



Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura

Apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC

À CIDADE DO SAL

Um contributo para a integração das salinas no espaço urbano de Aveiro

Orientada pelo Professor Gonçalo Esteves de Oliveira Canto Moniz

João Pedro Carvalho Pina, Setembro 2014

A cidade do sal

Um contributo para a integração das salinas no espaço urbano de Aveiro

Agradecimentos

Ao meu orientador, Professor Gonçalo Canto Moniz, pela disponibilidade e incentivo durante todo o trabalho.

Ao dARQ pelos anos de aprendizagem e crescimento, a nível pessoal e académico.

Aos colegas de curso pelos bons momentos passados

Aos amigos de sempre por serem a minha segunda família

Ao Thomas

À minha família

Aos meus pais por me terem permitido concluir este percurso apesar de todas as dificuldades.

Dedico esta conquista aos meus avós...

“O mais moderno é o mais velho, não há dúvida; mas o antigo que dura ainda, é porque tem achado na experiência a confirmação que o moderno não tem”

Almeida Garret *in* Viagens na Minha Terra

Resumo

Esta dissertação centra-se na ligação de Aveiro com a sua ria e, em particular, com as salinas.

A cidade precisa de se reencontrar com o passado e criar condições de um futuro mais sustentável. Os projectos propostos nos últimos anos indicam uma vontade de mudar o rumo da história mas baseiam-se em intervenções pontuais, incapazes de impulsionar uma verdadeira transformação urbana.

Por isso, e aproveitando a vivência pessoal do espaço, é proposto um plano de revitalização das salinas. Trata-se de um percurso multisensorial que visa apelar ao regresso da população a uma actividade que tanto influenciou o desenvolvimento da região. Mais do que um plano de pormenor, pretende ser um conjunto de intenções, segundo as quais se crê ser possível requalificar a frente ribeirinha de Aveiro.

Palavras-chave: Aveiro, salinas, regeneração urbana, frentes-de-água

Sumário	
Introdução	9
I.Processo	21
A evolução urbana e os projectos âncora	21
1.1 Aveiro “Ontem”: a cidade e a ria	21
1.2 Plano Estratégico do Programa Polis 2003: a frente de ria	35
1.2.1 Plano de Urbanização do Programa Polis 2004	37
1.3 Parque da Sustentabilidade 2009: uma nova oportunidade	43
II.PONTO DE SITUAÇÃO	51
O retratcto actual da área de intervenção	51
2.1 Área de Intervenção	53
2.1.1 Antiga Lota do Porto de Aveiro: do “porto” ao lazer	55
2.1.2 Armazéns de Sal_Fábrica Vitasal: da indústria à ruína	55
2.1.3 Salinas: produção ou paisagem?	57
III.PROJECTO	61
3.1 Topo Poente_Canal das Pirâmides: “Porta Fluvial”	65
3.2 Topo Nascente_Canal de S.Roque: Musealização da Ria	73
3.3 Zona Norte_Salinas: a salina como espaço urbano	83
3.4 Cidade-Ria	91
Considerações Finais	95
Bibliografia	97



Fig.1 | Salinas no início do século XX

Introdução

“A memória de cidades portuárias reporta a tempos em que um dos principais elos de ligação entre cidades era a água através da qual se fomentavam as trocas comerciais, o movimento de populações e a partida para novos territórios.”(Guimarães, 2008, p.25)

As frentes marítimas sempre tiveram um papel importante nas cidades pois, além de servir como portas comerciais, marcaram a identidade e cultura de um povo. A água, bem essencial à vida humana, era um factor de comunicação global e de descoberta de novos territórios, o que contribuiu para o enorme desenvolvimento social e económico. Os portos foram acompanhando o crescimento das cidades mas, a partir da segunda metade do século XX, esta relação de proximidade perdeu-se *“pondo em jogo uma tensão permanente dos espaços, das funções, dos valores de uso e de mercadorias, dos capitais e dos grupos sociais envolvidos.”(Ferreira, 1999, p.24)*

Perdendo a sua actividade, os portos tornaram-se propícios a diversas experiências de requalificação urbana na tentativa de os devolver às cidades, reatando a ligação que existia. No entanto, surgem dúvidas quanto ao método a adoptar – manter o legado industrial ou alterar para uma nova função capaz de responder às necessidades actuais.

Os Estados Unidos da América foram pioneiros nesta nova abordagem, no final dos anos 50, como sucedeu em Baltimore (fig.2) e Boston (fig.3). Mas na Europa a reacção foi tardia e só nos anos 80 é que surgiram as primeiras intervenções – como por exemplo Génova, Barcelona e mais tarde Lisboa.

Génova foi um porto comercial muito importante na costa Mediterrânica, mas a crise industrial do passado século contribuiu para o seu declínio. Com a deslocação das actividades industriais para a zona oeste da cidade no final da década de 80, o centro foi libertado e surgiu a oportunidade de renovar as estruturas portuárias através do projecto Porto Antico (1985-1992) de Renzo

Piano (fig.4). Já em Barcelona, a grande mudança surgiu com a organização dos Jogos Olímpicos de 1992 que permitiu requalificar a frente marítima da cidade que estava em ruína. O abandono da zona portuária por parte das indústrias libertou áreas propícias a novos projectos onde o espaço público se tornou dinamizador (fig.5). Em Portugal, também Lisboa foi capaz de aproveitar um grande evento mundial para gerar uma nova ligação com a sua frente ribeirinha. A Expo98 transformou a área onde estavam instaladas diversas indústrias e bairros degradados, criando infraestruturas para o novo espaço público – Parque das Nações (fig.6). Estes exemplos configuram uma nova política urbana que considera a revitalização das áreas industriais portuárias como novas oportunidades de transformação urbana.

A relação de Aveiro com a ria, que a envolve, foi um motor de desenvolvimento para a região mas as modificações sociais, económicas, ambientais e culturais fizeram com que muitas das actividades se extinguissem. Contudo, as salinas que tanto contribuíram para o seu crescimento têm vindo a ser abandonadas quer pela população, que não é incentivada a prosseguir com esta actividade, assim como pelas autoridades municipais através de planos que não contemplavam a sua revitalização. É, portanto, imperativo intervir nestas estruturas seculares e assim começar a olhar a cidade de uma outra perspectiva. Mais do que tentar resolver pequenas situações pontuais é importante conceber um único projecto urbano que promova a interacção terra-água.

“Sabe-se hoje que as frentes de água, autênticas “vitrinas urbanas”, não se podem limitar a eventos episódicos, e a fluxos ocasionais ligados ao waterfront, sendo necessário, para que a intervenção seja objectiva, significativa e sustentável, construir elementos fortes e suficientemente numerosos para conservar de forma permanente actividades e fluxos constantes.”(Portas, 1998, p.107)



Fig.5 | Barcelona – Moll de la Fusta



Fig.6 | Lisboa – Parque das Nações

Para contrariar a situação actual, a construção de espaços públicos de qualidade torna-se fundamental, assim como o uso de áreas livres e dotadas ao abandono. Como a grande característica natural de Aveiro, a ria deverá reclamar o seu protagonismo na cidade, mesmo que para fins diversificados. Para isso, e tentando promover a interacção com as salinas, é necessário criar uma ligação forte com o meio urbano através de espaços de lazer e culturais, públicos ou privados, afim de incentivar o investimento na cidade.

Sendo uma região predominantemente plana e com ecossistemas diversificados, é preciso ter em atenção uma mobilidade sustentável. Assim, o uso de meios de transporte amigos do ambiente, o incentivo ao deslocamento pedonal e à prática desportiva, são factores de grande relevância.

Atrair a população para que volte a usufruir das margens da ria permitirá reafirmar memórias antigas e promover novas experiências. Isto só é possível criando relações de empatia com o espaço físico através de *“cenários que sejam gozados em sequência ao longo de percursos motivadores e atraentes, ritmados por vistas que estimulem a curiosidade”*(Coelho, 2000, p.28)

Esta dissertação estrutura-se em três capítulos principais que ajudarão a expor de uma forma mais clara as ideias fundamentais: Processo, Ponto de Situação e Projecto.

O primeiro capítulo apresenta a cidade para a qual se destina o projecto estratégico. Antes de propôr uma reorganização espacial é importante perceber o contexto em que Aveiro se insere bem como as alterações urbanas significativas que sofreu ao longo dos anos. Ter presente o que foi e no que se tornou ajuda a elaborar um plano mais completo e ajustado à realidade existente. Também é importante fazer um retrato sócio-cultural actual afim de compreender a ligação da população com os diversos ambientes – urbano e natural.

Além da dimensão histórica, no mesmo capítulo, interessa identificar o que já foi pensado para a cidade e que está a ser ou foi executado, assim como projectos em estudo que por diversos factores ainda não foram implementados. Apesar de não se focarem no tema principal desta dissertação são igualmente relevantes,

pois permitem perceber a vontade em alterar o estado actual da cidade e de a desenvolver. Não faria sentido, numa estratégia que se pretende global, ignorar o que já se fez anteriormente. Por isso, é preciso conhecer essas propostas e integrá-las na nova solução, tendo em consideração possíveis pontos de contacto, corrigindo pormenores se necessário. Só assim se poderá perspectivar um plano com futuro que se adapte a novas ideias.

O segundo capítulo surge como uma introdução ao projecto. Aqui são enunciadas as ideias capazes de mudar a cidade. É feita uma análise das características dos diversos espaços a intervir, indicam-se os pontos fortes de cada área em estudo bem como o enorme potencial presente nas margens da ria.

Por fim, no terceiro capítulo desenvolve-se todo o projecto, onde são descritas as principais modificações que ajudarão a definir uma nova lógica de acesso à ria. A área de intervenção é subdividida em três núcleos para que se possa detalhar as opções tomadas e explicar tudo o que se ambiciona. No final do capítulo faz-se uma apreciação global das propostas, analisando-as como partes de um único projecto pois só assim se conseguirá a unidade que se deseja.

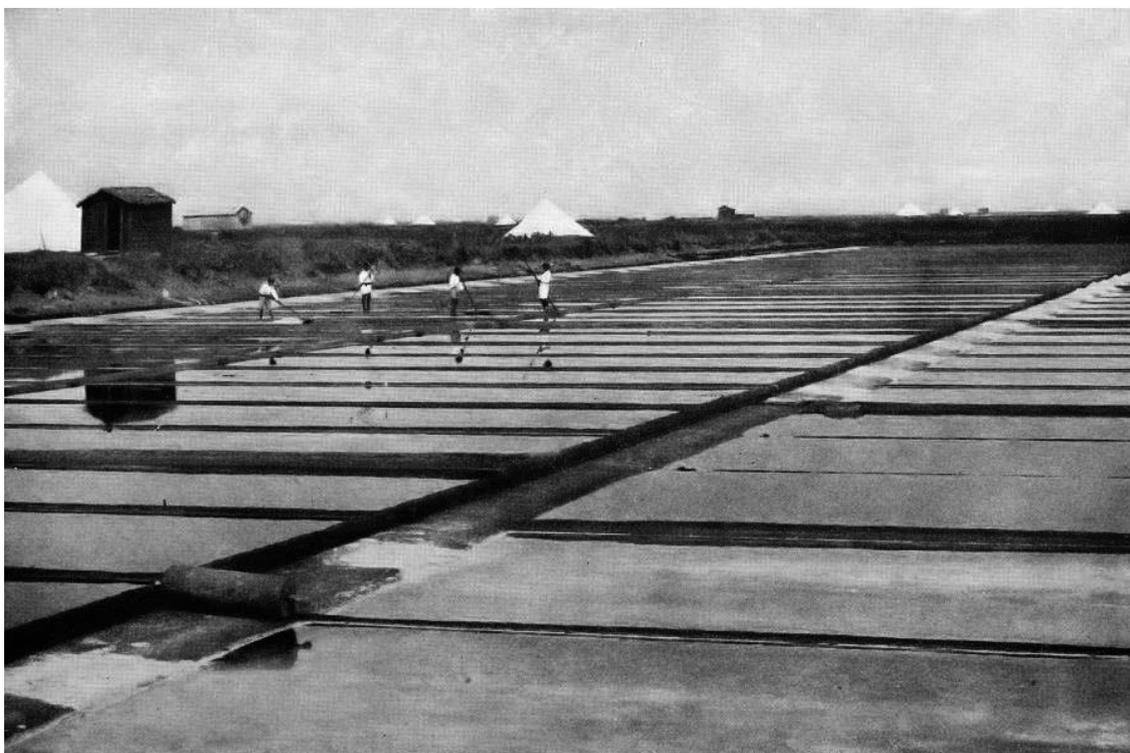


Fig.7 | Marnotos nas salinas no início do século XX

Motivação

Desde o início do curso de arquitectura que o tema para a dissertação final se mantém. Apesar de nem sempre incidir sobre o mesmo assunto, existiu uma constante – contribuir para mudar o rumo da cidade onde nasci e sempre vivi.

Aveiro é uma cidade pequena e topograficamente plana, com um clima apelativo e uma especial ligação com a ria. Tem boas acessibilidades, tem uma oferta variada de transportes e, mesmo não tendo a importância de outras cidades portuguesas como Coimbra ou Porto, tem crescido ao longo dos últimos anos. A universidade desempenha um importante papel na cidade, a nível nacional e internacional, e a qualidade e reconhecimento desta instituição contribuíram para o seu crescimento. No entanto, a carência de espaços públicos de qualidade e o desleixo que se sente em algumas zonas da cidade em nada ajudam à sua expansão.

Quando se fala em Aveiro, a imagem que imediatamente vem à memória é a do Canal Central com os seus barcos moliceiros, mas a cidade é muito mais do que isso. É certo que tudo se concentra ali e onde grande parte dos serviços estão localizados, mas as recordações da população mais velha estão ligadas ao sal e às salinas.

Percebendo que actualmente existe uma quase total ruptura entre a população e as actividades do sal, é necessário tentar contrariar esta situação. Para isso tem que se perceber o que levou a cidade a abandonar as salinas. O que falta para que Aveiro volte a usar as suas águas e aproveite essa característica natural para construir um futuro melhor?

Os factores para o declínio das actividades do sal são diversos, mas a cidade demonstra ter um enorme potencial de desenvolvimento e que não está a saber aproveitar. Assim, pretende-se contrariar a tendência actual e criar condições para que gerações futuras se identifiquem com Aveiro e desenvolvam uma relação que perdure no tempo.

Metodologia

Apesar da escolha do tema não ter sido imediata, o facto de ser sobre Aveiro possibilitou avançar para a pesquisa e recolha de elementos (planos, fotos) importantes para a dissertação. Após a definição final do tema a tratar foi necessário proceder à recolha de informação mais específica sobre o assunto: documentação escrita e fotográfica de Aveiro desde a formação até aos dias de hoje para perceber a sua evolução ao longo dos séculos, os planos pensados e também projectos não realizados ou em execução que fossem relevantes para o trabalho.

A par da pesquisa documental foi preciso visitar várias vezes o local a intervirmos para conhecer melhor as suas características arquitectónicas e paisagísticas, as dinâmicas e rotinas de quem o frequenta e o impacto que tem na vida da cidade. Depois de analisar os dados recolhidos chegou o momento de perceber os problemas existentes e a forma mais indicada de os solucionar. Deste modo começaram a surgir os primeiros esboços e ideias para o projecto que se pretende desenhar. Neste ponto, o papel do orientador foi fundamental para perceber o rumo que o projecto estava a ter.

Os desenhos foram avançando, o projecto adquirindo consistência e a parte escrita foi acompanhando todo o processo. Por vezes o desenho consegue explicar de forma mais clara ideias que são difíceis de exprimir por palavras, mas a relação entre imagem e texto ajuda na evolução do trabalho.

Por último criou-se um documento final unindo a parte escrita às peças desenhadas, garantindo a coesão necessária na dissertação.

No fundo, é uma metodologia de projecto que pretende integrar a história, neste caso, a história urbana no processo de projecto. Assim, análise e projecto decorrem em paralelo de modo a construir os princípios estruturadores do mesmo e também a sua própria auto-crítica.

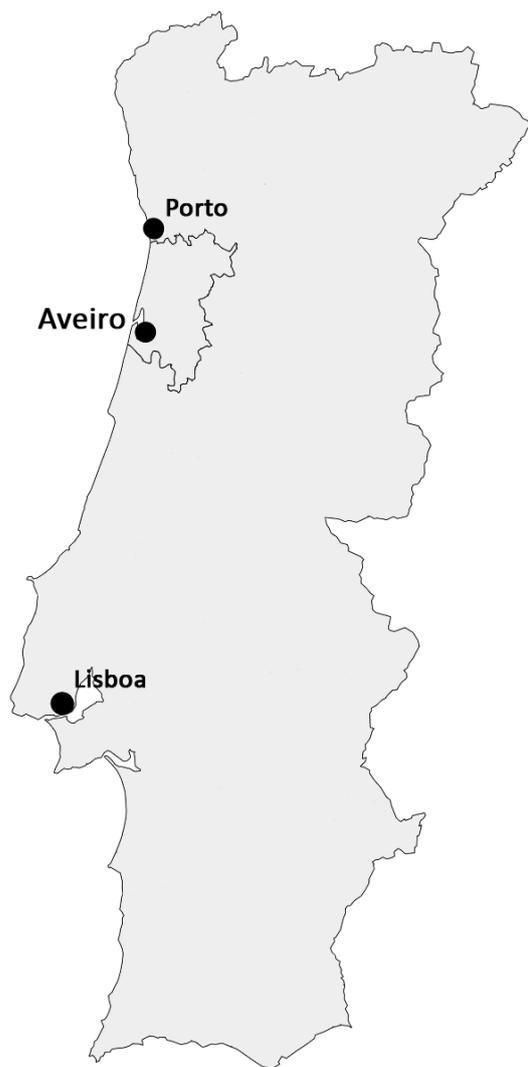


Fig.8 | Localização da cidade de Aveiro

I.Processo

A evolução urbana e os projectos âncora

1.1 Aveiro “Ontem”: a cidade e a ria

Marcada, desde sempre, pela sua ligação ao mar, Aveiro encontra na sua localização geográfica uma mais valia no panorama nacional. Além disso, a laguna que a envolve, vulgarmente conhecida por Ria de Aveiro, foi um elemento fulcral na fixação e desenvolvimento da povoação.

A sua existência remonta, possivelmente, a tempos anteriores ao século X. A primeira referência escrita consta da doação das marinhas de sal desta região ao Mosteiro de Guimarães, por parte da Condessa Mumadona Dias, datada de 26 de Janeiro de 959. (ver Gaspar, 1997, pp.29-30)

Ao longo dos tempos a ria sofreu muitas alterações. No seu lugar actual existia um golfo marinho que se estendia para Norte, até muito próximo de onde se encontra hoje Espinho, e para Sul, perto da Serra da Boa Viagem na Figueira da Foz. Devido à acção das correntes marítimas e dos ventos formou-se um cordão de areia que se movimentou desde a povoação da Torreira (século XIII) até Mira (século XVIII) (fig.9). Deste modo, o local onde inicialmente se localizava Aveiro, próximo da foz do rio Vouga, foi-se modificando. Apesar da escassez de recursos naturais e dos terrenos sedimentares serem pouco propícios às actividades agrícolas, a população aproveitou a proximidade com locais de intensa actividade comercial e os terrenos alagados (convertidos em salinas) para se desenvolver demográfica e economicamente. A salicultura e a pesca permitiram a sua fixação neste local deixando de se caracterizar Aveiro por uma “*existência modesta*”. (Silva, 1997, p.15)

A expansão que se verificou após o século XIV (marcado pela crise política, por guerras e pestes) suportada pelas actividades comerciais marítimas (pesca longínqua, salicultura e construção naval) contribuíram para que o povoado se tornasse “*talvez o maior aglomerado populacional entre o Douro e o Tejo (à*

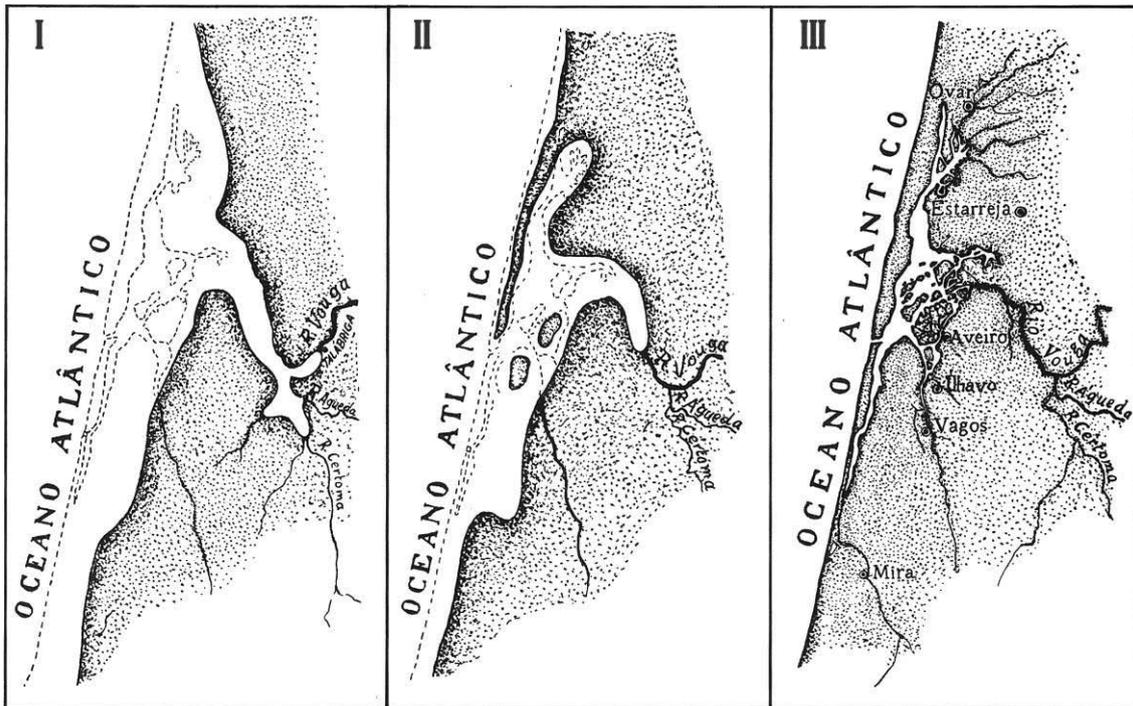


Fig.9 | Fases da formação da ria de Aveiro
 I. Reconstituição do litoral junto da foz do Vouga na época proto-histórica, século X
 II. Desenho da “ria” em mapas antigos, século XIII
 III. Configuração actual, séc. XXI

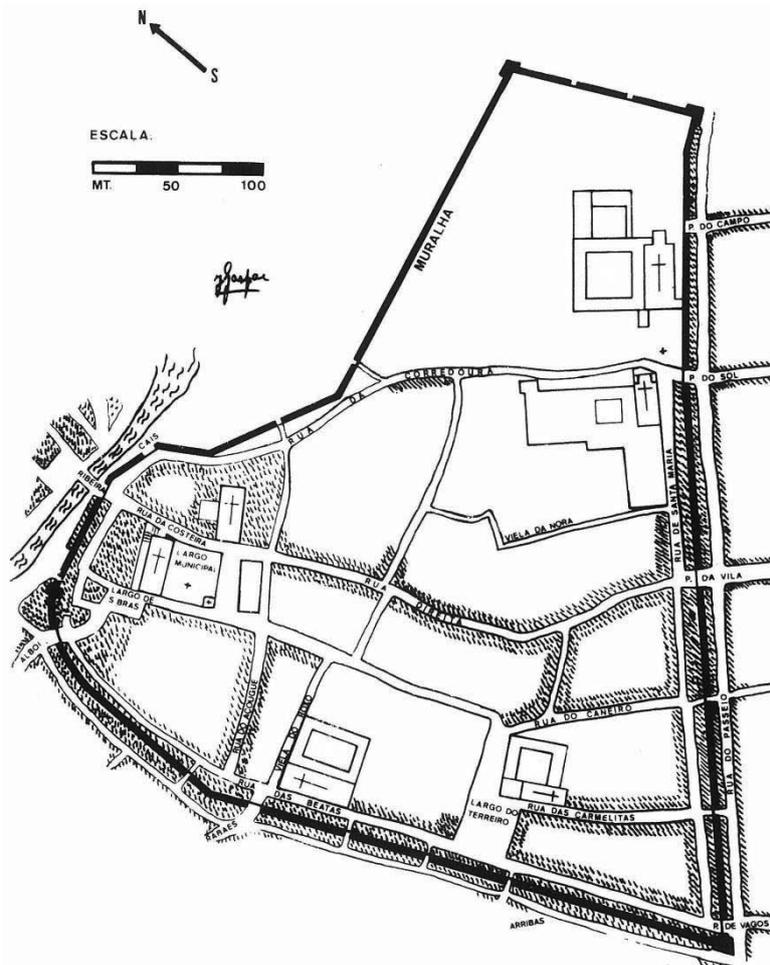


Fig.10 | Vila de Aveiro com as muralhas_século XV-XVI

excepção de Lisboa”.(Henriques, 1991, p.18) É neste período de grande prosperidade que surge a muralha da vila, elemento marcante na malha urbana (fig.10). Mandada erguer pelo então rei D.João I “*não tanto por questões essenciais de defesa mas por questão de prestígio*”(Silva, 1997, p.90), era composta por oito portas, sendo as mais importantes a Porta da Vila e a da Ribeira. Ligadas pela Rua Direita e Rua Costeira, permitiam fazer a entrada por meio terrestre e marítimo, respectivamente. Além disso, a porta da Vila ligava Aveiro a Águeda e à estrada Lisboa-Porto.

Dentro de portas, a população concentrou-se junto ao Adro de S.Miguel (actual Praça da República) pois sendo o ponto mais alto impedia que fosse atingido pelas águas das marés. Com o aumento populacional, a vila transpõe a muralha e, a norte do Canal Central, urbaniza-se no início do século XV a Vila Nova. Nesta nova centralidade foram implantados estaleiros de construção navais destinados às diversas actividades comerciais, onde os habitantes eram, maioritariamente, pescadores e mareantes. A ocidente, surgem os bairros do Alboi (essencialmente habitado por ingleses, holandeses e flamengos) e o bairro da Ribeira. O bairro dos Oleiros, construído dentro da muralha, rapidamente a galgou e expandiu-se para sul da Porta do Sol. Pensa-se que a actividade cerâmica na região teve início neste bairro adquirindo grande relevância durante o século XVI.

No entanto este século, sobretudo as últimas décadas, marca o início da decadência de Aveiro. Após 1575, ano em que a população viveu um rigoroso inverno, deu-se um retrocesso económico e populacional. O assoreamento da laguna e o deslocamento da barra para sul (viria a fechar totalmente em 1756), contribuíram para o declínio das actividades comerciais (fig.11). A oscilação da abertura da barra, desde o final do século XVI até ao início do século XIX, provocou uma crise profunda não só económica mas, sobretudo, populacional – com a estagnação das águas apareceram diversas doenças que aumentaram a mortalidade e levaram a que muitos habitantes deixassem a vila. Além disso “*a ruína da frota local no desastre de Alcácer, a ameaça dos Holandeses sobre as nossas costas, particularmente durante o domínio filipino e a mudança dos*

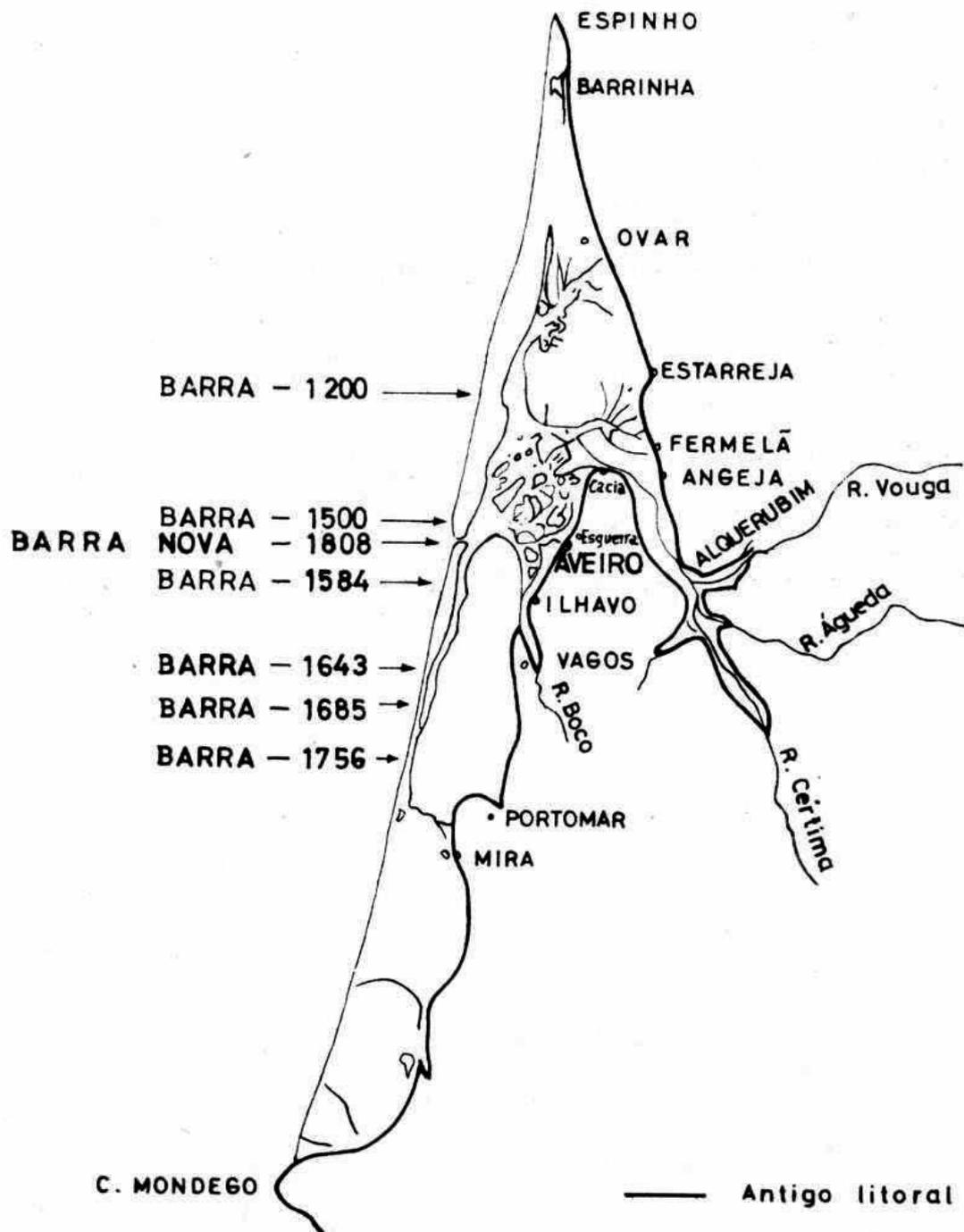


Fig.11 | Posições da Barra entre o século XIII e XIX

interesses mercantis para o Novo Mundo” provocaram a *“miséria geral”*. (Arroteia, 1998, p.43) O recuo demográfico agravou-se particularmente na segunda metade do século XVII e durante todo o século seguinte.

Em 1759 Aveiro é elevada a cidade e passados quinze anos é criada a nova diocese, autorizada pelo papa Clemente XIV. Neste mesmo ano começam a ser construídos o edifício da Câmara, a Cadeia e o Aqueduto. A cidade passa a ser constituída por dois tipos de malha, *“uma dentro da muralha, radiocêntrica, a partir dum núcleo central, o canal, donde divergem radialmente artérias; a outra ortogonal, na zona de intervenção à volta do projecto da Praça da Ribeira, abarcando a freguesia da Apresentação, mas tendo, como elemento linear de orientação, o canal grande da cidade.”*(Amorim, 1997, p.119)

Para acabar de vez com o problema de assoreamento da barra, começam a surgir várias tentativas de abertura e fixação da mesma. A obra, a cargo do engenheiros militares Coronel Reinaldo Oudinot e Capitão Luís Gomes de Carvalho só no ficou concluída no início do século XIX. Dada a escassez de pedra em Aveiro é demolida grande parte da muralha para a sua construção. A abertura definitiva aconteceu a 3 de Abril de 1808, mas ao longo de todo o século tiveram que proceder a melhoramentos já que as marinhas eram frequentemente inundadas. Todo este processo contribuiu para a recuperação económica e populacional, mas os assoreamentos persistiam.

Durante este período e, eliminando a muralha da cidade, a expansão do meio urbano desenvolveu-se em todos os sentidos, mas principalmente para nordeste e oeste. Em 1835 são definidas as duas freguesias que se mativeram até à actualidade: a sul, Nossa Senhora da Glória e a norte, Vera Cruz. É *“sobretudo após o movimento regenerador que se criaram novas condições de desenvolvimento industrial e comercial em Aveiro. Fragmentam-se as cercas dos conventos nas mãos de particulares (após a extinção das ordens religiosas e nacionalização dos seus bens), criam-se unidades fabris, desenvolve-se a pesca e o sal, rasgam-se novos caminhos”*.(Neves, 1984, p.23)

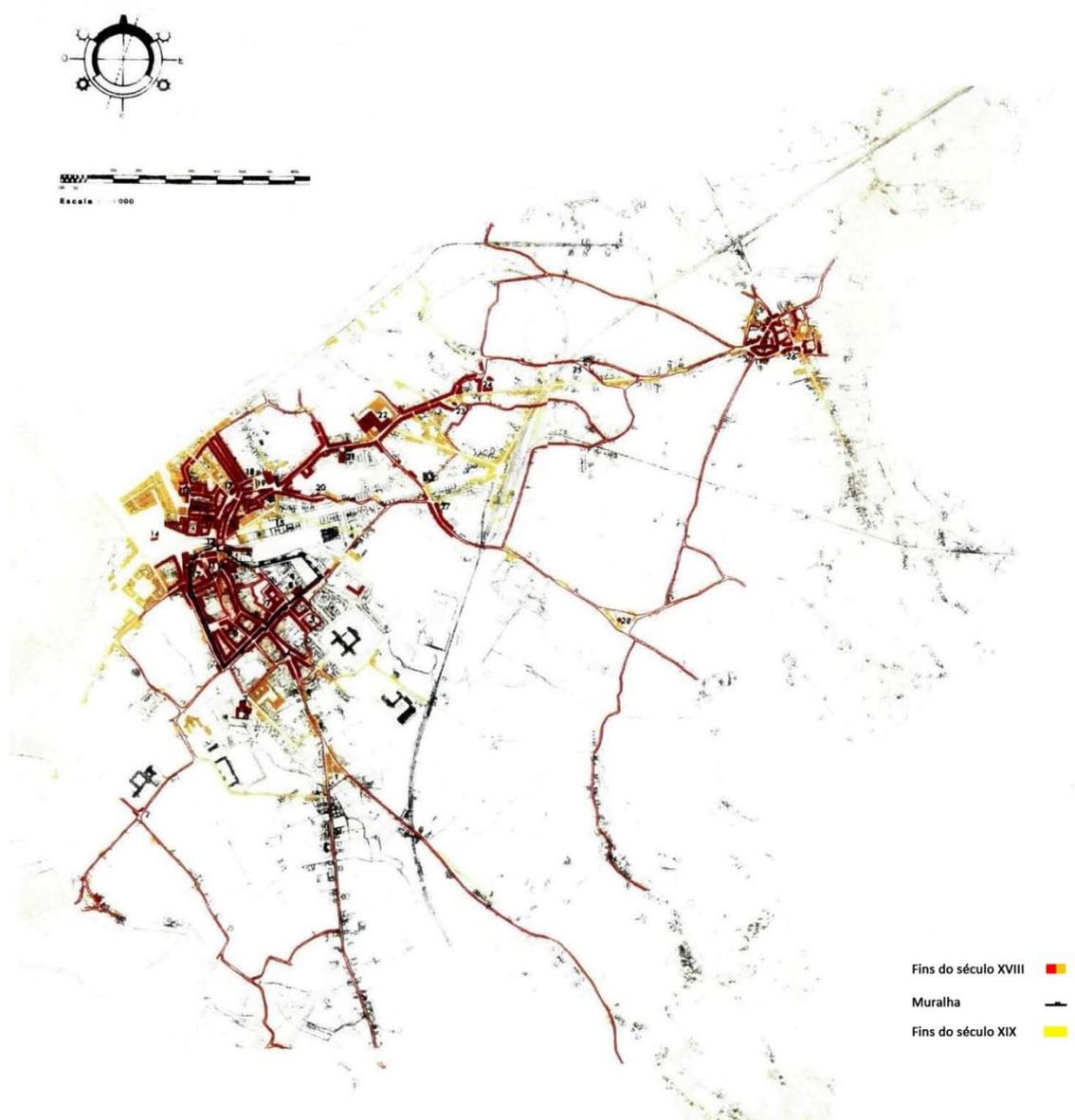


Fig.12 | Expansões sucessivas da cidade de Aveiro

Em 1852, com a criação do Ministério das Obras Públicas, a maioria das cidades portuguesas assumem uma nova dinâmica, assente numa política de desenvolvimento dos transportes e vias de comunicação. Com a inauguração do primeiro troço do caminho-de-ferro entre Lisboa e o Carregado, em 1856, a circulação de produtos agrícolas e industriais transformou-se por completo. A linha férrea chega à cidade em 1863, funcionando em pleno a partir do ano seguinte. A estação é alvo de críticas por parte da população por estar afastada do local onde todo o comércio se processava e, assim, pensou-se na construção de um carril até ao centro mas que nunca chegou a realizar-se. Estes grandes eventos – barra e caminho-de-ferro – despoletaram o processo de industrialização da cidade onde começaram a aparecer, já nos finais do século XIX, diversas unidades fabris ligadas, sobretudo, à cerâmica. Surgem então dois grandes núcleos industriais apoiados pelos canais do Côjo e de S.Roque. O desenvolvimento da cerâmica dinamiza o espaço urbano ocupado pelo bairro da Olaria, crescendo em meados do século XX um novo bairro junto à igreja de S.Domingos (actual Sé), designado de bairro Operário.

Com todas estas mudanças Aveiro começou a atrair mais pessoas e, deste modo, teve de se adaptar às novas exigências. São abertos novos arruamentos, outros são alargados, mesmo que para isso se tenham sacrificado alguns edifícios (na maioria conventos religiosos) . Na tentativa de salubridade e embelezamento do espaço urbano são arborizados diversos largos municipais, criados jardins públicos e é construído o Parque Municipal em 1862. O aumento populacional gera preocupação com as condições das habitações (e a falta delas sobretudo na classe piscatória) e a Câmara constrói novas no terreno municipal da marinha rossiã. Com o aterro desta marinha é definida a margem sul do esteiro de Sá (actual Canal de S.Roque) e construído o Cais dos Botirões (que liga à Praça do Peixe), alargando o bairro piscatório até ao Rossio - medidas que pretendiam afastar do centro da cidade a circulação do pescado e do sal. Neste período são criados diversos equipamentos públicos ligados à educação e cultura, como o Liceu de Aveiro, o Teatro Aveirense, a Escola Industrial e o Museu Nacional. No início do século XX é inaugurado o novo edifício do Governo Civil ao mesmo tempo que se estabelece uma nova ligação entre o centro da cidade e a estação

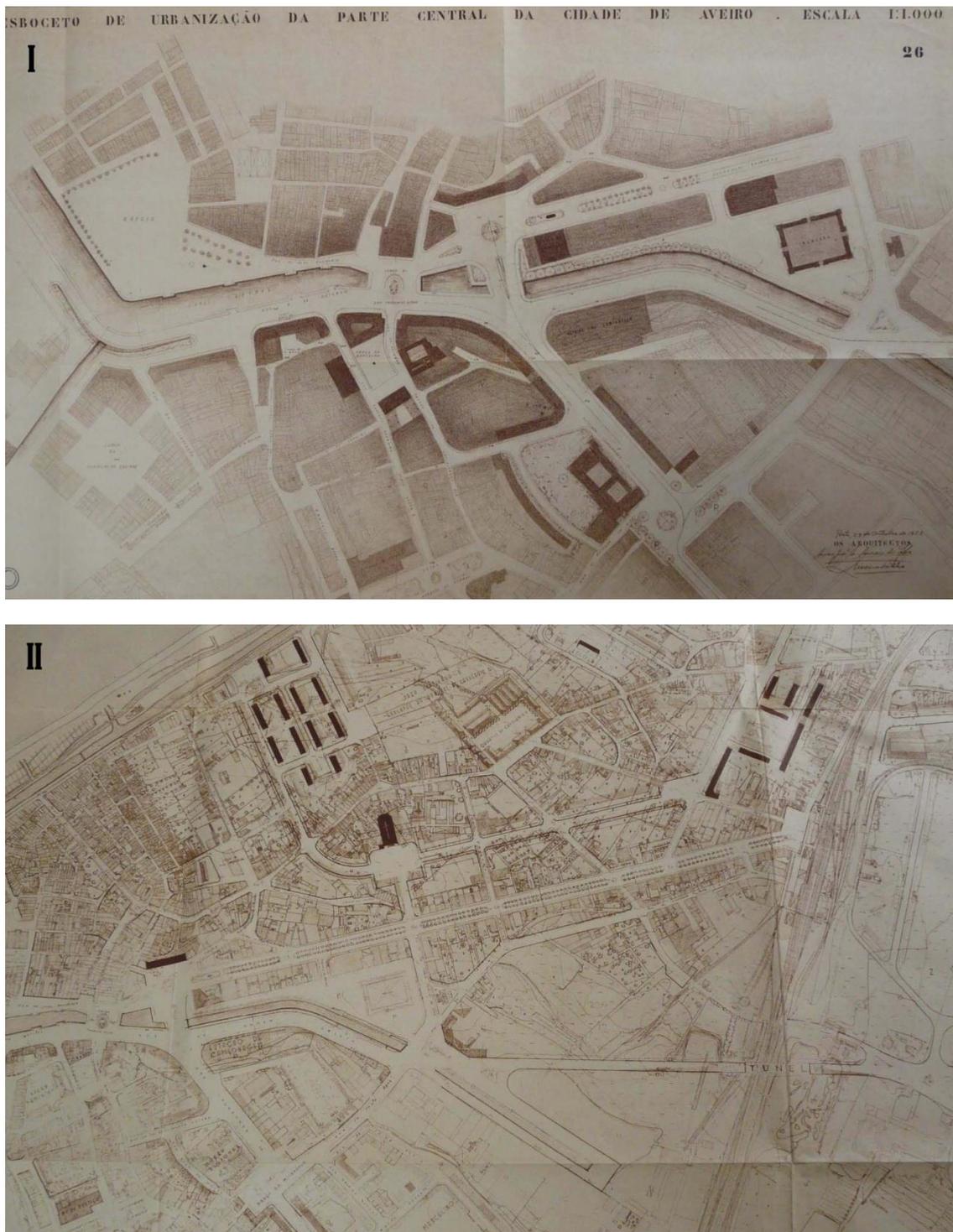


Fig.13 | Antepiano de Urbanização da Cidade de Aveiro (1945-1960), David Moreira da Silva e Maria José Marques da Silva

I. Esboceto de urbanização da parte central da cidade 1958

II. Esboceto da Planta de Apresentação 1960

de caminho de ferro – a Avenida Central (actual Douro Lourenço Peixinho). Esta via incentivou a construção de novos edifícios de habitação e comércio, *“tornou-se factor determinante de desenvolvimento para a cidade, assumindo-se morfológicamente como um centro direccional”*.(Oliveira, 2001)

Até aqui a cidade desenvolvia-se segundo o eixo norte/sul, sobretudo nas duas margens do Canal Central, mas com esta nova via o meio urbano expandiu-se ao longo da mesma, até à linha férrea.

No período do Estado Novo, elaboram-se os primeiros planos para a cidade - Antepiano de Urbanização (1945-1960) da autoria dos arquitectos David Moreira da Silva e Maria José Marques da Silva(fig.13) e o Plano Director da Cidade (1964) do urbanista Robert Auzelle (fig.14) - dos quais nenhum é aprovado, tendo-se concretizado apenas algumas propostas.

Do primeiro, destaca-se a concretização da Ponte-Praça bem como da Avenida Salazar (actual 25 de Abril), cuja autoria é do engenheiro Francisco de Araújo e, no que diz respeito à habitação, tal como no resto do país, surgem algumas intervenções em bairros para famílias de baixos recursos – Sá Barrocas e Santa Casa da Misericórdia. Ainda que algumas das propostas do Antepiano sejam retomadas pelo Plano Director, é este último que responde às necessidades mais flagrantes da cidade. “O plano assenta em dois pilares fundamentais: ria e porto comercial, considerados factores fulcrais no desenvolvimento do turismo e da indústria.”(Ferreira, 2003, p.88) Das propostas apresentadas destacam-se a via semi-circular a norte da cidade (ideia concretizada nos anos 90 com a construção do IP5), toda a área habitacional junto às escolas, e o arranjo urbanístico da zona central da cidade, esta última da autoria de Fernando Távora (1967) (fig.15).

