

PELOURO DO URBANISMO E MOBILIDADE

Ricardo Figueiredo, Vereador

Assessor do Pelouro

Pedro Guimarães, Arq.

Director Municipal do Urbanismo

José Carapeto, Arq.

Directora do Departamento de Planeamento Urbanístico

Lurdes Carreira, Arq.

Chefe da Divisão de Estudos e Planeamento Urbanístico

António Carlos Coelho, Arq.

COORDENAÇÃO E ELABORAÇÃO

Consultores

Manuel Fernandes de Sá, Arq.

José António Lameiras, Eng.

António Pérez Babo, Eng.

Coordenação

Manuela Juncal, Arq.

Equipa técnica

Diogo Sousa Rego, Eng.

Joaquim Ribeiro, Eng.

Julietta Quintas de Oliveira, Arq.

Luís Sousa, Dr.

Maria Albana Freitas, Eng.

Maria do Carmo Araújo, Eng.

Marta Labastida, Arq.

Paulo Costa, Dr.

Sérgio Amorim, Arq.

Susana Madureira, Arq.

Teresa Calix Augusto, