

**UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA**  
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

A evolução morfológica da Avenida da República  
em Vila Nova de Gaia

Da ponte Luís I à Rotunda de St<sup>o</sup> Ovídeo

uma reflexão do passado ao presente

Manuel Eduardo da Silva Moura

MESTRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Dissertação orientada pela Prof<sup>a</sup>. Doutora Arquiteta Sara Sucena

Porto, 2015



MANUEL EDUARDO DA SILVA MOURA

# A evolução morfológica da Avenida da República em Vila Nova de Gaia



Universidade Fernando Pessoa

Porto, 2015

MANUEL EDUARDO DA SILVA MOURA

# A evolução morfológica da Avenida da República em Vila Nova de Gaia



Porto, 2015

Trabalho apresentado à Universidade Fernando Pessoa como parte dos requisitos para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Assinatura:

## RESUMO

---

A presente dissertação tem como principal objetivo compreender a evolução da forma urbana da Avenida da República, entre a Ponte Luís I e a Rotunda de Stº Ovídeo, em Vila Nova de Gaia, entre 1886 e 2014. Insere-se este trabalho na conclusão do Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Fernando Pessoa – Porto.

Compreender a importância deste espaço canal, que atravessa todo o século XX (inaugurado parcialmente 14 anos antes, aquando da inauguração da Ponte Luís I, em 1886, ao longo do qual o crescimento urbano assume novos modelos urbanos e se valorizam os meios de comunicação é a principal meta desta investigação.

Vir-se-á a concluir a Avenida da República como uma unidade elementar da morfologia urbana, que incorporou novas qualidades, acumulando à sua função original de eixo de ligação, o suporte de tecido edificado, de espaço público de liberdade, apropriação e utilização, ou seja, espaço de expressão cultural, de memórias individuais e coletivas. Uma infraestrutura de mobilidade rodoviária que assume importância vital na formação e evolução desta malha urbana da cidade de Gaia.

Palavras-chave: **Avenida, Desenho, Forma, Urbanismo.**

ABSTRACT

---

This dissertation aims to understand the evolution of the urban shaping of Avenida da República, between Ponte Luís I and the Stº Ovídio roundabout, in Vila Nova de Gaia, from 1886 to 2014. This work is part of the completion of the Master Degree in Architecture and Urbanism from University Fernando Pessoa – Porto.

To understand the importance of this transportation corridor, that endures the whole twentieth century until present time (partially opened 14 years earlier, the inauguration of Ponte Luís I, in 1886), along which urban growth takes on new urban models that differently value the Avenue as mean of communication is the main goal of this research.

Conclusion will be drawn placing Avenida da República as a basic unit of urban morphology, which incorporated new qualities over the years, adding to its original function of mere linking road, the urban fabric support and the character of public realm, in other words, becoming a space for/of cultural expression, of individual and collective memories; in short, a road/mobility infrastructure that is of vital importance in the formation and evolution of the urban landscape of the city of Gaia.

key-words : **Avenue, Design, Form, Urban Planning**

## DEDICATÓRIA

---

Esta tese é dedicada à minha esposa Emília e às minhas filhas Isabel e Alexandra, por nunca terem deixado de acreditar em mim, pela paciência, compreensão e ajuda demonstrada ao longo das presenças e ausências.

À memória do meu pai!

A todos dedico este trabalho.

## AGRADECIMENTOS

---

Em primeiro lugar gostaria de expressar os meus sinceros agradecimentos à Professora Doutora Arquiteta Sara Sucena pela orientação, pela exigência, pela transmissão dos seus conhecimentos ao longo desta tese e nas diferentes disciplinas ministradas ao longo do curso e pela constante disponibilidade, sem os quais este trabalho jamais teria sido possível.

À Gaiurb, EM pelo apoio dados ao longo dos anos.

Ao Arquivo Municipal Sophia de Mello Breyner – Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

A minha profunda gratidão aos colegas de trabalho pelo apoio, motivação, compreensão, elementos imprescindíveis em todos os momentos. É um especial agradecimento ao Arq.º Duarte Rocha, Diretor Departamento de Reabilitação Urbana, e à Dr.ª Sofia Morais, coordenadora da Unidade Técnica de Fiscalização Urbanística, ambos da Gaiurb, EM.

A todos os meus familiares e amigos que me apoiaram e incentivaram ao longo deste percurso.

A todos os meus amigos e colegas do mestrado que ao longo destes anos estiveram sempre presentes,

E a todos os que me acompanharam neste percurso, o meu sincero obrigado.

RESUMO.....	ii
ABSTRACT .....	iii
DEDICATÓRIA.....	iv
AGRADECIMENTOS .....	v
ÍNDICE .....	vi
ÍNDICE FIGURAS .....	viii
SIGLAS E ABREVIATURAS .....	xi
00   INTRODUÇÃO .....	1
00.01   Objetivos .....	1
00.02   Motivações.....	2
00.03   Metodologia e estrutura do trabalho .....	3
01   PROBLEMÁTICA: .....	7
A RUA – Do século XIX ao século XXI.....	7
01.01   Estrada – Rua – Avenida – que significado? .....	10
01.02   A rua, percurso e lugar .....	13
01.03   Rua e tecido urbano .....	16
01.04   O traçado .....	17
01.05   A via. Que forma adquire.....	18
01.06   O edifício – A afirmação ao longo do percurso. ....	19
01.07   A parcela urbana no elemento linear .....	21
02   CASO DE ESTUDO: .....	22
CONTEXTO – O projeto da construção da Avenida .....	22
02.01   Breve contextualização histórica do local .....	22
02.02   O projeto inicial – a 1ª ligação: (da Ponte à Rede Distrital).....	25
02.03   Ligação da Ponte ao Largo de Stº Ovídeo.....	27
02.04   As primeiras alterações ao projecto .....	32
02.05   As alterações ao projeto na década de 60 .....	32
02.06   Estudo de cérceas de 1970 e Espaços em Galeria .....	34
02.07   Estudo de 1971 e Espaços para estacionamento.....	35

02.08   Estudo de 1989 para a zona alta da Avenida .....	36
02.09   Os Instrumentos Reguladores .....	37
02.09.01   O “Documento Estratégia” .....	37
02.09.02   Plano de Pormenor do Novo Centro Cívico (1992) .....	38
02.09.03   O Plano Diretor Municipal de 1994 .....	39
02.09.04   O Plano Diretor Municipal de 2009 .....	40
03   CASO DE ESTUDO: .....	44
OBJETO – A análise da Avenida .....	44
03.01   A Avenida e as vias estruturantes na sua envolvente.....	44
03.02   Análise da evolução da estrutura viária .....	46
03.03   Análise da evolução do edificado .....	48
04   CASO DE ESTUDO: .....	52
OBJETO – A análise do espaço – canal .....	52
04.01   De Estrada no passado a Avenida no presente.....	52
04.02   As conexões e as irrigações.....	56
04.03   As alterações formais e funcionais (espaciais) do espaço-canal. ....	61
04.04   Intermodalidade – Os Interfaces.....	67
04.05   As premissas iniciais para as edificações no espaço marginal .....	68
04.06   As edificações – frente urbana .....	70
04.07   As parcelas – processo de formação .....	76
05   CASO DE ESTUDO: .....	80
OBJECTO – As qualidades urbanas .....	80
05.01   O traçado da Avenida.....	82
05.02   A resignificação da Avenida .....	84
05.05   Da tração animal ao metro de superfície .....	86
06   CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	89
07   BIBLIOGRAFIA.....	93
08   ANEXO .....	98

## ÍNDICE FIGURAS

Figura 1   Comparação entre os espaços públicos do plano para a cidade radiosa corbusiana e a rua corredor, imagem da cidade tradicional.....	9
Figura 2   Perfis Transversais da Avenida da Liberdade e Avenida Duque de Loulé, Lisboa.....	12
Figura 3   Diferentes morfologias de ruas: Ringstrasse de Viena, Rambla de Barcelona e a 5ª Avenida de Nova Iorque.....	13
Figura 4   Vista sobre a marginal de Gaia, de anónimo, datada do século XIX - 185? – 186?.- 181186?.....	22
Figura 5   Extrato da Planta topográfica da Cidade do Porto, de F. Perry Vidal, (1864-1865), publicada em 1865 Incrições (vermelho) do autor.....	23
Figura 6   Reprodução de um excerto da Planta do Porto durante o «Cerco do Porto», (1833) .....	24
Figura 7   Extrato da planta de 1892, de Telles Ferreira.....	24
Figura 8   Planta parcelar do Projeto da Avenida Esquerda Superior da Ponte Luís I .....	25
Figura 9   Pormenor da Planta de 1892 de Teles Ferreira. Visível o traçado da Avenida a contornar o atual Jardim do Morro.....	26
Figura 10   Vista norte/sul do rasgamento da Avenida. Exploração da pedreira que existia no local onde mais tarde veio a ser construído o Jardim do Morro (1923) .....	26
Figura 11   Imagem da Ponte avistando-se o traçado da avenida, (1910) .....	27
Figura 12   Percurso da Linha da Batalha às Devesas (1895) .....	28
Figura 13   Extrato do processo 666, (1915) .....	28
Figura 14   Extrato da peça desenhada do processo 746, (1923).....	28
Figura 15   A avenida da Republica (1934).....	29
Figura 16   Perfil da Avenida, (1933).....	29
Figura 17   Planta Geral do Projeto da Avenida Esquerda do Tabuleiro Superior da Ponte Luís I, (1933).....	30
Figura 18   Visível o canal da linha de caminho--de—ferro - Extrato da Planta Geral do Projeto da Avenida.....	30
Figura 19   Visível terreno para expropriação. Extrato da Planta Geral do Projeto da Avenida.....	30
Figura 20   Visível o traçado da Rua João de Deus - Extrato da Planta Geral do Projeto da Avenida.....	30
Figura 21   Extrato da planta onde é visível a dimensão diferente das placas centrais .....	32
Figura 22   Extrato da planta onde é visível o términus da Avenida junto à capela de Stº Ovídeo.....	32

Figura 23   Estudo de novo perfil para a Avenida, (1967).....	33
Figura 24   Extrato do projeto de estudo de cêrceas e Espaços em Galeria, (1970).....	34
Figura 25   Pormenor da planta de estudo de espaços para estacionamento, (1971).....	35
Figura 26   Extrato da Planta Geral da Zona Alta da Avenida e perfil longitudinal, (1989) .....	36
Figura 27   Extrato do Plano de Pormenor do Centro Cívico com desenho e legenda de cor aposto pelo autor.....	38
Figura 28   Extrato da planta de ordenamento do PDM de 2009 com desenho e legenda de cor do autor.....	39
Figura 29   Extrato da planta de ordenamento do PDM 2009 .....	40
Figura 30   Extrato da planta de condicionantes, a azul-escuro (trama mais densa), os imóveis classificados: Ponte Luís I, Mosteiro da Serra do Pilar e Casa Barbot; a vermelho, património proteção integral nível II; a azul (trama mais densa), património proteção integral nível I. ....	43
Figura 31   Área complementar proteção integral I.....	43
Figura 32   Espaço público proteção integral I.....	43
Figura 33   Representação das vias estruturantes sobre ortofotomapa de 2012.....	44
Figura 34   Esquema representativo da evolução da rede viária (18?? – 2012).....	46
Figura 35   Situação da rede viária antes da construção da ponte Luís I.....	46
Figura 36   Situação da rede viária após da construção da ponte Luís I, anos 30.....	46
Figura 37   Situação da rede viária em 1941.....	47
Figura 38   Situação da rede viária em 1988.....	47
Figura 39   Situação viária ano 2001.....	48
Figura 40   Situação viária em 2012.....	48
Figura 41   Esquema representativo da evolução do edificado entre 1941 -1988.....	49
Figura 42   Esquema representativo da evolução do edificado entre 1988 e 2001.....	50
Figura 43   Esquema representativo da evolução do edificado entre 2001 e 2012.....	50
Figura 44   Extrato do Mapa das Estradas Municipais do ano de 1930.....	52
Figura 45   Esquema da Avenida da República com as respetivas ligações viárias. (2014).....	56
Figura 46   Esquema da evolução dos arruamentos.....	58
Figura 47   Esquema das conexões e irrigações das artérias sobre cartografia de 2012 .....	59
Figura 48   Vista da Rotunda de Stº Ovídeo, (2015).....	60
Figura 49   Vista da “rotunda” junto ao Jardim do Morro, (2015) .....	60

Figura 50   Representação esquemática do perfil - processo de obras nº 598 (1908).....	61
Figura 51   Representação esquemática do perfil - processo de conclusão da Avenida, (1933).....	62
Figura 52   Zona Baixa da Avenida, nas proximidades da Ponte D. Luís I, (1941) .....	62
Figura 53   Zona Alta da Avenida, nas proximidades do Centro de Emprego, (1941).....	62
Figura 54   Zona Baixa da Avenida, nas proximidades da Ponte D. Luís I, (1988) .....	63
Figura 55   Zona Alta da Avenida, nas proximidades do Centro de Emprego, (1988).....	63
Figura 56   Zona Baixa da Avenida, nas proximidades da Ponte D. Luís I, (2000) .....	64
Figura 57   Zona Alta da Avenida, nas proximidades do Centro de Emprego, (2000).....	64
Figura 58   Zona Baixa da Avenida, nas proximidades da Ponte D. Luís I, (2014).....	64
Figura 59   Zona Alta da Avenida, nas proximidades do Centro de Emprego, (2014).....	64
Figura 60   Esquema das galerias no ano de 2014.....	65
Figura 61   Esquema representativo da localização do estacionamento em 1988.....	66
Figura 62   Esquema representativo da localização do estacionamento em 2012.....	66
Figura 63   Imagem aérea do Interface de General Torres (2008).....	67
Figura 64   Imagem aérea do Interface D. João II (2008).....	67
Figura 65   Evolução do edificado sobre cartografia de 2012.....	70
Figura 66   Vista da pedreira no Jardim do Morro.(1909).....	71
Figura 67   Fabrica do Pilar.....	71
Figura 68  Edifício Paços Concelho, (1934) .....	72
Figura 69   Casa Barbot, (1970).....	72
Figura 70   Casa Alice Mariani, (1940).....	72
Figura 71   Imagem aérea da zona baixa da Avenida (2008) – confronto entre edifícios construídos nas 1ª e 2ª metades do séc. XX.....	73
Figura 72   Vista espaço-canal sentido sul, (2015).....	74
Figura 73   Vista espaço--canal sentido norte, (2015).....	74
Figura 74   Vista aérea do conjunto edifícios recuados em relação à Avenida, (2008).....	74
Figura 75  Pormenor da Planta Geral da Zona Alta da Avenida, (1989).....	74
Figura 76 e 77   Edifício el Corte Inglês, (2015); Imagem aérea da Praça Atlântico (2008) .....	75
Figura 78   Evolução das parcelas (anos de 189? - 2012) .....	76

Figura 79   Extrato cartografia 1941 -- zona baixa.....	77
Figura 80   Extrato cartografia 1988 -- zona baixa.....	77
Figura 81   Extrato cartografia 2012 – zona baixa.....	78
Figura 82   Extrato cartografia 2000 – zona baixa.....	78
Figura 83   Extrato cartografia 1941 – zona alta.....	78
Figura 84   Extrato cartografia 1988 – zona alta.....	78
Figura 85   Extrato cartografia 2000 – zona alta.....	79
Figura 86   Extrato cartografia 2012 – zona alta.....	79
Figura 87   Imagem da evolução do espaço público.....	80
Figura 88   Esquema da implantação da Avenida sobre planimetria de 2012.....	83
Figura 89-90-91-92   Palacete Cal Brandão durante as festas da comemoração do centenário do Município de Vila Nova de Gaia na Avenida da República, data de 1934; Parada de Bombeiros na Avenida da República, datada de 1960; o metro no “centro” da avenida; vista aérea da Praça Atlântico.....	84
Figura 93   Primeira ligação transporte público – linha férrea americana (tração animal), (189?).....	86
Figura 94   O elétrico na Avenida da República, junto ao jardim do Morro (1950).....	87
Figura 95   Visível o traçado do elétrico a virar para a Rua Álvares Cabral (1921).....	87
Figura 96   O trolei em frente aos Paços do Concelho (1960).....	87
Figura 97   Congestionamento na Avenida, em (08 de julho de 1998).....	87
Figura 98   A quase ausência de trânsito na Avenida da República no ano de 1950.....	87
Figura 99   O trânsito no ano de 2015.....	87
Figura 100   Vista da Avenida junto ao Mosteiro da Serra do Pilar, sentido sul/norte (1930).....	112
Figura 101   Vista da Avenida junto ao Jardim de Morro, sentido norte/sul (2015).....	112
Figura 102   Avenida da República a partir do Mosteiro da Serra do Pilar. Perspetiva norte/sul, (1950).....	113
Figura 103   Avenida da República a partir do Mosteiro da Serra do Pilar. Perspetiva norte/sul, (2015).....	113
Figura 104   Início da Avenida da República, junto a Santo Ovídio. Perspetiva Sul-Norte. (1970).....	114
Figura 105   Início da Avenida da República, junto a Santo Ovídio. Perspetiva Sul-Norte. (2015).....	114

## SIGLAS E ABREVIATURAS

ADP – Arquivo Distrital do Porto

AMP – Arquivo Municipal do Porto

AMSMB – Arquivo Municipal Sophia Mello Breyner (Vila Nova de Gaia)

AMVNG – Arquivo Municipal de Vila Nova de Gaia

BPN – Biblioteca Pública Nacional

CDSCR – Centro Documentação do Solar Condes de Resende (Vila Nova de Gaia)

CMG – Câmara Municipal de Gaia

CTT – Correios de Portugal

EN – Estrada Nacional

GAIURB, EM – Gaiurb, Urbanismo e habitação, Empresa Municipal

IC – Itinerário Complementar

InIR, IP – Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP

JAE – Junta Autónoma das Estradas

MOPCI – Ministério de Obras Públicas Comércio e Industria

PDM – Plano Diretor Municipal

PDMVNG-PR – Plano Diretor Municipal de Vila Nova de Gaia – Processo de Revisão

PPNCC – Plano de Pormenor do Novo Centro Cívico (Vila Nova de Gaia)

PRN – Plano Rodoviário Nacional

TIFF – Tagged Image File Format

VL – Via de Ligação

### **00.01 | Objetivos**

Com este trabalho pretende-se perceber a evolução da Avenida da República, como eixo viário, e a sua influência no desenvolvimento da Cidade de Gaia, o terceiro concelho mais populoso do país. O objetivo é o de identificar as suas configurações e características específicas ao longo da sua extensão, procurando esclarecer o que definiu o seu programa, o desenho, a forma. Perceber a complexidade, a diversidade, a identidade, a influência na modelação do traçado urbano, na malha urbana, os elementos que estiveram presentes na sua fundação; a via, as parcelas os edifícios.

O propósito é, portanto, analisar o percurso evolutivo da morfologia desta via, através da identificação dos elementos de forma mais importantes, em diferentes momentos temporais, iniciando-se pela rede viária, passando pelo parcelamento, edificação, espaço público construído e não construído, com o intuito de perceber as inter-relações entre os elementos constitutivos do tecido urbano ao longo dos quase 130 anos de história da Avenida da República.

Questionar as implicações do seu significado e importância da sua existência no espaço urbano, perceber como uma Estrada Régia se transforma num Boulevard, numa Avenida, como se assume como eixo articulador de outros elementos urbanos e eixo estruturador do contexto onde se insere, definidor de uma hierarquia e um sentido de referência, é o que pretendemos com o presente trabalho.

Interessa-nos o entendimento na factualidade do elemento urbano, dos seus significados formal e funcional no contexto urbano onde se insere. Aferir a importância da dimensão longitudinal, que constitui a essência principal da Estrada enquanto instrumento de ligação entre postos territoriais distantes. Adicionalmente, pretende-se dar a conhecer informação não registada e colmatar lacunas na informação disponível.

## 00.02 | Motivações

A presente dissertação de Mestrado Integrado de Arquitetura e Urbanismo pretende, como antes referido, aprofundar questões relacionadas com a forma urbana de um espaço público da tipologia de Avenida, através do caso concreto da Avenida da República, em Vila Nova de Gaia.

A escolha do presente tema prende-se com vários motivos.

Ter presenciado as alterações deste espaço, vivido e sentido durante três décadas, todos os dias, como local de passagem e trabalho, na qualidade de funcionário da autarquia, despertou a curiosidade em “entender” as “razões” que estão por detrás deste processo de transformação, querendo perceber se se trata de uma via estrutural no crescimento desta parte da cidade, questionando a sua identidade enquanto objeto urbano.

A consciência de que tratou-se durante décadas a mais importante porta da cidade. Para além disso, apresenta ao longo do seu percurso alguns exemplos de arquitetura moderna e contemporânea.

A ausência de trabalhos publicados sobre esta matéria para o local caso de estudo, tornou-se um estímulo na elaboração deste trabalho académico que materializa (em papel) a história e evolução morfológica desta Avenida.

Também, e de não menor interesse, pelo menos para o autor, é o de dar um contributo, modesto que seja, para o conhecimento de um local não explorado, do concelho que o viu nascer, crescer e trabalhar. Finalmente, e não menos importante, demonstrar os saberes desenvolvidos ao longo do Curso de Mestrado de Arquitetura e Urbanismo.

### **00.03 | Metodologia e estrutura do trabalho**

No presente trabalho de dissertação propusemo-nos analisar a Evolução Morfológica da Avenida da República a partir dos elementos disponíveis. A metodologia apresentada recorreu a diferentes técnicas, nomeadamente: observação, entrevistas, ainda que não estruturadas permitiram recolher diversos testemunhos, passados verbalmente, principalmente por técnicos da Câmara Municipal.

O trabalho de recolha documental teve lugar em vários arquivos, quer presencial ou pela internet, nomeadamente, na Biblioteca Pública Nacional, no Arquivo Distrital do Porto, no Arquivo Municipal do Porto, no Arquivo Histórico Municipal de Gaia, no Centro Documentação do Solar Condes de Resende, e visou a caracterização da situação de referência com base na consulta bibliográfica e processos de obras. Nestes Arquivos foi possível recolher elementos cartográficos e imagens que apoiaram a análise histórica do local de estudo. Destacam-se a leitura de livros e outras publicações, a consulta de planos, cartografias e fotografias.

Uma das dificuldades sentidas quando iniciamos o processo de trabalho foi a de encontrar elementos desenhados, a escala adequada, que permitissem a análise das vias e manchas de construção antes da construção da Ponte Luís I, e da própria Avenida, que permitissem estabelecer e basear o ponto de partida dessa análise e, a partir dela, a comparação cartográfica disponível. Como tal, apoiamo-nos num desenho em formato PDF, à escala 1:1000, em que é representado o traçado da Avenida e as vias e construções que com ele colidiam, com indicação da necessidade de expropriação, pelo que tomamos como a primeira referência desenhada para o estudo de caso. A planta à escala 1:10.000 do concelho de Vila Nova de Gaia, do início dos anos 30 fornece, embora com alguma indefinição, informação complementar. De referir ainda a planta do cadastro da Avenida, à escala 1:1000 datada de 1970, que permitiu-nos uma avaliação rigorosa do tecido.

De importância vital para a realização deste trabalho foram ainda os elementos cartográficos fornecidos pela Gaiurb, EM, que permitiu, a análise de plantas e elaboração de desenhos, ao longo de diferentes períodos compreendidos entre 1941 e 2012, uniformizados para a escala 1:1000, fundou-se na seguinte cartografia:

- Cartografia 1:1000 do ano de 1941 em formato TIFF
- Cartografia 1:1000 do ano de 1988 em formato DWG
- Cartografia 1:1000 do ano de 2001 em formato DWG
- Cartografia 1:5000 do ano de 2012 em formato DWG
- Ortofotomapa de 2008 em formato JPEG.

Pontualmente, e como auxiliares, utilizaram-se os ortofotomapas de 1988 em formato TIFF e o ortofotomapa de 2008 em formato JPEG. De importância vital para elaboração do presente trabalho foram as fotografias históricas que permitiram recolher informação adicional.

Apoiada na parte teórica o trabalho de campo com recurso a visitas ao local, recolha de elementos fotográficos, análise de documentos, elaboração de esquemas desenhadas contribuiu para o desenvolvimento do saber, quer para confirmar, quer para produzir novo pensamento. No âmbito destas etapas o processo de trabalho (investigação) teve várias fases, nem sempre sequenciais, com frequências paralelas.

Naturalmente que a temática abordada nesta dissertação não fica esgotada, com a sua elaboração já que o espaço público, os edifícios e as funções dos mesmos estão em constante transformação. Assim sendo, delimitou-se o domínio temporal deste trabalho entre finais do século XIX e o presente e fixou-se o domínio físico no espaço canal, lotes e edificado que constituem a sua frente e quarteirões marginais mais próximos. O significado da Avenida e a sua resignificação foram abordados de forma superficial. Outras matérias, como

as funções do edificado, o tipo de pavimentos foram excluídas por se ter considerado não estarem diretamente relacionado com o tema.

A dissertação organiza-se em sete capítulos. No primeiro faz-se um breve percurso histórico através da evolução das vias nos modelos históricos de cidades mais importantes considerando o tempo de referência da Avenida. Analisa-se o seu papel fundamental no desempenho dessa transformação, o qual é organizado em três etapas: uma primeira da Cidade Tradicional até ao Movimento Moderno, em que a via foi uma presença central e constante no desenho urbano; seguidamente o período do Movimento Moderno e a recusa da rua corredor; posteriormente no contexto pós-moderno quando surgem as críticas e consequências desse abandono da rua, e há um novo entendimento sobre a relevância deste espaço nas cidades.

No segundo capítulo, início do caso de estudo, apresenta-se uma breve contextualização histórica do local de estudo e apresenta-se o projeto da Avenida, as suas intenções e algumas alterações subsequentes, os diversos estudos municipais que sobre ela incidiram, finalizando com uma breve descrição dos instrumentos reguladores. No capítulo seguinte, o terceiro, começa-se pela análise da avenida e as vias estruturantes na sua envolvente, e continuando com a observação do processo evolutivo da estrutura viária e do edificado. No capítulo quarto analisa-se o processo de qualificação do espaço-canal, que começa por ser uma estrada real, e depois estrada nacional e é atualmente uma via municipal. Nesses diferentes contextos analisam-se as suas conexões e irrigações, aprofunda-se o estudo de algumas das suas características formais, designadamente dos edifícios como frente urbana, e termina-se com a análise do processo de formação das parcelas marginais da avenida.

O capítulo quinto visa um entendimento sobre questões relacionadas com a forma, o modelo, as qualidades urbanas da Avenida e a forma como ao longo do seu traçado agregou outros espaços com qualidades urbanas, avaliando-se que significados estes adquiriram, e finalizando com um olhar sobre a evolução

da mobilidade. Por último, no capítulo conclusivo, plasmam-se algumas considerações sobre o trabalho efetuado, no que se refere à forma como evoluiu a Avenida da República de Vila Nova de Gaia.

Como complemento deste trabalho apresenta-se um anexo constituído por um conjunto de fichas do inventário do património arquitetónico, cópias integrais e parciais de plantas e documentos aos quais se fizeram referência neste trabalho. Apesar de não fazerem parte do corpo da tese, por se ter considerado que o seu conteúdo não era central para o tema da tese, resultam do processo de investigação que fazia sentido partilhar.

01 | PROBLEMÁTICA:  
A RUA – Do século XIX ao século XXI

---

No século XIX, com o abandono do pensamento sedimentado no período barroco, a rua é “concebida como uma superfície contínua, com similaridades entre elas, tornando-se mais importante do que as praças” (Zucker, 1959, p. 190). A linha reta ganha importância, instaurando ortogonalidade. Um caso emblemático desta nova visão é a urbanização de Paris definida por Haussmann, onde as vias e os bulevares, e não as praças, são os elementos estruturadores do espaço público e condutores do planeamento da cidade (Rodrigues, 2011).

A “rua”, como um espaço público, transformou-se ao longo dos tempos, evoluindo das estreitas e intensamente usadas ruas medievais às avenidas italianas do século XVI e depois aos bulevares do século XIX, cujo maior exemplo, como refere Carr et al. (1992), são os executados por Haussmann na renovação de Paris que acima referimos.

A este propósito Fernandes (2013; p. 41) acrescenta que “O traçado das avenidas foi concebido no final do século XIX no contexto das grandes operações de expansão das cidades europeias, como Barcelona, Turim ou Atenas.”

Destacamos o plano para Barcelona da autoria do engenheiro espanhol Ildefonso Cerdà, aprovado em 1859, que considerou o projeto cuidadoso de ruas amplas e racionais, com a separação dos meios de locomoção, em conjunto com a habitação, como suporte fundamental da qualidade de vida, o binómio “repouso/movimento”. Constituiu, segundo o autor, o conceito diretor do referido plano (Choay, 1980).

Na verdade, na cidade tradicional, segundo Gonsales (2005), rua e edifício são entidades inseparáveis. A rua na cidade oitocentista estabelece-se

autonomamente, mas ainda assim os edifícios construídos – *à posteriori* – confirmam o traçado e concretizam o tecido. O facto é, portanto, que:

A passagem do “tempo” e dos processos subjacentes às diferentes formas urbanas não obsta ao reconhecimento de uma importância similar atribuída ao elemento “via” enquanto estruturador desses processos e formas (Silva e Sucena; 2006, p. 22).

Acrescentam ainda os autores que

(...) o modelo de cidade tradicional”, sob a qual estas três épocas de evolução urbana se agrupam ficaria, assim, genericamente identificado pelo papel determinante da rede viária na organização do parcelamento e da edificação (idem).<sup>1</sup>

No entanto, para o Movimento Moderno a rua é vista como inimiga no controlo e crescimento racional das cidades, assumida insalubre, sem condições de vivência e circulação. Mesmo as grandes vias de comunicação abertas no período barroco, concebidas para o trânsito de peões e carruagens, não satisfazem as novas necessidades dos recentes meios mecânicos de transporte que surgiram com a revolução industrial. Assim, a rua corredor, como padrão da urbanização existente, na cidade tradicional, é negada, assumindo-se novas ideias de funcionalismo, de estrutura e padronização, conforme preconizado na Carta de Atenas (1933). A rua tem como principal objetivo a circulação de veículos, as “highways” que devem imperar sobre o território das cidades (Rodrigues, 2011).

É assim esta herança da vanguarda do Movimento Moderno, que concebe as cidades como produto de funções urbanas segregadas e dominadas pelo transporte motorizado que, para Moughtin (*cit. in* Rodrigues, 2011), está relacionado com a negligência com que atualmente se trata a rua. Dá como exemplo, o projeto para a cidade radiosa, corbusiana, onde a noção de rua é obsoleta, necessitando o urbanismo e a arquitetura a criar uma nova tipologia para tomar o seu lugar.

---

<sup>1</sup> Os autores consideram como épocas do modelo de cidade tradicional a medieval, renascimento/barroco e industrial.



Figura 1 | Comparação entre os espaços públicos do plano para a cidade radiosa corbusiana e a rua corredor, imagem da cidade tradicional.  
Fonte: Lamas, J. (2004) Morfologia urbana e desenho da cidade. Lisboa: FCG.

Em 1951, o Congresso Internacional de Arquitetos Modernos (CIAM) VIII, baseado na temática “Coração das Cidades”, adota uma posição contrária, conferindo à rua a importância de elemento de desenho urbano, e assim retomando o papel que tinha na cidade tradicional. Acrescenta Rodrigues (2011) a esse respeito que posteriormente, para os Smithsons, por exemplo, a rua “não é apenas um meio de acesso, mas uma arena para a expressão social”.

Para Jane Jacobs (2001) são as ruas um elemento decisivo na vivência das cidades. Além de permitirem a mobilidade de um ponto a outro, contêm usos diversos que estimulam a permanência das pessoas. Mas para que estas se movimentem nas ruas é necessário garantir a sua segurança. Afirma a autora que as ruas da cidade são inseguras quando estão desertas. Para que uma rua ofereça segurança, deve: garantir a diferenciação entre espaço público e privado, vigilância por parte dos moradores que habitam e exercem um controlo informal, e por último passeios que proporcionem uma utilização contínua, de forma a aumentar a vigilância e, consequentemente, a segurança. Defende ainda que ao restabelecer o tráfego pedestre garante-se a segurança nas ruas, devido ao que denominou “*Eyes on the street.*”

Acrescenta Lynch ( 2014, p. 5) que as vias:

(...) são os canais ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional ou potencialmente. Podem ser ruas passeios (...). Para muitos estes são os elementos predominantes na sua imagem (...).