A área de intervenção do plano de Távora abrangia ambas as margens do Canal Central, desde o Rossio e Praça da República até ao início da Avenida Dr. Lourenço Peixinho. Propunha uma alteração do sistema viário, eliminando a Ponte-praça, substituindo-a por duas novas pontes situadas em pontos extremos do canal. Eram também propostos dois parques de estacionamento, um dos quais no Rossio e um edifício-torre com cerca de 90 metros de altura no lugar do Cojo. Destinada a escritórios e hotel, com restaurante num dos pisos superiores

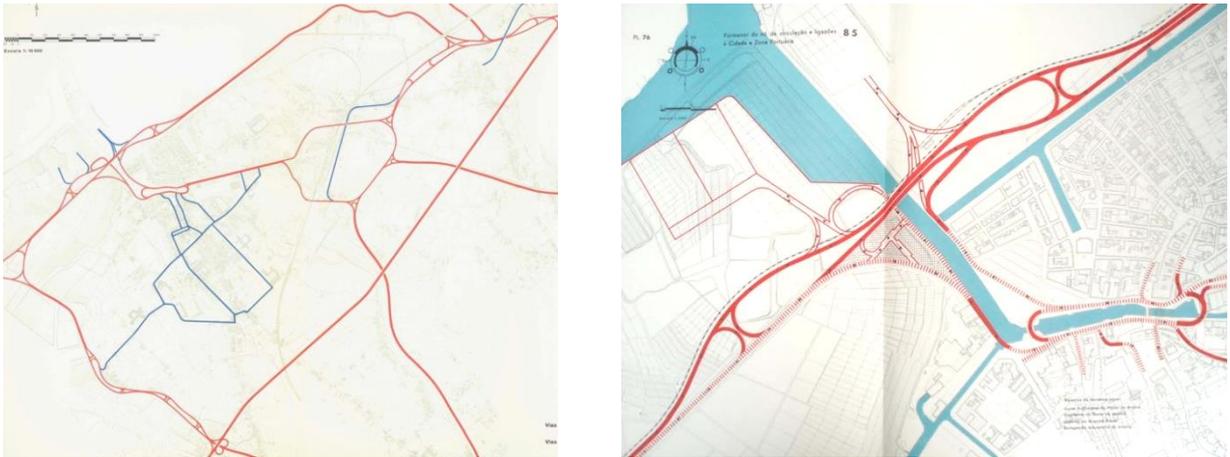


Fig.14 | Plano Director da Cidade de Aveiro (1964), Robert Auzelle – Rede de circulação e pormenor do nó de acesso à cidade e zona portuária

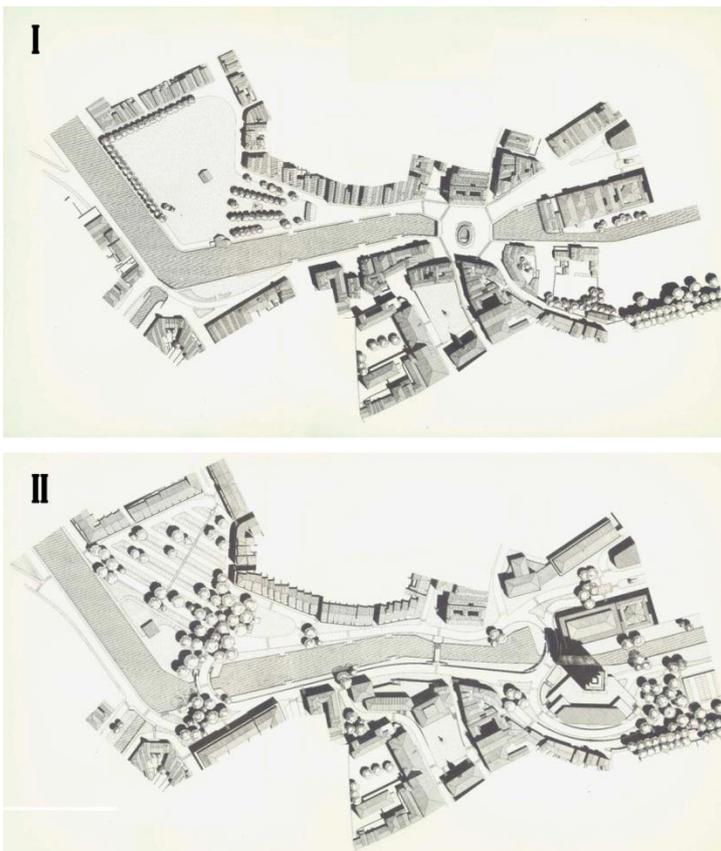


Fig.15 | Plano Director da Cidade de Aveiro (1964), Robert Auzelle
Estudo prévio do arranjo urbanístico do centro de Aveiro, Fernando Távora
I. Pré-existências II. Proposta

e na base um centro comercial, pretendia contrapor-se à horizontalidade da envolvente. A par destas propostas, o plano previa a demolição dos edifícios entre o canal e a Praça da República para construção de um edifício que albergasse diversos serviços públicos, bem como a nova sede da Caixa Geral de Depósitos. Apenas os edifícios adjacentes à Praça da República foram construídos, bem como o arranjo urbanístico na margem sul do canal. O edifício-torre, a alteração do sistema viário e os parques de estacionamento não saíram do papel.

Apesar das transformações pensadas para o centro da cidade, o plano previa a localização do porto na zona da antiga Lota, mas não propunha qualquer intervenção nas estruturas das salinas, referindo apenas que deviam ser preservadas dado o seu valor económico e turístico. A via semi-circular a norte da cidade pretendia-se mais afastada do canal de S.Roque pra ganhar terreno à ria e assim permitir uma ligação rápida à zona portuária.

No entanto, estas medidas não foram implementadas e isso deveu-se, principalmente, a factores de ordem financeira mas a autarquia apontava motivos *"de ordem técnica, o atraso na aprovação superior dos projectos, a insuficiência ou não atribuição de participações por parte do Estado e, ainda, a escassez actual da mão-de-obra, bem manifesta nos quadros de pessoal da Câmara"*.(Aveiro, 1972, p.7) Além disso, o elevado número de demolições propostas para alargamento de vias de circulação, fez aparecer diversas vezes discordantes.

É, então, elaborado um novo plano – Plano Geral de Urbanização (1979-1981) por conta do aparecimento de dois grande projectos públicos – Universidade (1ª fase da autoria dos arquitectos Rebelo de Andrade e Espírito Santo, 1979) e o Bairro do Fundo de Fomento de Habitação (autoria de Alberto Oliveira, João Maia e José Semide, 1979), ambos em Santiago.

O Plano Integrado de Aveiro de 1979 (fig.16) propunha a ocupação de um vasto terreno a sul da cidade, delimitado pela ria, onde existiam diversos equipamentos públicos (Estádio Municipal, Hospital, Seminário e Penitenciária), para a construção de um bairro de habitação social apoiado pelo Fundo de Fomento de Habitação de 1970. Deste, apenas foi construída parte das



Fig.16 | Plano Integrado de Aveiro (1979) – Plano Geral

habitações em banda previstas. Este plano previa ainda a instalação da universidade no mesmo local, de forma articulada com o projecto habitacional. Esta localização pretendia criar uma relação de proximidade da universidade com a ria, considerando que a investigação desenvolvida pela UA poderia constituir um facto de desenvolvimento sustentável da cidade. Porém, a universidade teve um plano próprio que transformou toda a envolvente prevista anteriormente.

O Plano Geral da Universidade (fig.17), também de 1979, adoptou o modelo “campus” tal como sucedia em diversas universidades da Europa. *“A implantação da proposta desenha uma estrutura longitudinal que integra os vários departamentos e se poderia adaptar às necessidades de cada um, variando o seu dimensionamento consoante o programa proposto.(...) O corpo longitudinal sofre inflexões de direcção marcadas também pela préexistência do Seminário, que integra um espaço contíguo ao do campus, convergindo na direcção de uma praça central onde se distribuíam os principais serviços, como a Biblioteca, a Reitoria, o Refeitório, etc., característica que se mantém até hoje.”* (Fonseca, 2010, p.71) Mais tarde, em 1989, Nuno Portas propõe uma revisão do plano geral da universidade, com um novo desenho do “campus” tal como se encontra actualmente, aproveitando algumas ideias do plano anterior – parte do corpo longitudinal e a praça central.

Algumas das propostas que os diferentes planos previam foram mais tarde aproveitadas por planos posteriores, como é o caso da expansão do Parque Municipal e a via a norte da cidade (IP5). Mas importa referir que nenhum deles prevê uma revitalização das salinas, apesar de na sua maioria todos revelarem intenções de relacionar a cidade com a ria.



Fig.17 | Plano Geral da Universidade de Aveiro (1979) – Rebelo de Andrade e Espírito Santo

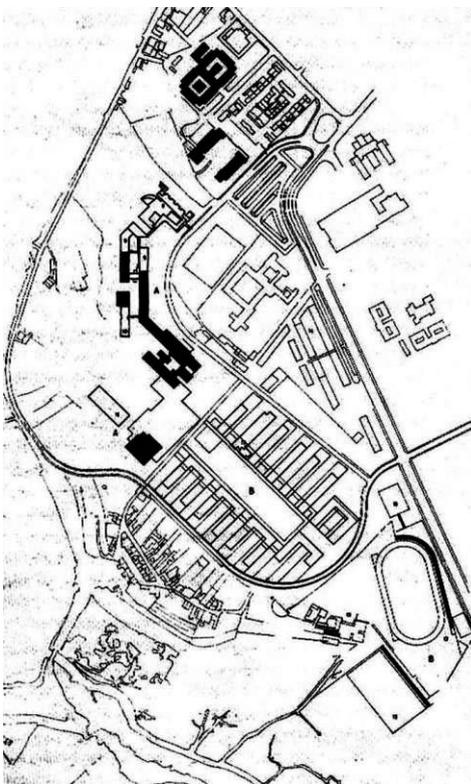


Fig.18 | Revisão Plano Geral da Universidade (1989) – Nuno Portas

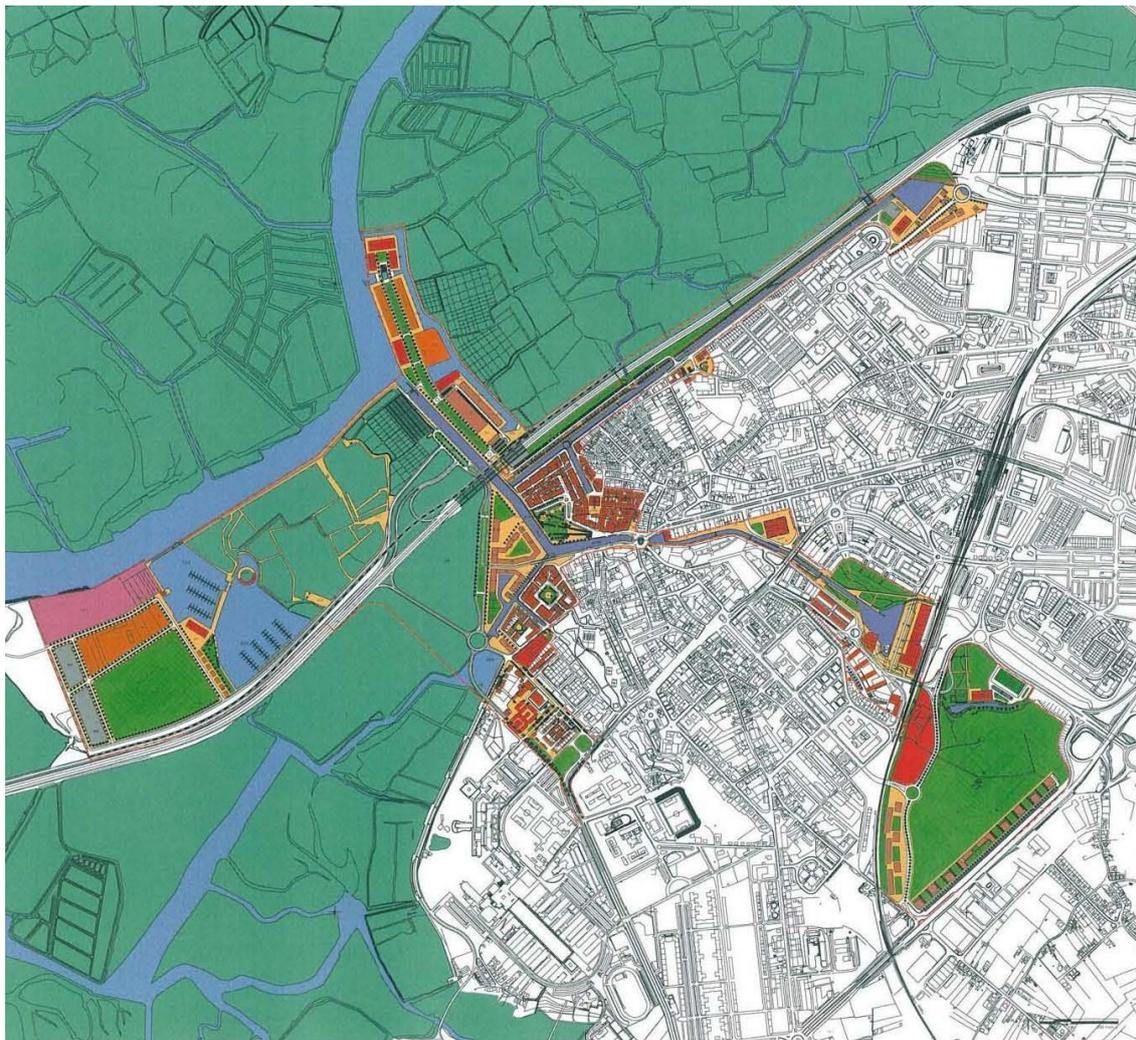
1.2 Plano Estratégico do Programa Polis | 2003: a frente de ria

“O Programa Polis de Aveiro surge num contexto em que se pretende apostar em melhorar a qualidade de vida nas cidades, potenciando a atractividade e competitividade dos pólos urbanos, numa perspectiva que abrange as dimensões urbanística e ambiental. Iniciativa do Ministério do Ambiente, define-se como um instrumento específico de transformação do território, assumindo uma vocação ambiental de base. Assenta num processo de planeamento que prevê a transformação de um Plano Estratégico em Planos de Pormenor que traduzem a estrutura e visão propostas para o território.”(Fonseca, 2010, p.107)

A intervenção em Aveiro por parte deste programa, resultou de uma compilação de vários projectos para a cidade (uns previstos e outros já em desenvolvimento), integrando-os num projecto global. Os objectivos estratégicos assumidos pelo Programa Polis centram-se na requalificação das suas frentes de água, cuja marinhas e canais constituem uma singularidade ambiental e paisagística, assim como na conservação e salvaguarda do património arquitectónico, *“notável pela sua singularidade no contexto da cidade”*(Polis, 2001, p.34), para torná-la mais apelativa às gerações mais novas e incentivá-las a fixarem-se em Aveiro.

Mais do que construir grandes equipamentos por toda a cidade, o importante era manter o equilíbrio entre o natural e o edificado, permitindo a interacção da população com o espaço público. Para isso, o projecto propunha o uso de transportes colectivos, em detrimento do veículo privado, formas alternativas de mobilidade como a bicicleta e, sobretudo, a circulação pedonal. No entanto, esta medida só teria efeito se as distâncias entre serviços, habitação e lazer fosse encurtadas.

A força da paisagem aliada a uma requalificação urbana, resultaria na melhoria da imagem da cidade, o que permitiria um aumento de actividades vocacionadas para o turismo. Isto permitiria dinamizar socialmente e economicamente a cidade de Aveiro.



- LEGENDA:
- ÁREA DE REDEFINIÇÃO DO PLANO
 - ÁREAS DE EDIFICAÇÃO
 - PARCELAS EXISTENTES
 - AMI - ÁREAS IMEDIAIS - HABITAÇÃO
 - ACS - ÁREAS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS
 - ÁREAS DE EQUIPAMENTOS
 - ÁREAS DESTINADAS A ACTIVIDADES PÚBLICAS MÓBIL / CENTRO DE CONVENÇÕES
 - ÁREAS IMEDIAIS DE COMERCIO/SERVIÇOS/INDUSTRIA E EQUIPAMENTOS ESTABELECIDAS
 - ÁREAS VERDES
 - VERDE DE PROTECÇÃO E ENQUADRAMENTO
 - VERDE DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA-PARQUE URBANO
 - VERDE DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA-PAISAGEM
 - VERDE DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA-PARQUE TEMÁTICO
 - ÁREA NATURAL RECURSOS HIERÓGLIFOS (ÁGUA)
 - MARINHAS
 - ÁREA NAVEGÁVEL
 - ÁREA NAVEGÁVEL INTERIOR AO SISTEMA DE COMPOSIÇÃO (CANALAS URBANAS)
 - VIAS PÚBLICAS E ESPAÇOS CANAIS
 - PS-ITENÁRIO PRINCIPAL (AVEIRO-VILAR FORMOSO)
 - LINHA FERROVIÁRIA PRINCIPAL DO NORTE
 - LINHA FERROVIÁRIA DE ACESSO AO PORTO DE AVEIRO
 - ESTRUTURA VIÁRIA AUTOMÓVEL
 - ESTACIONAMENTO
 - LINHA DO ELÉCTRICO
 - CICLOVIA
 - FEDONAL (OUTRAS CIRCULAÇÕES CONDICIONADAS)
 - PORTO ABANDONADO A RELOCALIZAR

Fig.19 | Plano de Urbanização do Programa Polis de Aveiro (2004)

1.2.1 Plano de Urbanização do Programa Polis | 2004

Com o objectivo de aprofundar o Plano Estratégico do Programa Polis de Aveiro, foi criado o Plano de Urbanização (fig.19), afim de definir a estrutura geral da intervenção e das diferentes propostas. Este, recupera parte de uma iniciativa anterior de modernização da zona da Lota, desactivada e abandonada - Plano de Pormenor da zona da antiga Lota (1999) – que consistia na *“instalação de um conjunto de equipamentos ligados à cidade, às suas actividades e condições de visibilidade territorial, designadamente ligadas à formação e informação sobre o mundo aquático”*.(Plano Pormenor Antiga Lota, 1999, p.3)

No Programa Polis é assumida uma nova dimensão – os canais são um sistema de espaços públicos capazes de transformar a cidade. Deste modo, as propostas visam atrair investimentos, públicos ou privados, que valorizem as áreas renovadas, promovendo um desenvolvimento sustentável de toda a cidade. A intervenção deste programa em Aveiro define-se por uma requalificação urbana e ambiental focada nas frentes de água, mais propriamente na estrutura definida pelos canais que constituem uma singularidade ambiental e paisagística.

Foram, então, delimitadas seis áreas urbanas a intervir.

Na zona da antiga Lota pretendia-se reabilitar uma área desqualificada próxima do centro da cidade, e a sua inclusão como eixo nuclear da proposta contribuía para a valorização ambiental que se desejava. O projecto previa a consolidação dos limites da plataforma e a sua reconversão num espaço público de excelência com diversos equipamentos unidos por uma alameda. Este eixo estruturante, eminentemente pedonal, era composto por áreas de descompressão e lazer – jardins temáticos. Para esta área estava planeada a instalação de uma unidade hoteleira, diversas habitações (unifamiliares e colectivas) bem como comércio e serviços. No limite norte da plataforma um Eco-museu da Ria faria a transição para o meio aquático em parceria com a Marinha da Troncalhada a poente.

A zona de entrada na cidade e ligação ao IP5 tinha como intenção clarificar os acessos ao meio urbano. Esta intervenção incluía uma nova frente urbana entre o Canal do Paraíso e o nó do eixo rodoviário e propunha a demolição e reconstrução da Ponte da Dubadoura, de modo a integrar-se no novo desenho.

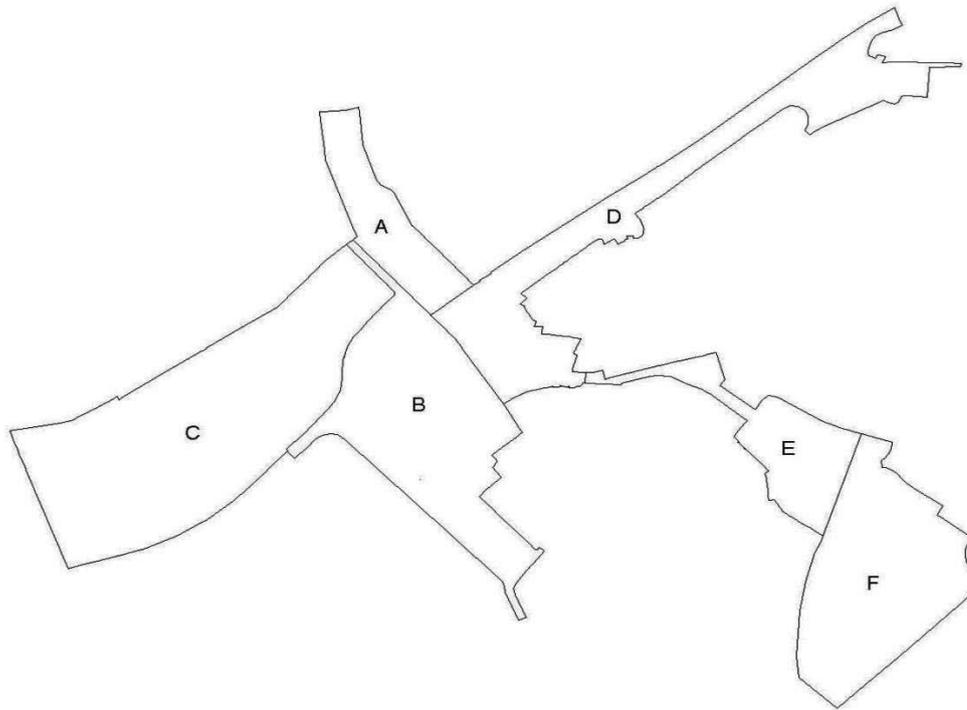


Fig.20 | Programa Polis de Aveiro (2004) – Delimitação das áreas a intervir

- A. Zona da Antiga Lota do Porto de Aveiro
- B. Zona de Entrada na Cidade e ligação ao IP5
- C. Zona delimitada pelo Canal Central, Canal das Pirâmides, IP5 e “Tirtife”
- D. Zona envolvente ao topo Nascente do Canal de S.Roque, Canal dos Botirões e Mercado do Peixe
- E. Zona envolvente ao Canal do Côjo e ao Canal da Fonte Nova
- F. Zona do Parque Central da Cidade

Estava também prevista uma ligação pedonal entre o Rossio e a margem poente por forma a ligar o centro à nova área requalificada.

A área mais a poente, delimitada pelo canal, IP5 e “TERTIF” pretendia tornar-se num novo polo de actividades culturais e de lazer aliado à valorização da área de Reserva Ecológica Nacional. Assim, consistia na recuperação/reconstrução das instalações de apoio aos clubes náuticos, no melhoramento dos estaleiros de construção naval e na criação de um parque temático – Europa dos Pequenitos.

A sul da IP5 a prioridade era recuperar os muros do Canal de S.Roque beneficiando as suas margens. O tratamento paisagístico na margem norte e a construção da ciclovia promovia o usufruto por parte da população, estando ainda previstos vários atravessamentos entre margens. A par desta intervenção, o arranjo do Canal dos Botirões e da área envolvente ao Mercado do Peixe, bem como a sua própria reabilitação, contribuía para manter viva a memória da cidade. De salientar que fazia parte do plano a construção de uma ponte pedonal a qual se concretizou – Ponte dos Botirões.

A criação do Centro de Cultura e Congressos, localizado na antiga fábrica de cerâmica Jeronimo Campos & Filhos desencadeou uma requalificação das áreas envolventes ao Canal do Cojo e Fonte Nova. O Programa Polis aproveitou esta iniciativa para propôr um arranjo do espaço público entre a fábrica e a Ponte-Praça. Assim foram propostos novos atravessamentos sobre os canais, um palco sobre o lago, respectivo anfiteatro e instalações de apoio, bem como a recuperação de alguns edifícios – Mercado Manuel Firmino e Capela de S.Tomás de Aquino.

A sudeste da Fonte Nova, estava previsto um novo Parque Urbano. Esta área verde de dimensões consideráveis, estendia-se até à N109, e incluía diversas estruturas e equipamentos capazes de fomentar a sua utilização por parte da população. Ligava-se ao centro da cidade através de uma passagem inferior à linha de caminho-de-ferro.

