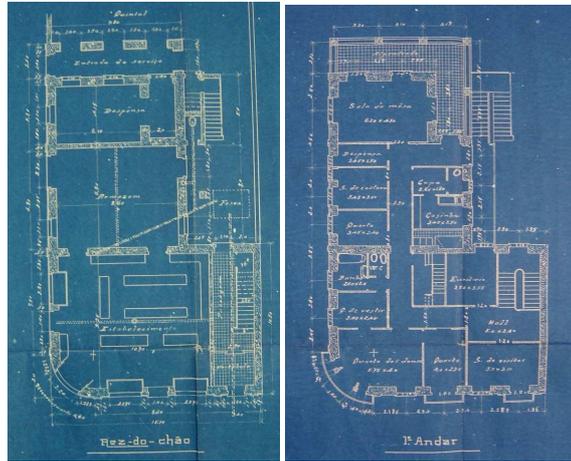


Figura 67: Edifício Manuel Maria Moreira, plantas



Figura 68: Edifício Manuel Maria Moreira, alçado lateral



Figura 69: Edifício Manuel Maria Moreira

A identificação e a caracterização destes valores arquitectónicos foram por mim feitas na Prova Final de Licenciatura, *A Arquitectura da Avenida*¹¹⁶, pelo que no âmbito deste trabalho cabe apenas fazer um breve apontamento, com base nos dados desse trabalho, para demonstrar a variedade das arquitecturas presentes na Avenida e, sobretudo, a sua importância na construção da identidade deste espaço.

Apesar da variedade de construções, é possível, no entanto, enquadrar os edifícios em alguns estilos/grupos mais relevantes.

Um dos edifícios mais emblemáticos desta artéria é o da antiga Capitania do Porto de Aveiro, pese embora a sua construção seja anterior à abertura da Avenida. Originalmente o edifício foi concebido para uma moagem, projectada em 1830, mas vai sofrer alterações no final do séc. XIX para adaptação a escola de Desenho Industrial. Já em 1908 foi acrescentado o segundo piso. Mais recentemente, em 2004, foi sujeito a obras de reabilitação para adaptação a espaço de exposições e Assembleia Municipal. A sua implantação privilegiada junto à Ria, com um grande número de arcos submersos, (ligados à sua primeira vocação industrial uma vez que a fábrica de moagem funcionava com moinhos de maré) dá-lhe um carácter único, grande visibilidade e uma preponderância central. É um edifício que, mais do que o seu valor patrimonial, tem um grande valor simbólico para Aveiro, funcionando actualmente como *portal* da Avenida. Foi classificado como Imóvel de Interesse Público em 1997¹¹⁷.

A abertura da Avenida fez-se em 1918, mas só nos anos 20 surgiram as primeiras edificações, das quais restam apenas alguns exemplares. Essas primeiras construções, dos anos 20 e 30 pautam-se por uma influência da escola *beaux-arts*. Os edifícios são bastante ecléticos, de desenho elaborado e, associados aos elementos mais classicizantes – cantarias, platibandas, frontões, desenho de frisos, ou mesmo na marcação da posição de gaveto com torreão – surgem também elementos de cariz mais tradicionalista. São edifícios cuja preocupação no tratamento das fachadas é notória. Exemplos paradigmáticos são o Edifício Manuel Maria Moreira, de 1923, n.ºs 154-156, no gaveto com a Rua Engenheiro Oudinot (imóvel em Vias de

¹¹⁶ CRUZ, Sara Ventura da – *A Arquitectura da Avenida*, 2005. Ver designadamente p. 60-115, onde é feita a análise pormenorizada de um conjunto de edifícios com base no levantamento em arquivo dos projectos desta artéria.

¹¹⁷ Edifício classificado como Imóvel de Interesse Público [IIP] pelo Decreto n.º 67/97, DR n.º 301, de 31-12-1997. Fonte: IGESPAR – Edifício da antiga Capitania do Porto de Aveiro.



Figura 70: Pensão Avenida



Figura 71: Pensão Avenida



Figura 72: Casa Gervásio Aleluia



Figura 73: Casa António Simões Cruz



Figura 74: Edifício Aníbal Ramos e Edifício Jaime Rodrigues



Figura 75: Edifício Aníbal Ramos e Francisco Piçarra

Classificação¹¹⁸), e a Pensão Avenida de 1924, no gaveto da Avenida com a Rua Almirante Cândido dos Reis.

O conjunto de edifícios desta época é no presente bastante reduzido, dado que a maior parte foi alvo de transformação (com demolição total), tanto nos anos 40 como nos anos posteriores¹¹⁹. Não é assim evidente, hoje em dia, a presença que este estilo teve no início da história da Avenida.

Do mesmo período, são a Casa Gervásio Aleluia (1929) e a Casa António Simões Cruz (1923-1927), ambas da autoria do Arq. Silva Rocha, com características de moradia unifamiliar típicas da primeira fase da Avenida. Correspondem a uma arquitectura estilo “tradicional português”, longe de uma procura mais urbana de entendimento do espaço, expresso na época principalmente pelo importado estilo *beaux-arts*.

Dos anos 30 subsiste um grande conjunto de edifícios que, apesar de no seu interior seguirem a mesma estrutura dos anteriores, em termos formais seguem uma nova tendência de linguagem, aproximada à *Art Déco*. Trata-se de um estilo superficial, expresso ao nível dos alçados, mas que inova pelas linhas mais direitas e decoração de cariz geométrico apesar de, na generalidade, seguirem um esquema de composição clássico.

São edifícios originalmente destinados a habitação, com comércio ao nível do piso térreo. Ao contrário dos primeiros edifícios da Avenida, no caso destes edifícios é comum haver a junção de dois lotes, de duas habitações simétricas, formando assim conjuntos com maior presença urbana. A título de exemplo, pode-se referir o conjunto de 1933-34, formado pelo Edifício Jaime Rodrigues (edifício da “Ourivesaria Matias”), n.ºs 72-82, e pelo Edifício Aníbal Ramos (da “Pastelaria Avenida”), n.ºs 84-88¹²⁰.

¹¹⁸ Fonte: IGESPAR – Edifício sito na Av. Dr. Lourenço Peixinho, nº 154-156, e na Rua Engenheiro Oudinot, nº 7-11. Em Vias de Classificação (com Despacho de Abertura): proposta da Direcção Regional de Cultura do Centro para a classificação como Imóvel de Interesse Público em 22-07-2009. Procedimento prorrogado até 31 de Dezembro de 2011 pelo Despacho n.º 19338/2010, DR, 2.ª série, n.º 252, de 30 de Dezembro.

¹¹⁹ O último dos quais, e quiçá o mais relevante, é o Edifício Severim Duarte que teve a sua estrutura profundamente alterada e descaracterizada em 2001, numa intervenção bastante polémica, com a construção de um edifício de sete pisos mais um recuado.

¹²⁰ Para além deste, fazem também parte do grupo *Art Déco* da Avenida, cuja autoria é atribuída ao Arq. Jaime Inácio dos Santos: o conjunto formado pelo Edifício Aníbal Ramos e Francisco Piçarra, n.ºs 67-71 (1934); Edifício Domingos Luiz da Conceição, n.ºs 73-79 (1933); o conjunto formado pelo Edifício Ângelo da Silva Pádua, n.ºs 182-192 (1933) e Edifício Ernesto Correia dos Santos, n.ºs 194-202 (1933); conjunto Francisco Rebelo dos Santos, n.ºs 292-308 (1932-1934)

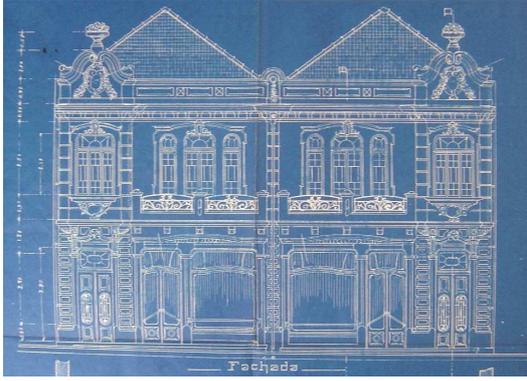


Figura 76: Edifício “Casa Paris”, alçado principal



Figura 77: Edifício “Casa Paris”

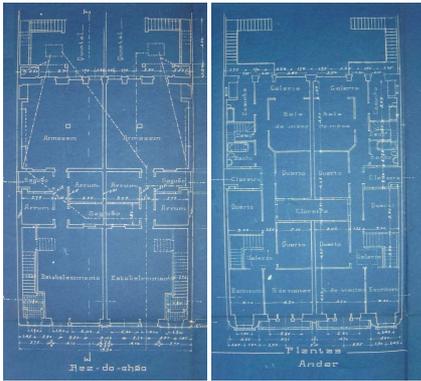


Figura 78: Edifício “Casa Paris”, plantas



Figura 79: Edifício Vieira de Carvalho



Figura 80: Edifício Alfredo Esteves



Figura 81: Edifício Alfredo Esteves

Apesar da existência em Aveiro de alguns edifícios com linguagem *Arte Nova*, na Avenida esta não teve muita expressão. O exemplo mais reconhecível é o do edifício conhecido como “Casa Paris”, de 1932-33, n.º 64-70. Trata-se de um edifício cuja arquitectura faz o diálogo entre as referências classicizantes, no ornamento de colunas, cantarias de granito, platibanda e remates, e referências Arte Nova, presentes nas linhas curvas e nos motivos florais de grande plasticidade, no desenho do gradeamento das varandas e dos caixilhos das janelas. Foi alvo de uma intervenção de reabilitação durante o ano de 2011, para instalação de dois espaços comerciais no piso térreo, depois de vários anos devoluto¹²¹.

A importância para a Avenida do conjunto formado pelo edifício da “Casa Paris”, Edifício Jaime Rodrigues e Edifício Aníbal Ramos (da “Pastelaria Avenida”), prende-se com a coerência formal entre os três edifícios, apesar de fazerem uso de linguagens distintas, e por serem testemunho da evolução da arquitectura na cidade. A sua importância expressa-se na proposta de classificação do conjunto como Imóvel de Interesse Público¹²². Todavia, e apesar de conservarem a sua estrutura, o certo é que os três edifícios se encontram descaracterizados ao nível do piso térreo, devido a alterações introduzidas nas adaptações dos espaços comerciais.

Na segunda metade dos anos 30 foi introduzida uma nova linguagem nas construções da Avenida, mais modernista, das quais restam alguns exemplares. Estes edifícios diferem dos anteriores por assumirem as características da nova linguagem formal, mesmo no interior, e não se limitarem a ser *edifícios-fachada*. A decoração é minimizada e tira-se mais partido de jogos volumétricos. O Edifício Alfredo Esteves, de 1935, no gaveto com a Rua Conselheiro Luís de Magalhães, e o Edifício Vieira de Carvalho, n.º 23-29, de 1937, são alguns dos que se inserem neste grupo¹²³.

A arquitectura da Avenida feita nos anos 40 caracteriza-se por uma grande variedade de linguagens, programas, esquemas e concepções.

¹²¹ A intervenção levanta-nos algumas dúvidas, nomeadamente: no cromatismo da fachada, no desenho das montras e na alteração material introduzida, por exemplo, nas cantarias das portas. Dada a sensibilidade do edifício em questão, deveria ter-se procurado a reversão das adulterações e uma melhor conservação das suas características construtivas.

