

CIDADES DINÂMICAS: A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM CONTEMPORÂNEA

RESUMO

É possível incluir na transformação da paisagem urbana, valores como a produtividade e diversidade que encontramos em áreas de reserva, sem alienar o homem dessas paisagens? E como podemos reconciliar o futuro das megacidades-região com o mundo rural? O optimismo e crença no progresso, com origem no Iluminismo, tornou-se visível na transformação da paisagem a partir do século XIX quando as cidades deixaram de ser lugares físicos delimitados. Esta convicção de que a ciência iria permitir libertar os espíritos, emancipar a humanidade das cadeias de superstição e do obscurantismo medieval, deu lugar na paisagem

à urbanização extensiva, materializada na forma de ocupações dispersas e na indefinição dos perímetros urbanos independentes do suporte biofísico e cultural. A tendência de tabula rasa da modernização promoveu espaços urbanos estáticos no tempo, incapazes de reagir e gerar novas dinâmicas faces às energias intrínsecas de cada lugar, e condicionados pela imagem em papel dos planos urbanísticos. O objectivo desta comunicação é apresentar 2 projectos, que concretizam conceitos de Planificação e gestão urbana e ambiental, e contêm em si uma dinâmica e uma flexibilidade ao longo tempo, nomeadamente, as Frentes de Mar

das cidades de Chioggia (Itália) e Figueira da Foz (Portugal).

PALAVRAS-CHAVE: PAISAGEM - DINÂMICA - SISTEMA - TEMPO - FLEXIBILIDADE

ABSTRACT

És it possible to include in the transformation of urban landscapes, conservation capacity, and potential that we find in areas of exclusion, without alienating man from these landscapes? And how can we reconcile the future of mega city regions with the rural world? The consequences of unprecedented technical progress, originating in Enlightenment thought, became visible when, starting in the 19th century, cities' physical borders became non-existent making changes in the landscape visible. The conviction that science would emancipate humanity from the chains of superstition and medieval obscurity gave way to broad urbanization,

materialized in the shape of scattered hamlets and undefined urban perimetres, disconnected from their biophysical and cultural background. With this abstraction, modernization's tabula rasa tendency encouraged urban areas that are static in time and which, considering each place's intrinsic energies, are incapable of reacting and generating new dynamics and are conditioned by the urban projects on paper. The aim of this paper is to present 2 projects, which put into practice concepts for the Urban and Environmental Practices and which are dynamic and flexible throughout time, namely the Sea Fronts of the cities of Chioggia (Italy) and

Figueira da Foz (Portugal).

KEYWORDS: LANDSCAPE - DYNAMICS - SYSTEMS, TIME - FLEXIBILITY

INTRODUÇÃO

É possível incluir na transformação da paisagem urbana, valores como a produtividade e diversidade que encontramos em áreas de reserva, sem alienar o homem dessas paisagens? E como podemos reconciliar o futuro das megacidades-região com o mundo rural?

O optimismo e crença no progresso, com origem no Iluminismo, tornou-se visível na transformação da paisagem a partir do século XIX quando "a cidade deixa de ser uma entidade física delimitada para alastrar pelo território" (LAMAS, 2004:203). Esta convicção "de que a ciência iria permitir libertar os espíritos, emancipar a humanidade das cadeias de superstição e do obscurantismo medieval" (FERRY, 2009:213), deu lugar na paisagem à urbanização extensiva, materializada na forma de ocupações dispersas e na indefinição dos

perímetros urbanos independentes do suporte biofísico e cultural. Ao longo do último século, com particular incidência nas últimas décadas, este fenómeno constitui-se como um problema quando o progresso e a modernidade tornaram-se sinónimos de independência da cultura humana face às restantes comunidades vivas, e aos processos humanos e não-humanos vitais para o funcionamento da paisagem. O ar condicionado ou a hidroponia são apenas dois exemplos, fruto da tecnologia moderna, que mostram o nível de abstração que os espaços urbanos podem ter hoje face aos lugares onde estão implantados. Cidades como o Dubai só existem, porque os avanços da tecnologia permitem construir em altura em lugares onde a temperatura exterior pode ultrapassar os 50°C, ou a escassez de água potável pode ser compensada com processos de dessalinização de água. Se a tecnologia

sempre foi e continuará a ser vital para a nossa sobrevivência, também é verdade que o seu uso indiscriminado, sem fins em proveito dos meios, cria cidades sem identidade e, a médio-longo prazo, insustentáveis.

Com esta abstração face aos funcionamentos culturais e "naturais" da paisagem, a tendência de tabula rasa da modernização promoveu espaços urbanos estáticos no tempo, incapazes de reagir e gerar novas dinâmicas faces às energias intrínsecas de cada lugar, e condicionados pela imagem em papel dos planos urbanísticos. Alguns autores têm procurado recentemente propor conceitos ao Planeamento Urbano modernista como sejam "Critical Regionalism" (FRAMPTON, 1982:16), "Paisagem Global" (TELES, 2011:476), "Landscape urbanism" (WALDHEIM, 1997:15), "Terra Fluxus" (CORNER, 2006:133), "Projecto à Vela" (NUNES, 2010:9). Estas propostas

caracterizam-se por visões das cidades dinâmicas, flexíveis, capazes de se adaptarem aos fenómenos urbanos contingentes de forma eficaz e resiliente ao longo do tempo.

Com esta comunicação pretende-se apresentar 2 projectos, neste caso duas “Waterfronts”, que concretizam conceitos de Planificação e gestão urbana e ambiental que contêm em si uma dinâmica e uma flexibilidade ao longo tempo, nomeadamente, as Frentes de Mar das cidades de Chioggia (Itália) e Figueira da Foz (Portugal).

