PLANO REGULADOR

G. P. U.
Entrada
N.º 18

ANTÃO DE ALMEIDA GARRETT
ENGENHEIRO CIVIL

PLANO REGULADOR DA CIDADE DO PORTO

PUBLICAÇÕES DA CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

SEPARATA DA REVISTA «CIVITAS»,
VOL. VIII, N.º 2 — 1952

Imprensa Portuguesa ★ Rua Formosa, 108-116 ★ PORTO

CAMARA MUNICIPAL DA CIDADE PORTO

INTRODUÇÃO

UM Plano Regulador é essencialmente um plano em que são encaradas as questões fundamentais que interessa definir por um largo prazo de tempo e por forma a que toda a actividade urbanística se possa enquadrar no respeito dessas linhas mestras do condicionamento. Deverá, por isso, traçar as principais vias de comunicação em continuação das interurbanas bem como as internas fundamentais; tratar da organização da cidade, estabelecendo um zonamento que faça a destrinça do aproveitamento do solo para as diferentes actividades do homem em aglomerado urbano, procurando os agrupamentos locais mais consentâneos a um conveniente equipamento que leve a todos os benefícios da cultura e civilização, prevendo as extensões do território necessárias à expansão, garantindo clareiras indispensáveis ao bem-estar e à higiene pela definição dos espaços livres; e, finalmente, deve incluir a regulamentação indispensável ao respeito e cumprimento desses planeamentos fundamentais.

Tal trabalho exige a prévia e pormenorizada análise do existente no todo e em cada extensão do território, o conhecimento da evolução da vida do aglomerado urbano através dos tempos e do que o levou à situação actual, a auscultação do sentir, da forma de ser e das aspirações da população, a previsão, dentro do possível, do que virá a ser em gente, em cultura e em riqueza para o futuro. Isto é, impõe-se uma análise tão profunda e minuciosa que se possam formular as questões fundamentais e ter elementos para lhes encontrar soluções convenientes ao bem comum e ao progresso do agregado urbano em causa.

Um plano regulador tem especial interesse para uma grande cidade, como o Porto, por não ser possível a execução simultânea e imediata de trabalhos em larga escala em tão vasto território, e onde, portanto, se torna indispensável definir um condicionamento geral à actividade urbanística espaçada no tempo, para que esta, por meio dos seus planos locais de urbanização, elaborados segundo as oportunidades, vá realizando trabalho enquadrado no respeito desse condicionamento.

Por estabelecer traçados e normas que poderão vir a ser realidades só muito tarde, deverá haver o cuidado de não descer a pormenores para que se lhes garanta uma certa flexibilidade que, sem quebra das imposições feitas e perfeitamente justificadas, deixe ficar a liberdade indispensável aos ajustamentos que as circunstâncias de então aconselharem.

Em *resumo:* pela análise da localidade, no seu todo físico, no ambiente que o cerca e na vida da população, procuram-se definir as questões fundamentais e que poderemos julgar perenes no tempo que nos é lícito considerar. São elas: as comunicações fundamentais, a organização da cidade, o seu equipamento, os espaços livres e a regulamentação.

Em todas se julgou útil não usar de rigidez, que seria certamente frágil no decorrer do tempo.

I — COMUNICAÇÕES

Comunicações rodoviárias

Situação e princípios fundamentais para a solução:

No Porto já se circula mal e com bastante insegurança.

As ruas do actual sistema viário não apresentam calibres convenientes aos caudais do trânsito nem constituem malhas especializadas para os diferentes tráfegos de uma grande cidade.

As larguras insuficientes das faixas de rodagem são ainda reduzidas pelo estacionamento de viaturas junto aos passeios. Estes são em muitas ruas incapazes de conter o movimento dos peões que se vêem por isso forçados a caminhar nas faixas de rodagem. Cedofeita e Mártires da Liberdade e Bonjardim, três ruas de penetração de norte para o centro, são exemplos flagrantes desta marcha de peões pelas faixas de rodagem.

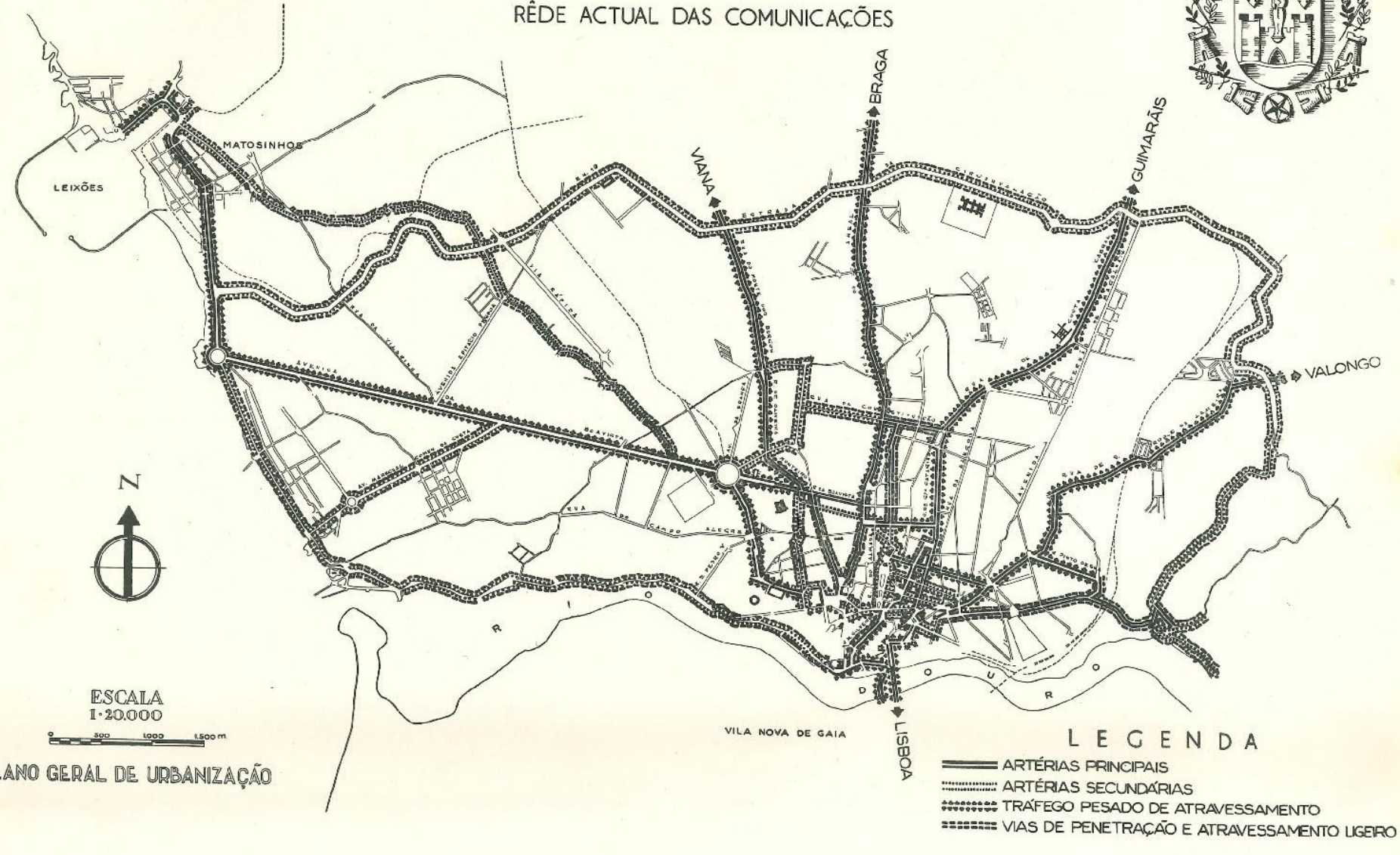
Os transportes por carril dão uma rigidez de caminho que não facilita o escoamento de outras viaturas, o que ocasiona por vezes longas paragens no trânsito.

TRÂNSITO EM FRENTE AOS CONGREGADOS

PENETRAÇÃO PELA PONTE D. LUIZ

PLANO REGULADOR DA CIDADE DO PÔRTO

RÊDE ACTUAL DAS COMUNICAÇÕES



PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO

Bordejam certas ruas de penetração na zona central edifícios altos e valiosos com comércio importante nos pisos inferiores que se não pode pensar em demolir para o conveniente alargamento das mesmas. É-se por isso forçado a pensar em novas artérias, independentes das anteriores e que tomem a si parte do movimento que as perturba.

Mas para que essas novas vias não venham a sofrer dos mesmos males, deverão ter larguras convenientes e destinar-se a uma dada espécie de tráfego, para que não fiquem logo prejudicadas pela heterogeneidade dos elementos que circulam.

Não se pôde pensar numa malha nova totalmente independente da existente — o que seria a solução óptima — por o corpo urbano estar muito recortado de ruas e o relevo do terreno condicionar muito os traçados.

Teve de se aproveitar para a malha fundamental certas ruas sem as características que lhes convinha ter, onde não era possível ou viável romper uma nova artéria.

Julgamos que o dispositivo proposto satisfará razoàvelmente desde que todos se sujeitem à disciplina que ele impõe.

Os princípios em que fundamentalmente assenta são:

— arranjar percursos ao tráfego de atravessamento que não colidam com o da cidade;
— constituir caminhos apropriados às principais correntes de trânsito de natureza diferente;
— que esses caminhos conduzam aos sectores diferenciados da cidade segundo as exigências especiais destes;
— que a capacidade das ruas não seja diminuída pelo estacionamento de viaturas, que se deve fazer com comodidade para os que circulam ruas mas sem a ocupação da via;
— que se consiga uma relativa segurança pela organização conveniente dos cruzamentos dos caminhos de maior movimento.

SOLUÇÃO

Estradas até à cidade

O ante-plano regional substitui as actuais penetrações na cidade por estrada, acanhadas, muito edificadas e com muitos cruzamentos, por novas artérias destinadas ao trânsito rápido. O sistema existente continuará com o trânsito lento e local.

A ligação Porto-Leixões passa a fazer-se pela Via Rápida,

artéria directa da Boavista ao porto de mar e que substituirá com vantagem os acanhados caminhos de Francos ou da Vilarinha e o percurso extenso e em região urbana da Avenida da Boavista.

Às duas estradas, de Viana (E. N. 13) e de Braga (E. N. 14), que entram na cidade respectivamente pelas ruas do Monte dos Burgos e do Amial, cria ramais, a norte da Ponte de Moreira e do lugar de Barreiros, que se juntam numa só artéria no lugar da Quinta do Chantre para vir até à cidade onde penetra junto da Telheira dirigindo-se a Salgueiros, próximo da Lapa. É esta artéria designada por «Via Norte».

Às duas estradas, de Guimarães (E. N. 105) e de Penafiel (E. N. 15), que penetram na cidade respectivamente pelas Ruas de Costa Cabral e de S. Roque da Lameira, estabelece ramais, a norte do lugar de Alfena e no Alto de Valongo, que se juntam próximo do lugar da Triana para formarem uma artéria que virá penetrar na cidade no lugar da Areosa pela Avenida de Fernão de Magalhães que será prolongada até à Circunvalação.

Pelo sul, à estrada de Lisboa, a E. N. 1, preconizou um novo traçado a partir de Santo Ovídio, ao topo da Avenida da República. Está realizado em parte e está no programa dos grandes trabalhos da J. A. E.

Porque a ponte rodoviária de Luís I é insuficiente e precisa de beneficiação, pensou-se no alargamento dos seus tabuleiros, operação muito dispendiosa e que obriga a reflectir.

Porque conduz todo o movimento ao centro mais comercial e de negócios da cidade, de intenso movimento local, julgou-se mais conveniente que se aproveitasse a circunstância de ser necessária uma nova ponte ferroviária no lugar da de D. Maria II, para a fazer também rodoviária e desviar para ela o trânsito que se destina a leste, por uma nova via que contorne Gaia, a partir do nó em frente ao edifício dos seus Paços do Concelho.

À estrada de Espinho a Valadares, a E. N. 1-15, previu-se o alargamento do seu perfil transversal, já em execução, e o prolongamento até ao alto da Afurada para a nova ponte a construir daí à Arrábida na região do Campo Alegre.

Uma boa ligação da E. N. 1 a esta artéria, logo acima do lugar de Santo Ovídio, permitirá que o tráfego para poente utilize a penetração pela ponte da Arrábida, libertando-o de atravessar a zona central da cidade.

A marginal de Entre-os-Rios, já com a ponte do Sousa, será uma realidade dentro de poucos anos e permitirá canalizar à cidade e ao tabuleiro inferior da ponte de Luís I, todo o trânsito das margens do Douro, que se vê obrigado a procurar as estradas do Marco e de Penafiel.

O túnel, da saída do tabuleiro inferior da ponte de Luís I à Rua de S. João, liberta a penetração do movimentado cais da Ribeira.

Se estas novas artérias forem realmente reservadas ao trânsito local. obrigando-se as viaturas lentas e os ciclistas a seguir as actuais estradas, conseguir-se-á libertar estas últimas de um tráfego muito exigente e perigoso e permitir nas primeiras que se caminhe em velocidade, como o exige a vida moderna.

Penetrações dentro da cidade

Estas penetrações rápidas deverão ir o mais libertas possível do trânsito local até o anel da zona central que, por assim dizer, envolve a região nevrálgica da cidade, sede do comércio, escritórios, bancos, cafés, cinemas, teatros, hotéis, restaurantes, etc., toda a armadura da vida dos negócios e forasteira.

Não foi possível consegui-lo duma forma perfeita, por qualquer das novas grandes artérias de penetração ter de aproveitar ruas já existentes e em meio muito edificado, até atingir o anel da zona central. No entanto, procurou-se que os percursos fossem aceitáveis.

À saída da ponte da Arrábida faz-se uma artéria de ligação ao Palácio que deverá ser traçada com largueza e que atinge a Rua de D. Manuel II, já do anel;

A Avenida da Boavista já tem boa ligação pela Rua de Júlio Dinis, do anel;

À Via Rápida, faz-se uma boa artéria até à Rua 5 de Outubro e, portanto, à Rua de Júlio Dinis;

À Via Norte, a partir de Salgueiros faz-se uma ligação a Camões e outra a Carlos Alberto, existindo já as ligações pelas Ruas da Lapa e da Regeneração, que ladeiam o edifício do antigo quartel de Infantaria, que deverá recuar um pouco a sua paupérrima fachada posterior.

A Avenida de Fernão de Magalhães vai até ao Campo de 24 de Agosto, fazendo o seu último troço já parte do anel do centro.

À nova ponte de D. Maria, o feixe das três ruas, Gomes Freire, S. Vítor e Duque de Saldanha, estabelece ligação à Batalha, a S. Lázaro e ao Campo 24 de Agosto.

À ponte de Luís I, será a actual Avenida de Saraiva de Carvalho alargada para o Largo da Cividade que já faz parte do anel da zona central. A nova Avenida da Ponte será, por conseguinte, uma penetração interna.

É ainda muito importante que as penetrações encontrem percursos ao tráfego de atravessamento que colidam o menos possível com o da cidade.

Esta exigência fundamental obriga a desviar-se todo o tráfego de atravessamento da ponte de D. Luís I, e suficientemente longe

para que se encaminhe com facilidade e comodidade para as duas futuras pontes, da Arrábida e de D. Maria II.

Pela ponte da Arrábida, o tráfego pesado encontra um troço da Avenida de Cintura, para ele destinado fundamentalmente, que conduz à Via Rápida para destino a Leixões, e, mais além, uma nova via que vai de Francos à Circunvalação, permitindo, por esta, a ligação à Via Norte, para Viana e Braga.

Pela nova ponte de D. Maria, o tráfego pesado poderá seguir por um troço da já citada Avenida de Cintura que por Campanhã se dirige a Contumil e por um ramal desta, passar a via férrea e tomar a Circunvalação que o ligará à Via Nordeste, caminho de Guimarães e Penafiel.

O tráfego pesado da Marginal e que se destina a Leixões poderá aproveitar uma nova via do Ouro ao troço já mencionado da Avenida de Cintura para tomar a Via Rápida, com um percurso muito mais liberto da vila de Matosinhos, ou seguir mais além até ao lugar do Ouro e daí, pelas novas Avenidas de Vasco da Gama de de Nun'Álvares, entrar em Matosinhos.

O que se dirigir a Gaia, tomará o tabuleiro inferior da ponte de Luís I.

O que se dirigir para norte aproveitará a E. N. 12, até encontrar a estrada de saída que lhe convém.

O tráfego rápido de atravessamento, além dos percursos já indicados para o tráfego pesado, encontra quatro caminhos mais directos a partir dos tabuleiros da ponte de Luís I:

— o ramal para o Campo dos Mártires da Pátria — ruas de D. Manuel II — Júlio Dinis — Rotunda da Boavista — Rua 5 de Outubro — Via Rápida;
— Via de desvio para a Rua Duque de Loulé — S. Lázaro — Rua da Murta — Avenida de Fernão de Magalhães — Avenida da Ponte — Avenida dos Aliados — Camões — Via Norte;
— Tabuleiro inferior da ponte, túnel, Rua de S. João, Rua de Mouzinho da Silveira — Avenida dos Aliados — Camões — Via Norte.

Os dois últimos percursos atravessam a zona do centro pelo que não são recomendáveis ao tráfego de atravessamento.

Em dias festivos, ou quando o movimento no centro o exija, ao trânsito rápido será vedada a Avenida dos Aliados, fazendo-se o movimento pela Rua de Sá da Bandeira. O de poente segue directamente ao Campo dos Mártires da Pátria.

O tráfego da Marginal de Entre-os-Rios:

— Ramal alto da Marginal à Praça das Flores e a Circular

CÂMARA MUNICIPAL DA CIDADE PORTO

da Rua da Constituição que corta as três artérias fundamentais para norte;

— Ramal da Marginal à Rua de Alexandre Herculano, pelo Colégio dos Órfãos.

*

Uma vez libertos dos tráfegos estranhos, vejamos como encaminhar os diferentes trânsitos dentro da cidade e exteriormente, ainda, à zona central.

As maiores correntes de trânsito são da periferia para o centro e utilizam os veículos próprios, os transportes colectivos e vão a pé. As actuais comunicações servirão para os dois últimos meios e as novas penetrações para os veículos motorizados particulares.

Os movimentos transversais são diminutos em relação aos centrípetos e a rede antiga e a moderna satisfarão plenamente às exigências do trânsito.

Estacionamento

Põe-se o problema da libertação das ruas do estacionamento demorado de viaturas que lhes faz diminuir muitíssimo a capacidade, isto é, o dos parques de estacionamento.

Os existentes são manifestamente insuficientes e isso nos diz ser necessário aumentar o seu número.

Não é indiferente a localização dos parques de estacionamento.

É conveniente que existam nas proximidades do anel da zona central, junto das principais penetrações para todos aqueles que não vão utilizar o automóvel nos percursos internos.

Outros deverão situar-se dentro da própria zona central, mas destinados a curta demora.

Na impossibilidade de abrir clareiras para a construção de parques de estacionamento, podem aproveitar-se certos interiores de quarteirões ainda livres e com capacidade suficiente.

O dispositivo do existente e do proposto fica assim organizado:

Nas penetrações:

da Via Rápida: Praça da Galiza e Palácio;

da Ponte da Arrábida: Palácio e Cordoaria;

da Via Norte: no nó do cruzamento das duas novas artérias Salgueiros-Carlos Alberto e o prolongamento, para poente, da Rua de Gonçalo Cristóvão, Praça da República e Gonçalo Cristóvão;

da Via Nordeste: Campo 24 de Agosto;

das vias Marginal e Sul: Largo dos Poveiros.

Na região central: Escola Académica — Trindade — Travessa de Passos Manuel — Largo dos Poveiros — Travessa dos Congregados — Conde Vizela, interior do quarteirão entre as Ruas de Sá da Bandeira, Formosa, Bonjardim e Fernandes Tomás, Praça de Lisboa.

Às camionetas de carreiras convém autogares que as abriguem, deixando de ter de permanecer na rua ou nas praças, com manifesto prejuízo para a circulação e a estética.

Convém-lhes posição central e quanto possível próxima das estações de caminho de ferro.

Uma, na Rua de Camões, na antiga fábrica de serração — a Moderna — outra, na Rua de Alexandre Herculano no actual Parque das Camélias e uma terceira na parte baixa e próximo da Ribeira, constituem um sistema eficiente para as carreiras do norte, leste e sul.

A melhoria da segurança nos cruzamentos só é possível separando o tráfego rápido do lento — o que se consegue, em parte, especializando as vias — e dotando as artérias fundamentais de nós bem organizados que diminuam as possibilidades de acidente.

E foi o que se fez, com a malha das artérias fundamentais, de perfis convenientes, separada da rede viária local e com a introdução, nos cruzamentos, de praças de giração ou nós de passagens sobrepostas.

Comunicações ferroviárias

As comunicações por caminho de ferro — pelo menos enquanto se não resolver definitivamente quanto ao dispositivo ferroviário pela Arrábida a S. Mamede — vão ficar beneficiadas com uma estação no actual apeadeiro de General Torres e quando melhorados os acessos aos tabuleiros inferior e superior da ponte de Luís I.

Comunicações por ar

As comunicações por ar, fazem-se com o aeroporto de Pedras Rubras, muito brevemente mais directamente ligado à cidade por uma estrada do campo à Via Norte e que o colocará a 10 minutos de trajecto de automóvel.

Uma ligação mais directa da estrada militar da Carreira de Tiro para Silvalde, dará o acesso conveniente do aeroporto de Espinho às estradas que conduzem à cidade.

CAMARA MUNICIPAL DA CIDADE PORTO

Comunicações fluviais e marítimas

Pelo porto de Leixões e pelo Rio Douro estabelecem-se as ligações marítimas.

O rio, quando pelas obras de aproveitamento for tornado navegável, servirá para uma ligação ao seu interland, actualmente reduzida a pequenos barcos e com muitas dificuldades.

Transportes colectivos

Os transportes colectivos realizam-se actualmente por eléctricos, autocarros e táxis.

É muito natural que a rede por carril fixo venha a ser modificada na zona central quer pela eliminação de linhas quer pela sua substituição por filobuses.

A rede dos autocarros deverá ser ampliada a fechar as malhas dos percursos e prolongada exteriormente à cidade a ligar aos centros mais populosos satélites, sobretudo aos que não têm linhas de eléctricos.

Os táxis vão satisfazendo com numerosas praças espalhadas por todo o território urbano que os põe ao alcance fácil dos clientes.

II — ZONAMENTO

Cada actividade para se exercer no máximo rendimento e eficiência exige condições de meio apropriadas. Muitas vezes estas condições favoráveis a uma dada actividade são prejudiciais e nocivas a outras que, por isso, se vêem diminuídas quando em convívio forçado. Separadas e cada uma nas melhores condições, aumenta-se o rendimento do conjunto urbano, desde que se estabeleçam as convenientes ligações de relação.

Surge assim o zonamento com a atribuição de uma ocupação especial a cada porção do território.

Examinando-se a cidade do Porto verifica-se que não há pròpriamente um zonamento, embora algumas zonas tenham características diferenciadas.

Nìtidamente residencial urbana, tipo dormitório, temos a Foz Nova. No mais, há um centro muito comercial de Carlos Alberto à Batalha e de Mouzinho da Silveira às ruas de Fernandes Tomás e Firmeza e que caminha para Gonçalo Cristóvão, mas que ainda

tem oficinas, fábricas e muita residência à mistura; alguns grupos de fábricas para Lordelo, a Boavista e Campanhã, mas com muita residência à volta; alguns jardins públicos, mas, além de muito poucos, sem uma distribuição conveniente ao bem colectivo; extensas zonas rurais na periferia que são aldeia pura.

Estas circunstâncias especiais da cidade obrigam a uma actuação no traçar do seu zonamento que, sem deixar de procurar dar-lhe um melhor dispositivo, não faça tábua rasa de todo o existente. A solução pura, teórica, seria possível no papel, mas inviável na realização.

Consideraram-se quatro espécies de zonas: residenciais, especiais, verdes e rurais.

As *residenciais*, como o nome indica, destinam-se fundamentalmente à habitação; e distinguiram-se em três categorias segundo o acompanhamento com outros edifícios não residenciais.

Estritamente residenciais onde só há habitações e se tomam medidas especiais para que assim se mantenham; *residenciais*, onde já se permite a existência de pequenos estabelecimentos, oficinas ou lojas, defendendo-as porém da intromissão de ocupações incómodas; e procurando aliviá-las de algumas existentes; e *residenciais e de indústria* onde as fábricas e oficinas bem como as moradias têm posição importante e não é fácil nem viável fazer deslocar umas em favor de outras, para que fique bem definida a actividade. Estas zonas residenciais e de indústria são verdadeiras zonas de tolerância, limitando-se a actuação a procurar impedir que o mal se agrave.

Nas zonas especiais estão as comerciais, as industriais, as ferroviárias, as portuárias, as das praias, as de certos edifícios públicos e, com o fim da defesa, conservação e valorização do património estético, a zona Histórico-Arqueológico-Turística.

Em cada uma destas zonas procurou-se manter o mesmo princípio de viabilidade.

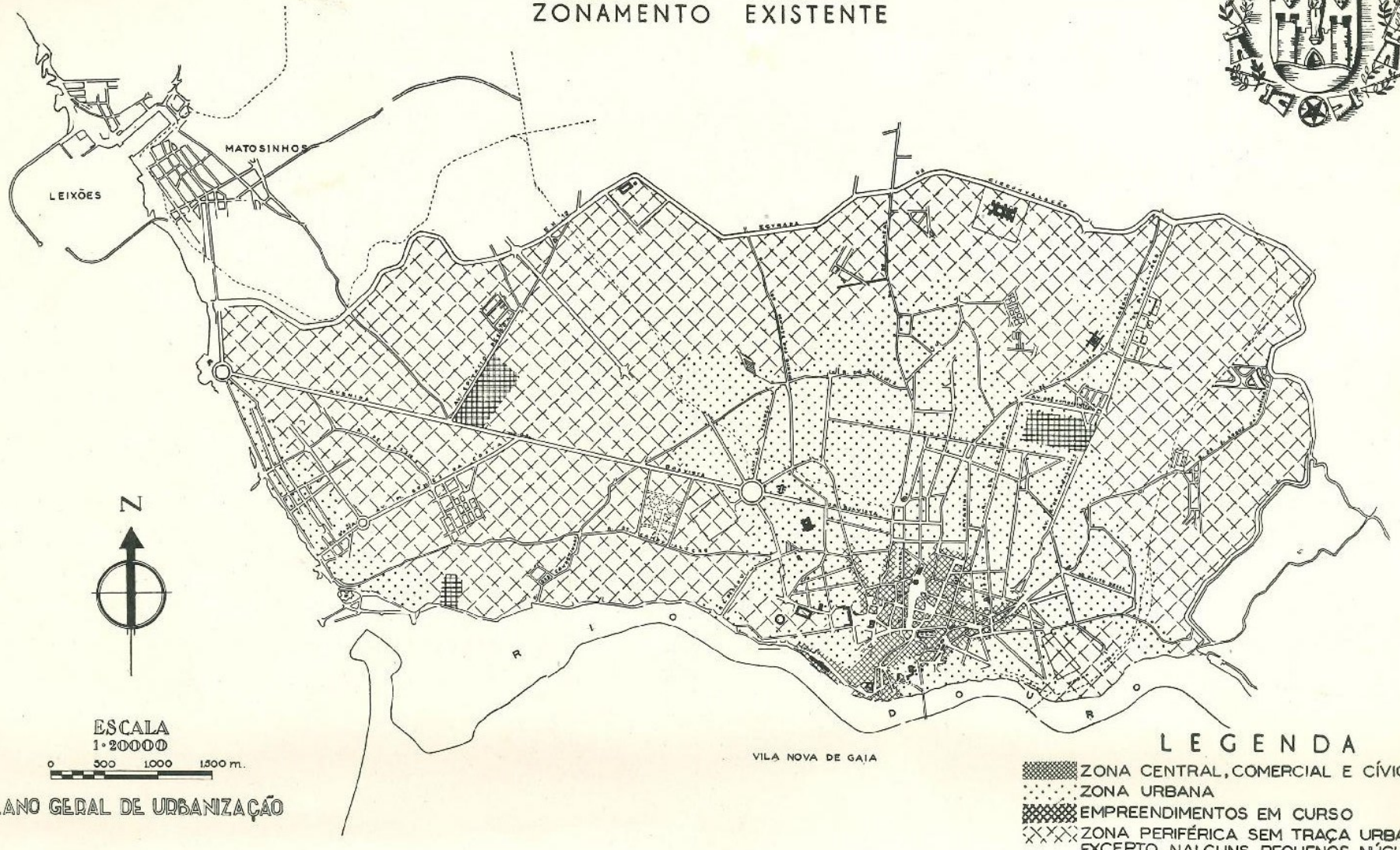
Nas zonas comerciais considerou-se uma *Zona Central* com toda a extensão do território abrangido pelo Anel da Zona Central e a penetração baixa da Ribeira à Praça de Almeida Garrett, da Rua de Mouzinho à Rua do Comércio do Porto, e onde se concentram quase todas as actividades comerciais, de negócios e de administração; e um certo número de Zonas Comerciais locais constituídas por cruzamentos e troços de ruas onde já há muitos estabelecimentos e se julgaram locais apropriados a se desenvolverem — embora com melhor organização do que a actual.

Na Zona Central, destinada a continuar a ser o grande centro comercial e cívico da cidade, ainda se admitiram duas tolerâncias, baseadas no existente, por topogràficamente ficarem desviadas das grandes correntes do trânsito — e por se julgar não serem essas

BAIRRO DE S. VICTOR
AMBIENTE RURAL - ALDOAR

PLANO REGULADOR DA CIDADE DO PÔRTO

ZONAMENTO EXISTENTE



PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO

áreas necessárias à expansão do núcleo fundamental: uma residencial a norte da Rua de Miguel Bombarda e uma mista de residência e indústria a leste da Rua da Alegria.

Nas zonas industriais, ajustou-se o que ficara estabelecido no ante-plano regional. Consideraram-se assim as zonas industriais de Ramalde, da Areosa, de Campanhã-Contumil-Freixo. A estas juntou-se uma pequena zona em Lordelo, junto ao Ouro, onde se pensa fazer cais de embarque.

E fez-se a distribuição: a zona de Ramalde para a grande indústria e as restantes para a média e a pequena.

Já vimos terem sido admitidas zonas de tolerância para os principais agrupamentos de fábricas e residência.

As restantes zonas especiais não merecem menção individual, compreendendo-se fàcilmente a sua razão de ser.

As *zonas verdes* e *rurais* por constituírem um elemento fundamental na salubridade e no quadro estético, são objecto de uma referência especial.

III — ZONAS VERDES

Falam os velhos documentos que os conventos e igrejas se instalavam em terrenos de hortas e olivais, ficando por vezes ermos e distantes do burgo de então.

Ainda há 60 anos — a planta de 1892 é um esplêndido testemunho — o povoamento não ia além dos dois quilómetros de raio e tinha ainda nesses 600 hectares grandes quintas de permeio, algumas bem situadas como a dos Pamplonas onde se traçou a Rua de Álvares Cabral.

As casas de andares para várias famílias quase só existiam no aproveitamento ingrato de velhos pardieiros da cidade antiga, afastados na evolução da cidade nova, e que serviam de moradia a famílias paupérrimas.

Mas os tempos mudaram a situação.

A população dobrou e fez-se uma ocupação mais maciça do território próximo, à custa precisamente dessas quintas de hortas e olivais.

Tornou-se difícil sustentar os grandes palacetes com seus belos jardins.

A vida cada vez mais fora de casa não dá tempo e distrai as pessoas do arranjo do quintal da sua residência.

Passou a haver casas de andares organizados com conforto e em locais que facilitam a vida exterior.

E, triste sinal dos tempos, tem de ser os poderes públicos a tomar sobre si a bandeira da defesa da higiene e beleza das cidades, o que dantes era conseguido com uma forte colaboração privada.

Comparando na cidade do Porto a área verde por habitante (englobando os jardins públicos, os campos de jogos e os cemitérios) com a que é geralmente atribuída em países como o nosso, nunca menos de 20 m. q./hab., verifica-se não se atingir 3,8 m. q. o que mostra bem a deficientíssima taxa do nosso património municipal em jardins e parques.

Nestes 60 anos passados a Câmara não fez mais do que comprar o belo Palácio de Cristal que outros haviam feito.

É bem verdade que ainda há quintais e interiores de quarteirões que abrem salutares clareiras nos ambientes, e que quase um terço do território citadino é rural; mas não o é menos que grande parte da população precisa de espaço verde público para respirar o ar que lhe falta nas casas, tomar o sol que a elas nunca chega. Em certos bairros faltam logradouros arborizados onde as crianças brinquem e os velhos descansem.

Ainda se vai a tempo se se agir imediatamente, demarcando espaços agrícolas e manchas de arvoredo para os futuros parques, vinculando os logradouros dos edifícios públicos e assistenciais que ainda os possuem, bem como certas propriedades particulares que pela sua situação e beleza merecem ser integradas no património estético da cidade; impedindo que se aproveitem extensões que pela sua natureza ou situação convém que se mantenham agrícolas a bem da defesa da salubridade urbana.

Por se tratar duma cidade que tem séculos de existência, foi preciso fugir um pouco do esquema da repartição dos espaços verdes dentro de cada unidade residencial, e ir abertamente para cinturas de jardins e parques envolvendo conjuntos populacionais que nelas encontrem passeio e espaço verde.

Estas mesmas cinturas poderão vir a constituir o fulcro duma vida nova, mais ao ar livre, mais desportiva, mais sã pelo contacto com a beleza e alegria duma Natureza cuidada.

A primeira, que será constituída pelos jardins da Cordoaria, Palácio de Cristal, Rotunda da Boavista (a que se poderá juntar o cemitério de Agramonte), os parques propostos em 5 de Outubro, Salgueiros, o jardim do Marquês e os propostos em Santos Pousada e Nova Sintra (igualmente com o cemitério do Prado do Repouso), servirá para a grande massa de gente da zona central, bem 50 % da população total e que ocupa apenas um quinto da área da cidade.

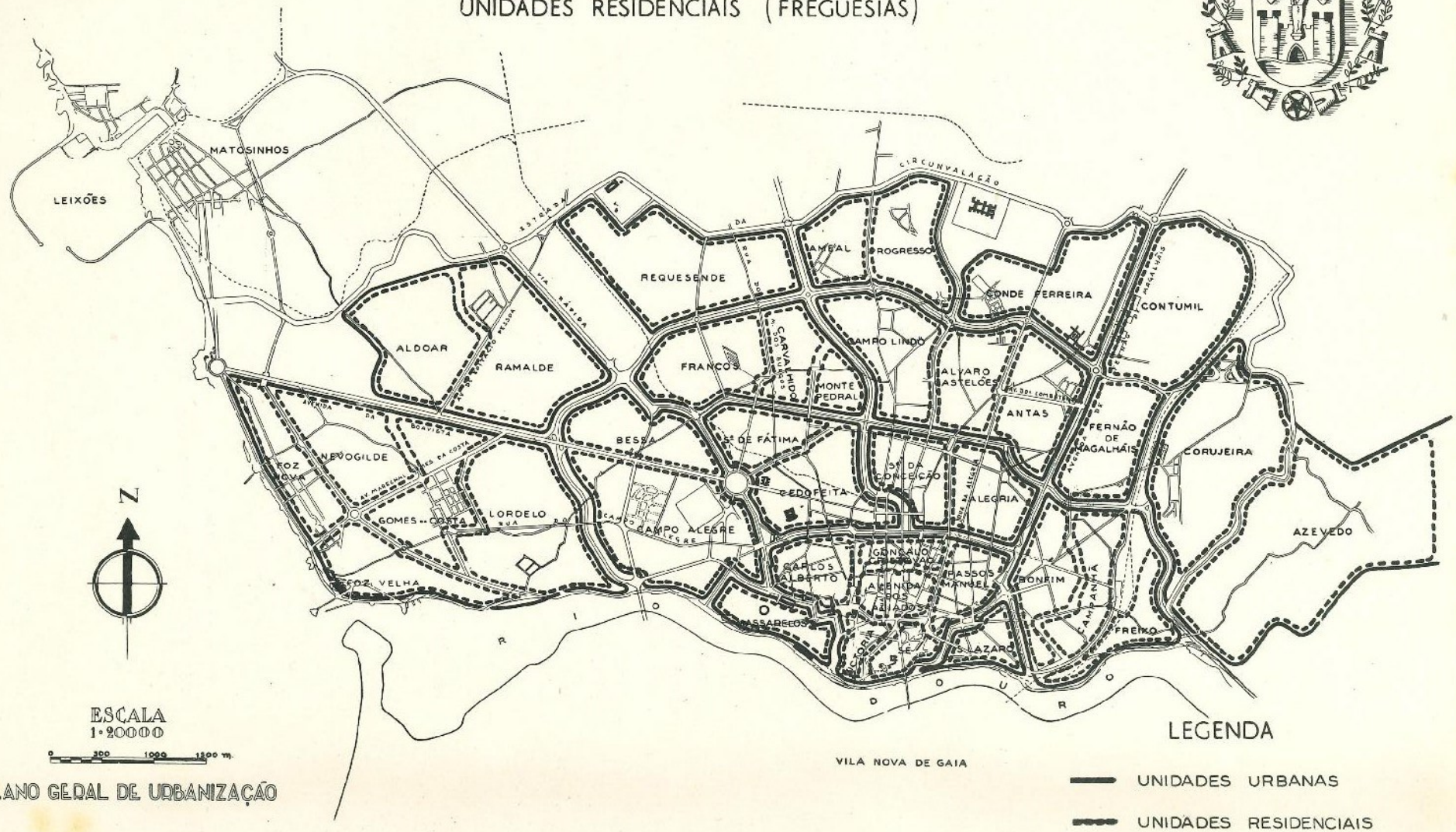
A segunda, que acompanha a Avenida de Cintura — que será uma larga avenida arborizada — começa na Quinta do Campo