Ainda assim, os espaços públicos na cidade contemporânea foram segundo Borja e Muixí (2003), convertidos em espaços segregados e monofuncionais, como se de equipamentos se tratasse, com prejuízo nas suas funções essenciais, que será garantir continuidade e sentido, ordenando as relações entre os diversos elementos da cidade. Na mesma linha para Indovina (2002), o desafio é encontrar resposta para a falta de espaços públicos de qualidade, eficientes na recuperação da vida social, combatendo a tendência de confundir “*arquitectura urbana*” com urbanismo, em que os espaços públicos são pensados como edifícios e não como elemento essencial na articulação e ordenação da cidade.

### **01.01 | Estrada – Rua – Avenida – que significado?**

O espaço-canal Estrada – Rua – Avenida, considerado dentro da estrutura morfológica das cidades, lugar de encontro, comércio e circulação, sofreu alterações ao longo da história.

Ao percorrer as Estradas, observando as suas margens, deparamo-nos com espaços cheios e vazios (edificados e não edificados), pensados ou expectantes; construções com funções, escalas, linguagens, formas e implantações diferentes umas das outras servidas por parcelas de terreno com dimensões e geometrias diversas, que adequadas ao fim pretendido se exprimem em limites “(...) visualmente cerrados ou permeáveis na relação com o espaço publico” (Sucena, 2004, p.38-39).

Para Sucena (idem, p.39), será comum entendermos a Estrada como um elemento de ligação entre dois pontos distantes no espaço. Com o decorrer do tempo possibilita a adição de objetos, funções e vazios, numa relação de vizinhança, legitimada pela vontade e “ (...) permissão de edificar a partir da propriedade privada, autista nas relações e isenta na responsabilidade de encontrar, justificar ou criar o seu lugar no todo.” Acrescenta ainda a autora (ibidem), que é a estrada o suporte no qual se hierarquizam as vontades individuais tornando-se esta, por vezes, o seu único elo de ligação. A este propósito é interessante acrescentar que em 1984 para Portas e Sá (AAVV, 2013, p. 432), “(...) a casa deve acercar-se o mais possível da **estrada**, precisamente porque esta será a **rua** do futuro, assim preservando-se o solo posterior para cultivo.”

Lynch (2014) afirma que a rua é mais do que um elemento que liga dois pontos, deverá ter espaços conectados, alguns para o estar e não somente para a passagem. Acrescenta Jane Jacobs (2001) que a rua deve ter passeios generosos, propícios às trocas comerciais e que fomentem a vida social. Lamas (1990), por seu lado, acrescenta que papel idêntico pode ser atribuído à Avenida ao afirmar que a “rua” embora com algumas variações ao longo da história, sempre foi considerada, dentro da estrutura morfológica das cidades, um lugar de circulação, de encontro, de espaço social.

Segundo Proença (2013), existem distintas situações que podem ser integradas na categoria de espaço designado por “rua”, definindo rua como um canal ou corredor que, cumulativamente, cumpra as funções de passagem e suporte de edificado. Ou seja, a rua como elemento morfológico linear e contínuo do espaço público. Já para Brandão (2008), a rua é classificada tipologicamente como um espaço traçado, espaço de circulação.

Para Proença (2013, p. 101) a palavra portuguesa “rua” reúne a noção de tempo e de espaço linear, retilíneo ou curvilíneo, pelo que genericamente e

etimologicamente quase se poderia afirmar que qualquer arruamento é uma “rua”. Considera ainda este autor que o significado e etimologia do espaço canal, entendido genericamente como rua, leva-nos a três grandes famílias de topónimos, tendo em conta a sua origem: a posição topográfica, a função urbana, e a forma; isto torna “(...) distinguir os topónimos que refletem o traçado e os topónimos que refletem os elementos de composição.”

É também Proença (2013) que esclarece sobre a origem de Avenida na palavra francesa *avenir* – chegar; a qual possui na sua raiz etimológica o caminho ou percurso de chegada, desde a rua ou entrada principal a um sítio, a uma casa de propriedade, ladeada por árvores. No entanto, esta função de chegar a um local específico foi perdendo importância “(...) enquanto o tema se generalizou no contexto urbano para designar uma rua excepcional, larga e arborizada.” (ibidem, p. 109). A este tipo de arruamento corresponde uma grande diversidade morfológica, que partilha o facto de aquele ser dominante no contexto físico em que se insere, destacando-se da generalidade dos outros arruamentos por ser arborizado, e isto independentemente da localização dessa arborização e da sua agregação ser feita, através de alinhamentos simples ou compostos.

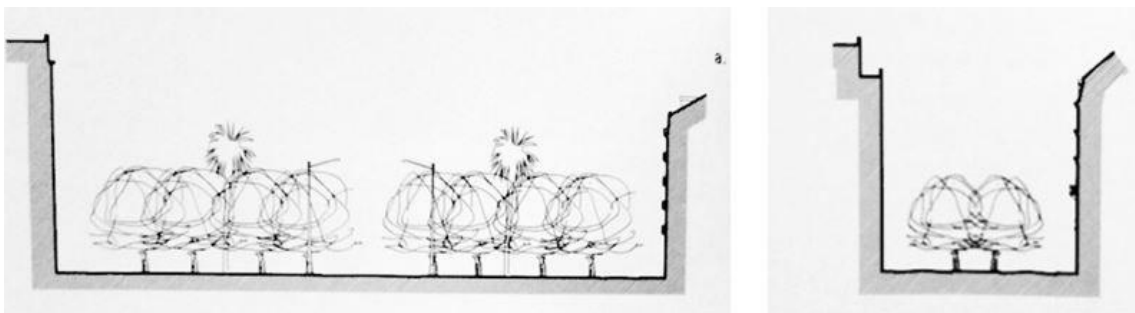


Figura 2 | Perfis Transversais da Avenida da Liberdade e Avenida Duque de Loulé, Lisboa  
Fonte: Proença (2013, p.110)

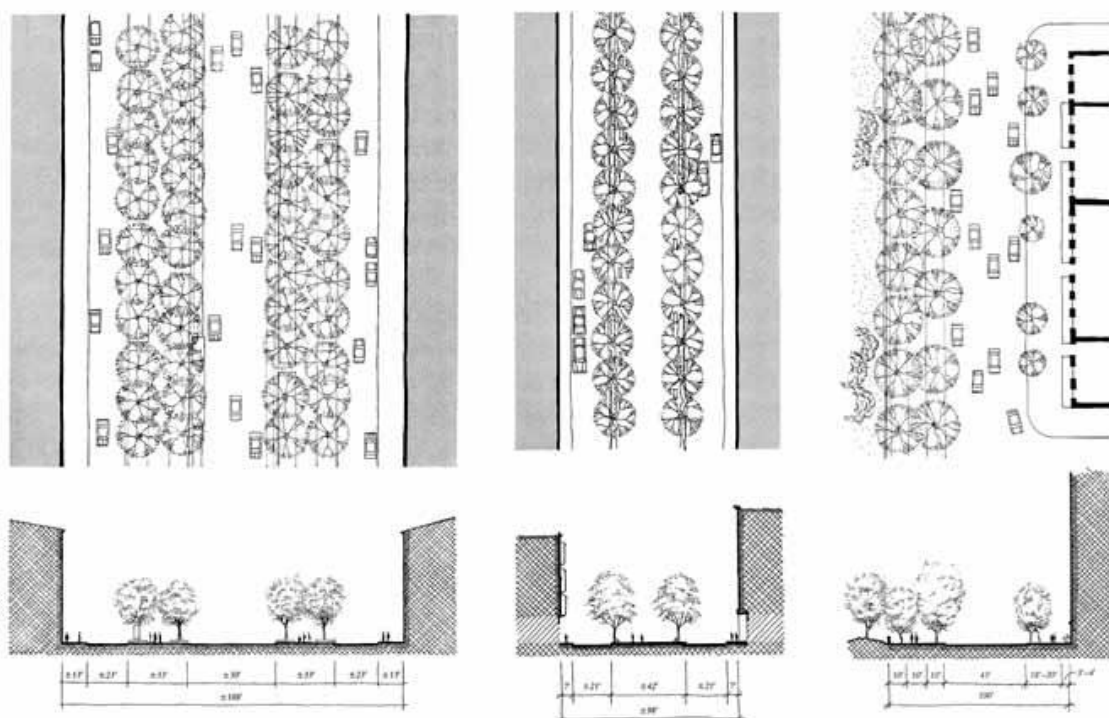


Figura 3 | Diferentes morfologias de ruas: Ringstrasse de Viena, Rambla de Barcelona e a 5ª Avenida de Nova Iorque. Fonte: Jacobs, Alan. Great Streets. 1995 p. 145, 147 e 199, respetivamente.

Nesta conformidade, apesar das “diversas formas” de se designar/classificar o espaço-canal podemos deduzir que, como elementos urbanos, Estrada, Rua, ou Avenida possuem a sua denominação associada ao seu papel urbano primário, circulação e acessibilidade.

## 01.02 | A rua, percurso e lugar

Para se aferir a importância da rua na morfologia das cidades, não basta uma análise histórica e funcional, sob pena de perda da razão da existência da via e degeneração da sua forma, porque o que influencia a função de uma rua são as suas características físicas. E estas medem-se nos seus usos, que podem ser agrupados através dos seguintes critérios: densidade de utilizadores, diversidade de uso, integração entre o veículo e o pedestre, configuração formal, contexto de implantação local (Schumacher *cit. in* Rodrigues, 2011). Com intervenções nestes critérios é possível alterar a função da rua e consequentemente o seu desenho (Rodrigues, 2011).

Se no princípio do século XX, conforme refere Brandão (2008), o aparecimento automóvel era (já) visto como a solução para os problemas de mobilidade e acessibilidade, ao generalizar-se a sua utilização suprimiram-se as funções tradicionais do espaço multifuncional desempenhado pela rua. Efetivamente cerca de metade do perfil da rua era destinada a peões, valores este manifestamente suficiente para a época em que os edifícios não excediam os três pisos, mas com o aumento no número e altura dos edifícios e, conseqüentemente maior números de peões não foram compensados com o aumento da largura de passeios; pelo contrário, diminuíram de largura para dar mais espaço para mais veículos (Alves, 2003, pp.169-170).

Para Sucena (2004, pp. 37-38), muito embora, numa análise efetuada num suporte geográfico designado «cidade difusa», entidade que transcende fronteiras administrativas municipais, e no contexto da “rua – estrada” (Domingues, 2009) a função de atravessamento e conceção entre pontos territoriais é pensada em “(...) parâmetros espaço-tempo percorrido e questões económicas mais do que na qualidade sensorial/visual marginal do próprio percurso.” Nos casos em que se imponham regras à urbanização marginal, com frequência são as mesmas numéricas, afastamentos ao eixo ou limites da via, justificados em critérios de distâncias de proteção. Dizia ainda a autora que, face à ocupação generalizada do território que tende a aproveitar o espaço público segundo novas lógicas organizacionais, as funções têm-se autonomizado privilegiando, outras como a disponibilidade de espaço e o seu valor económico, a acessibilidade ou a capacidade de interação sinérgica com funções específicas, resultando da vontade individual padrões diversos de localização funcional, independentemente de se tratar de habitação, indústria, comércio ou serviços; configurando a imagem territorial, quer seja no edificado quer seja nas relações com o espaço público.

Focando agora a vertente funcional da Rua a partir da visão de Alves (2003), afirma este autor que em ruas fortemente comerciais a atividade ao nível térreo é fator primordial da rua, constituindo a chave da relação das fachadas e do volume do edificado com o espaço contido; em ruas com múltiplo uso, como

por exemplo residencial/comercial, essa relação revela-se ainda mais importante. Alves refere a Sixth Avenue, em Nova Iorque, que apesar de se considerar comercial acolhe, no piso de rés-do-chão, bancos e outros lóbis que não espevitam a atividade da rua, por oposição a Madison Avenue cuja distribuição do uso do solo se caracteriza pela atividade comercial (Alves, 2003).

Se ao longo de muitas gerações a rua foi um espaço publico aberto, próximo das habitações, nas ruas modernas a função de passagem sobrepõe-se à de estadia, face aos elevados índices de motorização (Brandão, 2003).

(...) Avenidas que não conduzem a nada e cuja largura não corresponde a nenhuma função são sempre desertos cheios de poeira (...) rua enfadonha se durante uma extensão maior do que 500m não houver nenhuma mutação (largura, direcção, altura dos edifícios); e sobretudo se a rua não estiver guarnecida por árvores ou jardins frontais. (Etienne de Groer, "Introdução ao Urbanismo", p. 61 cit. in Coelho, 2012)

Para Moreti (*cit. in* Sucena 2004, pp. 14-15) via e urbanização perspectivam-se em conjunto e refletem-se segundo três dimensões: a longitudinal que:

"[...] percorre o espaço e transporta e troca objectos sobre o qual se deslocam veículos [...]", a transversal "[...] a secção canal, (...) secções construídas e estratificadas históricas e sociais [...]" e a relacional decorrente de "[...] regras inscritas no território (de reconhecimento) identificadas por projectos ou planos urbanísticos (de contexto) ou estabelecidas por práticas de uso (de significado) [...]".

Sucena (2004) reforça este entendimento quando afirma que a Rua foi motor privilegiado da urbanização, a partir da qual se estabeleceram regras a que a edificação deveria obedecer, para além da conexão entre partes urbanas.

### 01.03 | Rua e tecido urbano

Para Panerai (1999) a via, a parcela e o edifício são os três elementos base constituintes do tecido urbano, resultando da articulação entre eles a correspondente diversidade formal desse tecido. Centrando-se nesta, por sua vez, Solá-Morales (1997) interpreta-a com base nos processos que interrelacionam aqueles três elementos através das etapas de urbanização, parcelamento, edificação para justificar formas urbanas distintas (Silva e Sucena, 2006).

Ainda segundo Silva e Sucena (2006) o “modelo de cidade moderna”, traduzindo os princípios da Carta de Atenas, enaltece a independência entre os três elementos e, conseqüentemente, entre os processos que no “modelo de cidade tradicional” estreitamente se relacionam. A visão essencialmente funcional, que consubstancia a defesa do zonamento como instrumento de organização urbana, justifica que, em vários artigos que compõem o documento, se proclame a separação entre rua e habitação. A espaços próprios têm que corresponder funções igualmente próprias, aí se defende; e a circulação e a habitação são funções consideradas incompatíveis, não devendo aproximar-se senão ocasionalmente (artigo 16), tal como os edifícios não deverão ser alinhados ao longo das vias (artigo 27). As parcelas e o parcelamento associados à condição de propriedade privada são entendidos como obstáculo ao “desenvolvimento harmonioso”, pelo que a apropriação do solo por parte da Administração é justificada (artigo 21º).

A esta enumeração acrescentam Borja e Muxi, (2000, pp 78-89) que:

(...) O espaço público não é o espaço residual entre o que está a ser construído e o espaço viário. Há que considerá-lo elemento ordenador do urbanismo, seja qual for a escala do projecto urbano. É o espaço público que pode organizar um território capaz de suportar diversos usos e funções e que tem a maior capacidade de criação de lugares. Deve ser um espaço da continuidade e da diferenciação, ordenador do bairro, articulador da cidade, estruturador da região urbana.

## 01.04 | O traçado

A “rua”, enquanto espaço e imagem do traçado, é um dos elementos mais nítidos da morfologia urbana. Apesar de algumas variações ao longo da história aquela sempre foi considerada, dentro da estrutura morfológica das cidades, um lugar de circulação, de encontro, de espaço social (Lamas, 2004). O seu carácter de permanência, contudo, resulta da qualidade que Nuno Portas (2003, pp.16-18) destaca em relação ao espaço público, ou seja, o facto de ser:

(...) o elemento aparentemente «negativo», mas que é o mais duradouro da cidade, porque, afinal, o que mais caracteriza a cidade são os seus «vazios», que são aquilo que mais perdura na história da humanidade.

Segundo Lynch (2014), desenhar a rua como caminho significa determinar um início e um fim, com lugares definidos ao longo de seu trajeto, lugares de usos especiais e de atividades desenhadas com escala e contraste entre os seus elementos. Mas, a via pública é muito mais do que um simples caminho; é sim uma série de espaços conectados, alguns dos quais para estar, parar, e não somente circular. Desenhar a rua como lugar, implica qualidades similares às da praça pública, formando uma unidade íntegra em si mesma, um lugar de permanência, de práticas sociais e de manifestação da vida urbana. Desenhar a rua para tráfego automóvel é diferente de desenhá-la para o cidadão.

Para Krier (*cit. in* Serdoura, 2007, p.150), as ruas, praças e outros espaços públicos são a matriz de composição urbana (desenho urbano), que orienta a massa edificada. Complementando o raciocínio Halds, (*idem*) urbanista norueguês, afirma que “(...) as ruas funcionam no plano da cidade como o esqueleto que suporta a restante estrutura urbana (...)”

Por seu lado, para Alexander (*ibidem*) as ruas, para serem locais propícios ao encontro e permanência das pessoas, devem integrar um vasto e amplo espaço linear central, ladeado por dois troços estreitos de encaminhamento dos transeuntes. A tipologia da “rambla” catalã ou do “boulevard” parisiense constituem claros exemplos deste modo de encarar a circulação pedonal na

cidade ao mesmo tempo que se oferecem espaços para a estadia e para eventos ocasionais.

Neste contexto importa ainda referir Boyer (*cit. in* Coelho, 2012) para quem as exigências fundamentais de caminhos pedonais são:

(...) distância mais curta entre dois pontos, do que usando veículo particular; tempo de percurso inferior a 10 minutos em zona de actividades densa; continuidade urbana máxima; piso confortável e bem iluminado à noite; marcação de "unidades de percurso", dividindo o caminho em unidades mais curtas, que podem variar entre 50 e 150m, conforme a inclinação seja, respectivamente, forte ou praticamente nula.

No caso de outra tipologia – a avenida – defendem, Mangin e Panerai (1999) que a largura total das grandes avenidas dificilmente é inferior a 32 metros, chegando facilmente aos 60 metros ou mais. Com duas ou três linhas de tráfego em cada sentido, a avenida dificilmente pode ter menos de 24 metros de largura. Centrando-se nos boulevards parisienses e em concreto na sua organização/morfologia, nota Alves (2003, p. 143) que a separação entre o pavimento pedonal e as faixas destinadas à circulação motorizada “é feita através dos elementos vegetais e de franja de estacionamento ou de circulação motorizada mais lenta.”

### **01.05 | A via. Que forma adquire**

Segundo Alves (2003), na análise da forma da rua, Zucker e Sitte concentram a sua atenção nos “nós” (pontos altos da estrada urbana), local onde ocorrem as maiores atividades e se localizam os edifícios administrativos. Pode ser analisada segundo: a sua extensão, largura, geometria, grau de contenção, organicidade ou rigidez, ou ainda, pode ser analisada segundo a sua escala, a proporção, o contraste, o ritmo e a articulação a outras ruas ou praças. No entanto, independentemente da análise que se siga, existem duas características que, a par ou isoladamente, estão diretamente relacionadas com a forma da rua – a passagem e o lugar. Acrescenta o autor que se a rua

proporcionou às populações um espaço aberto junto às suas habitações, de estadia, atualmente as ruas possuem elevados índices de motorização.

Partilha da mesma opinião Coelho (2012), ao afirmar que existem ruas sem escala formal e funcional ao serviço do homem a pé, ruas sem continuidade urbana, sem habitação vitalizadora, atividades diversificadas, desconectadas duma envolvente ativa e viva. Há carência de ruas que sejam amigas do homem e sítios de cidadania. Afirma o autor que antes de ser circuito para automóveis, a rua foi e tem de voltar a ser sítio de homens a pé, sítio de convívio e local de vida urbana positiva, esclarecendo que, no entanto, não defende uma pedonalização sem regras, mas que se deve privilegiar, vitalizar o uso da cidade pelo homem, servindo-se, funcionalmente, do automóvel, ou outros meios de transporte, preferencialmente públicos.

Para Brandão (2008, pp.19-20), a “Rua” é classificada morfologicamente pelo seu perfil e dimensão – a forma do “chão” –, a sua divisão por usos e utilização distinta, o seu equipamento, a dimensão da altura e profundidade do espaço definido por edifícios, a presença de elementos naturais, elementos artísticos e comunicacionais.

#### **01.06 | O edifício – A afirmação ao longo do percurso.**

Para Alves (2003) o edificado, para além de suporte físico das várias funções (habitação, comércio, serviços), define os espaços envolventes, quer bi quer tridimensionalmente, interferindo com a configuração volumétrica dos mesmos. Os edifícios tornam-se assim um dos componentes físicos fundamentais para o volume e forma das cidades, dando corpo e identidade aos vários conjuntos urbanos, face às suas características morfológicas e traços-arquitetónicos do próprio conjunto.

Por outras palavras, também Portas *et al.* (2011, p. 203) afirmam algo semelhante:

Uma estrutura depende tanto das linhas que a organizam – dos eixos que ligam as partes que a constituem – como da caracterização de cada uma dessas partes, a definição da sua identidade. Neste aspecto, a imagem do espaço urbano assume um papel fundamental. Esta será em grande medida definida pelo desenho dos espaçamentos que o ordenam, mas também pelos tipos de edificado definidos ou existentes.

Para os autores interessa o modo como os edifícios contribuem para a caracterização do espaço urbano. Mais do que o desenho da fachada, interessam altura, escala e proporção dos volumes, o modo como os edifícios se associam, independentes ou criando linhas de fachada contínuas, entre outros aspetos. Efetivamente, se até meados do século passado, a regulação urbanística assentava fundamentalmente na caracterização do espaço urbano, focando-se no desenho dos espaços coletivos e no modo como o edificado se relacionava com eles e os caracterizava, através de instrumentos simples e baseados no desenho, como traçados, alinhamentos e cérceas, a emergência das novas unidades de habitação que seguem critérios de desenho do próprio edifício ou desenho dos espaçamentos regidos por índices paramétricos levam à perda do protagonismo da rua (idem).

Reforça Alves (2003, p. 35) esta ideia ao afirmar que no caso da cidade tradicional, os edifícios possuíam fachadas de pequena dimensão, resultado da individualidade da parcela e dimensão reduzida de frente/rua favorecendo “(...) a diversidade e a semelhança das soluções adotadas nos edifícios, sempre que não tenha havido o propósito de as unificar num conjunto de elementos repetidos.” O domínio restrito de possibilidades dimensionais e as práticas construtivas semelhantes asseguraram a harmonia das diferentes fachadas e ritmos, que por sua vez eram interrompidos pelo aparecimento de edifícios recentes, com fachadas que ocupam várias parcelas, excedem o número de pisos dos edifícios contíguos e contrariam o alinhamento do troço de rua.

Afirma ainda Alves que esta perda do sentido de alinhamento é característica geral na implantação dos edifícios da cidade moderna, isolados, com área de implantação proporcionalmente pequena, que “(...) dão lugar a uma teoria de espaços livres privados que os rodeiam e os isolam dos espaços públicos

circundantes.” (ibidem, p. 307) Os conjuntos de edifícios isolados, encravados em espaços abertos, originaram a proliferação de múltiplos tipos de fachadas:

(...) em oposição às construções consolidadas dos quarteirões maciços da cidade tradicional, ricos nos ritmos dos seus vãos e na subtil permeabilização aos espaços públicos.

### **01.07 | A parcela urbana no elemento linear**

A relação rua/parcela é o fundamento para a existência do tecido urbano. (Panerai, 2006, p. 86)

A parcela é uma componente morfológica do espaço urbano privado, materializa fisicamente a divisão de propriedade, delimitando no território uma forma e configurando um dos suportes da organização e evolução espacial. Surge como resultado de um planeamento ou fracionamento de propriedades isoladas, mas não se resume o seu papel a apenas uma “concretização morfológica”; é também uma unidade que permite o suporte do edificado, cujos diferentes modos de agregação constituem o quarteirão. Possui a capacidade de destacar um conjunto de regularidades ou singularidades e fragmentações, porque através da estrutura parcelar é possível identificar grupos homogéneos, e ainda espaços de excecionalidade ou fraturas associados a quebras morfológicas, variação de ritmos assim contribuindo para a identidade de uma determinada área, já que, por norma, os seus limites resistem por um período de tempo mais longo do que o edificado que suporta, sujeito a diversas alterações (demolições, ampliações, reconstruções). A sua forma e proporções perduram constituindo uma matriz morfológica, possibilitando a identificação de diferentes períodos de desenvolvimento urbano (Coelho, 2013).

Para Alves (2003), as parcelas maiores, com índices de edificabilidade elevado, são o espaço que “acolheu” a construção de torres ou blocos, caracterizadas por fachadas monótonas, com repetição da unidade de composição. Normalmente estas massas edificadas traduzem-se numa unidade de projeto e repetição de edifícios.

02 | CASO DE ESTUDO:  
CONTEXTO – O projeto da construção da Avenida

---

**02.01 | Breve contextualização histórica do local**



Figura 4 | Vista sobre a marginal de Gaia, de anónimo, datada do século XIX - 185? 186?

Fonte: <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/309915/?q=serra+do+pilar>

A formação do núcleo urbano de Vila Nova, com o casario ao longo da marginal e da encosta; o Mosteiro da Serra do Pilar encimado na vertente escarpada sobranceira ao Rio Douro; a ponte pênsil construída em 1843 (lado superior esquerdo), que veio substituir a ponte das barcas, construída em 1806; os armazéns, o estaleiro no cais de Gaia e as embarcações de grande porte que faziam as trocas comerciais com os Países Baixos, Inglaterra, Suécia e Rússia, todos estes elementos urbanos são representadas na figura supra (Guimarães,1995).

A análise do percurso da Avenida da República não pode ser realizada sem um entendimento, breve que seja, do processo histórico da expansão de Vila Nova de Gaia, desde a sua fundação. Julga-se necessário reconhecer a evolução da cidade, a fim de estabelecer relações entre o “antes” e o “depois”,

caracterizando o espaço intraurbano onde se insere a infraestrutura em análise. Uma determinação política ou económica, uma vontade espontânea com vista a um determinado objetivo, um percurso que une pontos territoriais, estão na origem no processo de formação do espaço urbano, como acontece no caso de estudo, e conforme se verá no decorrer do presente trabalho.

De acordo com o capítulo anterior, caminhos, ruas, estradas, ou outro tipo de vias contribuem para “descobrir” a estrutura física, social, económica e política de uma cidade, e encontrar as raízes históricas dos principais acessos, dos movimentos urbanos e da própria lógica evolutiva do tecido da cidade. Porque aqueles espaços canal fornecem uma base física do crescimento linear definido na acessibilidade e mobilidade.

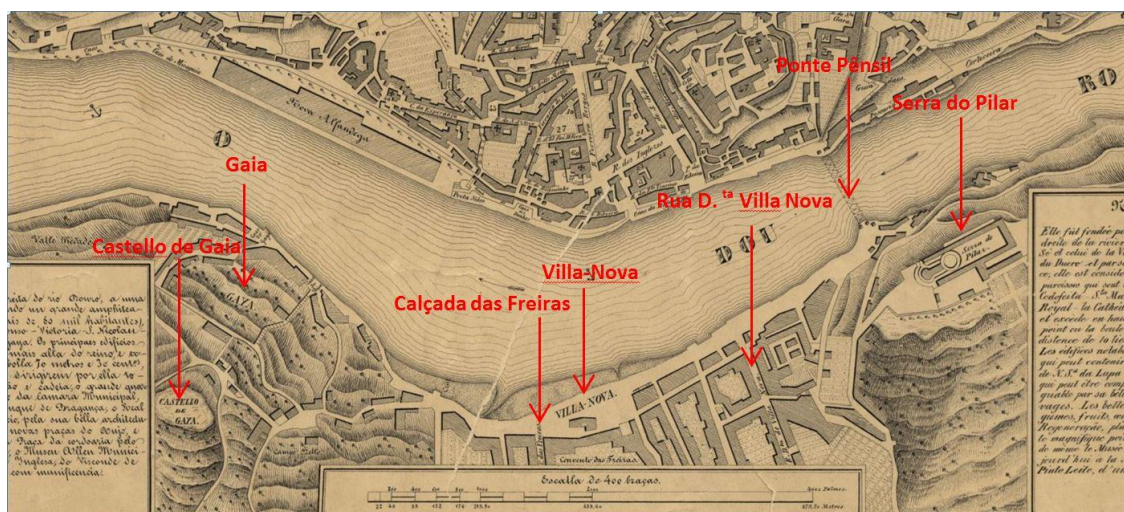


Figura 5 | Extrato da Planta topográfica da Cidade do Porto, de F. Perry Vidal, (1864-1865), publicada em 1865. Inscrições (vermelho) do autor.

Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal <http://purl.pt/3556>

O primeiro núcleo a ser povoado foi a zona do Castelo de Gaia, que obteve forte projeção em toda a Idade Média até à sua destruição em 1384, conforme relata o historiador gaiense Joaquim Gonçalves Guimarães (1995). Numa segunda fase de evolução surge um outro pólo de desenvolvimento urbano, denominado Villa Nova, povoamento que ocupou inicialmente a frente ribeirinha tendo-se posteriormente estendido por terrenos a cotas superiores, por motivo das cheias, como se poderá influir pela reedificação da Igreja de Santa Marinha e o Mosteiro de Corpus Christi (Guimarães, 1995).

É ainda Guimarães (1995) quem refere que, no século XV, a Rua Direita (atual Rua Cândido dos Reis) e as imediações da igreja de Santa Marinha constituíam o pólo urbanístico mais importante de Gaia, evoluindo a Rua Direita numa continuidade temporal no sentido norte/sul, seguindo traçado pré-existente, que de acordo com o mesmo autor era provável que já existisse uma vez que as vias medievais foram decalcadas das vias romanas.

A ponte das Barcas, construída em 1806 (fig. 6), que durou 36 anos até à sua substituição pela Ponte Pênsil, foi o elemento de conexão com a outra margem. Os sessenta anos que decorreram entre as duas indiciam transformações de forma urbana, como se pode ver nas plantas abaixo (fig. 6 e 7). Na planta de 1892 está já representada a Ponte Luís I que substitui a Ponte Pênsil em 1886, estabelecendo o tabuleiro superior da nova ponte a alteração do eixo estruturante existente até então, ou seja, a Rua Direita é substituída pela nova via que será a futura Avenida da República, e que será determinante (como se verá seguidamente) para o desenvolvimento da cidade à cota alta.

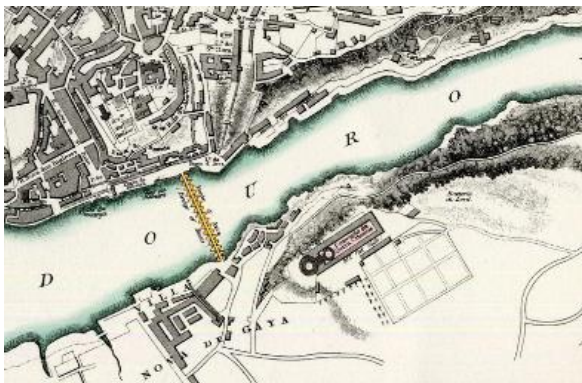


Figura 6 | Reprodução de um excerto da Planta do Porto durante o «Cerco do Porto», (1833)  
Fonte: AMP - D-PIN/b-30(24); D-ALB/GRA-1 - estampa 24

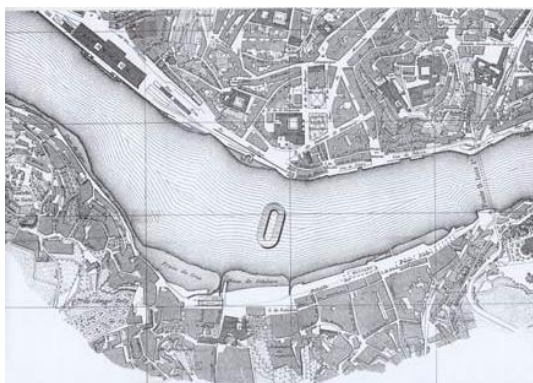


Figura 7 | Extrato da planta de 1892, de Telles Ferreira  
Fonte: Arquivo Municipal do Porto

A Avenida da República define-se em termos espaciais entre o tabuleiro superior da Ponte D. Luís I, a norte, e o Largo de St<sup>o</sup> Ovídeo<sup>2</sup>, a sul, numa distância de 2.500 metros<sup>3</sup>. Na verdade este Largo constitui de resto, desde a Antiguidade, um local estratégico ao nível das vias de comunicação. A comprovar tal asserção está o facto de, na época romana, aquele lugar integrar

<sup>2</sup> Designado também como Rotunda de St<sup>o</sup> Ovídeo, a partir da década de 60 do século passado.

<sup>3</sup> Extensão mencionada no DL N<sup>o</sup> 178/77, de 31 de Dezembro (entre o KM 304,692 e 304, 192).

um dos pontos de passagem obrigatória para quem circulava na estrada que ligava Bracara Augusta (Braga) a Olisipio (Lisboa), a chamada Via XVI (CMVNG, 2013, p. 84).

