



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

Maria João do Amaral Soares Moreira

IDENTIDADE DA CIDADE DE AVEIRO
FRENTE DE ÁGUA COMO LABORATÓRIO URBANÍSTICO

Dissertação no âmbito do Mestrado Integrado em Arquitectura,
orientada pelo Professor Doutor João Paulo Cardielos
e apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia
da Universidade de Coimbra.

Outubro de 2020



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

IDENTIDADE DA CIDADE DE AVEIRO

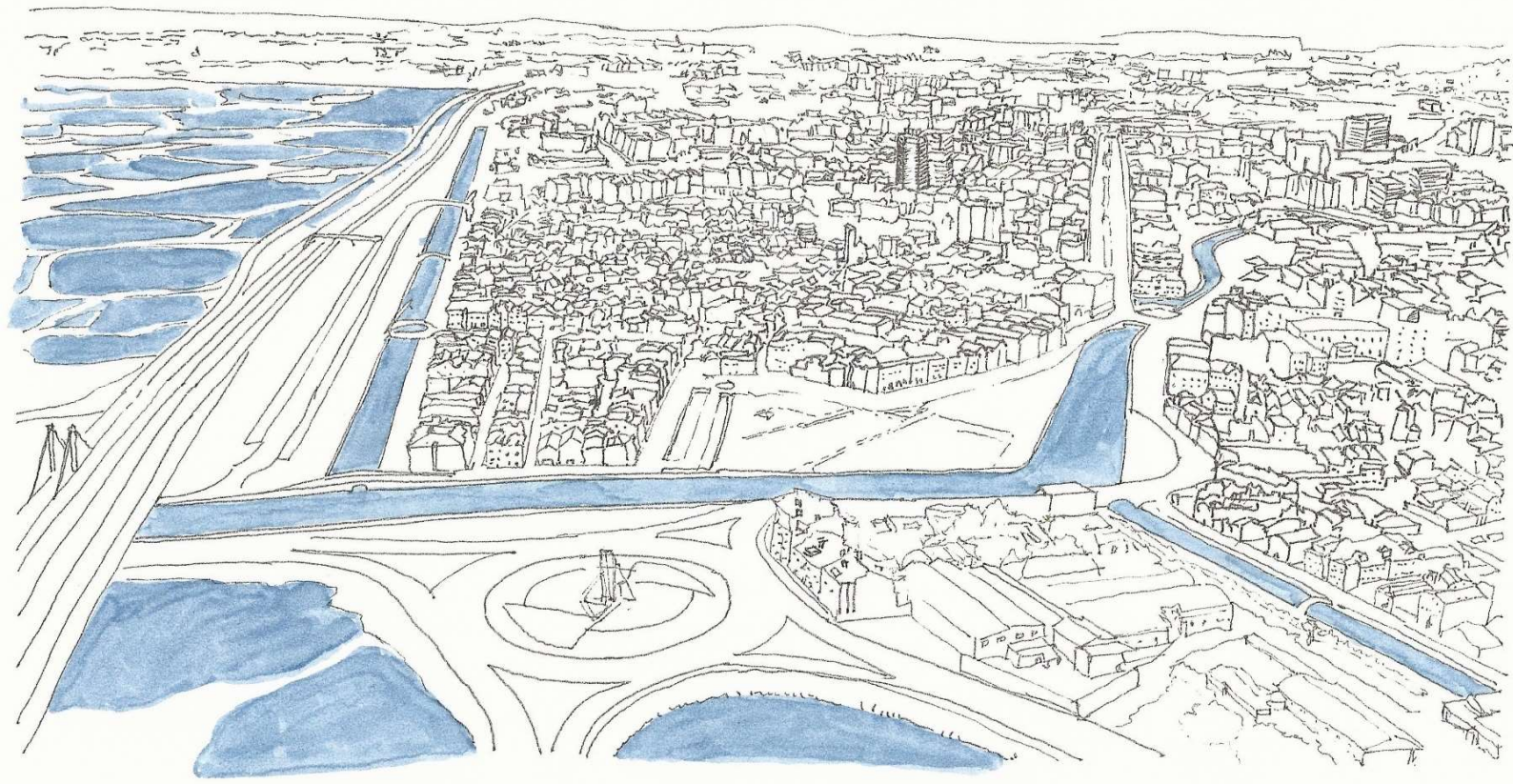
FRENTE DE ÁGUA COMO LABORATÓRIO URBANÍSTICO

Maria João do Amaral Soares Moreira

Dissertação no âmbito do Mestrado Integrado em Arquitectura,
Orientada pelo Professor Doutor João Paulo Cardielos
e apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia
da Universidade de Coimbra

Outubro 2020

IDENTIDADE DA CIDADE DE AVEIRO



FRENTE DE ÁGUA COMO LABORATÓRIO URBANÍSTICO

O documento foi escrito de acordo com o antigo acordo ortográfico e segundo as normas APA.

As citações foram transcritas na língua original sendo traduzidas pela autora em nota de rodapé.

À minha avó.

RESUMO

Sendo Aveiro uma cidade que se desenvolveu e cresceu muito à custa das suas características naturais, como o uso do barro para a indústria ou o uso dos canais lagunares como forma de possibilitar o transporte de moliço para a agricultura, a escolha do tema-base para o projecto de tese prático que agora é apresentado prende-se com a interligação da urbe com a sua paisagem lagunar, específica. A identidade de Aveiro passa, inevitavelmente, pelos seus planos de água, espalhados, muitas vezes tapados, escondidos e negligenciados.

O documento que aqui se apresenta pretende, através do desenho urbano de qualidade, recuperar e reaproximar os aveirenses do seu espaço. Ambiciona, acima de tudo, permitir aos autóctones a possibilidade de uma vivência em contacto com a natureza sem, no entanto, sair da cidade, como a criação de caminhos, percursos, extensões passíveis de serem percorridas a pé ou de bicicleta, que possibilitem aproximar a população do bem diferenciador deste lugar, que é, também, o da sua identidade - a ria, a laguna, as salinas.

No momento em que várias questões do foro da saúde são levantadas, não só no que diz respeito à poluição global, mas também a questões associadas a doenças particularmente citadinas provocadas pelo ruído, stress e sedentarização, afere-se importante redesenhar o trecho urbano possibilitando uma melhor qualidade de vida ao mesmo tempo que aproxima a população das características naturais da cidade.

Palavras-chave: Condição urbana, urbanismo sustentável, recursos naturais, corredores ecológicos, Territórios ambientalmente sensíveis, regeneração urbana.

ABSTRACT

Aveiro is a city that has developed and grown due to its natural characteristics, such as the use of clay for industry or the use of lagoon channels as a way to enable the transport of reed for agriculture. So, the choice of the basic theme for the dissertation that is now presented is related to the interconnection of the city with its specific lagoon landscape.

The identity of Aveiro inevitably goes through its water plans, scattered, often covered, hidden and neglected.

Redesigning forgotten urban trajectories, the document presented here intends to recover and reconnect people, born and living here, to their space.

It aims, above all, to allow the natives the possibility of living in contact with nature without, however, leaving the city, through the creation of paths or new extensions of them, which can be covered on foot or by bicycle, making possible for the population to get closer to what is a differentiating feature of this place and is also their identity - the estuary, the lagoon, the salines.

At a time when several health issues are raised, not only with regard to global pollution, but also with issues associated with particularly urban diseases caused by noise, stress and sedentarization, it is important to redesign urban areas, allowing a better quality of life while bringing the population closer to the natural characteristics of the city.

Keywords: Urban condition, sustainable urbanism, natural resources, ecological corridors, Environmentally sensitive territories, urban regeneration.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
I URBANISMO SUSTENTÁVEL	11
1.1 PARA UMA TOMADA DE CONSCIENCIA	11
1.2 COMO O FAZER	19
1.3 A RELAÇÃO DO HOMEM COM O ESPAÇO URBANO.....	21
1.4 RESULTADO ESPERADO	25
II ENTENDER O CASO DE AVEIRO	27
2.1 CONTEXTO TERRITORIAL.....	27
2.2 OS PRINCIPAIS PLANOS URBANÍSTICOS.....	33
2.3 PRINCIPAIS FRAGILIDADES E DESAFIOS	35
III PROPOSTA	43
3.1 ESTRATÉGIA URBANA DO GRUPO.....	43
3.2 A RESPOSTA INDIVIDUAL	49
3.3 CASOS DE ESTUDO	57
3.3.1 O PARQUE RIBEIRINHO DO ESTUÁRIO DO TEJO.	63
3.3.2 O REORDENAMENTO E QUALIFICAÇÃO DA FRENTE LAGUNAR NO CONTEXTO DE AVEIRO	67
IV CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
BIBLIOGRAFIA E FONTES	75
ÍNDICE	81
ÍNDICE DE FIGURAS	83

INTRODUÇÃO

PERTINÊNCIA

Este projecto de tese, em primeiro lugar, surge como resposta ao desafio lançado na cadeira de Atelier de Projeto II, ano lectivo 2017/2018, sob o grupo temático Território e Paisagem, na área disciplinar de Urbanismo, Planeamento e Desenho Urbano sob a alçada do Professor Doutor João Paulo Cardielos.

Foi-nos, então, proposto estudar a realidade existente na cidade de Aveiro “avaliando as suas forças, oportunidades, fraquezas e ameaças em análise prévia, para depois propor um desenho urbano capaz de reconfigurar e articular estruturas naturais e infraestruturas artificiais, programas construídos e equilíbrios ecológicos capazes de fomentar uma nova leitura e vivências dos espaços urbanos.”¹.

Desejam-se melhores cidades no futuro, e o papel do arquitecto torna-se fundamental no seu desenho.

De acordo com informação disponibilizada pela Organização das Nações Unidas (ONU), metade da humanidade vive actualmente em zonas urbanas, e a tendência que se verifica é que o número deverá aumentar nas próximas décadas. Embora ocupem uma pequena percentagem do espaço terrestre estes aglomerados consomem 60 a 80% da energia do mundo e provocam, pela edificação e mobilidade, 75% da emissão de carbono para a atmosfera.²

¹ Documento informativo entregue no início do ano lectivo 2017/2018 aos alunos do 5º Ano do MIA da UC.

² Fonte: <https://nacoesunidas.org/>, consultado em Novembro 2017

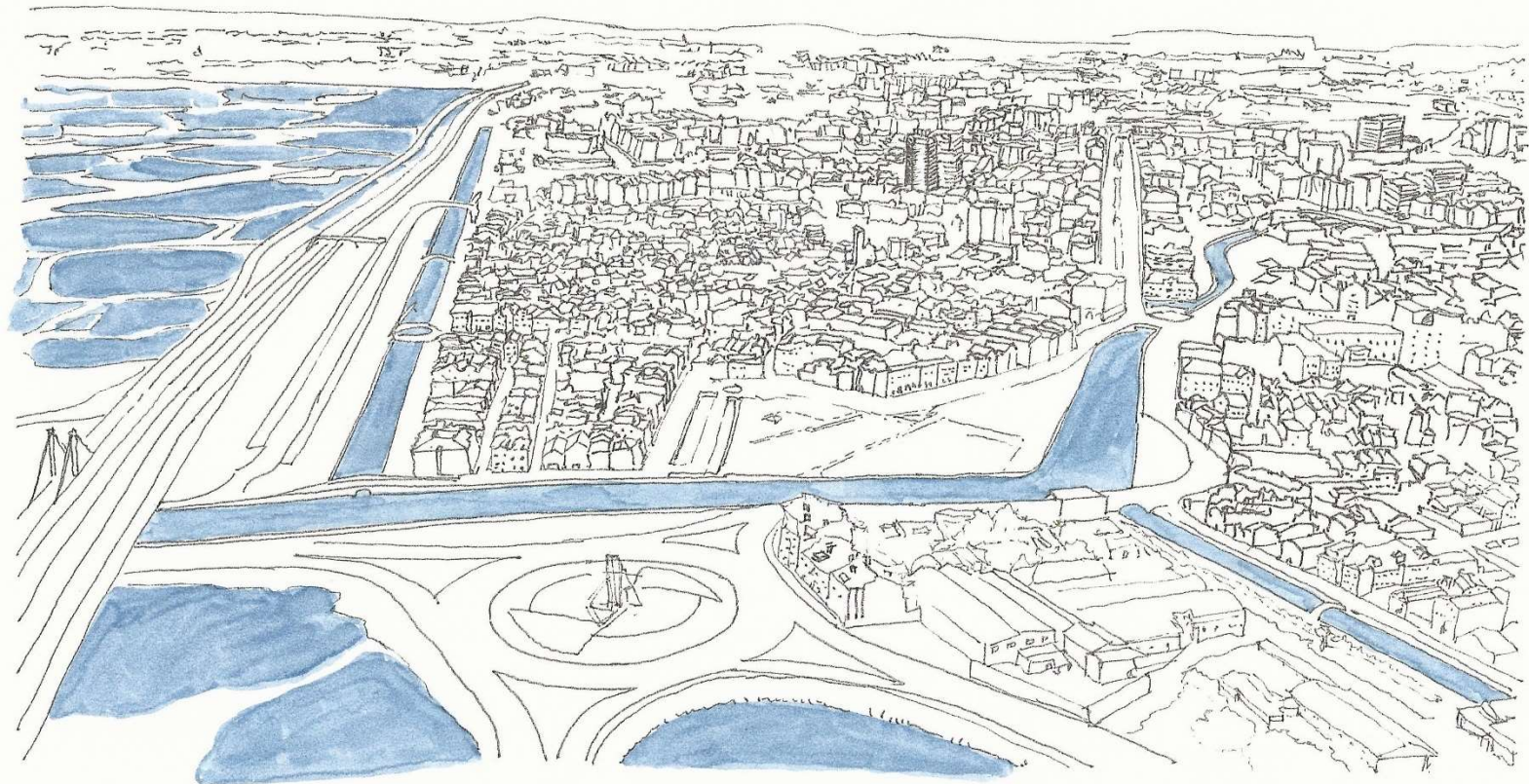


Figura 1 - Cidade de Aveiro

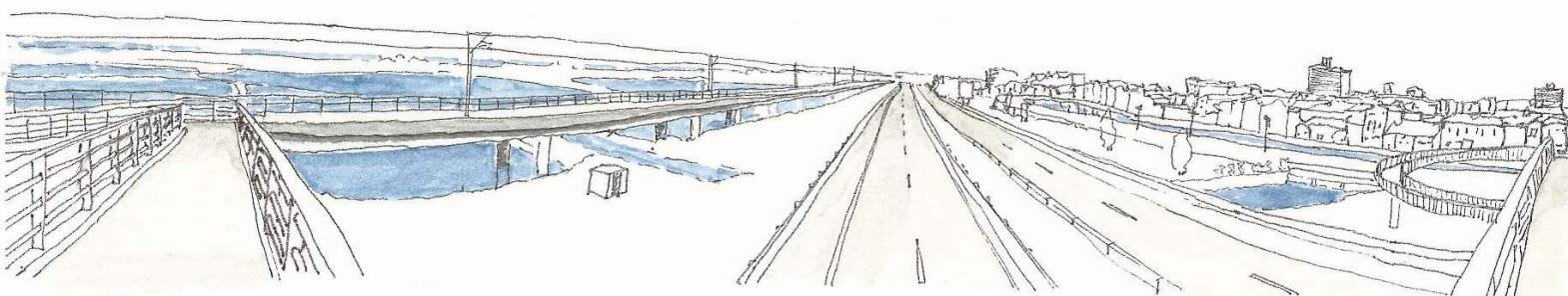


Figura 2 - Barreiras entre a cidade consolidada e a laguna norte - Aveiro.

Até há bem pouco tempo pensava-se, erradamente, que o combate à variação climatérica global se resumia ao desenho sustentável dos edifícios, ou ao uso de veículos eléctricos, no fundo à escala do objeto. Apenas neste século este paradigma se alterou e cada vez mais se encontram exemplos de planeamento das cidades tendo como base os pressupostos da urbanização sustentável.

Para além de tudo o que já foi referido acresce a pertinência pessoal desta dissertação: nasci, cresci e moro na cidade de Aveiro. Tenho uma particular ligação às suas linhas de água, já que durante muito tempo pratiquei desportos ligados à laguna. Escrever, pensar e desenhar com o propósito de unir a minha cidade à ria faz, para mim, todo o sentido.

METODOLOGIA

Como metodologia foi necessário, numa primeira análise, entender o que é a história deste local, seus costumes, vivências, principais fragilidades e problemas que resultam de uma má ou deficiente organização urbana.

Neste ponto foi necessário aprofundar quais as situações meramente relacionadas com a estrutura física da cidade e de que forma essa estrutura influencia as escolhas de quem a habita. Para tal recorreu-se a dados de natureza demográfica, geofísica da cidade atual, planos municipais e todo o conjunto de literatura que diz respeito a este território.

Analisar em profundidade o que já foi desenvolvido neste âmbito com os planos urbanísticos, caso do programa *Polis*, do desenho do Parque da Sustentabilidade, do Plano Director Municipal e dissecar, com abertura crítica, se os resultados obtidos são satisfatórios, se algo não correu como o previsto e por que razão.

Seguidamente, observar, num contexto global, o que já foi feito para combater estes problemas, estudos efectuados, obras construídas, isto é, entender e descrever como se encontra o estado da arte no que respeita à reabilitação e aproveitamento de corredores ecológicos, às relações entre água e terra, a exemplos onde a cidade e a natureza se fundem de forma sustentável. Entre os vários casos analisados destacam-se três de estudo por serem capazes de se traduzir num modelo construído de sucesso, ou não, servindo de ponto de partida para reflectir sobre o que pode ser feito para melhorar e acrescentar valor ao já desenvolvido.

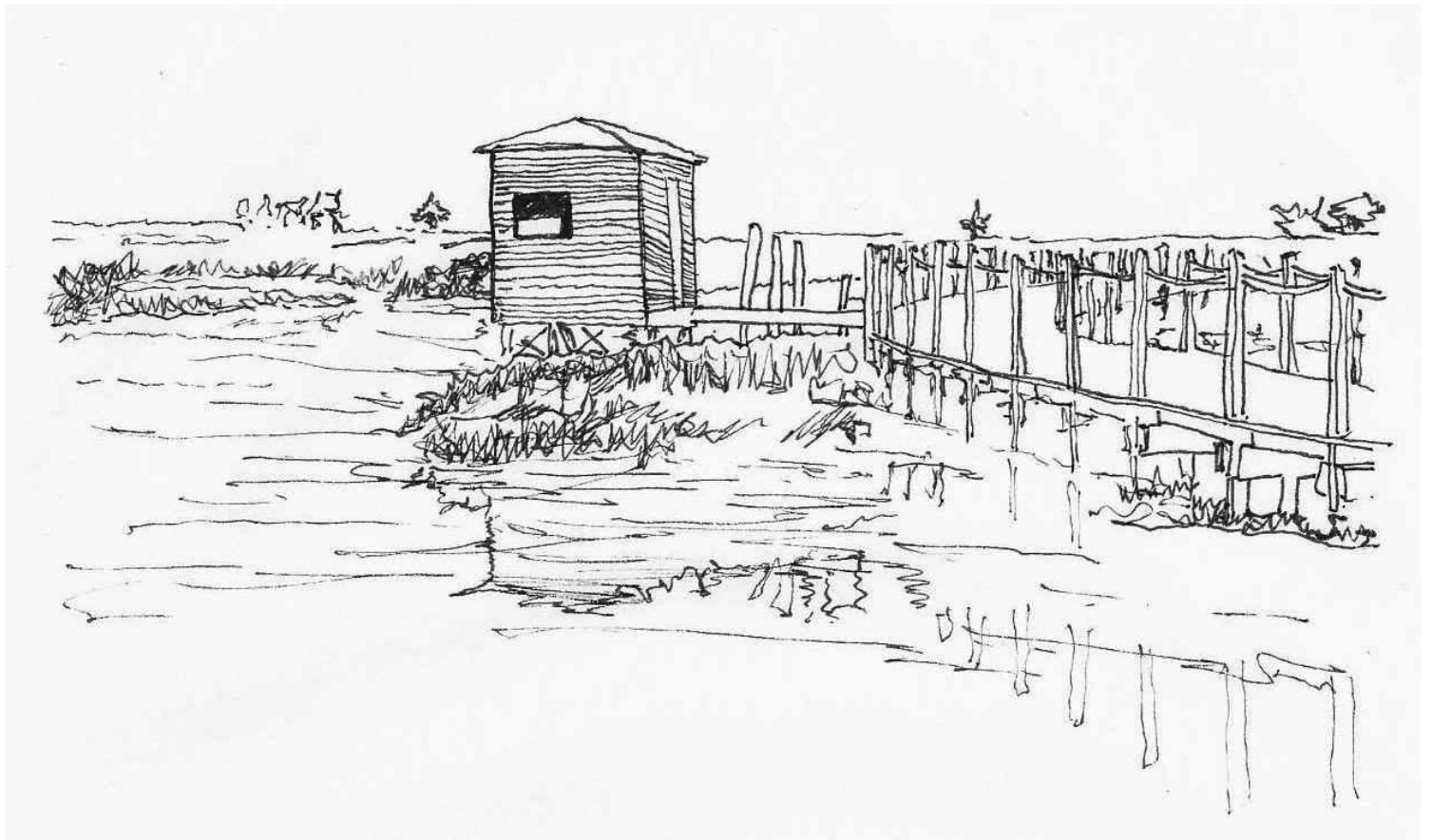


Figura 3- Passadiços do cais de Esgueira - Aveiro

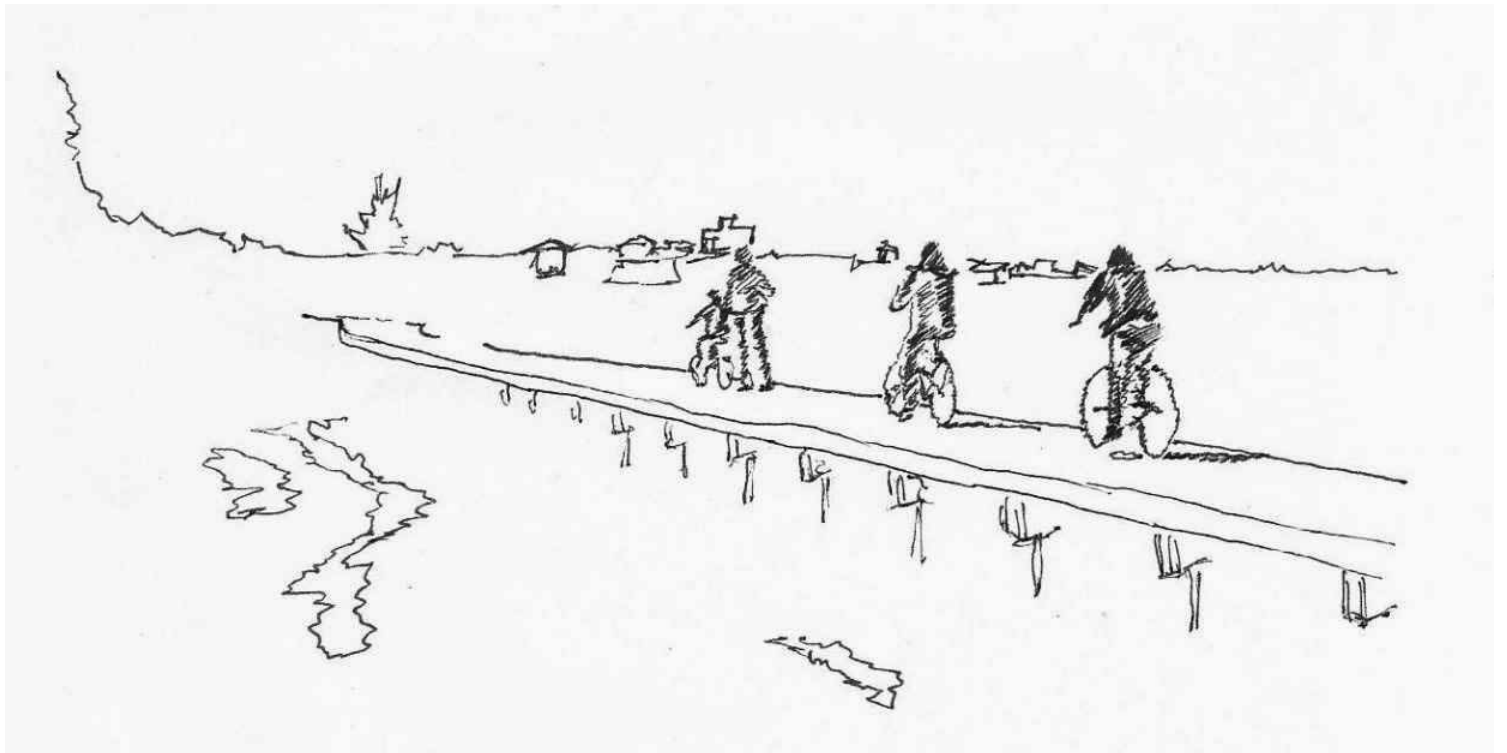


Figura 4- Passadiços cais de Esgueira - Aveiro

A par do atrás referido foi, ao longo do primeiro semestre da cadeira de Atelier de Projeto II, desenvolvido, em trabalho de grupo, uma solução que permite abolir a barreira que a Estrada Nacional 109 (EN109) representa no território da cidade de Aveiro: a separação clara entre a cidade dita histórica e a cidade nascente. Para tal recorreu-se à criação de novas formas de ligação entre as diferentes freguesias, à conceção de novos espaços verdes, à recuperação das linhas de água agora tapadas ou escondidas na zona nascente da cidade, ao redesenho do perfil do troço da EN109 que divide e atravessa a cidade. Este novo traçado passa, primeiramente, pela desvalorização nesta ligação rodoviária, tornando-a numa estrada de perfil urbano, possibilitando assim o atravessamento fácil quer de meios motorizados quer de meios mais lentos e, posteriormente, pela uniformização de cotas e de secção. Outro ponto tido em conta nesta fase foram os pontos extremos da agora EN109 – pontos de entrada na cidade. Presentemente é possível atravessar este território sem, contudo, se ter noção de que se está no seio de uma capital de distrito. Com esta primeira abordagem deseja-se não só reaproximar estas duas áreas agora separadas da cidade da população que aqui habita, mas também permitir a quem atravessa este espaço identificar a cidade e suas particularidades intrínsecas.

Em continuidade com o trabalho de grupo e circunscrito numa parcela deste, surge individualmente, a última fase metodológica do trabalho de tese: o desenho final da proposta onde são ensaiadas as convicções pessoais, para esta urbe, que permitem solucionar as questões inicialmente colocadas. Esta fase traduz-se pela produção de peças desenhadas, painéis síntese, maquetes e memórias justificativas.

Por fim, no último capítulo, tecem-se as considerações finais, permitindo de forma crítica analisar tudo o que foi desenvolvido, incluindo a solução apresentada.

OBJECTIVO

Com este projeto de tese pretende-se responder a questões de carácter funcional do desenho urbano da cidade de Aveiro e saber se o traçado da cidade permite a interligação franca entre a vida dos moradores e as características específicas deste lugar.

Entre várias perguntas que, neste contexto, podem ser levantadas destacam-se as mais relevantes:

1. Porque é que não existe, nos dias de hoje, uma relação dinâmica entre os habitantes da cidade de Aveiro e a sua laguna?
2. Porque será que o desenho urbano não permite estabelecer uma relação entre a população e a laguna?
3. O que separa a cidade da laguna?

Partindo destas premissas, o principal objetivo deste documento prende-se, em primeiro lugar, com a análise das escolhas e concretizações no campo de acção da arquitectura ao longo dos últimos anos nesta região, para depois, numa vertente prática e através do desenho urbano criar novas formas de conectividade entre o artificial, a cidade, e o natural, a laguna.



Figura 5 – Localização da antiga estação de comboios – Aveiro



Figura 6- Fachada da antiga estação de comboios - Aveiro

I | URBANISMO SUSTENTÁVEL

1.1 | PARA UMA TOMADA DE CONSCIENCIA

A cidade, segundo Leonardo Benevolo, *“permanece uma criação histórica particular, ela não existiu sempre, mas teve início num dado momento da evolução social, e pode acabar, ou ser radicalmente transformada, num dado momento.”* (Benevolo, 2005, p.9).

Ainda segundo o mesmo autor, a palavra cidade contém dois significados distintos. Um diz respeito ao *“conjunto dos artefactos introduzidos pelo Homem numa porção do ambiente natural”* (Benevolo, 2006, p.19), enquanto outro a define como *“cenário físico”,* cultural de uma sociedade.

É na influência que este cenário físico exerce, quer sobre a vida de quem nele habita, quer sobre o ambiente natural em que se insere, que se irá desenvolver este trabalho. As cidades são o resultado dos avanços e dos recuos da sociedade. Ao longo dos séculos os aglomerados foram-se desenvolvendo de forma gradual, consoante as necessidades, motivadas ora por questões de cariz político e social, ora por questões de saúde pública, ora por catástrofes naturais.

Tal como refere Jan Gehl é possível retirar deduções quanto à eficácia do desenho das cidades ocidentais olhando para os nossos países vizinhos.

“Na Europa ainda existem hoje cidades bem conservadas de praticamente todos os períodos dos últimos mil anos. Abundam cidades medievais que se erigiram livremente e cidades medievais planeadas. São múltiplas as cidades renascentistas e barrocas, as cidades das primeiras fases da industrialização, as cidades-jardim inspiradas pelo romantismo e, em particular, as cidades funcionalistas, dominadas pelo automóvel, dos últimos cinquenta anos.” (Gehl, 2017, p.39).



Figura 7 – Localização da antiga fábrica de cerâmica de Jeronymo Pereira Campos- Aveiro

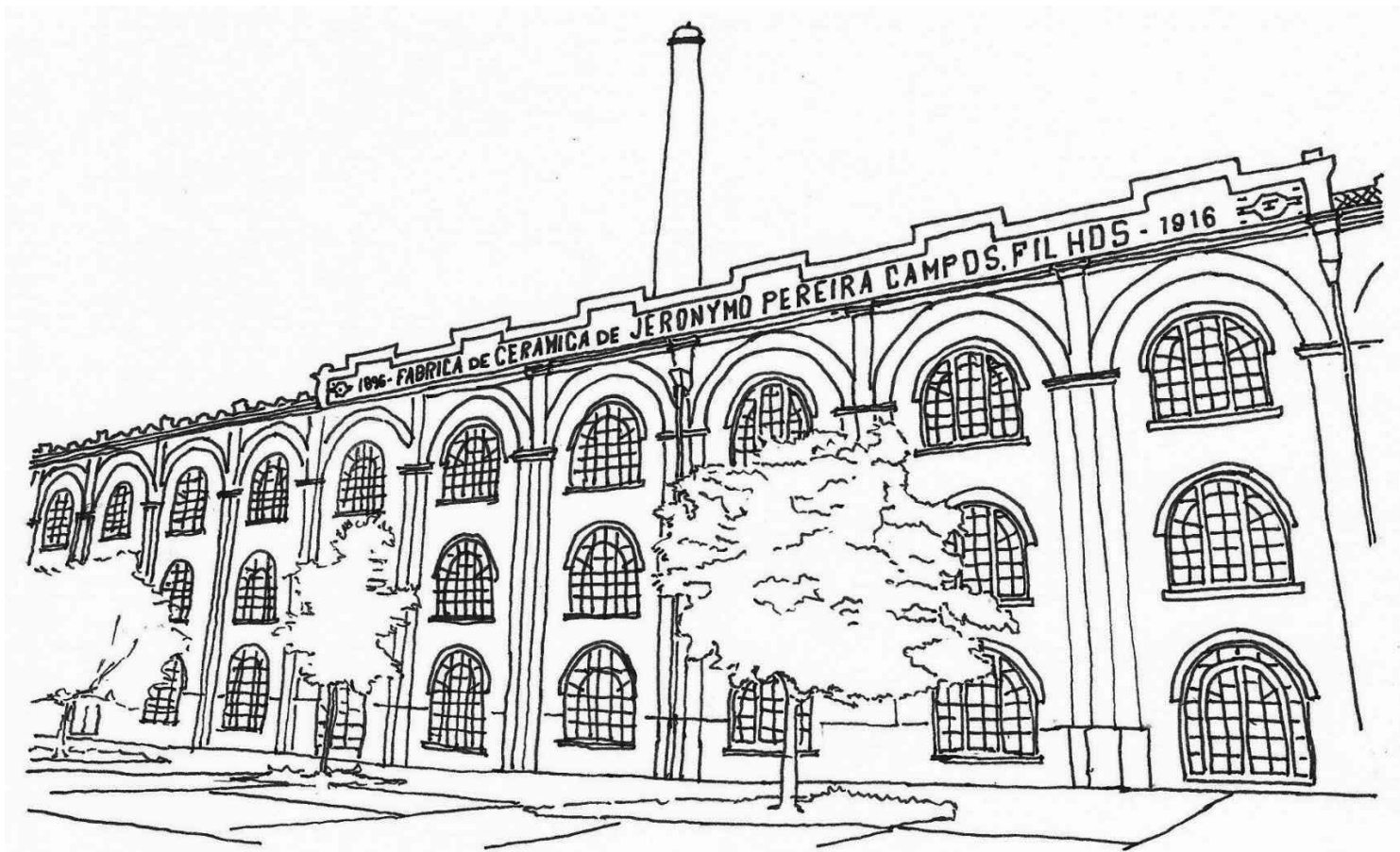


Figura 8- Fachada da antiga fábrica de cerâmica de Jeronymo Pereira Campos- Aveiro

É no século XIX, com o surgimento da industrialização, que as cidades sofrem uma rápida transformação. *“Na cidade da revolução industrial a mobilidade das pessoas das informações dos bens ganha igualmente um novo lugar, mais importante. A primeira necessidade é, com efeito, adaptar as cidades às exigências da produção, do consumo e das trocas mercantis.”* (Ascher, 2012, p.28)

Como forma de responder a este problema surgem vários modelos de desenho de cidades ideais. Entre os mais importantes destacam-se os urbanistas: Georges-Eugène Haussmann para a cidade de Paris, Ildefonso Cerdá para a cidade de Barcelona, Ebenezer Howard com o modelo de cidades-jardim. Embora com diferentes premissas todos resultam da mesma ideia base *“[...] preocupação de adaptação das cidades à sociedade industrial.”* (Ascher, 2012, p.30)

Um claro exemplo desta tentativa de adaptação surge com Corbusier em 1922. O urbanista apresentou no Salão de Outono de Paris, um projecto de uma cidade contemporânea para três milhões de habitantes, onde juntou os vários modelos de cidades ideais numa única urbe.

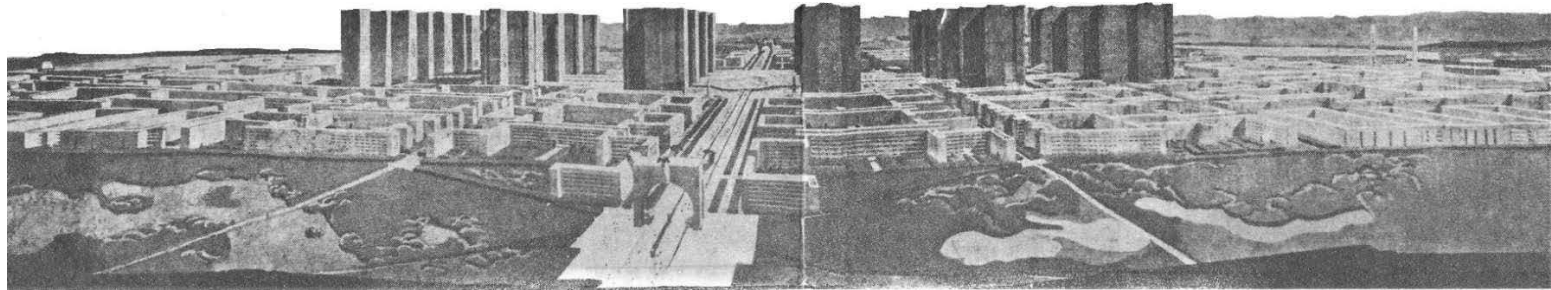


Figura 9- Maquete de 16m de comprimento apresentada no Salão de Outono 1922-
Estudo de Uma Cidade Contemporânea para três milhões de habitantes Le Corbusier
(Corbusier, 1994, destacável)

A proposta passou por aproximar de forma sectorizada a cidade densificada centro de negócios, a cidade-jardim, zonas arborizadas, zonas para desporto, e a cidade industrial. Todas ligadas por meios de comunicação classificáveis. Os princípios fundamentais que levaram à proposta foram:

“1º Décongestionnement du centre des villes;

2º Accroissement de la densité;

3º Accroissement des moyens de circulation;

4º Accroissement des surfaces plantées.” (Corbusier, 1994, p.163)³

Apesar de demonstrar preocupações relacionadas com o bem-estar dos cidadãos recorrendo ao aumento de superfícies arborizadas, visto que na sua perspetiva “Le travail moderne exige le calme, l’air salubre et non l’air vicié.” (Corbusier, 1994, p.160)⁴, Corbusier de forma antagónica declina a aproximação de um rio na escolha do terreno para a implantação da Cidade Contemporânea.

“Le fleuve passe loin de la ville. le fleuve est un chemin de fer sur eau, c’est une gare de marchandises, une gare de triage.” (Corbusier, 1994, p.159)⁵

3 Tradução livre da autora: “1º Descongestionamento do centro das cidades; 2º Aumento da densidade; 3º Aumento dos meios de circulação; 4º Aumento de áreas plantadas.” (Corbusier, 1994, p.163)

4 Tradução livre da autora: “O trabalho moderno exige a calma, o ar salubre e não o ar viciado” (Corbusier, 1994, p.160)

5 Tradução livre da autora: “O rio passa longe da cidade. O rio é uma estrada de ferro sobre a água, é uma estação de mercadorias, uma estação de triagem” (Corbusier, 1994, p.159)

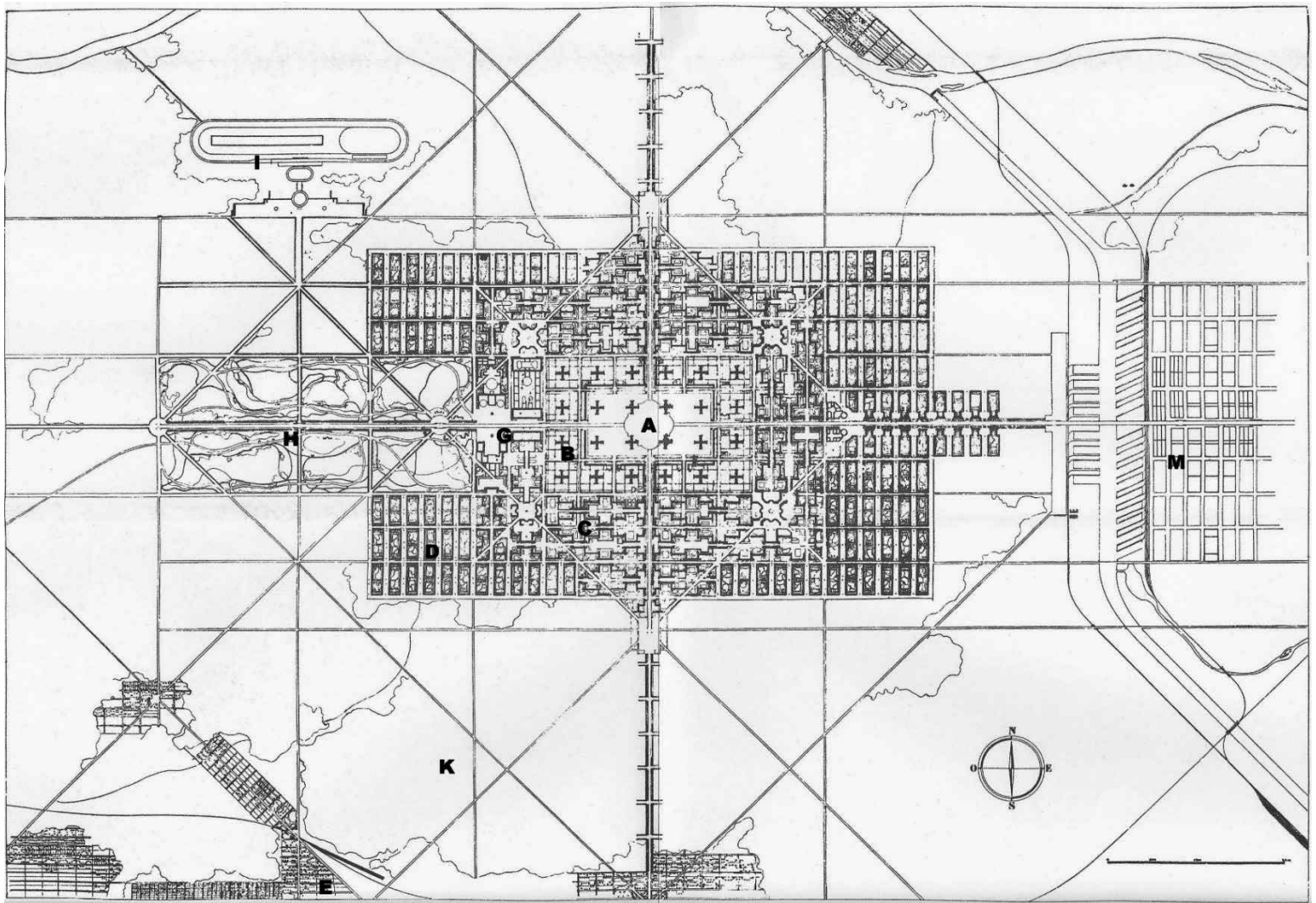


Figura 10- Planta da Cidade Contemporânea (Corbusier, 1994, destacável)

A Estação

B Arranha-céus

C Loteamento reentrâncias

D Loteamentos fechados

E Cidades Jardim

G serviços Públicos

H Jardim Inglês

I Desporto

K Zona não edificável

M Armazéns, cidade Industrial, estação de mercadorias.

A escolha do terreno incide maioritariamente na preocupação com a fluidez do trânsito, quanto mais plano for o terreno maior será a fluidez automóvel.

“[...] la ville qui dispose de la vitesse dispose du succès, - vérité des temps.” (Corbusier, 1994, p.182) ⁶.

Com o aumento da produção industrial e o conseqüente consumo de massas, as cidades acabaram por ser desenhadas dando primazia aos meios de circulação de pessoas e mercadorias em detrimento do bem-estar de quem nelas habita.

“O espaço público foi sujeito a uma “funcionalização” que enfraqueceu a vivência colectiva que o especificava: as praças e as ruas das cidades transformaram-se em lugares de passagem [...]” (Colóquio Viver (N)a Cidade, 1990, p. 119).

⁶ Tradução livre da autora: “[...] cidade que dispõe da velocidade dispõe do sucesso – verdade dos tempos”. (Corbusier, 1994, p.182)

De acordo com Luís Sockca 70% da população Norte Americana vive em cidades, na Europa 40% e em todo o mundo a proporção na população que vive em ambiente urbano aumentou 40% desde os primórdios da revolução industrial (Sockca, 1988, p.282). O rápido desenvolvimento e crescimento da urbe fez-se sem acautelar as questões mais importantes. As cidades tornaram-se em um dos principais emissores de gases de estufa.

O que se seguiu foram várias acções e concertações mundiais no sentido de reverter o aumento da poluição ambiental.

Passamos por uma época em que questões ligadas à sustentabilidade, à biodiversidade das cidades e, inevitavelmente, à saúde daqueles que nelas habitam, são discutidas e alvo de vários programas de instâncias mundiais. A qualidade e preservação do nosso planeta está na agenda mundial como prioridade inegável. Para tal foram desenvolvidos vários programas que visam estudar soluções e criar objetivos para os próximos anos no que diz respeito ao desenvolvimento sustentável do nosso planeta tais como:

1. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, até 2030;
2. Agenda urbana Europeia 2020;
3. Portugal 2020;
4. Plano Nacional de Política de Ordenamento do Território / Programas de Ação.

Dos 17 objetivos traçados pelas Nações Unidas a serem concretizados até 2030, destaca-se o número 11:

“Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”⁷

⁷ Fonte: <https://nacoesunidas.org/conheca-os-novos-17-objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel-da-onu/>, consultado em Novembro 2017



Figura 11 – Localização Coreto do Parque da Cidade – Aveiro



Figura 12- Coreto do Parque da Cidade - Aveiro

1.3 | A RELAÇÃO DO HOMEM COM O ESPAÇO URBANO

A relação que se estabelece com o espaço urbano, de acordo com o arquitecto Duarte Nuno Simões, não é apenas pelas limitações climáticas ou pelo temperamento particular de uma determinada comunidade. Ela varia consoante o contexto em que se está inserido.

Enquanto visitante ou turista, a curiosidade e a descoberta do novo lugar são satisfeitas percorrendo os espaços públicos como as ruas, as praças, as esplanadas, os restaurantes. É a partir destes espaços que *“olhamos as fachadas que nos despertam a atenção, olhamos as montras das lojas, usamos os transportes...”* (Simões, 2005, p.18). Antagonicamente quando se trata da cidade onde se habita o espaço público ganha um estatuto diferente, passa a ser o inevitável caminho a percorrer entre o ponto A e o ponto B, passa a fazer parte do dia de trabalho.

“Na cidade em que residimos e trabalhamos deambulamos muito pouco. Porque já a conhecemos, o efeito de surpresa já passou!” (Simões, 2005, p.18).

Como agravante, o desenho urbano foi, nas últimas décadas, sendo pensado e planeado pelas câmaras municipais sem, contudo, existirem equipas técnicas preparadas para tal. A alternância dos poderes locais e as sucessivas incoerências entre planos, originaram um medíocre planeamento a longo prazo. A falta de consensos e meios fizeram com que a promoção destes espaços fosse muitas das vezes atribuída aos privados.

Ora, com um desenho urbano focado no rápido retorno financeiro, o espaço público deixou de ser um lugar de encontro e vivência colectiva para ser pensado de uma forma individualista.



Figura 13 – Localização do Museu da Cidade de Aveiro – Aveiro



Figura 14 – Pormenor da varanda do Museu da Cidade de Aveiro - Aveiro

“O grande problema da cidade resulta do facto de se ter perdido a capacidade de estabelecer com ela uma ligação de carácter íntimo, familiar, fundamental ao equilíbrio do corpo e do espírito.” (Sacadura, 2005, p.174)

O homem reage de diferentes formas aos estímulos que lhe são colocados, cabe ao arquitecto, urbanista, promover espaços públicos que instiguem acima de tudo o convívio e o encontro.

“Estar entre outros, ver e ouvir outros, receber impulsos de outros, implica experiências positivas e alternativas a estar-se sozinho. (...) Ao contrário de ser um observador passivo das experiências dos outros na televisão, no vídeo ou nos filmes, nos espaços públicos o próprio indivíduo está presente, participando de uma maneira modesta, mas definitivamente participando” (Gehl, 2017, p.17)



Figura 15 – Garça-branca-pequena

1.4 | RESULTADO ESPERADO

A estratégia da tese de dissertação final passa, através de um desenho arquitectónico de espaços e percursos de qualidade, por estabelecer uma ligação entre a população da cidade de Aveiro, centro e periferia, e a extensa área de espelho de água a norte da urbe como forma de estimular o convívio entre os pares e a natureza. Para tal utilizar-se-á, como base de trabalho, o desenho de percursos de partilha entre várias formas de mobilidade, o uso de mobiliário e arborização adequada, entre vários.

Como resultados será expectável, com o novo desenho, melhorar a qualidade de vida desta parcela de território e, principalmente, a ligação ao seu bem mais precioso e identitário: a água e toda a biodiversidade que dela resulta.

Embora se possa considerar que o turismo é, presentemente, o principal motor económico do nosso país, o potencial turístico desta cidade não está de forma alguma promovido ou aproveitado na sua plenitude. Mostrar *in situ* habitats naturais, pássaros migratórios, animais autóctones e até as próprias salinas, recorrendo a caminhos pedonais e pequenos equipamentos para a sua visualização, conferiria a este território um ambiente propício ao entendimento da natureza, não só aos turistas, mas principalmente aos íncolas locais.

Do novo desenho urbano poder-se-á ainda esperar que algumas atividades possam vir a ser estimuladas, como é o caso do uso da ria para fins desportivos, a reabilitação e a activação da produção de sal, a reabilitação de marinas agora abandonadas, entre outros.

II | ENTENDER O CASO DE AVEIRO

2.1 | CONTEXTO TERRITORIAL

Neste capítulo não será feita uma descrição da história da cidade, mas sim uma breve nota com os pontos mais importantes da sua evolução e dos traços fundamentais no desenvolvimento deste território.

A área onde se encontra a cidade de Aveiro foi, durante vários séculos, palco de diversas transformações profundas.

“Por acção dos ventos e das correntes marítimas foi-se alterando por via da deposição sedimentar que esteve na origem da formação da língua de areia que, correndo gradualmente para sul, se encontrava, por volta do início do século XIII, próximo do local da povoação da Torreira para, no início do século seguinte, atingir já as proximidades de S. Jacinto.” (Arroteia, 1999, p.27)

A bacia de água assim formada juntamente com o transporte de solos aluvionares transportados pelo rio Vouga desde a sua nascente, na Serra da Sr.^a da Lapa em Viseu, até à foz, conferiu a este local características propícias à agricultura, à policultura e à pecuária. (Arroteia, 1999, p.24).

Todas as condições foram favoráveis ao povoamento deste espaço, já que “este acidente geográfico, a ria de Aveiro” (Arroteia, 1999, p.27), não só proporcionou terrenos férteis para a agricultura como também permitiu o transporte através dos seus braços navegáveis quer do interior até o litoral, entre Pessegueiro do Vouga e Aveiro, como também junto à costa entre Mira e Ovar.



Figura 17- Localização do Museu Santa Joana – Aveiro

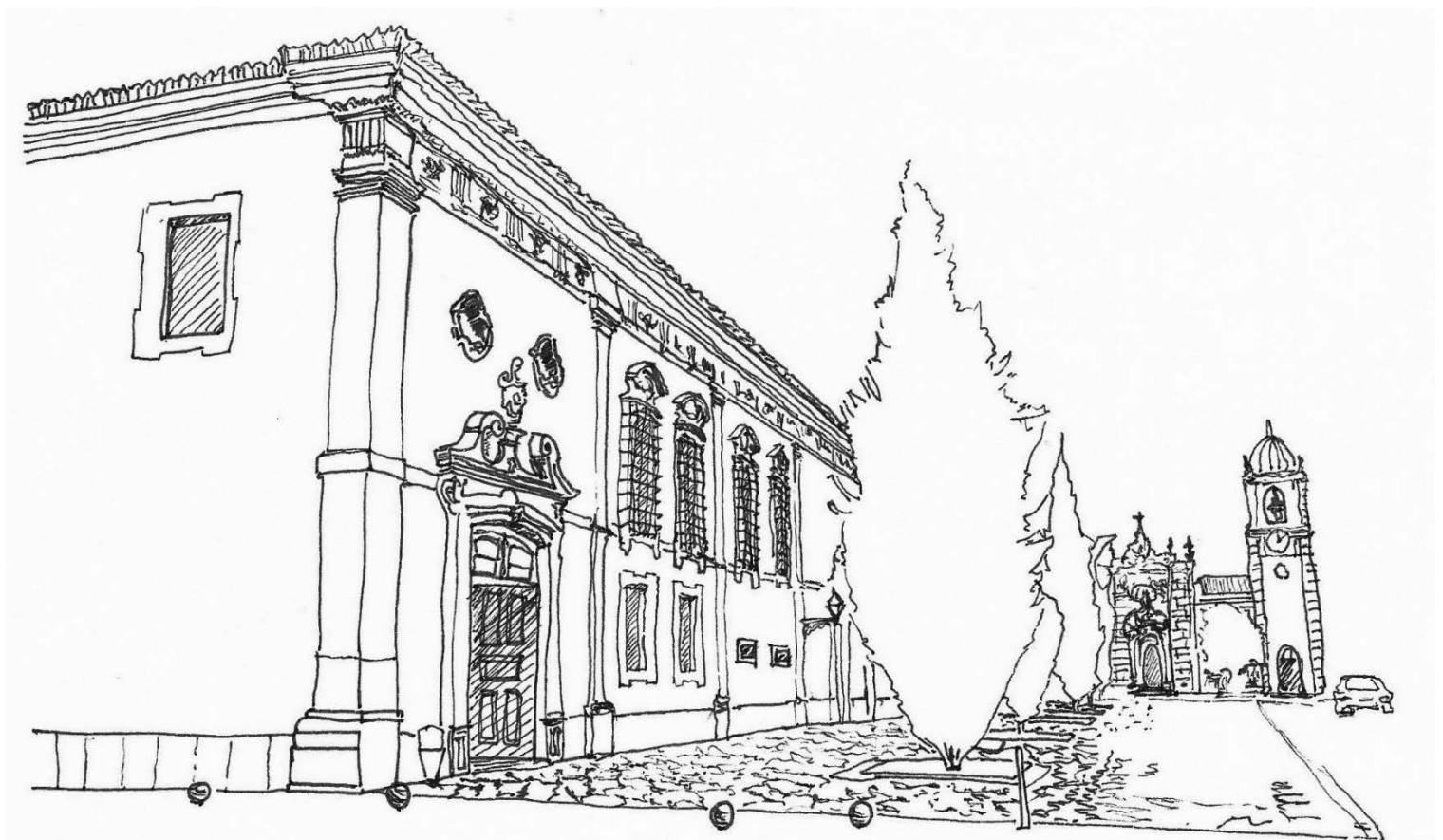


Figura 18- Museu Santa Joana - Aveiro

Ao longo dos séculos várias referências são feitas a este espaço, entre documentos oficiais e testamentos, documentos comerciais. Destacam-se, de acordo com os elementos disponibilizados pelo Museu Santa Joana, aqueles que são mais pertinentes para este trabalho pelo seu cariz urbanista:

“959 1ª referência a Aveiro em testamento que a Condessa Mumadona Dias, viúva do Conde Hermenegildo, senhora de grande nobreza e muito rica de bens e virtudes, fez ao Mosteiro de Guimarães a 26 de janeiro de 959. Entre as propriedades legadas, aí se referem as terras “in Aluاريو et salinas que ibidem comparauimus”

1413 Após um devastador incêndio, e por iniciativa de D.João I, a vila foi reconstruída e cercada de muralhas. A muralha é demolida no século XIX, sendo parte da pedra utilizada na construção dos molhes da barra nova

1485 D. João II doa a vila à irmã, a Infante D. Joana, recolhida no Mosteiro de Jesus, de Aveiro. A doação foi em 1485, conservando a donatária o senhorio até à sua morte, ocorrida cinco anos após a doação, a 12 de maio de 1490. A estada da Infanta chamou a atenção para a vila e favoreceu o seu desenvolvimento.

1759 D. José I eleva Aveiro a cidade.

1808 Abertura da Barra de Aveiro, uma importante obra para a cidade que se deve a Reinaldo Oudinot e Luís Gomes de Carvalho.

1864 Inauguração da linha férrea do Norte e da estação de Aveiro, feito alcançado pelo tribuno aveirense José Estêvão Coelho de Magalhães.

1912 Criação do Museu regional de Aveiro.

1918 Início do funcionamento da Base Aérea de Hidroaviões, em São Jacinto.

1918 Início das obras da Avenida Central, sob a Presidência do Dr. Lourenço Peixinho.

1927 Abertura do Parque Infante D. Pedro.

1973 Fundação da Universidade de Aveiro.

2010 Inauguração da ligação ferroviária ao Porto de Aveiro.”⁸

⁸ <http://mca.cm-aveiro.pt/a-cidade/historia/>, consultado em Abril 2018



Figura 19 – Localização da Praça da República



Figura 20 – Praça da República, arranjo urbanístico da autoria do arquitecto Fernando Távora

2.2 | OS PRINCIPAIS PLANOS URBANÍSTICOS

É durante o período do Estado Novo, de 1933 a 1974, que são desenvolvidos os primeiros planos urbanísticos para a cidade de Aveiro:

1. Antepiano de urbanização (1945-1960) da autoria dos arquitectos David Moreira da Silva e Maria José Marques da Silva;
2. Plano director da cidade (1964) do urbanista Robert Auzelle;
3. Arranjo urbanístico da zona central da cidade (1967) da autoria de Fernando Távora.

Nos anos subsequentes à revolução de Abril de 1974, surgiram os primeiros Planos Directores Municipais (PDM), que ao longo das décadas se foram espalhando por todo o território nacional.⁹ A par com o PDM e suas sucessivas actualizações ao longo dos anos surgiram alguns planos de pormenor na cidade de Aveiro. Dos quais se destacam:

- 1 Plano Estratégico do programa Polis 2003;
- 2 Ria de Aveiro Polis Litoral 2008;¹⁰
- 3 Parque da Sustentabilidade 2009;
- 4 Via ecológica ciclável;
- 5 Reabilitação do parque do Rossio 2018.



Figura 21 – Localização da casa Major Pessoa - Aveiro

⁹ <http://knoow.net/cienterravida/geografia/pdm/>, consultado em Abril 2019

¹⁰ <http://www.polisriadeaveiro.pt>, consultado em Março 2020





Figura 23 – Fachada principal Casa Major Pessoa - Aveiro



Figura 22 – Entrada principal Casa Major Pessoa - Aveiro

2.3 | PRINCIPAIS FRAGILIDADES E DESAFIOS

Aveiro não possui uma arquitetura histórica de relevância significativa, tirando alguns casos ligados ao movimento da Arte Nova. A mais-valia deste território concentra-se nos recursos naturais da laguna e diversos canais que conferem a esta região uma biodiversidade expressiva.

Com a intenção de sensibilizar e promover a observação da biodiversidade da ria de Aveiro “em nome do futuro sustentável e do progresso que queremos construir”¹¹ a câmara municipal de Aveiro vem, já desde algum tempo a esta parte, construindo um conjunto de equipamentos denominados como Centro Municipal de Interpretação Ambiental - CMIA.

Fazem parte do CMIA quatro equipamentos: o edifício sede junto ao clube naval de Aveiro, o cais da Ribeira de Esgueira, o parque Ribeirinho do Carregal e o parque Ribeirinho de Requeixo. Tendo como objetivo promover a educação ambiental, estes espaços pecam pela falta de cuidados nas suas ligações e acessos. Para além de um acesso dúbio e perigoso, o edifício sede do CMIA não tem ligação aos outros equipamentos, embora se localize a uma distância relativamente curta em relação ao cais da Ribeira de Esgueira.

A par com o anteriormente descrito, é possível rapidamente constatar, percorrendo as diferentes freguesias da cidade, que não há ligação entre os diferentes espaços públicos, embora se trate de uma cidade de pequenas dimensões. A conectividade é na maioria dos casos realizada recorrendo a meios de deslocação motoras.

¹¹ Panfleto informativo Centro Municipal de Interpretação Ambiental – Câmara Municipal Aveiro -2015 -p.1

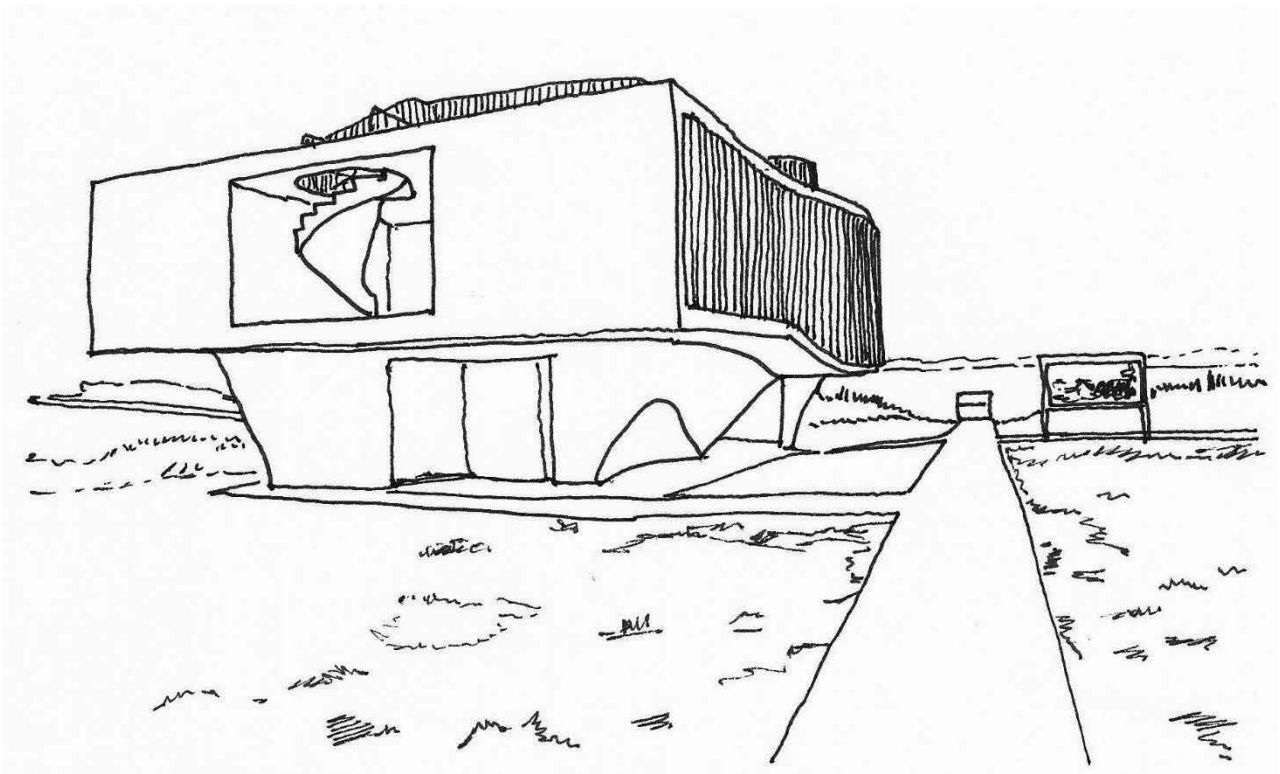


Figura 24 – Edifício sede Centro Interpretação Ambiental (CMIA) - Aveiro

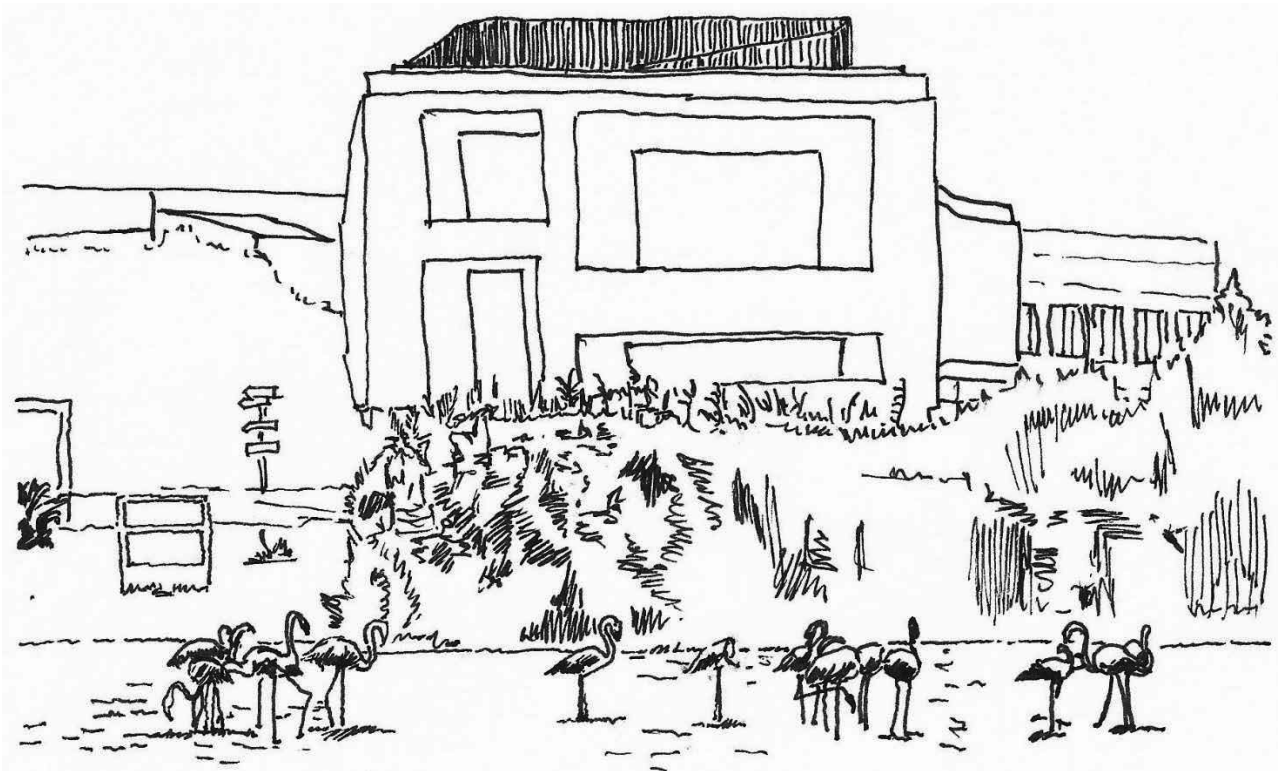


Figura 25 - Edifício sede Centro Interpretação Ambiental (CMIA) - Aveiro

Um claro exemplo desta situação é do espaço de lazer paralelo ao canal de São Roque e os passadiços da ria de Aveiro com início no cais da Ribeira de Esgueira. Sendo estes dois espaços de grande qualidade usados diariamente por diferentes fchas etária, separados por uma distância inferior a 300m, a ligação entre eles é feita através de um caminho de terra batida paralela à autoestrada A25. A ligação não está garantida nos moldes pretendidos se tomarmos como definição a mobilidade sustentável pelo:

“[...] conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e colectivos de transporte, de forma efectiva, que não gera segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.”¹²

Toda a extensão da laguna norte, embora de cariz privado, encontra-se, na sua maioria, abandonada. A rentabilização das diferentes salinas com uma estratégia comum permitiria mudar o curso de degradação em que se encontra, valorizando toda a área da laguna.

O uso da bicicleta, embora de forma ainda hoje residual, começa aos poucos a ganhar admiradores nesta cidade. Existem grupos organizados que se deslocam diariamente recorrendo ao uso deste tipo de mobilidade suave. Contudo, Aveiro está longe de se tomar uma urbe segura neste campo. Foram criados, em várias zonas, percursos destinados a bicicletas, mas são pequenos troços, alguns excessivamente estreitos, e sem ligação uns com os outros.

¹² www.ciclovias.pt, consultado em Março 2020.

Um dos trajectos mais importantes, que poderia fomentar o uso destes transportes de mobilidade suave, é a ligação entre a estação de comboio e o campus universitário. Chegam e partem diariamente centenas de estudantes e professores oriundos das terras limítrofes que inevitavelmente recorrem aos autocarros, táxis e Uber. É já possível observar alguns mais ousados que, ou com pequenas bicicletas ou trotinetes eléctricas, se aventuram no trânsito automóvel.

A base que sustenta o planeamento urbano ainda está demasiada ancorada no uso de veículos motores, mas já se vislumbra uma vontade de mudança de paradigma.

Outro exemplo marcante deste território manifesta-se na época balnear. Com as praias a uma distância de aproximadamente 12km do centro da cidade de Aveiro, o único acesso directo, a autoestrada A25 enche-se de carros obrigando a horas de espera tanto na entrada como depois à saída, no final do dia, impedindo muitas vezes a chegada de veículos de socorro aos pontos necessários.

A geometria do ponto fulcral de acesso às praias tem vindo nos últimos anos a ser alterada sem, contudo, resolver o problema. A solução deveria passar pela promoção de alternativas de transporte, quer de cariz suave quer de cariz colectivo. A falta de alternativas leva famílias e jovens ao uso do automóvel. Privilegiar outro tipo de meio de transporte é cada vez mais crucial.

Em 2009, foi concluída a linha ferroviária, o Ramal Ferroviário do Porto de Aveiro, que une a Plataforma Multimodal de Cacia, na linha Norte, ao Porto de Aveiro, com uma extensão de aproximadamente 9km. O traçado desenvolve-se paralelamente à Autoestrada A25, na zona da laguna Norte até ao Porto de Aveiro.

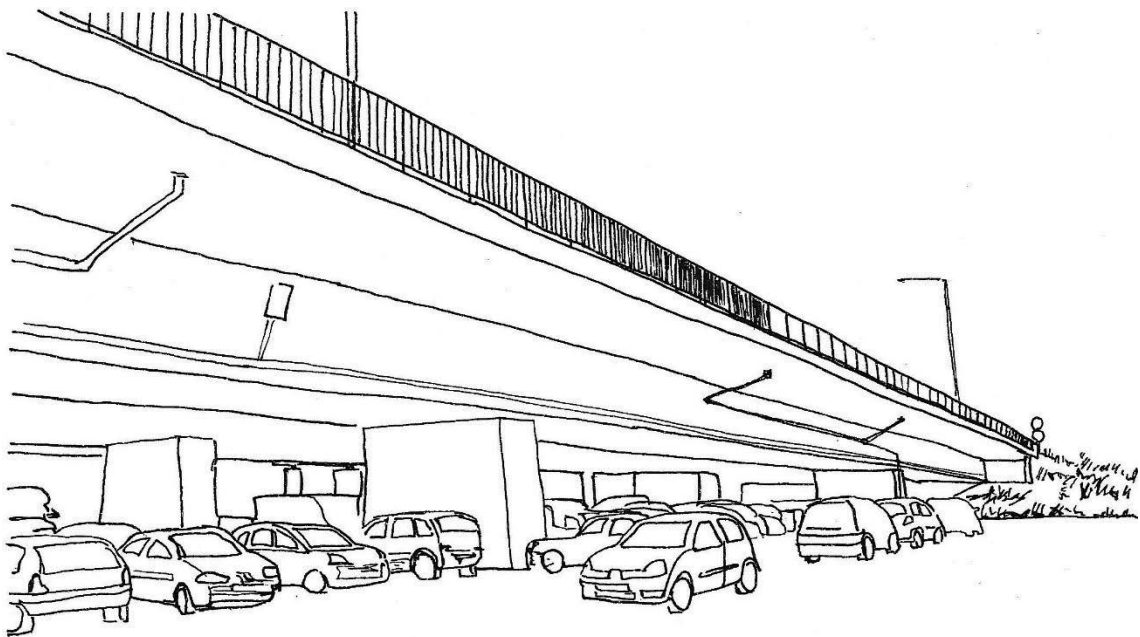


Figura 26 – Parque das caravanas por baixo autoestrada A25 - Aveiro

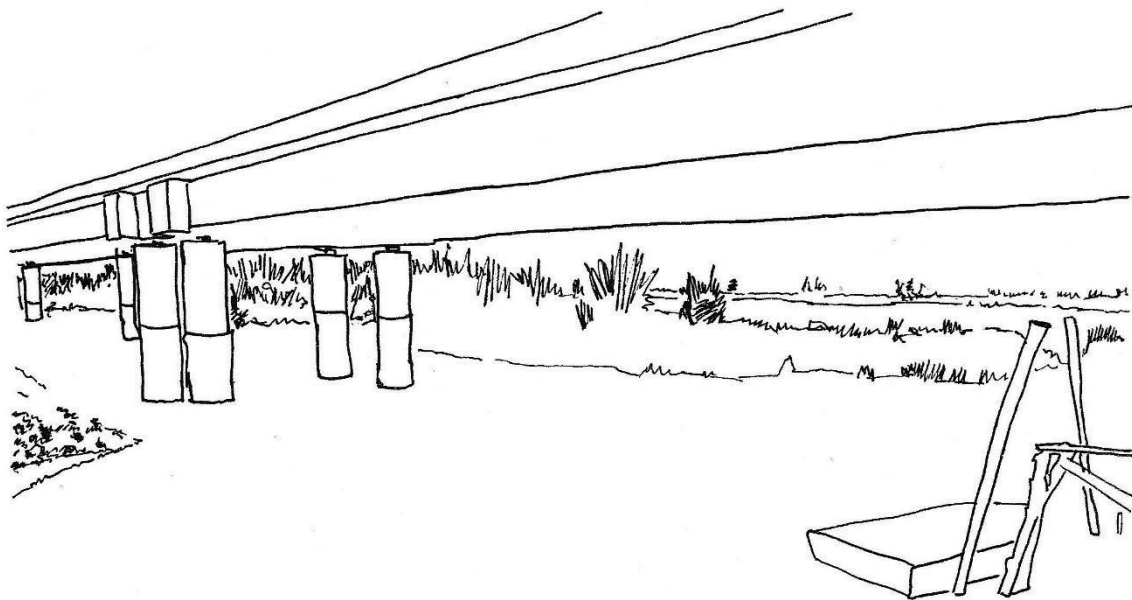


Figura 27 – Laguna Norte - Aveiro

Com investimentos maioritariamente europeus, esta infraestrutura tinha como principal objectivo agilizar o transporte de mercadorias, retirando os camiões de carga das estradas, ao mesmo tempo que aumentava a competitividade da zona portuária. No entanto, o impacto ambiental e visual que o seu traçado imprime na laguna Norte é inegável.

Com uma afectação de recursos na ordem dos 85 milhões de euros, segundo a informação disponibilizada no sítio do Porto de Aveiro, em 2018 “o total de comboios que percorreram o referido acesso rodoviário foi de 612, cerca de 12 por semana”¹³.

Com apenas 2 viagens por dia esta infraestrutura está longe de ser aproveitada na sua máxima capacidade. A plataforma poderia ser direccionada também para o transporte de pessoas, permitindo a ligação entre a cidade de Aveiro, Gafanha da Nazaré, Praia da Barra e Praia de São Jacinto, em alternativa aos transportes privados motorizados. A partir da ligação ao Porto de Aveiro, seria possível fazer uma conexão quer com as praias da Barra e Costa Nova quer com o transporte fluvial com São Jacinto.

¹³ Ww2.portodeaveiro.pt/sartigo/index.php?x=6920, consultado em Janeiro 2020.



Figura 28- Planta geral da proposta de grupo

IV | PROPOSTA

4.1 | ESTRATÉGIA URBANA DO GRUPO

Foi lançado na área disciplinar de Urbanismo, Planeamento e Desenho Urbano aos alunos da cadeira de Atelier de Projecto II B, o desafio de desenvolver, através do desenho urbano de qualidade, uma alternativa ao troço da variante à Estrada Nacional 109 (EN109) que atravessa a cidade de Aveiro.

O principal objectivo prendia-se com a abolição da barreira que a EN109 representa no território da cidade de Aveiro, uma separação clara entre a cidade histórica, consolidada, e a cidade nascente.

A intervenção optada pelo grupo passou pelo desenho de uma nova via urbana, em substituição da existente. Sem pretender somente retratar uma ideia de *boulevard*, de alameda, o novo traçado ambicionou incrementar uma nova rede viária com sentidos opostos, separados entre si, conjugados com faixas verdes e equipamentos dispersos.

Após um olhar atento e cuidado para a realidade do tecido urbano, mantendo como princípio a possibilidade do atravessamento automóvel, traçaram-se as seguintes linhas estratégicas:

1. Desclassificação do troço da Estrada Nacional 109 que atravessa e divide a cidade em duas partes, transformando-a numa rua urbana – Avenida Alecrim. Ao conferir um carácter urbano a esta estrada, possibilitou-se o fácil atravessamento quer por meios motorizados quer por meios de mobilidade suave;
2. Uniformização das cotas desta rodovia, permitindo um movimento contínuo e confortável;

3. Criação de novas formas de ligação entre as diferentes freguesias, que aparecem na malha urbana como pontos soltos sem ligação digna entre si;

4. Desenho de novos espaços verdes, aproveitando e recuperando as linhas de água agora tapadas ou escondidas na zona nascente da cidade;

5. Por fim, o destaque dos pontos extremos da agora EN 109 – pontos de entrada na cidade. Presentemente é possível atravessar este território sem, contudo, se ter noção que se está no seio de uma capital de distrito;

Com esta abordagem desejou-se não só reaproximar estas duas áreas agora separadas da cidade, mas também permitir a quem atravessa este espaço poder identificar a cidade e suas características inerentes.

Para articular o modelo da nova via com a restante área urbana, desenhou-se uma rede de percursos passíveis de serem percorridos pedonalmente ou de bicicleta, interligando os pontos mais importantes deste território. Criaram-se novas formas de ligação entre as diferentes freguesias, que aparecem na malha urbana como núcleos urbanos sem ligação entre si.

Por fim, desenharam-se novos espaços verdes aproveitando e recuperando as linhas de água, agora ignoradas ou escondidas, na zona nascente da cidade, como corredores ecológicos de mobilidade urbana. Com esta abordagem desejou-se, não só reaproximar as duas áreas separadas da cidade, concebendo um modelo de urbanização que incentive uma mudança de paradigmas comportamentais que aposta na articulação entre o artificial e o natural, valorizando os corredores ecológicos, mas, também, permitir a quem atravessa este espaço o reconhecimento da cidade e a valorização da característica que é a presença de água.

Em continuidade com o trabalho de grupo e circunscrito numa parcela deste surgiu a fracção individual integrada: a entrada Norte da cidade. Esta proposta passou por estabelecer uma ligação entre a população da freguesia de Santa Joana, freguesia de Esgueira e Olhos d'Água e a extensa área de espelho de água a norte da urbe.

Para tal utilizou-se como base de trabalho o desenho de percursos de partilha entre várias formas de mobilidade, espaços de paragem e leitura, o uso de mobiliário urbano e a colocação de arborização adequada. Aproveitando as linhas de água e através de corredores ecológicos projetou-se uma série de percursos de mobilidade suave que conduzem até à extensa laguna Norte, tentando assim construir uma ligação à água e toda a biodiversidade que dela resulta.

O ponto fulcral desta fracção individual centrou-se na recolocação da antiga ligação entre a freguesia de Esgueira e a Olhos D'Água. Através de uma ponte pedonal ajardinada, criou-se um percurso que também serve como forma de aproximação desta freguesia à laguna Norte.

Em continuidade com os percursos atrás referidos foram criados vários jardins e bacias de retenção de água que não só marcam a entrada da cidade como também valorizam os vários novos percursos.



Figura 29- Esboço de estudo

Na contiguidade ao trabalho de grupo, apresenta-se agora a última fase metodológica para a elaboração da tese: o desenho final da proposta onde são ensaiadas as convicções pessoais para esta urbe. A área a intervencionar está confinada ao espaço que liga a laguna Norte, sapal e salinas, com o bairro da Beira Mar em Aveiro.

Com início na entrada setentrional da cidade, o projecto difunde-se por toda a laguna Norte, abraçando-a por meio de passadiços que se interligam com a cidade, consolidada e com os espaços de lazer já existentes. Numa franca resposta a um problema mais abrangente, ainda integrado no anterior descrito, apresenta-se uma estação de metro/comboio para passageiros que, usando uma infraestrutura já construída e pouco utilizada, permitirá uma ligação alternativa ao mar.

A proposta passa assim por responder às questões inicialmente colocadas sob duas escalas distintas.

A primeira, mais alargada, apresenta um desenho urbano de percursos e ligações entre espaços anteriormente criados, tendo como premissa a consciencialização da biodiversidade que vive paredes-meias com a urbe, promovendo, paralelamente, a necessidade de convívio entre os aveirenses.

Com este traçado de continuidade pretende-se que o utilizador consiga percorrer vários quilómetros em contacto com a natureza, longe da tensão e do ruído citadinos, entre vegetação e arborização autóctones, com zonas de paragem onde o mobiliário adequado à prática de exercício físico convida à comunhão.

Por se tratar de uma continuidade, tanto o material escolhido como o perfil-tipo dos percursos manter-se-ão iguais precedentemente erigidos, e cujo objectivo é o de proporcionar uma leitura única do conjunto.

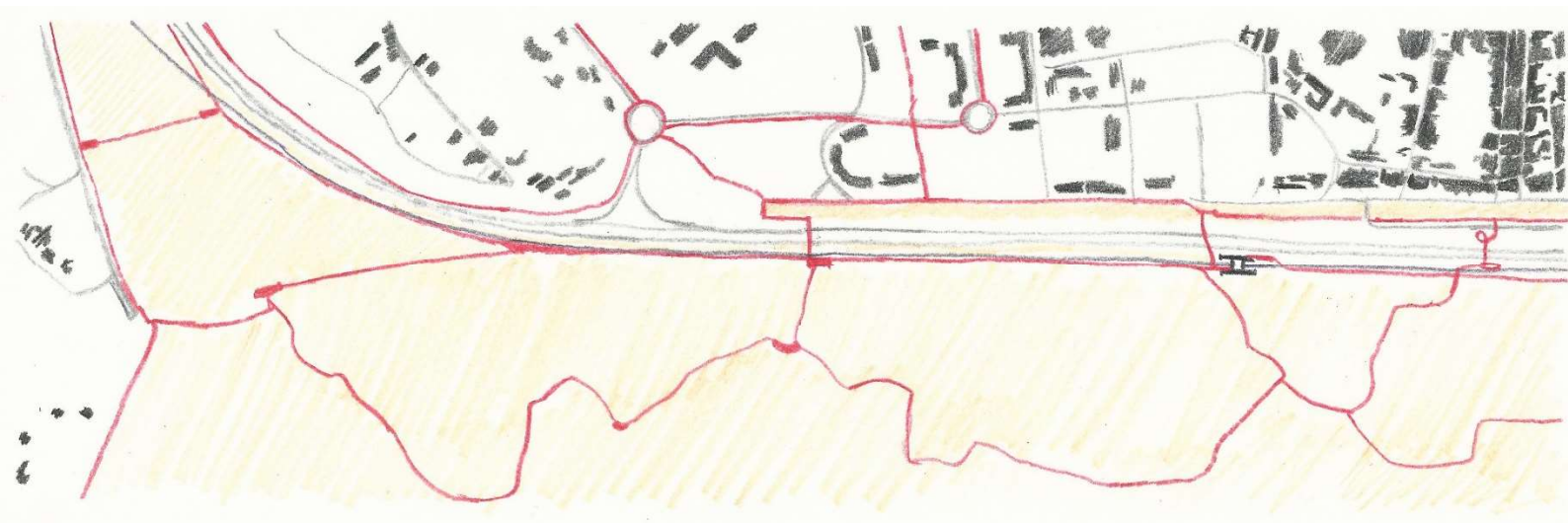


Figura 30 – Esboço de estudo

Nos espaços de paragem, localizados sempre nas margens dos canais mais profundos, podem surgir vários tipos de actividades ao ar livre. Focalizando-nos na maximização da convivência entre pares, estas zonas foram dotadas de generosas áreas para possibilitar diferentes tipos de uso. Enquanto uns apenas servirão para contemplar o derredor ou como pontos de descanso, noutros espaços espera-se que se encham de actividades de conjunto, como de aulas de yoga, aulas de Pilates, ou qualquer género de exercícios de grupo passível de ser realizado ao ar livre.

À semelhança com os percursos existentes, também estes terão constante informação, através de painéis verticais, letras desenhadas nos bancos ou pequenos apontamentos no piso do percurso, sobre a envolvente, sobre a cidade e sua história.

Numa segunda escala, de pormenorização, surge o equipamento de apoio à mobilidade dos Aveirenses – estação de comboio - com a adaptação de uma linha ferroviária, que no momento apenas serve ao transporte de mercadorias, para uso público ligando a urbe à linha costeira.

A partilha do caminho férreo agora em funcionamento pretende corrigir a lacuna pública no que diz respeito ao transporte colectivo entre a parte citadina e a das praias.

Em consonância com o já anteriormente referido, também aqui se pretende uma aproximação dos habitantes a todo o manancial aquático de que o território local dispõe, atribuindo-lhe, paralelamente, um aproveitamento consistente.

O primeiro passo prendeu-se com a escolha da localização deste equipamento. A decisão esteve directamente relacionada com os acessos já existentes entre o espaço contíguo ao canal de São Roque e laguna Norte, juntamente com as linhas de água que unem estas zonas. A presença de apenas dois pontos de acesso à área da laguna espaçados de aproximadamente 1250 metros - uma passagem inferior à autoestrada A25 no extremo mais a Este do canal, e outra superior de acesso apenas pedonal - é claramente pouco dada a importância pública da estação. Pela necessidade de dotar este espaço de mais uma ligação, surge nesta proposta uma passagem inferior paralela a uma das linhas de água. A nova estação ergue-se assim entre a ponte pedonal já alçada, equipamento a representar uma mais valia pela sua articulação com um amplo estacionamento automóvel, e a nova passagem.

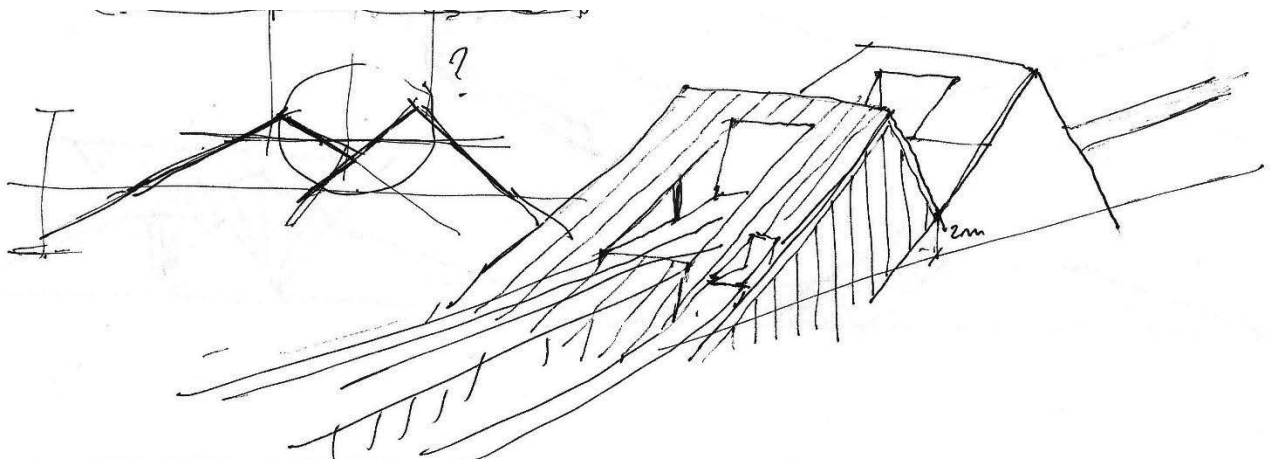


Figura 33 - Esboço de estudo para a forma

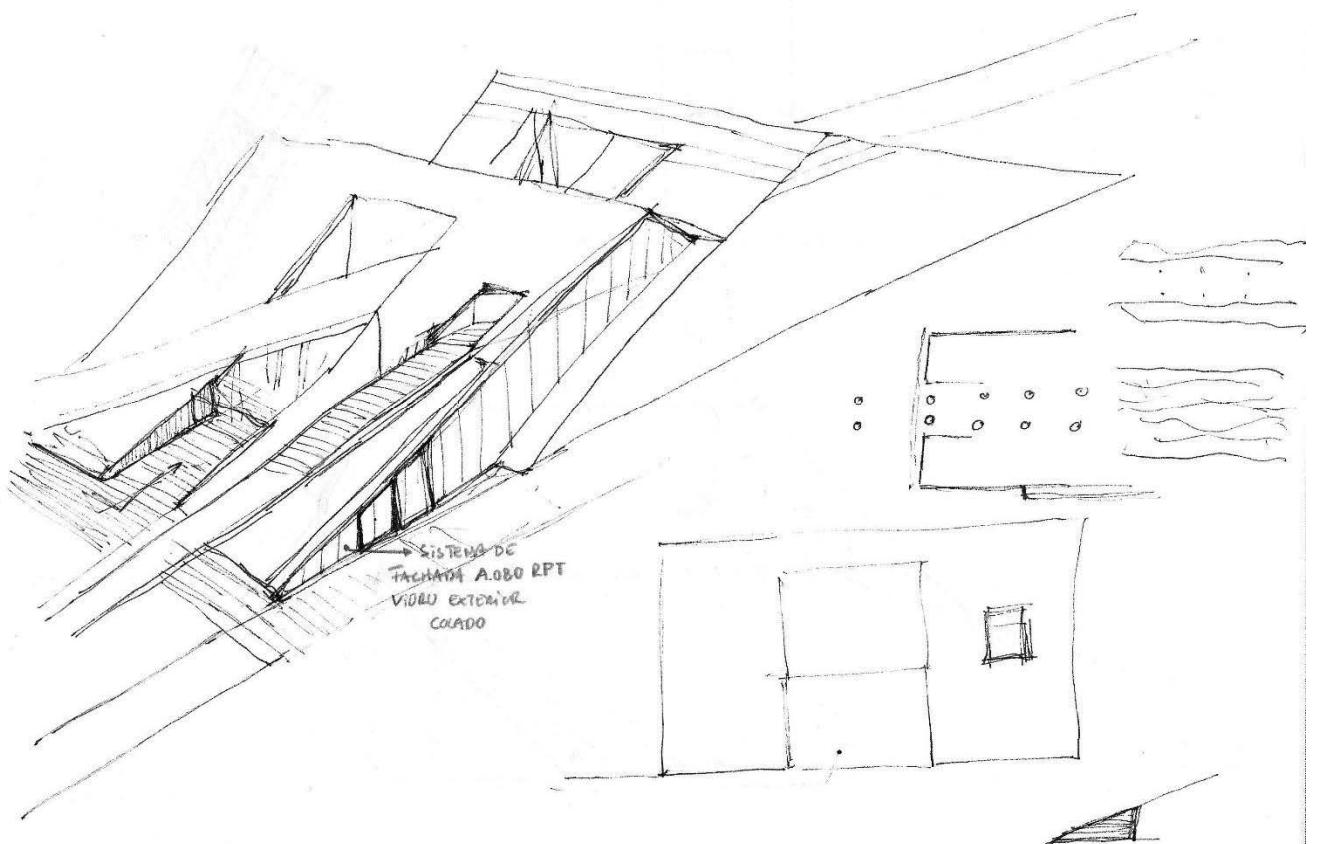


Figura 34 - Esboço de estudo para a forma

No que diz respeito à forma da solução aqui apresentada, esta remete-nos para a ideia de pirâmides de sal ordenadamente colocadas junto às fileiras de salinas.

Com generosas rampas de acesso ao cais de embarque, e uma fachada envidraçada voltada para a laguna, os passageiros são conduzidos para um contexto tipicamente aveirense: o das marinhas e o do espelho de água.

A forma não seguiu a função tal como nos ensinamentos da arquitectura moderna, mas tentou, em contrapartida, fazer parte do todo que a envolve. Pretendeu-se não impor uma volumetria nova desligada do lugar, buscando-se, antes, a sintonia com este. Aqui o destaque, o protagonismo é todo voltado para a água, para a laguna.

No interior, e na mesma óptica dos percursos exteriores, a escolha dos materiais teve em conta preocupações relacionados com a sustentabilidade. O uso de uma estrutura em madeira lamelada colada para o suporte das coberturas em detrimento de uma estrutura de betão armado é sustentado pela necessidade de reduzir o impacto ambiental. Este tipo de estruturas de suporte diminui substancialmente a produção de resíduos e desperdícios quer na sua produção, de origem em florestas desenvolvidas para este propósito, quer no final de vida do edifício.

Com propósitos distintos, vários exemplos podem servir de base para o estudo da cidade alvo deste projecto. O caso do desenho urbanístico da Universidade de Arquitectura de Shenyang, na China, onde o principal intento é a consciencialização para a importância da principal produção agrícola do país – o arroz. Num momento em que a produção deste tipo de alimento se encontra em declínio, cada vez mais os terrenos outrora férteis passam a campos verdes ou a plantação de flores, a Universidade adopta uma conduta pedagógica num contexto citadino. No *campus* universitário são desenhadas extensões de cultivo de arroz, promovendo espaços de aulas ao ar livre no seio dos arrozais, aproximando deste modo os estudantes de uma realidade que parecia difícil de contornar.

A reabilitação de uma antiga linha ferroviária, outro exemplo relevante, transformando-a num corredor verde, a *High Line* de Nova Iorque, permitiu aos Nova-iorquinos e visitantes estabelecer uma alternativa de mobilidade suave que percorre 2,33km da cidade entre arranha-céus. Aqui o propósito prende-se com a possibilidade de vivenciar a cidade de uma nova forma. Foram, para isso, criados vários jardins com diferentes espécies de plantas ao longo do percurso, cuja manutenção e sustentabilidade cabe a uma organização de voluntários, que através de donativos mantém este espaço ativo e dinâmico.¹⁴

¹⁴ <http://www.thehighline.org/>, consultado em Maio 2018

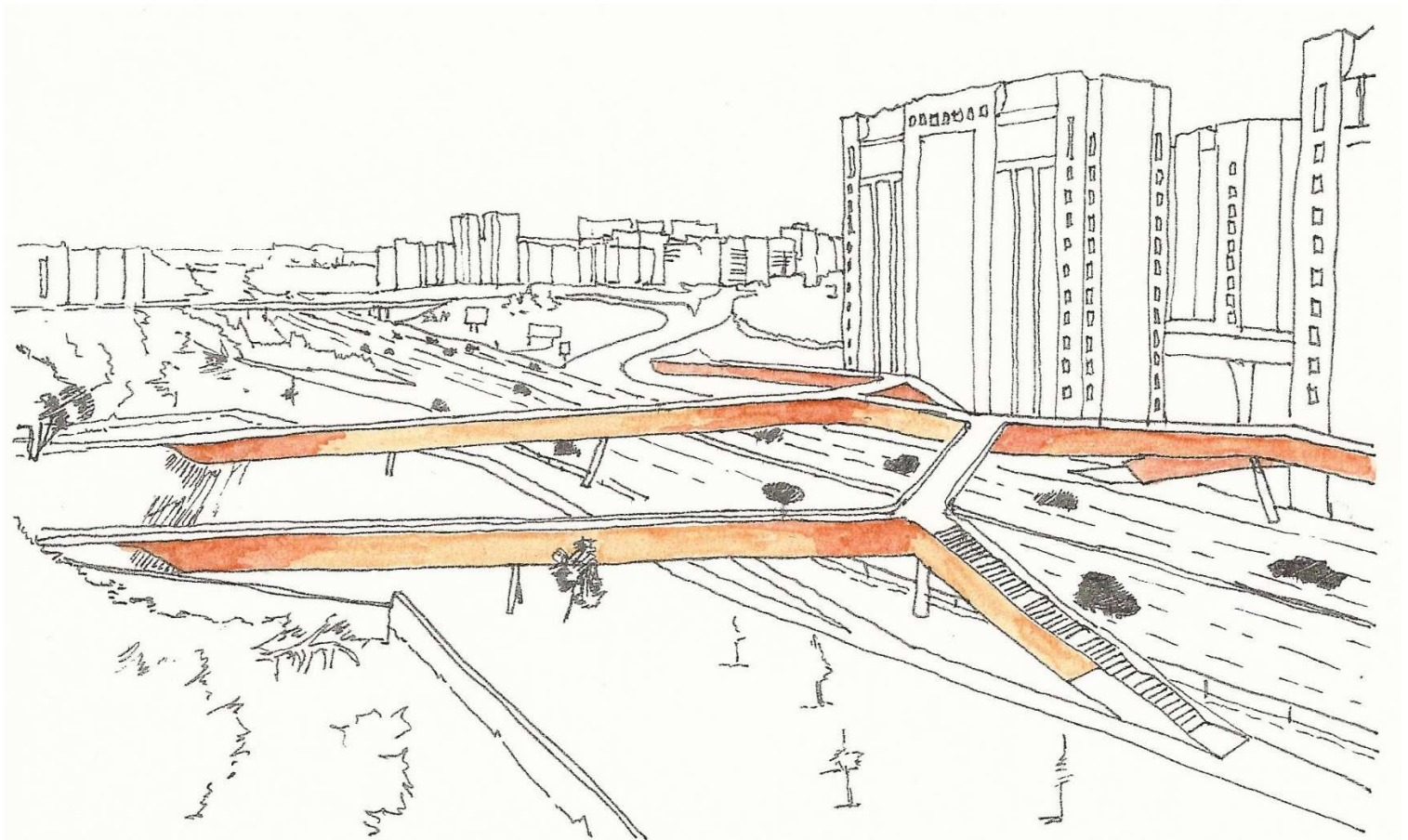


Figura 35 - Ponte ciclável da Segunda Circular de Lisboa

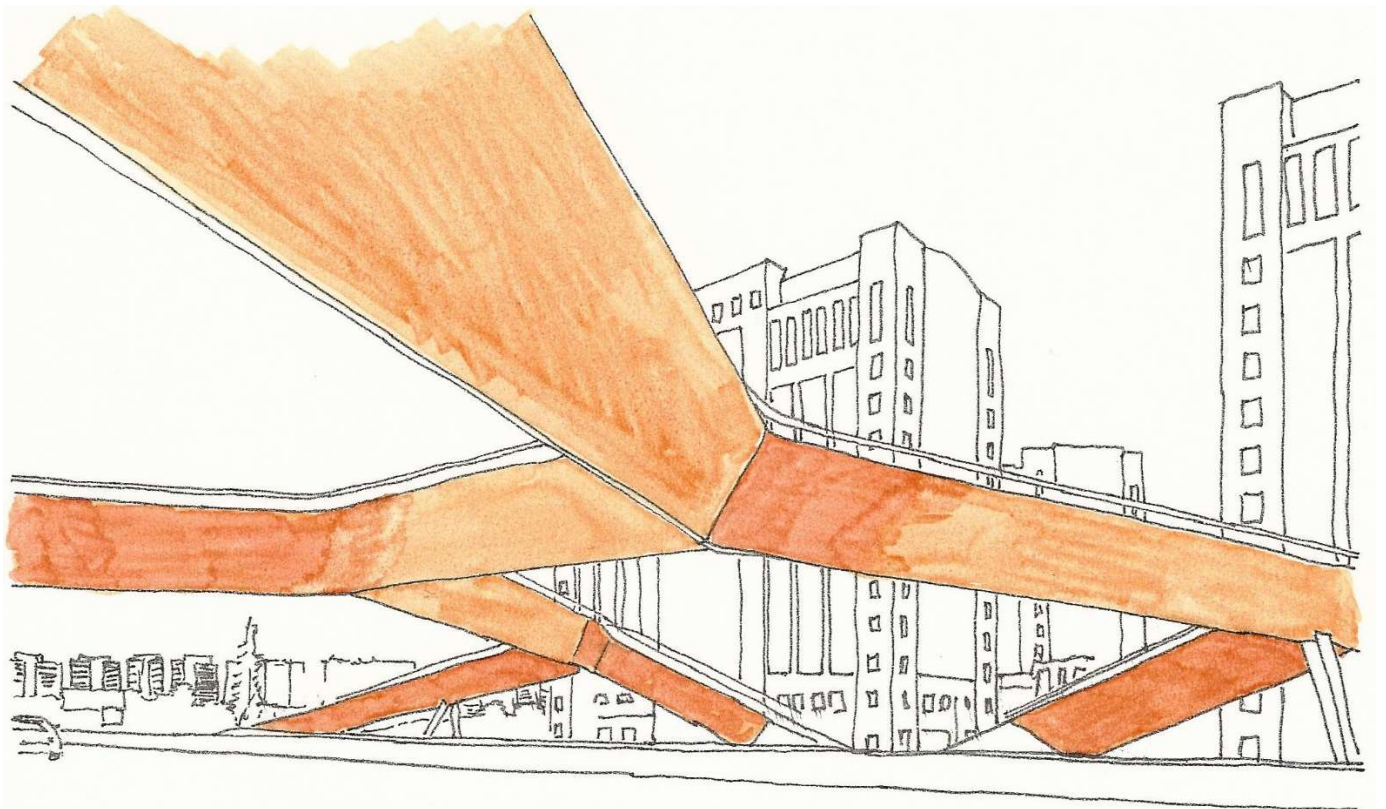


Figura 36 - Ponte ciclável da Segunda Circular de Lisboa

No contexto português também é possível encontrar vários exemplos de desenho urbano que viabilizam uma urbanização sustentável.

Em Lisboa, a estratégia de mobilidade suave está a ser amplamente promovida pela direcção do executivo em funções. A estratégia passa por acrescentar, ao tecido existente, um maior número de vias cicláveis formando uma malha que abraça os pontos principais da cidade. Aos poucos, está a ser criada uma rede que possibilitará ao autóctone fazer uma escolha saudável e, acima de tudo, segura.

A ponte ciclável da Segunda Circular de Lisboa, projecto em co-autoria com Telmo Cruz, Maximina Almeida e Adão da Fonseca, surge nesta perspectiva, já que possibilita a conexão de vários troços de ciclovias existentes, espalhados nas margens desta via, cuja velocidade automóvel pode chegar aos 80km/h. O atravessamento da Segunda Circular de Lisboa, uma das vias mais movimentadas da capital, é agora possível num ponto crucial da cidade.

A ligação entre Telheiras, Luz, os bairros a norte da Segunda Circular e os bairros a sul da via como o bairro Dona Leonor ou o bairro São João com a Cidade Universitária, é viável recorrendo-se ao uso de meios de mobilidade suave em detrimento de veículos motorizados com total segurança.



Figura 37 – Localização da ponte pedonal da Avenida Artur Ravara, Aveiro



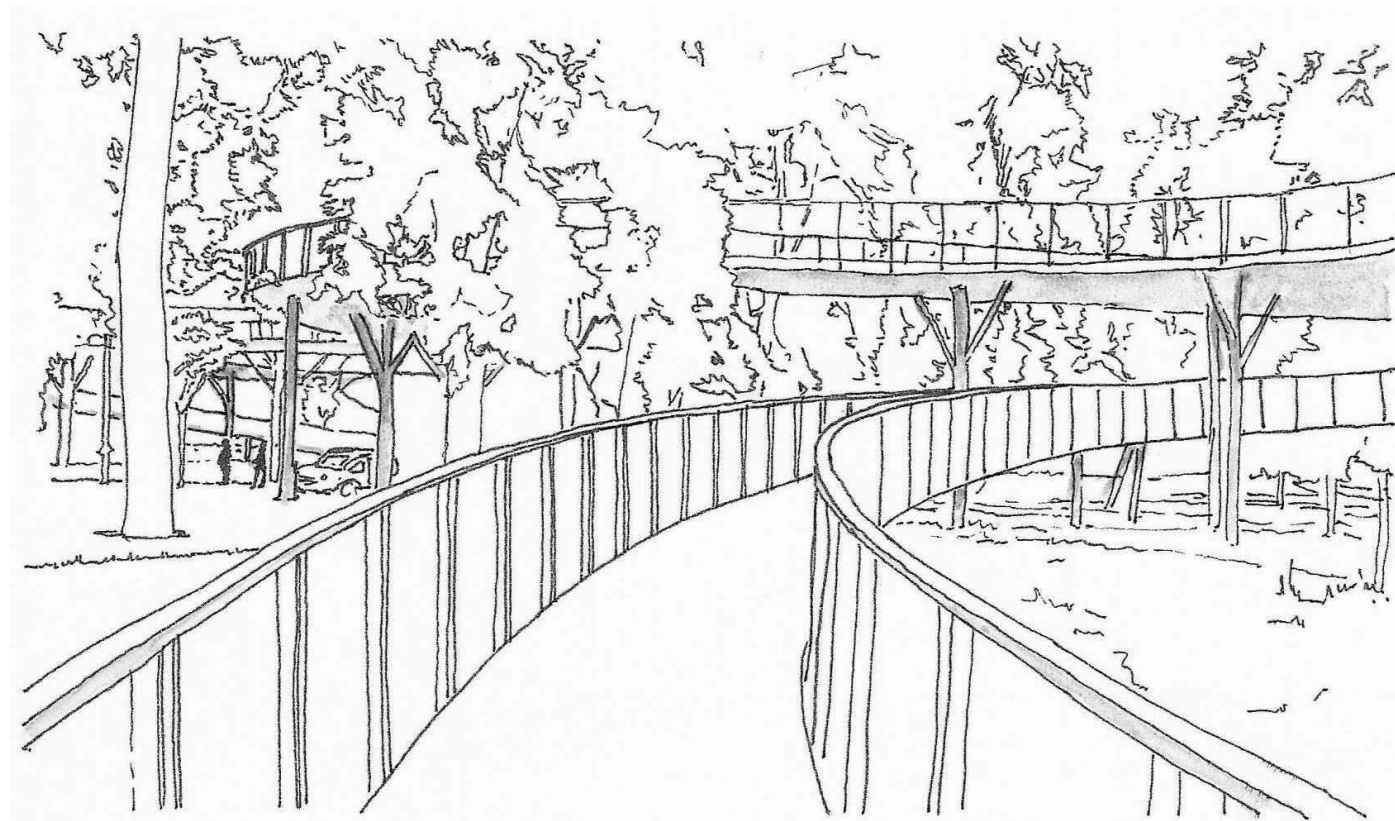


Figura 38 – Ponte pedonal da Avenida Artur Ravara, Aveiro

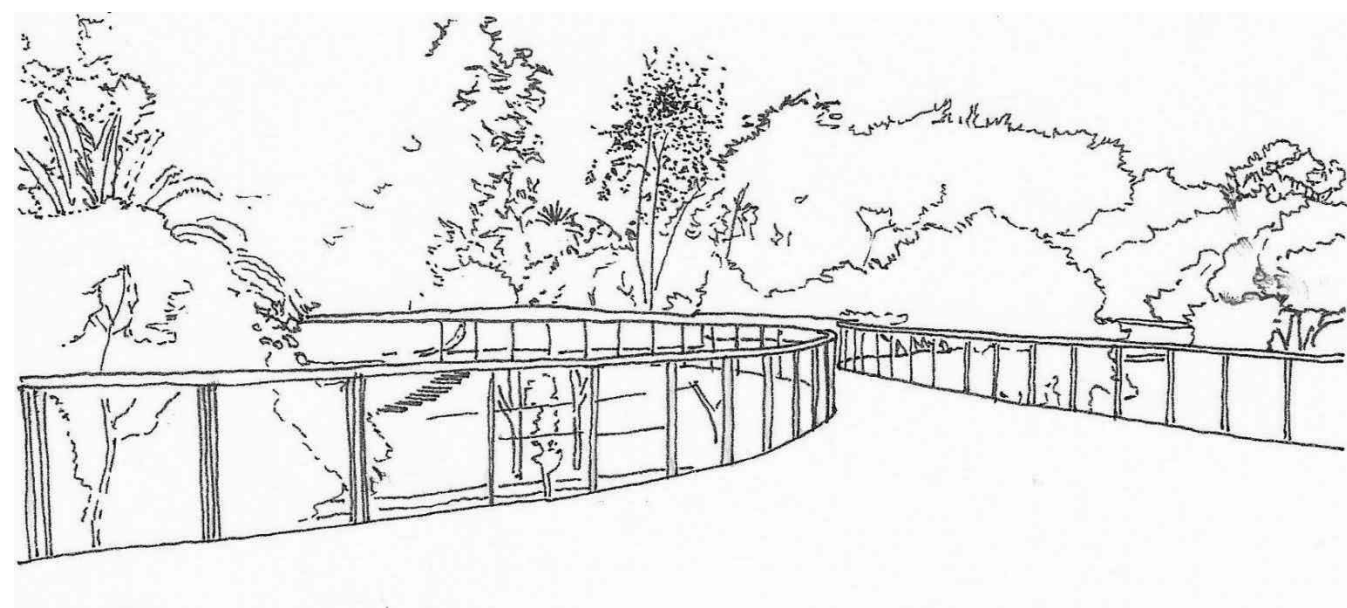


Figura 39- Ponte pedonal da Avenida Artur Ravara, Aveiro

Em Aveiro foi também construída uma ponte pedonal ciclável, que interliga os dois espaços verdes mais importantes da cidade: o parque Infante Dom Pedro - parque da cidade - e o parque Santo António. Estes dois pulmões da cidade estavam separados por um forte obstáculo, a Avenida Artur Ravara que, por se tratar de uma das principais ligações viárias ao Centro Hospitalar do Baixo Vouga, mantém um acentuado tráfego de veículos motorizados, independentemente dos habituais horários de ponta.

Inserido no plano do parque da sustentabilidade, surgiram então duas alterações que permitiram resolver esta separação: o desenho de uma ponte, onde o utilizador pode, a pé ou de bicicleta, atravessar com liberdade, e a reabilitação da Avenida Artur Ravara em toda a largura do parque Infante Dom Pedro. Nesta última para além de se ter alterado o material do piso, que por si só se traduz num abrandamento da velocidade dos veículos, foram também colocados vários desníveis em forma de rampas. O condutor é obrigado a reduzir drasticamente a velocidade, independentemente de haver ou não atravessamentos pedonais.

É possível de norte a sul do nosso país encontrar vários casos relacionados com um pensar da vida urbana sustentável, não meramente focado em chegar do ponto A ao ponto B da forma mais rápida, mas sim numa envolvente mais aprazível.

4.3.1 | O PARQUE RIBEIRINHO DO ESTUÁRIO DO TEJO.

O Parque Linear Ribeirinho do Estuário do Tejo do Atelier Topiaris desenha uma extensa área pedonal ao longo da margem daquele estuário, com o propósito de requalificar e interligar este espaço de excelência com a população.

De acordo com a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, este projecto insere-se, entre outros programas, na “Política de Cidades – Parcerias para a Regeneração Urbana – programas Integrados de Valorização das Frentes Ribeirinhas e Marítimas.”

A solução encontrada está dividida em duas tipologias de espaços:

- 1- Trilhos pedonais e cicláveis que perfazem 5 910m;
- 2- Espaço multifuncional com 22 550m², designado por Praia dos Pescadores.

O traçado, em simbiose com as características naturais do estuário, permitiu conferir a este lugar variadas valências:

O Centro de Interpretação Ambiental e da Paisagem (CIAP) e o Observatório de Aves, localizado na Praia dos Pescadores, concede um carácter pedagógico de sensibilização ecológica e conservação da natureza já que “permite acolher, informar e esclarecer os utilizadores sobre as características da paisagem natural e agrícola que visitaram, ou irão visitar, sobre a sua avifauna e flora, e a dinâmica do rio Tejo neste local.”¹⁵

¹⁵ https://www.cm-vfxira.pt/pages/1004?poi_id=280, consultado em Fevereiro 2019

Paralelamente à necessidade de consciencialização da urbe para as questões de conservação da natureza, a escolha dos materiais para a construção de todos os equipamentos do recinto teve também o cuidado de incorporar os “princípios e preocupações de sustentabilidade e de reversibilidade, tendo sido estabelecido como prioritário o desenvolvimento do conceito de construção sustentável – reutilização de materiais, em detrimento de um modelo construtivo convencional.”¹⁶

O Atelier Topiaris desenvolveu uma solução arquitectónica recorrendo à reutilização de módulos amovíveis de contentores de carga marítima revestidos a madeira proveniente das paletes de empilhamento de mercadorias. A sobreposição destas estruturas metálicas enriqueceu os percursos do parque pela simplicidade e descoberta que desperta nos visitantes.

Como facilmente é possível testemunhar, “o **Parque Linear Ribeirinho do Estuário do Tejo** é um caso de sucesso, face à grande adesão e índices de satisfação por parte da população.”¹⁷

O êxito deste espaço levou o Município de Vila Franca de Xira a trabalhar na continuação da requalificação da frente ribeirinha.

¹⁶ https://www.cm-vfxira.pt/pages/1004?poi_id=280, consultado em Fevereiro 2019

¹⁷ https://www.cm-vfxira.pt/pages/1004?poi_id=280, consultado em Fevereiro 2019

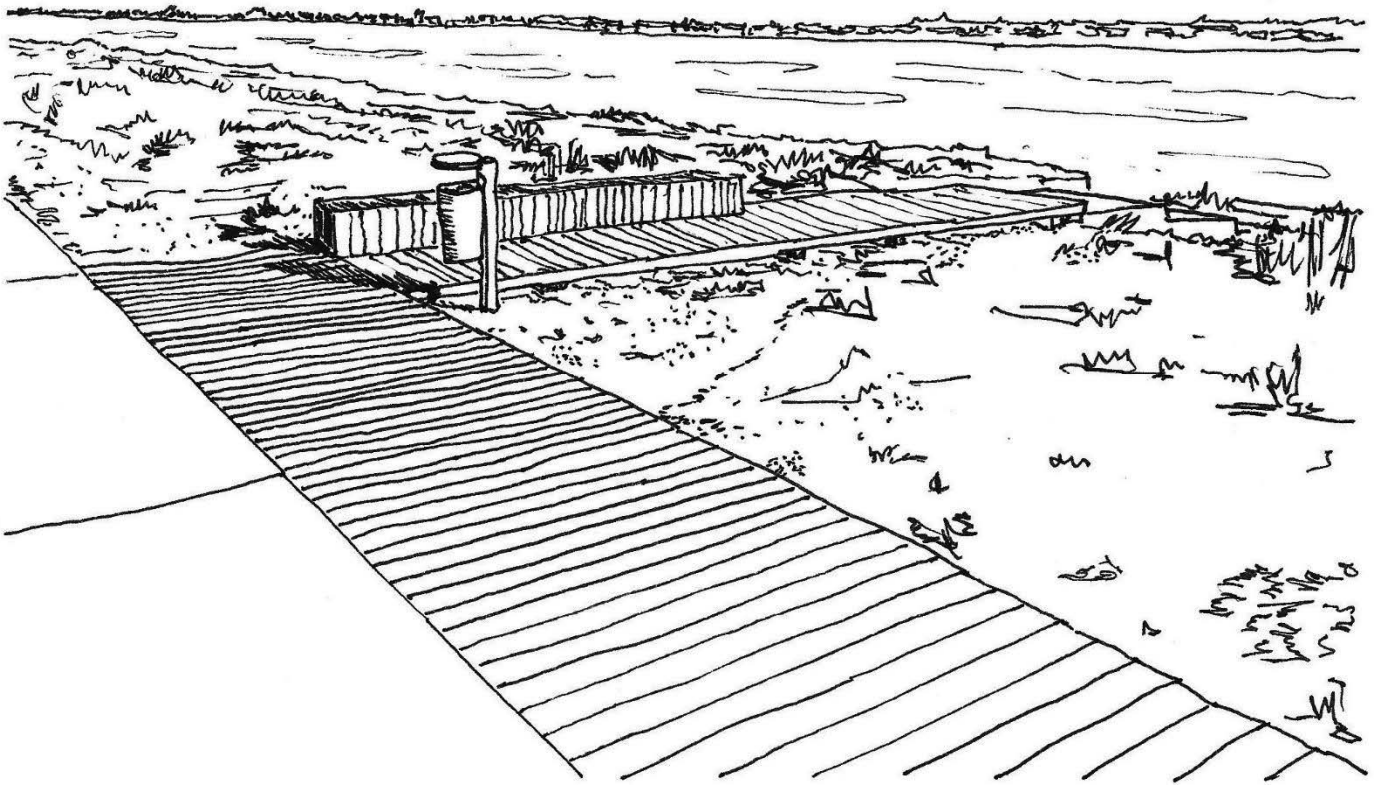


Figura 40 – Ponto de paragem na Estrada Municipal 592 (EM592), entre Costa Nova e Vagueira