Como consequência propõe-se uma revisão da tradicional oposição e mutua exclusividade entre Sistema Urbano e Sistema Natural. Assim a Cidade passa a ser construída pela integração do Sistema Natural e Urbano em vez confinar o Sistema Natural apenas a áreas de compensação do desequilíbrio e insustentabilidade provocados pela cidade moderna, que de resto pela sua abstracção e crescente escala se tornou claramente ineficaz.

CASOS DE PROJECTO – MATERIAIS E RESULTADOS

“VIVER A ORLA ATLÂNTICA”

Figueira da Foz, a “rainha das praias portuguesas” até aos anos sessenta, continua a ser um dos destinos balneares de maior escala e mais movimentados de Portugal. Confirmar a sua atractividade e sustentabilidade, na competição das cidades e dos destinos turísticos de um futuro próximo, requer transformações que respondam à “mudança do mundo” (que relativamente à praia da Figueira da Foz não é metafórica).

O “Promenade des Anglais” em Saint-Tropez, o Calçadão de Copacabana no Rio de Janeiro ou a Marginal da Figueira da Foz, são bons exemplos do modelo de “Frente de Mar” que animaram as elegantes estâncias balneares do século passado. No caso da Figueira da Foz, as transformações urbanas ocorridas nas últimas décadas ao longo

da Frente de Mar da cidade desencadearam um conjunto de dinâmicas de diferentes naturezas que não só tornaram o actual modelo balnear obsoleto, como criaram a necessidade de um novo paradigma como resposta ao problema.

A área de intervenção é um ponto notável de abrigo natural na costa Atlântica portuguesa dada a sua situação abrigada pelo Cabo Mondego e Serra da Boa Viagem.

No entanto, com o assoreamento parcial da baía de Buarcos e da Figueira da Foz e o avanço da linha de costa, a exposição à Nortada e ao mar aberto aumentou bastante relativamente à situação da praia nos anos 60 do século XX. Como é sabido o prolongamento do molhe Norte do Rio Mondego originou um aumento da praia da Figueira da Foz no final da segunda metade do séc. XX em cerca de meio quilómetro, assoreando-se a grande baía Buarcos-Figueira e deixando a Marginal, desenhada para estar à beira-mar, perante um desconcertante e inabitável “deserto” que é preciso atravessar para se chegar ao mar. O grande areal da praia da Figueira da Foz intrometeu-se como uma “terra de ninguém” a separar dois mundos contrastantes: a cidade, muito artificial, e a Orla Atlântica, muito natural.

No entanto, esta situação criada pelo prolongamento do molhe em conjugação com as areias da deriva litoral e o carreamento eólico, representa uma oportunidade para a Figueira da Foz construir uma relação impar com a sua orla Atlântica, isto em coordenação com os instrumentos de gestão territorial portugueses, nomeadamente com o POOC (Plano de Ordenamento da Orla Costeira) Ovar-Marinha Grande.

Actualmente, duas linhas de água permanentes desaguam na praia, mais precisamente em Buarcos e no Galante (Figura 1). As condições destas linhas de água e respectivas bacias hidrográficas – no que diz respeito à sua impermeabilização, erosão,

poluição, qualidade da água, coberto vegetal, etc. - reflectem-se directamente sobre área de intervenção e constituem-se como desafios acrescidos para a cidade da Figueira da Foz.



Figura 1. Fotografia aérea: área de intervenção, linhas de água e respectivas bacias hidrográficas **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2011.

O projecto “Viver a Orla Atlântica” assenta a sua proposta em quatro princípios gerais: Natureza e Artificio, Faseamento e Flexibilidade, Capacidade de Carga versus Fluidez do Substrato de Suporte, Estratificação e Materiais.

A dicotomia Natureza-Artificio, presente no pensamento ocidental pelo menos desde o Ager e a Silva romanos, ter-se-á dissolvido com o domínio do Homem sobre a Natureza concretizado de forma inequívoca ao longo do séc. XX. Assim propõe-se uma colonização, flexível e faseada, do areal promovendo um encontro entre Cidade e Orla Atlântica, Natureza e Artificio, que apesar dos seus evidentes contrastes, não têm de ser espacialmente exclusivos. Deste modo, transformar o areal num espaço de mediação entre a cidade e a Orla Atlântica passará pela construção artificial (como o próprio areal é uma construção artificial) de um sistema estável mas evolutivo no tempo e metabólico, feito com

elementos naturais e culturais e a consciência dos seus funcionamentos (Figura 2).

O princípio de Flexibilidade e Faseamento ao longo do tempo de vida do projecto, surge da experiência que uma intervenção desta dimensão, com uma área de aproximadamente 85ha, se torna problemática quando regida por um projecto que determina uma imagem final rígida. Ainda mais quando estamos a trabalhar em conjunturas socio-económicas difíceis de prever, prazos de concretização por estabelecer e a construir com materiais vivos, dinâmicas dunares, etc. Assim, para além de uma base fixa a proposta completa-se com uma colecção de “peças” que, como num jogo de “lego”, podem ser montadas de diferentes maneiras. A relativa flexibilidade das regras de montagem destas peças confere igualmente flexibilidade ao faseamento e à concretização da proposta. O projecto que se apresenta é portanto um exemplo de uma das concretizações possíveis da proposta que, com a informação que agora dispomos, nos parece mais adequada (Figura 3).

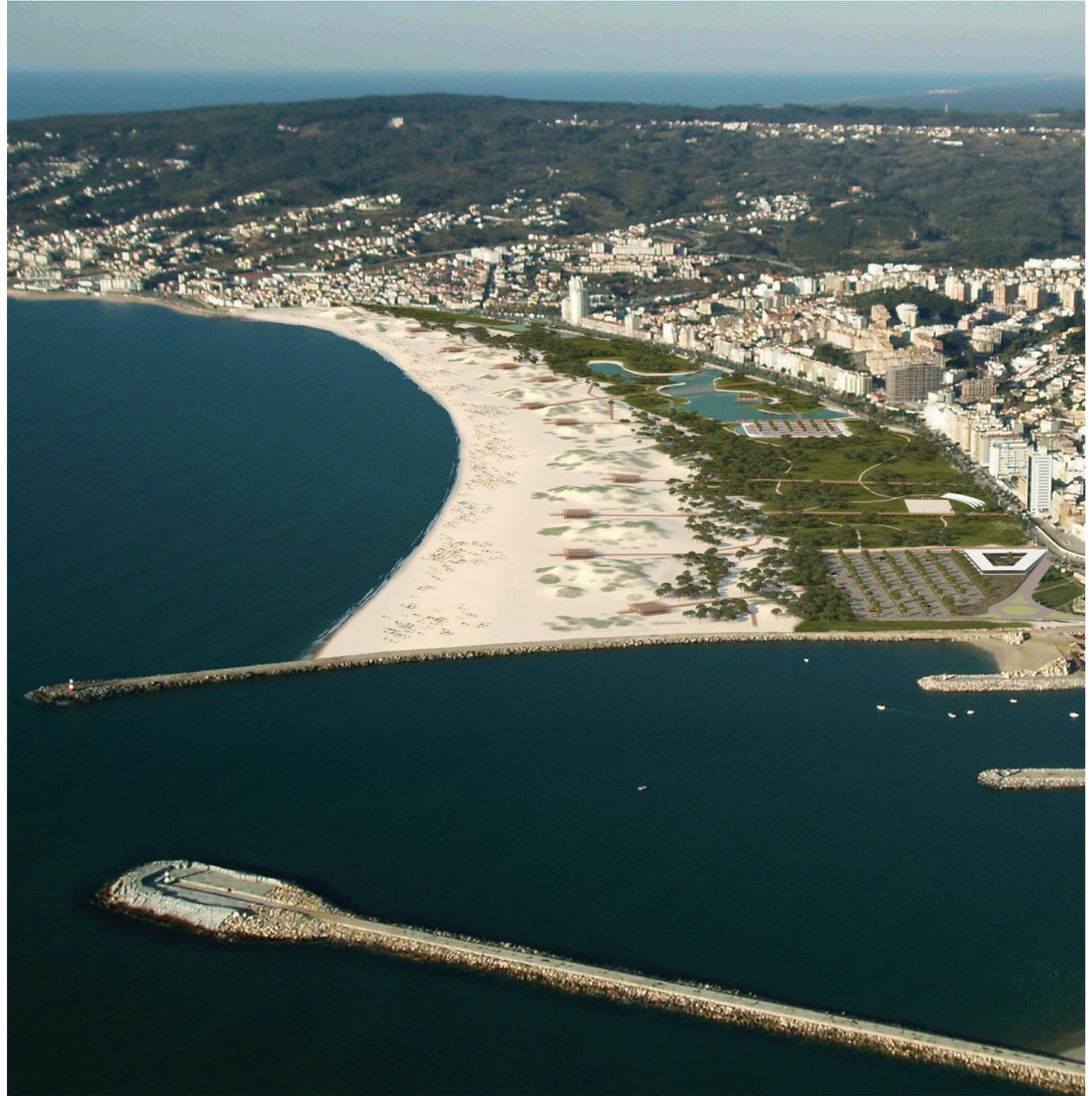


Figura 2. Vista aérea da Praia e Frente de Mar da Figueira da Foz e Buarcos **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2011.

Da marginal até ao mar a fluidez do substrato de suporte vai aumentando e, inversamente, a sua capacidade de carga diminuindo (Figura 4). O desenho do sistema surge da manipulação possível dessa fluidez do substrato respeitando as regras imutáveis da Natureza. Por um lado solidificar para obter capacidade de carga (passadiços sobrelevados, coberto vegetal, percursos em saibro, campos desportivos, etc.). Por outro manter a fluidez (dunas, lagos, praia, etc.) que é fundamental para a absorção da energia das ribeiras, do vento, ondas e marés, que, bem sabemos, seria suficiente para arruinar todo o sistema, literalmente, num sopro de vento.

A Estratificação e os Materiais de projecto surgem como princípio geral resultante da identificação de 4 estratos horizontais na área de intervenção: água, areia, coberto vegetal, e pavimentos. Por conseguinte, propõe-se os seguintes materiais presentes na intervenção: - Água (doce e salgada); - Areia e solo com teor de matéria orgânica variável; - Coberto Vegetal (estrato arbóreo, arbustivo e herbáceo); - Pavimentos (Avenida – pedra, betuminosos, inertes; Percursos sobre o terreno e estacionamento do Galante - saibros estabilizados permeáveis com enrocamento; Passadiços sobrelevados e edificações – madeira). A materialização destes princípios gerais é visível em todos os elementos de programa estruturantes da intervenção, designadamente cordão dunar, sistema articulado de passadiços e parques de estacionamento. Com base na estrutura estabelecida desenvolvem-se os outros elementos do programa.