LORDELO DO OURO

FOZ DO DOURO

PLANO REGULADOR DA CIDADE DO PÔRTO

UNIDADES RESIDENCIAIS (FREGUESIAS)



PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO

Alegre, actualmente Jardim Botânico da Universidade, segue pelos parques propostos de Lordelo, Ramalde, Quinta da Prelada, de Monsanto, da Asperela e desce ao Monte Aventino e à Corujeira, fica ao alcance da orla de todo o actual povoamento em traça urbana e será o logradouro indispensável à gente pobre das ilhas da Travagem, do Carvalhido, do Monte Pedral, de Paranhos e de Fernão de Magalhães.

Finalmente, uma terceira linha de parques liga a Senhora da Hora ao Ouro, caminhando paralela à costa, e que cortada pelas ruas de acesso às praias põe estas numa feliz união com os pinhais. Nos dias de forte nortada será um excelente refúgio para os veraneantes que não terão de ficar dentro de casa.

Nestes parques preconiza-se a criação de terrenos de jogos e campos de desporto para a mocidade cuidar do seu desenvolvimento físico.

Na extrema noroeste da cidade a Câmara planeou a Grande Zona Desportiva do Castelo do Queijo onde se propõe instalar quase todas as modalidades do desporto, desde um estádio ao golfe e ao campo hípico, piscinas, etc.. Será o grande centro desportivo da cidade do Porto. Com os Desportos Náuticos na Cantareira, em porto fluvial bem organizado, completa-se o sistema que fica unido pelas belíssimas avenidas marginais da Foz.

Em menor escala e mais ligados aos bairros propõe-se a criação de pequenos jardins de repouso, afastados das vias de grande tráfego onde se encontre a calma e o aconchego duma sombra salutar. Nos seus bosquedos ficam bem as estátuas dos nossos maiores.

Julga-se da maior conveniência que as escolas sejam dotadas de grandes recreios onde as crianças possam saltar e correr, dando largas à sua natural necessidade de expansão. Tais recreios deverão ficar acessíveis fora das horas da aula e nos dias em que a não há para que as crianças não tenham de ir para a rua tomar o sol que lhes falta em casa.

A continuação da instalação de recintos infantis nos nossos jardins é da maior utilidade.

Às creches deverão juntar-se os jardins de infância para os mais pequeninos.

Os jardins de bairro, as escolas e os jardins de infância terão de ser considerados, quanto à localização, nos planeamentos das novas extensões e de beneficiação dos bairros insalubres.

A todo este sistema interno deverá juntar-se um suburbano de parques de fins de semana, e um outro que poderá distanciar-se mais e que deverá ser constituído pelos chamadas reservas regionais e as grandes reservas nacionais.

Nos arrabaldes rústicos do Porto, nas margens dos rios, nos pinhais junto ao mar, ou nos cabeços arborizados das serras, tem

a população belíssimos locais para passear, repousar e tomar excelente ar.

Julgamos poder definir assim este dispositivo verde exterior:

— Parques suburbanos: Mindelo, Ponte da Pedra, Monte Castro, Monte da Virgem, Marginal ao Douro.
— Reservas regionais: Serra de Valongo, Crestuma, Matinha.
— Grandes reservas nacionais: Marão, Gerês, Leiria.

A cidade do Porto tem condições excepcionalmente favoráveis para estabelecer as suas zonas verdes se souber desenvolver-se dentro de um pouco mais de disciplina colectiva, que faça imperar o interesse de todos sobre o particular.

IV — ORGANIZAÇÃO

Se não é possível que todos se conheçam numa grande cidade, uma falsa orientação da vida tem feito perder o interesse pelos nossos semelhantes, quando é neles que podemos encontrar o ambiente favorável à nossa própria felicidade.

Numa aldeia, os senhores são como que protectores naturais dos mais necessitados que sabem ter neles um amparo — e os primeiros se sentem moralmente a isso obrigados. Todos se conhecem e contam todos uns com os outros. Se morre um pobre, não lhe falta o acompanhamento dos vizinhos, qualquer que seja a sua situação económica.

Só em ambiente amigo o homem pode sentir-se bem.

Ora nas cidades o ambiente é o da vizinhança próxima e o da profissão de cada um.

No nosso bairro sabemos onde está o médico, a farmácia, a igreja, o cinema, a escola, o correio, a mercearia, o talho, a esquadra da polícia e as casas de famílias vizinhas amigas a quem poderemos recorrer em casos de necessidade.

Todos estes elementos constituem o meio da nossa vida e não nos podem ser indiferentes.

Quando uma nova urbanização situa as habitações despidas destes elementos indispensáveis, tudo falta, e as dificuldades surgem a toda a hora.

Torna-se indispensável voltar à organização local natural e completá-la da maior soma de benefícios que a vida actual proporciona. A fusão dos pequenos agrupamentos para a formação de outros maiores, com mais amplas possibilidades de dotação no seu equipamento administrativo, social e cultural, não deve fazer-se com

PORTO - Rua Sta. Catharina

Praça de Carlos Alberto

ORGANIZAÇÃO

1º ESCALÃO
A VIZINHANÇA

A PEQUENA ALDEIA ESC 1:5.000

Aldoar

BASE - Escola primária de 2 salas

600 a 1.000 HABITANTES

JARDIM ESCOLA CRECHE 0,62 m² POR HABITANTE

ESCOLA PRIMÁRIA COM RECREIO 1,00 m² POR HABITANTE

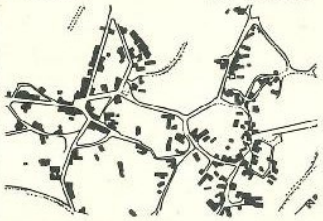
UM FONTENÁRIO

UMA CABINE TELEFÓNICA

UMA CAIXA DE CORREIO

2º ESCALÃO
O BAIRRO

O BAIRRO ESC 1:5.000



Contumil

BASE - A escola primária de 8 salas

2.000 a 4.000 HABITANTES

RECINTO INFANTIL

NÚCLEO COMERCIAL: PADARIA - TALHO - MERCEARIA E CONFEITARIA - PEIXARIA E UMA LOJA COOPERATIVA

LAVADOURO E BALNEÁRIO - SENTINA PÚBLICA

JARDIM DE BAIRRO COM 1.00 m² POR HABITANTE COM BIBLIOTECA POPULAR

POSTO DE PUERICULTURA

POSTO CLÍNICO DA F.C. DE PREVIDÊNCIA

POSTO DE BOMBEIROS COM CRUZ VERMELHA E AMBULÂNCIA

CORREIOS E TELEFONE

UMA CAPELA OU IGREJA COM PATRONATO

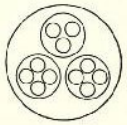
UM CAFÉ

UM CLUB COM SALÃO DE REUNIÕES E FESTAS

ALGUMAS OFICINAS DE PEQUENAS REPARAÇÕES: SAPATEIRO - CARPINTEIRO - PICHELEIRO - ETC.

PRAÇA DE TAXIS

3º ESCALÃO
UNIDADE RESIDENCIAL ou FREGUESIA



A VILA ESC-1:20.000

Lordelo

BASE - Uma organização admnistrativa e religiosa bem definida

5.000 a 12.000 HABITANTES

CENTRO CÍVICO

CENTRO ADMNISTRATIVO COM SEUS EDIFÍCIOS PÚBLICOS - REGEDORIA E JUNTA DE FREGUESIA

CENTRO COMERCIAL E UM LOCAL PARA PEQUENAS FEIRAS

ENSINO TÉCNICO, COMERCIAL OU INDUSTRIAL SEGUNDO AS CONVENIÊNCIAS

PARQUE COM TERRENOS DE DESPORTO 3,20 m² POR HABITANTE

PISCINA

ESTAÇÃO DOS C.T.T.

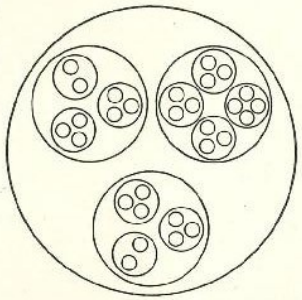
ESQUADRA DE POLÍCIA

IGREJA PAROQUIAL COM SALÃO DE CATEQUESE, PATRONATO, CONFERÊNCIAS, ETC

CENTRO SOCIAL COM TEATRO, SALA DE CONFERÊNCIAS, EXPOSIÇÕES, DANÇA E BIBLIOTECA

HOTEL - RESTAURANTE

4º ESCALÃO
UNIDADE URBANA



A PEQUENA CIDADE ESC-1:20.000

Campanhã (BONFIM, CAMPANHÃ E FREIXO)

BASE - A plenitude dos benefícios da agregação, culturais e de higiene

25.000 a 75.000 HABITANTES
ACONSELHÁVEL 40.000 HABITANTES

CENTRO CÍVICO DE ORDEM SUPERIOR

MERCADO MUNICIPAL

ENSINO SECUNDÁRIO: LICEUS E INSTITUTOS COMERCIAIS E INDUSTRIAIS, COM SEUS TERRENOS DE JOGOS 1.15 m² POR HABITANTE - MUSEUS

GRANDE PARQUE 23 ha. COM CAMPOS DE JOGOS DE COMPETIÇÃO 3m² POR HABITANTE

PISCINA DE COMPETIÇÕES

HOSPITAL DE ALGUMAS CAMAS COM APETRECHAMENTO MODERNO DE INTERNAMENTO DE URGÊNCIA

AUTOGARES E ESTAÇÕES DE C.F. - ELÉCTRICOS E AUTOCARROS

a perda total da sua individualidade própria, tão à medida do homem que tiveram formação natural.

Observando o nosso modo de viver chegamos à conclusão de serem três os escalões naturais:

— o *da vizinhança* tendo por base a escola primária e que, abrangendo cerca de 130 famílias, reconstitui a aldeia. A escola de duas salas de 40 alunos, masculinos e femininos, pode ocupar, a 75 hab/ha, uma área de 8 ha e percursos que não excederão 300 m de casa à escola. Os pais conhecem-se pela convivência dos filhos.

O equipamento terá de ser rudimentar e apenas ligado às necessidades mais imediatas e de todos os dias.

— o *escalão do Bairro* com base na escola primária de 8 salas (ou equivalente) isto é, quatro vezes maior que o da vizinhança, onde já não é possível tão fácil conhecimento dos pais pelo convívio dos filhos na escola, mas onde a gente, 2.000 a 4.000 habitantes, é já suficiente para ter exigências maiores: lojas, pequena estação telégrafo-postal, esquadra de polícia, etc..

O bairro corresponde à pequena vila.

— o *escalão da unidade residencial — a nossa velha freguesia* — podendo ir de 5.000 a 12.000 habitantes, atinge um nível urbano mais perfeito e semelhante ao das nossas vilas. A organização religiosa e administrativa, política e social é bem caracterizada. O comércio já lucra em se agrupar e em se especializar constituindo um centro, geralmente o local mais progressivo da unidade.

Já pode aspirar ao ensino técnico, comercial ou industrial, segundo as conveniências.

E o seu equipamento melhora em relação ao do bairro.

— Acima deste escalão convém considerar ainda um outro que designaremos por *unidade urbana* e que englobará umas tantas unidades residenciais, não devendo contudo exceder os 70.000 habitantes, convindo até que fique pelos 40 a 50 mil, considerados como limite à plena utilização dos bens comuns. Corresponde já à pequena cidade. Poderá haver um mercado municipal, o ensino secundário, o hospital, um serviço de transportes colectivos.

Na cidade do Porto existem vastas extensões rurais que não foram julgadas necessárias às expansões durante a vigência do plano regulador e que se encontram integradas em unidades residenciais. Por constituírem as reservas de futuros desenvolvimentos da cidade, consideram-se como unidades urbanas em potencial e designaram-se por *unidades rurais*.

Toda a região central, onde se encontram as maiores actividades colectivas, e onde é pràticamente impossível actuar em extensão e profundidade, é considerada à parte a partir do escalão das freguesias.

Neste plano regulador, que deve deixar liberdade suficiente

aos planeamentos do pormenor, só se consideraram os dois escalões: das unidades residenciais e das urbanas.

E assim, no território exterior à Avenida de Cintura, designado por Região Periférica, consideraram-se:

— as freguesias da Foz Nova, Foz Velha, Nevogilde, Gomes da Costa e Lordelo e que no conjunto darão a unidade urbana da Foz;
— as freguesias de Aldoar e de Ramalde dando a unidade urbana de Ramalde;
— a unidade rural de Requesende com uma só freguesia;
— as freguesias do Amial e Progresso (com a extensão exterior de S. Mamede) e que formam a unidade urbana do Amial;
— a unidade urbana do Conde Ferreira com freguesias a definir no planeamento em estudo;
— as freguesias de Contumil e de Fernão de Magalhães, dando a unidade rural de Contumil;
— as freguesias da Corujeira e de Azevedo que formam a unidade rural da Corujeira.

No território entre a Avenida de Cintura e a região central, designado por Região Circuncêntrica, consideraram-se:

— as freguesias do Bessa e do Campo Alegre, dando a unidade urbana do Campo Alegre. É possível que do estudo que se está fazendo desta zona surjam mais freguesias;
— as freguesias da Senhora de Fátima e de Cedofeita, reunidas na unidade urbana de Cedofeita;
— as freguesias da Senhora da Conceição e da Rua da Alegria, para formarem a unidade urbana da Senhora da Conceição;
— as freguesias do Bonfim, Campanhã e Freixo, para darem a unidade urbana de Campanhã.

Na região Central consideram-se as freguesias de Carlos Alberto, Gonçalo Cristóvão, Passos Manuel, Vitória, Sé, Avenida dos Aliados e as anexas: Miragaia e S. Lázaro.

As unidades urbanas ficam delimitadas por artérias de grande tráfego o que torna as fronteiras pràticamente invariáveis. Dentro de cada unidade urbana fica elasticidade suficiente a um futuro ajustamento das unidades residenciais, se as circunstâncias o aconselharem.

Dentro de cada unidade residencial, mediante um estudo de pormenor, se distribuirá ou ajustará o equipamento conveniente.

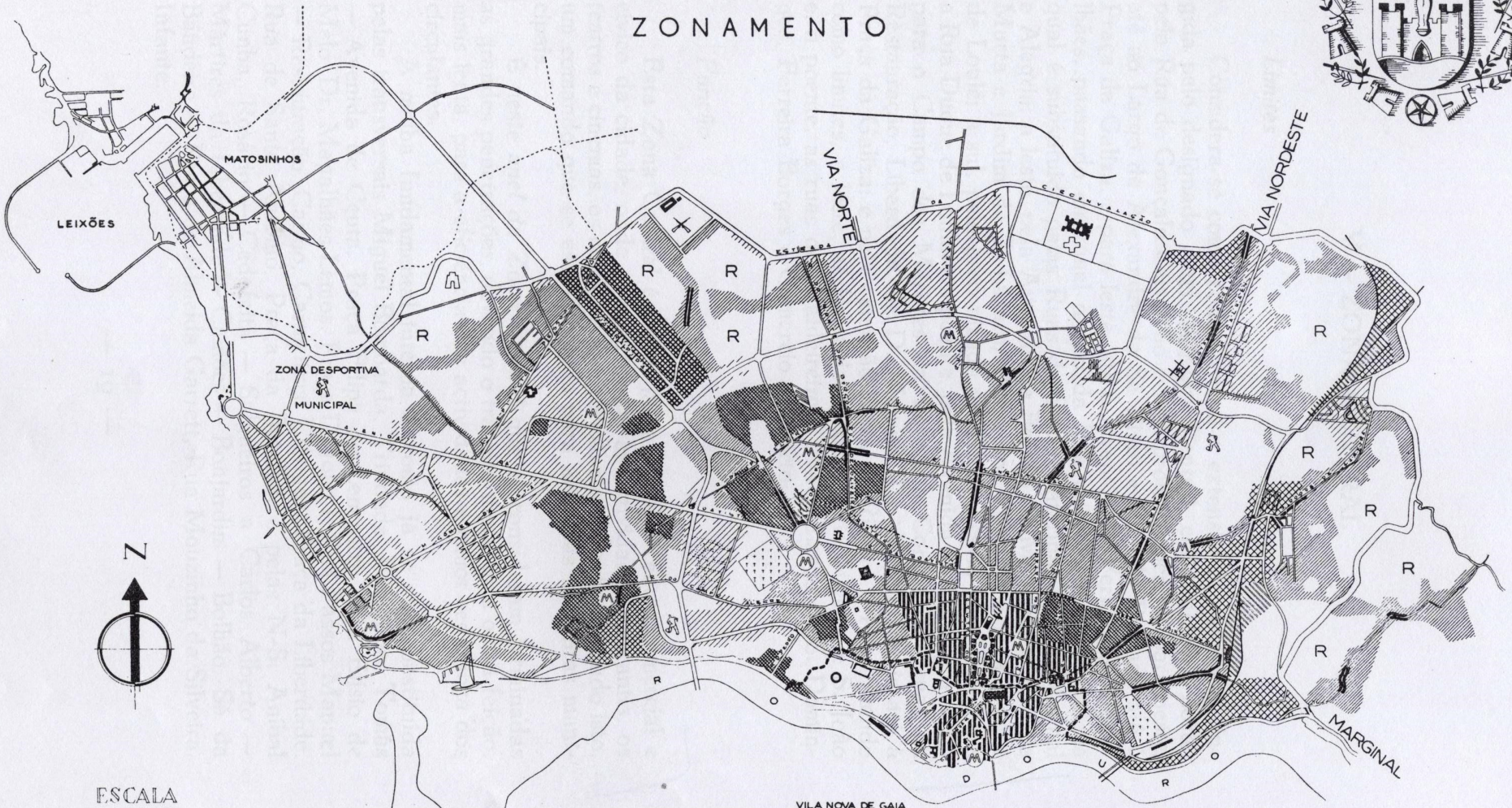
A cidade organizada do todo ao particular virá a funcionar com mais comodidade e eficiência, para benefício de todos.