De acordo com o relatório de análise que serviu de diagnóstico à recente revisão do PDM de Vila Nova de Gaia, a Avenida, através de alguns dos espaços que a compõem – Rotunda de Stº Ovídeo, Câmara Municipal, Jardim do Morro/Serra do Pilar – constitui um dos espaços de referência da cidade, sobretudo para a população visitante e não residente, o que juntamente acontece com o Cais de Gaia (pela relação com as caves do Vinho do Porto) e os centros comerciais (Arrábida e Gaia Shopping).

Refere ainda aquele documento que se localiza-se ao longo do seu percurso e nas suas imediações a maior percentagem de equipamentos e serviços, assim como grande número de atividades comerciais. É sobre a Avenida que incide a maior pressão urbanística. Como de certo modo o comprova o recente Centro Comercial “El Corte Inglés”, um espaço comercial de referência, conforme se verá adiante no presente trabalho.

## 02.02 | O projeto inicial – a 1ª ligação: (da Ponte à Rede Distrital)

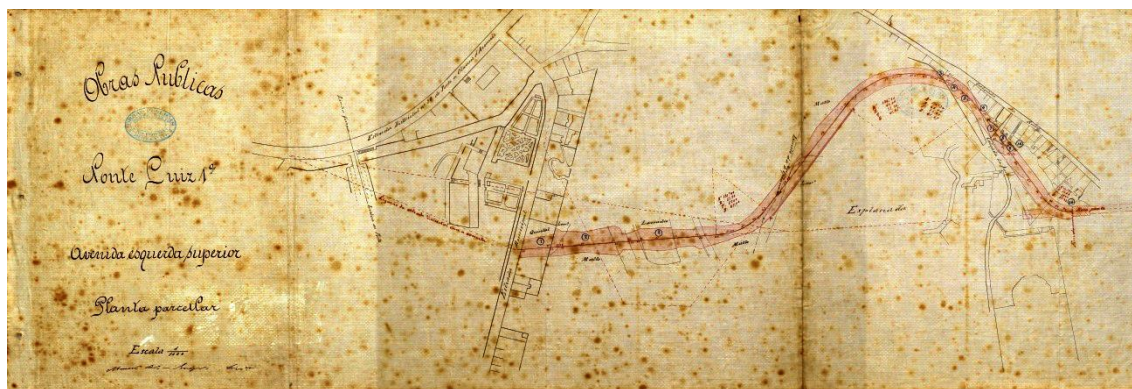


Figura 8 | Planta parcelar do Projeto da Avenida Esquerda Superior da Ponte Luís I  
Fonte: AM PT/CMVNG-AM/M-A-01-22-217

Não se pretendendo fazer uma narrativa das justificações que motivaram a construção da Ponte D. Luís I, constata-se que a mesma ditou o aparecimento,

na margem sul, de novas acessibilidades, sobretudo ao nível da cota superior, uma vez que o tabuleiro desembocava numa encosta granítica, local onde se situa atualmente o Jardim do Morro.

Por proposta de Lei de 11 de Fevereiro de 1879, o Governo determinava a abertura de concurso para a “ (...) construção de uma ponte no local que se julgar mais conveniente em frente da cidade do Porto, para a substituição da actual ponte pênsil” (CMG, 2009a, p. 79).

A construção da ponte Luís I iniciou-se então em 1881 e foi inaugurada em 31 de Outubro de 1886, dando início a uma nova organização do espaço urbano de Vila Nova de Gaia, conforme se verificará nos capítulos posteriores, e desde logo criando a necessidade de um novo elemento viário que desse continuidade de atravessamento ao tabuleiro superior.

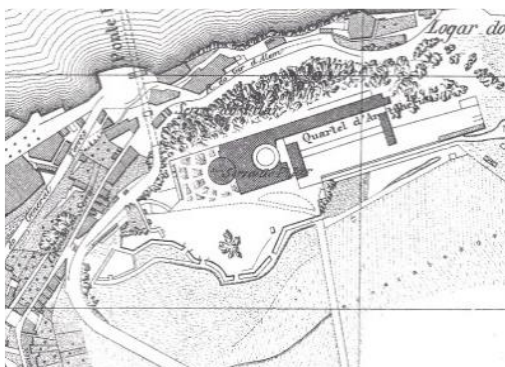


Figura 9 | Pormenor da Planta de 1892 de Teles Ferreira. Visível o traçado da Avenida a contornar o atual Jardim do Morro  
Fonte: Arquivo Municipal do Porto



Figura 10 | Vista norte/sul do rasgamento da Avenida. Exploração da pedra que existia no local onde mais tarde veio a ser construído o Jardim do Morro (1923)  
Fonte: CMVNG-AM/FO-FAR-02

A solução encontrada para esta situação foi a de contornar a “pedreira” existente no local onde presentemente se localiza o Jardim do Morro, criando um novo eixo com largura aproximada a 9 metros, denominado “*avenida esquerda superior*” (na época designada Avenida Saraiva de Carvalho e presentemente Rua Rocha Leão), que cortava a antiga Calçada da Serra e ligava, numa primeira fase, à Rua Luís de Camões (Estrada Municipal), prevendo-se conexão subsequente à antiga Estrada Distrital nº 28, do Porto a Oliveira de Azeméis através da atual Rua General Torres.

Em 1985, 9 anos após a inauguração da Ponte D. Luís I a Avenida já se encontrava “aberta” até à Rua Álvares Cabral (fig. 12), local onde anos mais tarde se iria construir os Paços do Concelho. A intenção da continuidade deste traçado até St<sup>o</sup> Ovídeo é representada através da sua marcação a traço interrompido.



Figura 11 | Imagem da Ponte avistando-se o traçado da avenida, (1910)  
Fonte: AMP - D-PST/786



Percurso da Linha da Batalha às Devesas

Figura 12 | Percurso da Linha da Batalha às Devesas (1895)  
Fonte: Guedes (1999, p.2)

### 02.03 | Ligação da Ponte ao Largo de St<sup>o</sup> Ovídeo

No ano de 1905, a propósito de um pedido para deslocação de uma viela, há uma referência explícita à “Avenida Campos Henriques [enquanto] rua larga e direita” (CMVNG, 2013, p. 85) no lugar de St<sup>o</sup> Ovídio, pelo que será lícito inferir que foi equacionada, desde o início, a ligação do tabuleiro da Ponte D. Luís I até ao ponto da respetiva confluência com a Estrada Real nº 10 (Rua Soares dos Reis), a qual operava, na altura, a ligação a Lisboa, conferindo ao novo espaço-canal um papel preponderante na ligação norte/sul.

Quanto à configuração do traçado da Avenida as disposições legais poder-nos-ão induzir a afirmar que o seu primeiro tramo terá tido 9 metros de largura, considerando que o esquema da Linha de Ligação da Batalha às Devesas,

datada de 1895, não nos permite aferir da largura da via<sup>4</sup>. No entanto, dúvidas não existem que desde 1904 a Avenida possui perfil de 30 metros<sup>5</sup>. Efetivamente, as primeiras referências desenhadas em que se pode aferir da largura do espaço canal com estes 30 metros de largura constam no processo de obras particulares registado sob o nº 598, de 1908, em nome de Manoel Alves de Oliveira.

Os desenhos representados nas figuras 13 e 14 mostram que o espaço-canal em estudo foi pelo menos até o ano de 1923 uma estrada com valetas na extrema, ausente de passeios, e o dito perfil de 30 metros.

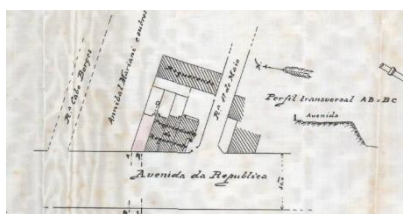


Figura 13 | Extrato do processo 666, (1915)  
Fonte: AMVNG

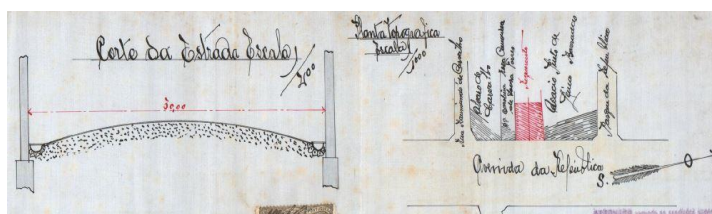


Figura 14 | Extrato da peça desenhada do processo 746, (1923)  
Fonte | AMVNG

Tal como antes se referiu, podendo-se concluir que aquele primeiro tramo, contornava o Jardim do Morro, fazia a ligação à Rua Luís de Camões (Estrada Municipal), teria um perfil de 9 metros. Esta solução foi abandonada, pelo menos desde o início do século XX, atendendo a que o projeto que antecedeu ao Projeto retificado, para a *Nova Avenida Esquerda do Taboleiro Superior do Ponte Luís I* levado a efeito pela Direção de Obras Públicas do Distrito do Porto, previa a ligação do tabuleiro superior até ao Largo de St<sup>o</sup> Ovídeo, num

<sup>4</sup> O decreto de 15 de Julho de 1862, que Segundo Pacheco (2004) viria a constituir a base da classificação e estrutura da rede viária até ao Plano Rodoviário Nacional de 1985 é que estava baseado na estrutura de 1850, estipula três grandes grupos – estradas reais, distritais e municipais – e define as características e responsabilidade de construção e manutenção das mesmas, preconizando o art.º 9º que: “A largura das estradas de primeira e de segunda ordem entre os fossos não será maior de 8 metros nem menor de 6 metros (...)” §1 Nas imediações das grandes povoações o governo poderá fixar uma largura maior às estradas de primeira e segunda ordem, se a grande circulação d’ellas assim o exigir (...) (MOPCI, 1862, pp. 85-86).”

<sup>5</sup> Em função do transcrito na nota anterior, surge uma interrogação relacionada precisamente com a dimensão do perfil desta via. Sabendo-se que o objetivo de uma estrada é a deslocação de pessoas e bens entre dois pontos geográficos; que segundo o decreto de 1862, antes referido, na data de construção da Avenida as estradas reais dificilmente ultrapassavam os 9 metros de largura; que os terrenos onde viria a ser implantada eram maioritariamente agrícolas (quintas), a dúvida é; porque se pensou numa estrada com esses 30 metros de largura? Estar-se-ia talvez a pensar numa Avenida, num contexto de crescimento para sul da própria cidade do Porto, tendo como inspiração a Avenida da Liberdade, com 90 metros de largura por 1100 metros de extensão que, à data de inauguração da Ponte Luís I, se concluíra em Lisboa? Teria sido a referência da Avenida da Boavista, no Porto, que se construía na mesma data, a influenciar a opção?





Figura 17 | Planta Geral do Projeto da Avenida Esquerda do Tabuleiro Superior da Ponte Luís I, (1933)  
Fonte: PT/CMVNG-AM/M-A-01-22-223

Uma análise mais detalhada da peça desenhada (fig. 17) permite verificar a existência de vários obstáculos na implantação do referido traçado, ao longo do curso previsto: desde logo, a pedreira, depois a linha de caminho-de-ferro (fig. 18), as construções que têm que ser demolidas porque colidem com esse mesmo traçado, as quintas<sup>7</sup> que ao longo da sua extensão se atravessam, e é necessário expropriar<sup>8</sup> (fig. 19). Prevista estava a anulação do troço da Rua João de Deus, na margem nascente da nova avenida, a julgar pelo grafismo utilizado no próprio projeto (fig. 20).

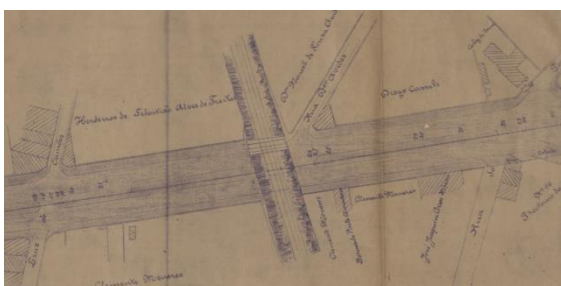


Figura 18 | Visível o canal da linha de caminho--de--ferro  
Extrato da Planta Geral do Projeto da Avenida.



Figura 19 | Visível terreno para expropriação. Extrato da  
Planta Geral do Projeto da Avenida

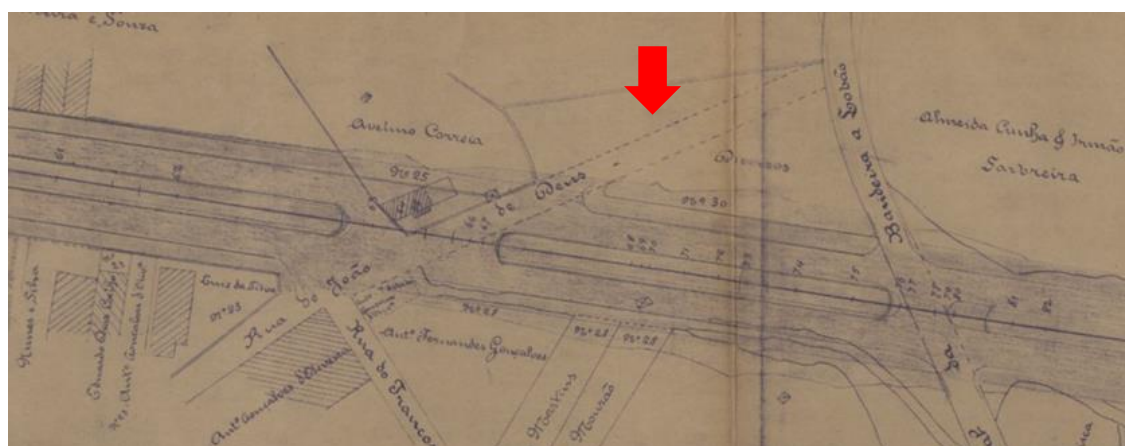


Figura 20 | Visível o traçado da Rua João de Deus - Extrato da Planta Geral do Projeto da Avenida. Inscrição a vermelho do autor

<sup>7</sup> Constituem ainda hoje uma referência espacial tão concreta, que a expressão é utilizada correntemente como se as referidas quintas ainda se mantivessem.

<sup>8</sup> Independentemente do resultado se tornar na divisão física do território

A pavimentação da totalidade do espaço-canal viria a acontecer no ano de 1934, dando-se por concluída a obra da designada Avenida Campos Henriques, até o ano de 1910, altura que passa a denominar-se Avenida da República (CMVNG, 2013). A nova infraestrutura viária, que desde 1905 passou a ter transportes públicos partilhados com a cidade do Porto, influencia também a deslocação dos Paços do Concelho para o gaveto da Avenida da República/Rua Álvares Cabral, onde atualmente se encontra. Essa alteração leva à perda de estatuto da Rua Direita, atual Rua Cândido dos Reis, como infraestrutura principal de Vila Nova de Gaia, tornando-se responsável pela emergência de um novo foco de centralidade em detrimento do até então existente, localizado à cota baixa da zona histórica ribeirinha de Vila Nova de Gaia.

Desapossada da sua função de centro político-administrativo, comercial e de serviços, a zona ribeirinha tornou-se estiolada e a Rua Direita converteu-se numa área de residência de famílias de baixos recursos e de pequeno comércio de proximidade, facto que levou à progressiva degradação dos prédios.<sup>9</sup>

De referir ainda, a propósito da preocupação da perda de importância da zona ribeirinha, aquando da construção de um novo arruamento, em meados de oitocentos, que corresponde à atual Rua General Torres, o desagrado das entidades municipais, bem como à população da Rua Direita, como se conclui pela *Descrição Topográfica de Vila Nova de Gaia*, a Câmara

(...) como conhecesse que a nova estrada vinha desviar do centro da Vila, isto é da rua Direita a concorrência do povo, e isto prejudicava de futuro os seus habitantes, porque lhes diminuiria o comércio, e consequentemente o valor das propriedades, expôs ao Governo – que nem era útil, nem necessária a dita estrada; porque se estava alargando já a Rua Direita, a qual dava depois passagem fácil e cómoda a todo o povo, e transportes.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> <http://memoriasgaiensesbibliotecadegaia>

<sup>10</sup> idem

## 02.04 | As primeiras alterações ao projeto

No ano de 1934 surgem as primeiras informações de que o projeto inicial (fig. 17) fora alterado. Efetivamente, nesse ano, de acordo com o relatório da 3ª Repartição Técnica da Câmara Municipal<sup>11</sup>, verifica-se que a configuração proposta para o então Largo de Stº Ovídeo, não se fará

(...) por não ter [ a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia] na ocasião os rendimentos necessários para estabelecer a rotunda projectada bem como a praça no cimo da Avenida que obriga à expropriação ou mudança da capela.

Para além desta alteração, constata-se pela leitura da planta topográfica, datada de 1936, que indica a localização das casas dos impostos cedidos à D.S. Viação, bem como pela cartografia raster de 1941, em que a Avenida se prolonga até à então Estrada Nacional 222 (atualmente designada por Rua Raimundo de Carvalho), que a sua placa central possui 6 metros de largura em vez dos 8 metros iniciais. Para sul, aquela placa mantém as dimensões previstas no projeto.

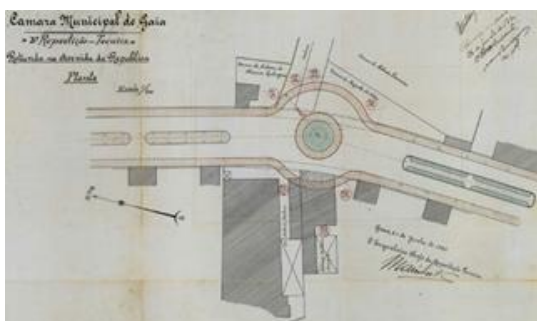


Figura 21 | Extrato da planta onde é visível a dimensão diferente das placas centrais.  
Fonte : AMVNG

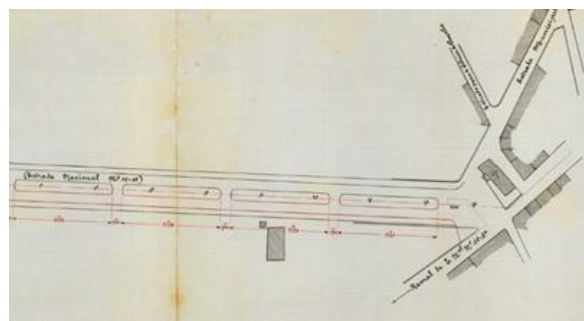


Figura 22 | Extrato da planta onde é visível o término da Avenida junto à capela de Stº Ovídeo.  
Fonte: AMVNG

## 02.05 | As alterações ao projeto na década de 60

Alterações subsequentes relacionam-se igualmente com o perfil da Avenida, já que em reunião de Câmara, de 29/11/1967, foi deliberado que os serviços Técnicos Municipais elaborassem um estudo que previsse a eliminação da

<sup>11</sup> Memória descritiva do orçamento para a “Pavimentação a paralelepípedos da Ala Direita da Avenida da República. (Estrada Nacional nº 10 1ª)”

faixa central ou, em alternativa, apresentassem outra solução para possibilitar o descongestionamento de trânsito, de forma a anular as graves perturbações que surgiam durante o dia, em especial nas horas de ponta. A esse respeito, e de acordo com a Memória Descritiva datada de 08/01/1968<sup>12</sup>, previa-se:

(...) a substituição da placa central arborizada com 6,00 metros de largura, por uma placa de 1.20 m de largura, de apoio ao atravessamento de peões e divisão de faixa de rodagem, alteração esta que juntamente com a respectiva alteração do pavimento das faixas de rodagem constitui a 1ª fase da remodelação.<sup>13</sup>

### Previa-se também

(...) suprimir, sempre que possível os atravessamentos directos da Avenida (...), estabelecendo novos locais de retorno ou passagem de forma a não interferir com qualquer entroncamento, exceptuando-se nas (...) ruas Rocha Leão e Rodrigues de Freitas devido à necessidade de se manter o acesso directo ao Mosteiro, para quem vem do Porto. (...) junto do Edifício da Câmara, em que se prevê a supressão de placas centrais numa extensão de 120 metros, mantendo-se apenas uma pequena placa central redonda para o sinaleiro. (...) junto ao entroncamento da Rua Raimundo de Carvalho, devido ao movimento de camionagem para Oliveira do Douro (...) junto ao entroncamento com a E.N. 222 devido a sua importância rodoviária.

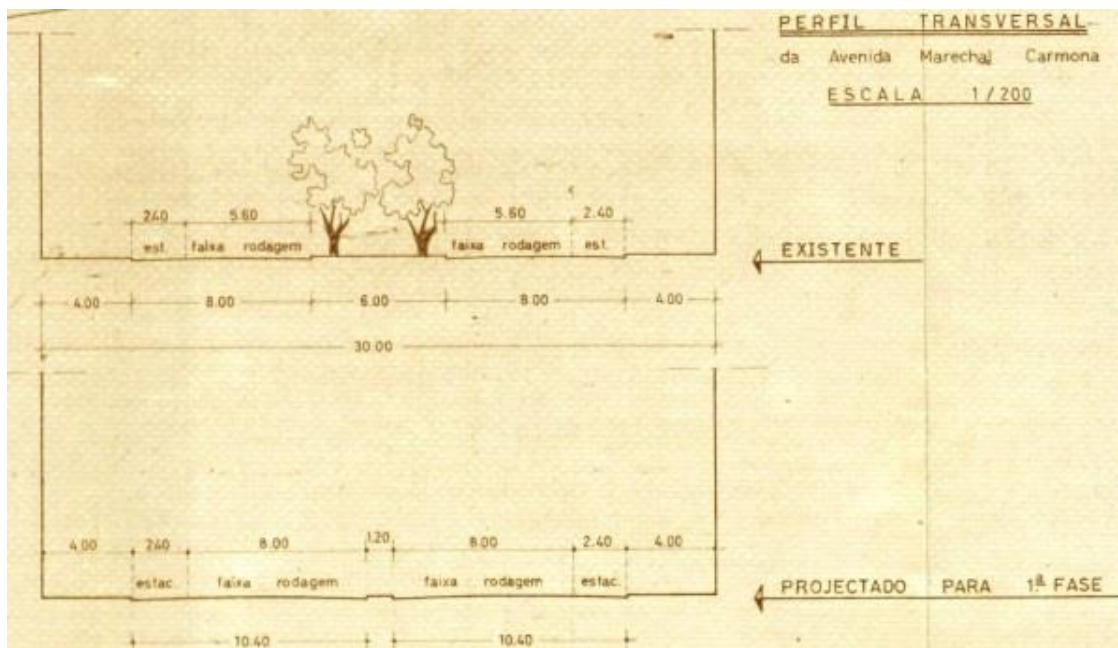


Figura 23 | Estudo de novo perfil para a Avenida, (1967)  
Fonte: AMVNG

<sup>12</sup> Ver anexo pag. 110

<sup>13</sup> Idem pag. 111

Numa 2ª fase, e de acordo com mesma Memória, previa-se o arranjo dos passeios, baías de estacionamento, abrigos, arborização lateral da avenida e o estudo de novo sistema de iluminação. A consideração das peças desenhadas do referido estudo (fig. 23), o perfil existente que se pretende substituir, o qual é representado com 4,00 metros de passeio, 2,40 metros de estacionamento, 5,60 metros de faixa de rodagem e placa central arborizada com 6,00 metros de largura.

A pretensão Camarária de 29/11/1967 não mereceu acolhimento por parte da Junta Autónoma das Estradas, e, em contrapartida, em reunião conjunta com os Serviços Técnicos Municipais, de 29 de abril de 1972<sup>14</sup>, decidiu-se o seguinte perfil tipo: passeio de 2,50m, estacionamento de 2,50 metros, duas faixas de rodagem com 8,00 metros, separador central com 4,00 metros de largura. Neste previa-se faixa de encosto para virar de 3,00 metros, com redução do espaço central para 1,00 metro de largura.

## 02.06 | Estudo de cérceas de 1970 e Espaços em Galeria

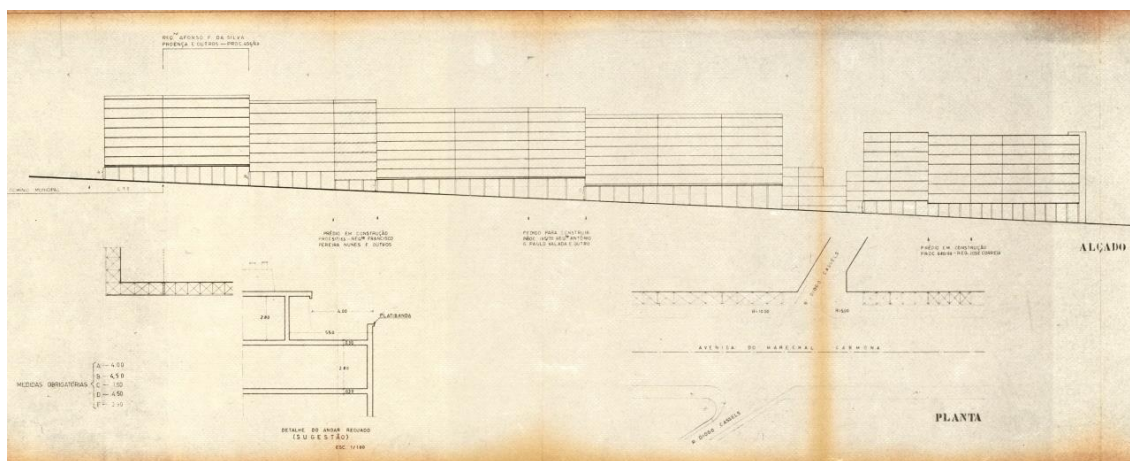


Figura 24 | Extrato do projeto de estudo de cérceas e Espaços em Galeria, (1970)  
Fonte: AMVNH

No ano de 1970, o Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal elabora um estudo de cérceas para o troço da Avenida da República compreendido entre os Paços do Concelho e o Caminho-de-ferro, em que a implementação de

<sup>14</sup> Documento em anexo

galerias no piso térreo surge como elemento obrigatório nos alinhamentos deste espaço-canal.<sup>15</sup>

Previa-se, então, no lado poente da Avenida, a construção continua em banda de edifícios multifamiliares com galeria no r/c, desde o edifício dos atuais CTT até ao gaveto da Rua Diogo Cassels. Esta intenção não foi, contudo, levada a efeito face à abertura do novo arruamento – Rua Daniel Serrão –, concretizada no início deste século XXI.

Da importância do elemento “galeria” merece destaque a sua condição de um novo tipo de espaço público, ao introduzir uma dupla dimensão funcional, enquanto espaço de estar coberto e espaço de transição entre interior e exterior, que inclusivamente “extravasou” os limites do espaço-canal em estudo, chegando a implantar-se na Rua Álvares Cabral, uma das suas perpendiculares de maior centralidade.

## 02.07 | Estudo de 1971 e Espaços para estacionamento

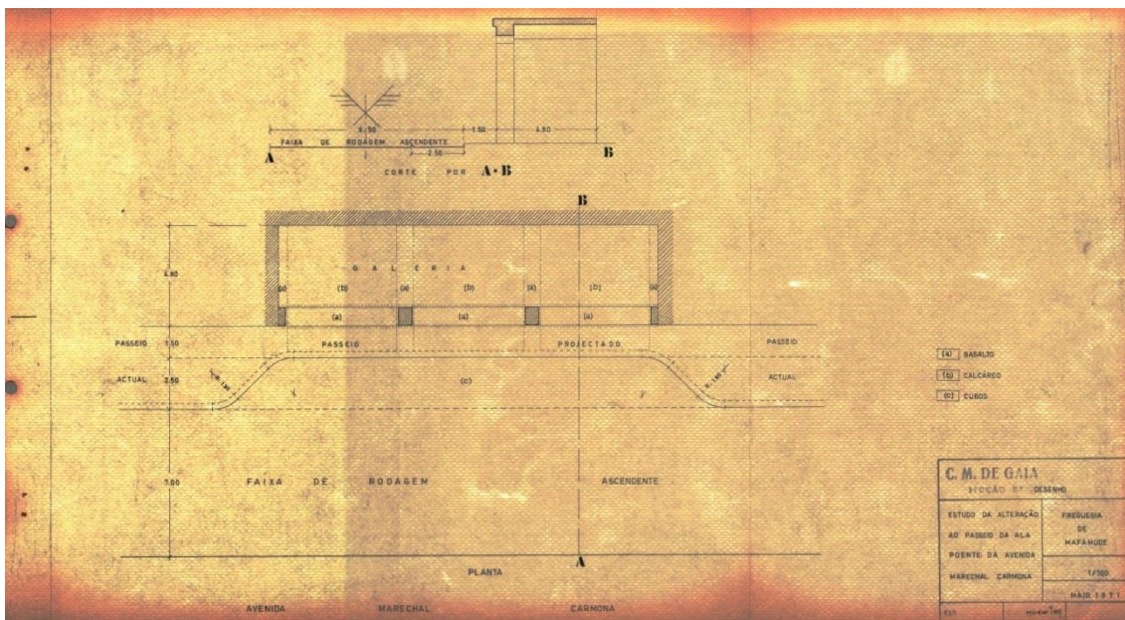


Figura 25 | Pormenor da planta de estudo de espaços para estacionamento, (1971)  
Fonte: AMVNG

<sup>15</sup> Presume-se ser a primeira vez que este novo elemento é implantado atendendo a que numa das plantas deste estudo é dito: “Ressalvam-se as medidas para o proc. 517/69 – (Construção iniciada anteriormente ao estudo realizado)”

Em 1971, um Estudo desenvolvido pela Secção de Desenho da Câmara Municipal estabelece a alteração de passeios da ala poente da Avenida. Aí promove-se a subtração da largura do passeio a descoberto, que possuía 4,00 metros, para 1,50 metro, e a inclusão de faixa longitudinal destinada ao estacionamento automóvel. Com a introdução do espaço em galeria, que antes referimos, com 5.00 metros de largura a dimensão total do passeio passou a ser de 6.50 metros.

### 02.08 | Estudo de 1989 para a zona alta da Avenida

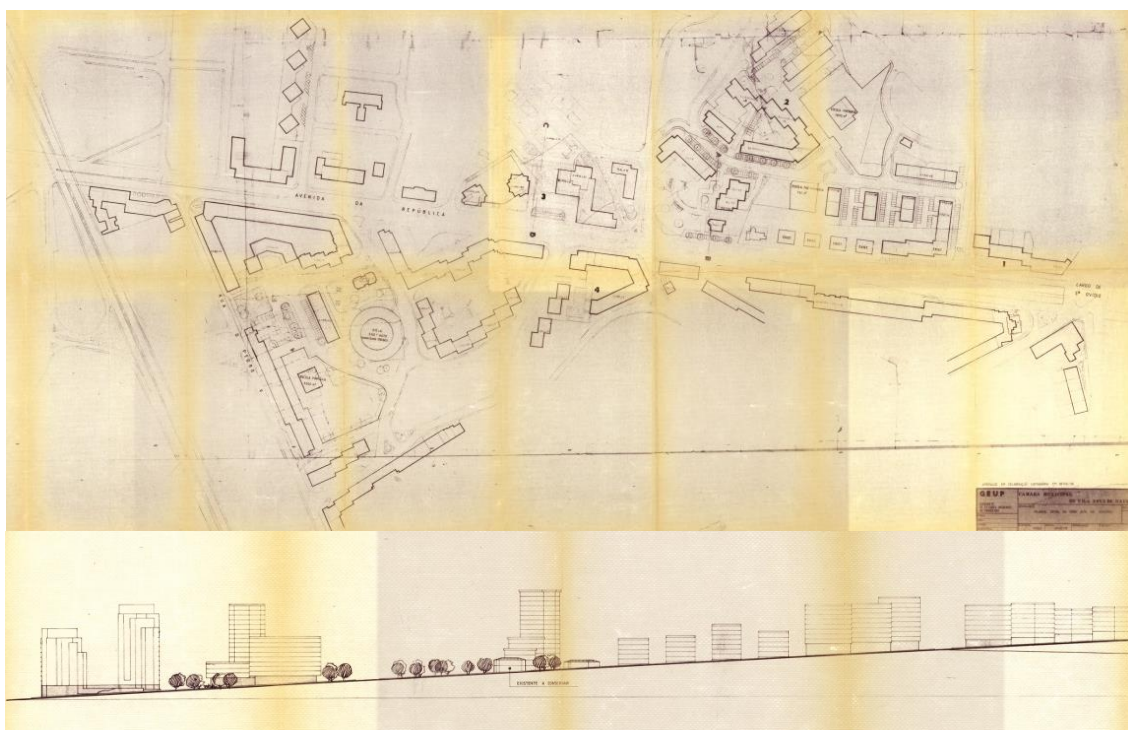


Figura 26 | Extrato da Planta Geral da Zona Alta da Avenida e perfil longitudinal, (1989)  
Fonte: Arquivo Municipal

Em 1989, um estudo para um conjunto habitacional a desenvolver, em ambos os lados da Avenida, no seu topo sul, elaborado pelo Gabinete de Estudos Urbanos de Pormenor, foi aprovado em reunião de Câmara em 26/06/1989. A “*Planta Geral da Zona Alta da Avenida*”, que compreende a parcela de território localizada entre a atual VL 9 (a norte do El Corte Inglés) e o Largo de Stº Ovídeo, constitui-se como um plano detalhado de ordenamento desta área, representado na peça desenhada patente na figura 26. Nela se expõe o

desenvolvimento urbano de uma vasta área (implantações e número de pisos), impondo um modelo de ocupação onde pontuam edifícios torre com 16 pisos acima da cota do solo ( $r/c + 15$ ), em “contraponto” com os edifícios existentes que eram na sua maioria de dois pisos, e ainda um edifício de 17 pisos localizado junto à rotunda de Stº Ovídeo, na margem nascente da Avenida. É também de salientar a previsão de um silo auto de 7 pisos, com capacidade para 550 a 600 automóveis e de uma escola primária num terreno próximo da Rua D. Pedro V, com área de 7000 metros quadrados. Este plano introduz um conceito diferente de relação entre a via e o edificado, conseguido, na prática, através da implantação, isolada e livre, de construções que deixaram de ser bandas contínuas, alinhadas ao longo da Avenida.