O primeiro destes elementos prende-se com a proposta de modelação da área de intervenção, nomeadamente, com a constituição de um cordão dunar, actualmente inexistente. Os cordões dunares, pela sua elasticidade, asseguram a absorção da energia do mar e do vento protegendo



Figura 3. Faseamento da proposta tendo por base um dos cenários possíveis ao longo do tempo **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al, 2011.



Figura 4. Perfil do terreno e variação da capacidade de carga versus fluidez do substrato **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al, 2011.

o interior da costa portuguesa. Preconiza-se a realização desta operação recorrendo aos usuais métodos de estabilização de dunas, com paliçadas ou mangas semipermeáveis ao vento e conjugadas com a plantação de vegetação dunar fixadora das areias (como *Ammophila arenaria*, etc., bem como outras espécies pioneiras). Esta modelação poderá usar a areia de escavação de bacias de retenção a criar, designadamente, para as linhas de água de Buarcos e do Galante que desaguam directamente no areal da praia da Figueira da Foz.

Com o estabelecimento do cordão primário (duna primária–vale interdunar–duna secundária) assegura-se o funcionamento natural do litoral Atlântico, que é o mais eficaz na estabilização e protecção da costa portuguesa nos meses de Inverno. A protecção contra os ventos e marés assegurada pelo cordão primário permite a instalação de ecossistemas de maior diversidade e capacidade de carga na anteduna ou duna consolidada conseguindo-se assim as condições e o conforto bioclimático para a estadia humana no “deserto” da Figueira da Foz.

Um passadiço sobrelevado, com orientação Norte-Sul, fará a ligação transversal de todos os passadiços de acesso à praia e proporcionará “passear” sobre as dunas do cordão primário (Figura 5).

O segundo elemento estruturante da proposta consiste na instalação de um sistema de passadiços equipados e concessionados, que qualifiquem a mobilidade até praia.

Os passadiços entre a Marginal e a praia assumem-se como pontes que prolongam a cidade sobre as dunas, estendendo mobilidade, conforto, capacidade de carga, segurança e iluminação até à beira-mar. Estes “super” passadiços podem descrever-se como infraestruturas modulares que contêm: - o percurso até à beira-mar; - uma plataforma de arranque no contacto com a avenida equipada (paragem de bicicletas partilhadas, bancos, lava-pés, pontos de informação, etc.); - zonas de estadia com ensombramento ao longo dos percursos e nos nós de encontro com percursos transversais à cota do areal; - e o apoio de praia no final já na proximidade do mar.

A qualificação da mobilidade até à praia resultará não só do conforto e segurança mas também da diversidade de situações que o percurso passará a atravessar (mata, clareira, lago, dunas), como é possível observar na Figura 6.

O acesso dos visitantes à área intervenção traz inevitavelmente um elevado número de automóveis que não se prevê que diminua. O terceiro elemento estruturante passa pela construção e reorganização de bolsas de estacionamento concessionados, em articulação com o sistema de passadiços proposto, capazes de responder ao problema (Figura 7).

Assim propõe-se a concentração do estacionamento em 3 bolsas ao longo da costa (actual parque das Gaivotas, e rotundas do Galante e Buarcos) que ficarão associadas a um sistema de mobilidade



Figura 5. Vista sobre o cordão dunar e os vários apoios de praia
Fuente: Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2011.

suave a desenvolver ao longo da Marginal – transporte público, bicicleta e pedonal.

As bolsas de estacionamento das Gaivotas e Buarcos aproveitarão os aterros existentes, nos quais serão “rasgados” canteiros para vegetação, permeáveis, que funcionarão como zonas de infiltração da água pluvial. O estacionamento do Galante, a ser construído de raiz, será totalmente em pavimento permeável (saibro estabilizado para trânsito automóvel). Todas as 3 bolsas serão bem arborizadas para criar sombreamento e harmonizar o seu impacto visual, ficarão ainda associadas a paragens de transporte público, ponto de bicicletas partilhadas, pontos de informação e quiosques.

Entre o estacionamento das Gaivotas proposto e a Marginal propõe-se um lote de 4000m² para a eventual instalação de um grande equipamento, como por exemplo um Casino.

Um dos elementos chave no que diz respeito à mobilidade na zona de intervenção, assegurada em parte pelo sistema articulado de passadiços

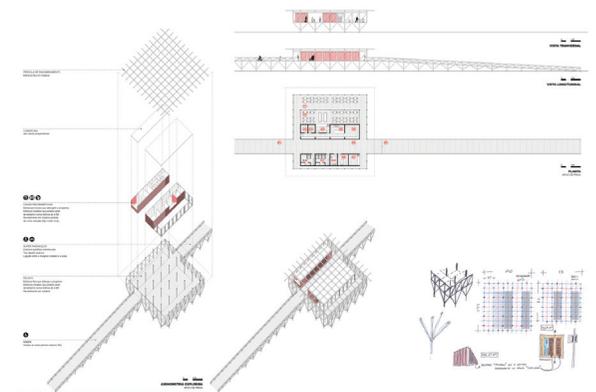


Figura 6. Sistema de passadiços
Fuente: Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2011.