AVENIDA DOS ALIADOS (CENTRO CÍVICO)

ZONA CENTRAL

PLANO REGULADOR DA CIDADE DO PORTO

ZONAMENTO



ESCALA
1:20.000

0 500 1.000 1.500 m

PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO

LEGENDA

ZONAS RESIDENCIAIS
- ESPECÍFICAS
- RESIDENCIAIS
- MIXTAS DE RESID. E INDUST.

ZONAS COMERCIAIS
- CENTRAL
- LOCAIS
- CENTRO CÍVICO

ZONAS INDUSTRIAIS
- GRANDE INDÚSTRIA
- MÉDIA INDÚSTRIA

ZONAS FERROÁRIAS
- VIA LARGA
- VIA REDUZIDA
- ESTAÇÃO

- MERCADO
- ZONA DESPORTIVA
- ZONA VERDE E ZONA RURAL
- ZONA DO HOSPITAL ESCOLAR
- ZONAS MILITARES
- ZONA HISTÓRICA-ARQUEOLÓGIC

V — ZONA CENTRAL

Limites

Considera-se como zona Central a extensão do território cingida pelo designado Anel da Zona Central, constituído: a norte, pela Rua de Gonçalo Cristóvão e seus prolongamentos, para oeste, até ao Largo de Alexandre de Sá Pinto e Rua da Piedade até à Praça da Galiza, e para leste, até à Avenida de Fernão de Magalhães, passando em túnel o alto da Rua da Alegria, extensão na qual é substituído pelas Ruas de Santa Catarina, Escola Normal e Alegria; a leste, pela Avenida de Fernão de Magalhães, Rua da Murta e Jardim de S. Lázaro, Praça dos Poveiros e Rua Duque de Loulé; a sul, pela preconizada artéria de desvio para leste para a Rua Duque de Loulé; e a poente, pela Avenida da Ponte e o ramal para o Campo dos Mártires da Pátria, a Cordoaria e ruas da Restauração, Liberdade, de D. Manuel II e de Júlio Dinis até à Praça da Galiza; e pela extensão baixa da Ribeira à Praça, tendo como limites, a leste, as Ruas de Mouzinho da Silveira e S. João e, a poente, as ruas dos Caldeireiros, Flores, Largo de S. Domingos, Ferreira Borges e Comércio do Porto.

Função

Esta Zona Central é, como já se disse, o centro comercial e cívico da cidade, onde se concentram as actividades mercantis, os teatros e cinemas, os cafés, os escritórios, etc.. Exerce, por tudo isto, um comando que se estende ainda para além das fronteiras municipais.

É neste *anel da Zona Central* que se consideram terminadas as grandes penetrações, devendo o trânsito tomar uma outra feição, mais lenta, para a eficiência das actividades e maior segurança dos circulantes.

A malha fundamental interna é, como já se viu, constituída pelas transversais Miguel Bombarda, Trindade, Fernandes Tomás — Avenida de Ceuta, Praça Filipa de Lencastre, Rua Elísio de Melo, Dr. Magalhães Lemos, Praça D. João I, Rua Passos Manuel — Restauração, Carmo, Carmelitas, Clérigos, Praça da Liberdade, Rua de Santo António, Praça da Batalha; e pelas N-S, Aníbal Cunha, Rosário — Cedofeita — Salgueiros a Carlos Alberto — Mártires da Liberdade — Camões — Bonjardim — Bolhão, Sá da Bandeira — Praça de Almeida Garrett, Rua Mouzinho da Silveira, Infante.

E justificou-se a formação de um *anel do centro*, como términos dos transportes colectivos e do estacionamento das viaturas particulares nas ruas e que ficou constituído pelas transversais: prolongamento da Rua Miguel Bombarda, Trindade, Fernandes Tomás — Carmelitas, Clérigos, Praça, Santo António e pelas N-S Salgueiros a Carlos Alberto e Santa Catarina. Dentro deste anel constituem-se quatro vias de circulação automóvel: Avenida de Ceuta, Elísio de Melo, Dr. Magalhães Lemos, Passos Manuel — Guilherme Gomes Fernandes, José Falcão e seu prolongamento até à transversal de Miguel Bombarda — Avenida dos Aliados — Sá da Bandeira. A Rua do Almada reserva-se ao trânsito pesado, as restantes artérias destinam-se ao trânsito dos peões.

Há assim um escalonamento da circulação que se irá rarefazendo na ocupação de permanência na via, a permitir o intenso movimento dos peões junto dos estabelecimentos, dos escritórios e das repartições.

Nos dias de festas cívicas a circulação automóvel ficaria totalmente interrompida dentro do perímetro definido pelas ruas transversais da Trindade e da Praça e pelas duas vias N-S, José Falcão e Sá da Bandeira. Rotações na Trindade, Firmeza, D. João I, Almeida Garrett, Universidade, Carlos Alberto permitem o escoamento dos automóveis e autocarros que tragam o público; rotações na Universidade, no Infante, na Batalha, no Bolhão, resolvem o retorno dos eléctricos.

Os parques de estacionamento situados dentro do anel do centro e que serão susceptíveis de utilização nesses dias: Conde Vizela, Travessa dos Congregados e Bolhão poderão servir para as viaturas das autoridades.

Zonamento

Destina-se a zona central ao comércio, escritório, repartições, cafés, teatros, cinemas, etc., actividades que põem na rua um movimento intenso, sobretudo a certas horas do dia e da noite.

O barulho inevitável faz excluir destas áreas a habitação que quer sossego e acessos seguros e calmos.

Sendo mais rica a ocupação pelo comércio do que pela habitação, ele se encarrega de afastar a moradia. Por enquanto, porém, há ainda muita casa de residência na zona comercial e em alguns prédios novos as moradias ocupam os andares superiores, menos procurados pelo comércio pelo afastamento da via pública.

Por outro lado, a evolução da ocupação comercial foi encontrar encastradas, por entre as casas de moradia, muitas oficinas e algumas fábricas que não têm conseguido afastar. Resultou assim

uma diferenciação de ocupação que é já uma espécie de zonamento, embora natural.

E precisamente porque ele resulta de circunstâncias muito topográficas — o avanço do comércio procurou a mais fácil penetração pelo vale que partia da Ribeira à Avenida dos Aliados e Rua de Sá da Bandeira e parou nos altos de Carlos Alberto e da Batalha, a um e outro lado — não vemos inconveniente de maior em consentir que esse estado se prolongue desde que existe de facto e não é naturalmente transformável.

Essa transigência representa uma tolerância e, por isso as indústrias que se encontram na zona comercial central e na zona residencial central devem delas sair, embora a longo prazo; já na zona mista de residência e indústria é permitida a permanência das fábricas existentes e a sua beneficiação dentro de certos condicionamentos quanto à estética e aos incómodos, fazendo-as assim integrar no ambiente cuidado que deve constituir o centro citadino.

Sobrepondo-se à extensão para a Ribeira da zona central existe um zonamento de carácter monumental e estético e que se refere à chamada zona histórico-arqueológica da cidade.

Precisamente porque o comércio não se prende com velharias — embora haja entre os que a ele se dedicam muitos cultores — avançou da Ribeira à Praça, primeiro pela Rua das Flores, mandada abrir por D. Manuel, e no final do século passado pela Rua de Mouzinho da Silveira, talhada na velha Rua das Congostas e cobrindo o Rio da Vila. E, rompido o caminho novo, deixou para trás e sem interesse as duas ásperas faldas da Sé e da Vitória para nunca mais se interessar por elas, o que permitiu que se conservassem quase como eram nos três ou quatro últimos séculos. A história e a arqueologia mantêm aí os seus padrões.

À Zona Central comercial, não interessa, por isso, o condicionamento desta zona histórico-arqueológica.

Espaços verdes

Merecem menção especial dentro do zonamento os espaços livres, também designados por zonas verdes.

Não podemos defender pela inviabilidade de os conseguir a existência de grandes parques na Zona Central.

Mas jardins públicos, manchas de verdura que cortem a monotonia dos alinhados das fachadas, pracetas ajardinadas e com árvores que representem oásis no meio ressequido das ruas empedradas, um maciço de verde que sirva de fundo a uma estátua, ou de pedestal a um monumento, são motivos espirituais que ninguém contesta e tão necessários como as flores que compramos para adornar as nossas casas.

Por outro lado, uma vez que se não acaba com a residência nesta zona comercial, são precisos os jardins para as crianças e os velhos que muitas vezes nas suas casas não têm um palmo de terra.