## **02.09 | Os Instrumentos Reguladores**

Neste subcapítulo são apresentados os instrumentos reguladores diretamente relacionados com o espaço-canal em estudo, nomeadamente um primeiro documento de 1992 – Documento Estratégico –, o Plano de Pormenor do Centro Cívico e os dois Planos Diretores Municipais, com incidência de apenas algumas “prescrições” da Carta de Zonamento e Condicionantes.

### **02.09.01 | O “Documento Estratégia”**

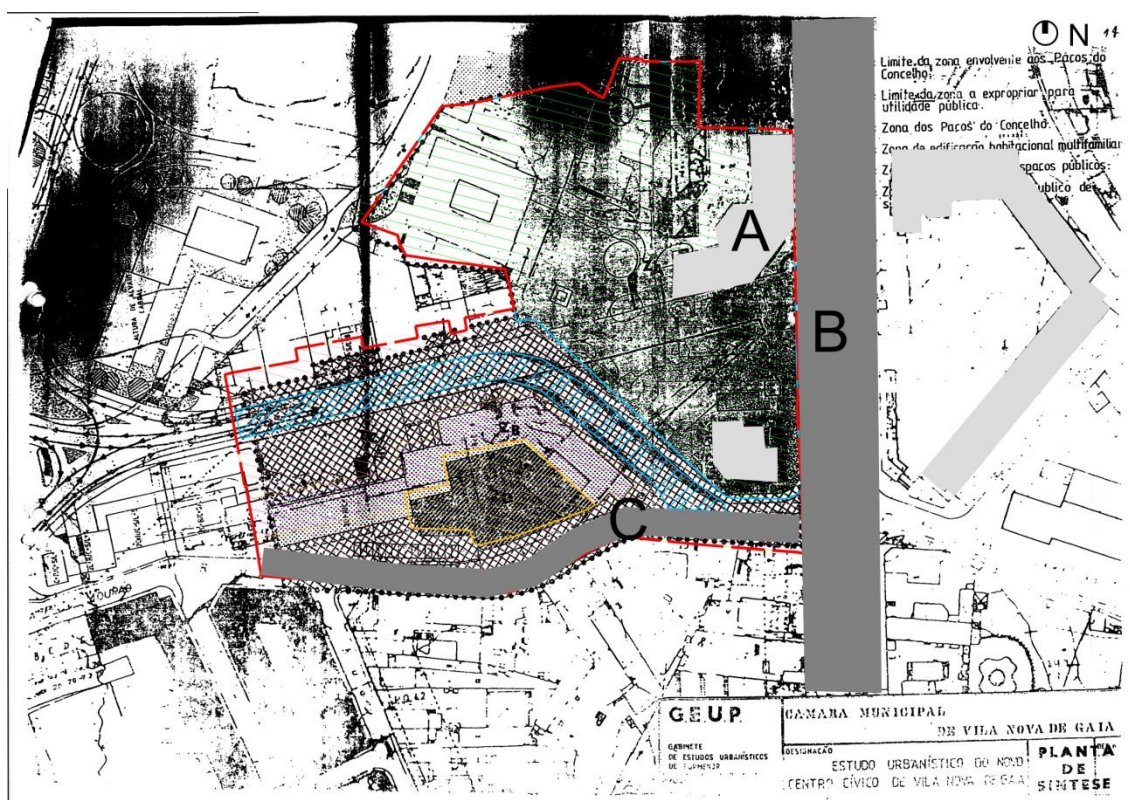
O “Documento Estratégia – Programa de Desenvolvimento Municipal” surge, no ano de 1992, como resposta ao “(...) disparar da ocupação urbana fundamentalmente centrada na habitação e quase totalmente direccionada para a função de dormitório da cidade do Porto.” (CMVNG, 2008, p. 9). Vila Nova de Gaia era assim entendida como um território de passagem no trajeto norte/sul, agarrado ao

(...) modelo rural, e pouco estruturado, aonde a pressão provocada pelo fenómeno da (...) urbanização não encontrava contrapartida na sedimentação da urbanidade, na terciarização, na localização de equipamentos urbanos e no direccionamento das propostas de investimento (idem).

Em consequência desta análise o Documento tinha como premissa uma estratégia que apostava em novas centralidades, na qualidade residencial, acessibilidades e ambiente. O objetivo primeiro era potenciar sinergias, multiplicar iniciativas e investimentos públicos e privados, definindo recursos e prioridades das ações (idem).

Este documento, não vinculativo e de duração indeterminada, antecipou as opções de fundo das soluções posteriormente configuradas no PDM de 1994, com implicação direta no espaço-canal em estudo, como adiante se verificará.

### 02.09.02 | Plano de Pormenor do Novo Centro Cívico (1992)

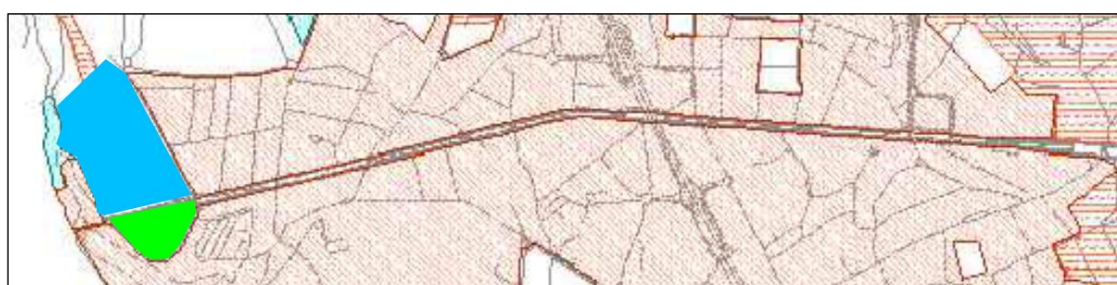


- |   |                      |  |                                   |
|---|----------------------|--|-----------------------------------|
| A | CAMARA MUNICIPAL     |  | ZONA DOS PAÇOS DO CONCELHO        |
| B | AVENIDA DA REPUBLICA |  | HABITAÇÃO MULTIFAMILIAR           |
| C | RUA PINTO MOURÃO     |  | REGIME PUBLICO DIREITO SUPERFÍCIE |
|   | LIMITE PLANO         |  | ARRUAMENTO A CRIAR                |

Figura 27 | Extrato do Plano de Pormenor do Centro Cívico com desenho e legenda de cor aposto pelo autor  
 Fonte: Gaiurb, EM

O único Plano de Pormenor com influência na área de estudo corresponde ao Plano de Pormenor do Novo Centro Cívico (PPNCC), que entrou em vigor a 1 de abril de 1992 e teve como objetivo “(...) conseguir um espaço amplo em redor dos Paços do Concelho(...)”.<sup>16</sup> Nesse sentido, preconizava várias alterações nos arruamentos envolventes, das quais se salientam a supressão de parte das Ruas de Pinto Mourão e Álvares Cabral, a abertura de novo troço de arruamento infletindo para sul a partir da parte mantida da Rua Álvares Cabral com ligação à Avenida da República, o desenvolvimento da zona envolvente ao município, com destaque para as áreas afetas ao acesso de munícipes. Este novo espaço público de carácter excecional, pontua uma referência na Avenida.

### 02.09.03 | O Plano Diretor Municipal de 1994



Área de Equipamentos

Área Urbana de Edificabilidade Extensiva

Área Verde de Utilização Colectiva

Figura 28 | Extrato da planta de ordenamento do PDM de 2009 com desenho e legenda de cor do autor  
Fonte: Gaiurb, EM

O Plano Diretor Municipal de 1994, ratificado em Conselho de Ministros 10.03.1994 e publicado no Diário da Republica, I série-B, de 6 de Maio, sob o n.º 28/94, documento com vínculos jurídicos configurados à época pelo DL 69/90, adota critérios de zonamento e regulamentação do uso dos solos, não prevendo índices urbanísticos (coeficientes de ocupação/utilização do solo ou densidades de habitação) com a justificação de que “esses instrumentos de regulação seriam pouco adequados dadas as condições prévias de transformação urbana que prevalecem num território de urbanização difusa.” (CMVNG, 2008, p. 10)

<sup>16</sup> Diário da República, II Série, nº 77, pp 3080-(40).

Através da análise do extrato da planta de ordenamento supra (fig. 28) verifica-se que a área de estudo é classificada em quase toda a sua extensão, com exceção das parcelas do Jardim do Morro e do Mosteiro da Serra do Pilar, como Área Urbana de Edificabilidade Intensiva, assim se preconizando uma ocupação densa, com predominância na construção de habitação multifamiliar e serviços, sem prejuízo de outras atividades compatíveis, nomeadamente industriais.

A cêrcea dominante foi referenciada em quatro pisos (r/c + 3) acima do solo, excluindo caves, admitindo-se ainda a cêrcea de r/c+5 desde que, cumulativamente, não afetasse negativamente a área envolvente, quer do ponto de vista paisagístico quer funcional, e que resulte a preservação de áreas livres, podendo incluir o aproveitamento de quintas de valor paisagístico. Admitiam-se ainda todas as dimensões de parcelas ou lotes, desde que se respeitassem as disposições regulamentares quanto a afastamentos, alinhamentos e cêrceas (art.º 18 a 21 do PDM-PR, 1994).

#### 02.09.04 | O Plano Diretor Municipal de 2009



 Área Verde de Utilização Colectiva	 Área de Expansão Tipologia Mista Tipo III 1.2
 Área Urbanizada em Transformação de Tipologia Mista	 Área de Expansão Tipologia Mista Tipo IV 1.8
 Área Urbanizada em Consolidada de Tipologia Mista	 Área de Comercio e Serviços
	 Área de Infraestruturas e Equipamentos Especiais

Figura 29 | Extrato da planta de ordenamento do PDM 2009 (legenda do autor)  
Fonte: Gaiurb, EM

Segundo o Relatório de Revisão do PDM (CMVNG, 2008), o anterior plano

(...) não foi suficiente para garantir orientação territorial às diversas intervenções e (...) a sua flexibilidade e capacidade adaptativa originou, durante certos períodos, permissividade excessiva.” (CMVNG, 2008, p.12)

Perante a constatação supra o novo Plano Diretor Municipal pretende definir uma nova estratégia de desenvolvimento e programação do uso dos solos, integrado num conceito mais abrangente da Área Metropolitana do Porto.

Quanto à qualificação do solo, a área de estudo integra-se na categoria de espaço relativa ao solo urbanizado e abrange oito “subcategorias” de espaço, nomeadamente: Área Urbanizada em Transformação de Tipologia Mista, Área Verde de Utilização Coletiva, Área de Equipamentos Gerais Existentes, Área Urbanizada Consolidada de Tipologia Mista, Área de Expansão de Tipologia Mista Tipo IV 1.8, Área de Expansão de Tipologia Mista Tipo III 1.2, Área de Comércio e Serviços e, por último, Áreas Infraestruturas de Equipamentos Especiais.

Nas áreas classificadas como Urbanizadas Consolidadas de Tipologia Mista, as operações urbanísticas permitidas consistem na edificação, a qual deve garantir a manutenção e valorização das malhas e morfologia existentes e uma adequada inserção na área envolvente, valorizando a qualidade arquitetónica do conjunto. Admite-se o alinhamento e cêrcea dominantes, podendo o Município impor cêrcea diferente na salvaguarda de valores patrimoniais ou a integração urbanística do conjunto edificado (PDM, art.º 53).

Nas Áreas Urbanizadas em Transformação de Tipologia Mista são permitidas obras de edificação e loteamentos avulsos, em que, na ausência de instrumento urbanístico que defina o alinhamento, prevalece o alinhamento do troço com dominância mais próximo. A cêrcea é de 6 pisos, porque o perfil transversal do espaço público é superior a 20,00 metros, podendo, no entanto, o município impor cêrcea diferente na salvaguarda de valores patrimoniais ou da integração urbanística do conjunto edificado (PDM, art.º 54).

Nas Áreas de Comércio e Serviços, para além destes usos dominantes, admitem-se outros usos desde que deles não resultem incompatibilidades com os já instalados, e contribuam para potenciar a atratividade destas áreas. Não são permitidas áreas autónomas de armazenagem a descoberto nem o uso habitacional (PDM, art.º 62 e 63).

A Área Verde de Utilização Pública corresponde ao Jardim do Morro, admitindo-se, complementarmente, a construção de infraestruturas, edifícios ou estruturas de apoio à fruição desta área, na condição de não pôr em causa o seu valor patrimonial e a sua identidade como espaço público, nem exceder a sua área de implantação 10% da área do Jardim (PDM, art.º 84).

Na área destinada a Equipamento Geral Existente, que no caso corresponde ao Mosteiro da Serra do Pilar, admite-se a coexistência de outros usos quando associados funcionalmente aos equipamentos ou quando constituam atividades complementares dos mesmos, podendo o Município alterá-los, desde que seja mantida a finalidade genérica de ocupação com equipamentos.

A exceção surge nas situações de deslocalização ou desativação da totalidade de um equipamento por motivos devidamente justificados, admitindo-se a transformação da área de Equipamentos Gerais Existentes a ele afeta para os usos correspondentes à categoria de uso com que confronte em maior extensão, desde que se mantenha dentro da mesma classe de solo. Admitem-se ainda obras de alteração ou ampliação, essenciais à viabilidade do equipamento e desde que a área de impermeabilização não agrave a existente quando esta for superior a 75% (PDM, art.º 88 a 90).

As duas áreas classificadas como Área de Expansão Urbana de Tipologia Mista são as que corresponderão ao Centro Cívico e ao Interface junto à EN 222, destinando-se à expansão das áreas urbanas de maior carga urbanística e preconizando a promoção da multifuncionalidade, com usos dominantes de habitação, comércio e serviços. O índice de construção bruto admissível é de  $0,4\text{m}^2/\text{m}^2$  e  $1,2\text{m}^2/\text{m}^2$ , respetivamente, para as áreas do tipo III e IV (PDM, art.º 71).

Por fim, a parcela de terreno aonde se localiza a Praceta Salvador Caetano está classificada como Área para Infraestrutura e Instalações Especiais, e nela o uso e ocupação do solo devem estar diretamente relacionados com a função específica, que neste caso é a Estação Ferroviária de General Torres. A

edificabilidade a adotar será a estritamente exigida pela própria natureza da infraestrutura (PDM. art.º 94 e 95).

### Património Arquitectónico

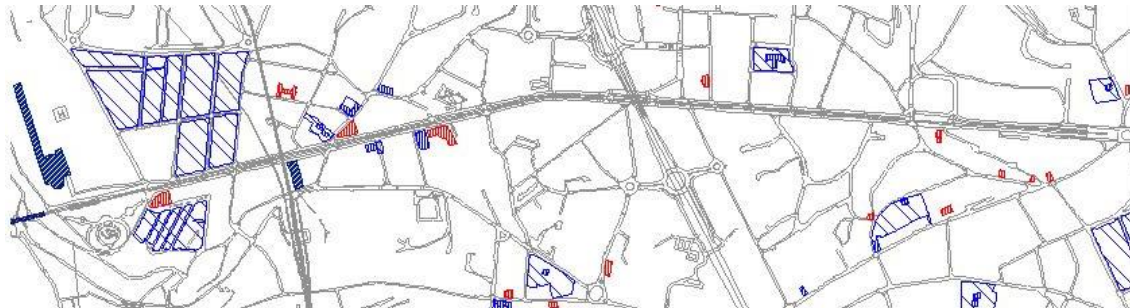


Figura 30 | Extrato da planta de condicionantes, a azul-escuro (trama mais densa), os imóveis classificados: Ponte Luís I, Mosteiro da Serra do Pilar e Casa Barbot; a vermelho, património proteção integral nível II; a azul (trama mais densa), património proteção integral nível I.  
Fonte: Gaiurb,EM

A figura 30 representa os imóveis, conjuntos e sítios referenciados na Planta de Condicionantes, delimitados na Carta de Salvaguarda, repartidos por dois níveis de proteção: Proteção Integral, em que são permitidas obras de alteração e de ampliação que não prejudiquem a traça original da edificação pré-existente, devendo privilegiar-se soluções arquitetónicas que evidenciem a sua autonomia formal; e Proteção Estrutural, em que as intervenções urbanísticas nos edifícios ou outras construções devem promover a manutenção dos elementos de interesse, nomeadamente os identificados nas respetivas fichas<sup>17</sup>. (PDM. art.º 131 a 133)

Nos espaços públicos sujeitos ao nível de Proteção Integral (Fig. 32) deve preferencialmente salvaguardar-se a composição original dos elementos que os configuram, nomeadamente, os alinhamentos existentes, a escala de muros ou fachadas, a pavimentação com materiais originais e a arborização existente. (PDM. art 136)



Figura 31 | Área complementar proteção integral I  
Fonte: Gaiurb, EM



Figura 32 | Espaço público proteção integral I  
Fonte: Gaiurb, EM

<sup>17</sup> Em anexo são apresentadas as fichas de Património Arquitectónico dos imóveis, conjuntos e sítios.

03.01 | A Avenida e as vias estruturantes na sua envolvente

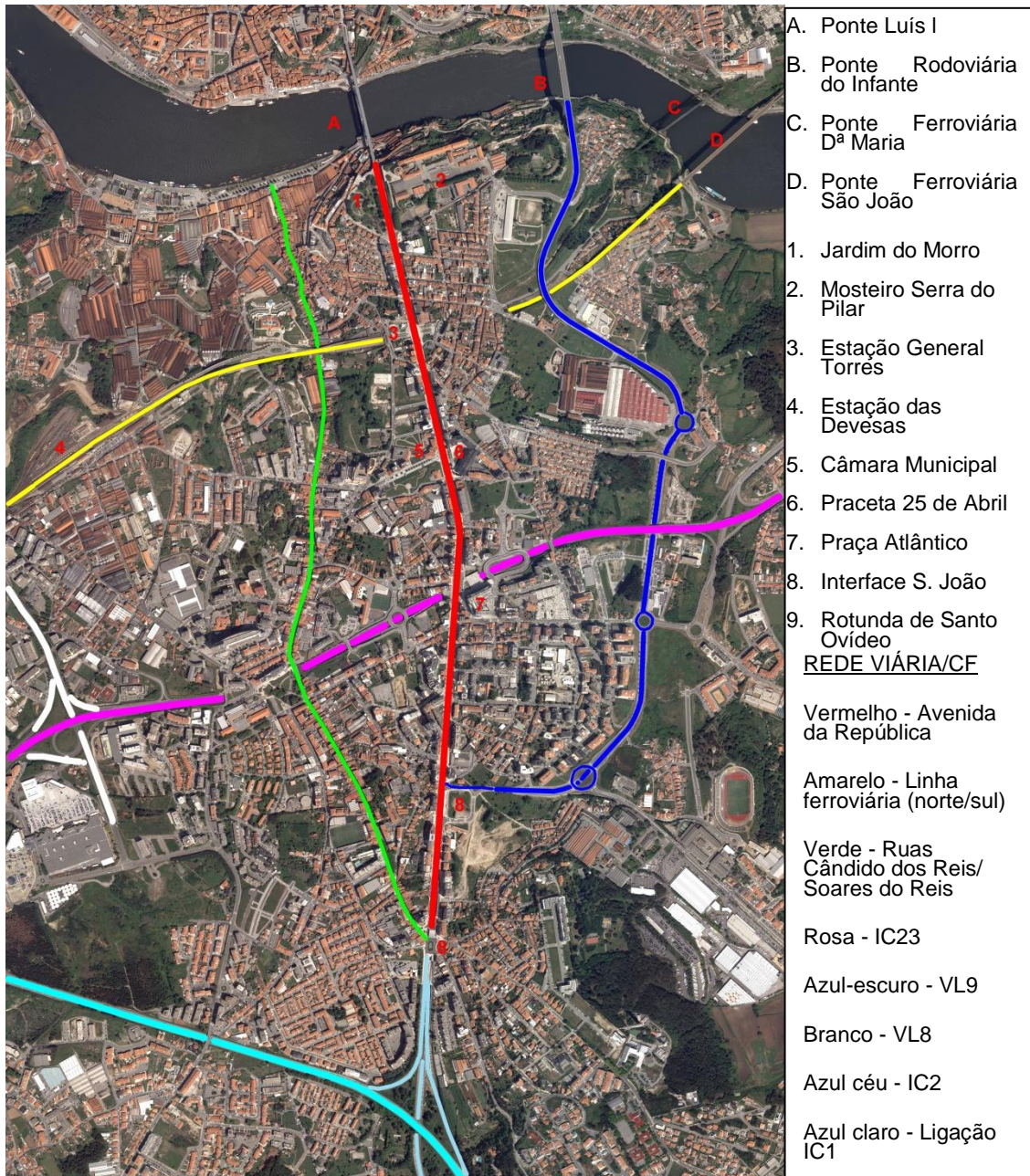


Figura 33 | Representação das vias estruturantes sobre ortofotomapa de 2012.  
Fonte: Gaiurb, EM, com inscrições do autor

O território de Vila Nova de Gaia compreende corredores de grande fluxo viário para a cidade do Porto. A deficiente rede viária para suportar o constante aumento de tráfego, leva a um grande investimento público, principalmente ao

nível das acessibilidades, nomeadamente nas grandes infraestruturas rodoviárias de âmbito urbano, regional e nacional (CMVNG, 2008, p.153).

Destes investimentos atravessam o espaço-canal da Avenida da República duas vias de forte intensidade de tráfego: o Itinerário Complementar 23 (IC23), que faz a ligação rodoviária entre a Ponte do Infante e os IC1, IC2 e VL8, na margem poente da Avenida; e a infraestrutura ferroviária da linha do norte que atravessa a Avenida da República em canal subterrâneo, no sentido nascente/poente, fazendo a ligação norte-sul, Campanhã/Devesas, através da Ponte de S. João. De forma a não se tornarem pontos de conflito, ambas as vias são desniveladas (passam a cota inferior), relativamente ao caso de estudo.

Paralela à Avenida da República, a VL9 surge como uma avenida que pretende criar um remate urbano da cidade (idem, p.154) a nascente, revelando-se um eixo fundamental na ligação ao Porto, também através da Ponte do Infante.

Assim, a Avenida surge como uma via que se desenvolve num percurso objetivado (Ponte Luís I/Stº Ovídeo), apresentando, em planta, um desenvolvimento de configuração linear aproximadamente de direção norte-sul. Conecta-se com eixos de mobilidade à escala nacional e regional, fazendo ligação a sul com acesso ao IC1. O espaço-canal da Avenida constitui o elemento viário mais significativo, à escala da cidade de Vila Nova de Gaia, ligando-a ao centro da cidade do Porto.

Resultado do aparecimento das novas infraestruturas a Avenida “perdeu” o papel que lhe foi confiado inicialmente, o de receber e distribuir fluxos internos e externos, assumindo hoje e cada vez mais uma função urbana, isto no seu tramo localizado a norte, porque o tramo sul continua a manter um papel mais preponderante na fluidez do trânsito, atendendo a que faz a ligação entre a VL9 e o IC1.

### 03.02 | Análise da evolução da estrutura viária

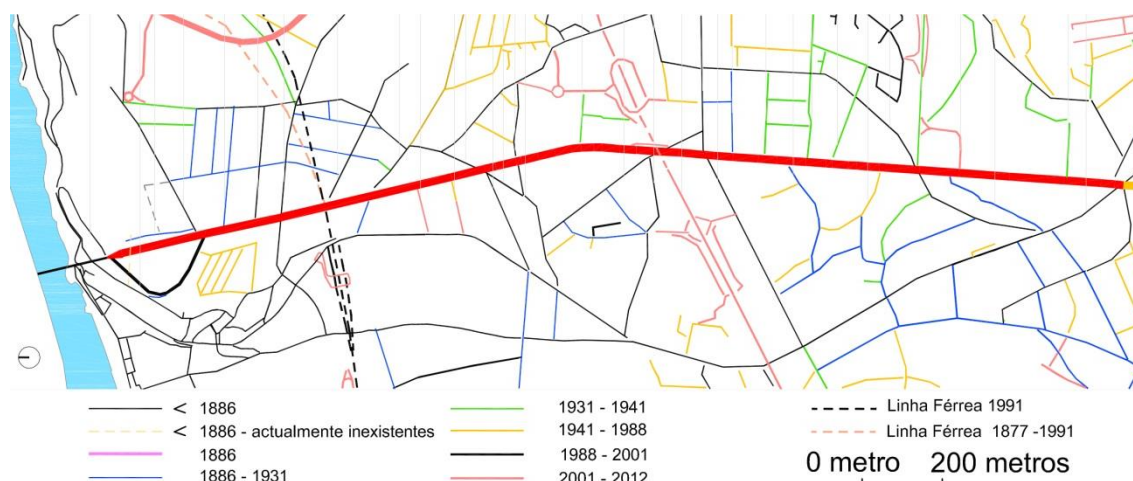


Figura 34 | Esquema representativo da evolução da rede viária (18?? – 2012)

Fonte: Autor tendo como base o projeto da Avenida, a planta de 1931, e cartografias de 1941, 1988, 2000 e 2012

A análise da evolução da rede viária (fig. 34) permite verificar que o espaço-canal da Avenida da República teve um papel preponderante na formação e evolução da rede viária nesta malha urbana. No entanto, a sua importância como infraestrutura de mobilidade foi decrescendo desde finais do século XX, com o aparecimento de outras vias que permitem maior fluidez de trânsito automóvel.

#### 03.02.01 | Finais Século XIX e início Século XX: anos 80 séc. XIX e anos 30 séc. XX

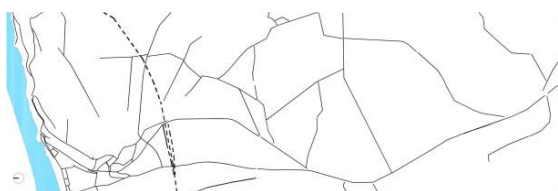


Figura 35 | Situação da rede viária antes da construção da ponte Luís I, anos 80 séc. XIX.  
Fonte: Autor, tendo como base o projeto da Avenida, a planta de 1931 fornecida pelo AMSMB

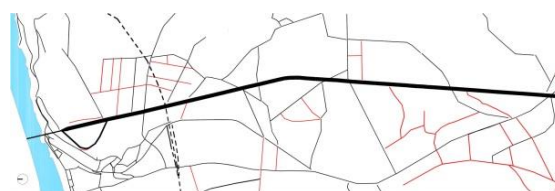


Figura 36 | Situação da rede viária após a construção da ponte Luís I, anos 30.  
Fonte: Autor, tendo como base o projeto da Avenida, a planta de 1931 fornecida pelo AMSMB

Numa análise da estrutura viária da área envolvente à Avenida da República, ainda antes da construção da Ponte Luís I, nos finais do século XIX (fig. 35), verifica-se, numa primeira observação, que a rede viária apresenta

características orgânicas, de maior densidade junto à margem do Rio Douro, integrando parte do centro histórico de Vila Nova de Gaia.

Verifica-se ainda a existência de dois eixos de tipo diferente, um rodoviário no sentido norte/sul, designado como Rua Direita, que, conforme já anteriormente referido, fazia a ligação da cidade do Porto às estradas régias para Aveiro e Coimbra, localizadas no Largo de St<sup>o</sup> Ovídeo, um dos dois pontos de ligação do caso de estudo. O segundo eixo com forte presença é ferroviário, a linha férrea, localizada no sentido nascente poente, em atividade desde 1864, que ligava o norte ao sul do país. A rede viária localizada na parte norte da área de estudo é menos densa, estando na aparência funcionalmente relacionada com um território de características rurais.

A análise da figura 36, que representa as vias existentes até finais da década de 30 do século XX, mostra que a construção de um conjunto de arruamentos lineares, a norte da linha férrea, daí resultando quarteirões de menor dimensão e a criação do primeiro núcleo de urbanização na área em análise. A sul surgem novos arruamentos com características mais orgânicas relacionando-se igualmente com o espaço-canal em estudo.

### 03.02.02 | Século XX: do início da déc. de 40 ao final da déc. de 80

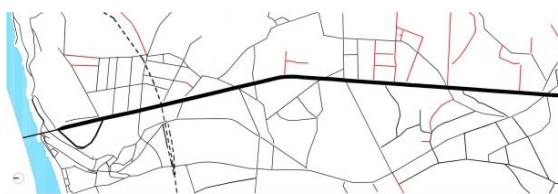


Figura 37 | Situação da rede viária em 1941  
Fonte: Autor tendo como a cartografia raster de 1941 fornecida pela Gaiurb,EM

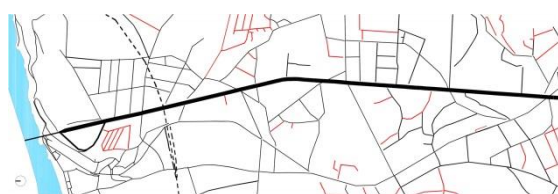


Figura 38 | Situação da rede viária em 1988  
Fonte: Autor tendo como a cartografia vetorial de 1988 fornecida pela Gaiurb,EM

Entre os anos 30, previamente analisados, e o início da década de 40 (fig. 37), os arruamentos criados apresentam características formais (relação rua/divisão de parcelas) semelhantes às encontradas anteriormente, com maior incidência

na área localizada a nascente, resultando numa divisão mais densa de parcelas. No entanto, analisada a figura 38, e os 40 anos seguintes verifica-se, contrariamente, uma maior fragmentação de parcelas do território a poente da Avenida da República, surgindo traçados de ruas apoiadas na própria Avenida, que vão dar origem a novos núcleos urbanizados, com geometria mais regular.

### 03.02.03 | Século XXI: até 2014



Figura 39 | Situação viária ano 2001  
Fonte: Autor tendo como a cartografia vetorial de 2001 fornecida pela Gaiurb,EM

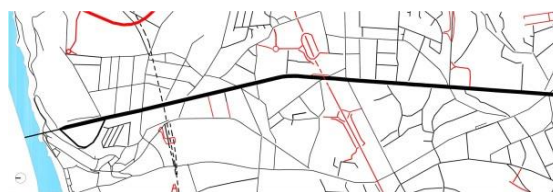


Figura 40 | Situação viária em 2012  
Fonte: Autor tendo como a cartografia vetorial de 2012 fornecida pela Gaiurb,EM

O confronto entre as plantas relativas aos anos de 2001 e 2012 mostra a existência de consolidações viárias pontuais, com exceção de um novo traçado (a via supra concelhia IC 23) que intercepta em túnel o espaço-canal de estudo. Da observação (cartográfica), conclui-se que a rede viária, quer de âmbito nacional, municipal ou local, constitui a base funcional e formal do processo de densificação urbana que se deu ao longo dos tempos, e ao longo da Avenida da República e área limítrofe. Nesse processo a sua configuração foi evoluindo à medida que se criavam novos arruamentos e fechava a malha urbana, e assumindo diversas funções de ligação, quer entre vários sectores do concelho, quer garantindo acesso aos usos nelas situados.

### 3.03 | Análise da evolução do edificado

A presente análise da evolução do edificado teve como base a cartografia raster de 1941, e a cartografia vetorial dos anos 1988, 2001 e 2012, recorrendo-se à sobreposição de desenhos e/ou “camadas” digitais. Da representação que fazemos nas páginas seguintes pretende-se evidenciar as alterações que foram levadas a efeito entre 1941 e 2012 embora apenas na

localização e mancha das construções, pelo que não se poderá concluir dos esquemas apresentados a inexistência de alterações tipomorfológicas ou funcionais do edificado, situação que se veio a verificar no decorrer dos anos, conforme se exemplificará em páginas seguintes.