Figura 7. Vista sobre o estacionamento do Galante em articulação com o passadizo proposto **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2011.

e parques de estacionamento, é a sua forte sazonalidade marcada pelas funções de lazer. Mesmo que um dos objetivos da proposta apresentada seja a redução da sazonalidade tornando a área menos dependente da atracção balnear, temos que aceitar que o sol será sempre um factor, nem sempre previsível, no número de pessoas que deseja aceder à área de intervenção. Tendo em consideração a dimensão da Figueira da Foz, uma cidade média, com uma população de aproximadamente 60 mil habitantes, rodeada por periferias de baixa densidade, e tendo em consideração que nos períodos de ponta a função de lazer prevalece sobre todas as outras, é fundamental compreender que será difícil alterações significativas na quantidade de famílias

que pretende chegar à zona de intervenção em automóvel.

Assim sendo, a estratégia proposta é colocar os carros em pontos de menor impacto na qualidade de vivência da zona de intervenção e fazer com que o acesso a estes pontos de estacionamento seja feito de uma forma facilmente legível e directa para visitantes que tentem chegar à zona balnear. Depois de colocar o automóvel nas zonas de estacionamento cuidadosamente distribuídas ao longo da costa, o projecto propõe melhores condições de deslocação dentro da zona de intervenção em transportes alternativos: a pé, bicicleta e transporte público. De forma a melhorar o espaço público como espaço privilegiado de fruição pedonal, algumas (poucas) alterações são

propostas ao sistema viário existente. No entanto, para minimizar custos e porque alterações mais significativas exigiriam um estudo de mobilidade mais vasto que extravasam o contexto desta proposta, as propostas deixam a possibilidade de futuras alterações na rede viária de forma a restringir a circulação em automóvel uma vez implementadas algumas das propostas.

A marcha a pé será encorajada pelo alargamento dos passeios e eliminação de obstáculos que actualmente ocupam parte das áreas destinadas aos peões (sinalética, caldeiras, armários técnicos, etc). O atravessamento da marginal será mais fácil quer pela eliminação de uma parte significativa do estacionamento ao longo da faixa de rodagem, mas permitindo atravessamentos

mais seguros pela adopção de um desenho do eixo viário de forma a reduzir a velocidade dos veículos motorizados. A zona inter-dunas e o acesso ao mar será equipado de canais pedonais de alto conforto e qualidade ambiental privilegiando sempre a possibilidade de pontos de vista e sombreamento. As infraestruturas para os peões constituirão uma rede coerente e legível suportada por sinalética com informação especialmente dedicada a peões – por exemplo o número de minutos a pé entre pontos de interesse. O uso do transporte público será encorajado ao longo da costa pela introdução de uma eléctrico histórico (“o Americano”) num canal de 3 metros mas com a possibilidade de cruzamento (6 metros) num ponto singular no percurso entre a Esplanada e Buarcos. Apesar da baixa velocidade e da imagem de lazer e apelo à memória, este meio de transporte tem reais possibilidades de se tornar popular para famílias, principalmente com idosos ou crianças, pelo menos para parte do passeio e no percurso entre o parque de estacionamento e o destino desejado.

No que diz respeito à deslocação em bicicleta propomos que a área de intervenção inclua um sistema de partilha de bicicletas de modo a encorajar o uso da bicicleta até por visitantes que cheguem à zona em automóvel. A proposta inclui também uma ciclovia bidirecional ao longo da marginal para que os utilizadores da bicicleta, muitos deles famílias em lazer, tenham a percepção de segurança e conforto com a mínima interacção com os veículos motorizados (Figura 8).

Constituída e assegurada a estrutura fundamental do projecto, as propostas de desenvolvimento do programa passarão pela reabilitação ou criação das seguintes áreas: **zona de anteduna ou duna consolidada, Marginal, bacias de retenção e lagoas.** Na zona para interior do cordão dunar e até à Marginal encontramos-nos então sobre a



Figura 8. Perfil proposto para a Marginal, no seu traçado correspondente à Avenida Brasil **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2011.

anteduna ou duna consolidada. Esta zona protegida do vento, maré, luminosidade e salsugem extrema é colonizada por ecossistemas de maior complexidade e maior capacidade de carga. Para acelerar a instalação dos cobertos vegetais, nomeadamente pinhal e prado de sequeiro deverá ser adicionada matéria orgânica por exemplo de matos, moliço, etc. como se fez nas plantações das Matas Nacionais no séc. XIX.

Com a mata e as clareiras estrutura-se o “deserto” da Figueira da Foz obtendo-se condições óptimas de conforto bioclimático e capacidade de carga para a instalação do restante programa da proposta complementar ao da actividade balnear (Figura 9).

Programa proposto para a Anteduna: - Bolsas de estacionamento e seu equipamento; - Atravessamento dos passadiços de acesso à praia; - Percursos em saibro sobre o terreno com nós de ligação aos passadiços; - Campos desportivos e anfiteatro natural para competições; - Clube de Ténis; - Parques infantis; - Anfiteatro natural de Artes; - Zonas de estadia; - Parques de merendas;

- Miradouros e abrigos de “birdwatching”; - Skatepark / parque radical; - Centro de visitantes e de interpretação da Orla Atlântica. Prevêem-se ainda 5 lotes de 500m² que poderão eventualmente ser ocupados com edificações para Clube de ténis, Clube de remo, Ginásio/SPA, Bar, Restaurante, Discoteca, Hotel B&B, etc.

A Marginal e o seu muro de pedra aparelhada constituem uma obra de grande qualidade de construção, de dimensões apreciáveis e que organiza o tecido urbano. Com as bolsas de estacionamento conseguir-se-á conquistar algum de espaço ao automóvel na Marginal e reorganizar o seu perfil de modo a melhorar o espaço público e a fruição pedonal/ciclável. Será possível o alargamento de passeios, a eliminação de obstáculos que actualmente ocupam parte das áreas destinadas aos peões (sinalética, caldeiras, armários técnicos, etc), a instalação de pontos de bicicletas partilhadas, paragem de transportes públicos, quiosques, informação, etc.