¹²² Fonte: IGESPAR I.P. – Conjunto arquitectónico constituído pelos edifícios da “Casa Paris”; “Ourivesaria Matias” e “Pastelaria Avenida”: Em Vias de Classificação (Homologado como IIP). Despacho de homologação de 26-05-2003.

¹²³ Por curiosidade, os dois edifícios apresentados como exemplos, para além da linguagem, possuem outras semelhanças: albergaram durante anos importantes espaços de tertúlia e convívio social, o Café Avenida e o Café Trianon, ambos desaparecidos e transformados em agências bancárias.



Figura 82: Vista do quarteirão Norte entre a Rua Dr. Alberto Souto e a Rua Eng. Oudinot



Figura 83: Vista do quarteirão Norte entre a Rua Dr. Alberto Souto e a Rua Eng. Oudinot, edifício de gaveto



Figura 84: Vista Edifícios António Osório de Almeida e João Maria Pinho



Figura 85: Pormenor Edifício António Osório de Almeida



Figura 86: Garagem Atlantic



Figura 87: Garagem Atlantic

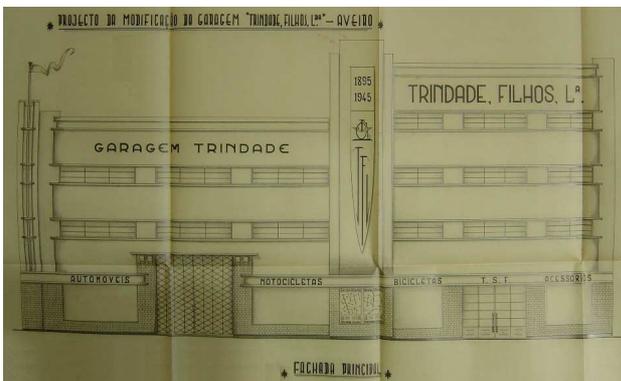


Figura 88: Alçado Garagem Trindade



Figura 89: Alçado Garagem Vieira, Tavares e Cª Lda

Destes anos resistem alguns edifícios que conservam ainda uma importante leitura de conjunto, situados no quarteirão entre a Rua Alberto Souto e a Rua Eng. Oudinot. Em termos formais variam entre uma linguagem mais modernista, usando jogos de volumes, e uma linguagem mais tradicionalista, expressa nos beirados salientes e cantarias em pedra com pequenos frisos.

Os Edifícios António Osório de Almeida e João Maria de Pinho formam também um interessante conjunto, que foge um pouco à produção arquitectónica deste período na Avenida. O seu carácter modernista não se exprime através de uma sobriedade de fachada, pois apresentam um desenho algo elaborado e original. As afinidades formais destes edifícios não se esgotam nem se reflectem, contudo, numa cópia de elementos ou de esquema compositivo. Estão relacionadas com uma escala comum, com um princípio de desenho, com um movimento na fachada criado pelo desenho fluido.

As Garagens são um programa que durante muito tempo caracterizou a Avenida e que, mesmo após o seu desaparecimento quase total, permanecem na memória dos seus habitantes. Destes edifícios, o único que se manteve até à actualidade foi o da Garagem Atlantic (1948). A Garagem Trindade (1945), junto à Capitania e a Garagem Central, da firma Vieira, Tavares e C^a Lda. (1948), no lugar do actual Edifício Ana Vieira, foram vítimas da modernização pós-modernista da Avenida.

A Garagem Atlantic é um edifício de composição assimétrica, bastante equilibrada, formalmente muito interessante. De acordo com um certo gosto da época, possui uma pala curva e uma torre futurista como marcação da sua singularidade e modernidade. É um edifício de grande valor para a Avenida, uma peça importante para o conjunto da artéria e relevante testemunho da sua história.

Dos anos 40 é também um edifício cujo impacto na Avenida excede o da própria arquitectura. Trata-se do Cine-Teatro Avenida¹²⁴ (1945-1949), importante equipamento para a vivência cultural da cidade. A sua arquitectura é de compromisso, onde uma postura moderna se combina com valores mais tradicionais. A lógica de transição é evidenciada na utilização de elementos decorativos, embora bastante estilizados, associada a elementos característicos de

¹²⁴ Viu o seu nome alterado há uns anos para Edifício Avenida, fruto da alteração do *lettering* no edifício.



Figura 90: Edifício (Cine-Teatro) Avenida



Figura 91: Edifício (Cine-Teatro) Avenida



Figura 92: Edifício do Banco de Portugal

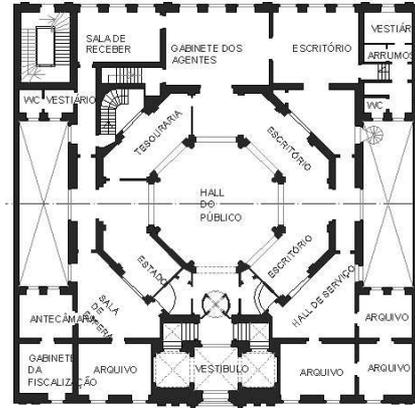
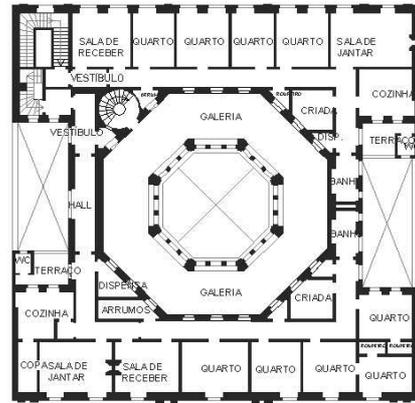


Figura 93: Plantas do Edifício do Banco de Portugal



Figura 94: Edifício José Videira

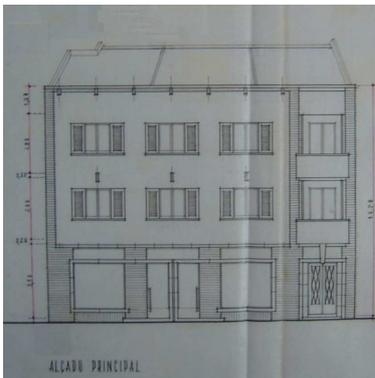


Figura 95: Alçado principal, Edifício José Videira

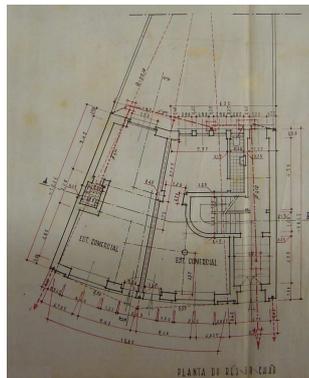


Figura 96: Planta piso térreo Edifício José Videira

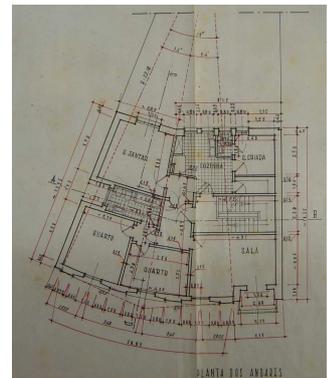


Figura 97: Planta pisos superiores Edifício José Videira

uma postura modernista: o padrão, o jogo simples de volumes, a marcação de ritmos de vãos, conjugando frestas horizontais, verticais e aberturas circulares. A composição assimétrica e cuidada das fachadas faz-se através destes vãos, mas sem prescindir do *apoio* de elementos decorativos. A presença urbana deste edifício é forte e agradável, pela sua localização, volumetria, desenho e pela área ocupada, uma vez que se define quase como edifício quarteirão, embora sem cair numa excessiva monumentalidade. A sua volumetria é acompanhada nos edifícios construídos a nascente, marcando a nova escala.

Na mesma linha do edifício do Cine-Teatro, é construído o edifício do Banco de Portugal em Aveiro (1947-1953), um incontornável no espaço da Avenida Dr. Lourenço Peixinho. Trata-se de um edifício de inspiração clássica, que se pode inserir no conjunto de obras públicas executadas a nível nacional nesta época, onde se usa a monumentalidade como forma de expressão do poder do Estado Novo. O rigoroso desenho do edifício faz-se com base numa dupla simetria, clara nas fachadas, que é marcada planimetricamente pelo corpo octogonal central com cúpula. Funciona actualmente neste edifício uma divisão do Serviço de Finanças de Aveiro, o que nos parece desadequado para a escala e estrutura do espaço.

Entre 1947 e 1949, constrói-se um dos mais interessantes e cuidados edifícios da Avenida: o Edifício José Videira, com o nº 51-53, cujo autor é Alberto José Pessoa (1919-1985)¹²⁵. O edifício obedece aos princípios da arquitectura desta época: é um edifício moderno, racional, com desenho cuidado e limpo, mas assumindo e integrando os valores da tradição portuguesa. Apesar de fazer uso da tipologia comum na época (três pisos, com comércio no piso térreo e duas habitações nos pisos superiores) a sua leitura pelo exterior é muito distinta dos restantes, até pelo revestimento utilizado.

Trata-se de um edifício discreto, e por isso tantas vezes ignorado, mas de grande valor. Infelizmente viu adulteradas algumas das suas características nas sucessivas adaptações a espaços comerciais e de serviços.

¹²⁵ Arquitecto com um percurso assinalável na arquitectura nacional, fez parte da geração de valores modernos saída do Congresso de 1948.