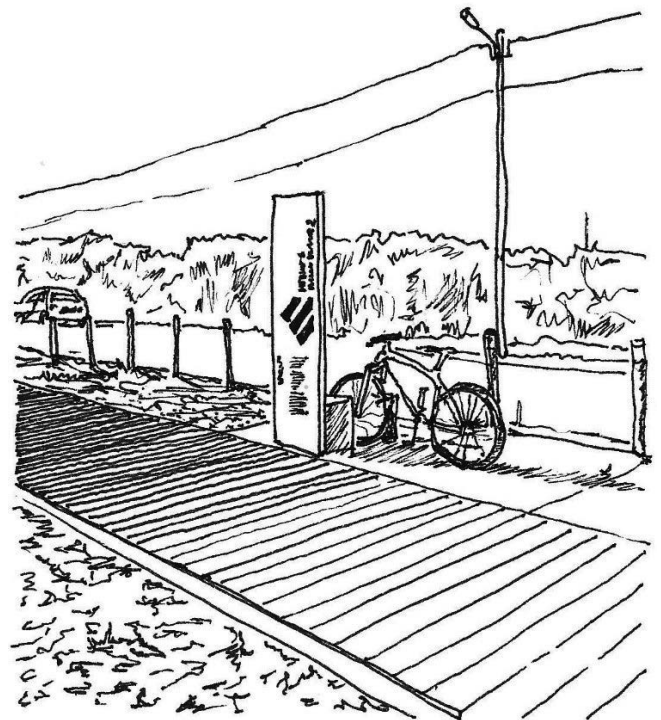
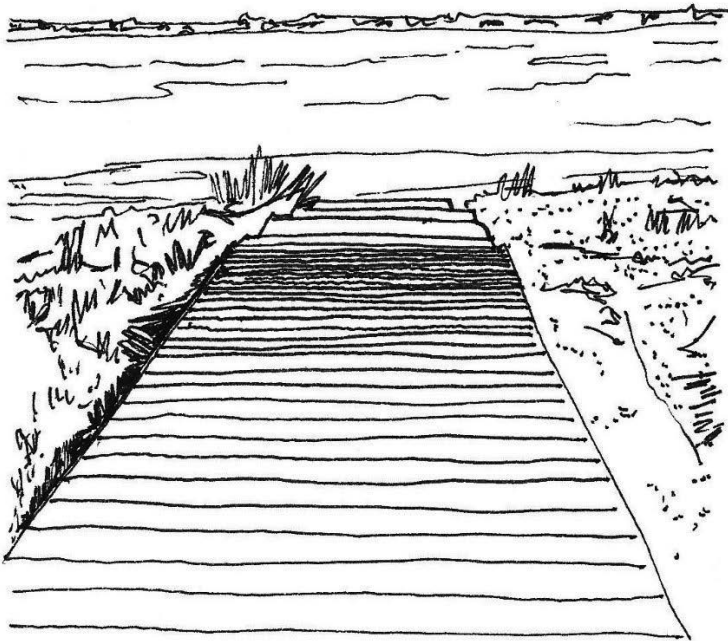


Figura 41 e 39 – Pormenores arranjo urbanístico na EM 592

4.3.2 | O REORDENAMENTO E QUALIFICAÇÃO DA FRENTE LAGUNAR NO CONTEXTO DE AVEIRO

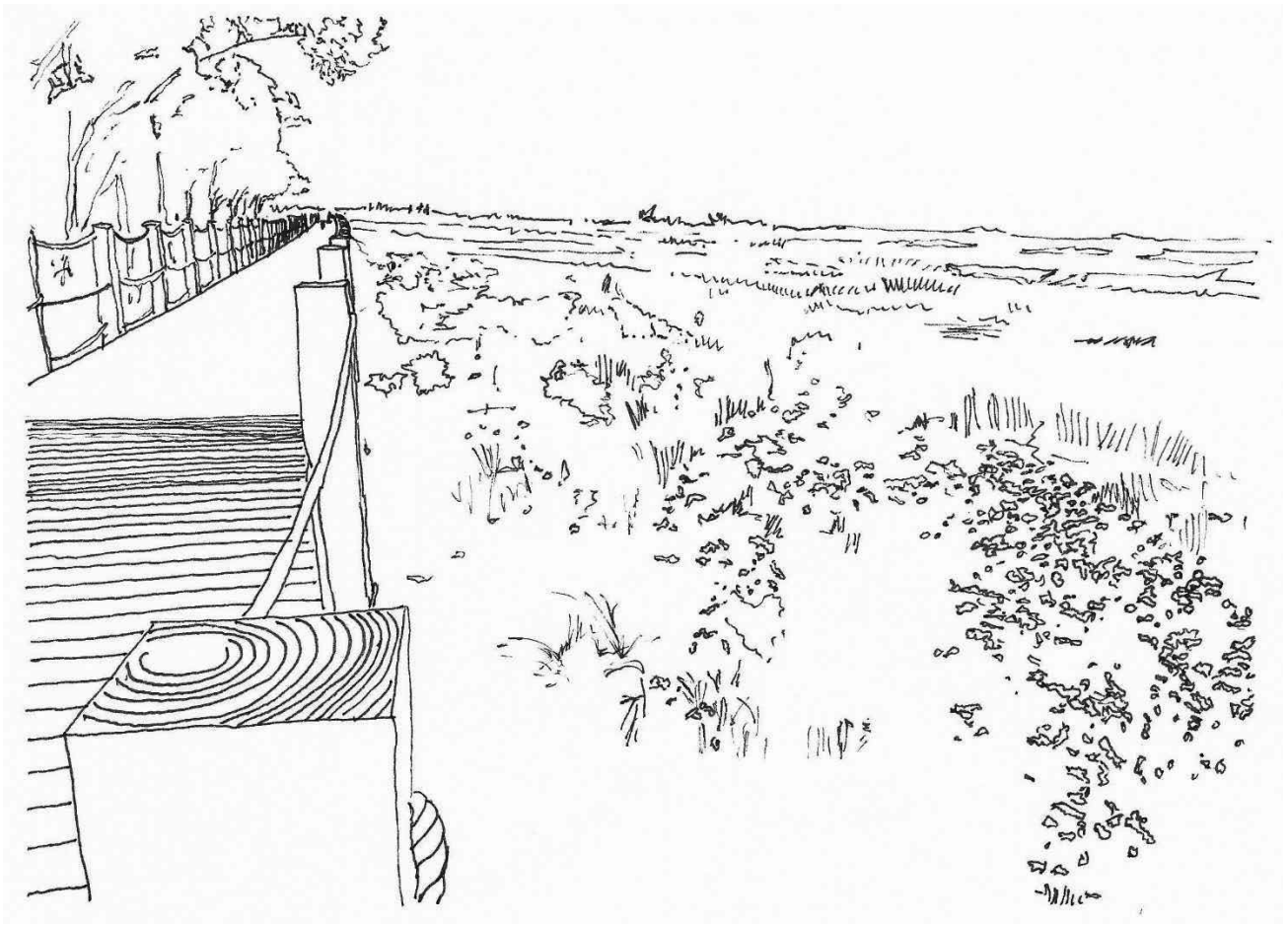
ENTRE A COSTA NOVA E A VAGUEIRA

A Estrada Municipal 592 (EM592), na continuação da Avenida José Estevão, da Costa Nova, que outrora apenas estava dedicada aos veículos motorizados sem qualquer passeio de protecção aos peões em todo o seu comprimento, sempre teve um tráfego elevado de bicicletas, principalmente na altura de férias e fins de semana. Esta via tem a particularidade de estar ladeada pelo canal de Mira e toda a biodiversidade que nela habita, o que a torna num percurso agradável para explorar, a pé ou de bicicleta.

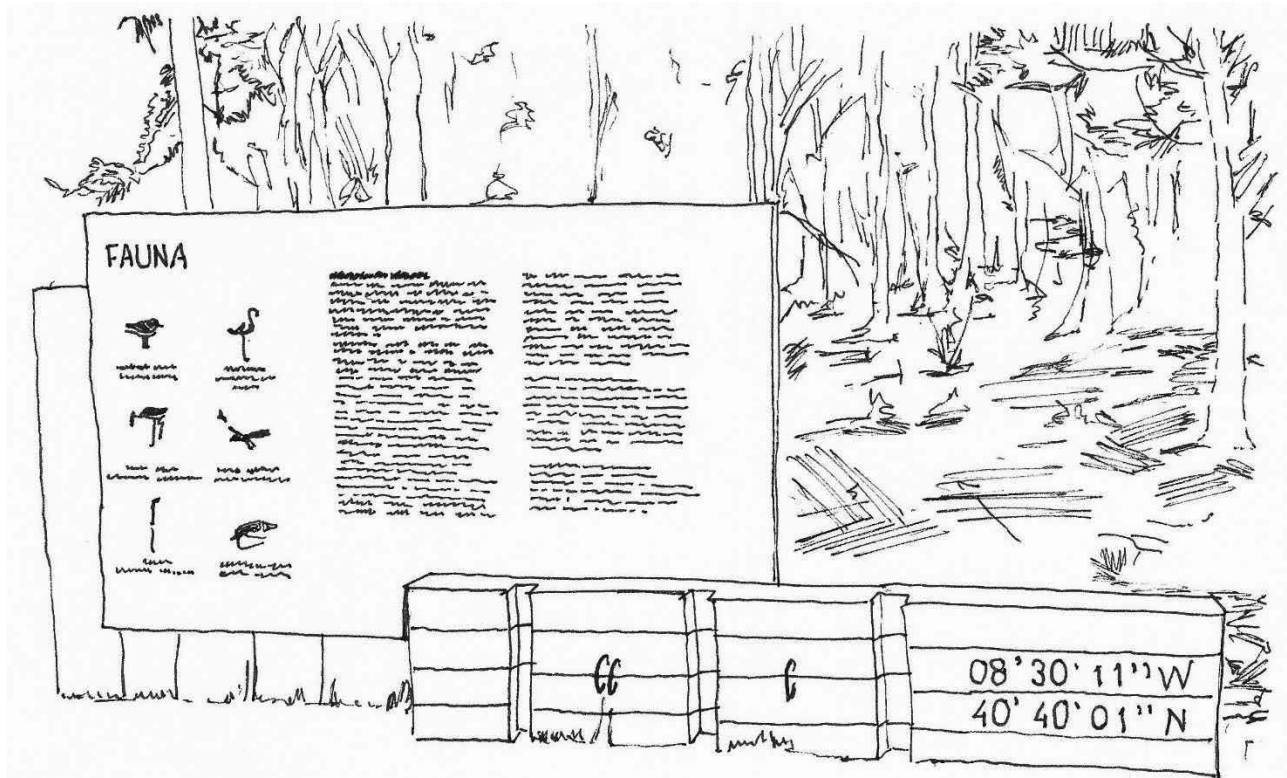
A localização do parque de campismo da Costa Nova, com entrada principal na EM592, juntamente com a crescente aposta numa rede ciclável em toda a área circundante às praias, acabou por determinar a necessidade de transformar o típico perfil de uso automóvel num desenho mais seguro e igualitário a todos os seus utilizadores.

Nesse sentido surge o arranjo urbanístico de Reordenamento e Qualificação da Frente Lagunar entre a Costa Nova e a Vagueira promovido pelo executivo camarário. O novo desenho acabou por estimular a interligação entre a população e a laguna através de uma via de mobilidade suave que alterna em diferentes perfis, lugares de estar, pequenos pontões de observação dos pássaros, mobiliário urbano e ainda painéis com constante informação e curiosidades.

É facilmente constatável o sucesso desta iniciativa pela afluência de utilizadores que todos os fins de semana se juntam e passeiam nestes percursos.



Figuras 42 – Via ecológica ciclável - Aveiro



Figuras 43 - Via ecológica ciclável - Aveiro

Num percurso de aproximadamente 7,5km, os passadiços de madeira sobre a ria de Aveiro, alternados com caminhos de terra batida entre o cais de Esgueira e Vilarinho, são feitos praticamente sempre rodeados pela ria e o ecossistema que a caracteriza. Em plena harmonia com a natureza os utilizadores deste trajecto podem usufruir do contacto com a fauna a flora que, de acordo com a informação disponibilizada pela câmara municipal de Aveiro, fazem parte da rede ecológica protegida do espaço comunitário da União Europeia: a Rede Natura 2000.

Esta directiva comunitária pretende assegurar a preservação das espécies e dos seus habitats ameaçados, na Europa. Todas as acções desencadeadas nestas áreas específicas, quer sejam de carácter lúdico, quer sejam de carácter privado, terão que ter em conta uma “gestão sustentável do ponto de vista ecológico, económico e social”.¹⁸

Entre as os vários conjuntos de plantas, como as psamófilas – “...fundamentais para a fixação das areias e para a protecção da própria Ria de Aveiro...”¹⁹- as higrófilas existentes nas margens do rio - “...essenciais na protecção das margens dos cursos de água e campos adjacentes...”²⁰, é possível ainda observar um conjunto muito diversificado de animais. Entre os mais estimados destacam-se os conjuntos de flamingos, o perna-longa ou ainda o pato-real, que por pertencerem ao conjunto de aves migratórias tornam a paisagem da laguna diferenciada ao longo do ano.

¹⁸ <http://www2.icnf.pt/portal/pn/biodiversidade/rn2000>, consultado em Outubro de 2020.-

¹⁹ Panfleto informativo Centro Municipal de Interpretação Ambiental – Câmara Municipal Aveiro -2015 -p.11

²⁰ Panfleto informativo Centro Municipal de Interpretação Ambiental – Câmara Municipal Aveiro -2015 -p.11

Neste espaço, e dentro do conjunto de animais maioritariamente prezados pelo público, é possível verem-se lontras. Embora difíceis de serem avistadas por possuírem hábitos nocturnos, existe um conjunto considerável destes mamíferos, terrestres e semiaquáticos, em praticamente toda a laguna, de acordo com a informação prestada pelo centro Municipal de Interpretação Ambiental.

Desde a sua abertura em 1 de Julho de 2018, todos os dias várias pessoas utilizam estes percursos quer em família, quer sozinhos, de bicicleta ou a pé, para desfrutar de um passeio em harmonia com a natureza junto ao centro da cidade.

No entanto, tal como atrás referido, afere-se importante salientar que a ligação de poucas centenas de metros entre o cais da Ribeira de Esgueira e o canal de São Roque, ladeada pela linha de comboio e a autoestrada A25, em terra batida, deve ser repensada e redesenhada. Não é justificável que um percurso cheio de beleza natural acrescido de uma invulgar biodiversidade lagunar seja iniciado, numa extensão de aproximadamente 2km, num centro pejado de betão.

A proposta alvo deste trabalho passa também por resolver esta questão. A uma escala maior são apresentadas alternativas ao troço existente para que todo o percurso, em toda a sua dimensão, apresente, na sua essência, características e qualidades semelhantes.

V | CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade e respectivo planeamento sofreram várias mutações ao longo da sua história. Diferentes premissas serviram de base para o seu desenho, sempre interligado com os avanços tecnológicos de cada época. A sociedade contemporânea, movida pela evolução e rapidez dos conhecimentos científicos, tem alterado, sobretudo nos últimos anos, comportamentos e convivências. De acordo com François Ascher estamos perante uma nova revolução urbana moderna.

“... múltiplos indicadores e análises levam-nos a pensar que as transformações da nossa sociedade em geral e das cidades em particular estão apenas no começo.” (Ascher, 2012, pág. 19)

Cabe ao arquitecto, ao urbanista, decidir, nesta fase fulcral que a humanidade atravessa, qual o destaque a dar no desenho da cidade. O protagonista continuará a ser o automóvel? A indústria?

A proposta apresentada pretendeu dar ênfase ao homem, ao seu bem-estar, e principalmente à convivência entre pares.

Observando as principais fragilidades na área específica em estudo, aproveitando e adaptando o existente, a solução encontrada só fará sentido se for replicada e continuada noutras áreas da urbe

BIBLIOGRAFIA E FONTES

Arroteia, J. (1999). *Aveiro: Aspectos Geográficos e do Desenvolvimento Urbano*. Aveiro: Universidade de Aveiro

Ascher, F. (2012). *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos. Um Lexico* (3ª Ed). Lisboa: Livros Horizonte, Lda.

Benevolo, L. (2005). *História Da Cidade*. São Paulo: Editora Perspectiva S.A.

Benevolo, L. (2006). *A Cidade E O Arquitecto*. Lisboa: Edições 70, Lda.

Câmara Municipal de Aveiro - História. Consultado em Abril de 2019, em <http://mca.cm-aveiro.pt/a-cidade/historia/>

Câmara Municipal de Aveiro (2015). *Centro Municipal de Interpretação Ambiental CMIA*. Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro

Câmara Municipal de Vila Franca de Xira – Plano pormenor. Consultado em Fevereiro de 2019, em https://www.cm-vfxira.pt/pages/1004?poi_id=280

Ciclovia – Conceito. Consultado em Março de 2020, em www.ciclovia.pt

Ciência da terra - Planos Directores Municipais. Consultado em Março de 2020, em <http://knoow.net/ciencterravida/geografia/pdm/>

Corbusier, L. (1994). *Urbanisme*. Paris: Flammarion.

Gehl, J. (2017). *A vida Entre Edifícios. Usando o Espaço Público*. Lisboa: Livraria Tigre de Papel.

High Line park Organization New York – Conceito. Consultado em Maio 2018, em <http://www.thehighline.org/>

Montaner, J. (1997). *Barcelona Ciudad Y Arquitectura*. Spain: Taschen.

Museu da Santa Joana – História. Consultado em Abril de 2018, em <http://mca.cm-aveiro.pt/a-cidade/historia/>

Organização das Nações Unidas. Consultado em Novembro de 2017, em <https://nacoesunidas.org/>

Organização das Nações Unidas. Consultado em Novembro de 2017, em <https://nacoesunidas.org/conheca-os-novos-17-objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel-da-onu/>

Polis da ria da Aveiro – Conceito. Consultado em Março de 2020, em <http://www.polisriadeaveiro.pt>

Porto de Aveiro – Investimentos linha ferroviária. Consultado em Janeiro de 2020, em Ww2.portodeaveiro.pt/sartigo/index.php?x=6920

Rossi, A. (2001). *A Arquitectura Da Cidade*. Lisboa: Edições Cosmos.

Sacadura, F. (2005). *A cidade, os Cidadãos e o Espaço Público. Cadernos Edifícios 4*. Lisboa: LNEC.

Silvano, F. ; Neves, J. (1990). *Colóquio Viver (N)a Cidade. Enraizamento e Cosmopolitismo: contributo para uma análise da recomposição urbana, 115-124. Lisboa: LNEC*

Simões, D. (2005). Espaço Público, Orgulho e Cidadania. *Cadernos Edifícios 4*. Lisboa: LNEC.

Soczka, L. (1988). Viver (N)a Cidade. *PSICOLOGIA*, 6(3), 281-282, <https://doi.org/10.17575/rpsicol.v6i3.805>

Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas. Consultado em Outubro de 2020, em <http://www2.icnf.pt/portal/pn/biodiversidade/rn2000>

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
I URBANISMO SUSTENTÁVEL	11
1.1 PARA UMA TOMADA DE CONSCIENCIA	11
1.2 COMO O FAZER.....	19
1.3 A RELAÇÃO DO HOMEM COM O ESPAÇO URBANO.....	21
1.4 RESULTADO ESPERADO	25
II ENTENDER O CASO DE AVEIRO	27
2.1 CONTEXTO TERRITORIAL	27
2.2 OS PRINCIPAIS PLANOS URBANÍSTICOS	33
2.3 PRINCIPAIS FRAGILIDADES E DESAFIOS.....	35
IV PROPOSTA	43
4.1 ESTRATÉGIA URBANA DO GRUPO	43
4.2 A RESPOSTA INDIVIDUAL.....	49
4.3 CASOS DE ESTUDO.....	57
4.3.1 O PARQUE RIBEIRINHO DO ESTUÁRIO DO TEJO.	63
4.3.2 O REORDENAMENTO E QUALIFICAÇÃO DA FRENTE LAGUNAR NO CONTEXTO DE AVEIRO	67
V CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
BIBLIOGRAFIA E FONTES	75
ÍNDICE	81
ÍNDICE DE FIGURAS	83

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Cidade de Aveiro Fonte: desenho da autora	2
Figura 2 - Barreiras entre a cidade consolidada e a laguna norte - Aveiro. Fonte: desenho da autora	2
Figura 3- Passadiços do cais de Esgueira - Aveiro Fonte: desenho da autora	6
Figura 4- Passadiços cais de Esgueira - Aveiro Fonte: desenho da autora	6
Figura 5 – Localização da antiga estação de comboios – Aveiro Fonte: desenho da autora	10
Figura 6- Fachada da antiga estação de comboios - Aveiro Fonte: desenho da autora	10
Figura 7 – Localização da antiga fábrica de cerâmica de Jeronymo Pereira Campos- Aveiro Fonte: desenho da autora	12
Figura 8- Fachada da antiga fábrica de cerâmica de Jeronymo Pereira Campos- Aveiro Fonte: desenho da autora	12
Figura 9- Maquete de 16m de comprimento apresentada no Salão de Outono 1922- Estudo de Uma Cidade Contemporânea para três milhões de habitantes Le Corbusier (Corbusier, 1994, destacável) Fonte: Documento destacável anexo a Corbusier, L. (1994). <i>Urbanisme</i> . Paris: Flammarion	14

Figura 10- Planta da Cidade Contemporânea (Corbusier, 1994, destacável)	16
Fonte: Documento destacável anexo a Corbusier, L. (1994). <i>Urbanisme</i> . Paris: Flammarion	
Figura 11 – Localização Coreto do Parque da Cidade – Aveiro	20
Fonte: desenho da autora	
Figura 12- Coreto do Parque da Cidade - Aveiro	20
Fonte: desenho da autora	
Figura 13 – Localização do Museu da Cidade de Aveiro – Aveiro	22
Fonte: desenho da autora	
Figura 14 – Pormenor da varanda do Museu da Cidade de Aveiro - Aveiro	22
Fonte: desenho da autora	
Figura 15 – Garça-branca-pequena	24
Fonte: desenho da autora	
Figura 16– Fases da formação da ria de Aveiro:	26
Fonte: Página 25 de Arroiteia, J. (1999). <i>Aveiro: Aspectos Geográficos e do Desenvolvimento Urbano</i> . Aveiro: Universidade de Aveiro	
Figura 17- Localização do Museu Santa Joana – Aveiro	28
Fonte: desenho da autora	
Figura 18- Museu Santa Joana - Aveiro	28
Fonte: desenho da autora	
Figura 19 – Localização da Praça da República	32
Fonte: desenho da autora	

Figura 20 – Praça da República, arranjo urbanístico da autoria do arquitecto Fernando Távora	32
Fonte: desenho da autora	
Figura 21 – Localização da casa Major Pessoa - Aveiro	33
Fonte: desenho da autora	
<i>Figura 22 – Entrada principal Casa Major Pessoa - Aveiro</i>	34
Fonte: desenho da autora	
Figura 23 – Fachada principal Casa Major Pessoa - Aveiro	34
Fonte: desenho da autora	
Figura 24 – Edifício sede Centro Interpretação Ambiental (CMIA) - Aveiro	36
Fonte: desenho da autora	
Figura 25 - Edifício sede Centro Interpretação Ambiental (CMIA) - Aveiro	36
Fonte: desenho da autora	
Figura 26 – Parque das caravanas por baixo autoestrada A25 - Aveiro	40
Fonte: desenho da autora	
Figura 27 – Laguna Norte - Aveiro	40
Fonte: desenho da autora	
Figura 28- Planta geral da proposta de grupo	42
Fonte: Imagem desenvolvida pelo grupo de Atelier de Projecto II B	
Figura 29- Esboço de estudo	48
Fonte: desenho da autora	