Sem destruir o muro e mantendo a estrutura base

da Marginal propõe-se uma reorganização dos seus perfis de modo conseguir um espaço pedonal com 8m de largura, uma ciclovia segregada e um canal para o “Eléctrico Americano” (Figura 10). O espaço pedonal/ciclovia prolonga-se em contínuo desde o molhe Norte do Mondego até à rotunda do Mar Português em Buarcos. Entre Buarcos e a rotunda do Mar Português este canal passará pela rua 5 de Outubro. Junto ao Forte de Santa Catarina propõe-se uma rotunda que permite a inversão de marcha e o acesso ao estacionamento das gaivotas. A monotonia do percurso ao longo da Marginal será quebrada pela diversidade do novo sistema de vistas, que deverá ser cuidadosamente estudado para incluir ritmadamente as vistas sobre o mar, o pinhal, as clareiras, os passadiços e as lagoas.

Criar bacias de retenção para as linhas de água do Galante e de Buarcos trará uma série de vantagens à intervenção, designadamente: - regularizar os caudais de escoamento das linhas de água para a praia evitando os problemas no areal mencionados nos termos de referência do Concurso Público de Concepção para a Requalificação e Ordenamento da Praia e Frente de Mar da Figueira da Foz e Buarcos; - regularizar e tratar os caudais resultantes das áreas de impermeabilização da cidade (coberturas e pavimentos); - tratamento das águas em bacias de fitodepuração; - armazenamento de água que poderá ser útil na instalação e manutenção de cobertos vegetais; - concretização coerente de um desejo de variedade paisagística já enunciado pelo lago do Oásis; - grande aumento da biodiversidade na zona da intervenção (vegetação, aves, animais); - dotação da área de intervenção com dois planos de água de lazer (barcos, pesca, banhar, etc.), como é possível observar na Figura 11.

Para estes planos de água de lazer terem qualidade de água balneares será necessário despoluir as



Figura 9. Vista sobre espaço de clareira e passadiço sobrelevado na duna consolidada. **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2011.

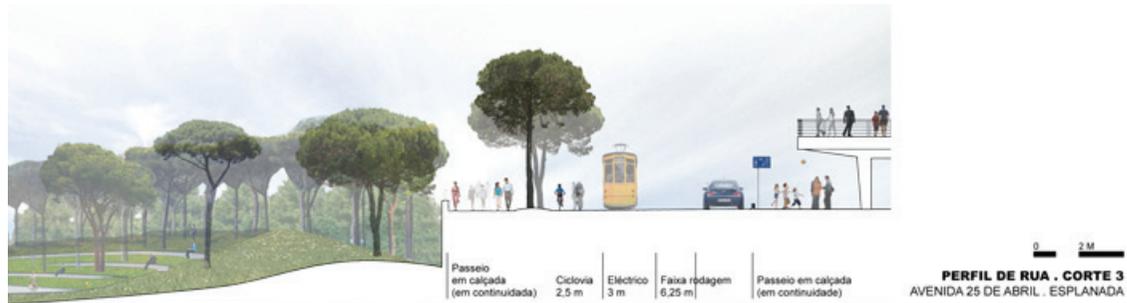


Figura 10. Perfil de Rua: Avenida 25 de Abril **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2011.

bacias hidrográficas das linhas de água do Galante e de Buarcos. Dada a pequena dimensão destas bacias e a evolução das políticas relativas à água este deverá ser um desafio interessante e factível. De qualquer modo poderão ser empregues os usuais métodos de fitodepuração. Levanta-se também a hipótese de usar a água do mar.

“CHIOGGIA RENOVATIO – BACK TO THE FUTURE”

“Chioggia Renovatio - Back to the Future” não é um projeto. É antes a definição de um sistema que evolui ao longo do tempo. Com esta proposta surge a implantação de uma nova estrutura



Figura 11. Vista sobre a bacia de retenção abastecida pela linha de água do Galante **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2011.

urbana para a cidade de Chioggia, capaz de articular um espaço residual do tecido urbano entre cidade e mar Adriático, que se constitui como área de transformação e para o qual o município procura respostas. Esta estrutura defini-se como um “esqueleto” de um novo parque para a cidade, capaz de mudar e de se adaptar em função da energia evolutiva dos processos urbanos, atrópicos e não antrópicos, culturais e biofísicos, ao longo do tempo (Figura 12). Aquilo que se constitui como a ideia de partida para esta proposta urbanística é a ideia de um processo urbano que se contrapõe a uma atitude que tem levado, nas últimas décadas, à proliferação de objetos e espaços avulsos e

estéreis no interior das cidades, indiferentes à paisagem urbana da qual fazem parte. O objectivo que se procura atingir através da proposta é estabelecer relações a várias escalas procurando reactivar os ciclos de energia de natureza diversa capazes de renovar a cidade, absorvendo a evolução ou o seu eventual declínio. A proposta é, portanto, considerada como uma estratégia, um processo, uma dinâmica, um princípio activo criado em nome da flexibilidade e da adaptabilidade. Uma estratégia que não vincula hoje o projecto de amanhã definindo todas as suas características de uma vez: determina antes a qualidade geral da proposta através do desenvolvimento e valorização de um sistema

de relações urbanas, o sistema de mobilidade e processos ecológicos. Os conceitos em que se baseia a proposta resumem-se nos seguintes tópicos: - um “esqueleto” que garante um mínimo indispensável de espaço público, espaços verdes, zonas de estadia ou de circulação pedonal; - o limite urbano ao longo da Via Cristoforo Colombo, que estrutura e controla a evolução do edificado; - a estrutura celular de espaços verdes do parque, que poderão ser de carácter público, semi-público ou destinados a concessões levadas a cabo por privados (Figura 13). Como é possível observar na Figura 14, a proposta desenvolve-se e reflecte sobre as potencialidades e sobre os cenários futuros em 3 âmbitos