Além destas intervenções gerais estavam ainda previstas diversas reabilitações, sobretudo em edifícios Arte Nova, por serem um património municipal. O programa de regeneração urbana iniciou-se em 2003 mas grande parte das propostas ficou no papel perdendo-se, desta forma, a oportunidade de

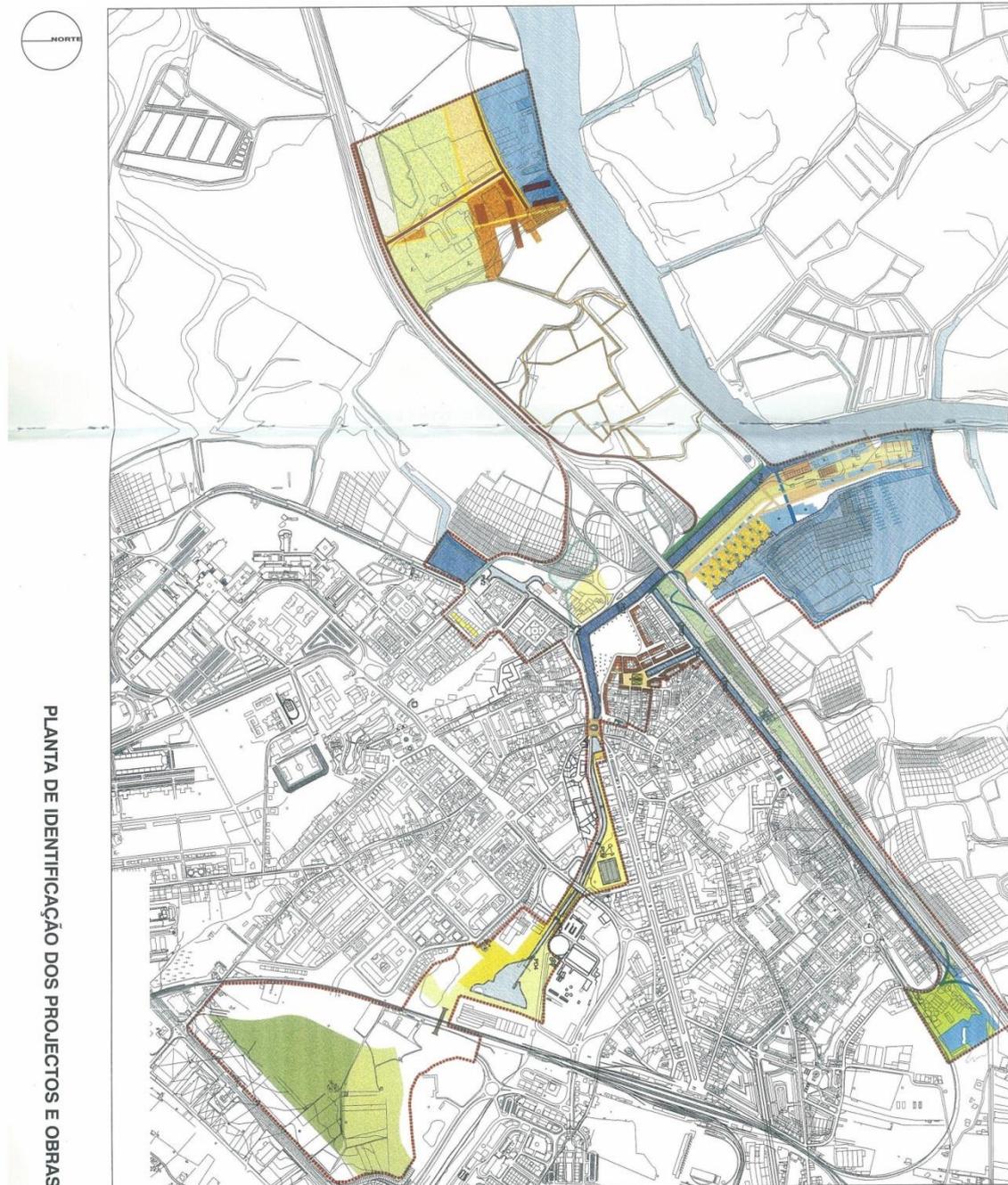


Fig.21 | Programa Polis de Aveiro (2004) – Planta de Identificação dos projectos e obras

reformular a cidade e garantir-lhe condições futuras de crescimento sustentável. Em 2013, a Câmara Municipal criou uma plataforma de apresentação de diversos projectos, na tentativa de encontrar potenciais interessados em investir em Aveiro, em que um dos projectos previstos é o da requalificação da zona da antiga Lota proposto pelo Programa Polis.



Fig.22 | Masterplan Parque da Sustentabilidade (2012)

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

1.3 Parque da Sustentabilidade | 2009: uma nova oportunidade

O Parque da Sustentabilidade assume-se como um programa em que, pela primeira vez em Aveiro, são integrados no desenho de um plano os princípios da sustentabilidade na regeneração urbana. O seu objectivo principal é o de promover um novo espaço cuja imagem e futura identidade se encontra directamente associada a esta temática e pretende intervir numa vasta área desde o Jardim do Rossio ao bairro de Santiago. Esta área de intervenção assume uma localização estratégica no centro da cidade, abrangendo diversos equipamentos públicos importantes e, deste modo, provocar um enorme impacto na qualidade de vida da população que ali vive e trabalha.

As premissas deste plano não são novas, pois dão continuidade a intenções anteriores que remetem para a valorização das linhas de água enquanto elementos estruturantes. *“O Programa de Acção que é apresentado neste documento, surge como complementar ao Projecto Polis, promovendo a qualificação de uma significativa mancha verde da cidade, articulando espaços de forma a ganharem escala e dimensão que permitam satisfazer as necessidades dos diversos públicos-alvo a que se destinam. ... De facto, tendo como “ponto de partida” o POLIS de Aveiro e sua forte ligação ao elemento “Água”, o projecto do Parque da Sustentabilidade, ainda que complementar ao programa Polis no que diz respeito à área de intervenção, ambiciona indubitavelmente o mesmo objectivo estratégico do POLIS Aveiro”.*(Parque da Sustentabilidade, 2008, pp.8-10)

O plano de pormenor de Março de 2012 explicita as áreas abrangidas pela intervenção bem como dos programas propostos para a sua dinamização e integração na cidade. Com este desenho passará a existir um corredor verde entre o centro da cidade – Rossio, e o bairro de Santiago, aproveitando os dois parques já existentes numa estratégia global. (fig.22)

Para o atravessamento pedonal sobre o Canal Central (fig.23), o plano propõe que se localize no sentido norte-sul, aproveitando uma ideia do Plano Director da Cidade, embora aí fosse rodoviário. No entanto a sua localização gerou uma enorme contestação por parte dos aveirenses por se tratar de uma zona sensível,

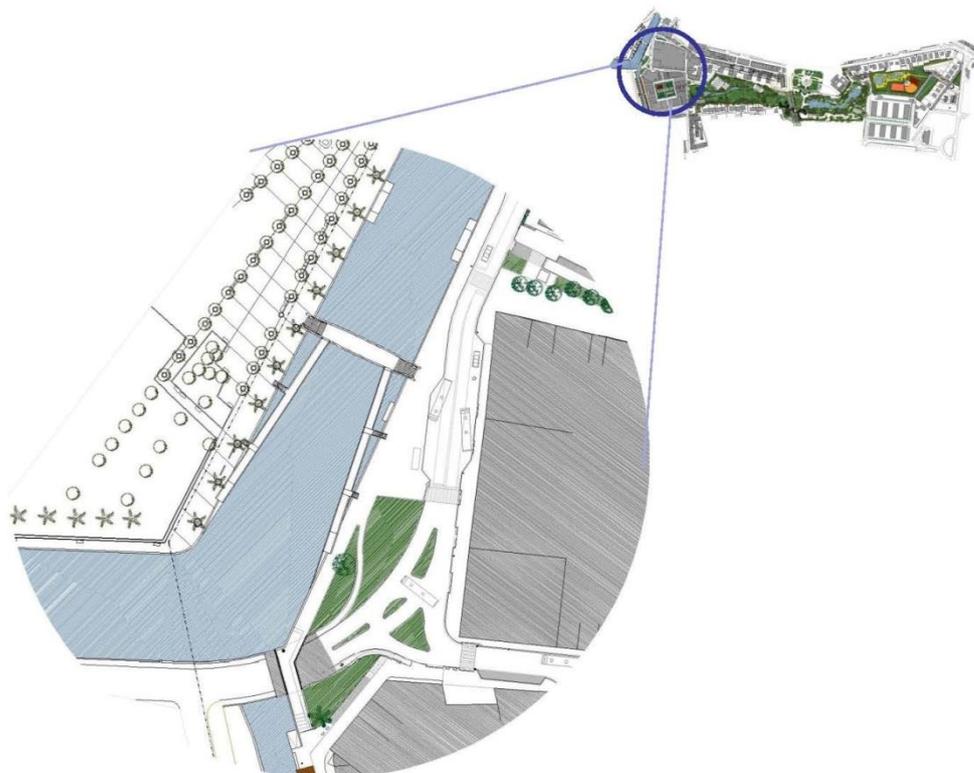


Fig.23 | Parque da Sustentabilidade (2009) – Ponte de Ligação entre o Alboi e o Rossio

segundo os quais a ponte era “*desnecessária e chocante para o principal “postal” do centro da cidade*”(ver Jornal de Notícias 10/11/12), e após meses de impasse a obra acabou por ser suspensa. Relativamente à intervenção no Alboi, o plano prevê uma nova via de circulação automóvel a “rasgar ao meio” o jardim central. São criadas novas zonas pedonais que permitam uma maior mobilidade entre a nova ponte e a Baixa de Sto António. Porém, este novo eixo potenciava um maior fluxo automóvel desvirtuando a pacatez do local, subvertendo a intenção inicial de torná-lo pedonal e ciclável. Por isso, mantiveram-se os traçados das vias, circulando à volta do jardim, mas o desenho do passeio central, mais limpo e fluído, desvirtuou o típico bairro.

Entre este bairro e o parque adjacente, o arruamento é nivelado pelos passeios, permitindo uma continuidade do percurso pedonal. Desta forma, não só é controlado o tráfego como é dada prioridade ao peão. O estacionamento é clarificado e o espaço público ganha força, permitindo uma fusão entre o bairro e o parque. Na tentativa de proporcionar uma mobilidade mais segura, a Rua dos Santos Mártires, eixo importante entre a universidade e o Parque da Sustentabilidade, é requalificada, através do alargamento dos passeios. Aqui o plano propõe a recuperação do edifício da antiga Fábrica das Moagens integrada no Centro de Ciência Viva da universidade, bem como a construção de um pequeno volume anexo na relação com o parque. Isto permite reorganizar o acesso ao bairro da Gulbenkian e dar maior protagonismo à Capela dos Santos Mártires, devido ao espaço amplo em seu redor. No interior do parque é proposto um redesenho dos equipamentos e a instalação do Clube de Ténis de Aveiro nos campos que ali existem.

Na transição entre esta área verde e o Parque Municipal, existe uma avenida, que condiciona a continuidade pretendida entre os diferentes espaços. Sendo um eixo com um enorme movimento rodoviário, ligando a Sé ao Hospital, é necessário intervir de maneira a abrandar a circulação. No programa Polis estava previsto um túnel que desaguava na alameda da universidade, mas este plano opta por nivelar a via com os passeios e propõe uma ponte pedonal superior, aproveitando a topografia de ambos os parques. Esta ponte, cuja estrutura

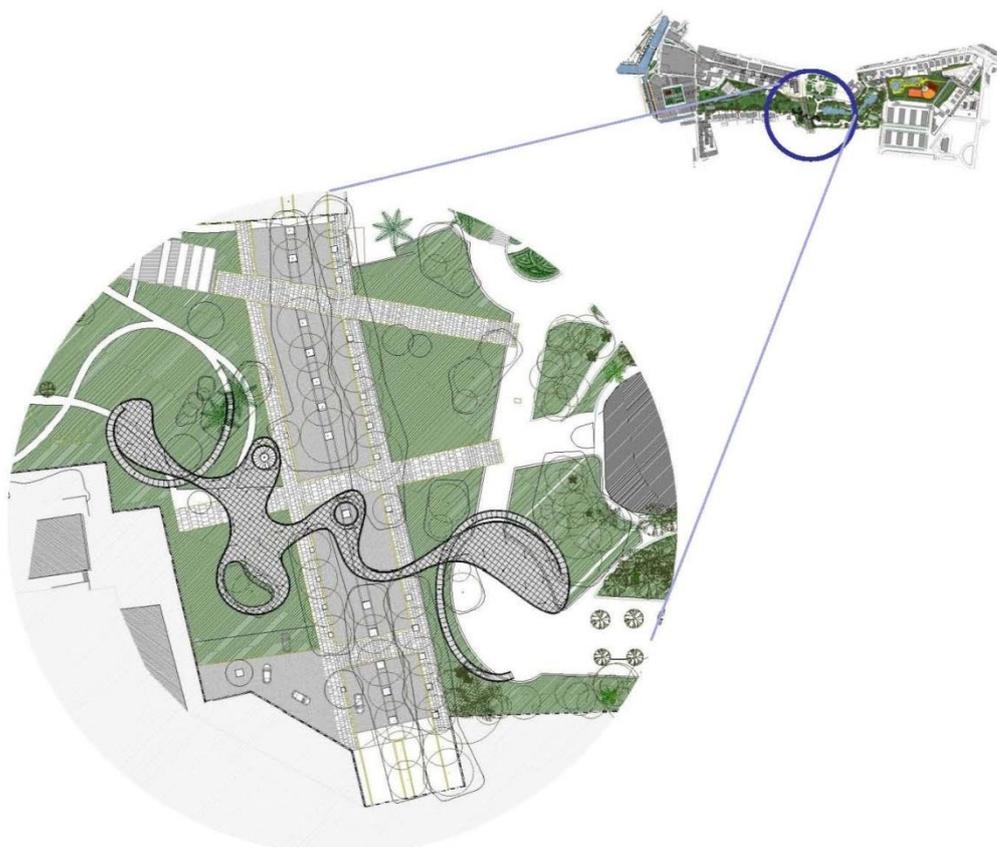


Fig.24 | Parque da Sustentabilidade (2009) – Ponte Superior Pedonal

pretende fundir-se com as árvores adjacentes, permite uma circulação mais segura e tranquila.(fig.24)

A intervenção no Parque Municipal D.Pedro V não é estruturante mas antes requalificadora. Prevê-se a reabilitação da Casa de Chá junto ao lago, da pérgola e do Coreto na parte superior, a recuperação do mobiliário urbano e o arranjo paisagístico de todo o parque, preservando a herança histórica do mesmo. Além disto, a recuperação do conjunto religioso adjacente ao parque também se revela essencial.

A área até então usada como campo de treinos do Estádio Mário Duarte, será reconvertida num novo espaço verde. Conectando-se com o Parque Municipal, pretende-se recuperar a linha de água existente até à Fonte dos Amores e criar um espelho de água. O Centro de Educação Ambiental (fig.25) previsto para o espaço de transição entre as duas áreas terá a funcionalidade de promover ações no âmbito pedagógico e sensibilização ambiental. Paralelamente a esta proposta, está prevista a demolição do estádio e o uso dos terrenos para construção de uma unidade hoteleira, habitação e equipamentos desportivos. Este plano propõe ainda a construção da Casa da Comunidade Sustentável (fig.26) que servirá de apoio aos cidadãos através de diversos serviços. Esta situa-se na Rua das Pombas, também ela requalificada ao nível do pavimento, no terreno anexo ao da Casa da Cruz Vermelha.

No fundo, o Parque da Sustentabilidade é uma oportunidade para a cidade promover os espaços verdes urbanos, criar equipamentos culturais e desportivos com capacidade de satisfazer os mais diversos públicos, baseando-se numa ideologia sustentável.

“O desenvolvimento urbano sustentável é um processo que implica uma modificação profunda do modo de vida das populações pelo que, para o alcançar, é necessário que haja um envolvimento efectivo das populações locais, sendo elas as principais ferramentas para a sua construção e manutenção – a sustentabilidade é uma responsabilidade partilhada”

Parque da Sustentabilidade, 2008, p.25

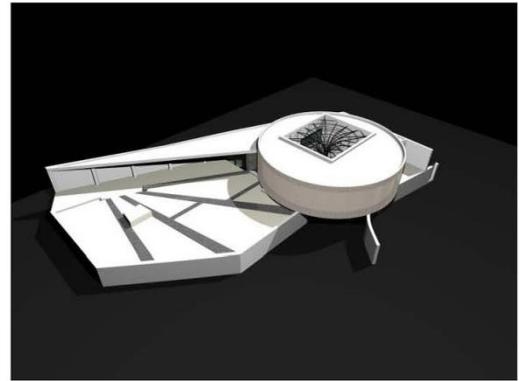
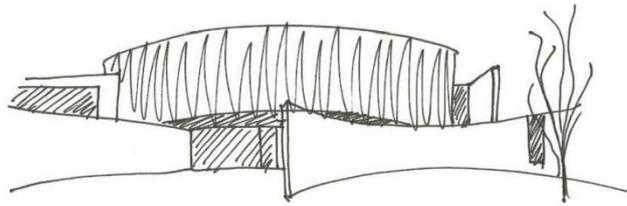


Fig.25 | Parque da Sustentabilidade (2009) – Centro de Educação Ambiental



Alçado Poente

Alçado Nascente

Fig.26 | Parque da Sustentabilidade (2009) – Casa da Comunidade Sustentável

É, portanto, notória em todos os planos, a vontade de mudar o futuro da cidade. Mesmo não tendo sido implementados na totalidade, estes projectos conseguiram, de alguma forma, contribuir para um melhoramento do espaço público e da qualidade de vida da população. As propostas baseiam-se na reestruturação urbana, na requalificação dos acessos e na criação de equipamentos capazes de servir os habitantes, numa relação próxima com a ria. O plano do Polis foi o que mais se comprometeu a restabelecer esta ligação. No entanto, a proposta para a península da Lota e a requalificação do Canal de S.Roque não interviam nas salinas nem propunham a sua revitalização. Deste modo, a cidade transformava-se mas deixava de parte o que tinha sido o seu sustento durante séculos. Deste modo, o projecto proposto nesta dissertação aproveita parte dos princípios que estavam presentes no Polis mas tenta ir mais além, aproveitando o sal como elo de ligação entre o meio urbano e as marinhas. O plano do Parque da Sustentabilidade não faz qualquer referência às salinas, mas permite perceber as mudanças que estão em curso na cidade. Não estando situado na área de intervenção do projecto, é importante pelo que representa – uma mudança na estratégia face às questões actuais de requalificação ambiental e preservação do património, tal como se pretende fazer na vasta área das salinas.



Fig.27 | Moliceiro no Canal das Pirâmides

II.PONTO DE SITUAÇÃO

O retratcto actual da área de intervenção

Aveiro é uma cidade com um núcleo central relativamente pequeno, onde os canais são estreitos. No entanto, a relação que os seus habitantes tinham com a ria há muito que se vem perdendo. Os moliceiros que antes transportavam o moliço servem agora de barcos de passeio para os turistas, e os canais que antigamente serviam como eixos importantes nas actividades comerciais estão convertidos em roteiros de lazer. Estas viagens pelas águas aveirenses, e que se concentram maioritariamente nos canais Central, Côjo e Fonte Nova, onde o investimento feito pelas autoridades municipais ao longo dos últimos anos contribuiu para o seu enriquecimento, são um importante polo de desenvolvimento cultural. Os percursos aquáticos e as novas actividades desportivas devolveram à ria parte do movimento que outrora viveu. Porém, esta modernização não contagiou todas as zonas da cidade.

Aquando do Programa Polis, a reabilitação dos muros da ria incentivou à revitalização de áreas “mortas”, e em parte o canal de S.Roque é um bom exemplo disso. Na margem norte do canal o parque de estacionamento criado, bem como o arranjo urbanístico da envolvente, resolveu alguns problemas com que a população se deparava diariamente. Este projecto libertou as ruas da Beira-Mar e ofereceu à cidade um novo espaço de lazer – ciclovia, circuito de manutenção e novas pontes a ligar as duas margens (fig.28). Apesar de ter sido uma mais valia para os habitantes locais, é também verdade que esta intervenção concentra-se em apenas 1/3 do comprimento total do canal. O que parecia ser o início de uma estratégia pensada para a zona ribeirinha ficou-se por um projecto pontual. É, portanto, urgente reaproximar a cidade à ria e quebrar as barreiras criadas no último século.



Fig.28 | Arranjo do espaço público na margem norte do Canal de S.Roque
Programa Polis 2004

“Fazer cidade hoje é, em primeiro lugar, fazer cidade sobre a cidade, fazer centros sobre centros, criar novas centralidades e eixos articuladores que dêem continuidade física e simbólica, estabelecendo bons compromissos entre o tecido histórico e o novo, favorecendo a mistura social e funcional em todas as suas áreas.”(Borja, 2000, p.87)

2.1 Área de Intervenção

Edifícios abandonados, vazios urbanos, um canal descaracterizado e salinas desactivadas, é com isto que se pretende revitalizar a cidade e fazê-la reencontrar-se com a sua tradição, aproximando a população à ria.

A forte presença do antigo armazém de sal, que mantêm a memória histórica de uma época, a proximidade ao centro da cidade, a luz e a paisagem que a caracterizam, são os principais factores que tornam esta área propícia ao desenvolvimento de um projecto urbano estratégico. O Canal de S.Roque, desde sempre usado como via comercial, foi perdendo importância com a construção da auto-estrada e conseqüente afastamento das salinas. É, por isso, fácil perceber os limites da área de intervenção pois surgem do desenho da própria cidade e das transformações realizadas ao longo do tempo. Mais especificamente: a Sul encontram-se os bairros da Beira-Mar e Sá Barrocas, a Nascente o novo acesso à A25, a Poente a marinha da Troncalhada e a Norte a laguna de Aveiro. Não sendo um limite da área em estudo mas sim algo a incluir na estratégia para a cidade, o Roteiro Arte Nova é de particular interesse pois, a par das salinas, é um dos símbolos de Aveiro a nível internacional. Pretende-se que toda esta área venha a ser um polo de atracção diário, bem desenvolvido, que não se encerre em si mesmo mas que seja capaz de gerar urbanidade.

“(…) a dinâmica da urbanização está ligada ao potencial de interacções que as cidades oferecem, à sua “urbanidade”, isto é, ao poder multiforme que gera o reagrupamento de grandes quantidades de população num mesmo lugar.”
(Ascher, 2010, p.21)

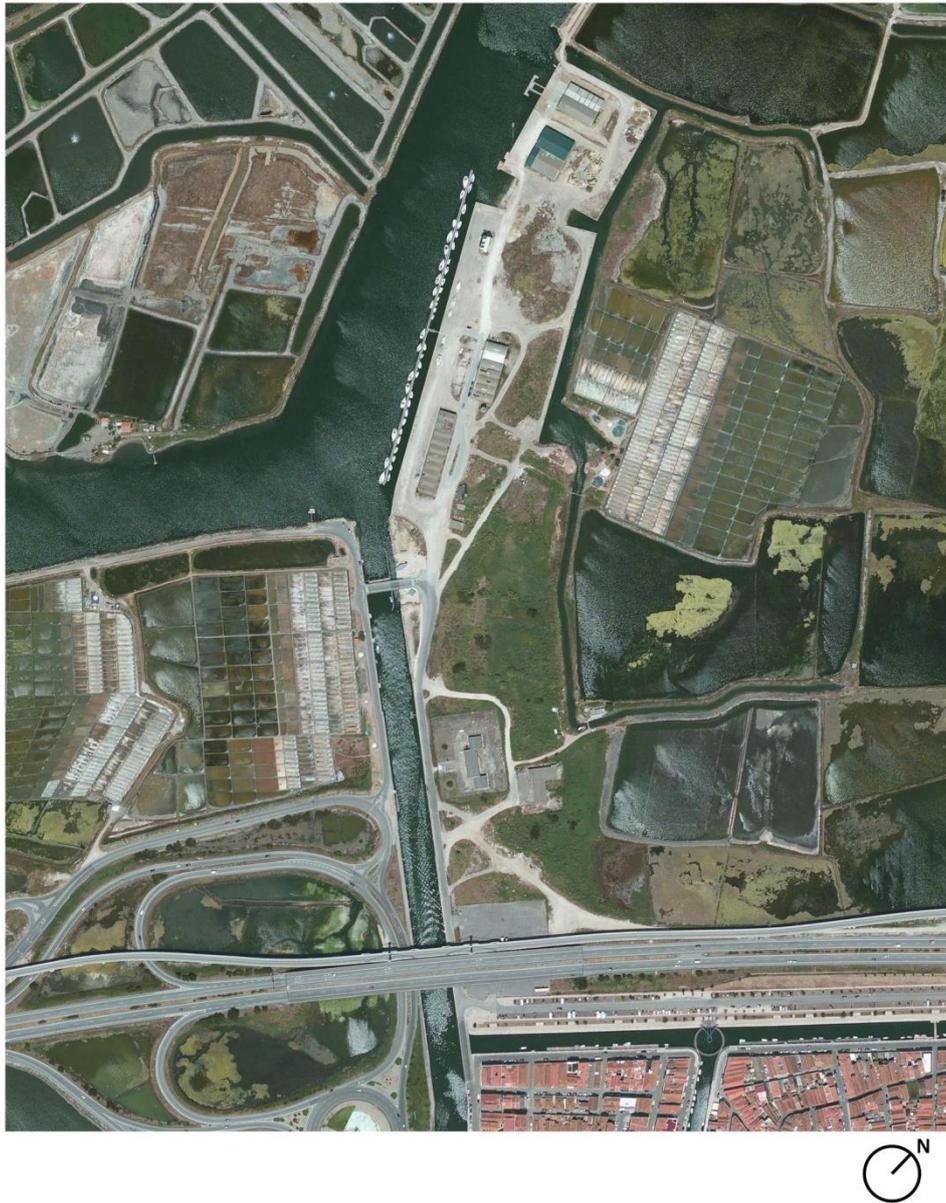


Fig.29 | Fotografia aérea da península da antiga Lota do Porto de Aveiro



Fig.30 | Edifício da Lota (2013)

2.1.1 Antiga Lota do Porto de Aveiro: do “porto” ao lazer

A Antiga Lota do Porto de Aveiro é uma península que se estende em aterro sobre a ria na zona de ligação entre o Canal Central e o Canal das Pirâmides (fig.29). Este espaço, que em tempos foi uma porta fluvial, está hoje descaracterizado, fisicamente fragilizado pela construção da A25. A localização da auto-estrada acabou por quebrar a ligação à cidade e a transferência do Porto de Pesca para a Gafanha da Nazaré ditou o abandono do edifício. Parte dele foi demolida aquando das obras de consolidação da plataforma, e o que resta tem sido alvo de vandalismo e ocupações impróprias.

A ligação ao centro da cidade é feita numa cota inferior ao viaduto da auto-estrada, num percurso sempre acompanhado pelo canal. No entanto, o mau estado do pavimento, a falta de luz adequada assim como o facto de não existir nada apelativo no fim da via torna este local muito pouco convidativo, principalmente ao peão. A contribuir para este cenário, o parque de caravanas instalado por baixo do tabuleiro da A25 é sombrio e mal frequentado. Pode-se dizer, portanto, que apesar de ser permeável é visto como uma barreira.

O Programa Polis apresentou uma solução para toda a plataforma, onde propunha a instalação de novas funções e a reconversão do edifício da antiga Lota, com o intuito de criar um espaço público de excelência em plena harmonia com a ria. Este projecto *“constitui o eixo de maior expressão da intervenção do Programa Polis em Aveiro”* (Polis, 2001, p.39), mas não chegou a ser executado.

Atendendo à sua localização, à proximidade que tem com a cidade e por ser o acesso mais natural às salinas a norte, é de todo o interesse requalificar esta área que ficou perdida no tempo, transformando-a num espaço de lazer.

2.1.2 Armazéns de Sal_ Fábrica Vitasal: da indústria à ruína

Conectar Aveiro com as salinas implica, necessariamente, abordar o futuro das infraestruturas próprias da arte do sal, particularmente os armazéns no Canal de S.Roque. Estas construções em madeira e telha eram usadas para guardar o sal e os instrumentos utilizados na sua extracção. Após a desactivação praticamente



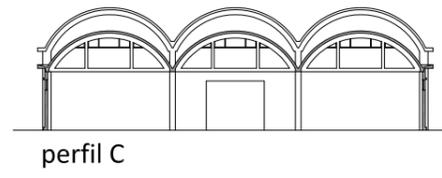
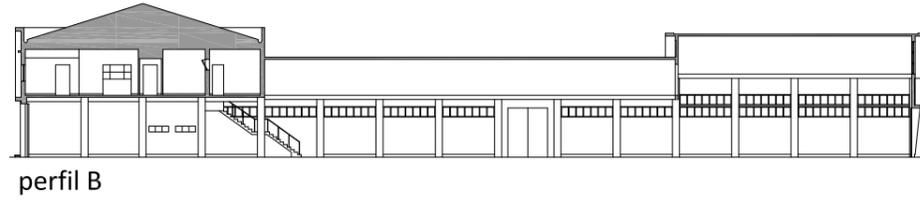
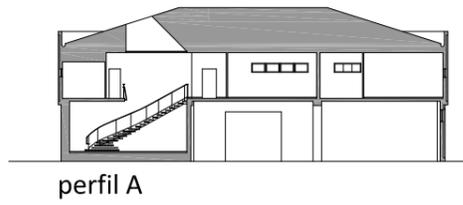
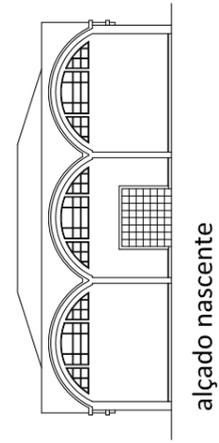
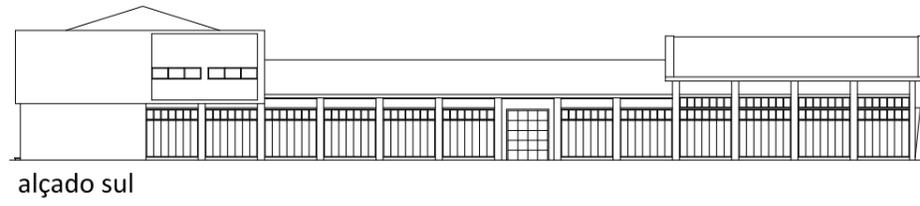
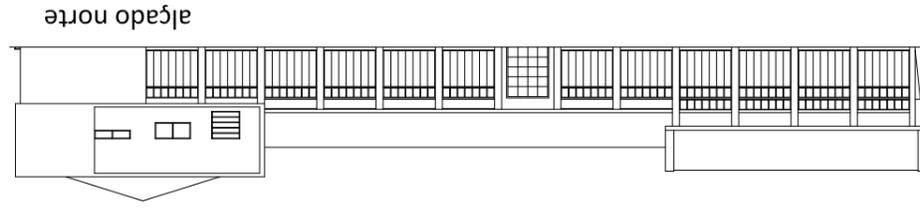
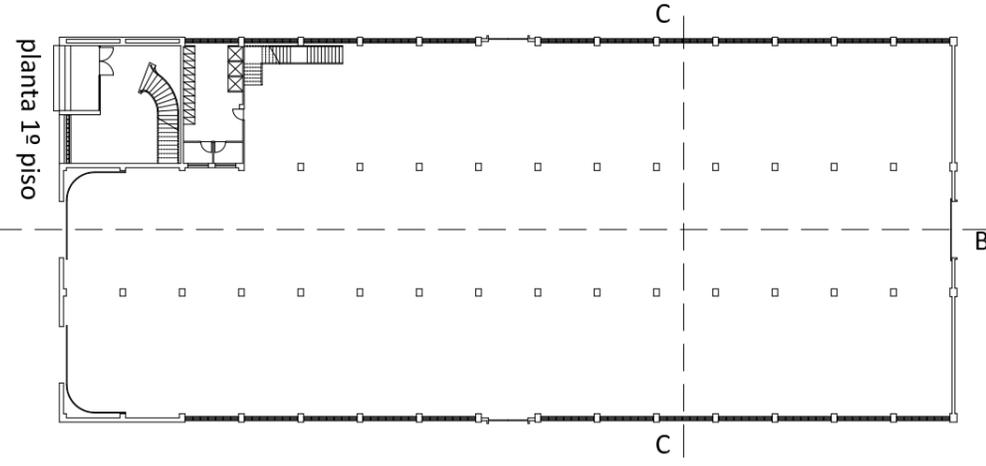
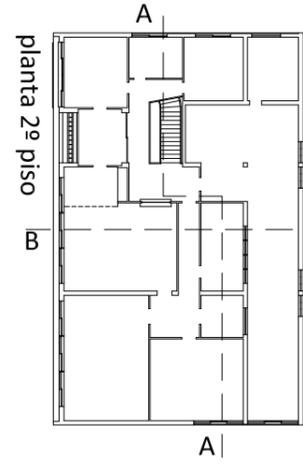
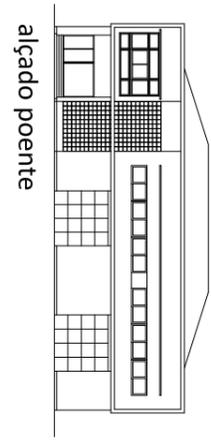
Fig.31 | Fotografia aérea dos Armazéns de Sal e Fábrica Vitasal



Fig.32 | Armazéns de Sal (2013)



Fig.33 | Fábrica Vitasal_alçado nascente (2014)



completa destas estruturas tão marcantes na cidade, muitos foram os que deixaram de ter a função para que foram criados, alguns ruíram e outros apresentam o aspecto decadente da marca inexorável do tempo (fig.32). A especulação imobiliária e a falta de um plano de protecção destes edifícios por parte da Câmara Municipal levou a que muitos se tenham perdido com o passar dos anos. Até ao presente ano ainda resistiam dois conjuntos dispostos ao longo do canal, mas a destruição apoderou-se deles e, neste momento, resta apenas um exemplar. É preciso não deixar morrer esta tipologia vernácula e recuperar o que ainda é possível.

Nesta estratégia de reorganização da frente ribeirinha, o topo Nascente do canal assume especial importância. Aqui, onde até há pouco tempo funcionou uma zona industrial, as novas urbanizações começaram a ganhar força por ter uma visão ímpar sobre a paisagem. A última unidade existente, a Sociedade Aveirense de Higienização de Sal – Vitasal, terminou a sua actividade no final da última década e os edifícios que a compunham estão, actualmente, abandonados (fig.33). O edifício principal (autoria do engenheiro Eduardo Elísio Souto de Moura), exemplar da arquitectura moderna dos anos 60, com o passar dos anos foi alvo de vandalismo e destruição, assim como os prédios de habitação ao seu redor, que estão inacabados. O impacto destes “vazios” é enorme, não só por terem contacto visual directo com a A25, mas também porque a nova Avenida das Agradas (recentemente aberta ao tráfego) e o novo nó de acesso à auto-estrada transformarão esta zona numa nova frente urbana.

Tal como no topo Poente do canal, aqui também existe uma ligação às salinas, por baixo da auto-estrada mas, aparentemente, é apenas uma continuação do canal pois não tem qualquer utilidade. Pode-se considerar, portanto, que se trata de uma cidade fantasma “às portas” da própria cidade e, por isso, é obrigatório e urgente requalificar este espaço.

2.1.3 Salinas: produção ou paisagem?

A recuperação e preservação das salinas são um dos principais objectivos deste trabalho. Desde a segunda metade do século passado que a actividade de exploração de sal tem vindo a decrescer e as estruturas têm sido desactivadas e,



Fig.34 | Fotografia aérea das salinas em Aveiro



Fig.35 | Salinas em Aveiro (2013)

posteriormente, abandonadas. Tal como sucedeu com a antiga Lota do Porto de Aveiro, também as marinhas perderam a ligação à cidade, devido à construção do então IP5. Durante muitos anos Aveiro viveu de costas voltadas com a sua ria e as salinas tornaram-se locais vazios, sem vida, como se a auto-estrada tivesse cortado o cordão umbilical que as unia ao espaço urbano. Em 2007, apenas 9 das mais de 270 salinas estava em pleno funcionamento.

Actualmente as águas cristalinas de onde se retirava o sal estão sujas, estagnadas, e pouco atrativas. Os acessos a partir do Canal de S.Roque e da península da antiga Lota são escassos e sem qualidade. A juntar a este cenário desolador, as infraestruturas de apoio às salinas e que estão dispersas por toda a laguna encontram-se, grande parte, abandonadas.

Apenas a marinha da Troncalhada, a Poente do Canal das Pirâmides, permanece em funcionamento (fig.35). A criação do Ecomuseu permitiu oferecer à população um regresso ao passado, pois neste espaço *“é possível observar os antigos métodos de salinicultura da região aveirense”*(Guimarães, 2009, p.27). Fruto de uma iniciativa da Câmara Municipal de Aveiro a Troncalhada tornou-se numa referência regional, na promoção desta actividade e na possibilidade de contactar com a paisagem, a fauna e a flora envolventes.

Este exemplo leva a pensar numa estratégia mais abrangente de requalificação das marinhas e conseqüente ligação ao meio urbano. Recuperar esta actividade secular será uma mais valia no crescimento e desenvolvimento sustentável da cidade.



Fig.36 | Canal de S.Roque no início do século XX

III.PROJECTO

“Os mesmos rios ou lagos que uma vez separaram, defenderam, marcaram os limites da expansão dos assentamentos urbanos, foram antes ou depois, o elemento de ligação entre as duas margens ou a origem e o destino de relações longínquas”(Portas, 1998, p.6)

A Ria de Aveiro apresenta-se como um elemento fundamental na região centro do país. Contudo, depois de perder o carácter comercial, deixou de ser um meio necessário à vida da população. No entanto continua a ter um forte impacto na cidade. Dividida em vários canais, estes são como braços que rompem o tecido urbano e o desenham de forma singular. Dispondo de um atrativo como este é necessário que a forte presença da A25 e das vias de acesso à auto-estrada seja alterada. (fig.37) É notório que muitos dos que ali passam não chegam a sentir a ria ou só a observam à distância e por breves instantes, pois têm como destino o centro da cidade ou as povoações vizinhas. É, precisamente, esta lógica que se pretende alterar, delineando estratégias que promovam a utilização do espaço em estudo para que deixe de ser um mero local de passagem. Assim, um dos principais obstáculos é a auto-estrada. Num exercício puramente teórico seria possível eliminar o viaduto e desviá-lo da cidade, o que possibilitaria abri-la à paisagem, mas na prática essa medida é difícil de concretizar. Tendo consciência deste facto, é preciso integrar o traçado rodoviário no plano que se propõe.(fig.38)

Tratando-se da Porta da cidade, propõe-se ligar as margens, desenhando o espaço público por forma a integrar a auto-estrada e a linha de comboio. Desta forma será estabelecida uma continuidade entre o tecido urbano e a rede de salinas, promovendo a sua reabilitação e incorporação de novos programas.

“A desejada vitalização global de uma zona urbana resulta, em boa parte, do desenvolvimento de acessibilidades citadinas francas e atraentes e de uma estratégia de continuidade urbana que pode e deve aliar-se à colmatação dos frequentes interstícios citadinos.”(Coelho, 2000, p.27)



Fig.37 | Impacto dos viadutos da A25 e linha de caminho-de-ferro sobre a cidade_vista da antiga Lota



Fig.38 | Requalificação de baixios de viadutos em Belo Horizonte (2014) - ENTRE Arquitectos

Sabendo os “limites” da área em estudo o próximo passo é explicar, de forma detalhada, as intervenções pensadas para que se entendam as diferentes opções propostas para a cidade. Assim, procurando apresentar de forma ordenada as ideias, a área foi dividida em três partes.(fig.39)

- Topo Poente_Canal das Pirâmides: “Porta Fluvial”
 - Antiga Lota do Porto de Aveiro – Ecomuseu Marinha da Troncalhada
- Topo Nascente_Canal de S.Roque: Musealização da Ria
 - Armazéns de Sal
 - Bairro das Barrocas - Fábrica Vitasal
- Zona Norte_Salinas: A salina como espaço urbano
 - Percurso Natural - Rota do Sal

Esta divisão é meramente teórica, pois o que se pretende é todas as áreas façam parte de um desenho contínuo que “agarre” à cidade, através de *“espaços simbólicos, identitariamente marcantes.”*(Portas, 2007, p.244)

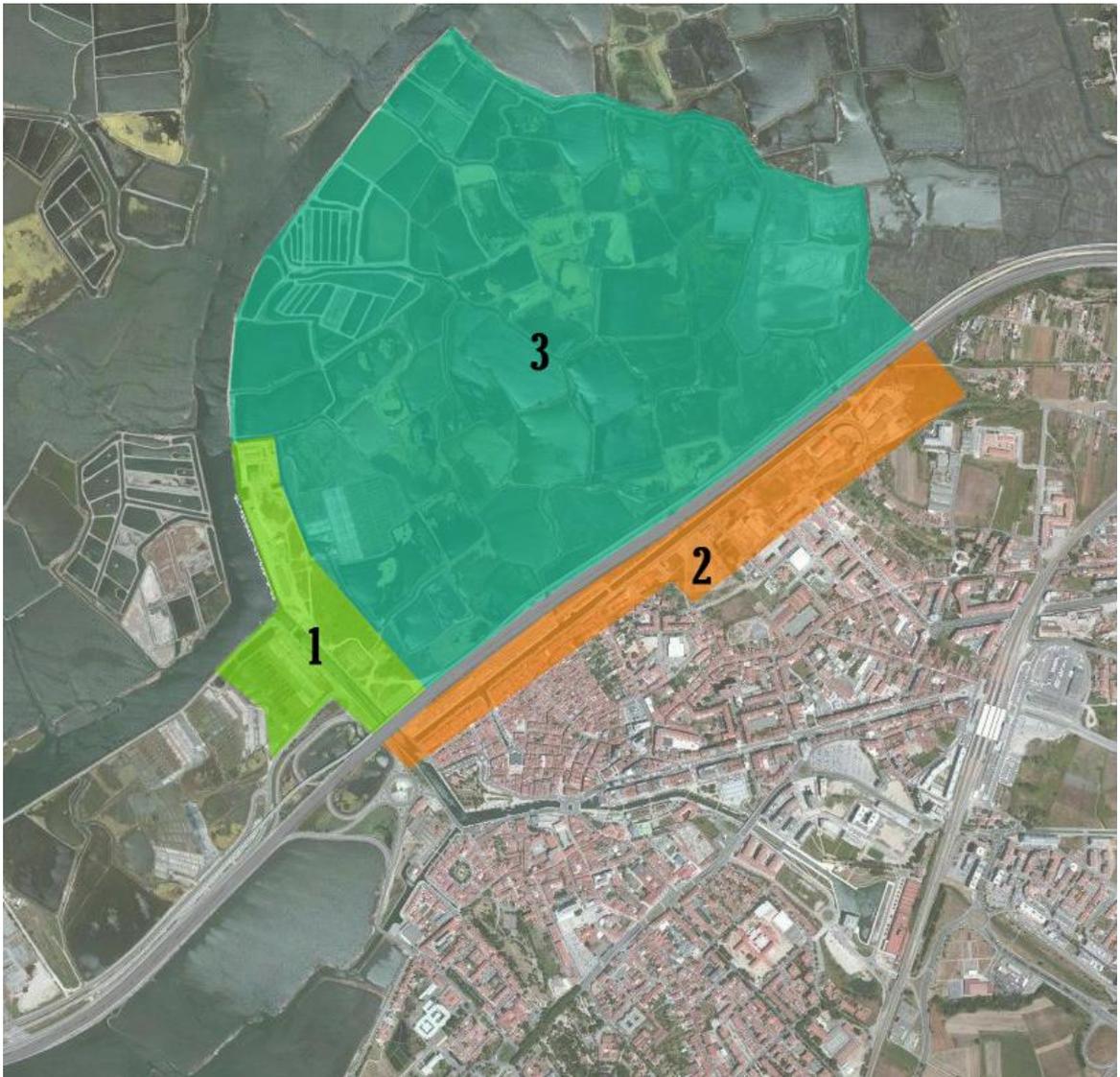


Fig.39 | Áreas de intervenção da proposta

1. Topo Poente_Canal das Pirâmides: Antiga Lota do Porto de Aveiro – Ecomuseu Marinha da Troncalhada
2. Topo Nascente_Canal de S.Roque: Armazéns de Sal – Bairro das Barrocas – Fábrica Vitasal
3. Zona Norte_Salinas: Percurso Natural – Rota do Sal

3.1 Topo Poente_Canal das Pirâmides: “Porta Fluvial”

“A renovação da zona da Antiga Lota do Porto de Aveiro constitui o embrião desta intervenção que tem por princípio básico a relação de Aveiro com a sua ria. Esta relação ancestral, da qual a cidade depende (...) é o cerne desta intervenção que pretende levar a cidade, de novo, a “pôr o pé na água”.”(Polis, 2001, p.23)

Este espaço, pela sua localização e características, é assumidamente um ponto fulcral na estratégia que se pretende de aproximar a cidade à ria. Por estar actualmente descuidado e sem qualidade é necessário torná-lo apto para os diferentes momentos que se pretendem criar.

Nesta península o edifício da antiga Lota destaca-se pela sua arquitectura mas, sobretudo, pela localização, pois reforça a importância da ria e marca a entrada no espaço urbano. A norte, uma série de armazéns (fig.40) e uma torre de controle pautam o terreno. Estes edifícios anexos ao principal têm vindo a ser ocupados, ao longo dos últimos anos, por diversas associações e clubes náuticos, proporcionando algum movimento ao local. No entanto, a falta de condições destas construções e o mau estado das vias que lhes dão acesso não cativam a população (fig.41). Tratando-se de um ponto delicado na reorganização espacial que se quer levar a cabo, o desafio passa por devolver o protagonismo ao local e *“confirmar a vocação histórica de Porta Fluvial da cidade”.*(Polis, 2001, p.23)

A antiga Lota, desactivada há vários anos, é um edifício longitudinal, paralelo ao canal, e que tinha uma espécie de ante-câmara com um pequeno cais, onde os barcos atracavam e descarregavam o peixe que viria a ser vendido. Na fachada Sul, a torre do relógio (fig.42) confere-lhe uma certa monumentalidade e marca, de forma singular, a entrada no Canal das Pirâmides – este nome deve-se à presença dos montes de sal que antigamente preenchiam a paisagem mas, sobretudo, às duas pirâmides que ladeiam o canal (fig.43). Actualmente, abandonado e fruto de algum vandalismo, o edifício da Lota (inaugurado em 1959) já não possui as naves exteriores que serviam de apoio ao cais pois foram destruídas aquando das obras de requalificação da plataforma realizadas na última década. Por ser um edifício marcante na história da cidade é preciso preservá-lo e dar-lhe um novo uso.



Fig.40 | Armazéns anexos ao edifício da antiga Lota, servindo actualmente como sedes de clubes náuticos



Fig.41 | Estrada de acesso à antiga Lota



Fig.42 | Torre do Relógio da antiga Lota



Fig.43 | Pirâmide a ladear o canal, junto à marinha da Troncalhada

Centro Náutico

A proposta segue a ideia do Programa Polis de criar uma Estação Fluvial no edifício da Lota e a construção de uma pala que substitui as naves perdidas, marcando a fachada principal virada para a ria. O interior será reorganizado com o intuito de acolher os diversos clubes náuticos, para que ali possam construir as suas sedes, passando a ter umas instalações fixas e com qualidade. A sul deste edifício existe uma ponte rodoviária que faz a articulação das duas margens e liga à marinha da Troncalhada. Esta ligação é para manter pois é importante na reorganização do tráfego automóvel mas também porque contribui para uma relação mais estreita entre a nova urbanidade que se está a criar e a memória cultural da região.

A norte é proposta uma pequena marina, substituindo o cais existente, para servir de apoio aos diversos desportos náuticos mas também para albergar embarcações privadas. A pontuar a entrada, uma nova torre substitui a antiga. Esta, para além de controlar o tráfego marítimo, serve para fins turísticos pois pode ser visitada, possibilitando uma vista única da cidade e dos canais que a envolvem. A partir deste ponto desenvolve-se todo o projecto de requalificação do espaço.(ver planta I)

Habitação

A margem poente, oposta à do edifício da Lota, é destinada a edifícios de habitação, mantendo o traçado dos antigos armazéns. Pretende-se que sirvam como Residências Universitárias de dois pisos num contacto privilegiado com a ria e as salinas, mas com um custo inferior ao de outras alternativas de alojamento. Tem como vantagem a ligação à Universidade, permitindo dinamizar toda a plataforma a diferentes horas do dia, assegurando um movimento constante. (ver planta I)

Equipamentos

Tal como estava planeado no projecto do Polis, a península é percorrida por uma avenida com um largo corredor verde central que facilita a circulação de pessoas e bens mas que, sobretudo, privilegia o peão. A rua Dr. Bernardino Machado

transforma-se assim num boulevard qualificando a entrada na cidade. Assumindo o extremo norte da península como uma área de carácter público, o corredor central da avenida é interrompido pela ria dando a sensação a quem o percorre de que entrou num espaço diferente. Aqui é proposta uma unidade hoteleira e quatro edifícios destinados à restauração.

A zona sul da plataforma, em contacto com a cidade, é destinada ao lazer e os diferentes programas pretendem atrair a população, tornando-se espaços de encontro e convívio. Assim, é proposta a criação de uma praça-jardim que servirá de palco a diversos eventos culturais bem como um conjunto de edifícios destinados a bares/restauração. Isto surge na tentativa de “libertar” a zona histórica, predominantemente residencial, do barulho durante a noite e garantir um espaço com dimensões generosas para acolher um maior número de pessoas. O facto de os edifícios ladearem a praça não significa que a encerram, mas pretende-se que sejam permeáveis e façam a conexão terra/água. Como remate, o edifício de maior escala poderá servir como centro de artes, integrando um auditório e um aquário, numa relação directa com a ria (o sucesso do Oceanário de Lisboa foi um dos factores que levou a reproduzir, ainda que a uma escala diferente, algo do género). O seu desenho tenta aproveitar a inflexão existente no terreno e assim delimitar a nova praça. Esta linearidade é também levada para o pavimento numa alusão ao reticulado das salinas, na ideia de exprimir uma continuidade entre o corredor central da nova avenida e a praça.

Por baixo do viaduto da A25 existe, actualmente, um parque de estacionamento que, embora seja muito útil, não se enquadra no novo desenho que se propõe. Por isso é necessário desintegrá-lo e reorganizá-lo ao longo de toda a avenida, servindo assim os diferentes programas e libertando o espaço que ocupava. Por ser amplo e muito marcado pelos pilares do viaduto a ideia passa por torná-lo num espaço verde com percursos generosos que seja usado população e que sirva de transição entre o Canal de S.Roque e as salinas. Aqui as famílias poderão usufruir da natureza, apesar da imponência da auto-estrada. (ver planta I)

Percursos

Na margem esquerda do Canal das Pirâmides, a estrada que serve a marinha da Troncalhada está um pouco esquecida. Sendo um dos acessos principais à península da Lota é necessário que esta ganhe uma maior importância. Assim, aproveitando o que já foi proposto no Programa Polis, pretende-se criar uma rotunda longitudinal que fará a distribuição para a A25 bem como para as estradas secundárias, substituindo o entroncamento actual e facilitando a circulação. Isto permite afastar os eixos rodoviários do canal e transformá-lo em circuitos pedonais. Neste sentido são propostos quatro novos atravessamentos entre as duas margens. Há muito que a população exige um novo atravessamento sobre o Canal Central que ligue a Beira-Mar ao Alboi, mas a última proposta (nomeadamente a ponte do Parque da Sustentabilidade) gerou uma enorme controvérsia e acabou por ser abortada. Na tentativa de manter intacta a imagem do Canal Central, os novos atravessamentos propostos situam-se no cruzamento dos três canais. No lugar da actual Ponte de S. João surge um novo acesso, ciclável, que faz a ligação entre as três margens. Isto permite resguardar a zona anexa ao Rossio do tráfego automóvel por ser maioritariamente residencial. No Canal das Pirâmides surgem duas pontes a sul da já existente e no Canal Central é proposto um novo atravessamento que une o parque do Rossio à outra margem. (ver planta I)

Ao desenhar uma nova frente urbana qualificada e apoiada por espaços verdes e infraestruturas culturais, transforma-se uma área esquecida e a ria deixa de ser um limite, passando a fazer parte da cidade. Ao contrário do que está proposto pelo Programa Polis, o intuito não foi sobrecarregar o terreno com edificações mas privilegiar o contacto com a natureza, encontrando um fio condutor e uma lógica de ocupação da área. Procurou-se conjugar o público e o privado de forma simples e coerente pois *“(...) os trabalhadores e os moradores, juntos, conseguem gerar mais do que a soma das duas partes. Os empreendimentos que somos capazes de manter atraem, para as calçadas, à noite, muito mais moradores do que se o lugar fosse morto. E, com menos intensidade, atraem*



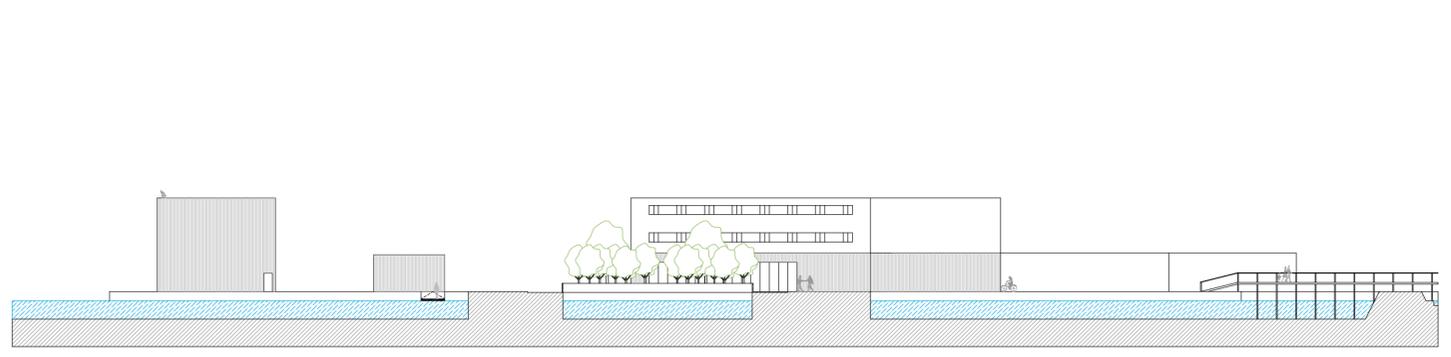
Escala 1/1000
Cota 2.5



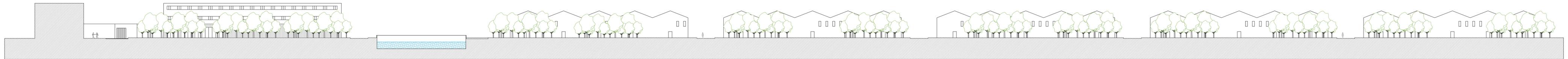
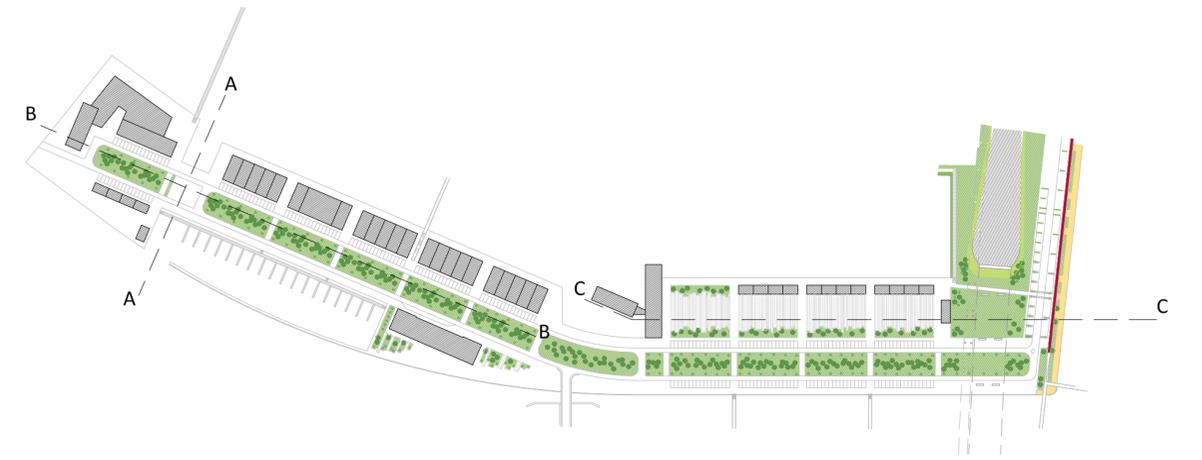
Planta I

Legenda | 1.Equipamento Hotelero 2.Bar/Restauração 3.Torre de Controle 4.Habitação/Residências de Estudantes 5.Centro Náutico 6.Centro de Artes/Aquário 7.Marinha da Troncalhada

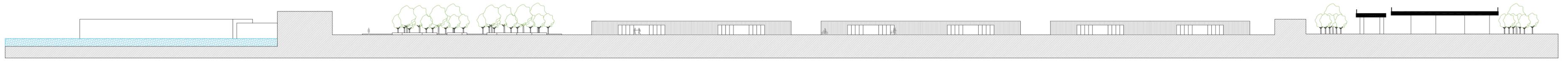
Planta de contacto com o solo_topo poente



Perfil A



Perfil B



Perfil C

ainda outro grupo além dos moradores e dos que trabalham no local: pessoas que querem espáirecer, como nós.”(Jacobs, 2003, p.168)

3.2 Topo Nascente_Canal de S.Roque: Musealização da Ria

Este longo eixo pode ser considerado como o mais cuidado dentro da área em estudo. As modificações que sofreu nos últimos anos, muito impulsionadas pelo Programa Polis, conseguiram trazer a população até à ria e a afluência começou a ser mais frequente. Por representar parte importante da história e da cultura da arte do sal em Aveiro foi assumido, desde início, como estruturante no projecto que se pretende desenvolver. Apesar de todas as transformações terem melhorado, significativamente, a qualidade do espaço, ainda há muito a fazer para o tornar cativante. O que foi feito não deve ser desvalorizado e, por isso, é preciso aproveitar o que existe e propor alterações que visem cumprir com os objectivos enunciados, para benefício da cidade.

A construção da auto-estrada transformou o Canal de S.Roque num limite da cidade, perdendo a relação de proximidade com as salinas. Deste modo, alterar o estado actual deste importante eixo e reatar as ligações à laguna de Aveiro é o grande passo que falta dar para que volte a ter o movimento de outros tempos. Actualmente é possível observar que os barcos moliceiros, que transportam os turistas, chegam até meio do canal e regressam, pois a partir desse ponto o cenário é desolador (edifícios abandonados e em ruína). É necessário devolver o canal à população para que desfrute dele, e isso só acontecerá se existirem estruturas de apoio bem definidas e espaços públicos de qualidade.

A auto-estrada surge a Norte e acompanha a cidade, paralelamente. A certa altura faz uma ligeira inflexão e a margem alarga até ao final do canal. Este espaço, pertencente às salinas, transformou-se num vazio sem qualquer utilidade. O Programa Polis requalificou-o e propôs a construção de um parque de estacionamento que servisse o bairro da Beira-mar. Esta obra contribuiu para uma transformação do espaço público envolvente que contagiou toda a margem Norte do canal (fig.44). Foi criada uma ciclovia acompanhada por percursos



Fig.44 | Margem norte do canal de S.Roque com a Ponte de Carcavelos (à esquerda), a Ponte dos Botirões (ao fundo) e a A25 (à direita)

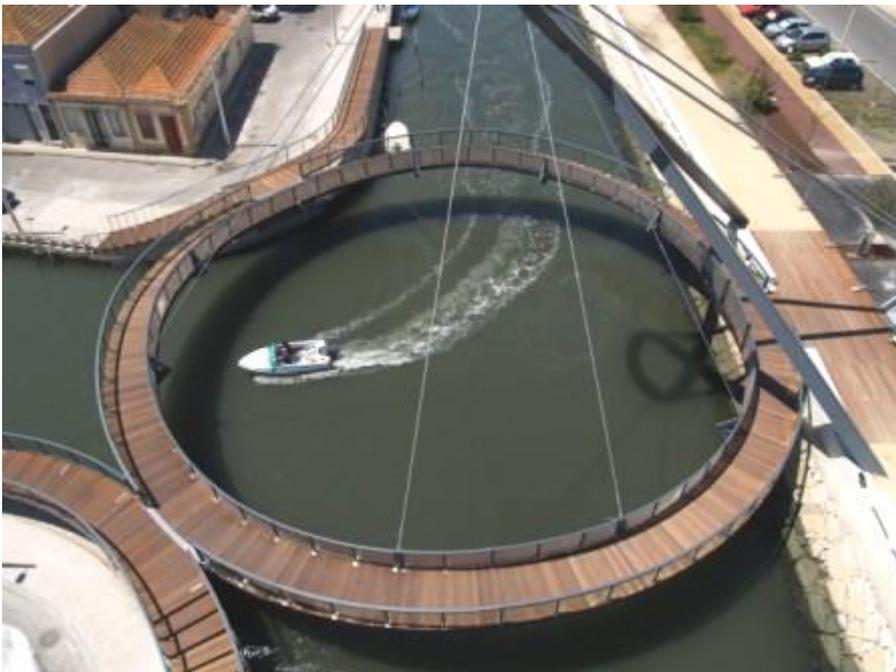


Fig.45 | Ponte dos Botirões que une as margens do Canal de S.Roque e do Cais dos Botirões

pedonais generosos, aproveitando a presença da ria para tornar o espaço mais aprazível. A Ponte de Carcavelos, até então a única ponte pedonal que ligava as duas margens, passou a ter um destaque maior, e a nova ponte pedonal de frente para o Cais dos Botirões, proporcionou um acesso facilitado à Praça do Peixe (fig.45). No entanto, a partir da ponte rodoviária, localizada a meio do canal, o espaço é pouco convidativo por ser escuro durante a noite e por não existirem ligações entre margens. Por isso, tem que se dar continuidade ao bom trabalho realizado na zona Poente do canal e transpô-lo para o que falta, pois só assim se conseguirá tirar partido de tudo o que ele tem para oferecer.

Deste modo, há dois pontos que são essenciais nesta estratégia e que, além de ajudarem a requalificar as margens do canal, serão parte importante na Rota do Sal que se irá propôr: os antigos armazéns de sal e a fábrica Vitasal.

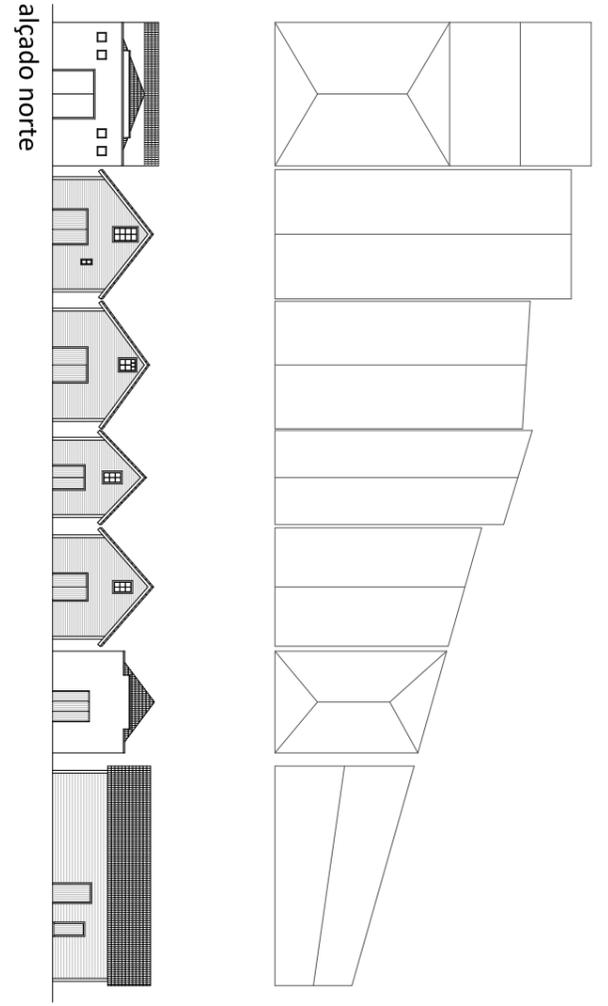
“A reabilitação da cidade consiste na renovação contínua das estruturas existentes desenvolvendo as suas próprias potencialidades, de forma a encontrar uma solução adequada ao contexto e não uma solução genérica preconcebida.”
(Portas, 2005, p.158)

Os armazéns de sal sempre tiveram uma presença muito forte nas margens da ria e neste canal em particular. Estas estruturas de madeira e telha criadas para armazenamento do sal e dos utensílios usados na sua extracção, foram perdendo força e, hoje em dia, apenas existe uma. Muitas ruíram e algumas foram convertidas em habitações ou espaços lúdicos. A intervenção mais recente é a da Academia de Bailado Clássico e do Restaurante “Sal Poente” (projecto da Arquitecta Paula Tinoco) que tentou aproveitar as estruturas existentes e, através de técnicas recentes, manter a imagem que tinham (fig.46). O mesmo se tem verificado nas habitações que vão surgindo na margem sul do canal. É certo que grande parte é feita de raiz mas nota-se uma preocupação em manter uma imagem uniforme e coerente entre todas. Neste contexto, o projecto apresenta duas fases que se complementam – a recuperação dos antigos armazéns de sal (fig.47) e a requalificação da área entre a Avenida da Força Aérea e o canal.

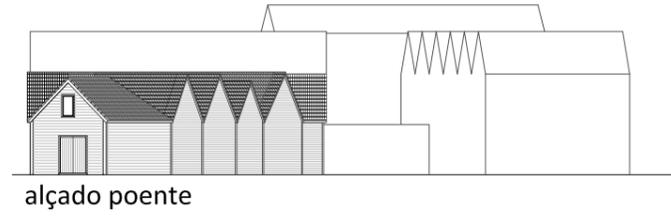
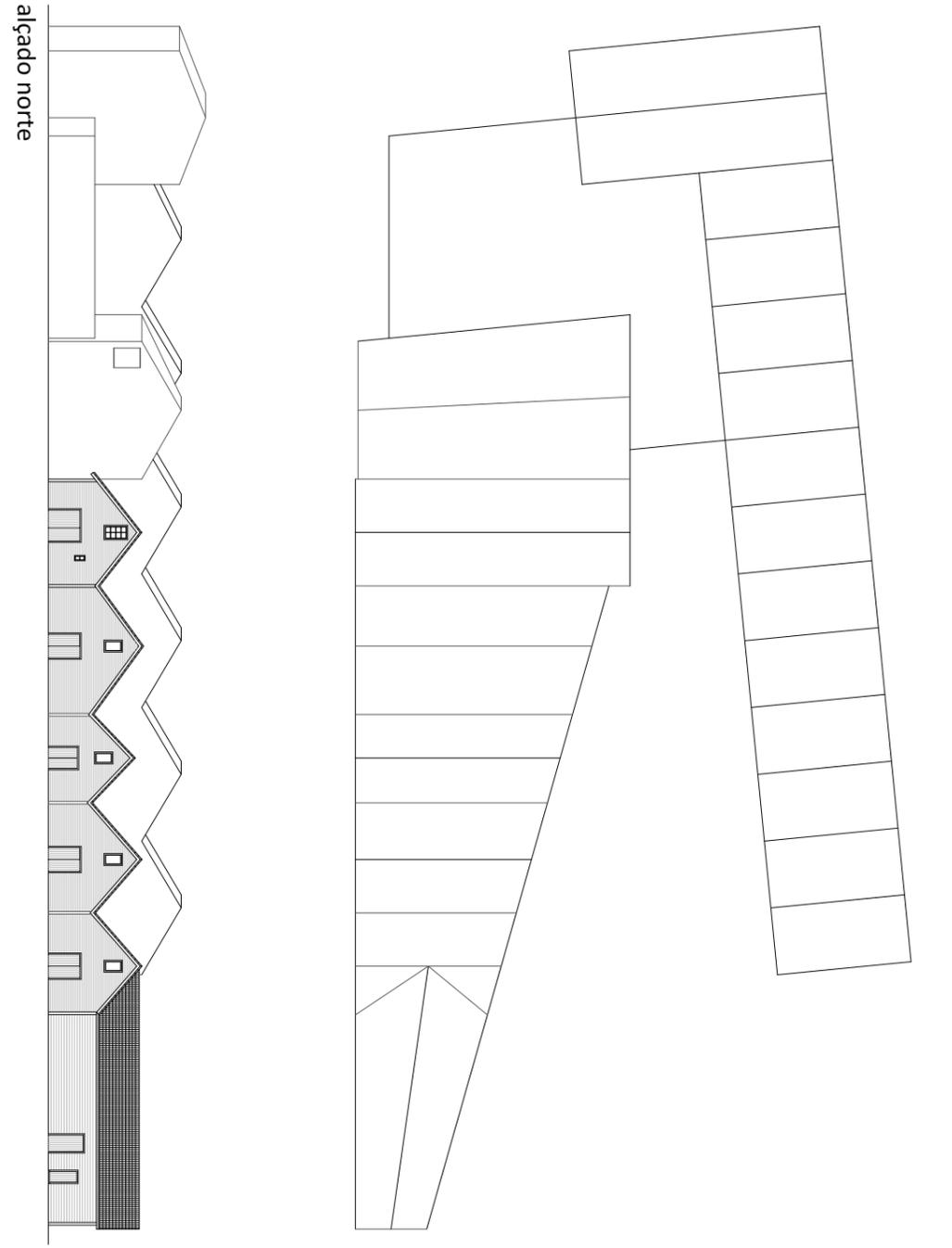


Fig.46 | Restaurante Salpoente e Armazéns de Sal (1993) e projecto de Paula Tinoco (2013)

Antigos Armazéns_pré-existência



Centro de Recepção e Interpretação_proposta



Bairro das Barrocas

Para que esta margem ganhe alguma força e passe a ser parte integrante da cidade, a solução encontrada aproveita o desenho proposto pelo Programa Polis mas faz-lhe algumas alterações. Assim, é criada uma urbanização entre a rotunda e o canal que engloba os edifícios existentes e propõe uma ocupação espacial em concordância com a envolvente. Deste modo, os edifícios a Sul, destinam-se a habitações colectivas mantendo a imagem da própria avenida. O conjunto de apartamentos em meia lua estão por concluir há muitos anos e encontram-se abandonados. Por isso, a sua demolição beneficia não só as habitações mais próximas como ajuda a reorganizar as vias de circulação. É proposto um quarteirão rotunda que distribui melhor o trânsito mas, mais importante, “limpa” aquela área fazendo sobressair o edifício da fábrica Vitasal. Por seu lado, o edificado junto ao canal destina-se a habitações unifamiliares em concordância com o que ali existe.

Esta proposta ajuda a explicar a opção tomada na recuperação dos antigos armazéns de sal aos quais será atribuída uma nova função.(ver planta II)

Centro de Recepção e Interpretação_ Estação de Comboio

A opção primeira é a de reerguer os armazéns que ruíram, com a mesma implantação, para que seja perceptível a quem os visita o modo como funcionavam. De seguida, para tentar enquadrá-los no tecido urbano, é proposto um edifício que alinha pelas habitações mais próximas e faz a transição do antigo para o moderno. Este complexo servirá como centro de recepção e interpretação da Rota do Sal e é a partir daqui que se desenvolve todo o percurso. Aqui os visitantes terão a oportunidade de conhecer, mais aprofundadamente, as técnicas relacionadas com a arte do sal e a vida dentro dos armazéns de uma forma dinâmica e interactiva. Pretende-se que tenha um espaço de venda, exposição, acolhimento e informação permitindo ao público descobrir as salinas, acompanhados por marnotos ou naturalistas, dependendo do objectivo da visita. No edifício que encosta ao armazém existente é proposta uma ligação superior sobre o canal e a auto-estrada e que culmina na nova estação de comboio/metro.



Fig.47 | Fábrica Vitasal (2014)
I.Fachada principal
II.Mural de Zé Penicheiro no edifício principal
III.Interior das naves

Este programa surge da necessidade de trazer as pessoas directamente para a ria, sendo a ligação será feita à linha do Norte (em Cacia) e o seu desenho aproveita a estrutura ocupando o vazio que existe por baixo da mesma. Assim, transforma-se este espaço no centro de todo o projecto, onde tudo converge.

Mercado Solidário

No topo Nascente do canal a fábrica Vitasal, recentemente desactivada, ocupa uma vasta área que se encontra abandonada. A relação que tem com o novo nó de ligação à A25 e o acesso facilitado às salinas, garantem condições ideais para a criação de um espaço de referência para a cidade. O Programa Polis propôs um porto de abrigo para o local e a conversão do edifício industrial num equipamento de apoio às actividades náuticas. No entanto, o plano não contemplava a revitalização das salinas pelo que os equipamentos propostos contribuiriam ainda mais para o canal como limite da cidade. Por isso, a proposta passa por tentar implementar neste espaço algo que faça a transição entre o terreno e o aquático. É desenhado um pequeno cais paralelo à fábrica e que permite que as margens alarguem trazendo a água até ao equipamento que se deseja criar. Deste modo, o edifício principal da fábrica, que representa uma época em que as indústrias se fixaram naquela zona, será recuperado e terá uma nova vida. Composto por um corpo de onde saem três grandes naves abobadadas permite uma multiplicidade de funções no seu interior. A ideia é transformá-lo num Mercado Solidário onde serão efectuadas trocas comerciais com produtos extraídos quer das salinas quer dos terrenos de cultivo. Isto permite introduzir uma paisagem rural no meio urbano, contribuindo para diversidade de espaços e sensações que a cidade pode proporcionar. Ao integrar o tema do campo na cidade, associado à salicultura, reactiva-se uma área produtiva também como área de lazer, pois *“uma paisagem agrícola pode ser objecto de apreciação estética qualificadora e, enquanto espaço verde, é factor de preferência e valorização urbana”*(Pimenta, 2011, p.133). Este novo equipamento ajudou a definir o que fazer com a vasta área entre a fábrica e a auto-estrada. O terreno será usado para exploração agrícola, através de parcelas

que possam ser trabalhadas pela população e que depois usem o mercado para comercializar os produtos. A divisão parcelar não impõe uma dimensão fixa, apenas uma orientação a respeitar e que se enquadra no plano geral. Esta medida permite rentabilizar aquele espaço através de uma prática cada vez mais recorrente e que ajudará a tornar a vida da população mais sustentável, visto que *“os elementos móveis de uma cidade, especialmente as pessoas e as suas actividades, são tão importantes como as suas partes físicas e imóveis. Não somos apenas observadores deste espectáculo, mas sim uma parte activa dele, participando com os outros num mesmo palco”*.(Lynch, 2008, p.9)

Museu do Sal e da Ria

A rematar o canal e acompanhando o desenho do cais surge um edifício onde se instalará o Museu do Sal e da Ria. A sua localização permite um contacto directo com as estruturas aquáticas bem como uma transição quase imperceptível entre a laguna e o meio urbano. Com este novo equipamento, a unidade industrial (entretanto renovada) ganha um novo protagonismo e fica resguardada do movimento da auto-estrada, devolvendo-a à cidade. O museu desenvolve-se em dois pisos para que o impacto sobre os edifícios mais próximos e, sobretudo, sobre as estruturas naturais seja menor. A intenção passa por ser um espaço temático com exposições originais temporárias que conjuguem a interdisciplinaridade. Interessante seria que funcionasse em parceria com o Museu Marítimo de Ílhavo criando uma rede museológica que abrangesse os dois concelhos e desse a conhecer o território lagunar e a história dos seus protagonistas, através da publicação de obras ou, simplesmente, na preservação das diferentes actividades. (ver planta II)



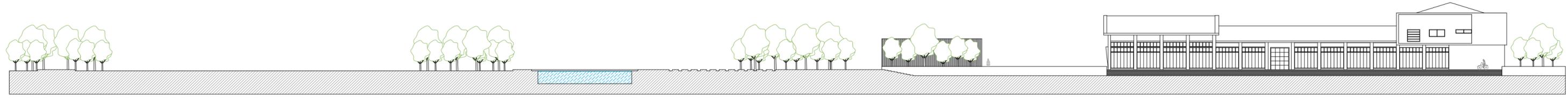
Legenda | 1. Mercado Solidário 2. Museu do Sal e da Ria 3. Centro de Recepção e interpretação 4. Estação de comboio/metro 5. Armazéns de sal

Escala 1/1000
Cota 4.5

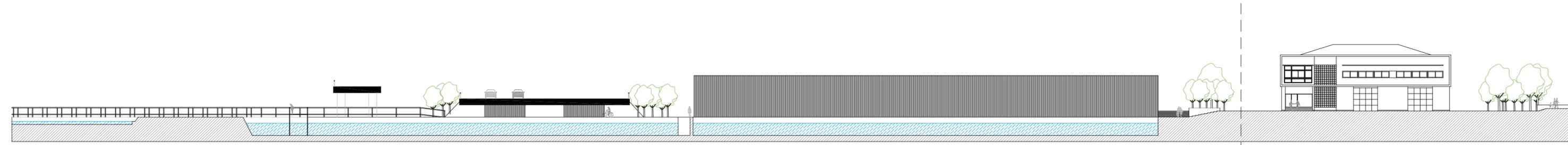


Planta II

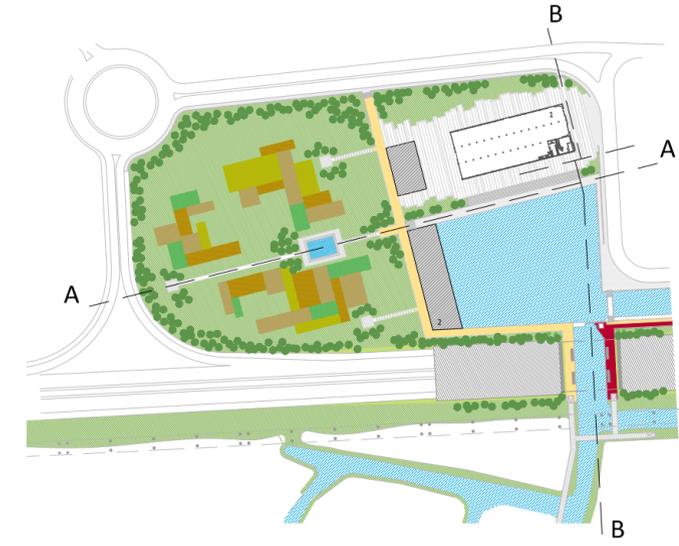
Planta de contacto com o solo_topo nascente



Perfil A



Perfil B



3.3 Zona Norte_Salinas: a salina como espaço urbano

“La creación de imágenes para el turismo de masas tiende a ser con cierta frecuencia el sustrato más importante de la propuesta”(Busquets, 1997, p.39)

A laguna de Aveiro é composta por cinco grandes grupos (fig.48). O Grupo de S.Roque ou Esgueira foi o escolhido para a aproximação que se pretende da cidade à ria. A par do Grupo do Sul são os únicos com acessibilidade terrestre. Por isso, ao optar por este conjunto e não outro apenas facilita a estratégia que se quer implementar.

Para revitalizar as salinas que se encontram desactivadas e melhorar as que ainda estão em funcionamento, pensou-se numa modernização das estruturas de apoio (casarios e armazéns) que facilitassem o retorno da população a esta arte (fig.49). No entanto, recuperar o edificado existente e reconstruir o que se perdeu não garantia por si só o retomar da actividade. Assim, explorou-se a ideia de criar um percurso com equipamentos pontuais que convidassem as pessoas a percorrer as salinas, com o intuito de incutir uma vontade maior de participar na sua requalificação. Tornar este espaço numa reserva natural é o que se pretende, e os momentos propostos mais não são do que pontos de paragem no percurso que se desenha. Este passeio temático não tem um início e um fim, pelo menos fisicamente, mas antes uma lógica a percorrer.

Percurso Temático

Tal como foi descrito anteriormente a nova estação, situada na linha de caminho-de-ferro do Porto de Aveiro, foi pensada como uma porta ainda que fictícia de todo o percurso. Quem chega à cidade por esse ponto para visitar as salinas tem uma visão abrangente do terreno que vai conhecer. O visitante é, de seguida, encaminhado para o centro de recepção e interpretação sediado nos antigos Armazéns de Sal, onde recebe um mapa com a descrição dos principais momentos propostos. O próximo passo é o topo Nascente do Canal de S.Roque onde estão o Mercado Solidário e o museu, ambos explicados anteriormente. A partir deste ponto, passando por baixo da A25 começa, verdadeiramente, o percurso pelas salinas.

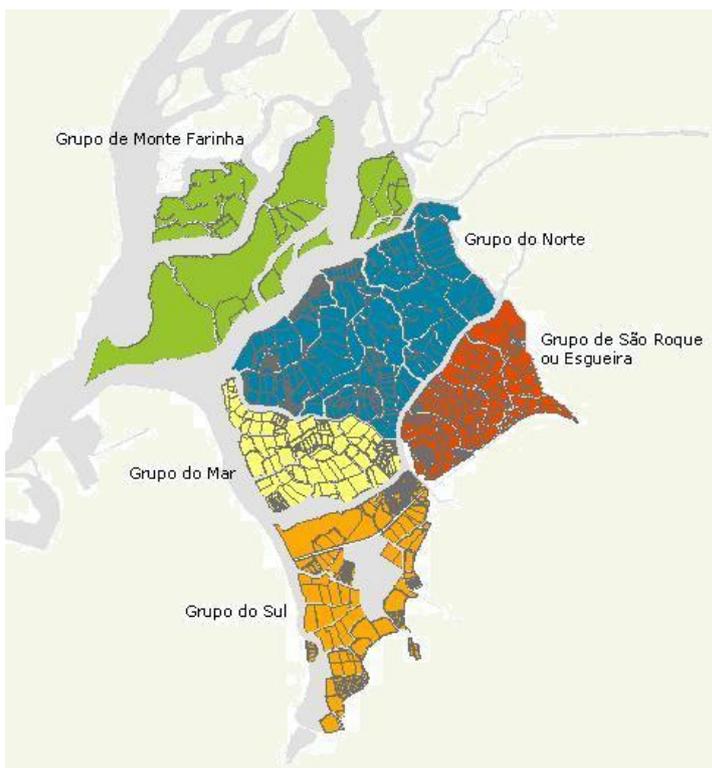


Fig.48 | Mapa do Salgado de Aveiro



Fig.49 | Salinas a norte do Canal de S. Roque com os casarões (ao fundo)

Antes de explicar cada equipamento proposto neste roteiro, importa referir que a sua localização não foi aleatória mas derivou de uma lógica de implantação para que o percurso ganhasse escala, mantendo ao mesmo tempo a coerência desejada. Deste modo, e tentando abranger todas as possibilidades que a ria oferece, são propostos quatro programas diferentes.

Armazéns de Sal

Ao longo de todo o percurso estão dispostos diversos aglomerados de armazéns que pretendem recuperar a função dos antigos e servir de apoio à extracção do sal. Entendeu-se que, em vez de cada salina ter a sua estrutura de apoio, a criação destes conjuntos facilitaria a circulação através do percurso que se desenha no território e, por sua vez, o acesso ao Mercado Solidário onde o sal será comercializado.

Centro de Investigação e Torre de Observação

No extremo norte, por ser o ponto mais distante do meio urbano e onde o contacto com a natureza é total, o programa contempla um centro de investigação e conservação de espécies na ria de Aveiro e uma torre para observação de aves. Por existirem diferentes espécies e em número considerável pareceu apropriado a criação de um equipamento dedicado exclusivamente ao estudo e protecção das mesmas. Os observadores de aves, fotógrafos e amantes da natureza em geral encontrarão nesta experiência momentos únicos de partilha de conhecimentos e contacto com uma das zonas húmidas mais importante da Europa. (ver planta III)

Atelier Pedagógico

Entre a torre e a estação de comboio/metro é proposto um atelier pedagógico. Rodeado por salinas a sua linha de acção inside, essencialmente, nas técnicas de recolha do sal, na projecção do marnoto e na interacção da meteorologia com a actividade salícola. Pretende-se que desenvolva actividades de educação ambiental em parceria com as escolas através de palestras, exposições itinerantes e visitas de estudo. (ver planta IV)



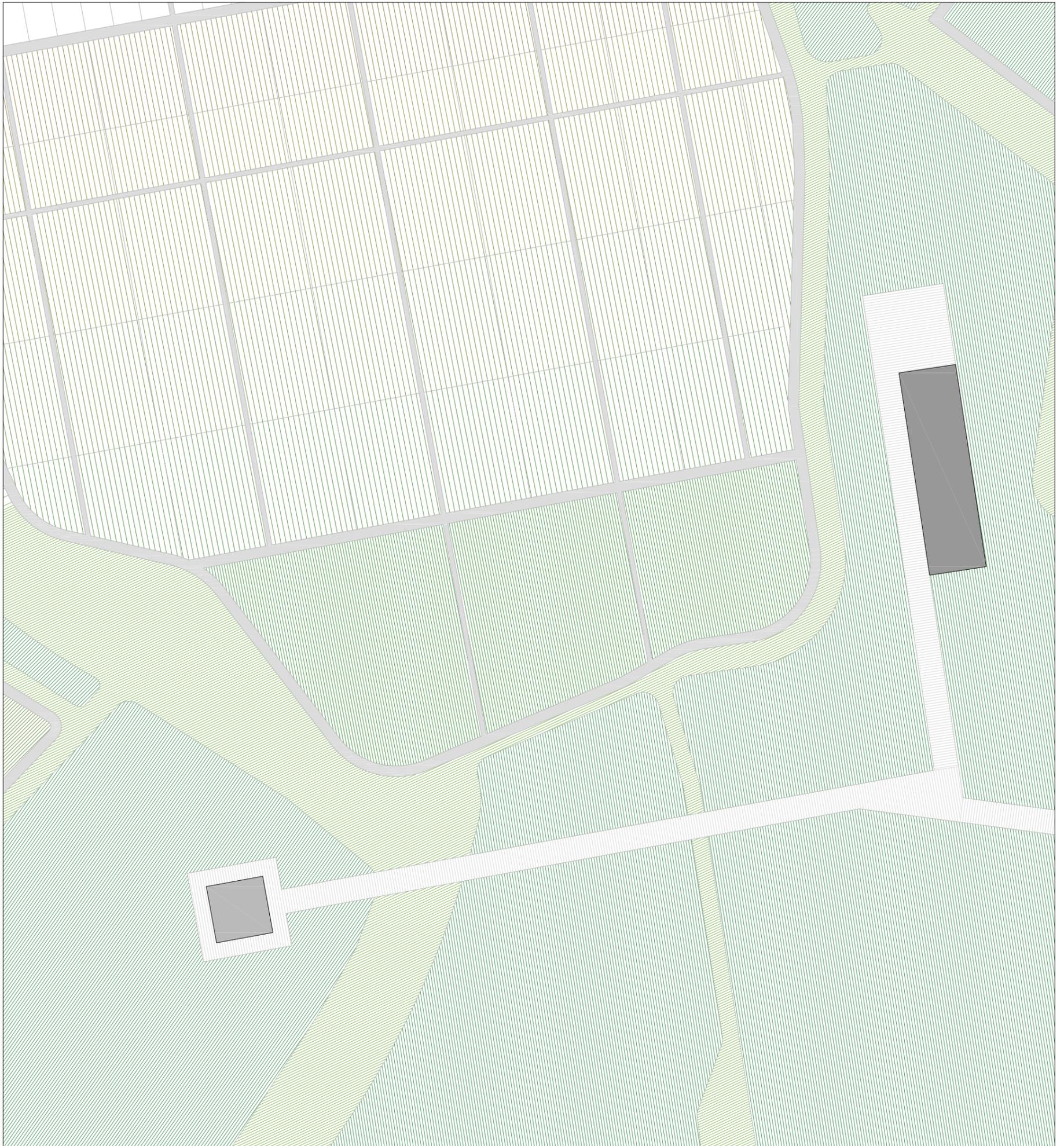
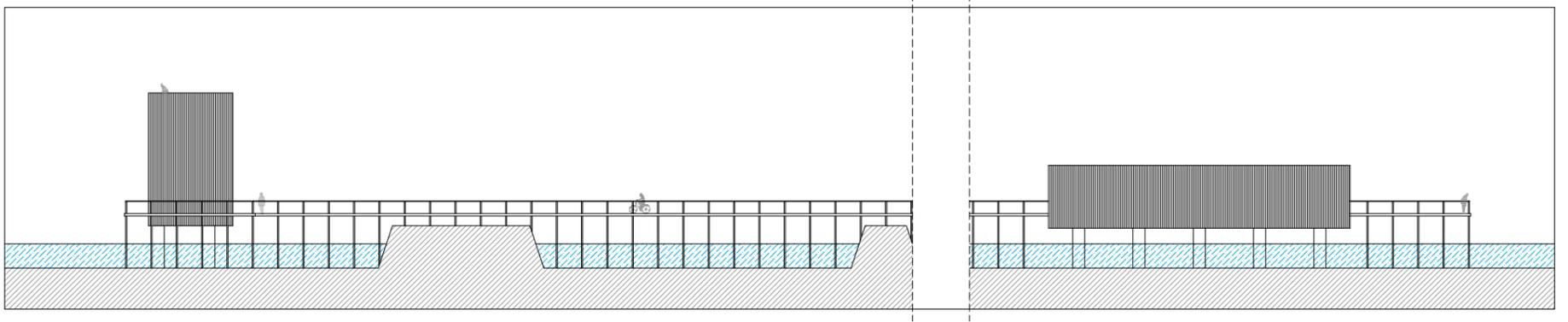
Fig.50 | Marinha da Troncalhada com vista para a cidade

Equipamento Hoteleiro

No extremo poente do percurso, e estando próximo da península da Lota, foi pensado instalar uma Estalagem. (ver planta V) Este edifício longitudinal acompanha o desenho das salinas e permite uma estadia em pleno contacto com a natureza. São propostos também uns *bungalows* como alternativa à unidade hoteleira para as pessoas que preferam uma maior privacidade. (ver planta VI) Estas duas opções de alojamento permitirão atrair um público mais vasto e com diferentes interesses. A sua localização advém de os percursos serem pedonais e/ou cicláveis, não contemplando o uso do automóvel. Deste modo é necessário que o percurso a fazer seja relativamente curto, evitando transtornos indesejáveis aos utilizadores, o que poderia ditar o fracasso da proposta. De referir ainda que se pretende que estes alojamentos funcionem como uma extensão do hotel pensado para a península da Lota e que assim teria uma maior diversidade de tipologias para oferecer aos clientes. A par destes equipamentos, surgiu a ideia de criar um parque de campismo mas foi excluída por não ser possível a sua concretização sem destruir as estruturas das salinas.

O percurso conecta-se também com a marinha da Troncalhada pois não faria sentido excluir o Ecomuseu do circuito pelas salinas. Assim o espaço museológico que existe actualmente não será mais uma zona isolada mas pertencerá a um roteiro pedagógico, interactivo e sensorial (fig.50).

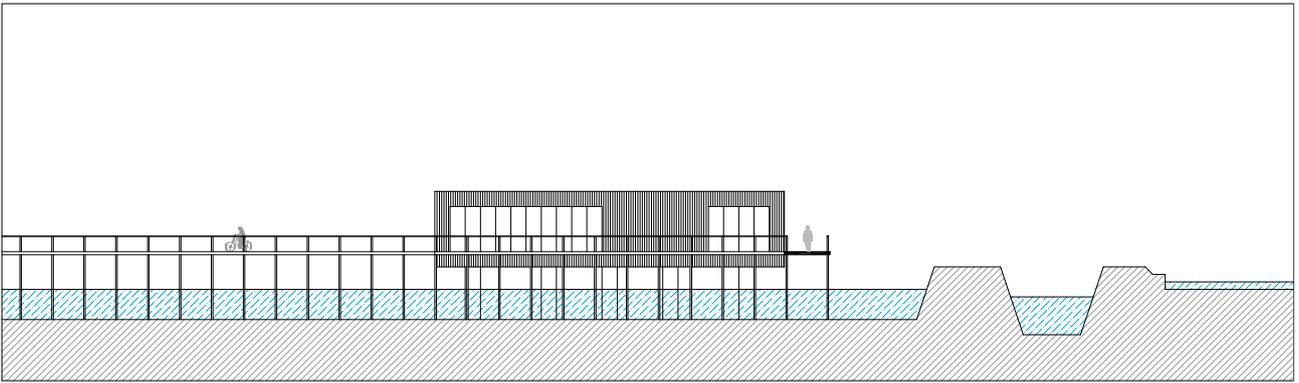
Apesar de todos os equipamentos propostos para a Rota do Sal que estão em contacto directo com as salinas não serem de grande escala (exceptuando a estalagem), têm impacto no ecossistema da laguna. Para que este seja o mínimo possível, não querendo recorrer a aterros, é necessário que as construções sejam elevadas do chão usando técnicas e materiais sustentáveis. Como refere Nuno Portas, “desenvolvimento urbano, respeitando os ecossistemas e a biodiversidade, é simultaneamente uma necessidade e uma mais valia, que as cidades não devem perder”.(Portas, 1998, p.96)



Centro de Investigação e Torre de Observação_Planta e Perfis

Escala 1/500

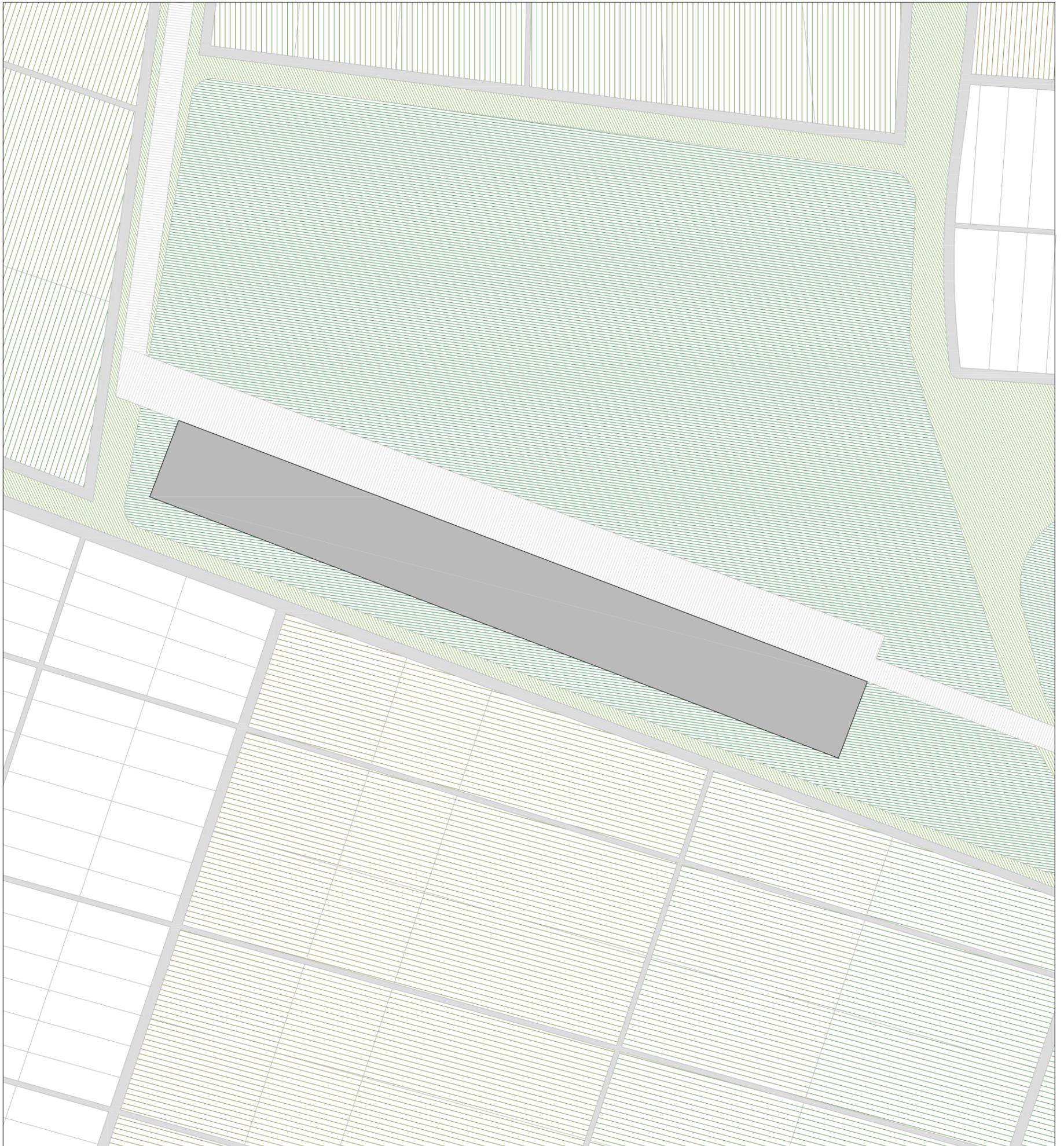
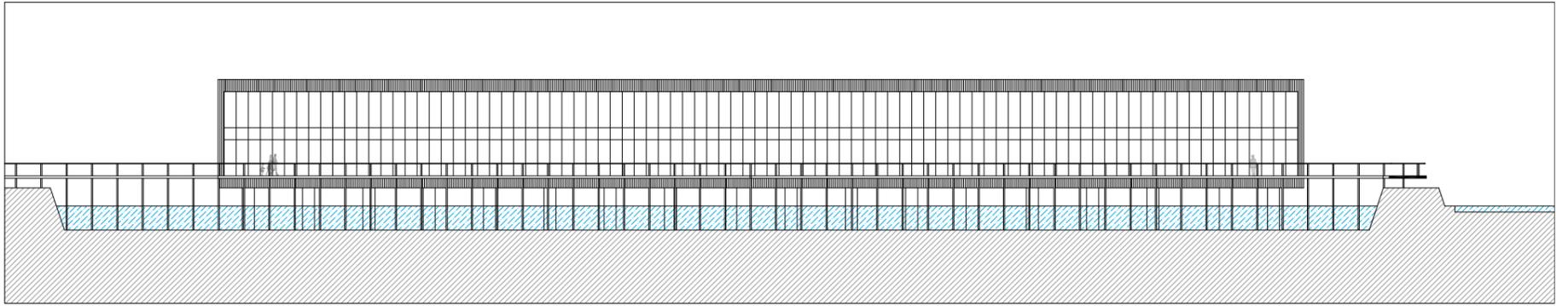
Planta III



Atelier Pedagógico_Planta e Perfil

Escala 1/500

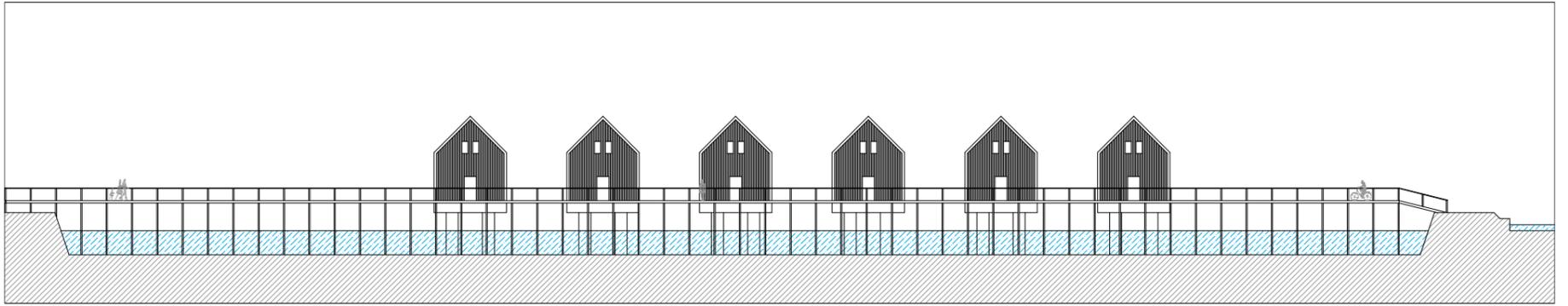
Planta IV



Equipamento Hoteleiro - Estalagem_Planta e Perfil

Escala 1/500

Planta V



Equipamento Hoteleiro - Bungalows_Planta e Perfil

Escala 1/500

Planta VI

Roteiro Arte Nova

Sediado na Casa Major Pessoa (fig.51), convertida recentemente num museu, o Roteiro Arte Nova visa promover a recuperação e classificação de edifícios representativos deste estilo contribuindo para o enriquecimento do património cultural e arquitectónico de Aveiro. Grande parte destes exemplares situam-se junto ao Canal Central mas muitos outros estão dispersos pela cidade.(ver planta VII)

No Canal de S.Roque existe uma casa, cuja fachada principal é preenchida com azulejos com motivos florais, intitulada Casa dos Lírios (fig.52). Esta, encontra-se em muito mau estado e a necessitar de intervenção urgente. Nesta medida, usá-la como ponto de contacto entre as duas rotas da cidade, evita que se perca um importante objecto arquitectónico. Assim, a proposta passa por transformá-la numa “porta” para os dois percursos, permitindo uma permuta entre eles. Desta forma cria-se um único espaço museológico que contempla diversas temáticas (património arquitectónico e natural), tornando-o mais interactivo e cativante. Conjugiar os dois circuitos será um modo de preservar pedaços da história e torná-los acessíveis à população.



Fig.51 | Casa Major Pessoa, Museu de Arte Nova



Fig.52 | Casa dos Lírios (fachada principal)



3.4 Cidade-Ria

“(...) Cada uma das partes ou zonas da cidade tem um património de conjuntos e edifícios, de vazios e percursos, de monumentos e de símbolos, que são referências da sua identidade que devem, em parte, ser conservados e reconvertidos, para contribuir tanto para se guardar a memória como se dar um impulso para a evolução da cidade. Somente assim é que a cidade poderá ser atractiva e integradora (...).”(Borja, 2000, p.79)

Efectuando uma leitura conjunta das três áreas, agora requalificadas, percebe-se a intenção inicial de recuperar a ligação da cidade à ria. (ver planta VIII) O plano que se propõe pretende ser gerador de urbanidade de uma forma apelativa e multissensorial. Olhar e pensar Aveiro de uma forma global e acabar com projectos pontuais é o que se retira deste estudo pois *“(...) não é o edifício singular a unidade relevante, mas sim a edificação, ou seja, conjuntos de unidades mais extensos ou repetidos que mantenham, com o espaço público e os espaços privatizáveis, uma relação constante e com significado claro para os moradores ou passantes.”(Portas, 2005, p.115)*

A Ria de Aveiro é o principal interveniente deste trabalho, pois não só é o motor de desenvolvimento de todo o desenho como é o destinatário. À parte deste elemento natural, a cidade e os seus habitantes ganham protagonismo nesta intervenção, sendo o peão o principal utilizador de todos os momentos criados.

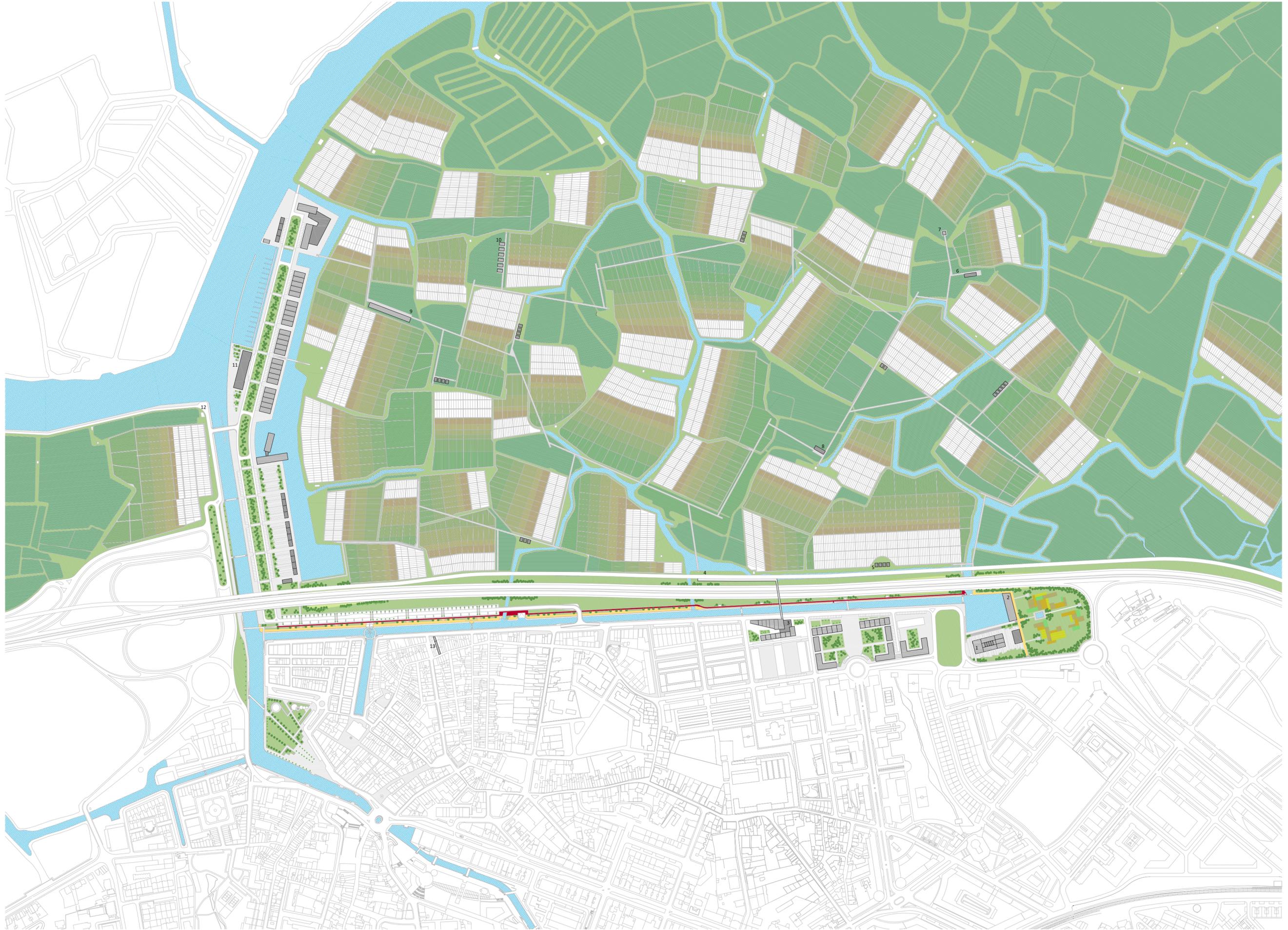
As travessias propostas sobre o Canal das Pirâmides, Canal de S.Roque e Canal Central, articuladas com uma melhor definição da circulação automóvel, possibilitam uma constante movimentação entre margens à medida que se interage com os espaços públicos, agora consolidados. Importa referir que a construção de apenas um destes atravessamentos sobre os canais não seria suficiente para responder às exigências do meio urbano que anseia debruçar-se sobre a água. Também os percursos e espaços verdes criados são necessários para incutir nas pessoas a vontade de andar, parar e estar sobre eles. Assim, esta rede de vias pedonais e/ou cicláveis funciona como um todo, contribuindo para a estratégia que se deseja criar entre espaços. A Rota do Sal permite um contacto mais próximo e intimista com aquelas estruturas centenárias sem ser necessário

sair da cidade. A sua ligação com o Roteiro Arte Nova prestigia a cidade e o seu património, recupera a história e reinterpreta-a de uma forma mais actual. Os programas instalados em edifícios abandonados ou em mau estado tornam-se potenciadores de dinamização social, atraindo mais pessoas pela diversidade dos seus usos. Deste modo, aproveita-se o seu potencial infraestrutural e assume-se como uma mais valia a ser explorada em benefício da cidade. *“Manter o património histórico é um gesto de gratidão e orgulho pelo trabalho produzido pelos antepassados das gerações radicadas num determinado local.”*(Lopes, 2010, p.1)

Criar espaços com programas diversos não só atrai novos residentes para a cidade como convence os que existem a permanecer. Deste modo, mais pessoas encontrarão áreas com as quais se identifiquem e se sintam confortáveis usufruindo do que Aveiro tem para oferecer. Com este projecto pretende-se restabelecer o movimento nas salinas e ao seu redor, atraindo investidores para as revitalizar e criar condições de sustentabilidade das mesmas, contribuindo para a expansão da cidade e da sua economia.

Não importa a dimensão do meio urbano, desde que a estratégia se adapte à sua realidade. Assim, não existe a ambição de a transformar numa grande metrópole, o que não impede desejar uma vida social activa, com mais e melhores espaços culturais num permanente contacto com a natureza. O conforto e a qualidade de vida que uma cidade como Aveiro transmite deve assentar na proximidade entre os seus habitantes e destes com o espaço público. *“A desejada vitalização global de uma zona urbana resulta, em boa parte, do desenvolvimento de acessibilidades cidadinas francas e atraentes e de uma estratégia de continuidade urbana que pode e deve aliar-se à colmatação dos frequentes interstícios citadinos.”*(Coelho, 2000, p.27)

É, portanto, preciso passar das palavras às acções e aproveitar as potencialidades da ria para mudar a cidade e criar novas oportunidades.



Legenda | 1.Mercado Solidário 2.Museu do Sal e da Ria 3. Centro de Receção e interpretação 4. Estação de comboio/metro 5. Armazéns de sal 6.Centro de Observação 7. Torre de Observação 8. Atelier Pedagógico 9. Estalagem 10. Bungalows 11. Centro Náutico 12. Ecomuseu Marinha da Troncalhada 13. Casa dos Lírios



Planta VIII

Planta de implantação

Escala 1/5000

Considerações Finais

“ (...) people like to be near the water, to visit, to have a meal, to buy an apartment, to go for a sail, to watch other people” (Hoyle, 1997, p.152)

A cidade de Aveiro vive uma mudança de rumo, não só pelas alterações físicas mas, acima de tudo, porque a população tem vindo a despertar para as questões relacionadas com o espaço urbano. Os diversos movimentos de cidadãos que se formaram nos últimos anos, e as acções que têm desenvolvido, revelam um crescente interesse no futuro da cidade e das estruturas que a compõem. É o que se pretende com este trabalho – propôr um plano estratégico de requalificação das salinas e do seu património arquitectónico.

Após o estudo da evolução da cidade tornou-se evidente a preponderância que a salicultura e as actividades marítimas tiveram nesse processo. O sal foi motor de diversas transformações no meio urbano e contribuiu para o desenvolvimento social e económico da região. Esta actividade milenar perdeu a força de outrora mas não desapareceu, e as estruturas das salinas ainda são visíveis na laguna.

Ao criar um novo centro urbano, articulado com a malha existente, incorporando equipamentos atrativos, restabelece-se a relação entre a cidade e a ria. Deste modo, preserva-se o património natural e através de espaços públicos qualificados promove-se o regresso da população às origens.

O peão ganha protagonismo nesta proposta, assim como os meios de transporte alternativos, e a circulação automóvel é secundarizada. Não se pode obrigar as pessoas a mudarem de hábitos mas existe o dever de promover novas formas de mobilidade, tentando ajudar a construir uma cidade mais sustentável.

O que se propõe nesta dissertação é uma nova forma de viver a cidade, fazendo-a reencontrar-se no tempo e no espaço, aproveitando e valorizando a sua história, os elementos naturais e a relação entre estes e o meio urbano. A requalificação de equipamentos desactivados e/ou abandonados proporciona o aparecimento de novos espaços culturais e de lazer, garantindo uma oferta mais vasta numa cidade que quer evoluir.



Fig.52 | Marnotos a transportar o sal

Bibliografia

Água: cidades e frentes de água: mostra de projectos de reconversão urbana em frentes de água, Lisboa : APL, 1998. 128 p.

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

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

ASCHER, François – *Novos princípios do urbanismo; seguido de Novos compromissos urbanos: um léxico*, 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. 174 p.

AUZELLE, Robert – *Plano Director da Cidade de Aveiro*, Aveiro : Câmara Municipal de Aveiro, 1964. 19 p., 81 mapas

AVEIRO, Câmara Municipal - *Plano da actividade municipal para o ano de 1973*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1972

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

BRANDÃO, P.; REMESAR, A. – *O espaço público e a interdisciplinaridade*, Lisboa : Centro Português Design, 2000. 325 p.

CARDOSO, Filipa Alfaro – *Waterfronts: cidades*, Coimbra : [s.n.], 2009.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC

COELHO, António Baptista - *Qualidade do Espaço Público e da Imagem Urbana. Urbanismo*, Lisboa, 2000, vol. 5

CRUZ, Sara Ventura da – *Aveiro, a Avenida: bases para um plano*, Coimbra, 2011. 213p.
Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC

FERREIRA, Sofia Almeida Silva – Aveiro no Estado Novo – a cidade idealizada versus a cidade operacionalizada, Porto, 2003. 118p.

Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto

FERREIRA, Vítor Matias, INDOVINA, Francisco (org.) – *A cidade da Expo' 98: uma reconversão na frente ribeirinha de Lisboa?*, Lisboa : editorial Bizâncio, 1999. 422 p.

FONSECA, Ana Trindade - *Aveiro: Cidade | Universidade*, Coimbra, 2010. 197 p.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC

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

GUIMARÃES, F. João – *Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações*, Lisboa, ParqExpo, 2008

GUIMARÃES, Rui Filipe da Rocha – *O Sal de Aveiro – Memória de Tradução*, Aveiro, 2009. 183p.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Línguas e Culturas da Universidade de Aveiro

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

JACOBS, Jane – *Morte e Vida das Grandes Cidades*, São Paulo : Martins Fontes, 2003. 510p.

LOPES, Ana Karina Guimarães – *Regeneração Urbana: Avaliação por Indicadores de Sustentabilidade*, Aveiro, 2010, 217p.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Engenharia Civil da Universidade de Aveiro

LYNCH, Kevin - *A imagem da cidade*, 2ªed. Lisboa : Edições 70, 2008. 198p.

MATOS, Margarida Pedroso de Lima Ferreira de – *Duas baías, um projecto: ideias para a requalificação da frente marítima de Angra do Heroísmo*, Coimbra : [s.n], 2009

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC

«*Mediterrâneo: Cidades, Portos e Frentes de Água*», Lisboa, 1997, vol.10/11

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

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

Parque da Sustentabilidade: Candidatura, Aveiro, 2008

PIMENTA, Ana Luísa Tavares de Matos – *Cidade à margem – Reaproximar Águeda ao rio*, Coimbra, 2011, 196p.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC

Plano Integrado Aveiro – Santiago, Aveiro : Fundo de Fomento da Habitação, 1979

Plano de Pormenor da zona da Antiga Lota, Aveiro, 1999

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João – *Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades*, 2ªed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007. 295 p.

PORTAS, Nuno - *Os tempos das formas: a cidade feita e refeita*, Guimarães : DAAUM, 2005. 309p.

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

ROSSI, Aldo - *A arquitectura da cidade*, 2ªed. Lisboa : Ed. Cosmos, 2001. 258 p.

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

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

SILVIA, Sara Maria Bernardino da – *Leiria, cidade do (Po)lis: análise da estratégia de revitalização da frente de água*, Coimbra : [s.n.], 2010

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC

Páginas web consultadas:

<http://www.av.it.pt>

<http://www.cm-aveiro.pt>

<http://www.dgotdu.pt>

<http://www.diarioaveiro.pt>

<http://www.igeo.pt>

<http://www.prof2000.pt>

<http://www.ua.pt>

Fontes das imagens

Fig.1 | <http://www.prof2000.pt/users/avcultur/Aveidistrito/Galeria/Sal03.htm>

Fig.2 | <http://baltimore.org>

Fig.3 | <http://www.royalcaribbean.com/findacruise/ports/group/home.do?portCode=BOS>

Fig.4 | <http://www.rpbw.com/project/34/porto-antico/>

Fig.5 | http://en.wikipedia.org/wiki/File:Port_Vell,_Barcelona,_Spain_-_Jan_2007.jpg

Fig.6 | <http://www.lisbonlux.com/magazine/lisbons-10-most-beautiful-views/>

Fig.7 | <http://www.prof2000.pt/users/avcultur/Aveidistrito/Galeria/Sal01.htm>

Fig.8 | Desenho pessoal

Fig.9 e 10 | ARROTEIA, Jorge Carvalho - *Aveiro: Aspectos Geográficos e do Desenvolvimento Urbano*, pp.25 e 33

Fig.11 | <http://www.prof2000.pt/useres/avcultur/Aveidistrito/Galeria/Porto1.htm>

Fig.12 | AUZELLE, Robert – *Plano Director da Cidade de Aveiro*, pl.05

Fig.13 | CRUZ, Sara Ventura da – *Aveiro, a Avenida: bases para um plano*, p.16

Fig.14 | AVEIRO, Câmara Municipal, Gabinete de Urbanização - *Plano Director da Cidade de Aveiro*

Fig.15 | AVEIRO, Câmara Municipal, Gabinete de Urbanização - *Plano Director da Cidade de Aveiro*, pl.68

Fig.16 | *Plano Integrado Aveiro – Santiago, 1979*

Fig.17 | Arquivo da Universidade de Aveiro

Fig.18 | Universidade de Aveiro: 30 anos de Arquitectura

Fig.19 | Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Fig.20 | Programa Polis – Relatório, p.16

Fig.21 | PROGRAMA POLIS - *Viver Aveiro: Plano Estratégico*

Fig.22-26 | Parque da Sustentabilidade – Relatório 2012

Fig.27 | http://www.prof2000.pt/users/avcultur/Postais2/AveiroPost2/145_Aveiro.jpg

Fig.28 | <http://www.av.it.pt/aveirocidade/pt/cidade/cidade.htm> (autor: Miguel Lacerda)

Fig.29 | <http://www.bing.com/maps>

Fig.30 | <http://aveiro123-portaaberta.blogspot.pt/2013/12/antiga-lota-desperta-interesse.html>

Fig.31 | <http://www.bing.com/maps>

Fig.32 | http://www.prof2000.pt/users/secjeste/arkidigi/SalAv2013_001.htm
(autor: Henrique J.C. de Oliveira)

Fig.33 | Fotografia pessoal

Fig.34 | <http://www.bing.com/maps>

Fig.35 | http://www.rotadabairrada.pt/irt/show/salinas-de-aveiro_pt_1628

Fig.36 | <http://aveiro-espaco-tempo-memoria.blogspot.pt/2011/11/canal-de-s-roque.html>

Fig.37 | Fotografia pessoal

Fig.38 | <http://www.archdaily.com.br/br/01-177720/vencedor-do-concurso-para-requalificacao-de-baixios-de-viadutos-em-belo-horizonte-viaduto-numero-3-viaduto-cinquenta-e-dois-entre-arquitetos>

Fig.39 | Fotomontagem a partir da imagem retirada de <http://www.bing.com/maps>

Fig.40-44 | Fotografia pessoal

Fig.45 | <http://www.tecnoplano.pt>

Fig.46 | http://www.prof2000.pt/users/secjeste/arkidigi/SalAv2013_001.htm

Fig.47 | Fotografias pessoais

Fig.48 | <http://www.ecosal-atlantis.ua.pt>

Fig.49-50 | Fotografia pessoal

Fig.51 | <http://postzoom.wordpress.com/2010/07/31/arte-nova-em-aveiro-i/>

Fig.52 | Fotografia pessoal

Fig.53 | <http://www.prof2000.pt/users/avcultur/Aveidistrito/Galeria/Sal01.htm>