### 03.03.01 | Décadas de 40 e 80 do Século XX



Figura 41 | Esquema representativo da evolução do edificado entre 1941 (preto) -1988 (vermelho)  
Fonte: Autor tendo como a cartografia raster de 1941 e vetorial de 1988 fornecida pela Gaiurb,EM

A análise da evolução do edificado na área envolvente à Avenida da República (fig. 41), permite verificar que o edificado levado a efeito até 1941 tem ainda pouca expressão na relação com aquela área, apesar de já terem decorrido algumas décadas desde a sua construção. Tem, pelo contrário, maior expressão junto aos arruamentos preexistentes, a Rua Cândido dos Reis, Rua Marquês Sá da Bandeira e a Rua Soares dos Reis, arruamentos que muito provavelmente remontam à época medieval, conforme já referido anteriormente. Verifica-se ainda uma maior densidade de edifícios a sul da Serra do Pilar, no designado “Bairro dos Polacos”, classificado no PDM como Património Arquitectónico.

Entre as décadas de 40 e 80, constata-se um forte crescimento no tecido urbano marginal à Avenida, justificado pela própria “dinâmica” da mesma, e pelo papel referencial que por isso vai desempenhando relativamente ao resto da cidade, criando-se novas frentes urbanas, caracterizadas pelos diversos níveis de consolidação do edificado.

### 03.03.02 | Década de 90 do Século XX



Figura 42 | Esquema representativo da evolução do edificado entre 1988 (preto) e 2001 (vermelho)  
Fonte: Autor tendo como base a cartografia vetorial de 1988 e 2001 fornecida pela Gaiurb,EM

A figura 42 representa a evolução do edificado entre os anos de 1988 e 2001, mostrando que aumento do edificado não teve muita expressão. No entanto, o mesmo foi preenchendo alguns espaços, ao longo da Avenida especialmente concentrado na sua parte poente entre a Rua Raimundo de Carvalho e a Avenida Vasco da Gama, na generalidade dos casos variando as escalas das construções.

### 03.03.03 | A primeira década do Século XXI

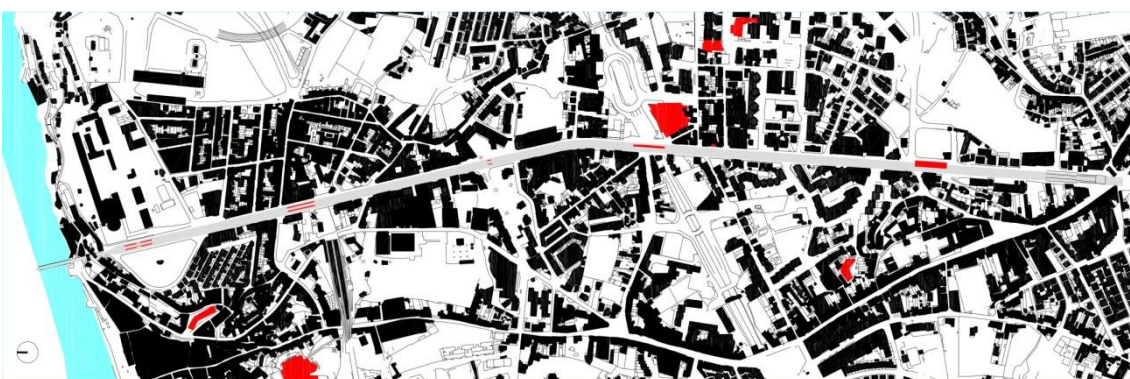


Figura 43 | Esquema representativo da evolução do edificado entre 2001 (preto) e 2012 (vermelho)  
Fonte: Autor tendo como base a cartografia vetorial de 2001 e 2012 fornecida pela Gaiurb,EM

Verifica-se que, nesta década, as intervenções foram menores, mas de maior escala, merecendo destaque pela sua localização a construção do edifício comercial “El Corte Inglés”, na frente nascente da Avenida da República.

Com forte presença no interior do espaço canal em estudo surgem as Estações do Metro, infraestrutura inauguradas em 2005 e 2008 e que irá alterar significativamente aquele espaço, mas que será abordada no capítulo quinto.

A confrontação dos três esquemas previamente apresentados sugere que a evolução do tecido urbano caracteriza-se pelas decisões de diferentes atores, imbuídos de objetivos e recursos diversos que se têm produzido quer no eixo principal, a Avenida da República, quer nas vias que se desenvolveram a partir desta.

Desse confronto, observa-se também que toda esta área se organiza com base na importância das frentes urbanas, caracterizadas pelos diversos níveis de consolidação do edificado. A observação *in loco* permite constatar uma diversidade do edificado que a análise da evolução 1941-2012 justifica e possibilita melhor entender (à luz do que seriam as práticas e modelos culturais em cada tempo diferentes e naturalmente traduzidas na edificação e do papel da própria Avenida.)

#### 04.01 | De Estrada no passado a Avenida no presente



Figura 44 | Extrato do Mapa das Estradas Municipais do ano de 1930. A castanho estão representadas as Estradas nacionais  
Fonte: Arquivo Municipal V. N. Gaia

Com o presente capítulo pretende-se enquadrar a importância da Avenida da República no sistema viário nacional e municipal. Enquanto Estrada Real, e posteriormente Nacional, atuou como eixo original e primordial de conexão viária, que integrou a rede de estradas nacionais (fig. 44); em tempos mais recentes, a passagem do tempo e as novas formas de entendimento e de organização do espaço territorial vieram a revelá-la como suporte de urbanização, em contexto progressivamente mais urbano.

Importa referir que, independentemente da sua classificação, o canal em estudo teve várias designações toponímicas: até 1910, data da implantação da 1ª República, foi designado como Avenida Campos Henriques, embora tivesse surgido inicialmente como “Nova Avenida Esquerda do Taboleiro Superior da Ponte Luís I”.<sup>18</sup> Desde 1910 e pelo menos até ao início da década de 50<sup>19</sup> foi designado como Avenida da República, a partir da qual passou a designar-se Marechal Carmona, retomando o nome de Avenida da República em 1974, provavelmente numa lógica de “desafrontar” o regime democrático de designações toponímicas simbólicas do Estado Novo.

Em 1850, a rede viária foi classificada em estradas reais e caminhos. No ano de 1862, o Decreto de 15 de Julho estipula três grandes grupos de estradas (reais, distritais e municipais) e define as características das mesmas. Mais tarde, em 1889, foi aprovada uma nova classificação (estradas reais e distritais), cuja rede totalizava 18 427 km. Seguiu-se um período, entre 1868 e 1889, marcado por ações de fomento de obras públicas e pela aposta na modernização das infraestruturas do País, iniciando-se um programa de obras públicas ambicioso, envolvendo a edificação de pontes, estradas e ferrovias (InIR, IP, 2011, pp. 3-8).

A Avenida Campos Henriques foi classificada como Estrada Real<sup>20</sup>, conforme nos indica a referência da Planta do Arquivo Distrital do Porto, embora se desconheça a data inicial em que isso aconteceu. Com a Implantação da República, em 1910, veio o Decreto de 29 de dezembro, do mesmo ano, determinar que as estradas reais ou de primeira ordem passassem a denominar-se estradas nacionais ou de primeira ordem, pelo que a classificação do espaço canal em estudo é alterada para Estrada Nacional N°

---

<sup>18</sup> Legenda da peça desenhada, sem data, do Projeto da Direção das Obras Públicas do Distrito do Porto (v. fig. 8).

<sup>19</sup> São vários os processos datados até esta data que mantêm esta designação, apesar da 1ª República ter terminado no ano de 1926. Óscar Carmona, Presidente da República entre 1926-1951, só foi marechal a partir de 1947, presumindo-se que a decisão de alterar a designação da Avenida da República para Avenida Marechal Carmona apenas tenha ocorrido em 1951 ou logo de imediato. Essa presunção talvez possa ser confirmada nos livros de atas da CMG daquele período. A análise de requerimentos de obras particulares aponta também nesse sentido.

<sup>20</sup> Referência da Planta geral da Estrada Real nº 10 da avenida esquerda da ponte Luiz Iº ao fim do concelho de Gaia na extensão de 15.853,12 km (escala 1/1000), a qual é datada de 1909 e tem como fonte o Arquivo Distrital do Porto.

10-1<sup>a</sup>. Confirmando-o é de salientar a existência de diversas peças desenhadas em que consta tal classificação, surgindo no *Projecto de Conclusão da Avenida*, datado de 1934 (e já referenciado anteriormente), a indicação de que a Rua Soares dos Reis (antiga estrada régia) passa a ser “um ramal da EN nº 10-1<sup>a</sup>”.

Em meados dos anos 30, a Estrada Nacional n.º 10-1<sup>a</sup>, mais tarde, EN 1 foi completamente pavimentada a paralelepípedos desde a Ponte Luís I até ao topo sul, junto ao Largo de Santo Ovídio, onde tinha ligação com a Estrada Municipal n.º 50-2<sup>a</sup> (Porto-Carvalhos), Estrada Nacional n.º 10-1<sup>a</sup> (Porto-Lisboa), ramal da Estrada Nacional n.º 10-1<sup>a</sup> (Gaia-Espinho) e a “estrada para a Fábrica de Cravel” (Oliveira do Douro).

O ano de 1926 marcou o fim da 1.<sup>a</sup> República e em 1927, através do Decreto-Lei n.º 13 969, de 20 de Julho, foi criada a Junta Autónoma das Estradas (JAE) e a Direcção-Geral de Estradas, extinta a Administração Geral das Estradas e Turismo. No ano de 1928, as Estradas Nacionais (EN) passaram a ter duas classes: as EN 1<sup>a</sup> classe, que constituiriam a malha principal da rede, ligando Lisboa, as capitais de Distrito entre si e outros locais de importância nacional, as estradas nacionais, ou EN, de 2<sup>a</sup> classe, que ligariam as capitais de Distrito às suas sedes de Concelho e a outros locais de importância distrital. As estradas municipais e caminhos públicos ficaram sob a responsabilidade dos municípios (InIR, IP, 2011: pp. 3-8).

No ano de 1945 foi publicado o primeiro Plano Rodoviário Nacional (PRN 45 – Decreto-Lei n.º 34 593, de 11 de Maio), considerado o primeiro diploma normativo de grande importância para o sector das estradas em Portugal, onde foram estabelecidas regras para a classificação das estradas nacionais (1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes), estradas municipais e caminhos públicos, fixando as respetivas características técnicas. As estradas nacionais de 1.<sup>a</sup> classe eram consideradas os itinerários principais, definidos como vias de maior interesse

nacional e que constituíam a base de apoio a toda a rede. Conjuntamente com as estradas nacionais de 2ª Classe constituíam a rede fundamental do País. Em 1985 foi concluída a revisão do PRN de 1945, sendo promulgado o novo Plano Nacional Rodoviário pelo Decreto-Lei n.º 380/85, de 26 de Setembro (RMRRN, 2011).

Na década de 40 a Avenida da República ainda estava classificada como Estrada Nacional nº 10-1ª, tendo obtido posteriormente a classificação de Estrada Nacional Nº 1, conforme ofício nº 1929-Pº, 51/Lic. de 25 de junho de 1959, da Junta Autónoma das Estradas remetido ao Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia autorizando a abertura de dois arruamentos de ligação à EN Nº 1, aos kms 313,900 e 314,060.

No início do ano de 1978 a Avenida é “desclassificada”, passando a integrar a rede municipal por força do Decreto n.º 178/77, de 31 de Dezembro, que estabeleceu, que:

Dadas as características nitidamente urbanas do troço da estrada nacional n.º 1, entre o quilómetro 301,692 e o quilómetro 304,192, que constitui a Avenida da República, em Vila Nova de Gaia - ou seja, entre a Rua de Soares dos Reis e a Ponte de D. Luís I -, na extensão de 2500 m, justifica-se, por esse facto, a sua transferência para o domínio público da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, aliás de acordo com o desejo formulado por esta autarquia, deixando pois de pertencer à rede nacional.

Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea g) do artigo 202.º da Constituição, o seguinte:

Artigo único - 1 - O término da estrada nacional n.º 1 é fixado no quilómetro 301,692, sob a passagem superior existente integrada na Rua de Soares dos Reis.

2 - O troço da actual estrada nacional n.º 1, entre os quilómetros 301,692 e 304,192, que constitui a Avenida da República, é transferido do domínio público do Estado para o da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, deixando de pertencer à rede nacional.

Com a desobstrução resultante da deslocação (aproximadamente 90 metros para nascente) da capela de Stº Ovídio para o ângulo das Ruas Coats e Clark

e Rua Conceição Fernandes encetaram-se obras no sentido de se proceder à entretanto projetada ligação da Avenida com a chamada A1 (Autoestrada do Norte). O troço de 3,5 quilómetros entre os Carvalhos e St.º Ovídio foi inaugurado em 1963. A ligação completa entre Porto e Lisboa só haveria de estar concluída em 1991.

## 04.02 | As conexões e as irrigações

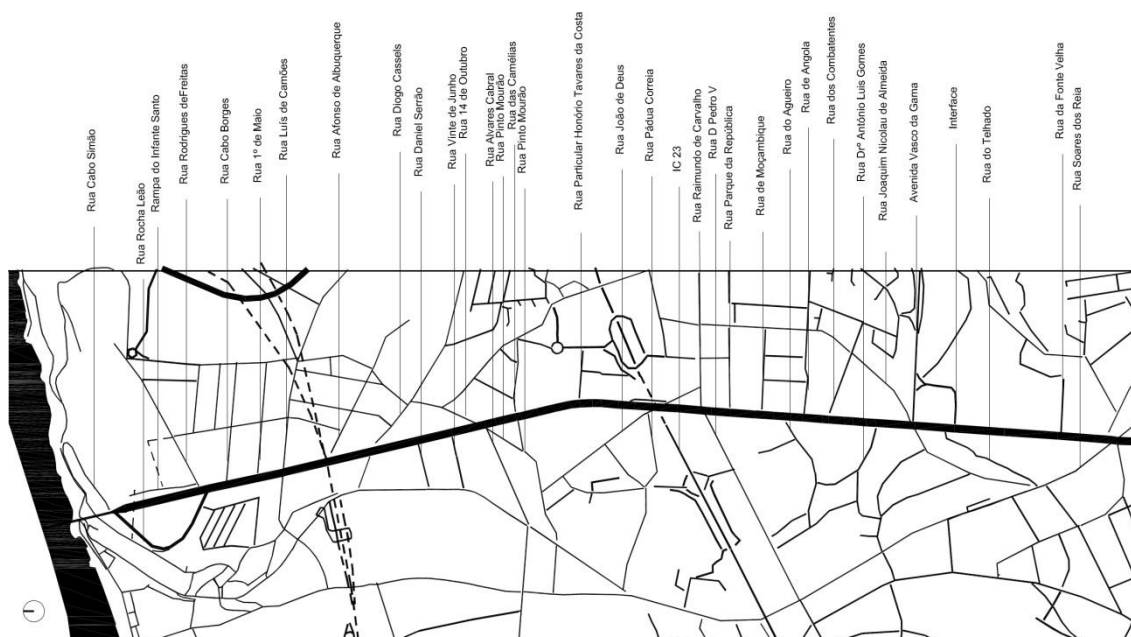


Figura 45 | Esquema da Avenida da República com as respetivas ligações viárias. (2014)  
Fonte: Esquema do autor sobre base cartográfica de 2012, fornecida pela Gaiurb,EM

As ruas Luís de Camões, D. Pedro V e Raimundo de Carvalho constituíam, até finais do século XIX as principais vias transversais à Avenida da República, permitindo aceder às outras áreas do concelho. A atual Rua Raimundo de Carvalho fez parte da rede nacional (EN 222) até à década de 60, quando foi construído um novo troço, designado atualmente como Avenida Vasco da Gama, vulgo Estrada Nova de Avintes, que conecta a Avenida da República junto ao interface e Estação do Metro D. João II. Certamente um dos arruamentos mais antigos que atravessa a Avenida é a Rua Diogo Cassels, no seu tramo norte, entre a Ponte e a Câmara Municipal, de um único sentido, local onde foi instalada uma escola no ano de 1868 e a primeira capela, construída no País destinada a portugueses, para o culto evangélico.

A Rua Álvares Cabral foi também uma artéria de elevada importância, tanto que, pelo menos até 1941, foi servida por carris fazendo ligação entre a Ponte Luís I, a Rua Teixeira Lopes, e finalmente a Rua Soares dos Reis, que desembocava no largo de St<sup>o</sup> Ovídeo. Na verdade aquele arruamento foi até ao início deste século um dos que “concorria” com a Avenida da República, fazendo a ligação entre esta e o Centro Hospitalar de Vila Nova de Gaia. Atualmente foi transformada num espaço pedonal, com acesso a um estacionamento subterrâneo no início da rua, e surgindo como uma esplanada contígua ao edifício municipal, parte integrante do Plano de Pormenor do Centro Cívico.

A sul da Câmara Municipal, após 2001, surgem dois arruamentos novos perpendiculares à Avenida, um dos quais – Rua Daniel Serrão – justifica a demolição de armazéns devolutos, e é constituído por dois sentidos, de forma a permitir o acesso para poente a quem se desloca no sentido norte/sul. A outra via – Rua Vinte de Junho – dá continuidade ao arranque já existente, de um só sentido (poente/nascente), relacionando-se com o espaço público do Centro Cívico.

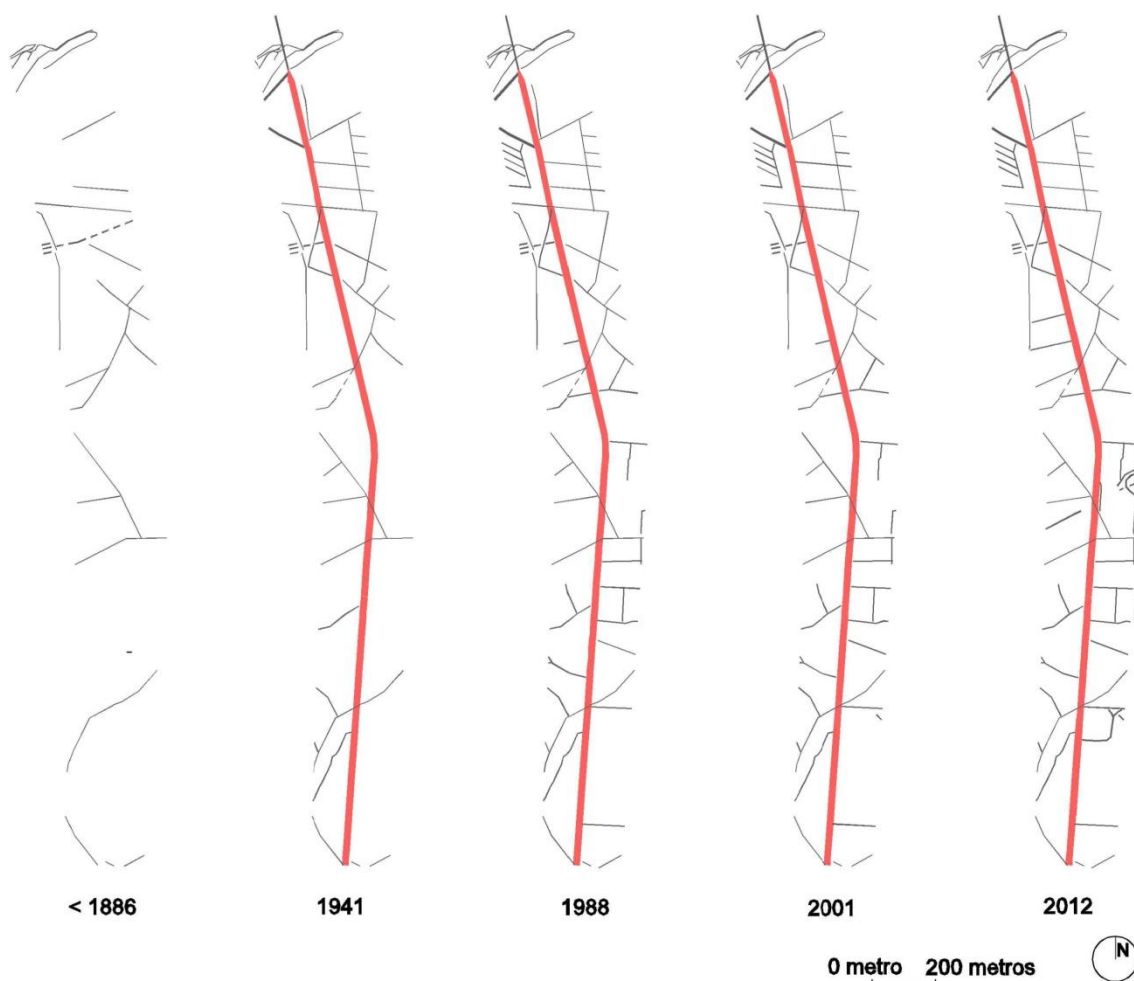


Figura 46 | Esquema da evolução dos arruamentos  
Fonte: Desenho do autor sobre documentos em formato PDF (anos de 189? e1971 - AMVNG) e restantes sobre cartografia em formato raster (1941) e vetorial - Gaiurb, Em

A observação da conexão viária a partir da Avenida da República ao longo do tempo (fig. 46) permite constatar que se no início, em 1941 o número de entradas/saídas da rede local era “reduzido”, em respeito pela acessibilidade que então se entendia que esta via deveria ter, com o passar dos anos surgiram novos arruamentos apoiados nesta via, não segregada, permitindo o funcionamento mais ou menos (in)dependente das ligações e cruzamentos entre os arruamentos de ambos os lados do canal.

No entanto, o compromisso entre as várias funções atribuídas a este eixo, alternando em função das necessidades e vontades, determinou variações de secção viária muito significativas, conforme se verificará no subcapítulo seguinte, dedicado às alterações formais e funcionais deste espaço-canal.

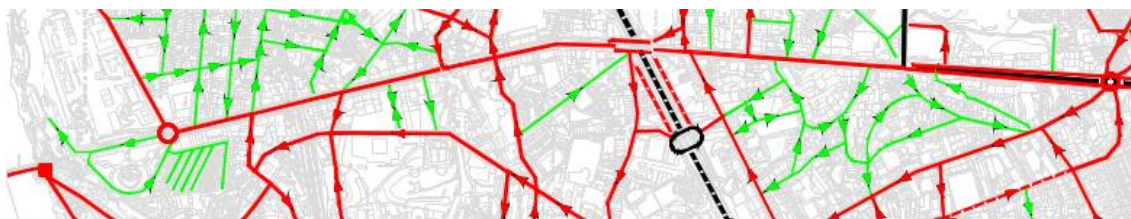


Figura 47 | Esquema das conexões e irrigações das artérias sobre cartografia de 2012  
Fonte: Desenho do autor sobre cartografia 2012 - Gaiurb, Em

A implantação do Metro na Avenida da República no ano de 2005, alterou significativamente as condições da sua acessibilidade e mobilidade, bem como o próprio carácter do espaço, salientando-se seguidamente, duas das alterações mais profundas neste espaço, que “curiosamente” dão-se nos tramos inicial e final deste espaço-canal.

O encerramento do tabuleiro superior da Ponte Luís I ao trânsito rodoviário, e o conseqüente desvio do trânsito descendente para a Ponte do Infante pela Rua Rodrigues de Freitas, justifica a transformação das antigas faixas de rodagem do tramo compreendido entre a Ponte Luís I e este arruamento, que se encontravam congestionado pelo afunilamento das três faixas de rodagem, uma delas reservada ao BUS, existentes em cada sentido, numa zona quase exclusivamente pedonal, porque possui acesso reservado à Rua Casino da Ponte e a autocarros de turismo. Tal alteração permitiu o remate das faixas de circulação junto à Rua Rodrigues de Freitas e criação de uma “meia rotunda” que possibilita a inversão do sentido de marcha na Avenida.

A outra alteração a salientar é a do tramo compreendido entre a Avenida Vasco da Gama, local de acesso à VL9, que se transforma numa via coletora, e a rotunda da St<sup>o</sup> Ovídeo<sup>21</sup>, na extrema sul da avenida, confluência das Ruas de Conceição Fernandes, Soares dos Reis e António Rodrigues da Rocha com a Avenida da República, que assume uma função de charneira no trânsito dos

<sup>21</sup> Nesta rotunda localiza-se a Estação de St<sup>o</sup> Ovídio – A nova Estação de Metro subterrânea, tem uma área de cobertura de 2.000m<sup>2</sup>. Por baixo da Linha do Metro e com cerca de 16 metros de profundidade, foi construído o novo túnel rodoviário de St<sup>o</sup> Ovídio. Sendo que para a construção da nova Estação foi necessário ocupar a área do antigo túnel (obra dos anos 60 do século XX), túnel que tem cerca de 227 metros de comprimento e que representa um importante canal rodoviário no acesso à cidade de Gaia. Por cima da nova Estação nasceu uma nova rotunda de St<sup>o</sup> Ovídio, com um formato oval, decorada com 26 claraboias que permitem a iluminação natural da estação subterrânea do Metro. ([www.metroporto.pt](http://www.metroporto.pt))

fluxos interurbanos, suburbanos, e de distribuição dos urbanos uma vez que se trata da interceção de eixos urbanos com elevada acessibilidade. Na fase final deste tramo o trânsito local e pedonal é efetuado à cota superior, o trânsito de maior velocidade, na ligação com o IC1, passa num nível inferior, em túnel.

A adaptação da Avenida da República para a introdução do Metro, justificou alterações no sentido de circulação viária: As viragens rodoviárias à esquerda, no sentido descendente, foram quase todas eliminadas, sendo a inversão de marcha dentro do próprio canal apenas garantida na Rotunda de Stº Ovídeo, que representa formal e funcionalmente o remate sul, na “meia rotunda alongada” na outra extrema, a sul do Jardim do Morro e sensivelmente a meio do percurso junto ao El Corte Inglés.



Figura 48 | Vista da Rotunda de Stº Ovídeo, (2015)  
Fonte: Autor



Figura 49 | Vista da “meia rotunda” junto ao Jardim do Morro, (2015)  
Fonte: autor

Outra solução rodoviária ao longo da avenida, provavelmente confusa para o condutor do automóvel, principalmente para quem se desloca no sentido sul/norte e pretende virar para poente, é ter que entrar na rede distribuidora local que se apresenta a nascente, para posteriormente fazer o atravessamento do canal viário.

### 04.03 | As alterações formais e funcionais (espaciais) do espaço-canal.

Na abordagem deste tema, a partir da década de 40 do século passado, analisam-se dois perfis do espaço-canal: o primeiro, mais próximo da Ponte Luís I, no sentido de se analisar uma área inicialmente mais densa; e o segundo perfil, mais próximo do Largo de St<sup>o</sup> Ovídeo, por aí existirem parcelas que, décadas mais tarde, foram sujeitas a novas construções. Nestes perfis representaremos a função transporte, que caracteriza a capacidade e velocidade de escoamento dos veículos e a função social que representa a intensidade das atividades que se desenvolvem na envolvente do espaço-canal e da relação que a via estabelece com essas atividades.

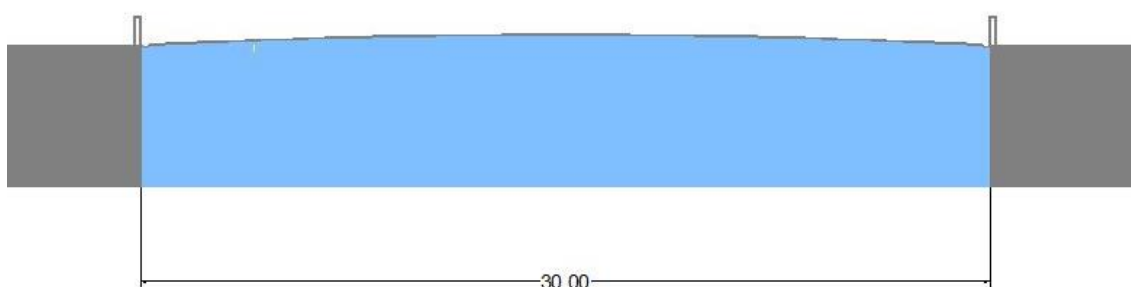


Figura 50 | Representação esquemática do perfil - processo de obras nº 598 (1908)  
Fonte: Desenho do autor

Conforme já anteriormente referido, mas importando recordá-lo para o desenvolvimento do presente subcapítulo, pelo menos, desde a primeira década do século passado e até 1926 o espaço-canal possui, ao longo do seu percurso, um perfil transversal de 30 metros. Sem qualquer caracterização específica, este tem apenas, nas suas extremidades, acompanhando a sua extensão e confinando com as fachadas dos edifícios ou muros de vedação, as valetas para escoamento de águas (fig. 50).

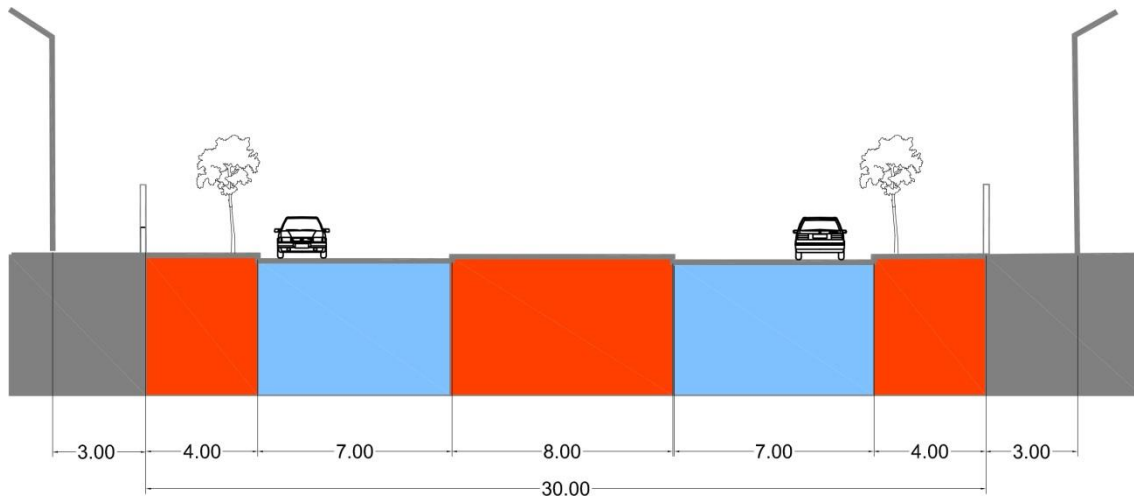


Figura 51 | Representação esquemática do perfil - processo de conclusão da Avenida, (1933)  
Fonte: Desenho do autor

Na década de 30 (fig. 51), altura da conclusão da pavimentação da Avenida verificam-se as primeiras alterações, quer ao nível do desenho como da função do espaço-canal. Passa este a apresentar duas “estradas” de 7 metros de largura, cada uma orlada de passeios de 4 metros com fileiras de árvores, havendo ao centro uma placa pedonal que as separa, com 8 metros de largura. O afastamento das edificações à via pública seria de 3 metros.

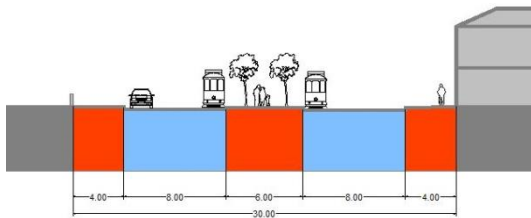


Figura 52 | Zona Baixa da Avenida, nas proximidades da Ponte D. Luís I, (1941)  
Fonte: Desenho do autor

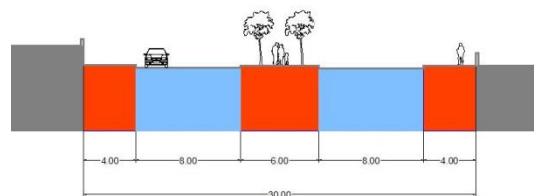


Figura 53 | Zona Alta da Avenida, nas proximidades do Centro de Emprego, (1941)  
Fonte: Desenho do autor

Até 1941 (pelo menos), em toda a extensão da Avenida a função social teve forte presença, contribuindo para isso a placa central de 8 metros de largura, ladeada por árvores, a existência de algum equipamento urbano, com bancos aí distribuídos, e ainda a dimensão dos passeios laterais com 4 metros de largura cada um. Quanto à função transporte, não foi descurada, pois tratando-se de uma estrada nacional (que terá como principal função garantir a fluidez do trânsito) mantêm-se as duas faixas exclusivamente para rodovia, com

alternativa de uma terceira ocupada pelo elétrico. Verifica-se que ao longo dos anos a função social da placa central foi sendo gradualmente abandonada, cumprindo atualmente uma função de transporte. Os passeios laterais “ampliados” com a introdução das galerias, passaram a ter, e concentrar, essa função social. Na zona baixa da Avenida os edifícios que no início do século XX possuem habitualmente dois a três pisos surgem alinhados à face do arruamento; pelo contrário as parcelas localizadas na zona superior daquela via estão ainda expectantes.