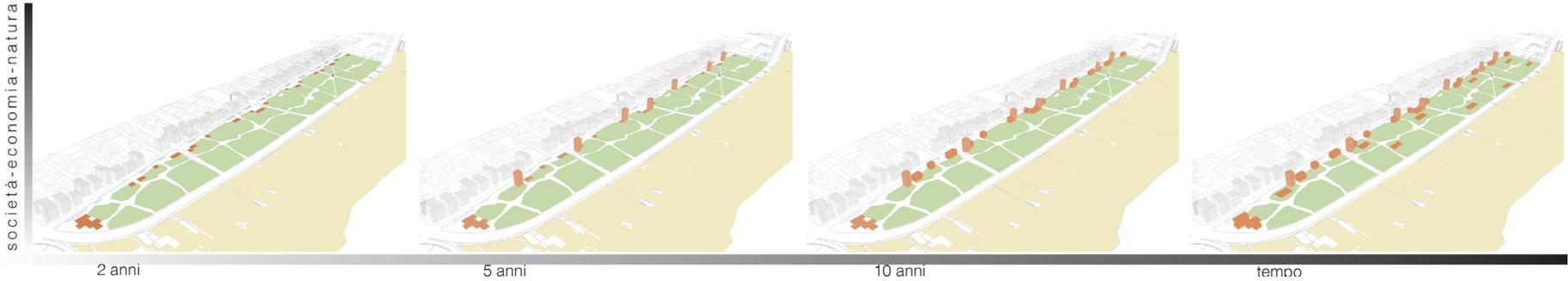


Figura 12. Cenário da energia evolutiva dos processos, antrópicos e não-antrópicos **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2013.

principais: Viale Cristoforo Colombo, o parque, e a Frente de Mar e praia propriamente dita. A avenida “Viale Cristoforo Colombo” é atualmente pouco equipada de funções coletivas e não é capaz de configurar-se como um verdadeiro espaço público. Os muitos restaurantes, as pequenas actividades comerciais, a posição em relação à antiga área do Forte Penzo e uma possível continuação da zona verde para o Sul, caracterizam esta via como um eixo de enorme potencial. Requalificado e repensado, pode tornar-se um espaço público importante para a cidade, onde podem ocorrer várias actividades coletivas durante todas as estações do ano.

Assim, a estratégia de planeamento proposta prevê a reorganização integral da Viale Cristoforo Colombo, bem com o redesenho do seu perfil. Os passeios, quer no contacto com o limite do tecido urbano, mas em particular no contacto com o parque, serão alargados no sentido de permitir áreas mais confortáveis para o peão, a construção de uma ciclovía, ou a expansão de pequenas actividades comerciais como esplanadas, quiosques, mercados de rua, etc. (Figura 15). Este novo espaço urbano, flexível e variável no seu perfil transversal, será por isso um espaço público mais propenso e atractivo, tanto para

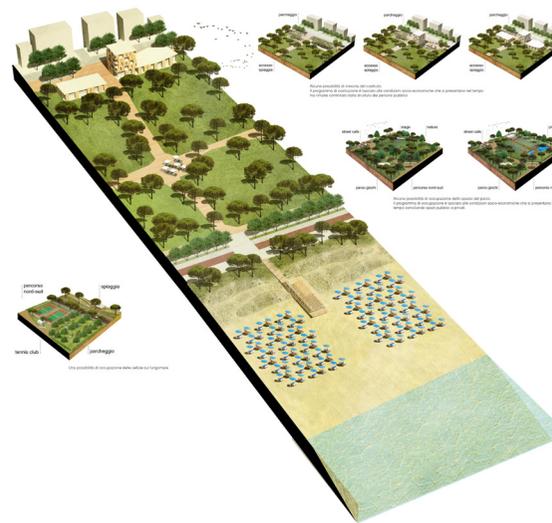


Figura 13. Transecto conceptual e diversidade de células possíveis para o parque **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2013.

actividades de comércio e serviços, quer para o uso residencial, respondendo assim de forma eficaz ao sentido e necessidades do mercado ao longo do tempo. Propõe-se, por isso, que todas as funções e infra-estruturas futuras de carácter mais pesado, como novos edifícios, pergolas, pequenas praças, etc.,



Figura 14. Plano geral e perfil do terreno: Viale Cristoforo Colombo – Parque – Praia **Fuente:** Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2013.

estejam localizadas no limite da avenida com o parque por forma a construir ao longo do tempo uma via urbana cheia de atividade e sempre ligada e em dependência com a vida do parque. Esta importante área verde será totalmente aberta para a cidade, no entanto, da nova avenida e em continuidade com o tecido urbano será

desenhado um sistema de percursos secundário que entrará no parque, ligando a nova avenida às outras áreas a transformar, como o parque, a Frente de mar e a praia.

A proposta para o parque tem como tema a construção do vazio como matriz urbana. Rejeitando a ideia do espaço verde como espaço residual prevê-se a construção de um sistema de largos percursos ciclo-pedonais, os quais se constituem como o espaço público fundamental e estrutural do parque (Figura 16). A ideia é que esses espaços possam estimular uma reflexão sobre a vida no interior do próprio parque, ligada às práticas da comunidade, à segurança, à acessibilidade e ao conforto. Estes percursos estruturais, entre as várias células que poderão ser de uso público ou privado, serão a infraestrutura capaz de suportar todas as funções e equipamentos que serão instalados em diferentes áreas do parque. O seu tamanho e forma é projetado para ter um alto grau de adaptabilidade e flexibilidade em função do investimento e da disponibilidade da administração local. Propõe-se por isso, não só os percursos que ligam a cidade à praia, mas um verdadeiro sistema de espaços públicos que ganhará importância ao longo do tempo, explorando a possibilidade de acomodar as transformações funcionais que fazem parte e têm lugar na cidade contemporânea. No interior do sistema de células do parque podem ser instaladas outras funções e equipamentos mais adequados ao desenvolvimento de cada uma dessas áreas, tais como piscinas municipais ou de concessão privada, áreas desportivas, de recreio e lazer, etc., transformando o parque num grande espaço público/privado de atividades coletivas, tanto na estação estival, como nos restantes meses do ano. As atividades actualmente presentes na praia e ao longo da Frente de Mar da cidade de Chioggia (piscinas, restaurantes, edifícios e instalações



Figura 15. Vista sobre a Viale Cristoforo Colombo
Fuente: Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2013.



Figura 16. Vista sobre o parque e sistema de percursos ciclo-pedonais
Fuente: Elaboración Marques-da-Cruz et. al., 2013.

balneares) são incompatíveis com um uso racional do solo e com uma gestão sustentável e atenta aos processos socio-económicos e biofísicos.

Quase em toda parte do território Italiano, e com especial incidência na costa do Adriático, a acção humana tem levado a cabo as maiores e mais diversas acções de transformação da paisagem costeira. Se a praia de Sottomarina não tivesse sofrido a intervenção massiva do homem, com a construção de infra-estruturas directamente no areal da praia, o que compromete o tempo de vida dessas mesmas estruturas, hoje poderíamos ainda desfrutar e tirar partido de todo o potencial de uma paisagem mediterrânea deste tipo. A título de exemplo, a destruição do cordão dunar ao longo da costa, tal como pode ser ainda observado em alguns troços a Sul da área de intervenção, na foz do canal Trezze, já não permite tirar partido destas barreiras naturais que fazem de protecção aos ventos e às marés, que tantos danos provocam nas estruturas balneares mais perto do mar.

Num cenário futuro é esperado que o parque, uma vez tornado permeável e atravessável em toda a sua extensão, se torne mais atractivo para os investidores. Esta estratégia permitiria a possibilidade do desmantelamento gradual de infra-estruturas mais pesadas, localizadas no areal, dando lugar a estruturas mais leves, como construções de madeira sobre palafitas e percursos sobrelevados, capazes de responder no tempo de forma mais eficaz às dinâmicas naturais da costa do Adriático.

CONCLUSÕES

O modo de fazer Planificação urbana aqui proposto parte do reconhecimento de duas realidades: - que as cidades não são objectos estáticos, pelo contrário são sistemas muito dinâmicos e evolutivos ao longo do tempo e que dificilmente se identificam com

imagens ou objectos acabados de planificação; - que as cidades não cancelam os processos naturais e sociais inerentes ao seu território e ao seu funcionamento, e portanto que estes constituem a base da sua planificação.

Estes projectos não propõem um Plano com uma única finalização possível, mas como o desenho de um sistema dinâmico aberto composto por várias opções, e portanto com a flexibilidade adequada a responder às inevitáveis variações do futuro. O desenho destes Sistemas de planificação são construídos de modo a metabolizar as energias e as lógicas sequenciais dos processos naturais e sociais, que se manifestam na área de intervenção, para cumprir os objectivos da transformação proposta pelos requisitos do programa. Assim estes projectos prevêm não uma imagem final, a do plano executado, mas uma sequência de imagens com possíveis variações que surgirão ao longo de um intervalo de tempo de vida útil do projecto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CORNER, James, 2009, "Terra Fluxus", in Ábalos, Iñaki, *Naturaleza y Artificio - El Ideal Pintoresco en la Arquitectura y el Paisajismo Contemporáneos*, ("Compendios de Arquitectura Contemporánea"), Barcelona, Spain, Editorial Gustavo Gili, pp. 206
- FERRY, Luc, 2009, *Aprender a Viver – Filosofia para os Novos Tempos*, («Temas e Debates»), Rio de Mouro, Círculo de Leitores, pp. 269
- FRAMPTON, Kenneth, 2002, "Towards a Critical Regionalism: Six Points for an Architecture of Resistance", in *The Anti-Aesthetic: Essays on Postmodern Culture*, pp. 183
- LAMAS, José M. R. G., 2004, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, ("Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas"), 3rd ed., Porto, Portugal, Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 564
- NUNES, João F., 2010, *PROAP - Arquitectura Paisagista*, 1.ª ed., Lisboa, Note Editora, Dezembro, pp. 263
- TELES, Gonçalo R., 2011, "Paisagem Global - Um Conceito para o Futuro", in Serrão, Adriana V., *Filosofia da Paisagem - Uma Antologia*, ("Aesthetica 1"), Braga, Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, pp. 502
- WALDHEIM, Charles, 2006, *The Landscape Urbanism Reader*, 1st ed., New York, Princeton Architectural Press, pp. 288