Figura 98: Edifícios Álvaro Francisco Moraes e Manuel Moreira Queiroz



Figura 99: Edifício da Companhia de Seguros Ultramarina

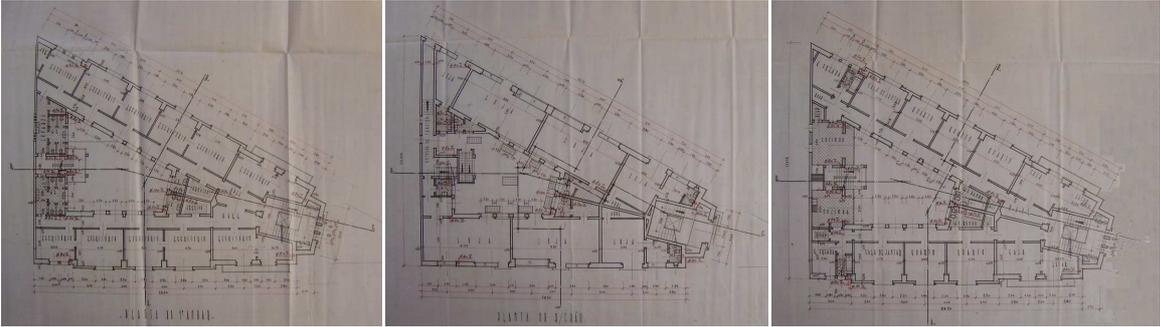


Figura 100: Plantas do Edifício da Companhia de Seguros Ultramarina

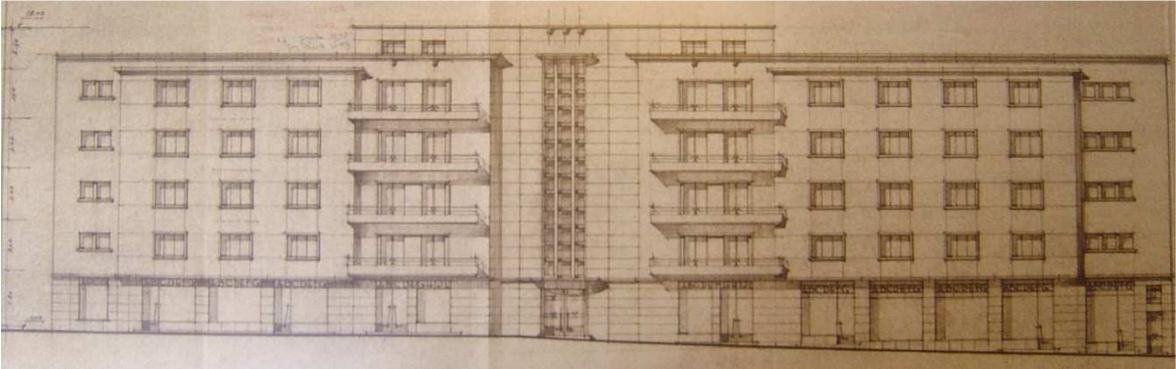


Figura 101: Alçados do Edifício da Companhia de Seguros Ultramarina



Figura 102: Edifício Matos Lima

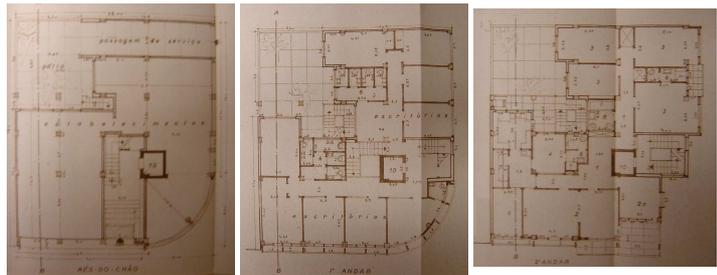


Figura 103: Plantas Edifício Matos Lima

Da mesma época são os Edifícios Álvaro Francisco Moraes e Manuel Moreira Queiroz. Como o anterior, são edifícios muito interessantes mas que por fazerem uso de uma linguagem mais racional e discreta são normalmente pouco considerados. São dois edifícios *gêmeos*, cujo projecto resulta do entendimento entre diferentes proprietários. Os únicos elementos decorativos surgem em pequenos apontamentos. No seu todo, trata-se de um conjunto harmonioso, racional e elegante.

Das construções dos anos 50 na Avenida, há alguns exemplares que merecem referência. O Edifício da Companhia de Seguros Ultramarina (1950-1951) é um exemplo paradigmático da arquitectura portuguesa destes anos e adquire grande valor pela sua inteligente inserção urbana, tirando partido da situação de gaveto. É um edifício moderno e cuidado, com grande qualidade de desenho, avançado em relação ao que então se fazia na cidade. Os seus elementos formais e a sua linguagem referem-se claramente à arquitectura de Pardal Monteiro ou Cassiano Branco.

O Edifício Matos Lima, construído em 1958, trata-se de um edifício com a escala dos que são construídos nestes anos, com seis pisos, em continuidade com a frente urbana iniciada a poente. Este prédio conjuga diversas situações que potenciam o seu vigor plástico. Situa-se num gaveto que é tratado sempre de forma especial na Avenida. Para além do mais, por incluir no seu programa as três funções (comercial, serviços e habitacional), tira partido da divisão programática, um esquema interessante e moderno, típico destes anos. Esta divisão faz-se através do jogo de volumes, elemento distintivo essencial deste edifício, base da sua arquitectura. Para ler o Edifício Matos Lima é necessário tomar em consideração o seu jogo tridimensional, por este não ser um edifício-fachada, sendo que, numa leitura bidimensional, verifica-se a racionalidade e o desenho cuidado que está por detrás de toda a riqueza e profusão de formas.

Nos anos 50 e 60 são construídos alguns edifícios de linguagem mais moderna que seguem já as orientações volumétricas do Antepiano de Urbanização e do Plano Director da Cidade. Estes, devido ao seu cuidadoso desenho e preocupações de enquadramento, formam no presente frentes urbanas coerentes.

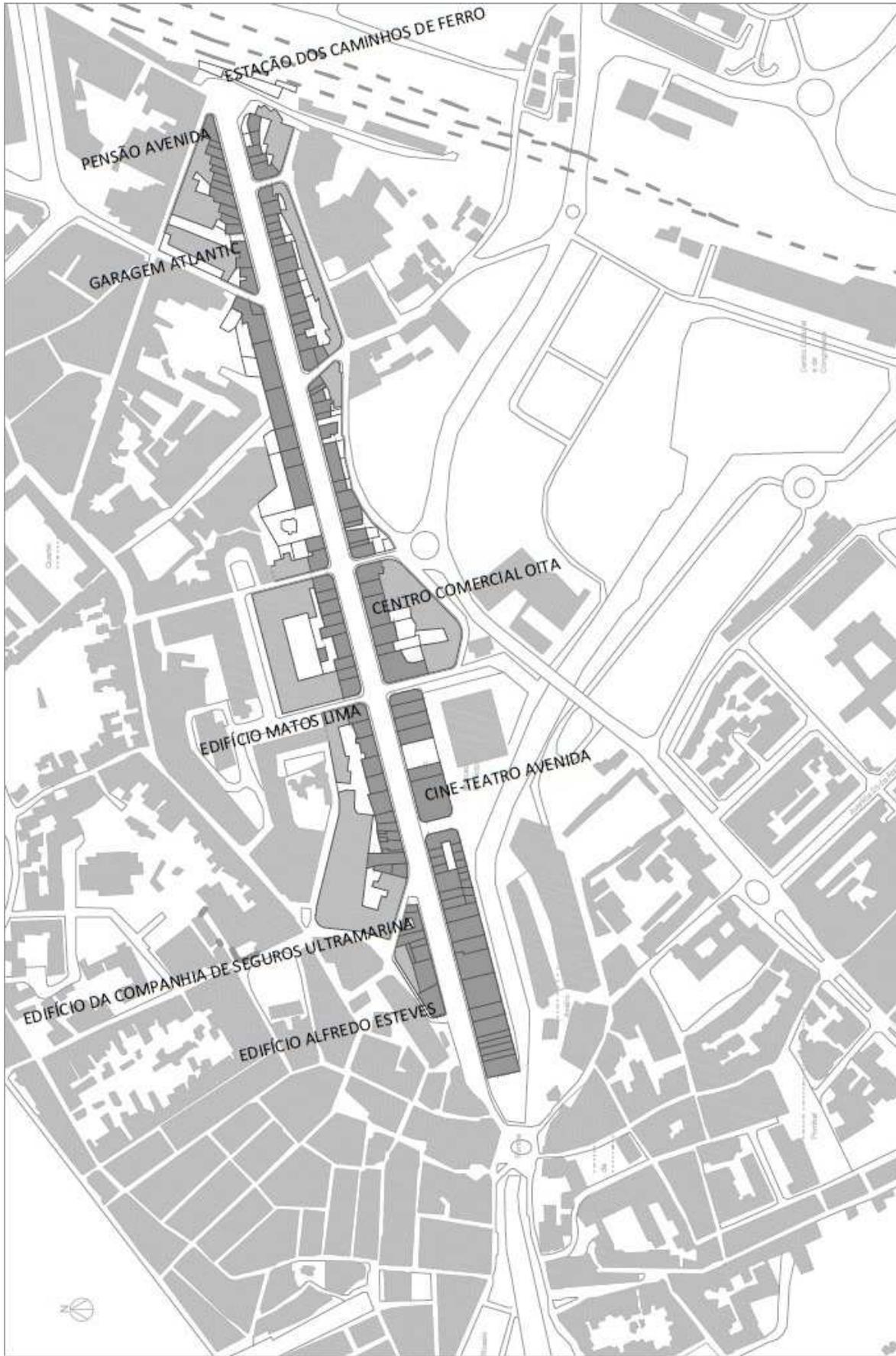


Figura 104: Planta de localização de alguns edifícios com potencial para alojamento de funções âncora

Quase todo o património edificado desta artéria está todavia ameaçado, quer pelo mau estado de conservação, quer por intervenções edificadas mais recentes¹²⁶ que muitas vezes comprometeram a legibilidade do espaço e a sua coerência, sendo que o recente corte das suas árvores veio tornar ainda mais claro este facto.

Como se percebe do acima exposto, apenas uma leitura integrada e global do edificado, reportada à realidade e história da própria cidade, nos permite falar de património edificado da Avenida, ou seja, não tanto enquanto peças autónomas mas como um conjunto. Apesar desta visão, há que ter em conta que alguns edifícios se assumem como peças ou marcos fundamentais para a leitura deste espaço urbano¹²⁷.

A Capitania, o Edifício Alfredo Esteves, o Banco de Portugal, o Cine-Teatro Avenida, a Garagem Atlantic, o edifício da Pensão Avenida e o da Estação, são edifícios que pela sua localização, história, escala ou função pública, têm um lado emblemático e simbólico. Podem ser edifícios cruciais numa intervenção para a Avenida se forem exploradas as suas potencialidades enquanto edifícios âncora.

Outros edifícios situados em gavetos, pela localização privilegiada e por serem em geral alvo de um tratamento especial, destacam-se em relação aos demais de um ponto de vista urbanístico. Marcam de certa forma o *tom* do quarteirão e ajudam a definir o posicionamento na Avenida dos seus utilizadores, funcionando como verdadeiros pontos de referência, como por exemplo o Edifício da Companhia de Seguros Ultramarina e o Edifício Matos Lima. Apresentam contudo limitações em termos de programa funcional, que condicionam as suas potencialidades para alojamento de funções âncora. A sua importância deve contudo ser tida em conta na gestão estratégica da Avenida.

¹²⁶ A partir dos anos 80, as construções que se fizeram na Avenida são pouco interessantes e não acrescentam qualquer valor a esta artéria – antes pelo contrário, em muitos casos vieram perturbar o seu equilíbrio e harmonia.

¹²⁷ Gordon Cullen descreve a importância destes *acidentes* ou *pontuações* numa rua para evitar a monotonia e dar sentido ao espaço urbano. CULLEN, Gordon – Paisagem Urbana, 1988, p. 46-47.

1.3 | OUTROS VALORES

A vida urbana da Avenida, ou de qualquer outro espaço, não depende apenas do seu enquadramento físico, por muito que seja mais fácil de identificar as suas características físicas. A noção de cidade só é possível ser construída com as actividades, as pessoas e o movimento. Estes são também valores que existem na Avenida e que importam ter em conta.

No que diz respeito aos usos, a Avenida perdeu muito do seu significado enquanto centro da vida urbana e comercial da cidade. Apesar da transformação e, em certa medida, da descaracterização, a Avenida detém ainda um grande valor em termos económicos pela sua centralidade e são vários os serviços que se apropriam desse valor, sejam bancários, de seguros ou médicos. É significativo que praticamente todos os bancos com presença em Aveiro tiveram a sua primeira agência na Avenida, ou na sua envolvente próxima, e que quase todos a mantêm. A Avenida alia a centralidade a um simbolismo na localização das actividades.

A Avenida tem ainda valor enquanto via de comunicação: à sua matriz funcional inicial, de ligação à Estação, ligou-se mais tarde o automóvel, quer enquanto circulação, quer pelas Garagens, bem como os serviços públicos de transporte. Assim, estes são elementos valorativos da Avenida que importam preservar. A perda da ligação com a Estação, com os transportes públicos ou com o automóvel seria um duro golpe para esta artéria, precisamente pelo corte que significaria com a sua matriz. Sobretudo porque esse valor, distintivo da Avenida, gera ainda outros: as centralidades associadas e o valor do movimento e de densidade de utilização pública.