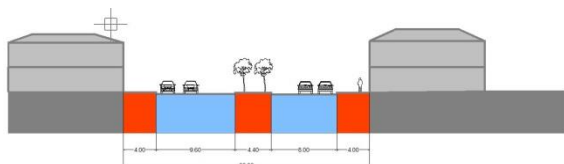


Figura 54 | Zona Baixa da Avenida, nas proximidades da Ponte D. Luís I, (1988)  
Fonte: Desenho do autor

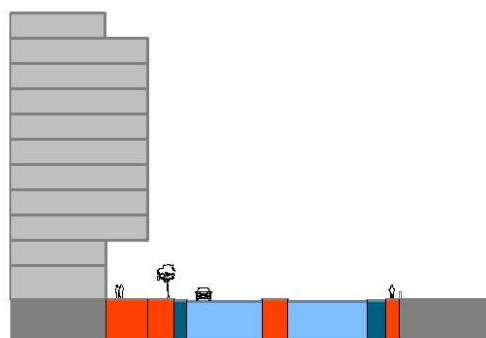


Figura 55 | Zona Alta da Avenida, nas proximidades do Centro de Emprego, (1988)  
Fonte: Desenho do autor

Quase cinquenta anos depois (segundo a cartografia de 1988), verifica-se que o processo de urbanização aumentou a necessidade de aumento de tráfego, causando alteração no desenho do perfil. Desde logo é visível a diminuição da largura da placa pedonal central para a instalação de mais uma faixa rodoviária e na parte superior da Avenida foram previstas baias de estacionamento, mesmo que a quase totalidade das parcelas não estivesse edificada. Em consequência, nas margens edificadas a largura do passeio foi diminuída, embora compensada com as galerias que surgiram nos edifícios em altura, passando a ter cerca de metros de 8.00 metros de largura.

Outra manifestação de alteração, face ao dominante nas preexistências, foi assumida na frente edificada nas parcelas na parte alta da Avenida que possui cêrceas de 11 pisos acima o solo, “resistindo” pontualmente na zona baixa da avenida os edifícios de dois pisos.

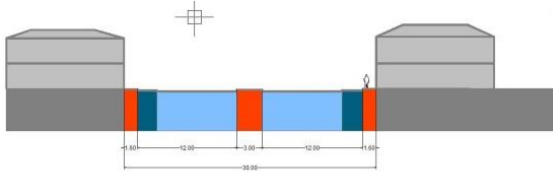


Figura 56 | Zona Baixa da Avenida, nas proximidades da Ponte D. Luís I, (2000)  
Fonte: Desenho do autor

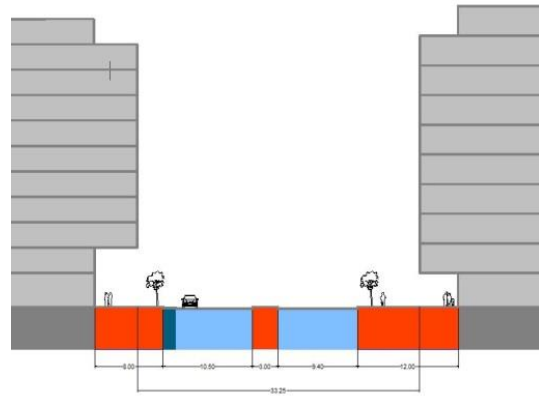


Figura 57 | Zona Alta da Avenida, nas proximidades do Centro de Emprego, (2000)  
Fonte: Desenho do autor

Entre os anos de 1988 e 2000 os perfis da Avenida não sofreram alteração, mantendo-se as premissas anteriores.

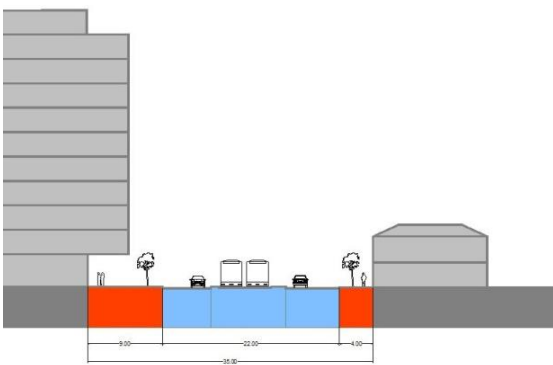


Figura 58 | Zona Baixa da Avenida, nas proximidades da Ponte D. Luís I, (2014)  
Fonte: Desenho do autor

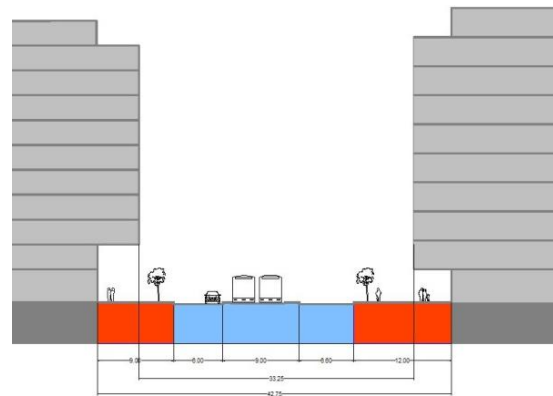


Figura 59 | Zona Alta da Avenida, nas proximidades do Centro de Emprego, (2014)  
Fonte: Desenho do autor

A partir de 2005 aquele espaço-canal sofre alterações profundas com a implantação do Metro. A ferrovia implanta-se a eixo da Avenida da República em via dupla, a circulação rodoviária faz-se nas duas faixas de rodagem em cada sentido, de cada lado do canal do metro. Uma faixa ajardinada entre a rodovia e o metro separa os dois fluxos, criando zona de refúgio nos atravessamentos pedonais, mas cumprindo também uma função de arranjo paisagístico.

## As Galerias

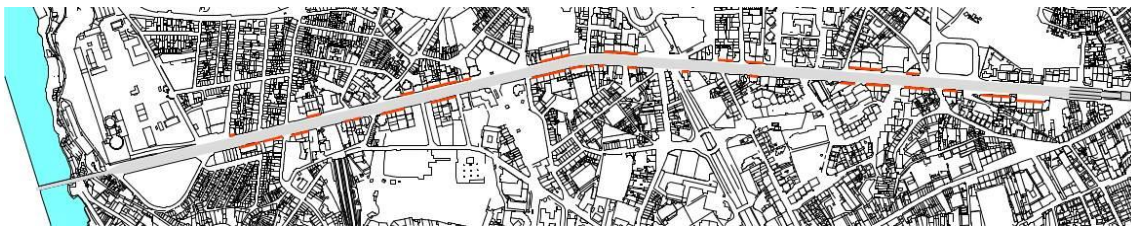


Figura 60 | Esquema das galerias no ano de 2014

Fonte: Esquema do autor sobre cartografia de 2012 fornecida pela Gaiurb,EM

Conforme já mencionado, foi em 1970 que se promoveu a introdução de um novo elemento urbano que altera substancialmente a forma marginal do espaço-canal em análise – a “galeria”, que introduz uma dupla dimensão funcional, enquanto espaço de estar coberto e espaço de transição entre interior e exterior. A observação de que o mesmo não está presente na totalidade dos edifícios implantados à face<sup>22</sup> fornece a informação sobre as construções erigidas antes da referida data e, portanto, constitui sinal de alteração do espaço-canal.

É de destacar ainda que ao longo da Avenida existe um outro espaço dúbio quanto à relação interior/exterior e também ele designado – “galeria” –, as galerias comerciais, que prolongam o espaço do comércio para o interior do quarteirão edificado, por vezes atravessando-o, assim funcionando como “ruas temporárias”<sup>23</sup> e criando um espaço de uso público e exclusivamente pedonal sobre terreno privado.

<sup>22</sup> Após 1970 foram edificadas várias construções, em que a implantação recuou face aos limites de 30 metros do espaço-canal.

<sup>23</sup> Sujeitas ao horário de funcionamento das próprias galerias.

## O Estacionamento

O estacionamento de veículos como condição para a paragem e permanência de pessoas no espaço linear da Avenida, que tem como função ser suporte da deslocação viária e pedonal para outras áreas e locais, teve necessidades e respostas que se alteraram ao longo dos tempos.

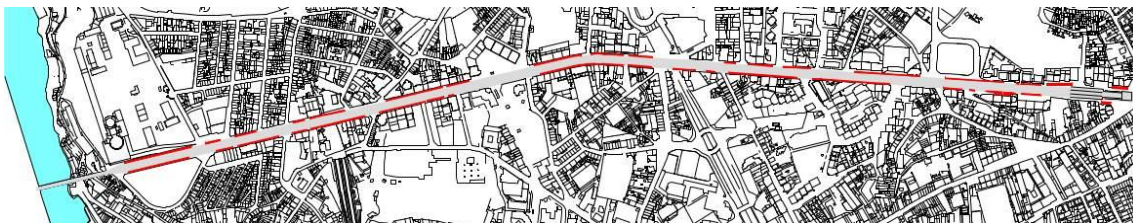


Figura 61 | Esquema representativo da localização do estacionamento em 1988.  
Fonte: Esquema do autor sobre cartografia de 2012 fornecida pela Gaiurb,EM

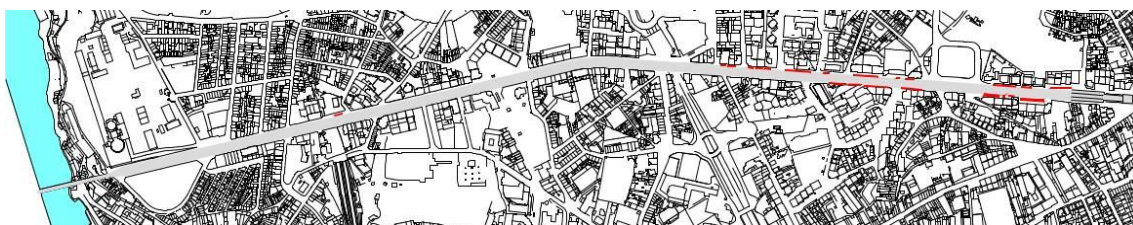


Figura 62 | Esquema representativo da localização do estacionamento em 2012  
Fonte: Esquema do autor sobre cartografia de 2012 fornecida pela Gaiurb,EM

Se os locais de estacionamento automóvel à superfície na Avenida da República foram inexistentes até 1941 (ausência de desenho na cartografia), depois dessa data e até 1988 (figura 61) verifica-se que aqueles foram previstos ao longo da Avenida, quase na totalidade da sua extensão. Situação diversa encontra-se no ano de 2012 em que os mesmos foram reduzidos substancialmente, fixando-se com maior presença na zona alta da Avenida em contraste com a zona baixa da qual o estacionamento foi anulado, mantendo-se embora os lugares reservados a táxis. Esta medida de eliminar o estacionamento talvez surja numa lógica (de vontade) de redução de circulação automóvel e privilegiar a utilização do espaço-canal, na qual também se pode enquadrar a implantação do metro em 2005, aliada à existência de parque de estacionamento adjacentes, nomeadamente os Parques da Estação de General Torres, do Centro Cívico.

#### 04.04 | Intermodalidade – Os Interfaces

No local de estudo existem dois interfaces, infraestruturas que têm como fim promover e facilitar a conexão entre um ou mais modos de transporte: o interface de General Torres, inserido no âmbito suburbano e interurbano, na linha ferroviária do norte, equipado com estacionamento subterrâneo, e à superfície um espaço público ajardinado – Praceta Salvador Caetano –, que funciona nesta zona como um nó intermodal. Aí localiza-se uma Estação do Metro, variadas paragens de transporte público e o já citado parque de estacionamento, permitindo-se poder ser uma espécie de porta de entrada na cidade.



Figura 63 | Imagem aérea do Interface de General Torres (2008)  
Fonte: Bing Maps



Figura 64 | Imagem aérea do Interface D. João II (2008)  
Fonte: Bing Maps

O segundo, e mais recente é o interface da Estação D. João II (a funcionar desde julho de 2010), localizado na parte sul da Avenida, no início da Avenida Vasco da Gama, onde foi criada uma plataforma de interface metro/autocarro, construída sob a cobertura ondulada da Estação, que serve os cidadãos que utilizam os dois tipos de transporte público. Instalado numa das principais artérias da cidade, os autocarros que fazem o transporte entre as áreas circundantes e o centro de Vila Nova de Gaia passam a encontrar neste interface um ponto de partida e chegada. A criação de um arruamento para uso exclusivo dos transportes públicos junto ao cais de interface obriga ao desvio do trânsito automóvel descendente contornando um quarteirão, criado a

nascente, em que foi proposta a implantação de edifício de uso misto. Esta infraestrutura tem como particularidade tratar-se da primeira interrupção (parcial) rodoviária da Avenida da República, face à implantação da referida Estação do Metro que colidiu com e absorveu a faixa rodoviária sentido sul/norte.

#### **04.05 | As premissas iniciais para as edificações no espaço marginal**

Não se pretendendo referir neste trabalho as disposições regulamentares que objetivamente influenciaram a “construção” da Avenida no seu todo, apresentam-se as primeiras indicações, de que se tem conhecimento, sobre as condições para se edificar no espaço-canal em estudo.

A primeira referência de edificação data de 15 de Setembro de 1903 (processo nº 1460) e, através do parecer da Comissão de Estética da Câmara Municipal estipula que “(...) deverá o requerente sujeitar-se às condições impostas pela Direção Obras Públicas.”

Da análise do processo nº 788 registado em nome de Diogo Francisco dos Reis, no ano de 1928, que pretendia levar a efeito a construção de um armazém-garagem de piso térreo, verifica-se que a pretensão foi indeferida “Nos termos da postura municipal que obriga os prédios a construir na Avenida da República a terem pelo menos um andar.”

Em janeiro de 1911 foi resolvido em sessão municipal que não fossem admitidas à aprovação da Câmara Municipal de Gaia:

(...) plantas para novas construções na Avenida da República, sem virem firmadas por arquitetos diplomados (...) pedindo [à Repartição de Obras Públicas] todo o auxílio a bem da arte e estética em novas construções. (*cit in* CMVNG;2013, p 57)

Ainda no seguimento deste assunto, em fevereiro daquele ano, foi igualmente proposto em reunião municipal que

(...) relativamente às edificações na Avenida da República [ou em] outros locais (...) as plantas [que fossem] elaboradas por engenheiros civis, e industriais e por condutores de Obras Públicas, [fossem] submetidas ao exame de uma Comissão de Estética, constituída pelo Senhor Presidente da Câmara, arquitetos municipais e Teixeira Lopes. (*cit in* CMVNG;2013, pp.57-58)

No ano de 1944, na apreciação do processo de obras particulares nº 418/94<sup>24</sup> a Comissão de Estética da Câmara Municipal foi de parecer que:

(...) a zona onde está situado o terreno que se destina a receber a construção (...) é de todas as zonas que a Vila conta, aquela que deve merecer o maior interesse e cuidados de defesa. (...) Está o referido terreno dentro do primeiro lanço da Avenida, na área de concordância de diversas artérias, vizinha do miradouro ajardinado na proximidade do monumento nacional que é o mosteiro da Serra do Pilar, frente ao Porto, de modo que os edifícios a construir e especialmente os que dão diretamente para a Avenida, devem ter um volume condigno com a vastidão do local onde vão ser implantados. Por muito bom que seja o projeto do edifício a construir, desde que não tenha proporções que se adaptem ao ambiente a que querem destinar, tornar-se-á numa construção mesquinha”, propondo o estudo de “outro projeto, cujas dimensões e valor arquitetónico estejam de acordo com o local (...) o que não sucede com o projeto em questão. (CMVNG, 2013, pp.40-41)

---

<sup>24</sup> Processo de Obras Particulares em nome de Raul Maria Gomes de Almeida Castelo Branco, 1944 (PT-CMVNG-AM/CMVNG/PR- P/277/POP\_418\_1944\_P).

#### 04.06 | As edificações – frente urbana

A frente urbana é constituída pelos edifícios que conformam a silhueta da massa edificada, pontuam o espaço, concebem o cenário urbano ao qual o transeunte leva o seu “olhar”. A observação da relação entre o edificado, enquanto massa construída, e a Avenida, enquanto espaço público, na qual o primeiro, para comunicar com o segundo, tem de “trabalhar” uma série de elementos, em diversas escalas, em transições que dialogam entre eles, será feita em momentos específicos entre finais do século XIX e 2012.

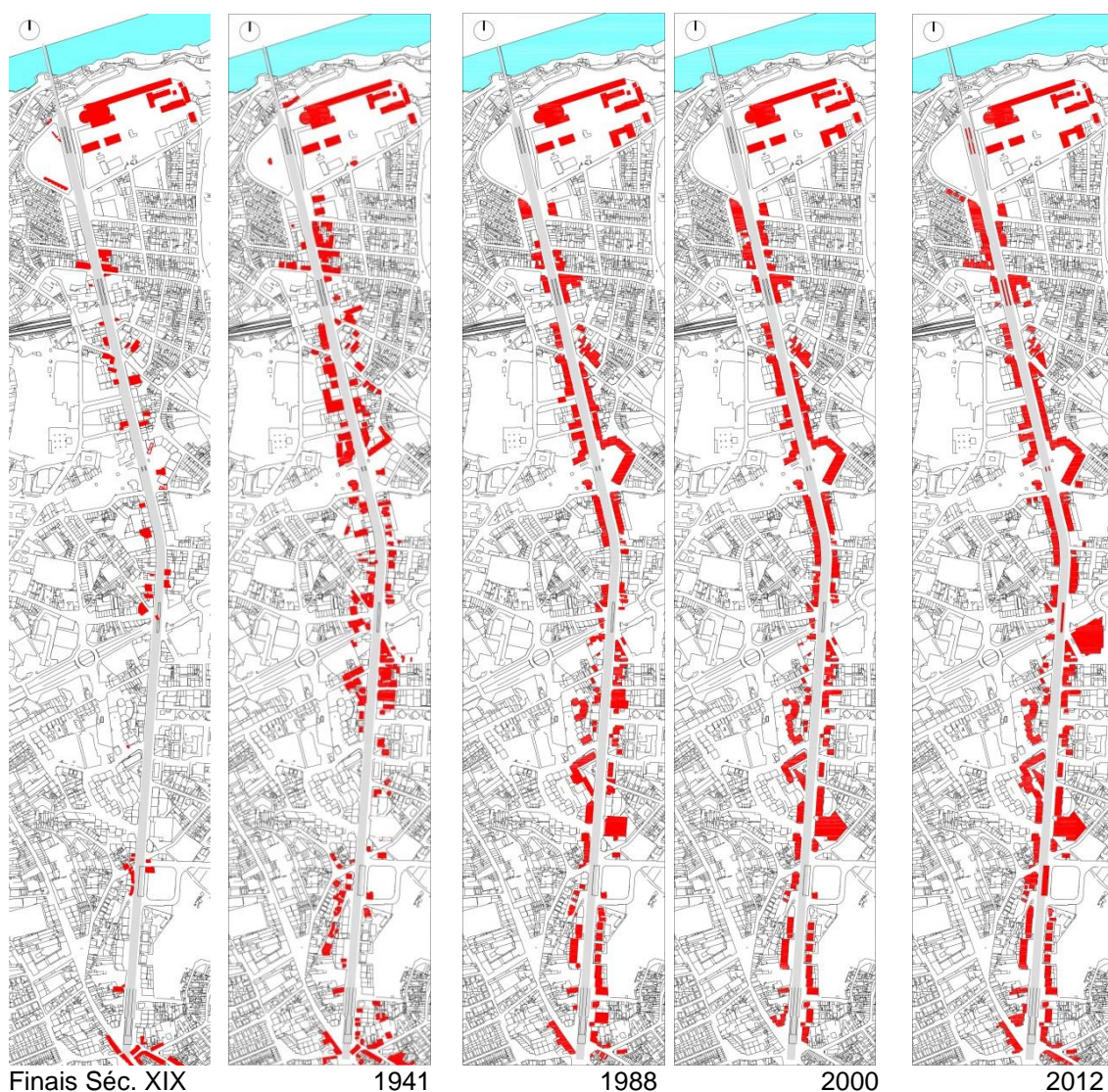


Figura 65 | Evolução do edificado sobre cartografia de 2012  
Fonte: Esquema do autor sobre cartografia fornecida pela Gaiurb,Em.

A análise dos cinco esquemas que representam a evolução do edificado na margem do espaço canal permite concluir que, até 1941, o alinhamento dos edifícios pelo limite do lote coincide com o limite do espaço público. Este facto tem maior expressão entre a Ponte D. Luís I e os Paços do Concelho, situação que se altera a partir dessa data quando surgem alguns edifícios que recuam em relação à Avenida, resguardando-se, interrompendo a linha de fachada.

Verifica-se que a zona alta da Avenida, correspondendo aproximadamente a metade da sua extensão, foi a que mais resistiu ao avanço do edificado. No ano de 2012, constata-se uma distribuição homogénea, em que os espaços expectantes são de pouca expressão ou quase nulos, resistindo numa “segunda linha”, a nascente, uma parcela de território expectante.

Para Guimarães (s.d.), se até 1864, o Rio Douro foi a “estrada”, até aí única, que transportava as matérias-primas, combustíveis e escoava os produtos fabricados dos armazéns instalados junto à margem, com a chegada do Comboio às Devesas, nesse mesmo ano, as novas empresas instalaram-se a cotas mais altas, assim suprimindo a falta de espaço nas áreas próximas do rio, motivada pelo aparecimento desse novo transporte ferroviário.

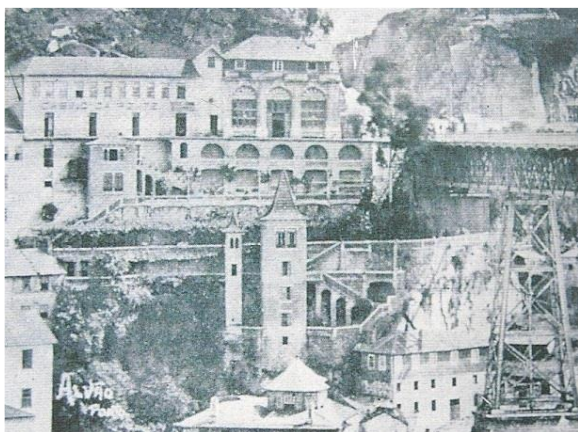


Figura 66 | Vista da pedreira no Jardim do Morro. (1909)  
Fonte: Mea Villa de Gaya (1909), p. 101 -- Centro de Documentação do Solar Condes de Resende



Figura 67 | Fabrica do Pilar  
Fonte: Centro de Documentação do Solar Condes de Resende

Na sequência da transformação que se começa a operar, o aparecimento da avenida da República, à cota alta torna-se apetecível para ali se instalarem novas indústrias e longo dela se implantarão a “(...) grande Fábrica do Pilar de

Manuel Milhano Sanches & c<sup>a</sup>, unidade de fiação, a “fábrica de Aguardente, Licores e Genebras de Coelho Pereira Filha & Companhia.” (Idem)

A “indústria” mais ousada desta zona, no final da Monarquia, situava-se à entrada do tabuleiro superior da Ponte Luís I, o “Casino da Ponte”, ocupado posteriormente como estabelecimento de vinhos e fábrica de móveis, e encontrando-se atualmente devoluto (ibidem).



Figura 68 | Edifício Paços Concelho, (1934)  
Fonte:PT-CMVNG-AM/AS/Cx.1\_FL\_51\_Img\_004



Figura 69 | Casa Barbot, (1970)  
Fonte:PT-CMVNG-AM/ORMI/5.PU/046



Figura 70 | Casa Alice Mariani, (1940),  
Fonte:PT-CMVNG-AM/FFM-FE\_X\_1995

Aparte as indústrias, uma das imagens mais marcantes da Avenida da República foi a construção dos vários palacetes, por vezes rodeados de jardins, servindo de cenário ideal para a burguesia ascendente construir as suas habitações, pelo prestígio que a localização oferecia. Assim,

A nova artéria gaiense tornava-se símbolo de modernidade e de bom gosto. Desta forma, os novos terrenos passaram a ser disputados pela emergente burguesia republicana local para neles instalarem as suas opulentas habitações. Surgiu, assim, na parte norte, um novo boulevard chic, cativando industriais, proprietários e negociantes de Gaia e do Porto, que ali foram edificando modernos palacetes e casas mais ou menos sumptuosas, rodeados de frondosos espaços ajardinados. (CMVNG, 2013, p. 29)

A este propósito convém referir parte do teor da ficha do Património Arquitetónico (código de arquitetura MF10) referente ao edifício da Câmara Municipal (fig.68) que nos diz:

(...) localização dos Paços do Concelho na malha urbana da Avenida e a sua condição de gaveto são heranças dum modelo urbanístico de Cidade Jardim que a consagrava como um boulevard; c) a partir da década de 1970, a Avenida sofreu alterações morfotipológicas

profundas que, se genericamente se revelaram positivas a nível funcional, foram sem dúvida desqualificadoras do perfil e ambiência deste eixo tornando-o monótono e desconfortável dada a monocórdia dos seus alçados e destruindo para sempre as relações de escala do edifício com a envolvente imediata e a leitura do alçado da cota alta da Cidade na qual o edifício se afirmava de modo marcante.



Figura 71 | Imagem aérea da zona baixa da Avenida (2008) – confronto entre edifícios construídos nas 1ª e 2ª metades do séc. XX

Fonte: Bing Maps

Os primeiros edifícios em altura construídos na Avenida da República surgem na década de 50, e evidenciam a intenção de progredir, alterando significativamente a escala, evoluindo a partir de edificações contíguas, (excetuando os já referidos palacetes), em parcelas de “maiores” dimensões. A aparente determinação em manter a mesma regularidade de escala é alterada, em função da especulação fundiária. De facto, relativamente às primeiras construções, é visível uma mudança de escala que passa de uma “cércea” de habitação de 2 e 3 pisos para “blocos” com mais de 9 pisos que marca e caracteriza decisivamente a imagem deste espaço-canal. Expressão desta alteração tipológica é aquela que acontece na designada zona alta da Avenida, na margem direita no sentido ascendente (fig. 71).



Figura 72 | Vista espaço-canal sentido sul, (2015)  
Fonte: Autor



Figura 73 | Vista espaço-canal sentido norte, (2015)  
Fonte: Autor

Os grandes edifícios em altura, elemento de novidade relativamente à arquitetura defendida pelo Estado Novo, são vistos com fascínio e associados a sinal de progresso e modernidade. A Avenida da República foi um espaço apetecível para estes sinais e a sua adesão àquela tipologia resultou numa alteração significativa na forma como aqueles edifícios se relacionam com os pré-existentes.



Figura 74 | Vista aérea do conjunto edifícios recuados em relação à Avenida, (2008)  
Fonte: Bing Maps

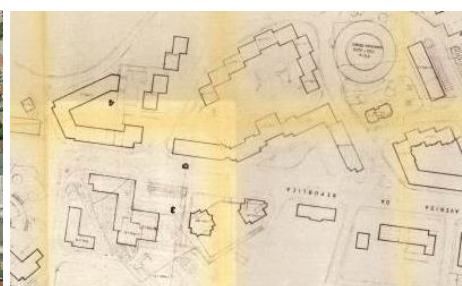


Figura 75 | Pormenor da Planta Geral da Zona Alta da Avenida, (1989)  
Fonte: AMVNG

Parcialmente associados ao conceito da Carta de Atenas, na designada zona alta da Avenida, na margem direita no sentido ascendente, surge um conjunto de edifícios (de que já antes falamos) que alteram a relação com a “rua tradicional” através da sua implantação isolada e livre, em que as construções deixam de ser bandas contínuas alinhadas ao longo da Avenida. De certo modo este tipo de implantação afastada dos limites da via já tinha surgido anteriormente com o edifício que desenha a Praceta 25 de Abril mas aqui muito provavelmente com o propósito de criar um espaço social, atendendo à sua

designação – Praceta dos Combatentes (designação inicial que se altera em 1975).

Um dos últimos edifícios construídos nas margens da Avenida da República foi o do “El Corte Inglés”, abordando a relação com o contexto urbano de um modo particular. Neste caso o edifício recua em relação à Avenida, acentuando ainda mais a interrupção da linha de fachada causada pelo espaço-canal do IC23. Constituído quase na sua totalidade em fachadas de vidro, estabelece uma relação de proximidade entre a estrutura e os transeuntes, adquirindo presença transitória ao parecer estar fora e dentro do próprio edifício. Os painéis de vidro permitem refletir o que se passa no exterior da Praça Eixo Atlântico<sup>25</sup>, nomeadamente o movimento das pessoas, transportes, ou à luminosidade, possibilitando que o interior seja trazido para fora, e vice-versa, para além de permitir o atravessamento do piso térreo.

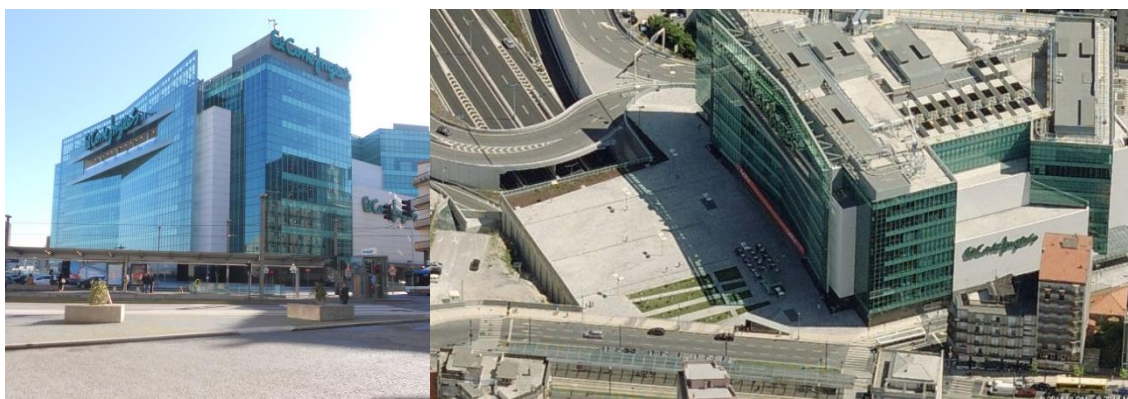


Figura 76 e 77 | Edifício el Corte Inglés, ( 2015); Imagem aérea da Praça Atlântico (2008)  
Fonte: Autor; Bing Maps

Outro caso particular de implantação na relação com a Avenida é o do Mosteiro da Serra do Pilar<sup>26</sup>, uma imagem, desde baixo, quase inexistente dado que a permeabilidade deste espaço público é praticamente ausente face à barreira física (muro de suporte) que vence os 25 metros de desnível entre a Mosteiro (cota 85) e o começo da Avenida (cota 60).

<sup>25</sup> Trata-se da única praça do concelho, apesar das características funcionais e formais serem mais adequadas ao tipo praceta. “A dimensão espacial revelou-se como sendo a característica fundamental para a classificação”. Plano Diretor Municipal de Vila Nova de Gaia – Processo de Revisão, Relatório Novembro, 2008, pp. 137.

<sup>26</sup> Construção datada do século XVI

#### 04.07 | As parcelas – processo de formação

O presente subcapítulo aborda a evolução do parcelamento marginal ao caso de estudo entre a década de 90 dos anos 1800 e 2012. Cabe a propósito esclarecer que a representação do final do séc. XIX apresenta-se incompleta, uma vez que a mesma retrata projeto da avenida, sendo ainda de referir que a representação datada de 1971 foi efetuada com recurso a uma peça desenhada efetuada à escala 1:1000 onde se registou o cadastro da Avenida. Assim o parcelamento desse ano tem um rigor muito maior do que os esquemas datados de 1941, 2000 e 2014, que foram efetuados com base na cartografia, e como tal suscetível de algumas imprecisões.

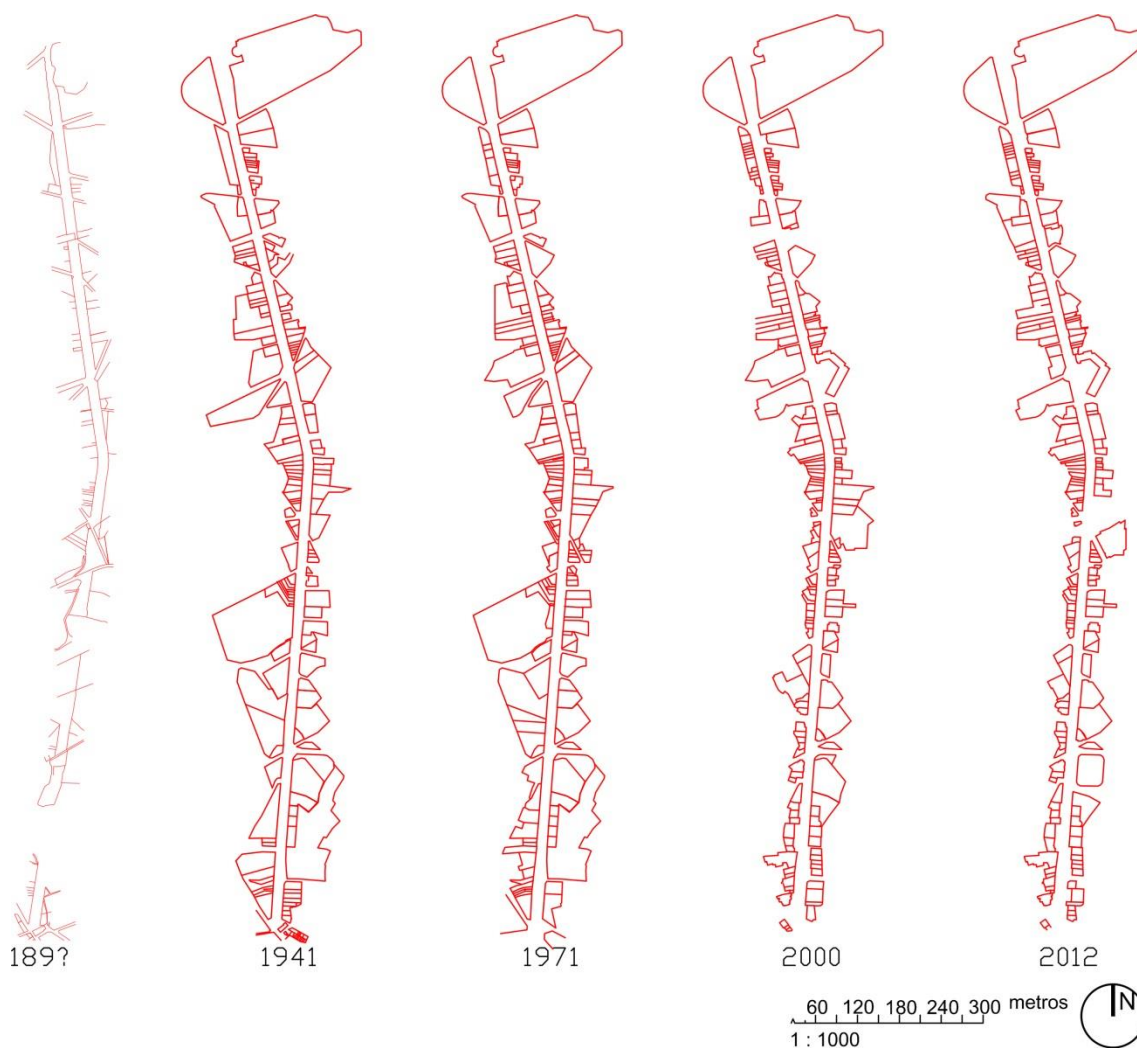


Figura 78 | Evolução das parcelas

Fonte: Desenho do autor sobre documentos em formato PDF (anos de 189? e 1971 - AMVNG) e restantes sobre cartografia em formato raster (1941) e vetorial - Gaiurb, Em

A análise comparativa entre as várias épocas permite evidenciar a diversidade de áreas, proporções e frente de lote, verificando-se uma grande diferença entre os lotes de menor dimensão e os de maior dimensão, observa-se igualmente que a parcela de maior área não tem a maior “frente de rua”.

Verifica-se que as parcelas na “zona baixa” da Avenida, ou dito de outra forma, as parcelas a Norte apresentam uma configuração mais regular, ordenada, com métricas mais padronizadas. Por sua vez, as parcelas a Sul surgem de um modo mais individual, mais autónomo, consoante as vontades/necessidades particulares, não apresentando uma relação com as parcelas vizinhas.

Considerando a evolução das parcelas verifica-se semelhança no seu processo formativo subjacente. Apesar das formas e fases históricas diferentes, vão-se compondo e construindo consoante surgem as vontades isoladas, embora não necessariamente desarticuladas, porque possuem uma génese infraestrutural comum que é a Avenida da República.

Confrontando os diversos esquemas verifica-se a compartimentação do território, através da divisão de parcelas, ao longo da via, em que a parte baixa da Avenida em 1941 já apresentava maior número de parcelas em relação ao território da zona alta.



Figura 79 | Extrato cartografia 1941 – zona baixa  
Fonte: Gaiurb, EM



Figura 80 | Extrato cartografia 1988 – zona baixa  
Fonte: Gaiurb, EM



Figura 81 | Extrato cartografia 2000 – zona baixa  
Fonte: Gaiurb,EM



Figura 82 | Extrato cartografia 2012 – zona baixa  
Fonte: Gaiurb,EM

Numa análise mais detalhada a partir das plantas (figura 81 a 84), verifica-se que a plataforma localizada a poente da Avenida da República deu origem a várias parcelas, de menor largura do que extensão, onde foram implantados edifícios, à face do espaço público, ocupando a totalidade da largura do “lote”.

A configuração geométrica dos lotes, de frente estreita e maior profundidade, bem como a forma de ocupação em frente contínua à face da rua e a cêrcea máxima de  $r/c+2$ , determinam quarteirões de média densidade e função residencial até à década de 40.

Com o tempo estas construções têm vindo a ser transformadas através do aumento das cêrceas, pela agregação de lotes e conseqüente aumento da frente da parcela, ou/e de alteração da função inicial.



Figura 83 | Extrato cartografia 1941 – zona alta  
Fonte: Gaiurb,EM



Figura 84 | Extrato cartografia 1988 – zona alta  
Fonte: Gaiurb,EM

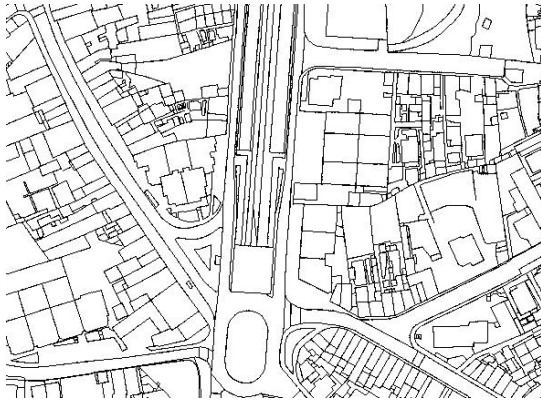


Figura 85 | Extrato cartografia 2000 – zona alta  
Fonte: Gaiurb,EM

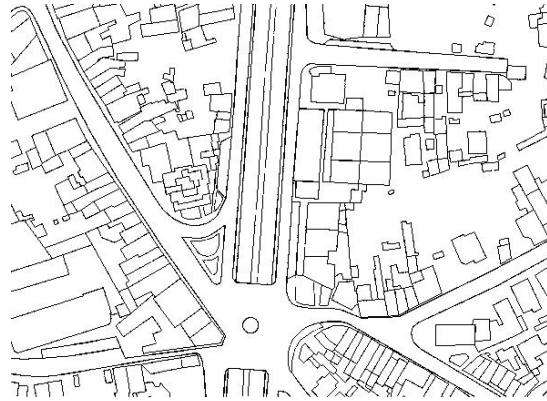


Figura 86 | Extrato cartografia 2012 – zona alta  
Fonte: Gaiurb,EM

Junto ao Largo de St<sup>o</sup> Ovídeo (fig. 82 a 85), no intervalo de tempo analisado, 1941 e 2012, verifica-se parcelas de maior dimensão, mantendo-se a configuração geométrica dos lotes, alternando entre os de frente estreita e maior profundidade. Também a forma de ocupação deixa de ser em frente contínua. A maior variação nas dimensões das parcelas surge entre as décadas de 40 e 80.

05 | CASO DE ESTUDO:  
OBJECTO – As qualidades urbanas

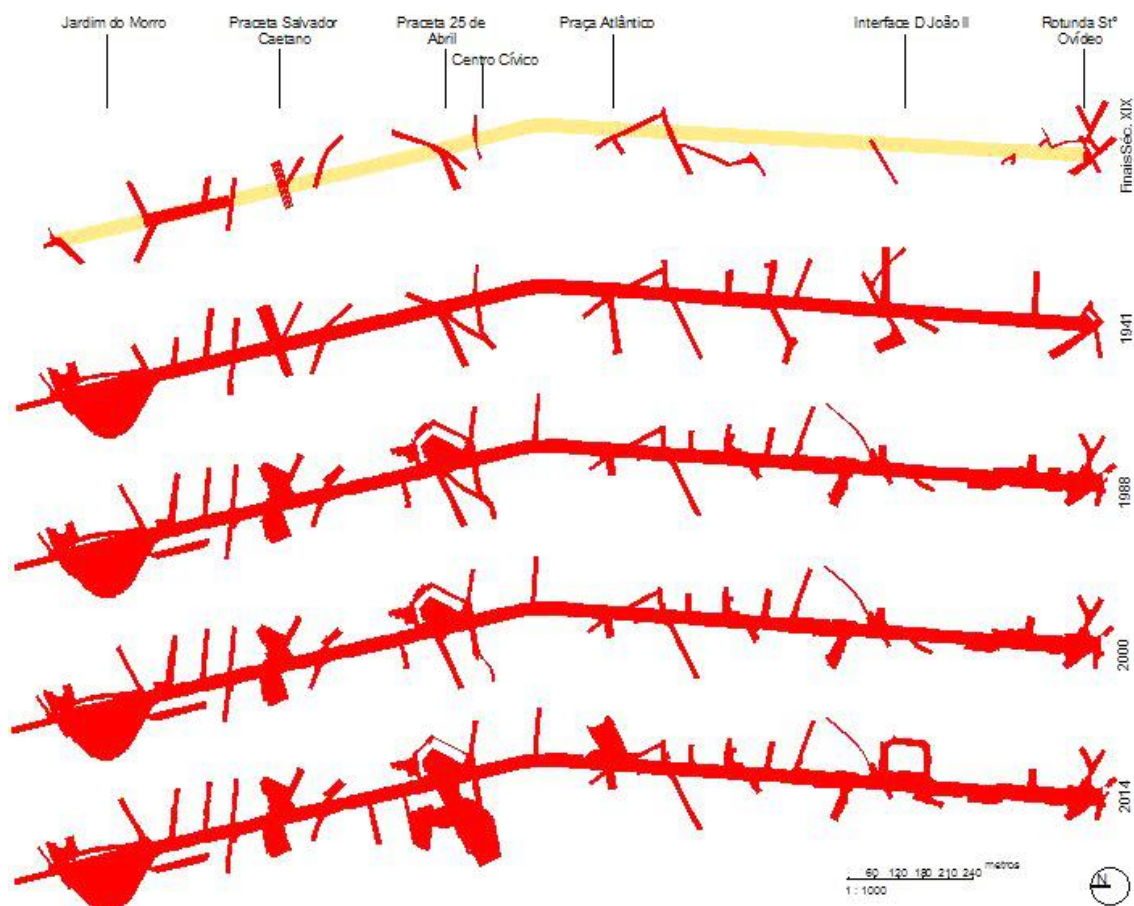


Figura 87 | Imagem da evolução do espaço público  
Fonte: Desenho do autor sobre documentos em formato PDF (anos de 1897 e 1914 - AMVNG) e restantes sobre cartografia em formato raster (1941) e vetorial - Gaiurb, Em

Da comparação entre os vários momentos temporais (figura 86) verifica-se no esquema que representa o final do Séc. XIX a Avenida da República, designada à data como Avenida Campos Henriques, mostra-se constituída por dois tramos, um curvilíneo que contornava o Jardim do Morro, e o tramo reto, numa extensão aproximada a 300 metros que fazia a ligação à Estrada Municipal. Neste esquema verificam-se alguns atravessamentos, o caminho-de-ferro e alguns arruamentos que temos vindo a designar como “fundacionais”.

Posteriormente, até à década de 40, surgem os primeiros sinais de que a Avenida estabelece relações com outros elementos que constituem o tecido, desde logo o Jardim do Morro.<sup>27</sup>

No ano de 1941<sup>28</sup> a Avenida da República surge como um elemento urbano direcional, que estabelece um sentido único, direto com a finalidade de alcançar um determinado lugar espacial, o tabuleiro superior da Ponte Luís I, para norte, e o Largo de Sto. Ovídeo, para sul.

Entre a década de 40 e 80 dá-se continuidade a esta articulação de novos elementos urbanos, novos arruamentos, surgindo o que se presume ter sido o principal elemento excecional do eixo viário – a Praceta 25 de Abril<sup>29</sup>, inicialmente designada por Praceta dos Combatentes, local de encontro de manifestações.

O perfil da Avenida sofre alterações com maior expressão na extrema sul, causadas certamente pelas cedências ao domínio público, resultado das operações urbanísticas entretanto levadas a efeito. Exemplo disso constituem dois espaços que se conectam com o espaço canal e que só após intervenções de requalificação adquirem identidade – as parcelas junto ao caminho-de-ferro, atualmente identificadas como Praceta Salvador Caetano.

No esquema datado de 2000 não se verificam grandes alterações no espaço público, contrariamente ao que aconteceu no ano de 2014 onde elas são significativas, com a presença do Centro Cívico, espaço público com dimensão considerável, junto à Câmara Municipal; do interface junto à EN 222 e ainda da

---

<sup>27</sup> Por escritura celebrada em 1897, entre o Ministério da Guerra e a Câmara Municipal de Gaia, é efetuada a concessão daquele terreno (1965m<sup>2</sup>) à autarquia local. A construção do Jardim do Morro inicia-se em 1922, facto que implicou não só a terraplanagem do morro, como também a remoção das terras sobrantes. Este espaço continua a constituir um local privilegiado para observação do centro histórico da cidade de Gaia e do Porto, estando atualmente servido por teleférico que liga o Jardim ao Cais de Gaia, percorrendo uma extensão de 700 metros, vencendo um desnível de 65 metros.

<sup>28</sup> É de referir que pelo menos em 1895, ou seja 9 anos após a inauguração da Ponte Luís I, o traçado da estrada régia atingia a Rua Alvares Cabral, e pelo menos desde a primeira década do século XX a Avenida da República alcança o Largo de St<sup>o</sup> Ovídeo.

<sup>29</sup> As pracetas são espaços livres de pequena dimensão, desenhados e de enquadramento ao edificado. Possuem uma vocação de permanência que surge associada à ideia da pequena praça. Muitas pracetas “interiorizam-se” (afastam-se da via) através de introdução de áreas relvadas e diferentes pavimentos. Resultam em espaços de desenho heterogéneo e algo segregador. Há 82 pracetas espalhadas um pouco por todo o concelho, mas o nível de incidência acentua-se no sector Cidade. (Relatório PDM, 2008)

Praça Atlântico. Este último surge como um elemento urbano que se pretende<sup>30</sup> como espaço detentor de maior importância hierárquica.

A Praça Atlântico, o Centro Cívico e os dois pontos intermodais – Praceta Salvador Caetano e início de EN 222 –, determinam uma área de influência no espaço-canal que lhe confere atributos de legibilidade<sup>31</sup>, ou seja, de entendimento por parte de habitantes e visitantes, pelo que garante uma qualidade de elemento urbano inteligível.<sup>32</sup>

### 05.01 | O traçado da Avenida

Ao emprendermos a leitura do traçado da avenida a partir da relação com o relevo destaca-se a ausência de acidentes topográficos, significativos que constituísse obstáculo impeditivo ou demasiado condicionador da implementação do mesmo. Por isso, aquele adquire uma configuração retilínea, apenas com ligeira inflexão a meio do seu percurso que lhe permite o ajuste a topografia mais suave.

O espaço-canal em estudo está assim localizado numa linha de cumeeira, ou pelo menos uma linha imaginária de cumeeira, assumindo uma condição marcante no território que evidencia o eixo principal.

Como já anteriormente referido a Avenida da República conecta a ligação do tabuleiro superior da Ponte Luís I, localizado num promontório dominante, na extrema norte e a rotunda de St<sup>o</sup> Ovídeo espaço também ele secularmente marcado no território

---

<sup>30</sup> Vide Plano Diretor Municipal de 2009

<sup>31</sup> Legibilidade: “a aparente clareza da paisagem citadina, ou seja, a qualidade do ambiente visual da cidade – na facilidade com a qual as partes podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente.”; “uma cidade legível seria aquela cujas freguesias, sinais delimitações ou vias são facilmente identificáveis e passíveis de agrupamento em estruturas globais.” Lynch, K. (1999). *A Imagem da Cidade*. Lisboa, pp. 12-16

<sup>32</sup> Inteligível: que pode ser compreendido e entendido pela inteligência” in: Dicionário da Língua Portuguesa, Porto: Porto Editora, 2004.

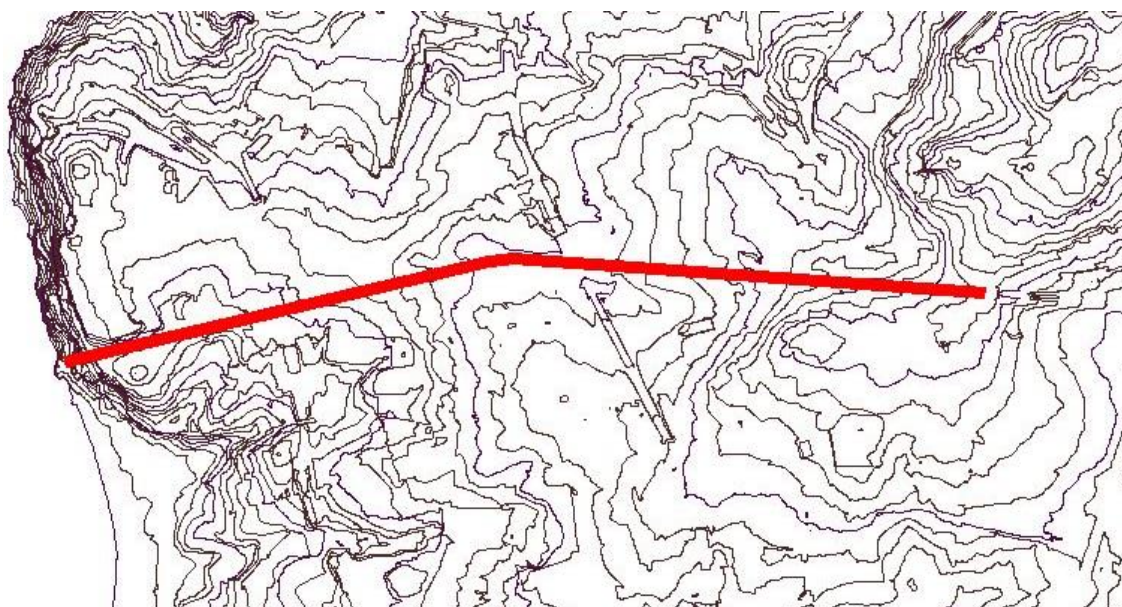


Figura 88 | Esquema da implantação da Avenida sobre planimetria de 2012  
Fonte: Esquema do autor

## A “forma”

A Avenida da República prefigura-se num desenho conceptual constituído por um eixo principal contínuo de ligação entre dois pontos, intersectado perpendicularmente, ao longo do seu desenvolvimento, por eixos transversais, os de maior dimensão a cotas inferiores, como é o caso da Linha Caminho-de-ferro e da VL9, e os de menor dimensão, os fundacionais como a Rua Raimundo de Carvalho, a Rua Luís de Camões, a Rua do Torne, bem como os que surgiram posteriormente, conectados diretamente com o espaço-canal. Cabe mencionar ainda que os eixos transversais novos apresentam um alinhamento contínuo, contrariamente aos mais antigos que foram intercetados por outros eixos secundários que se desenvolveram paralelamente à Avenida, mas com menor escala.

Ao longo da sua existência o espaço-canal da Avenida foi ainda marcado pela presença de espaços públicos marginais de dimensões e configurações variadas, implantados de modo “aleatório”, conforme se verificou anteriormente.

## 05.02 | A resignificação da Avenida



Figura 89-90-91-92 | Palacete Cal Brandão durante as festas da comemoração do centenário do Município de Vila Nova de Gaia na Avenida da República, data de 1934; Parada de Bombeiros na Avenida da República, datada de 1960; o metro no “centro” da avenida; vista aérea da Praça Atlântico.  
Fonte : PT-CMVNG-AM/CJM/848/344; PT-CMVNG-AM/FFM-Cx.1\_1; autor; www.bing.com/maps

As alterações que se sucedem ao longo dos tempos, com implicações físicas e socioculturais na reestruturação dos espaços urbanos, colaboram para a resignificação desses mesmos espaços. A Avenida da República, como espaço contemporâneo que “arrasta” dentro de si mais de um século de existência, resulta de uma constante e continuada modificação e adequa-se aos tempos modernos, como resposta às novas referências. Este espaço-canal surge como uma estrada, larga, sem qualquer infraestrutura, com o propósito de ligar dois pontos distantes, de onde aparenta estar ausente qualquer participação das dinâmicas sociais, apenas e só a de percurso, de veículos e de pessoas.

Posteriormente arroga-se um papel de “rua”, suporte de edificação e de socialização. Nas décadas de 30 a 50, com a introdução da placa central arborizada, com passeios largos assume uma posição de “boulevard” que, conjuntamente com edifícios públicos, começa a compreender intenções potencializadores de acontecimentos, de manifestações. Para além do

desempenho formal e funcional, “ganha” assim um papel social e simbólico. Décadas mais tarde, adaptando-se às novas necessidades rodoviárias, com perca da placa central, o espaço de socialização é transferido para os espaços marginais (passeios), e a Avenida reassume a sua função inicial – a de percurso. Dominante, com significado, flexibilidade de apropriação, permite usos diversos, inclusive de palco, como aquando das marchas sanjoaninas que ali se realizavam nas últimas décadas do século passado.

A reestruturação espacial da Avenida tem-se feito no tempo com a introdução de novos espaços públicos com influência direta na sua envolvente: as novas Pracetas, a Praça do Eixo Atlântico, a reconversão de um palacete do início do século XX na Casa da Presidência, a construção de um equipamento contemporâneo como é o do “El Corte Inglés”, começando os edifícios a aparecer como elementos arquitetónicos urbanos diferenciados. É ainda de salientar a presença da infraestrutura mais recente, o Metro, que implicou alterações profundas na mobilidade deste espaço-canal.

A implementação de elementos urbanos que caracterizam a “cultura urbana”, como os acima referidos, ao integrar-se num ambiente já construído, confere à Avenida um novo significado. Não obstante, a sociedade de hoje, mais interventiva, exige que estas transformações urbanas tenham sentido e significado. Porque a existência de lugares com história, memória é sentida também pelas gentes locais e não apenas pelos seus visitantes. Se não pensada, inicialmente, como possibilidade de o “vir a ser”, a Avenida da República tornou-se, hoje, um espaço necessariamente várias vezes ressignificado.

## 05.05 | Da tração animal ao metro de superfície



Figura 93 | Primeira ligação transporte público – linha férrea americana (tração animal), (189?)  
Fonte: Arquivo Municipal do Porto – D-PST/1658

A área correspondente ao atual Grande Porto detinha duas linhas de caminho-de-ferro: a do Douro, para Leste, e a do sul, de Lisboa até às Devesas, em atividade desde 1863 e 1864, respetivamente. Decorridos 10 anos foi concluída a ligação Devesas Campanhã, através da Ponte D<sup>a</sup> Maria (Pacheco, 1992, p. 18-19).

É assim que se enquadra aos 18 de abril de 1896 a primeira ligação de transporte público efetuada no tabuleiro superior da Ponte Luís I – foi entre a Praça da Batalha, na cidade do Porto, e a estação das Devesas, através de uma linha férrea americana (tração animal). Em outubro do mesmo ano o governo concedia autorização para mudar a tração animal por elétrica (Guedes, 1996, pp.74-80).



Figura 94 | O elétrico na Avenida da República, junto ao jardim do Morro (1950)  
Fonte: PT-CMVNG-AM/FO-FAR-06

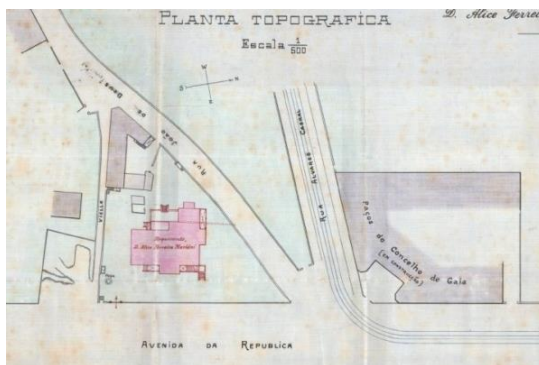


Figura 95 | Visível o traçado do elétrico a virar para a Rua Álvares Cabral  
Fonte: AMVNG – Extrato da peça desenhada do Processo nº 733, (1921)

No ano de 1954, a propósito de obras efetuadas na Ponte Luís I, a JAE aponta que o envelhecimento precoce da mesma é agravado pela passagem dos carros elétricos, provocado pela corrosão eletrolítica nos pilares e excesso de vibrações. Em consequência, atendendo à existência de várias infraestruturas de distribuição de energia elétrica para transporte público, em Vila Nova de Gaia optou-se por manter a tração elétrica, no entanto, a solução alternativa foram os troleieiros que substituíram os elétricos no ano de 1959 (STCP, 1984).

O aparecimento de novos meios de transporte coletivos visou a sua adequação ao processo de expansão urbana, promovendo e consolidando a articulação com os trajetos radiais. Entretanto lado a lado com o transporte público, os automóveis, sinónimo de modernidade, asseguravam e flexibilizavam a acessibilidade e a mobilidade individual, constituindo desde logo em elemento componente e dinamizador da paisagem.



Figura 96 | O troleieiro em frente aos Paços do Concelho (1960)  
Fonte:PT-CMVNG-AM/FFM- Cx.1\_P.71

## Camionetas vão sair da Avenida de Gaia

Câmara do Porto quer introduzir sistema do operador único, naquela artéria, ainda durante as obras do "Metropolitano"

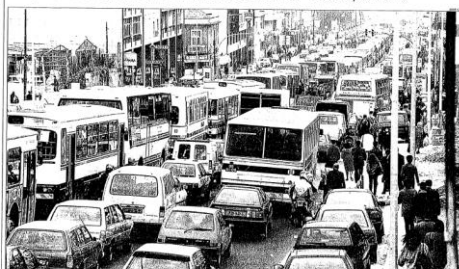


Figura 97 | Congestionamento na Avenida (08 de julho de 1998)  
Fonte: Jornal de Notícias.

A Avenida da República também soube responder, ao longo do tempo, às diversas necessidades que se vieram a sentir do ponto de vista da mobilidade. Assim, o eixo potenciou-se como recetor de novas competências móveis ao longo do seu espaço-canal, primeiro do automóvel e do seu crescente protagonismo ao longo da 2ª metade do século XX, e mais tarde, nos primeiros anos 2000, ao metro de superfície, no final a resposta encontrada para o congestionamento crescente que se verificava na Avenida da República.



Figura 98 | A quase ausência de trânsito na Avenida da República no ano de 1950.  
Fonte: PT/CMVNG-AM/ GP\_03

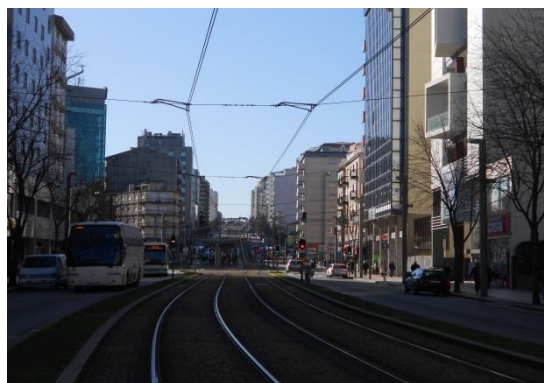


Figura 99 | O trânsito no ano de 2015  
Fonte: autor

O metro surge como uma estrutura que, apesar da sua pouca extensão em Vila Nova de Gaia, possibilitou melhorias na ligação com o Porto, e para além dela com outras cidades transformando-se numa mais-valia em termos de mobilidade coletiva, uma vez que possibilita a articulação com outros meios de transporte, qualificando por si mesmo a própria mobilidade interna, e criando novos espaços de referência urbana, de que é exemplo o El Corte Inglés. Adicionalmente induziu novas cargas urbanas, de maior diversidade e flexibilidade, constituindo um facto histórico de alteração indelével no principal eixo urbano da cidade de Vila Nova de Gaia.

A ponte Luís I, inaugurada no ano de 1886, proporcionou a Vila Nova de Gaia o primeiro atravessamento à cota alta para a cidade do Porto. Consequência do facto, o obstáculo inicial, do lado de Vila Nova de Gaia, que a nova ponte teve que superar foi a extrema poente do promontório da Serra do Pilar. Numa primeira fase optou-se por o contornar, surgindo então a Avenida Campos Henriques, num tramo aproximado a 300 metros, que fazia a ligação entre o tabuleiro superior da ponte e a Estrada Municipal que lhe estava mais próxima.

Aproximadamente 10 anos após a inauguração da Ponte procede-se ao rasgamento da pedreira numa faixa aproximada a dez metros, suficiente para dar passagem ao americano (veículo puxado a tração animal). A parte poente dessa pedreira veio, cerca de três décadas mais tarde, a transformar-se no atual Jardim do Morro; a nascente organizou-se o acesso para, no alto, o Mosteiro da Serra do Pilar.

A distar 2500 metros a sul da Ponte localiza-se o Largo de St<sup>o</sup> Ovídeo, um local estratégico ao nível das vias de comunicação, onde confluía a Estrada Real para sul. Na primeira década de 1900 já a atual Avenida da República era uma estrada com 30 metros de largura que fazia a ligação entre a Ponte e St<sup>o</sup> Ovídeo, obtendo tal importância na rede nacional que passou a ser classificada como Estrada Real. Esta designação persistiu até 1910, alterando-se, com a mudança de regime político, para Estrada Nacional (EN). No ano de 1979 este espaço-canal foi desclassificado enquanto EN para passar a domínio municipal.

Até finais dos anos 20 a Avenida da República funcionou como uma estrada em terra, ladeada por valetas para condução das águas pluviais. No ano de 1934 dá-se por concluída a sua pavimentação, passando a apresentar duas

“estradas” de 7 metros de largura, cada uma orlada de passeios de 4 metros com fileiras de árvores, separando-as ao centro uma placa com 8 metros de largura. No início da década de 40 (pelo menos), a alteração mais profunda dá-se nessa placa central que passa a estar provida de árvores, de bancos, assumindo uma maior preocupação com a função social, de passeio e estadia.

Este eixo viário respondeu, ao longo do tempo, às exigências funcionais que novos usos e tecnologias lhe impuseram, num momento nela se implantando baías de estacionamento que décadas mais tarde vieram a ser retiradas quase na sua totalidade; ou faixas de elétrico e de bus junto à placa central que posteriormente foram remetidas para junto dos passeios laterais (a de bus, porque o elétrico deixou de circular). Efetivamente, os 30 metros de perfil da Avenida proporcionaram flexibilidade para absorver alterações no seu desenho, numa resposta às várias solicitações das diversas épocas que acompanhou. Ressalva-se que, nas décadas de 80 e 90, as exigências rodoviárias foram demasiadas, causando congestionamento, principalmente nas horas de ponta; mas também esse problema acabaria por se resolver com a transformação do canal.

A intervenção mais profunda no perfil da Avenida deu-se no século XXI, com a inclusão do metro de superfície. Implantado no seu eixo com ferrovia dupla, esta é ladeada por uma faixa ajardinada entre a mesma e a rodovia, que, para além de separar os dois fluxos, cumpre uma função de arranjo paisagístico. É a propósito interessante referir que o projeto do metro previa a implantação de duas fileiras de árvores na faixa ajardinada (não lograda por questões de custos de manutenção) que nos remeteriam para uma imagem próxima da do passado, quando o espaço central era uma placa pedonal, de passeio e paragem, ainda que no presente significativamente alterada pela função de deslocação/movimento.

O espaço-canal em estudo, inicialmente designado como Avenida Campos Henriques, é assim denominado até 1910, data a partir da qual passou a chamar-se Avenida da República. Excetua-se o período entre a década de 50 e 1974 durante a qual teve o topónimo de Avenida Marechal Carmona. Esta via suportou a implantação dos edifícios de maior representatividade da cidade, nomeadamente os paços do concelho, o tribunal do comércio e as finanças, que vieram a constituir as principais funções urbanas do século XX, então situadas na designada Rua Direita (atualmente Rua Cândido dos Reis). A este respeito, recorda-se que, aquando da intenção de levar a efeito novas vias para a zona alta, apesar de “despovoada”, aquela foi motivo de preocupações por parte da população ribeirinha que previu a deslocalização do seu “centro”, e como tal a perda da sua importância; um receio que se veio a revelar real.

Considera-se que a Avenida resulta de um processo de expansão da rede viária, favorecida pela topografia existente, que surge numa época em que Vila Nova de Gaia, periférica da cidade do Porto, assume-se como um território que permite a “extensão” da cidade Invicta. É nesse contexto que toma para si um papel de desenvolvimento orgânico, aceitando a sua concetualização morfológica de elemento linear que permite transformá-la numa Avenida, um “boulevard”, geradora de tecido urbano. O tecido produzido a partir deste novo espaço-canal constitui-se maioritariamente a partir de novos arruamentos a ele perpendiculares e espaços públicos de exceção (jardim, pracetas, praça), com configurações tendencialmente irregulares, localizados sempre lateralmente e hierarquizados pelo eixo dominante da Avenida da República, que assim configura uma estrutura urbana de matriz axial.

A Ponte Luís I e o Largo de St<sup>o</sup> Ovídeo, como antes referido, nos extremos da Avenida, foram desde sempre elementos de referência de paisagem, agindo como locais simbólicos na organização deste espaço-canal e tornando-se polarizadores desse sistema axial. Ao longo do seu percurso, contudo, a Avenida da República articula outros elementos excepcionais convertidos em espaços urbanos referenciais do tecido da cidade, seja enquanto objetos

arquitetónicos singulares, ou áreas públicas que contêm no seu interior edifícios detentores de funções e dinâmicas prestigiantes no contexto urbano, com destaque para as funções civis e comerciais. Em consequência destes aspetos, a Avenida pode ser genericamente entendida como um elemento urbano articulador de espaços urbanos diferenciados e aglutinador de funções variadas, um elemento estruturante de uma centralidade única na cidade e, por isso, de uma identidade urbana clara, afirmada e preservada ao longo da sua história.

Localizada num cume, sem acidentes topográficos, com um traçado retilíneo e uma ligeira inflexão aproximadamente a meio da sua extensão, a Avenida da República foi portanto, desde cedo, elemento estrutural, com importância vital para a orientação, leitura e entendimento da cidade. Apesar dos quase 130 anos de existência, resistiu às transformações urbanas demonstrando a sua impressão de permanência no território. Conforme se verificou ao longo deste trabalho, a Avenida da República dinamizou estruturalmente parte deste território da Cidade de Vila Nova de Gaia, ao constituir a base funcional e formal do processo de densificação urbana que se deu posteriormente.

AAVV (2013). *O Ser Urbano nos caminhos de Nuno Portas*. Ed. Leya

Alves, F. (2003). *Avaliação da qualidade do espaço público urbano. Proposta metodológica*, Coimbra, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian.

Arroio, A [et al.] (1987). *Mea Villa de Gaya: guia ilustrado do concelho de Gaya*. Vila Nova de Gaia: Associação Cultural Amigos de Gaia, 1987.

Borja, J., Muxi, Z. (2000). *Fazer cidade na cidade actual. Centros e espaços públicos como oportunidades*”. *Espaço público e Interdisciplinaridade*, Centro Português do Design, Lisboa.

Brandão, P. (2008). *A Identidade dos Lugares e a sua Representação Colectiva*. Lisboa, CESUR, DGOTDU

Câmara Municipal de V. N. Gaia (2009a). *O Mosteiro de Nossa Senhora do Pilar: para além da serra*. Pelouro da Cultura, Edição Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia. (2008). *Município de V. N. Gaia, Plano Director Municipal – Processo de Revisão, Relatório de Novembro*. Vila Nova de Gaia, Edição da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia. (2009b). *Município de V. N. Gaia, Plano Director Municipal*. Vila Nova de Gaia, Edição da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia. (2013). *Catálogo da Mostra Documental A Avenida de Gaia – 2550 metros de história*. Arquivo Municipal Sophia de Mello Breyner. Edição Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

Carr, S.; et al. (1992). *Public Space*. Cambridge, Cambridge University Press [1995].

Choay, F. (1980). *A regra e o modelo: sobre a teoria da arquitectura e do urbanismo*, S. Paulo, Ed. Perspectiva

Coelho, C. (2013). O Tecido – Leitura e interpretação. *In: Os elementos Urbanos*, vol I, Lisboa, Ed. Argumentum, pp 13-35.

Domingues, A. (2002) “Os novos mapas da cidade”, In ECDJ. Vol. 3. Coimbra

Fernandes, S. (2013). *Os elementos Urbanos*, vol I, Lisboa, Ed. Argumentum

Gonsales, C. (2005). *Cidade moderna sobre cidade tradicional: movimento e expansão*. parte 2. *Arquitextos*, São Paulo, ano 05, n. 059.04. [em linha] Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/473>. [Consultado a 07/02/2015]

Guedes, M. (1996). *Uma linha de carros eléctricos para os afazeres e a distração dos habitantes da cidade do Porto*. Porto, Ingenium, II série.

Guimarães, G. (s.d.). *O Pólo Industrial da Serra do Pilar*. in <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/5292.pdf> [visualizado em 2015.01.18].

Guimarães, J. (1995). *Gaia e Vila Nova na Idade Média. Arqueologia de uma área ribeirinha*. Porto, Universidade Portucalense.

Indovina, F. (2002). *O Espaço Público: Tópicos sobre a Mudança*, Cidades. Comunidades e Territórios, nº5. Lisboa: CET-ISCTE.

Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP (2011). *Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional – 2010*. Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP (InIR, IP).

Jacobs, A. (1995). *Great streets*. Cambridge, Mass: MIT Press.

Jacobs, J. (2001). *Morte e Vida de Grandes Cidades*, São Paulo, Ed. Martins Fontes

Lamas, J. (2004). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Porto, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian.

Lynch, K. (2014). *A imagem da cidade*. Lisboa, Edições 70.

Pacheco, E. (1992). *Os transportes colectivos rodoviários no Grande Porto*. Porto. Revista da Faculdade Letras – Geografia, I série, vol. III,

Panerai, P. (2006) [1999], *Análise Urbana*. Brasília: Editora UnB.

Panerai, P. Mangin, D. (1999). *Projet Urbain*. Ed. Parenthèses.

Portas, N. et al. (2003). *Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa. FCG.

Portas, N. et al. (2011). *Políticas urbanas II: transformações, regulação e projectos*. Lisboa. FCG.

Proença, S. (2013). A Rua Os tipos morfo-toponímicos de Lisboa. *In: Os elementos Urbanos*, vol I, Lisboa, Ed. Argumentum, pp 101-121.

Rodrigues, G. (2011). *Desenhando o espaço publico: Reflexões sobre o espaço urbano* in arq.urb5. [em linha] Disponível em <[http://www.usjt.br/arq.urb/numero\\_05/arqurb5\\_06\\_artigo\\_gustavo\\_rodrigues.pdf](http://www.usjt.br/arq.urb/numero_05/arqurb5_06_artigo_gustavo_rodrigues.pdf)> [Consultado em 04/01/2015].

Salgado, M. (2002) *Espaços Públicos - Gestão Urbana*. Lisboa, Ed. Parque Expo 98, SA.

Santos, J., Sucena, S., (2006). *a influência da Carta de Atenas na Povia do Varzim, três fragmentos “fragmentos urbanos”, três casos de estudo*. in A Obra Nasce, Nº 3, Porto, Ed. Universidade Fernando Pessoa.

Serdoura, F. (2007). *As dimensões do Espaço Urbano*. FAUTL, Arqutextos05.

Solá-Morales, M. (2003) [1997]. *Las Formas de Crecimiento Urbano*. Ed. UPC, 2003,

STCP, Serviço de Transportes Colectivos do Porto – 25 Anos de Troleicarros no Porto (folheto), Porto, 1984

Sucena, S. (2004). *Uma reflexão sobre as dimensões das estradas nacionais...a propósito da «cidade difusa»*. in A Obra Nasce, Nº 1, Porto, Ed. Universidade Fernando Pessoa.

### **Teses académicas**

Pacheco, E. (2004). *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto para a obtenção de grau de Doutor em Geografia.

Serdoura, F. (2006). *Espaço Público, Vida Pública o caso do Parque das Nações*. Dissertação para obtenção do Grau de Doutor em Planeamento Regional e Urbano Universidade Técnica de Lisboa Instituto Superior Técnico.

### **Sítios internet:**

Arquivo Distrital do Porto [em linha]. Disponível em <[www.adporto.pt/](http://www.adporto.pt/)>\_Consultado em [11/06/2014]

Arquivo Municipal Sophia Mello Breyner. [em linha], Disponível em <[arquivo.cm-gaia.pt/](http://arquivo.cm-gaia.pt/)> [consultado em 15/05/2014]

Biblioteca Nacional de Portugal [em linha] Disponível em <[www.bnportugal.pt/](http://www.bnportugal.pt/)> [consultado em 15/02/2015]

Biblioteca Publica de V. N. Gaia [em linha]. Disponível em <<http://memoriasgaiensesbibliotecadegaia.blogspot.pt/>> [consultado em 13/03/2014]

Bing Maps [em linha]. Disponível em <<http://www.bing.com/maps>> [consultado em 20/11/2014]

Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha]. Disponível em <http://www.priberam.pt/dlpo/>. [consultado em 21/09/2014]

GISA – Câmara Municipal do Porto [em linha]. Disponível em <[gisaweb.cm-porto.pt/](http://gisaweb.cm-porto.pt/)> [consultado em 11/06/2014]

Google Maps [em linha]. Disponível em <<http://maps.google.pt>> [consultado em 20/11/2014]

Infohabitar [em linha]. Disponível em <[http://infohabitar.blogspot.pt/2012\\_10\\_26\\_archive.html](http://infohabitar.blogspot.pt/2012_10_26_archive.html)>. [consultado em 07/01/2015]

Metro do Porto [em linha]. Disponível em <[www.metrodoporto.pt/](http://www.metrodoporto.pt/)> [consultado em 07/02/2015]

Ficha de Património 1   Edifício sito no ângulo Avenida da República/ Rua Rocha Leão .....	101
Ficha de Património 2   Igreja e Escola do Torne.....	102
Ficha de Património 3   Edifício sito no ângulo Avenida da República/Rua Diogo Cassels ...	103
Ficha de Património 4   Edifício sito na Avenida da República nº 786.....	104
Ficha de Património 5   Edifício dos Correios .....	105
Ficha de Património 6   Edifício da Câmara Municipal V.N. Gaia .....	106
Ficha de Património 7   Moradia sito na Avenida da República.....	107
Planta 1   Planta da Avenida da República e envolvente, (1933) .....	108
Planta 2   Esquemas de Estradas Municipais .....	109
Documento 1   Memória Descritiva referente à obra de remodelação do perfil da Avenida da República (1986).....	110
Documento 2   Ata reunião técnicos Direção Geral Estradas Porto e Técnicos municipais para decidir alterações no perfil da Avenida (1972) .....	111



designação:

**Edifício multifamiliar**

localização:

**Avenida da República, 268-278/ Rua de Rocha Leão, 310-320**

freguesia:

**Santa Marinha**

tipologia:

**1.1.2. habitação multifamiliar**

época de construção:

estado de conservação:

uso predominante:

código inventário arqueologia:

grau de protecção:

**inventariado**

categoria de protecção proposta:

**I - protecção integral**

interesse patrimonial:

**arquitectónico**

integração em sistema estratégico:

**Cidade**

fontes:

observações:

breve caracterização:

**AUTORIA:** desconhecida. **ENVOLVENTE:** a) edifício de gaveto à entrada da Cidade pelo lado da Ponte Luis I, confrontando com o Jardim do Morro; b) marca a transição para a massa construída da Avenida da República, resolvendo volumetricamente a articulação com a escala da Avenida e estabelecendo uma relação pacífica com o Jardim e o Bairro a Poente; c) ao nível da morfotipologia o edifício é iniciador e este facto é assinalado arquitectonicamente pela jogo de volumes e pela marcação nos alçados das funções novas que acrescenta: comércio no piso térreo e habitação de tipo colectivo nos pisos superiores; d) a sua base de assentamento é uma plataforma murada sobre o Bairro a Poente; e) desse lado, o edifício desmaterializa-se ao nível dos dois primeiros pisos pelo rasgamento das aberturas e dos superiores pelo jogo volumétrico, adossando-se, porém libertando-se da dita plataforma; f) do lado do Jardim do Morro o edifício assenta sobre piloris; g) cobertura plana; h) jogo de cheios e vazios rematado pelo recuo da platibanda; i) varandas corridas que assentam a sua horizontalidade e a leveza do movimento curvilíneo - gesto interessante na rotação que faz para o jardim; j) edifício com dois corpos: um face à Avenida com cinco pisos e outro mais baixo de planta curvilínea de quatro pisos. **CARACTERÍSTICAS ESSENCIAIS:** a) estrutura em betão armado com pilares e vigas com lajes aligeiradas; b) paredes exteriores com rebocado areado pintado em contraste com panos revestidos a pastilha; c) caixilharias predominantemente em madeira ao nível dos pisos de habitação e metálica no piso comercial. **POSSIBILIDADE DE RESTAURO:** total. **TRABALHOS RECOMENDADOS:** a) conservação da estrutura; b) restauro de todos os elementos característicos com reposição de intrusões ao nível dos materiais, nomeadamente das caixilharias.

FICHA DE PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO

código arquitectura: MF48



designação:  
**Igreja e Escola do Torne**

localização:  
**Rua Diogo Cassels/ Rua Afonso de Albuquerque/ Avenida da República**

freguesia:  
**Mafamude**

tipologia:  
**1.1.3. equipamento**

época de construção: **1868 (escola) e 1894 (igreja)**

estado de conservação: **bom**

uso predominante: **equipamento social**

código inventário arqueologia:

grau de protecção:  
**inventariado**

categoria de protecção proposta:  
**II - protecção estrutural**

interesse patrimonial:  
**arquitectónico**

integração em sistema estratégico:  
**Cidade**

fontes:  
**Dr. António Manuel S. P. Silva**

observações:

breve caracterização:



designação:

**Edifício multifamiliar**

localização:

**Avenida da República/ Rua Diogo Cassels**

freguesia:

**Mafamude**

tipologia:

**1.1.2. habitação multifamiliar**

época de construção:

estado de conservação:

uso predominante:

**residencial**

código inventário arqueologia:

grau de protecção:

**inventariado**

categoria de protecção proposta:

**I - protecção integral**

interesse patrimonial:

**arquitectónico**

integração em sistema estratégico:

**Cidade**

fontes:

observações:

breve caracterização:

**AUTORIA:** .... **ENVOLVENTE:** a) a Avenida da República sofreu a partir da década de 1970 alterações morfotipológicas profundas que se revelaram descontínuas na qualidade da arquitectura com raras excepções como a que se apresenta; b) o edifício ocupa uma posição de gaveto num troço em que a Avenida é uma rampa com uma inclinação considerável. **CARACTERÍSTICAS ESSENCIAIS:** a) edifício de seis pisos; b) arquitectura modernista; c) gaveto de planta alçado composto de planos de betão formando cheios e vazios pintado à cor creme; d) recentemente foi desvirtuado ao nível dos três primeiros pisos; e) cobertura plana. **INFORMAÇÕES TÉCNICAS:** a) estrutura em betão armado.....



designação:

**Edifício de rendimento**

localização:

**Avenida da República, 786**

freguesia:

**Mafamude**

tipologia:

**1.1. edifícios isolados**

época de construção:

estado de conservação:

uso predominante:

código inventário arqueologia:

grau de protecção:

**inventariado**

categoria de protecção proposta:

**II - protecção estrutural**

interesse patrimonial:

**arquitectónico**

integração em sistema estratégico:

**Cidade**

fontes:

observações:

breve caracterização:

incluído no terreno dos antigos armazéns dos Vinhos Borges; elementos na fachada sugerem linguagem arquitectónica tipo Arte Nova



designação:

**Edifício dos Correios**

localização:

**Avenida da República/ Rua Vinte de Julho**

freguesia:

**Mafamude**

tipologia:

**1.1. edifícios isolados**

época de construção:

estado de conservação:

**bom**

uso predominante:

**comercial e ou serviços**

código inventário arqueologia:

grau de protecção:

**inventariado**

categoria de protecção proposta:

**II - protecção estrutural**

interesse patrimonial:

**arquitectónico**

integração em sistema estratégico:

**Cidade**

fontes:

observações:

breve caracterização:

**arquitectura moderna de imagem significativa na Avenida, de acordo com a sua localização no centro cívico da cidade**



designação:  
**Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia**

localização:  
**Avenida da República/ Rua Álvares Cabral**

freguesia:  
**Mafamude**

tipologia:  
**1.1.3. equipamento**

época de construção:

estado de conservação:

uso predominante: **equipamento social**

código inventário arqueologia:

grau de protecção:  
**inventariado**

categoria de protecção proposta:  
**I - protecção integral**

interesse patrimonial:  
**arquitectónico**

integração em sistema estratégico:  
**Cidade**

fontes:

observações:

breve caracterização:

**AUTORIA:** Oliveira Ferreira arq. **ENVOLVENTE:** a) edifício de gaveto num dos principais entroncamentos da Avenida da República - estrada para Devesas, Coimbrões e Madalena; b) a localização dos Paços do Concelho na malha urbana da Avenida e a sua condição de gaveto são heranças dum modelo urbanístico de Cidade Jardim que a consagrava como um boulevard; c) a partir da década de 1970, a Avenida sofreu alterações morfotipológicas profundas que, se genericamente se revelaram positivas a nível funcional, foram sem dúvida desqualificadoras do perfil e ambiência deste eixo tornando-o monótono e desconfortável dada a monocórdia dos seus alçados e destruindo para sempre as relações de escala do edifício com a envolvente imediata e a leitura do alçado da cota alta da Cidade na qual o edifício se afirmava de modo marcante; d) não obstante, o edifício mantém uma relação de vistas para Norte privilegiada. **CARACTERÍSTICAS ESSENCIAIS:** a) planta em L gerada em torno da sala oval e da escadaria central e um corpo anexo nas traseiras; b) edifício de gaveto de três corpos (central e laterais) com dois pisos assentes sobre uma plataforma estabilizadora das diferenças de cota das ruas, sendo que o corpo anexo tem três pisos na sua cota mais baixa; c) arquitectura revivalista; d) torre-relógio abobadada; e) o corpo central tem uma escadaria e uma colonata que acede à entrada principal; f) a platibanda ostenta a simbologia da Cidade; g) atravessando a colonata, o átrio distribui as circulações internas do edifício e o acesso ao piso nobre; h) os corpos laterais apresentam loggias em arcaria em pedra sobrelevadas à cota do espaço público onde se assinalam as qualidades da República; i) telhado. **INFORMAÇÕES TÉCNICAS:** a) estrutura portante em betão armado, à excepção das colonatas e loggias; b) cobertura em telha; d) corpo central com fachada em pedra aparente; e) restantes alçados, à excepção das loggias, rebocados e pintados, embora não na cor original; f) molduras das janelas em pedra; g) janelas de abas; h) caixilharias em madeira; i) gradeamentos das loggias em metal; j) janelões da escadaria central em caixilharia de metal; k) carpintarias interiores de todos as caixilharias das portas e revestimento das escadas; l) acabamentos das paredes interiores com trabalhos de escariola; m) sala oval com tecto em madeira e revestimento das paredes em material têxtil. **POSSIBILIDADE DE RESTAURO:** total. **TRABALHOS RECOMENDADOS:** a) estudo de cor da fachada que reponha a condição original; b) restauro do corpo anexo.

FICHA DE PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO

código arquitectura: MF13



designação:

**Moradia**

localização:

**Avenida da República**

freguesia:

**Mafamude**

tipologia:

**1.1.1.1. moradia**

época de construção:

estado de conservação:

uso predominante:

código inventário arqueologia:

grau de protecção:

**inventariado**

categoria de protecção proposta:

**I - protecção integral**

interesse patrimonial:

**arquitectónico**

integração em sistema estratégico:

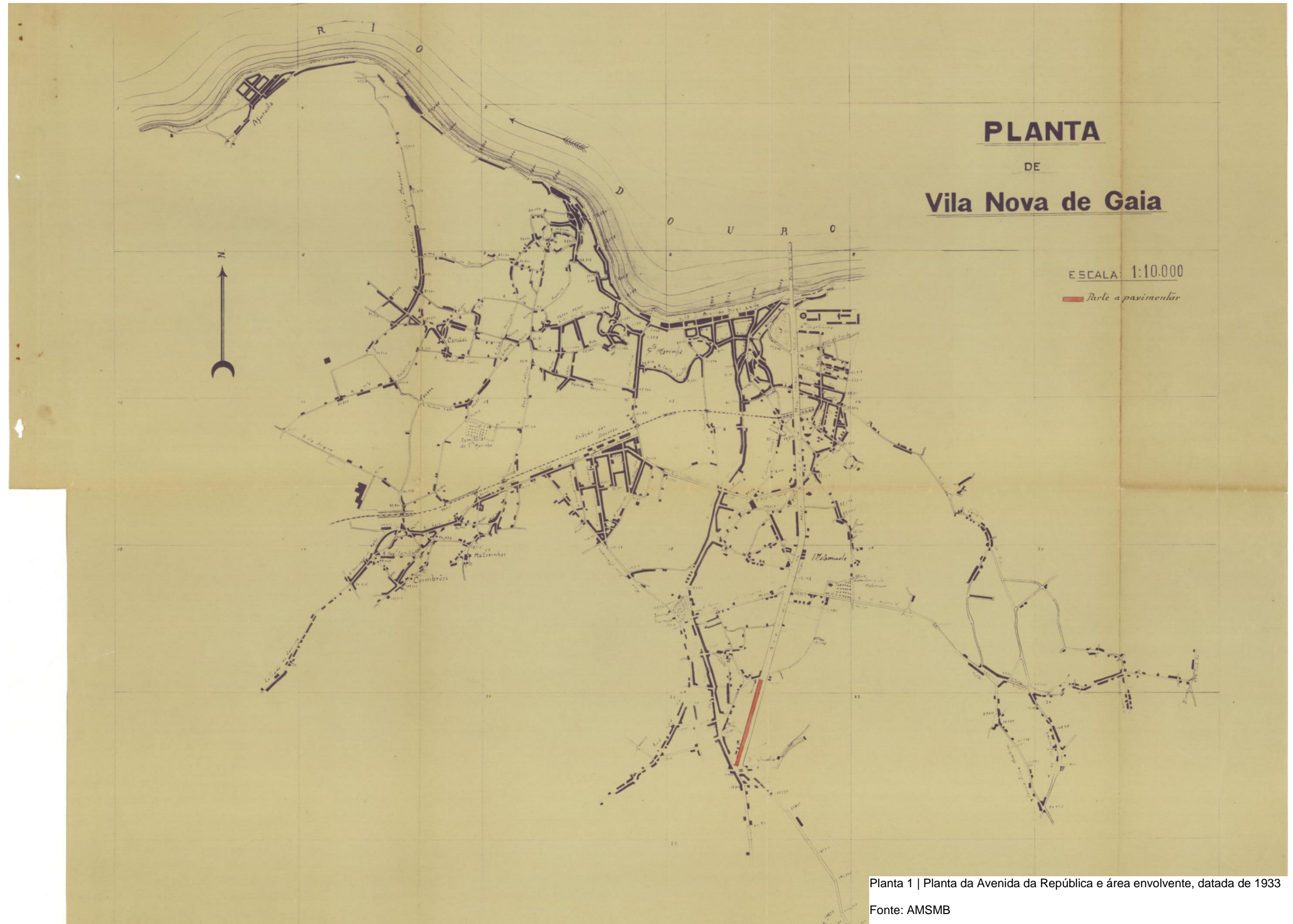
**Cidade**

fontes:

observações:

breve caracterização:

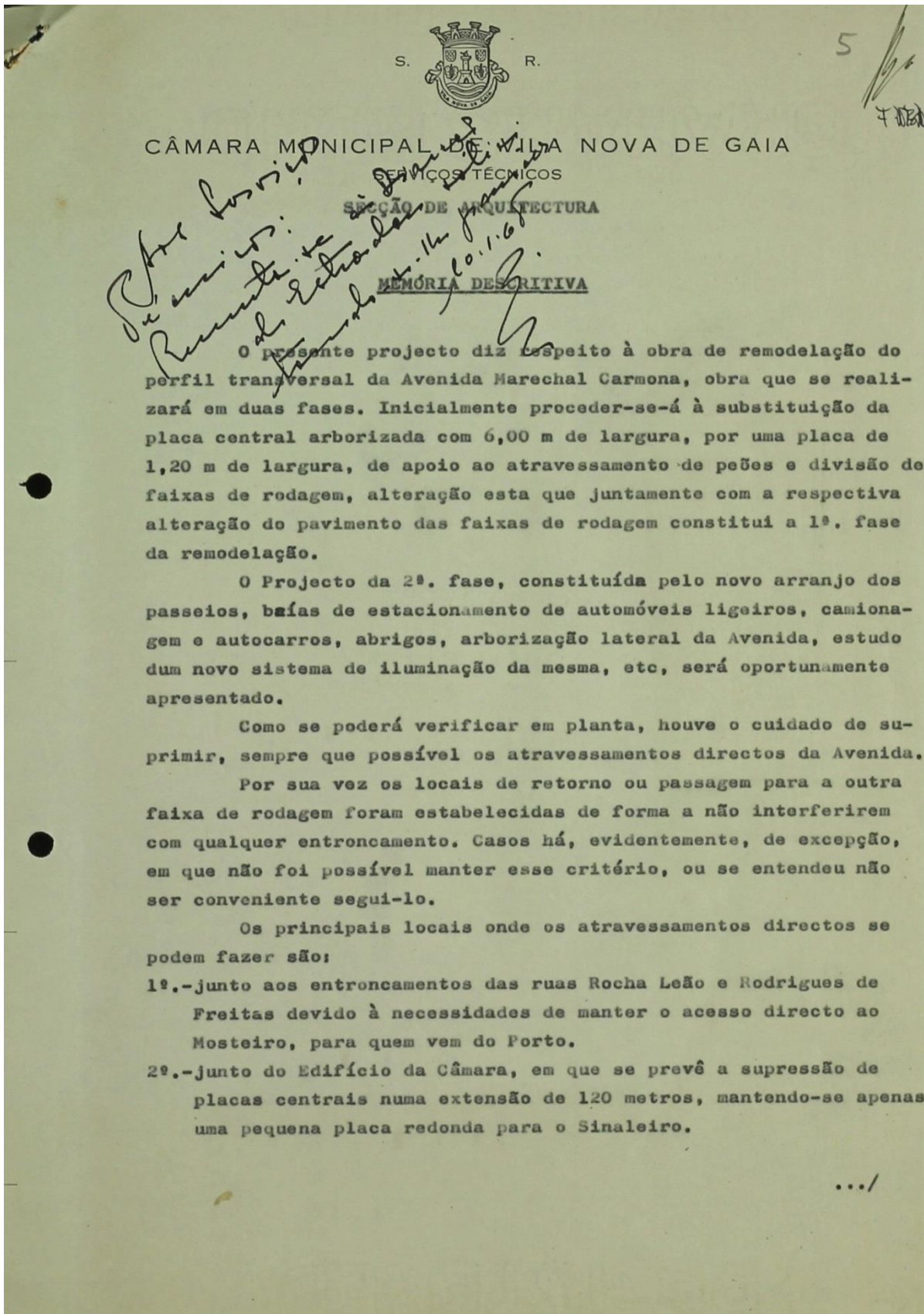
AUTORIA: .... ENVOLVENTE: a) esta peça é o único exemplo de introdução da modernidade remanescente num lote de habitação unifamiliar num contexto do antigo boulevard de Cidade Jardim marcado outrora por uma arquitectura de tipo eclético; b) a Avenida da República sofreu a partir da década de 1970 alterações morfológicas profundas que se revelaram fortemente descaracterizadoras em termos de escala e de linguagem; c) as rupturas violentas na envolvente imediata nomeadamente a Norte não tiveram em conta nem a resolução do quarteirão nem a qualidade intrínseca deste objecto ao nível da arquitectura. CARACTERÍSTICAS ESSENCIAIS: a) estrutura em betão armado; b) arquitectura com todos os elementos da arquitectura modernista; c) cobertura invertida; d) resolução volumétrica da rampa a Sul; e) brise-soleil que desmaterializa e potencia o uso dum terraço ao nível do 2º andar; f) marcação da horizontalidade; g) leveza na diferenciação dos pisos e no modo como em planta se autonomiza no lote e na sua relação com o jardim envolvente; h) pala. INFORMAÇÕES TÉCNICAS: a) estrutura em betão armado; b) caixilharias de madeira; c) gradeamentos em metal e vidro. POSSIBILIDADE DE RESTAURO: total. TRABALHOS RECOMENDADOS: a) manutenção do edifício; b) restauro de todos os elementos compositivos assinalados.



Planta 1 | Planta da Avenida da República e área envolvente, datada de 1933

Fonte: AMSMB







CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE GAIA  
SERVIÇOS TÉCNICOS  
SECÇÃO DE ARQUITECTURA

/...

- 3º.-junto ao entroncamento da Rua Raimundo de Carvalho, devido ao movimento de camionagem para Oliveira do Douro  
4º.-junto ao entroncamento com a E.N. 222 dada a sua importância rodoviária.

Desnecessário será encarecer a necessidade da realização urgente desta obra, pois as dificuldades de trânsito na Avenida Marechal Carmona são de tal forma evidentes que se torna imperioso corrigi-lo o mais rapidamente possível, razão pela qual se previu a vantagem de execução da obra em duas fases, para uma mais económica e urgente melhoria.

Vila Nova de Gaia, 8 de Janeiro de 1968

Os Arquitectos

F. ~~António~~ ~~Alves~~

Exm<sup>o</sup>. Senhor

Engenheiro Chefe dos Serviços Técnicos

Em conformidade com o officio nº 1274 de 20/IV/72 da Direcção de Estradas do Distrito de Porto e com a finalidade de se reunir pela primeira vez a "Comissão para o estudo de remodelação da E.N. 1, no seu traço que atravessa Vila Nova de Gaia, desde Santo Ovídio até ao Tabuleiro Superior da Ponte D. Luís I (Avenida Marechal Carmona)", deslocamo-nos aquela Direcção de Estradas onde se procedeu à 1ª Reunião.

Estiveram presentes os Senhores:

Eng<sup>o</sup>. Director Abílio de Passos Angelo Júnior

Eng<sup>o</sup>. Morgado

Eng<sup>o</sup>. Freitas (coordenador)

Arqt<sup>o</sup>. Mário Azevedo

A ordem dos trabalhos foi a seguinte:

- 1 - Apresentação histeriográfica após o que se entrou imediatamente no problema.
- 1.1- Determinação do perfil transversal tipo. Sobre este ponto consideramos a reunião bastante proveitosa uma vez que em principio o perfil foi determinado.
- 1/2 Perfil tipo : Passeio - 2,50, Estacionamento - 2,50  
2 faixas de rodagem - 8,00, Separador - 4,00  
No separador está previsto, faixa de encoste para virar de 3,00 e separador de 1,00.

A fim de se poder prosseguir os estudos complementares, tornam-se necessários os seguintes elementos:

- 2 - Elementos essenciais para prosseguimento do estudo.
  - a) Planta da zona a estudar, abrangendo os arruamentos laterais, paralelos e convergentes, para estudo de circulação de tráfego.
  - b) Análise da Comissão Municipal de Tráfego sobre as principais artérias de convergência, prioridades, sentidos de circulação e necessidades.
  - c) Planta da Avenida do Marechal Carmona com indicação das linhas e cotas de profundidade das condutas de abastecimento de água, esgoto, águas pluviais, energia eléctrica e telefones.

*e para mais.*

Vila Nova de Gaia, 29-Abril-1972

O Director Adjunto.

*Rodrigues*



Figura 100 | Vista da Avenida junto ao Mosteiro da Serra do Pilar, sentido sul/norte, (1930)  
Fonte: PT-CMVNG-AM/CJM/876/560



Figura 101 | Vista da Avenida junto ao Jardim de Morro, sentido norte/sul, (2015)  
Fonte: Autor



Figura 102 | Avenida da República a partir do Mosteiro da Serra do Pilar. Perspetiva norte/sul, (1950)  
Fonte: PT/CMVNG-AM/ GP\_02



Figura 103 | Avenida da República a partir do Mosteiro da Serra do Pilar. Perspetiva norte/sul, (2015)  
Fonte: Autor



Figura 104 | Início da Avenida da República, junto a Santo Ovídio. Perspetiva Sul-Norte. (1970)  
Fonte: PT-CMVNG-AM/ORMI/5.PU/021



Figura 105 | Início da Avenida da República, junto a Santo Ovídio. Perspetiva Sul-Norte. (2015)  
Fonte: PT-CMVNG-AM/ORMI/5.PU/021