Deitando o balanço aos jardins desta zona central vemos existirem, a poente da Avenida dos Aliados, a Cordoaria, Carrilho Videira, Carlos Alberto, Coronel Pacheco, Maternidade, Praça Guilherme Gomes Fernandes, Praça da Universidade, Infante D. Henrique, totalizando 3,3 ha, mas onde apenas a Cordoaria pode servir de parque, por ter mais de um hectare, valor considerado necessário para permitir um certo isolamento do bulício da cidade e a indispensável segurança às crianças que o utilizam; os restantes são pracetas, muito úteis à frescura desta zona, mas de exíguas dimensões.

A nascente da Avenida dos Aliados a penúria é absoluta. O comércio instalou-se absorvendo todo o espaço e a política camarária não deu por isso. Se não fosse o rompimento audacioso da Avenida dos Aliados por Elísio de Melo, apenas teríamos o Jardim de S. Lázaro e as minúsculas pracetas do Largo do Actor Dias, 13 de Fevereiro, Largo do Bonjardim e Moreda, totalizando 0,9 ha.

É simplesmente aflitiva esta falta de manchas verdes a nascente da Avenida dos Aliados.

Quanto a disponibilidades, há-as mais amplas a poente que a nascente.

Ampliando-se o jardim da Cordoaria com o espaço do antigo mercado do Anjo, vinculando-se certos jardins de instituições públicas ou de interesse público, melhora-se sensìvelmente a posição do lado de Carlos Alberto.

Ao centro, torna-se indispensável dar continuidade à Avenida dos Aliados, com um jardim em frente ao Hospital da Trindade, alargando francamente a Rua de Camões — sem lhe cortar as árvores — e, continuando em marcha para norte, pelo prolongamento da Rua de Fonseca Cardoso, também com arborização.

A nascente da Avenida dos Aliados impõe-se um grande jardim no morro das Carvalheiras que deverá ser desfeito, um outro no interior do quarteirão definido pelas Ruas do Bonjardim, Fernandes Tomás, Sá da Bandeira e Formosa, e alguns outros interiores de quarteirões, embora de menores dimensões.

Se com estas manchas a situação não fica boa, melhora, no entanto, um pouco, como é desejável.

Organização

A zona central da cidade engloba algumas freguesias religiosas e administrativas e parcelas de outras. É muito natural que da malha principal das comunicações internas surja uma nova divisão. Pro-

pomos um conjunto de agrupamentos susceptíveis de organização, mas que podem tomar outros limites. O tempo o dirá.

Totalmente dotada dos serviços urbanos, apenas lhe fazem falta as escolas primárias que continuam em edifícios impróprios e uma rede satisfatória de fontenários, balneários, sentinas e mictórios públicos que melhorem as condições sanitárias exteriores. A salubridade local dos velhos bairros da Sé, de S. Nicolau, Vitória e Miragaia, terá de conseguir-se por uma política de demolições a longo prazo.

Por se tratar da zona mais importante da cidade, o equipamento em edifícios públicos deverá completar-se, sendo indispensável fazer novas instalações para o Governo Civil, o Quartel-General e outros, igualmente importantes. O edifício dos Paços do Concelho deverá terminar-se o mais ràpidamente possível.

Estética

Convém que se termine a Avenida dos Aliados para acabar com inestéticos tapumes e completar o quadro das edificações.

A Câmara acaba de abrir concurso público para o «Estudo de arranjo urbanístico do Jardim da Cordoaria e Zonas Urbanas adjacentes».

Impõe-se igualmente um estudo da Praça do Infante D. Henrique.

Um outro na Praça dos Poveiros a incluir nele o Jardim de S. Lázaro.

Um dos maus efeitos estéticos das nossas ruas reside no recorte exagerado dos alinhamentos dos telhados, com casas térreas ao lado de outras muito altas, muitas das vezes desgarradas, com empenas mal tratadas.

Um outro, na existência de casebres miseráveis junto de edifícios com certo valor arquitectónico, o que forçosamente os prejudica e desvaloriza.

Assim, impõe-se um acerto de alturas de prédios e de qualidade das fachadas para que o quadro urbano se valorize.

É um estudo a fazer rua por rua e que merece a melhor atenção.

*

O velho burgo e apenas tocado por esta zona central. Mas precisamente porque lhe está próximo sem dele fazer parte, pode e deve constituir um motivo de interesse turístico ao alcance dos forasteiros. As suas ruas estreitas com casas em que os beirais quase se

tocam, as varandas de granito corridas sobre mísulas, e outros pormenores, e o formigueiro de gente que aí habita, são muito mais característicos do que muitas das nossas ruas comerciais. Há necessidade de lavar e clarear estas ruelas e calçadas e melhorar-lhes o aspecto e a salubridade.

VI — REGULAMENTO

Para tornar possível e eficiente o que se planeou, é indispensável pôr à disposição de quem o tenha de fazer cumprir uma legislação clara e precisa: o que é possível e aconselhável fazer-se em determinado talhão e local e o que é formalmente vedado.

Pela própria natureza dos capítulos focados: Comunicações, Zonamento, Espaços livres, Organização e Zona Central, se constata que se terá de respeitar os traçados das artérias traçadas não edificando nos terrenos por elas interessados; se deverá construir uma fábrica ou outro edifício de produção onde se julgou mais conveniente para o interesse de todos: se deverá procurar para as novas casas de habitação as zonas residenciais mais conformes à índole das que se desejam construir; que todos devem compreender a vantagem colectiva das zonas verdes e por isso não devem desejar dar-lhes outro destino; e que os conjuntos de famílias que constituem a população têm vantagem na existência duma organização e na posse dum equipamento que os beneficie e para a obtenção do qual é de justiça que se sacrifiquem individualmente.

Esse conjunto de normas, que se designa por Regulamento, define as zonas que considera importantes: Residenciais, Especiais, de Espaços livres públicos e rurais.

Nas residenciais prepondera a habitação, e o mais não a deverá prejudicar. E como a casa tem de se ajustar ao meio e ao ocupante, estabelecem-se normas que o tenham em linha de conta, surgindo zonas estritamente residenciais, zonas residenciais como as que temos actualmente e zonas mistas de residência e indústria onde esta tem importância e não é fácil ir ràpidamente para a sua deslocação.

Em cada uma delas se refere o que é admissível e o que é defendido.

Nas especiais, consideram-se zonas comerciais e em especial a Zona Comercial Central, onde se concentram os principais estabelecimentos de venda, escritórios, etc.; as zonas industriais com distinção para as grandes indústrias e as médias; as zonas ferroviárias, portuárias, as hospitalares, as militares e ainda outras; e a

CÂMARA MUNICIPAL DA CIDADE PORTO

zona histórico-arqueológica onde se arrecadam os testemunhos do passado.

Cada uma, com as suas exigências especiais, obriga a normas apropriadas aos seus fins e proibitivas destes prejudicarem outras zonas.

Nos espaços livres públicos consideram-se porções do território destinadas a ficar em jardim ou parque e bem assim os jardins particulares e maciços de arvoredo que convém manter no património comum. A legislação permitirá a sua efectivação, embora a longo prazo, interditando que se lhes dê outros destinos.

E como parte do território sobra, por excesso das necessidades previstas para a vigência do plano regulador, considera-se rural e regulamenta-se para que se mantenha com o carácter que tem actualmente.

Se este Regulamento é um instrumento que cerceia direitos e impõe disciplinas, todos devem compreender que o faz no superior interesse colectivo, e que a anarquia a que arrasta o egoísmo não é útil a ninguém.

PALAVRAS FINAIS

A Câmara Municipal do Porto, ao elaborar o seu Plano Regulador, deu um grande passo para o progresso, ordenação e beleza da cidade e bem assim, para o bem-estar de todos os portuenses, supremo objectivo de toda a sua actividade.

Providenciando para que todos encontrem o lugar que mais lhes convêm às suas actividades e de forma a que não perturbem ou prejudiquem os mais, com iguais direitos e deveres, faz a arrumação do seu grande e velho solar, sem atropelos nem violências escusadas, e garante-se de graves prejuízos futuros, a que a anarquia individual fatalmente conduziria.

Traçando novas artérias para desafogo do trânsito e maior segurança das vidas, procurou fazê-lo por onde fosse menor a resistência, se poupassem mais prédios, reduzindo ao mínimo os transtornos materiais e espirituais que iria causar no interesse de todos.

Procurando organizar a cidade em conjuntos bem definidos e de forma a dotá-los dum equipamento conveniente às suas justas exigências e à sua comodidade: a escola perto de casa com caminho seguro e curto para a salvaguarda dos filhos; o centro comercial ao alcance de um simples passeio a pé sem perda de tempo nem despesa de transporte; o jardim de bairro, acariciante na sombra que proporciona, com o ar que tantas vezes falta na casa de habitação;

as novas extensões da cidade talhadas em outra forma e que criam ambientes de beleza e alegria, e para onde se irá fazendo a deslocação de muitos mal alojados nas ilhas numa acção social de altíssimo alcance; e tantos outros benefícios — prepara um futuro melhor a toda a população, amplia a alegria de viver.

Tudo isto só é possível dentro dum esquema ordenador onde figurem as linhas mestras fundamentais da cidade de amanhã, isto é, estando de posse dum plano regulador.

Parabéns à Cidade do Porto que o possui.

Julho de 1952.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

1952