A Avenida é um espaço com um movimento pedonal significativo gerado pela Estação e transportes públicos, o que contribui para a centralidade. Por outro lado, mesmo o movimento automóvel é um elemento positivo na Avenida.

O problema do trânsito não é o movimento mas sim a desordem e o caos, no estacionamento e na circulação, e a sua solução passa pelo desenho, policiamento, medidas que façam diminuir a velocidade dos veículos, ou seja, um desenho de espaço público que dê mais importância ao espaço pedonal e que, sem tirar a circulação automóvel, não propicie a circulação rápida e não permita o estacionamento em dupla fila. O movimento em si, o estar integrada e *enraizada* na estrutura viária, traz grandes vantagens à Avenida, para além da óbvia centralidade.

Não é preciso, numa intervenção, pensar em estratégias para trazer as pessoas e os veículos para este espaço, pois eles já vêm. É sim necessário pensar em estratégias de articulação das actividades comerciais com o trânsito e os fluxos de atravessamento, para que as pessoas e os veículos parem, fiquem e usufruam deste espaço. Criar mecanismos para as pessoas que passem sintam que “chegaram ao destino”, no fundo, que chegaram ao centro.

Mas a importância da Avenida para a cidade e seus habitantes excede em muito o valor do seu espaço público ou dos seus edifícios, uma vez que, depois da sua construção, assumiu o papel de centro urbanístico e urbano da cidade – aliás, é por sê-lo que a *Avenida* dispensa a sua designação específica, *Dr. Lourenço Peixinho*.

Foi aqui que se estabeleceu durante anos a centralidade da vida urbana, por várias razões. A morfologia de Aveiro, que a Ria divide em duas partes, não propiciou a criação de uma espacialização concreta do seu centro. Ou seja, o centro variava entre a actual Praça da República e Praça Joaquim de Melo Freitas (significativamente, uma na margem sul e outra na margem norte da Ria). A Avenida, quando criada, foi-se ligar exactamente ao ponto entre estas duas centralidades, às pontes que faziam a ligação entre as duas margens (e por isso se continua a chamar *Pontes* ao nó viário entretanto criado). Assim, o centro desviou-se para nascente e a Avenida adquiriu uma valência de centro linear. A este factor, de carácter morfológico, juntaram-se as características próprias de *boulevard* e o aparecimento de espaços comerciais e equipamentos comerciais que potenciaram a vivência social na Avenida.

Durante anos, a Avenida foi o espaço de interacção social da cidade por excelência e palco de diversos acontecimentos no seu quase um século de existência, assumindo-se como o espaço de exercício da cidadania dos aveirenses. O seu papel simbólico enquanto centro era duplo, por um lado permitia aos habitantes identificarem-se com a comunidade de cidadãos da cidade, por outro constituía para o visitante uma imagem resumida da cidade¹²⁸. Apesar de ter, ainda hoje, um grande valor para a identidade da cidade, a sua importância enquanto centro desvaneceu-se – o que deixou em certa medida a cidade *órfã* de centro.

A Avenida Dr. Lourenço Peixinho é, sobretudo, o espaço físico e imaterial que habita a memória colectiva da cidade, o seu centro de identidade.

¹²⁸ LACAZE, Jean-Paul – A Cidade e o Urbanismo, 1999, p. 19.

Esse valor de *identidade urbana*¹²⁹, mais significativo e mais abrangente que o decorrente de uma patrimonialização dos seus edifícios, pode ser a chave do seu desenvolvimento. Isto porque a identificação com esta área «*alimenta um sentido de pertença com impactes positivos não apenas nas formas de apropriação individual e familiar mas também no investimento social e colectivo na vida local*¹³⁰». O envolvimento da população em tudo o que diz respeito à Avenida e o debate público e informal que se tem proporcionado devido a esse interesse, pode ser um instrumento importante para passar conhecimento à população e obter o seu contributo, elementos fundamentais num processo de regeneração.

O movimento cívico informal *Amigos d’Avenida*, criado em Novembro de 2008, logo após o Seminário “O futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho”, tem tido um papel importante no processo de envolvimento da população com o futuro da Avenida. Através das plataformas que este grupo criou na Internet tem sido possível à população dar o seu contributo e debater aspectos pertinentes sobre este assunto. Estas plataformas são também meios importantes de divulgação de eventos, notícias, artigos de opinião, enfim, de criação de conhecimento sobre a Avenida e geração de consensos.

Mas o valor de *identidade urbana* pode também ser importante para o desenvolvimento de toda a cidade. Ou seja, o amadurecimento de conceitos e práticas de intervenção, a discussão e o envolvimento das pessoas que um espaço como a Avenida suscita (e necessita), pode ser o gérmen de uma nova consciência dos processos urbanos e de um novo olhar sobre a cidade¹³¹. Para tal há que assimilar na gestão do território princípios que emanam da Política de Cidades e da doutrina da *política urbana*.

¹²⁹ GUERRA, Isabel – Tensões do Urbanismo Quotidiano in PORTAS, Nuno [et al.] – Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades, 2003, p. 241.

¹³⁰ GUERRA, Isabel – Tensões do Urbanismo Quotidiano in PORTAS, Nuno [et al.] – Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades, 2003, p. 241.

¹³¹ É interessante, nesta reflexão, perceber que o grupo dos *Amigos d’Avenida* tem tido uma participação activa não só em tudo o que tenha a ver com a Avenida, mas tornou-se também um importante espaço de discussão e confronto de ideias sobre o futuro da cidade, do concelho e região de Aveiro. O grupo procura ainda divulgar conhecimentos e apresentar boas práticas de políticas públicas locais.

2.1 | ARES DO TEMPO: PRESSUPOSTOS DE GESTÃO ESTRATÉGICA

São rápidas e constantes as mudanças verificadas na sociedade contemporânea, no modo de viver, trabalhar e deslocar-se, propiciadas pelos «*novos meios de transporte e de armazenamento de pessoas, de informações e de bens*»¹³². Também as cidades são sujeitas a novos desafios de competitividade, coesão e sustentabilidade. Esta realidade, esta nova modernidade, provoca e sustenta-se numa terceira revolução urbana, descrita por François Ascher¹³³. Estas mutações implicam e tornam necessárias mudanças na concepção, produção e gestão das cidades e dos territórios, o novo urbanismo ou neo-urbanismo de que este autor fala.

A teoria urbanística e as políticas urbanas actuais são agora, assim, obrigadas «*a investigar y definir tanto el sistema de planificación, como los procesos y los tipos de intervención, así como, finalmente las relaciones entre estos dos aspectos*»¹³⁴.

Neste contexto, há alguns conceitos que vêm da doutrina ligados aos processos de intervenção que são fundamentais numa proposta para a Avenida, mais relacionados com princípios base de gestão e procedimentos essenciais para uma política urbana e não reconduzíveis apenas a uma intervenção centrada na Avenida.

A gestão estratégica pressupõe a necessidade de instrumentos de planeamento de carácter programático e indicativo, ditos estratégicos, que privilegiem o envolvimento inicial dos actores e a atenção aos recursos e temporalidades. Devem constituir uma actividade contínua, expressa não só em programas para planos e projectos, mas também em planos de actividades e de investimento que comprometam as entidades envolvidas.

¹³² ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 38.

¹³³ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010. Trata-se de uma edição que junta duas obras do Autor, os *Novos Princípios do Urbanismo*, de 2001 e *Novos Compromissos Urbanos*, escrito sob a forma de um léxico, de 2008.

¹³⁴ PORTAS, Nuno – El Surgimiento del Proyecto Urbano. *Perspectivas Urbanas / Urban Perspectives* [Em linha]. N.º 3 (2003), p. 1.

A análise deve estar integrada no processo de planeamento, numa perspectiva de contínua avaliação e *feedback*, na linha da gestão estratégica que Ascher defende¹³⁵. Ao contrário dos usuais procedimentos lineares que encadeiam «*survey-analysis-plan*¹³⁶» ou, de uma forma mais completa, «*o diagnóstico, a identificação das necessidades e elaboração eventual de cenários, a programação, o projecto, a realização e a gestão*¹³⁷», os procedimentos devem ser cíclicos, fazendo uso de «*elementos heurísticos, iterativos, incrementais e recorrentes*¹³⁸».

Com esta abordagem, seria possível solucionar os problemas de discrepância entre os instrumentos de gestão e a realidade, que leva a que os planos para Aveiro e, em especial para a Avenida, tenham sido elaborados consecutivamente e sem nunca dar uma resposta adequada aos desafios que se punham a este espaço.

A análise tem de acompanhar a elaboração dos planos mas também a sua implementação, ou seja, é preciso continuamente avaliar os impactes e as realizações em confronto com os objectivos estratégicos. O relevo da gestão estratégica, que «*encoraja os actores públicos e privados a encontrarem as modalidades mais eficientes para a realização dos objectivos para a colectividade e para o conjunto de intervenientes*¹³⁹», implica que os instrumentos de gestão do território se adaptem a este novo contexto operativo, através de mecanismos de regulação variável que substituam as regras imperativas e inflexíveis, limitadoras de possibilidades (zonamento, densidade, cérceas, etc.), por regras sobre como e com que critério deve ser tomada a decisão administrativa quando aparecem oportunidades imprevisíveis.

A oportunidade é o factor perturbador da tradicional lógica sistémica (e também estática) que, sob a aparência de regras jurídicas precisas, esconde as diferenças dos graus de certeza e incerteza das razões políticas ou técnicas que, no momento de elaboração ou aprovação de um plano, estão por detrás dessas disposições. A noção de regulação variável que Nuno Portas¹⁴⁰ defende, vem no sentido de acautelar ou reduzir os casos de conflito entre a previsão (global e holística) e as oportunidades, evitando assim os procedimentos de alteração (quando não é mesmo de suspensão) de instrumentos de gestão territorial.

¹³⁵ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 79.

¹³⁶ HALL, Peter – Urban and Regional Planning, 2002, p. 6.

¹³⁷ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 80.

¹³⁸ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 80.

¹³⁹ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 81.

¹⁴⁰ PORTAS, Nuno – El Surgimiento del Proyecto Urbano, 2003, p. 4.

Certo é que tem de ser vencida uma certa resistência em aceitar a legitimidade de uma gestão assim entendida. Torna-se desta forma essencial, para que não sejam levantadas suspeitas sobre a validade das opções tomadas, que as agendas das políticas urbanas incluam a construção de consensos que compatibilizem a sustentabilidade das propostas e o exercício da democracia, visando a formação de opiniões públicas mais esclarecidas sobre o que se quer e o que se pode querer, apoiando-se em cenários tão objectivos quanto os actuais níveis de conhecimento o permitam.

Como descreve François Ascher¹⁴¹: «*O governo das cidades dá assim lugar à governância urbana*». Num novo contexto em que, os agentes sociais e económicos implicados obedecem a lógicas mais diversificadas e abertas, verifica-se um crescente desfasamento na relação com as estruturas tradicionais de regulação e de representatividade das comunidades. O conceito de governância urbana, que Ascher¹⁴² define como «*um sistema de dispositivos e de modos de acção que associa às instituições representantes da sociedade civil para elaborar e realizar as políticas e as decisões públicas*», tem sido utilizado para descrever formas de governo mais abertas e participadas e relações de cooperação entre Estado e parceiros económicos ou cívicos, que não têm (ainda?) suficiente tradição em Portugal¹⁴³.