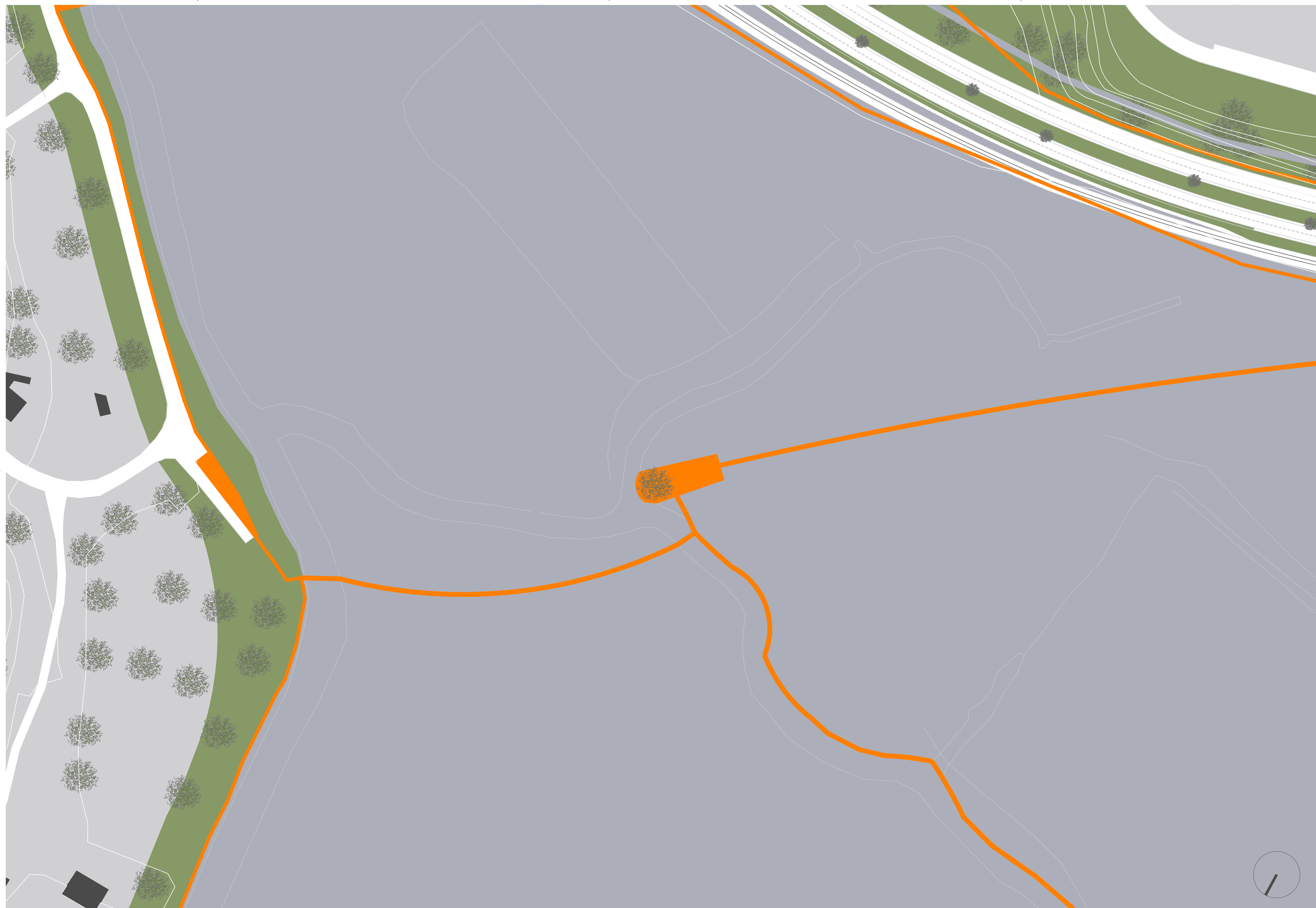
Figura 30 – Esboço de estudo Fonte: desenho da autora	50
Figura 31 – Esboço de estudo para a forma Fonte: desenho da autora	52
Figura 32 - Esboço de estudo para a forma Fonte: desenho da autora	52
Figura 33 - Esboço de estudo para a forma Fonte: desenho da autora	54
Figura 34 - Esboço de estudo para a forma Fonte: desenho da autora	54
Figura 35 - Ponte ciclável da Segunda Circular de Lisboa Fonte: desenho da autora	58
<i>Figura 36 - Ponte ciclável da Segunda Circular de Lisboa</i> Fonte: desenho da autora	58
<i>Figura 37 – Localização da ponte pedonal da Avenida Artur Ravara, Aveiro</i> Fonte: desenho da autora	59
Figura 38 e 39 – Ponte pedonal da Avenida Artur Ravara, Aveiro Fonte: desenho da autora	60
Figura 40 – Ponto de paragem na Estrada Municipal 592 (EM592), entre Costa Nova e Vagueira Fonte: desenho da autora	66
Figura 41 e 39 – Pormenores arranjo urbanístico na EM 592 Fonte: desenho da autora	66

Figuras 42 – Via ecológica ciclável - Aveiro 68
Fonte: desenho da autora

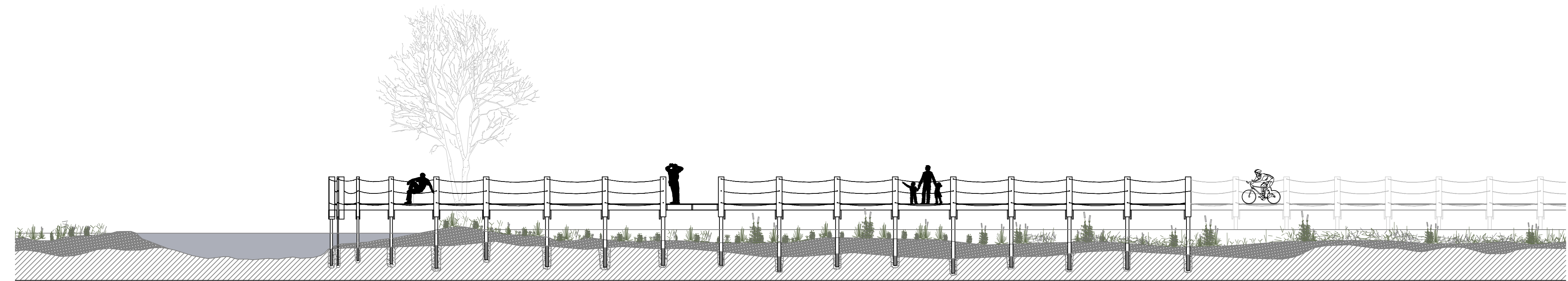
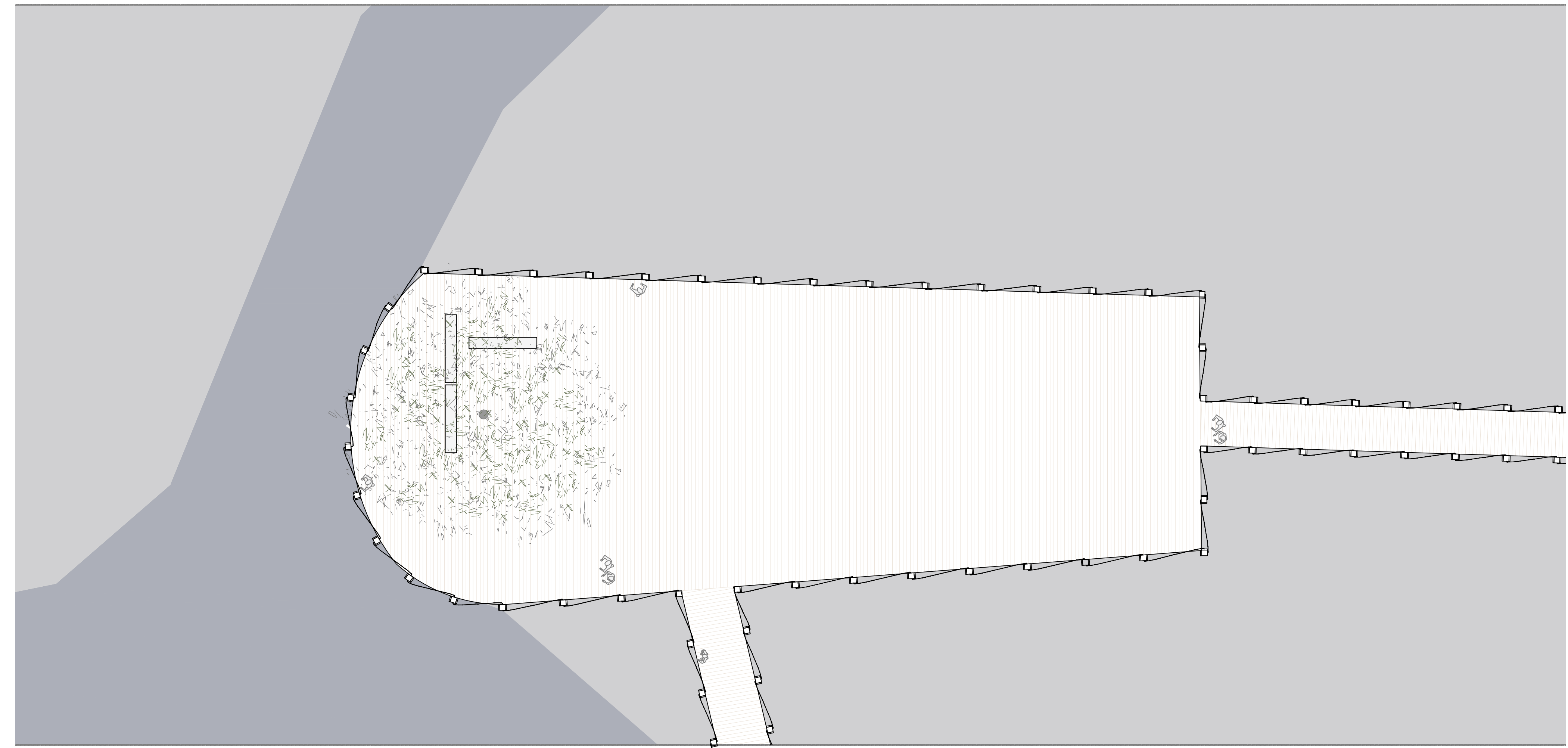
Figuras 43 - Via ecológica ciclável - Aveiro 68
Fonte: desenho da autora