O desafio coloca-se em repensar as formas e o papel da participação pública, e «*no desenvolvimento de formas diversas de “participação” na concepção das decisões da população e dos actores da sociedade civil*¹⁴⁴». Mas também se coloca o desafio na capacidade de criar «*relações novas entre decisões e peritos, na medida em que estes últimos não são já definidos e monopolizados pelo poder executivo*¹⁴⁵».

Por estas razões, já não é possível uma gestão urbana passiva, em que a Administração se limita a impor e a fazer cumprir as regras, à espera da iniciativa dos privados. O papel da Administração passa a ser mais activo, não no sentido do investimento público, mas no sentido de ter de procurar consensos, maiorias *ad hoc* e construir acordos e compromissos.

¹⁴¹ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 94.

¹⁴² ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p. 94.

¹⁴³ PORTAS, Nuno [et al.] – Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades, 2003, p. 196.

¹⁴⁴ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p.130.

¹⁴⁵ ASCHER, François – Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, 2010, p.130.

Como diz Nuno Portas [et. al.]¹⁴⁶:

«a tradição tecnocrática do ordenamento do território ou do planeamento urbanístico, baseada na concentração de poderes, na confiança na capacidade de previsão e na visão homogeneizada da sociedade-alvo, dá necessariamente lugar a processos de cooperação, de compatibilização, de auscultação e mediação, de assunção da incerteza e consequente aceitação da adaptatividade, ou seja, de graus variáveis de regulação adequados aos níveis de conhecimento e consenso.»

2.2 | UMA ESTRATÉGIA PARA A AVENIDA: BASES PARA ESTRUTURAR O DEBATE

Correndo o risco de desapontarmos, mas seguindo os *ares do tempo* que apontam para o caminho da governância, as propostas que concluem esta tese não as são, ou melhor, são apenas *bases para uma proposta*.

Esta opção prende-se com a consciência de que não é possível encontrar uma estratégia e um plano sem participação e sem debate. Os planos constroem-se com as pessoas e não com os técnicos: *«A cidade é sempre um projeto coletivo»¹⁴⁷*.

Desta forma, as bases para uma proposta que aqui surgem têm como única pretensão estimular o debate, ainda que resultem do conhecimento proveniente de uma leitura do processo de evolução da Avenida e da situação existente. De facto, a única proposta aqui presente é que se discuta em debate estas bases.

Nas bases que são propostas levamos ainda em consideração o facto de estar a decorrer um debate sobre este tema quer nos meios técnicos, quer entre técnicos e a sociedade civil. Significa então que integramos algumas das propostas já consensualizadas na sociedade civil¹⁴⁸, partindo assim do debate em curso.

¹⁴⁶ PORTAS, Nuno [et al.] – Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades, 2003, p. 18.

¹⁴⁷ PESSÔA, José – A identificação de um Centro Histórico, 2007, p. 52.

¹⁴⁸ Ver AMIGOSD'AVENIDA - Contributo dos Amigosd'Avenida: 1.º Momento de Informação Pública do Projecto de Intervenção para a Av. Dr. Lourenço Peixinho.

Da análise das oportunidades e das potencialidades que se oferecem a este espaço, bem como dos meios que se apresentam hoje ao dispor, conclui-se que existe matéria para a sua reabilitação integrada e, assim, sustentável. Ou seja, uma reabilitação que tenha em conta não só os elementos físicos e materiais mas também todas as vertentes imateriais. Isto porque só articulando todas as dimensões – sociais, económicas, territoriais, ambientais, etc. – é possível o desenvolvimento: «*Não há questões urbanas, questões económicas e questões sociais. Há sim... questões de desenvolvimento*¹⁴⁹».

Resulta claro que a Avenida precisa em primeiro lugar de uma estratégia, de um conceito base que modele as opções. Esta estratégia pressupõe um plano, uma vez que um programa, ainda que estratégico, não poderia dar uma resposta adequada a algumas das premissas.

Uma intervenção na Avenida Dr. Lourenço Peixinho deve ainda procurar a reabilitação urbana. Para tal é essencial a definição de uma Área de Reabilitação Urbana [ARU], ao abrigo do Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de Outubro, pois só assim é possível aceder aos benefícios fiscais para a reabilitação urbana em termos de IVA, IMI e IMT. Apesar de ser possível a delimitação de uma ARU mediante aprovação de um instrumento próprio (artigo 14.º), parece mais adequado para a situação da Avenida esta delimitação fazer-se através de um plano de pormenor de reabilitação urbana [PPRU] (artigo 15.º).

A razão essencial prende-se com a inexistência de um instrumento de gestão territorial em vigor na Avenida que dê uma resposta a estes objectivos, quer em termos de regras para o edificado, quer na previsão de mecanismos de incentivo à reabilitação ou de perequação compensatória.

Uma proposta para a Avenida implica necessariamente uma mudança de paradigma: passar da expansão para a reabilitação, para a regeneração. Só através de uma mudança de paradigma é possível reforçar este local central em todas as suas componentes. Claro que esta não se pode resumir a uma mudança *localizada* na Avenida, por exemplo impondo regras urbanísticas mais apertadas, mas tem de passar necessariamente por uma alteração de política urbana à escala da cidade.

¹⁴⁹ GUERRA, Isabel – Tensões do Urbanismo Quotidiano in PORTAS, Nuno [et al.] – Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades, 2003, p. 240.

Não será possível propor um aumento do número de habitantes no centro se não for revista a política de taxas que favorece a dispersão da população e se não for objecto de uma programação cuidada a execução de todas as zonas de expansão da mancha urbana previstas para Aveiro (por exemplo, a nascente da Estação, toda a área até à EN109, ou ao longo da Avenida das Agradas) o que pode envolver processos de negociação, de transferência de direitos de construção, etc.

Após estas considerações e partindo dos pressupostos que:

- os valores da Avenida são para serem mantidos, o que subentende uma reabilitação (de algumas) das estruturas edificadas existentes e uma revitalização económica e cultural;
- deve ser reforçado o perfil de centro de identidade (até pela inexistência de uma concretização de centro na cidade);
- da sua matriz inicial é fundamental a ligação à Estação e aos meios de transporte;
- devem ser capitalizadas as potencialidades para obtenção de sinergias (UA, empresas ligadas às tecnologias de comunicação);
- a existência de equipamentos culturais e espaços de vivência social está intimamente relacionada com os períodos áureos da Avenida;
- existe um capital cultural a explorar (centro de investigação de jazz da UA, Avenida da Arte Contemporânea, Museu da Estação);
- existe já um grupo de interlocutores na sociedade civil, os Amigosd’Avenida, e uma base de consenso que resulta da discussão lançada por esse grupo;

Propõe-se, como base para discussão, uma estratégia que transforme a Avenida de serviços na *Avenida ao serviço da cidade*: ao serviço do bem-estar da população, da cultura, da vida social, das pessoas, do comércio, dos transportes, etc. Ou seja, devolver a Avenida à fruição dos seus habitantes e da cidade.

Esta estratégia pretende dar resposta às propostas que vêm da sociedade civil de pensar a Avenida enquanto “montra”, espaço de divulgação, promoção e comercialização das funções económicas, sociais e culturais da cidade; enquanto “palco”, utilizando o espaço público para actividades de animação cultural e artística; e enquanto “espaço de residência para todos”, valorizando a função residencial.

Ao contrário das outras dimensões, a dimensão de “montra” parece-nos menos adequada a este espaço. Não nos parece que a Avenida deva ser considerada como montra ou um espaço de exposição, uma vez que isso pressupõe uma utilização mais vocacionada para o turismo ou esporádica. Parece-nos que a Avenida deve estar de facto *ao serviço* das funções económicas, sociais e culturais que caracterizam Aveiro, procurando criar sinergias dessas especificidades e elementos de competitividade, contudo não num sentido de montra, de exposição. Deve tirar partido das potencialidades que existem mas de um ponto de vista dos utilizadores, de servir a cidade. Até porque, se um espaço for dinâmico é também atractivo para o turismo, mesmo não sendo esta a preocupação em primeira linha.

Parece-nos que, partindo do conceito a *Avenida ao serviço da cidade*, se abrem mais possibilidades para este espaço e se reforça a vertente da dinâmica, em todos os campos, daí termos optado por ele.

A estratégia proposta assenta em quatro princípios estratégicos de intervenção:

- Reintrodução da componente cultural na Avenida;
- Tratamento e dinamização do espaço livre;
- Aumento de residentes;
- Maior diversidade funcional.

São ainda princípios de intervenção, embora transversais aos anteriores, a:

- Intervenção em edifícios âncora;
- Valorização das dinâmicas locais – trazer a Universidade para a Avenida.

Estes princípios são transversais uma vez que a estratégia assenta na criação de parcerias com agentes culturais, sociais e urbanos, como a UA (especial relevância), ACA, Conservatório de Música de Aveiro de Calouste de Gulbenkian, escolas de jazz, IHRU, etc., para a prossecução dos seus objectivos. Estas parcerias têm reflexo em intervenções de reabilitação em edifícios âncora para instalação de equipamentos ou serviços de utilização pública, com o intuito de induzir, numa segunda fase, intervenções de privados.

O princípio de Reintrodução da componente cultural da Avenida assenta na ideia de que os períodos de maior vitalidade deste espaço viveram-se quando tinha equipamentos culturais (Cine-Teatro Avenida e cinemas) que atraíam uma vivência também social.

Para a concretização deste princípio são objectivos:

- reforçar as actividades culturais na Avenida, através da criação de equipamentos/ serviços culturais instalados em edifícios com forte valor identitário (Cine-Teatro Avenida, Banco de Portugal, Garagem Atlantic...), e partindo de parcerias com a UA, Conservatório de Música de Aveiro de Calouste Gulbenkian, Escolas de Jazz e outros agentes culturais relevantes;
- ponderar a criação de uma *Casa das Artes*, a funcionar na Garagem Atlantic, com potencial de animação cultural extensível ao espaço público, tirando partido das dinâmicas da UA (Centro de Investigação de Jazz) e dos outros agentes culturais da cidade (incluindo escolas de música e dança).

A *Casa das Artes* seria um espaço cultural aberto a várias expressões artísticas (música, dança, artes plásticas, teatro e cinema), com um programa incluindo um cinema, um espaço de café-concertos, um auditório, salas de ensaio, escritórios, uma *fábrica artística*, etc., em linha com o *Stuk* em Leuven na Bélgica (também uma cidade universitária). O edifício deveria ter grande ligação ao espaço exterior, para organização de eventos ao ar livre (cinema, música, dança).

A pertinência da implantação na Garagem Atlantic prende-se com a relação próxima com a Estação e com a potencialidade do espaço público na zona nascente da Avenida. De facto, a construção do túnel desvitalizou toda esta área que está, assim, disponível e a precisar de um novo programa. A configuração do espaço público, com uma larga placa central, cria possibilidades para criar um espaço ligado a esta *Casa das Artes*, a funcionar como extensão no exterior das suas actividades, um *Rossio das Artes*.

O princípio de Tratamento e dinamização do espaço livre tem como objectivos:

- devolver o carácter de *boulevard* à Avenida, no sentido de um espaço que integra e força o convívio harmonioso entre a circulação viária e pedonal, criando condições para a apropriação do espaço livre pelos peões através do reequilíbrio da proporção automóvel-peão (reduzir de quatro para duas as faixas automóveis);
- reforçar as ligações transversais, como forma de criar sinergias com os espaços adjacentes e também de controlar o trânsito de atravessamento (ponderar a criação de faixas de pavimento pedonal nos atravessamentos transversais como forma de desincentivar o tráfego rápido);

- criar uma centralidade (uma “praça”?) na *baixa* da Avenida, em articulação com o espaço público pedonal do Mercado Manuel Firmino, Fórum Aveiro e Canal da Fonte Nova (ponderar impor soluções de permeabilidade, ao nível do piso térreo, entre a Avenida e o Fórum Aveiro em construções novas);
- potenciar o desenvolvimento de actividades artísticas e culturais em espaço público, partindo de parcerias com a ACA e agentes culturais;
- procurar melhoria do mobiliário e elementos de publicidade dos estabelecimentos no espaço público, através de um compromisso da ACA de apresentação de uma candidatura a programas de apoio à modernização do comércio (PROCOM);
- elaborar um regulamento municipal de utilização do espaço público, que imponha regras para os elementos publicitários (toldos, anúncios e placas), sinalética, mobiliário urbano, e equipamentos de ar condicionado e ventilação;
- potenciar a Avenida enquanto espaço comercial ao ar livre, com introdução de modificações nos horários comerciais, para reforçar a competitividade/complementaridade com o Fórum Aveiro;

O terceiro princípio estratégico, Aumento de residentes, passa por:

- reforçar a atractividade da Avenida para a função residencial (como forma de dinamização social), com a criação de incentivos e apoios à reabilitação urbana, através de programas nacionais e parceria com o IHRU, constituição de um fundo imobiliário para a reabilitação da Avenida e alterações em taxas municipais;
- reforçar as ligações com as dinâmicas universitárias: criar programa de alojamento de estudantes na Avenida (edifícios reabilitados), com protocolos entre proprietários e UA, com uma gestão integrada dos alojamentos, ponderando a criação de serviços conjuntos (refeitório, lavandaria, serviço de limpeza, etc.) Estas unidades teriam ainda potencial para utilização turística (nomeadamente no Verão);
- reforçar as ligações com as dinâmicas universitárias: procurar compromisso com a UA para instalação de uma residência universitária (edifícios reabilitados) e explorar a maior tendência dos alunos do programa *Erasmus* para se instalarem em zonas centrais.

O princípio estratégico de Maior diversidade funcional tem como objectivos:

- obter maior diversidade funcional e reforçar as *microcentralidades* dentro do espaço da Avenida;
- reforçar as ligações com as dinâmicas universitárias: procurar compromissos com a UA para instalação de incubadora de empresas (tirando partido das *microcentralidades*, Centro Comercial Oita?);
- promover a instalação de uma tipologia comercial tipo Fnac (tirando partido das *microcentralidades*, Centro Comercial Oita?);
- potenciar a instalação na Avenida de equipamentos ligados aos idosos, (Centro de dia e/ou Lar) e crianças (creches). Procurar parcerias com proprietários para a criação de um modelo de Residência assistida (condomínio de habitações com serviços de apoio domiciliário) e outros serviços que possam dar assistência à população (envelhecida) da própria Avenida.

Com a estratégia apresentada e com as propostas que aqui são feitas procura-se, por um lado, dar resposta a alguns problemas sentidos e, por outro, tirar partido das oportunidades que se põem à cidade pela presença da Universidade. É importante ainda para a reabilitação da Avenida, encontrar programas que ocupem (e reabilitem) alguns edifícios, de grande presença urbana, que se encontram desvalorizados economicamente e quase obsoletos, designadamente o Centro Comercial Oita, e, por isso, são lançadas algumas ideias para novas ocupações. Pretende-se com esta estratégia tornar a Avenida um espaço com mais vida social, cultural, económica e comercial, com maior atractividade e maior competitividade nacional e regional.

Expostas que estão as bases para um plano para a Avenida cumpre agora fazer apenas algumas considerações finais. Conforme expresso na Introdução, pretendia-se com a presente dissertação fazer uma reflexão sobre as problemáticas associadas à intervenção na cidade consolidada, à Reabilitação Urbana.

A área usada como caso de estudo, a Avenida Dr. Lourenço Peixinho, é um espaço cheio de especificidades e problemas próprios mas o processo de construção de uma estratégia, que pressupõe uma leitura de alguns pontos essenciais para construir a *carta de potencialidades* de um espaço urbano, assenta em pressupostos mais gerais e universais.

Julgamos, assim, que esta tese pode servir para informar outras intervenções, por expor o processo de análise e reflexão que deve preceder a definição de uma estratégia, essencial para uma reabilitação integrada, mas também por trazer à luz alguns pressupostos de gestão e de política urbana.

Do cruzamento da doutrina da gestão estratégica com a consciência que há uma população a querer ser ouvida – com ideias, anseios e projectos –, nasce a opção de não construir uma estratégia fechada para a Avenida. Ou seja, as propostas apresentadas, que concluem e sintetizam as reflexões feitas nos capítulos anteriores, pretendem ser, de facto, o mote para um debate à escala da cidade. É para que esse debate possa ser mais informado que nos propusemos a construir este processo de reflexão em torno da Avenida, *centro de identidade* de Aveiro.

Estamos prontos para o debate!

APÊNDICES

AMIGOSD'AVENIDA - Pela qualificação do debate público sobre o futuro da Avenida [Em linha]. [Consult. 13 Jul. 2011]. Disponível em WWW: <URL:<http://amigosdavenida.blogs.sapo.pt/>>.

AMIGOSD'AVENIDA - Contributo dos Amigosd'Avenida: 1.º Momento de Informação Pública do Projecto de Intervenção para a Av. Dr. Lourenço Peixinho [Em linha]. [Consult. 13 Jul. 2011]. Disponível em WWW: <URL:<http://amigosdavenida.blogs.sapo.pt/>>.

ANÚNCIO. Concurso público para «Fornecimento do projecto de desenho urbano para a Avenida do Dr. Lourenço Peixinho». D.R. III Série. 91 (2003-04-17) p. 8331.

ANÚNCIO. Concurso público para «Fornecimento do projecto de desenho urbano para a Avenida do Dr. Lourenço Peixinho». D.R. III Série. 107 (2002-05-09) p. 9550-9551.

ASCHER, François - **Metapolis: Acerca do Futuro da Cidade**. Oeiras : Celta Editora, 1998. 240 p. ISBN 972-8027-89-3.

ASCHER, François - **Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos. Um Léxico**. Lisboa : Livros Horizonte, 2010. 174 p. ISBN 978-972-24-1670-2.

AVEIRO. Assembleia Municipal - *Actas* [Em linha]. Aveiro : [s.n.], 1999-2007. [Consult. 20 de Abr. 2011]. Disponível em WWW: <URL:<http://www.cm-aveiro.pt/>>.

AVEIRO. Assembleia Municipal - **Plano de Urbanização de Aveiro. Síntese da metodologia adoptada**. [Em linha]. Aveiro : [s.n.]. 17 p. [Consult. 20 Abr. 2011]. Disponível em WWW: <URL:<http://www.cm-aveiro.pt/www/cache/imagens/XPQ5FaAXX4760aGdb9zMjjeZKU.pdf>>.

AVEIRO. Câmara Municipal - *Actas* [Em linha]. Aveiro: [s.n.], 1985-2007. [Consult. 20 Abr. 2011] Disponível em WWW: <URL:<http://www.cm-aveiro.pt/>>.

AVEIRO. Câmara Municipal - **Avenida Dr. Lourenço Peixinho: Levantamento de Usos do Edificado e Inquérito aos Moradores**. [Em linha]. Aveiro : [s.n.]. [Consult. 8 Jul. 2011]. Disponível em WWW: <URL:<http://www.cm-aveiro.pt/www/cache/imagens/XPQ5FaAXX28241aGdb9zMjjeZKU.pdf>>.

[AVEIRO. Câmara Municipal] - **Avenida Dr. Lourenço Peixinho: Programa**. [Em linha]. Aveiro : [s.n.]. [Consult. 1 Jul. 2011]. Disponível em WWW: <URL:http://www.cm-aveiro.pt/www//Templates/TabbedContainer.aspx?id_class=2300&divName=145s2300>.

AVEIRO. Câmara Municipal. Departamento de Planeamento e Desenvolvimento Territorial - **Estudo de Alinhamento e Cércas. Avenida Dr. Lourenço Peixinho**. Aveiro : [s.n.], 2007. 49 p., 3 mapas. Acessível na Câmara Municipal de Aveiro.

AVEIRO. Câmara Municipal. Gabinete de Urbanização - **Plano Director da Cidade de Aveiro**. Aveiro : Câmara Municipal de Aveiro, 1964. 26 p., 81 plantas.

AVEIRO. Câmara Municipal - **O futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho** [Em linha]. Aveiro : Município de Aveiro, 2009. 152 p. [Consult. 13 Jan. 2011]. Disponível em WWW: <URL:http://issuu.com/mestradopru-ua/docs/livro_avenida_completo>.

AVEIRO. Câmara Municipal - **Plano Director Municipal. Estudos complementares**. Aveiro : Câmara Municipal de Aveiro, 1995. 200 p.

AVEIRO. Câmara Municipal - **Plano Director Municipal. Relatório**. Aveiro : Câmara Municipal de Aveiro, 1995. 89 p.

BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO - **JESSICA: Uma nova forma de aplicar recursos da UE para promover o investimento e o crescimento sustentáveis nas zonas urbanas** [Em linha]. Luxembourg : BEI, 2008. 6 p. [Consult. 29 Jun. 2011]. Disponível em WWW: <URL:http://www.eib.org/attachments/thematic/jessica_2008_pt.pdf>. ISBN 978-92-861-0659-0.

CAJUDA, Manuel - A estratégia mudou o futebol. Diário de Notícias. Lisboa. ISSN 0870-1954. (27-03-2010), p. 45.

CARVALHO, Jorge [coord.] - **Avenida Dr. Lourenço Peixinho [Proposta Preliminar]** [Em linha]. Aveiro : [s.n.], 2011. 63 p. [Consult. 1 Jul. 2011]. Disponível em WWW: <URL:<http://www.cm-aveiro.pt/www/cache/imagens/XPQ5FaAXX27999aGdb9zMjjeZKU.pdf>>.

CASTELLS, Manuel - **A Questão Urbana**. São Paulo : Paz e Terra, 2000. 590 p. ISBN 85-219-0327-8.

CASTELLS, Manuel - Un mundo urbanizado sin ciudades?. La Vanguardia [Em linha]. Barcelona. N.º 44.011 (9 Mai. 2004), p. 28-29. [Consult. 24 Nov. 2010]. Disponível em WWW: <URL:<http://hemeroteca.lavanguardia.es/preview/2004/05/09/pagina-28/33659414/pdf.html#>>. ISSN 1579-3370.

CEDOUA FACULDADE DE DIREITO DE COIMBRA [org.] - **O novo regime da reabilitação urbana**. Coimbra : Edições Almedina SA, 2010. 207 p. ISBN 978-972-40-4287-9.

COLÓQUIO REABILITAÇÃO URBANA - EXPERIÊNCIAS, INSTRUMENTOS E PERSPECTIVAS, 1, Lisboa, 2002 - Reabilitação Urbana em Debate : actas. Lisboa : Assembleia Municipal de Lisboa, 2003. 159 p.

COMISSÃO EUROPEIA - **Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis** [Em linha]. Leipzig : [s.n.], 2007. 9 p. [Consult. 19 Jun. 2011]. Disponível em WWW: <URL:http://www.rfsustainablecities.eu/IMG/pdf/leipzig-charta-adr-pt_cle6476fb.pdf>.

CORBOZ, André - **Le Territoire comme palimpseste et autres essais**. Paris : Les Éditions de l'Imprimeur, 2001. 282 p. ISBN 2-910735-36-2.

CRUZ, Sara Ventura da - A Arquitectura da Avenida : a construção da Avenida Dr. Lourenço Peixinho em Aveiro. Coimbra : [s.n.], 2005. 165 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

CULLEN, Gordon - **Paisagem Urbana**. Lisboa : Edições 70, 1988. 202 p.

DALDA, Juan Luís, ed. lit. - Documentos de reflexión urbanística 2 : Teoría y método del planeamiento general y urbano. Galicia : Departamento de Proyectos Arquitectónicos y Urbanismo, 2009. 157 p. ISBN 978-84-9749-369-7.

DECRETO-LEI n.º 46/2009. «D.R. I Série». 36 (2009-02-20) 1168-1205.

DECRETO-LEI n.º 307/2009. «D.R. I Série». 206 (2009-10-23) 7956-7975.

DOMINGUES, Álvaro [coord.] - **Cidade e Democracia: 30 Anos de Transformação Urbana em Portugal**. Lisboa : Argumentum Edições, 2006. 399 p. ISBN 972-8479-39-8.

EUROPEAN UNION, PRESIDENCY - **Renaissance der Städte (What are the aims of the Leipzig Charter?)** [Em linha]. [s.l.] : [s.n.], 2007. [Consult. 19 Jun. 2011]. Disponível em WWW: <URL: http://www.eu2007.de/en/News/+download_docs/Mai/0524-AN/070LeipzigCharta.pdf>.

FONSECA, Ana Trindade - Aveiro: Cidade | Universidade. Coimbra : [s.n.], 2010. 197 p. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

GONÇALVES, Jorge Manuel - **Os espaços públicos na reconfiguração física e social da cidade**. Lisboa : Universidade Lusíada Editora, 2006. 266 p. ISBN 972-8883-67-6

HALL, Peter - **Cities of Tomorrow**. 2.ª ed. Oxford : Massachusetts : Blackwell Publishers, 1996. 502 p. ISBN 0-631-19943-8.

HALL, Peter - **Urban and Regional Planning**. 4.ª ed. Londres : New York : Routledge, 2002. 237 p. ISBN 0-415-21777-6.

IGESPAR - Conjunto arquitectónico constituído pelos edifícios da "Casa Paris"; "Ourivesaria Matias" e "Pastelaria Avenida" [Em linha]. [Consult. 5 Fev. 2011]. Disponível em WWW: <URL:<http://www.igespar.pt/pt/patrimonio/pesquisa/geral/patrimonioimovel/detail/3728092/>>.

IGESPAR - Edifício da antiga Capitania do Porto de Aveiro [Em linha]. [Consult. 5 Fev. 2011].

Disponível em WWW:

<URL:<http://www.igespar.pt/pt/patrimonio/pesquisa/geral/patrimonioimovel/detail/74838/>>.

IGESPAR - Edifício sito na Av. Dr. Lourenço Peixinho, nº 154-156, e na R. Engenheiro Oudinot, nº 7-11 [Em linha]. [Consult. 5 Fev. 2011]. Disponível em WWW:

<URL:<http://www.igespar.pt/pt/patrimonio/pesquisa/geral/patrimonioimovel/detail/12496928/>>.

JESSICA HOLDING FUND PORTUGAL [Em linha]. [Consult. 19 Jun. 2011]. Disponível em WWW:

<URL: <http://www.fundojessicaportugal.org/>>.

LACAZE, Jean-Paul - **A Cidade e o Urbanismo**. Lisboa : Instituto Piaget, 1999. 141 p. ISBN 972-771-107-3.

LÔBO, Margarida Souza - **Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco**. 2.ª ed. Porto : Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. 1995. 294 p. ISBN 972-9483-14-0.

LOPES, Judite Conceição Afonso - Teatro Aveirense. [Em linha]. Lisboa : [s.n.], 2008. 229 p. Tese de Mestrado em Estudos de Teatro apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. [Consult. 21 Mai. 2011]. Disponível em WWW:

<URL:<http://repositorio.ul.pt/handle/10451/463>>.

MARQUES, Bruno Pereira ; MADEIRA, Cátia - Reabilitação habitacional em Portugal: a avaliação dos Programas RECRUA, REHABITA, RECRIPH E SOLARH [Em linha]. In Actas do 16.º Congresso da APDR. Funchal, 2010. p. 897-931. [Consult. 20 Jun. 2011]. Disponível em WWW:

<URL:<http://unl->

[pt.academia.edu/BrunoMPereiraMarques/Papers/224302/Reabilitacao_Habitacional_em_Portugal_a_avaliacao_dos_programas_RECRUA_REHABITA_RECRIPH_e_SOLARH#](http://unl-academia.edu/BrunoMPereiraMarques/Papers/224302/Reabilitacao_Habitacional_em_Portugal_a_avaliacao_dos_programas_RECRUA_REHABITA_RECRIPH_e_SOLARH#)>.

MILHEIRO, Ana Vaz, ed. lit.; AFONSO, João, ed. lit. - **Nuno Portas, Prémio Sir Patrick Abercrombie UIA 2005**. 2.ª ed. Lisboa : Ordem dos Arquitectos, 2005. 130 p. ISBN 972889712X.

OLIVEIRA, Rosa Maria - **O Discurso da Cidade - Leituras da Avenida Lourenço Peixinho**. Aveiro : Câmara Municipal de Aveiro - Pelouro da Cultura, 2001. 157 p. ISBN 972-9137-68-4.

PARLAMENTO EUROPEU. Direcção-Geral das Políticas Internas da União - Seguimento da Agenda Territorial e da Carta de Leipzig: Para um programa de acção europeu de desenvolvimento do espaço e coesão territorial [Em linha]. Bruxelas, Parlamento Europeu, 2007. 10 p. [Consult. 19 Jun. 2011] Disponível em WWW:

<URL:http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/territorialag-leipzigchart_ex_summary_/TerritorialAg-LeipzigChart_Ex_summary_pt.pdf>.

PEIXOTO, Paulo - **Centros históricos e sustentabilidade cultural das cidades** [Em linha]. Porto : Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2003. 16 p. [Consult. 24 Nov. 2010]. Disponível em WWW:

<URL:http://webopac.sib.uc.pt/search~S74*por?/apeixoto%2C+paolo/apeixoto+paolo/1%2C5%2C69%2CX/l856&FF=apeixoto+paolo+1969&6%2C%2C39%2C1%2C0>.

PEIXOTO, Paulo - Requalificação urbana. In FORTUNA, Carlos ; LEITE, Rogério Proença, orgs. - Plural de Cidade: novos léxicos urbanos. Coimbra : Edições Almedina, 2009. ISBN 978-972-40-3924-4. p. 41-52.

PESSÔA, José - A identificação de um centro histórico. ECDJ. Coimbra : Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. ISSN 0874-6168. 10 (2007) 50-53.

PORTAS, Nuno - **A Cidade como Arquitectura**. 2^a ed. Lisboa : Livros Horizonte, 2007. 212 p. ISBN 972-24-1463-1.

PORTAS, Nuno - El Surgimiento del Proyecto Urbano. Perspectivas Urbanas / Urban Perspectives [Em linha]. N.º 3 (2003). [Consult. 24 Nov. 2010]. Disponível em WWW: <URL:<http://www.etsav.upc.es/urbpersp/num03/art03-2.pdf>>. ISSN 1695-534X.

PORTAS, Nuno [et al.] - **Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades**. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2003. 295 p. ISBN 972-31-1061-X.

PORTAS, Nuno - Os Tempos das Formas : A Cidade Feita e Refeita. Guimarães : Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho, 2005. 312 p. ISBN 972-99822-01. vol. 1.

PORTUGAL. MAOTDR. Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano - Portal da Política de Cidades [Em linha]. [Consult. 19 Jun. 2011] Disponível em WWW: <URL:<http://politicadecidades.dgotdu.pt/polis/Paginas/default.aspx>>.

PORTUGAL. MAOTDR - **Política de Cidades POLIS XXI 2007-2013** [Em linha]. [s.l.] : [s.n.] 2008 [Consult. 19 Jun. 2011] Disponível em WWW: <URL: <http://www.dgotdu.pt/pc/documentos/POLISXXI-apresentacao.pdf>>.

PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas. Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização. Repartição de Estudos de Urbanização - Despacho U-180. 1960. Antepiano de Urbanização de Aveiro. Acessível no Arquivo Histórico da Biblioteca Municipal de Aveiro.

PROGRAMA POLIS - **Viver Aveiro: Plano Estratégico**. Lisboa : Programa Polis - MAOT, 2001. 51 p. , 5 mapas.

PROGRAMA POLIS - **Relatório do Grupo de Trabalho - Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades** [Em linha]. Lisboa : Parque Expo, 2000. 107 p. [Consult. 30 Jan. 2011]. Disponível em WWW:

<URL:http://www.polis.maotdr.gov.pt/Docs_pdf/relat_grupo_trabalho_pdf.pdf>.

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 165/95. D.R. I Série. 284 (1995-12-11) p. 7706-7725.

ROSSA, Walter - 2s M-EIAs surpresas: algumas reflexões em torno do que já se sabe. ECDJ. Coimbra : Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. ISSN 0874-6168. 10 (2007) 42-45.

ROSSA, Walter - Apontamentos sobre História e Salvaguarda em Desenvolvimento. In Seminário Internacional de Projeto de Requalificação e Cultura Urbana. Salvador : Faculdade de Arquitectura da Universidade Federal da Bahia. [no prelo].

ROSSA, Walter - [Carta]. 2005-12-26. Carta dirigida à Câmara Municipal de Aveiro.

ROSSA, Walter ; CRUZ, Sara Ventura da - O anátema d'a Avenida. Diário de Aveiro. (11 Jul. 2011) 6.

ROSSA, Walter - Fomos Condenados à Cidade! Tópicos de reflexão sobre um conceito de transição. In SANTANA, Paula, ed. lit. - A Cidade e a Saúde. Coimbra : Edições Almedina, 2007. ISBN 9789724033266. p. 16-22.

ROSSA, Walter - História do Urbanismo e identidade – a arte inconsciente da comunidade. In ROSSA, Walter - A urbe e o traço: uma década de estudos sobre o urbanismo português. Coimbra : Livraria Almedina, 2002. 443 p. ISBN 972-40-1798-2.

SILVA, David Moreira da ; SILVA, Maria José M. Moreira da - **Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro: Peças desenhadas**. Porto : [s.n.], 1960. 33 plantas : color.

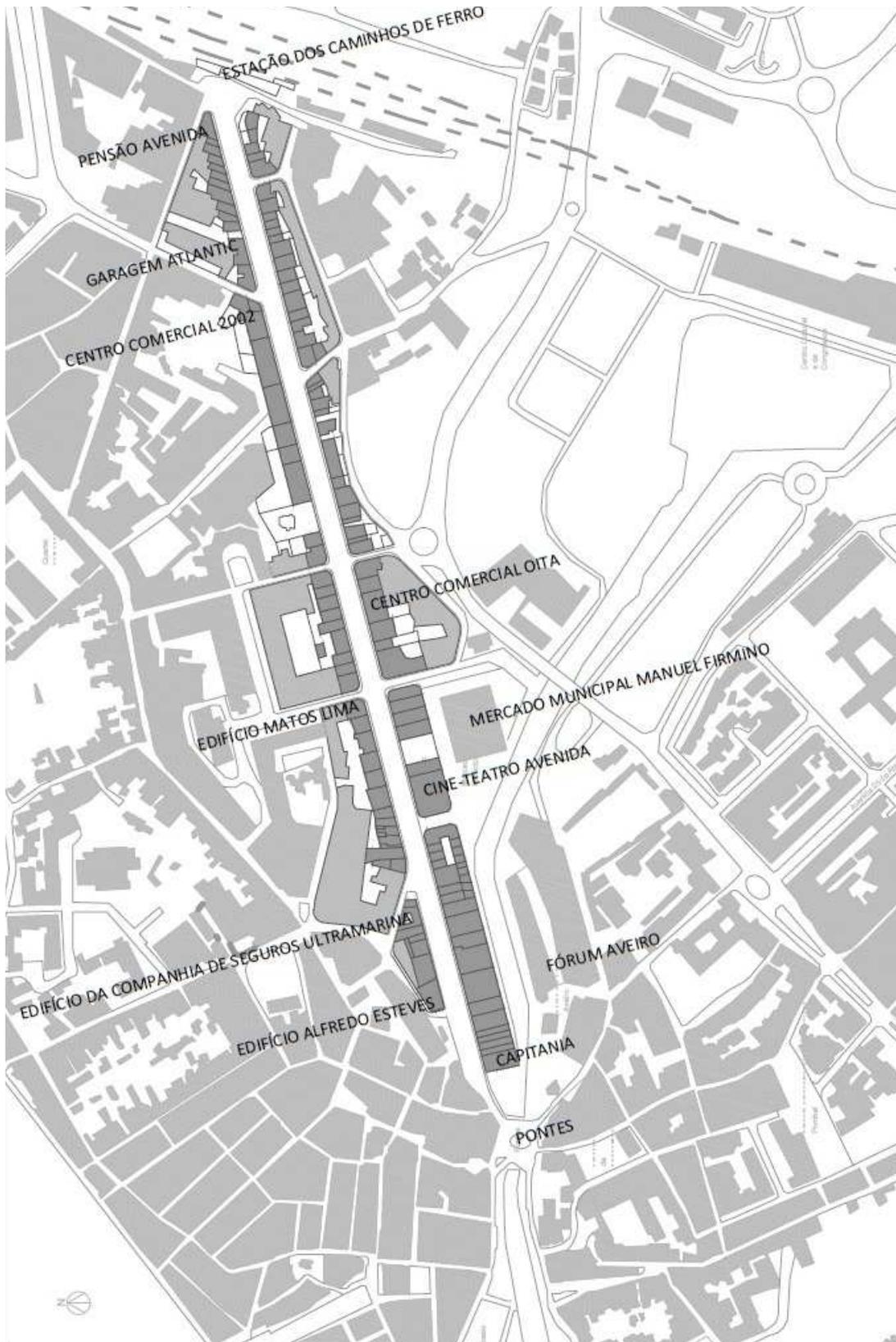
SILVA, David Moreira da ; SILVA, Maria José M. Moreira da - **Anteplano de Urbanização da Cidade de Aveiro: Peças escritas**. Porto : [s.n.], 1948. 128 p.

SILVA, Raquel Henriques da - Lisboa reconstruída e ampliada (1758-1903). In TOSTÕES, Ana ; ROSSA, Walter [coord.] - Lisboa 1758: o plano da Baixa Hoje, Catálogo da Exposição. Lisboa : Câmara Municipal de Lisboa, 2008. ISBN 978-972-95472-7-0. p. 127-167.

VAZ, Pedro - **Reabilitação urbana: um modelo de sustentabilidade**. Lisboa : URBE - Núcleos Urbanos de Pesquisa e Intervenção, 2006. 110 p. ISBN 972-8731-24-8.

VITÓRIA, José Augusto da Rocha Maia - Estudos e propostas para o Centro de Aveiro. Coimbra : [s.n.], 1995. 74 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

ANEXO I | PLANTA DE LOCALIZAÇÃO



[Artigo de opinião de Walter Rossa e Sara Ventura da Cruz, publicado no jornal Diário de Aveiro no dia 11-Julho-2011]

Em Aveiro toda a gente sabe do que se fala quando se diz *a* Avenida? Sim e não. “Sim” porque não é necessário dizer todo o topónimo Avenida Dr. Lourenço Peixinho para se perceber que artéria é. “Não” porque, no fundo, a conhecemos mal. Mal como conhecemos quem ignoramos, ou até desprezamos, aqueles por quem passamos e cujo sofrimento, degradação, decadência nos é indiferente. Por vezes até pensamos que não, pois até tivemos um ato caridoso, mas no fundo o que fizemos foi espiar a nossa má consciência, a ligeireza da atenção. Mas a verdade é simples: sem atenção, sem um plano, sem acreditar, falhamos.

É o mesmo com *a* Avenida. Já há muito que, de vez em quando, responsáveis municipais apelam para a atenção de alguns sobre o problema. De forma mais ou menos solene, mais ou menos pública, mais ou menos auspiciosa lá se desenvolve mais uma ação de caridade misericordiosa sobre *a* Avenida. Já lá vão mais de 20 anos desde a primeira que nos lembramos. Entretanto *a* Avenida passou ao lado das maiores oportunidades de *regeneração urbana* que Aveiro desejou, mas mal aproveitou, para não falar daquelas de que nem sequer se deu conta. Sim, Aveiro habitualmente deixa passar as oportunidades que o Estado e/ ou entidades externas como a Comunidade Europeia proporciona às urbes do velho continente. E a razão é simples: não planeia, não define prioridades e estratégias, não sabe o que, coletivamente, quer. Vai andando a reboque das oportunidades em vez de estar pronta à espreita delas.

Foi por isso que o Polis Aveiro em vez de seguir e executar o que era estratégico executou o que estava em carteira, sendo que deixou *a* Avenida de lado. O mesmo sucedeu com as candidaturas aos programas da Política de Cidades Polis XXI inseridos no QREN, no qual Aveiro encontrou meios para desgraçar uma área consolidada, viva, simpática e sustentada da cidade — o Alboi — à conta de um insustentável e especulativo Parque da Sustentabilidade. E, claro, não vamos falar de coisas como o que o paquidérmico estádio pôs de lado e que eram, de facto, estratégias e bem mais em conta. Aí o provincianismo e a parolice cegaram a lógica e a evidência. Venceram e destruíram por décadas o parco equilíbrio financeiro municipal, para não falar do brio e honradez.

O atual executivo municipal esforça-se por encontrar um novo rumo para a Avenida. Porém está a seguir fórmulas já gastas que não permitem acreditar no sucesso, ou seja, na necessária mudança de paradigma. As experiências similares, bem como a doutrina das *políticas urbanas* e os consequentes *projetos urbanos* de sucesso, partiram de outros pressupostos e agentes. Uma das regras básicas é, desde logo, definir coletivamente um conceito — pode mesmo ser uma simples, mas forte ideia estratégica — desenvolvido em *plano* antes de encomendar um *projeto*. Nunca se deve encomendar um projeto com o qual surja o conceito, pois isso só serve alguns, a começar pelos projetistas e outras clientelas. Casos recentes têm-nos demonstrado como para um grande projeto tanto quanto um bom autor é necessário um bom cliente, sendo que, nestes casos, o cliente é, necessariamente, a comunidade. Sem o compromisso de todos — consenso é pouco e não serve para nada — não há ações urbanas de sucesso. Quando muito caprichos bem executados e com bom aspeto, mas que não alavancam o desenvolvimento sustentado. Até do futebol sabemos como a estratégia tem sempre de preceder a tática...

O último episódio desses esforços do Município para a regeneração d'a Avenida consistiu na realização de uma apresentação pública, mas pouco publicitada, na passada 6ª Feira à noite, na qual foi dado a conhecer o que se pretende levar a cabo para, ou melhor, em torno d'a Avenida. É um projeto, não um plano e por isso mais uma vez não tem estratégia. É apenas mais um conjunto de boas intenções, cheio de lugares comuns, alavancado num modelo de financiamento que ignora a situação atual e bem instalada do imobiliário em Portugal e na Europa, que continua a querer resolver os problemas d'a Avenida com a continuação da destruição dos seus valores, que entende que a chave da sua regeneração é o investimento público, especialmente em espaço público e equipamentos, não nas atividades e pessoas, etc.

Por trás dos dois “rossios” a criar longe de cada extremo d'a Avenida (um inclui a necessidade de mais uma ponte sobre o canal central!), de um caríssimo e inútil parque de estacionamento subterrâneo (em Aveiro quais são usados?), de um plano de mobilidade que imobiliza e separa, da criação de áreas pedonais de grandes dimensões, de acreditar que a viabilização imobiliária para além da já excedente será a melhor forma de tudo financiar, quais são os mecanismos para a vivência, quais os meios e agentes da regeneração? Por outras palavras: quem faz, quem se instala, quem vai, quem usa? Há compromissos firmes sobre isso? Como se estimula a reabilitação, refuncionalização e ocupação do edificado existente? Será mesmo necessário

construir mais? Porque não orientar os recursos para tal no sentido da *reabilitação*? Como é que duas intervenções pesadas situadas bem além dos extremos d’*a Avenida* resolvem os problemas em causa? Não será que os aumentam? E n’*a Avenida* propriamente, nada? Como projeto(s) que é (em vez do plano por onde se deveria ter começado) ignora princípios operacionais hoje básicos como a governância e as parcerias público-privadas, a necessidade de um planeamento baseado na análise e gestão dinâmicas, a aposta nos sistemas de *ecologia urbana* e na valorização do *património urbanístico*. Também ignora instrumentos de incentivo potentes e disponíveis. Isto para apenas enumerar algumas “ignorâncias”.

Mais grave do que tudo isso — será que nada se aprendeu com o Alboi? — é a ausência de envolvimento, desde o primeiro momento, da comunidade. Note-se como o projeto ignora algumas ideias já consensuadas em iniciativas de cidadania. O urbanismo não é uma questão eminentemente técnica, mas cívica e política. Já foi mas como dava mau resultado deixou de ser. Também não é uma questão dos políticos, mas da política em plena vivência democrática. Quem são os principais agentes da *regeneração urbana*? Os cidadãos. Então como a podemos promover sem o seu envolvimento, sem deles fazer clientes em vez de uns beneficiários tidos como tontos e incapazes?

É por tudo isso que aqui vimos apelar ao desenvolvimento do conhecimento, da divulgação e do debate, pois tememos que, uma vez mais, tudo não passe de mais um enorme e bem intencionado esforço do qual serão muito poucos, senão perniciosos, os resultados. Esse mais que simbólico espaço da identidade urbanística de Aveiro tem vindo a sofrer um conjunto de intervenções públicas e privadas avulsas que, por o serem, são erros. Propomos ainda que, humildemente, se comece pelo início: conhecer *a Avenida* e assim lhe prestar efetiva atenção, reconhecimento e homenagem. É necessário quebrar o anátema* de falta de estima, sob a forma de caridade, lançado sobre *a Avenida*.

Walter Rossa

Sara Ventura da Cruz

cidadãos

*Valerá mesmo a apenas ver em dicionários o significado profundo do termo.