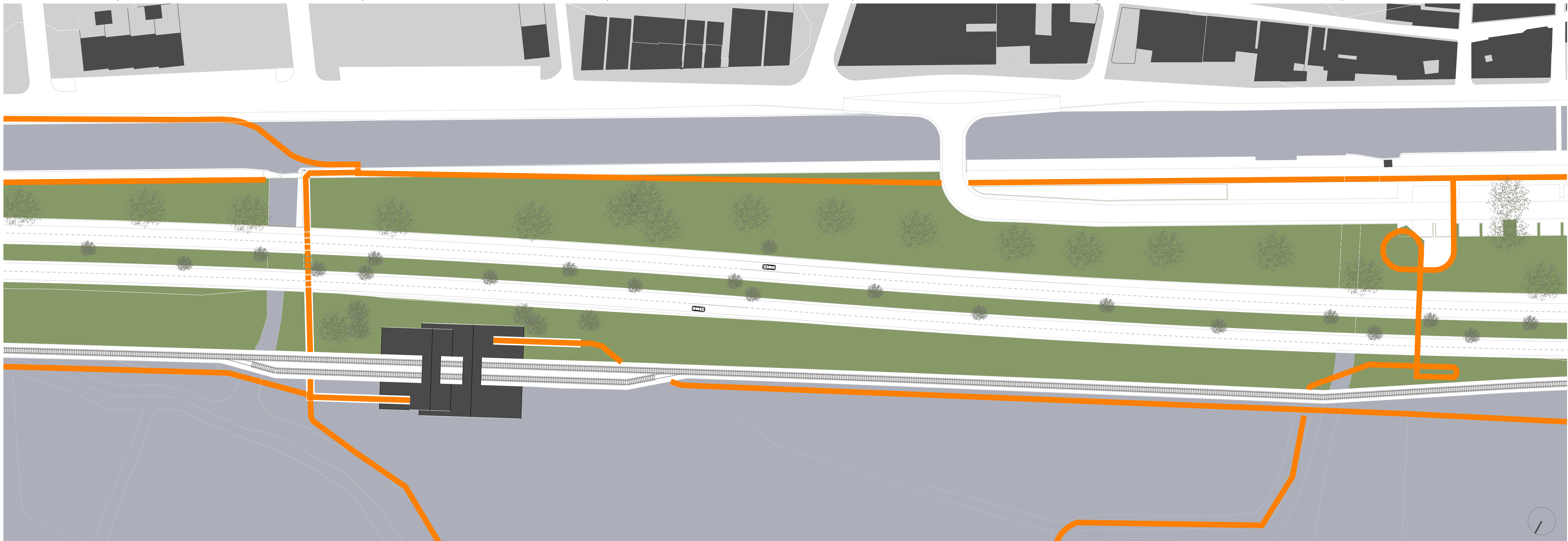


■ CICLOVIA ■ ÁGUA ■ ESPAÇOS VERDES ■ EDIFÍCIOS ■ REDE RODOVIÁRIA

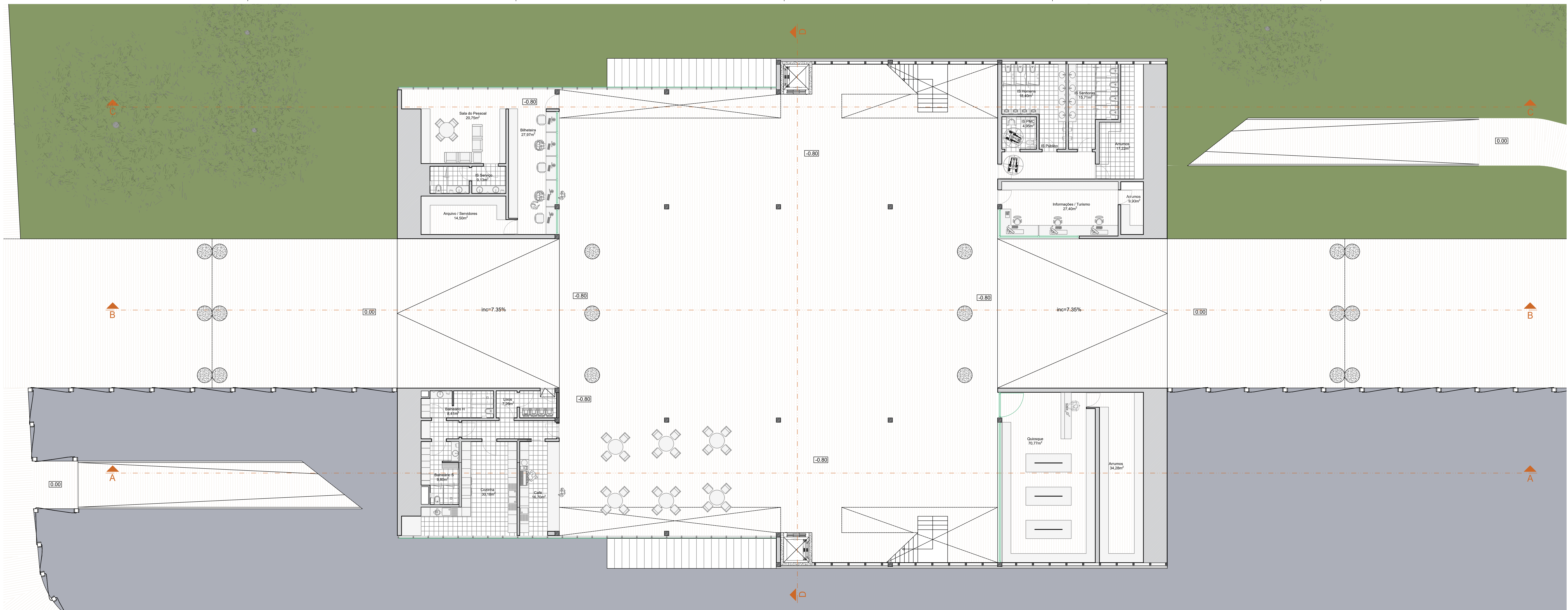


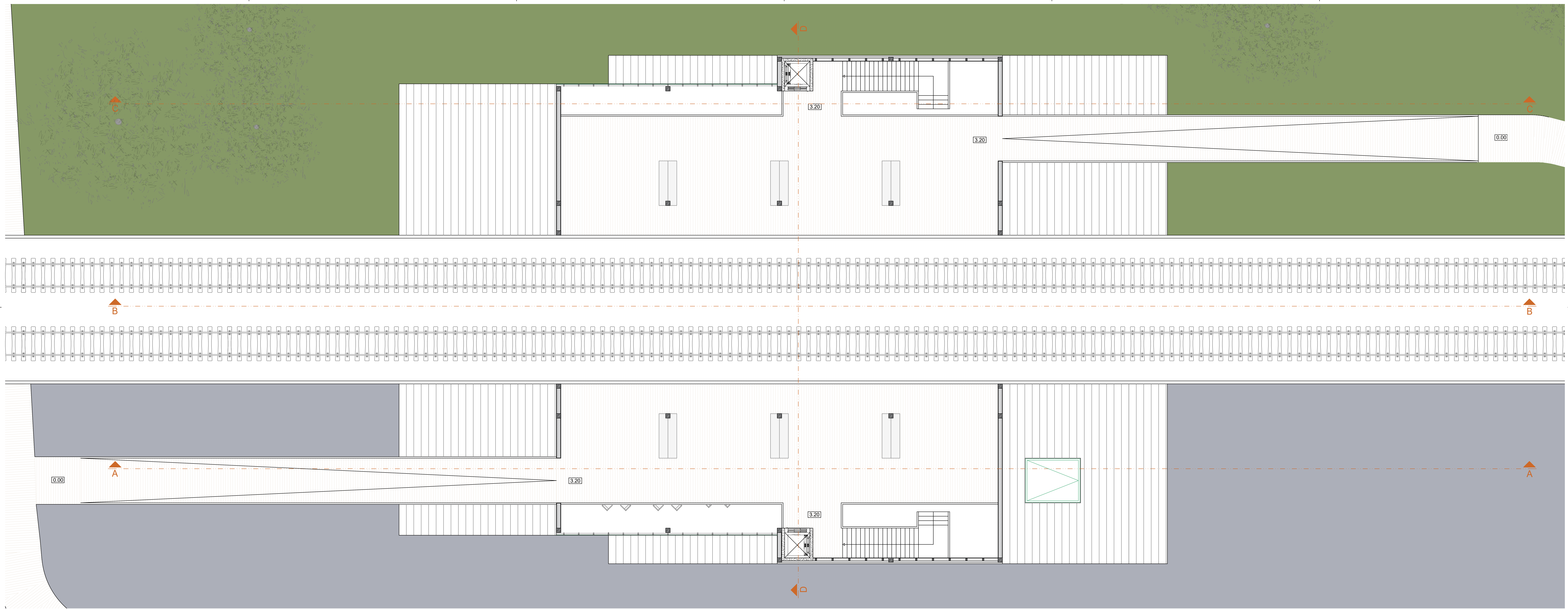
■ CICLOVIA
 ■ ÁGUA
 ■ ESPAÇOS VERDES
 ■ EDIFÍCIOS
 ■ REDE RODOVIÁRIA

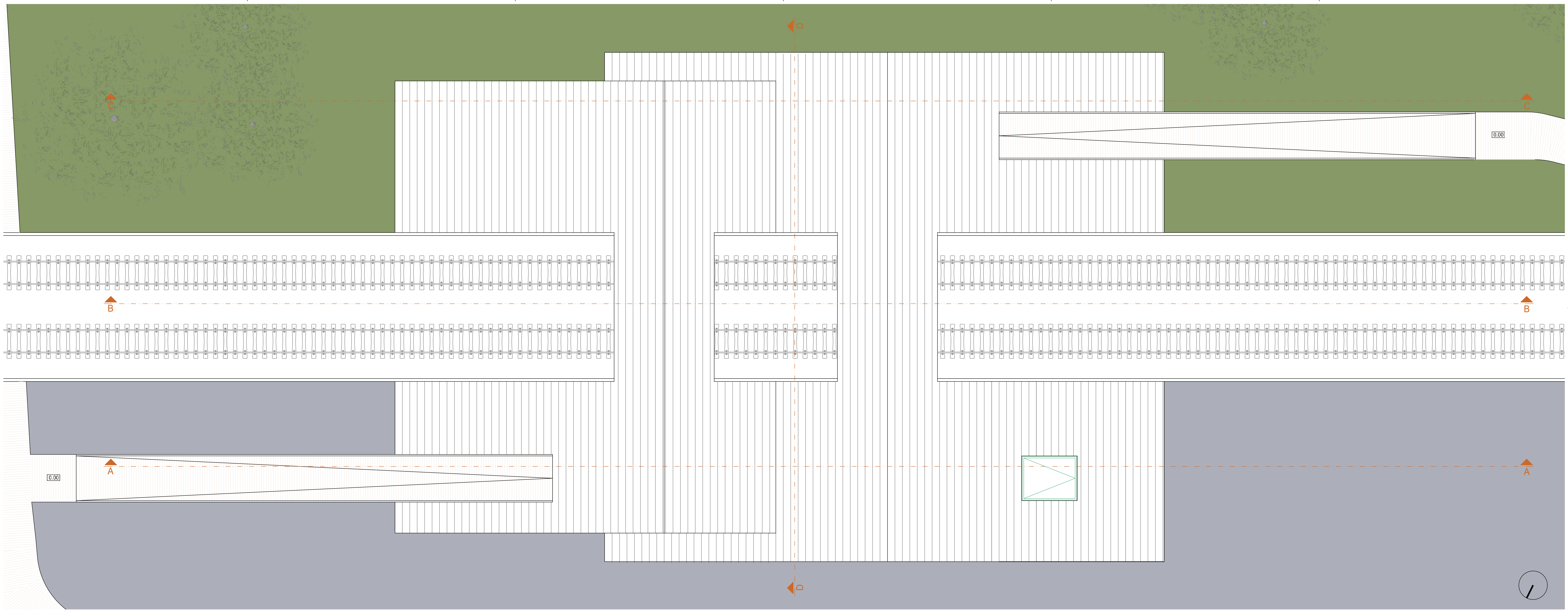


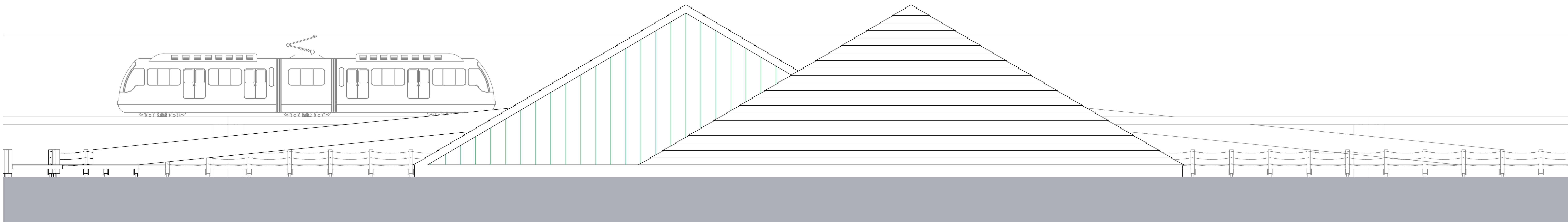


■ CICLOVIA
 ■ ÁGUA
 ■ ESPAÇOS VERDES
 ■ EDIFÍCIOS
 REDE RODOVIÁRIA

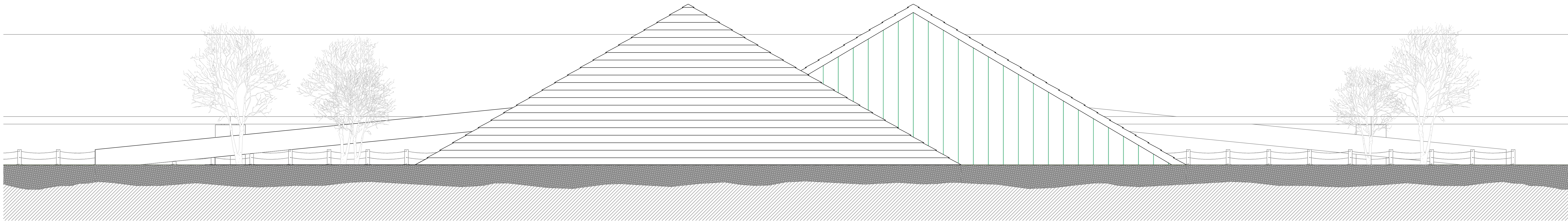




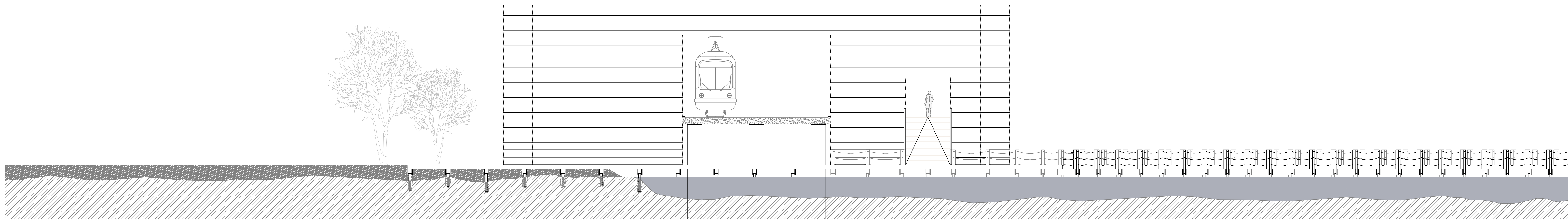




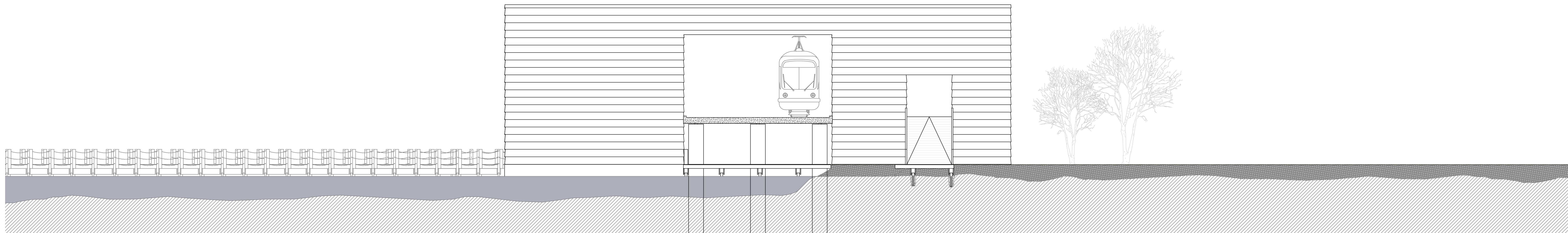
Alçado Noroeste



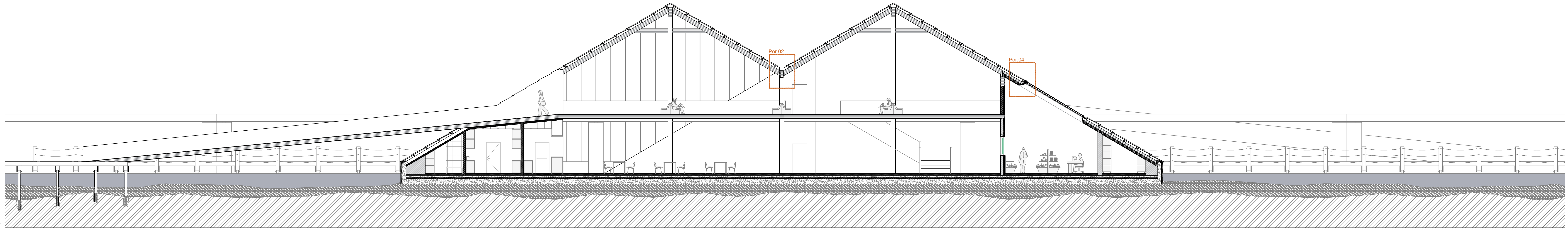
Alçado Sudeste



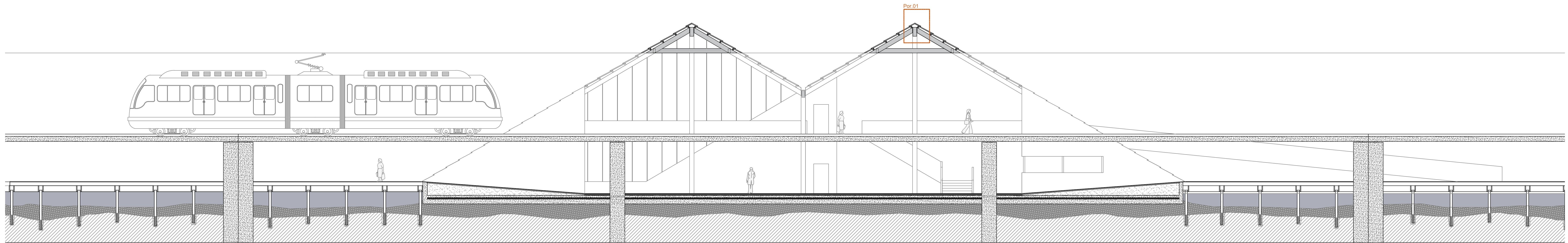
Alçado Nordeste



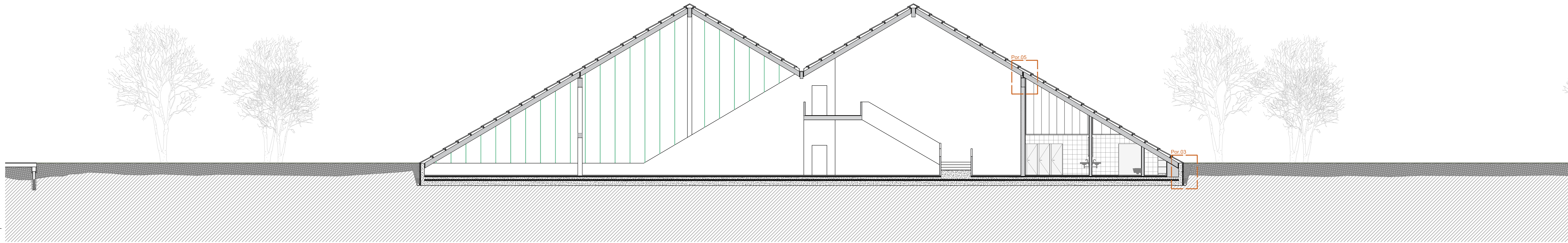
Alçado Sudoeste



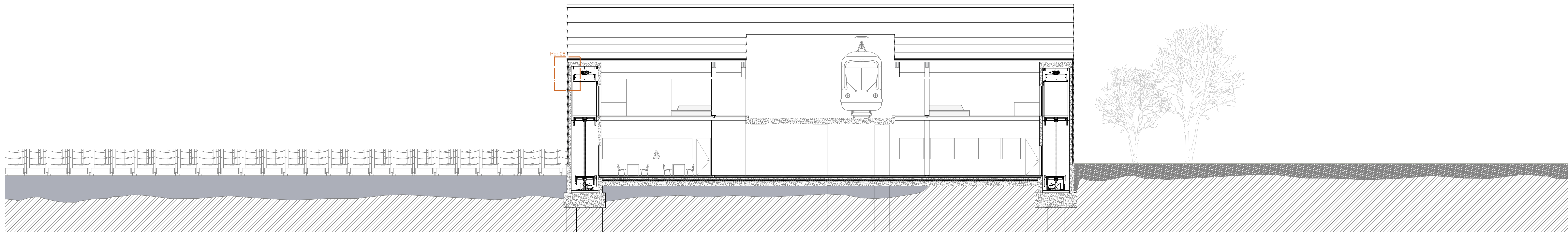
Corte AA



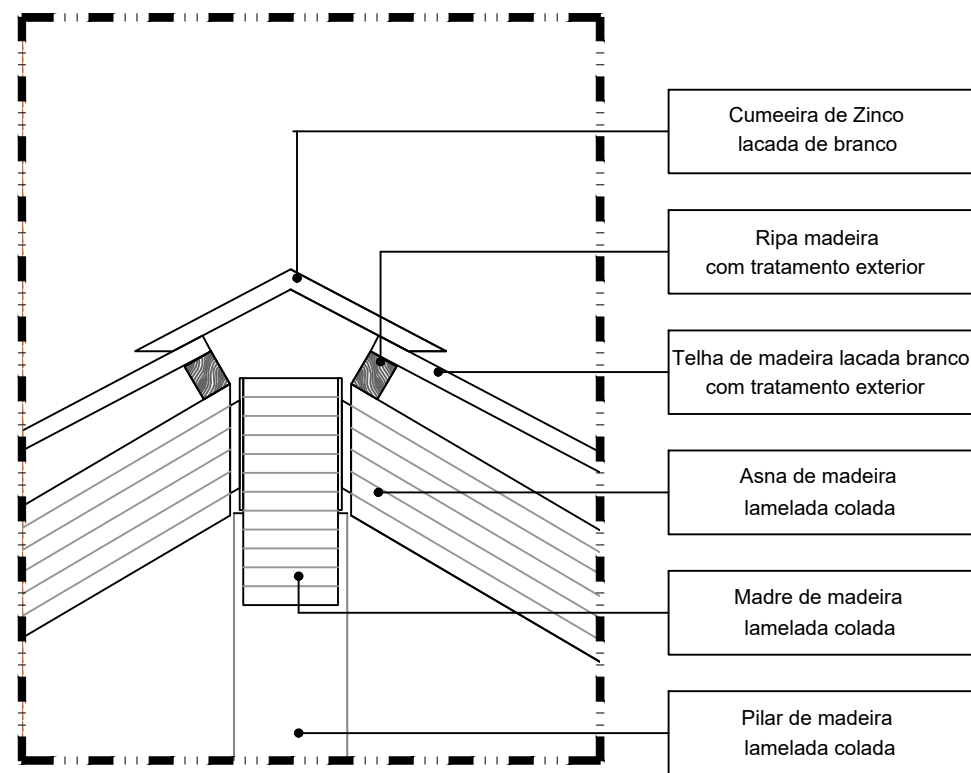
Corte BB



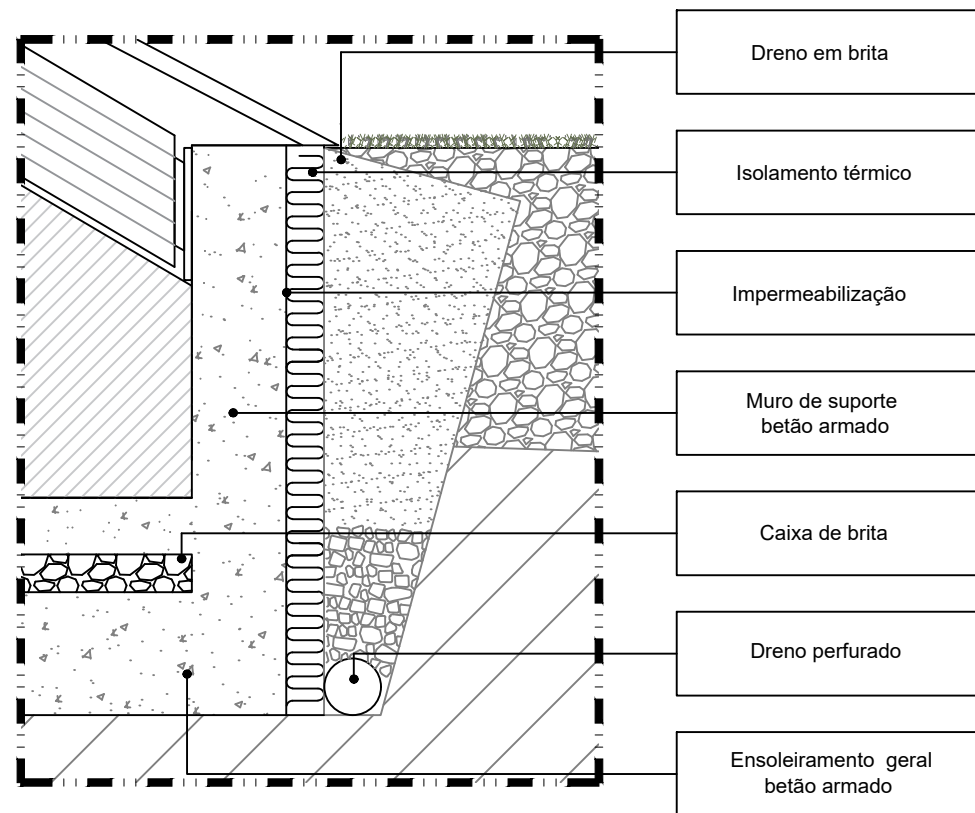
Corte CC



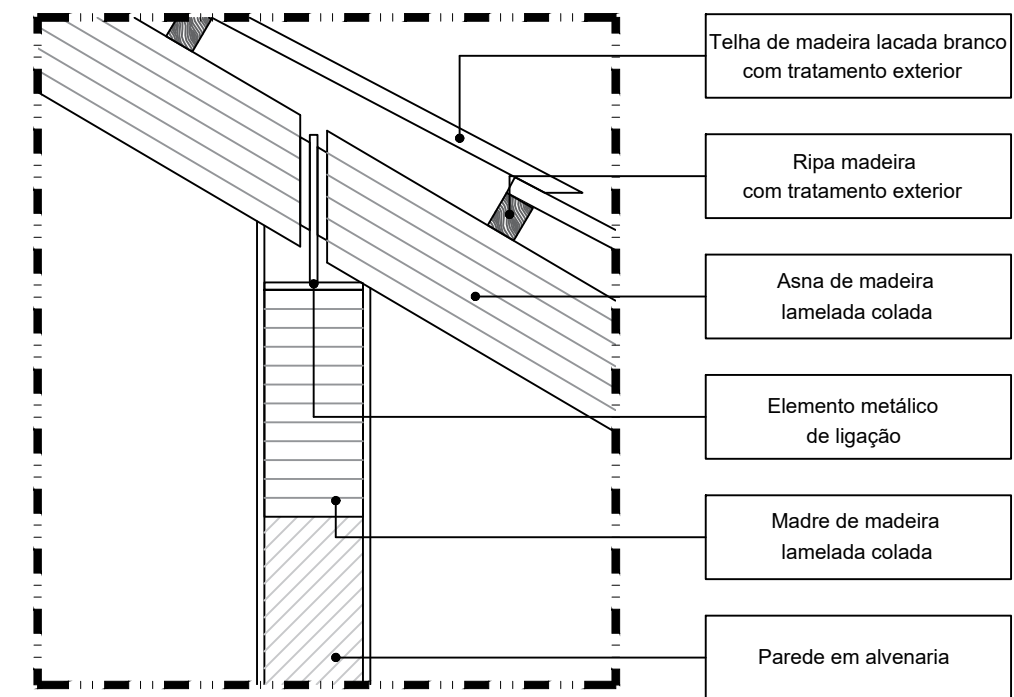
Corte DD



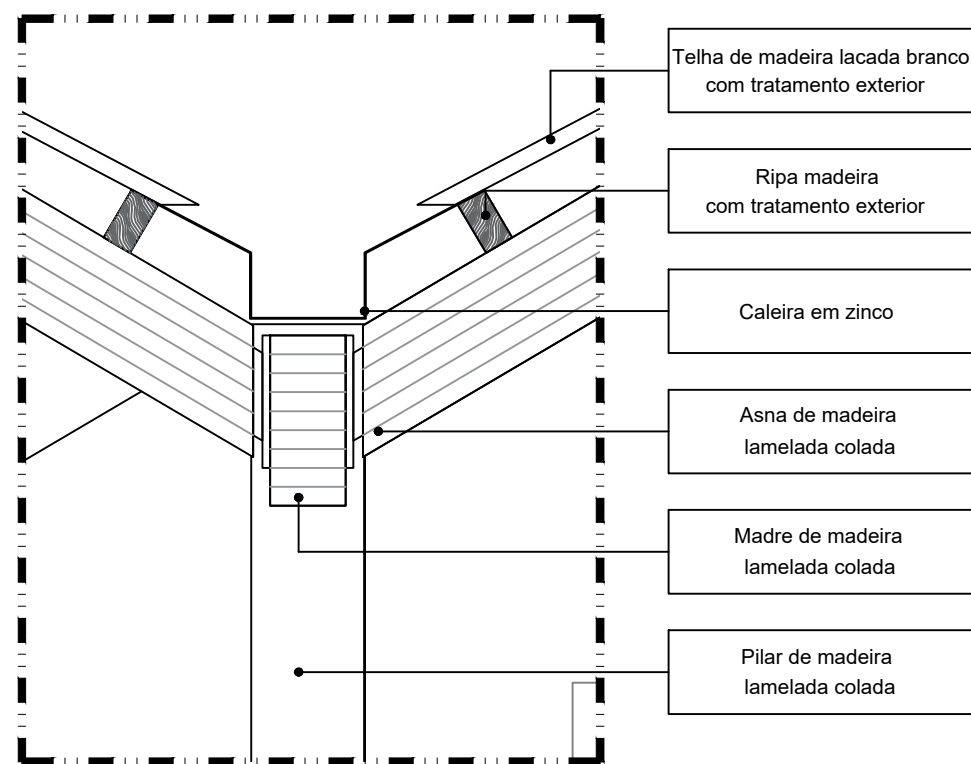
Pormenor 01



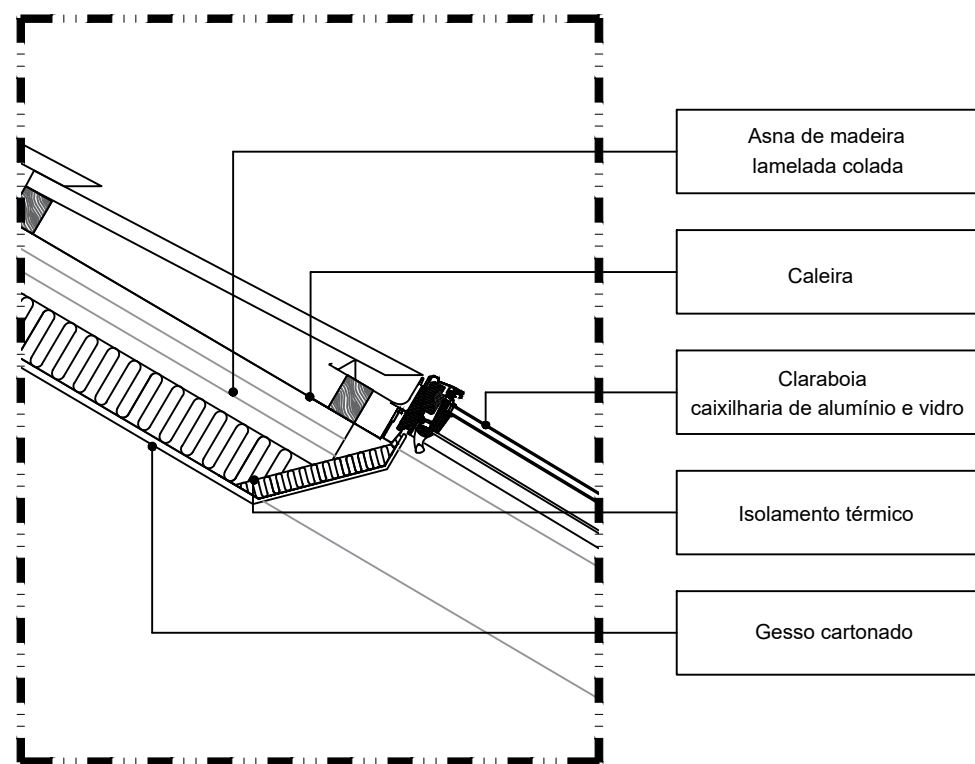
Pormenor 03



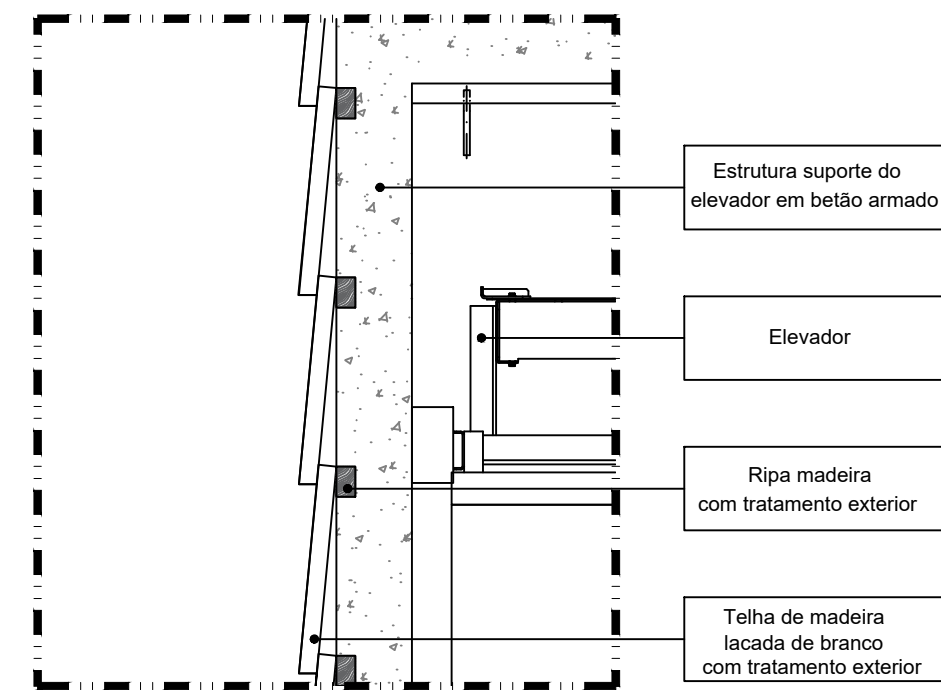
Pormenor 05



Pormenor 02



Pormenor 04



Pormenor 06

IDENTIDADE DA CIDADE DE AVEIRO

Frente de água como laboratório Urbanístico

Pormenores Construtivos

Maria João do Amaral Soares Moreira

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA DA FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA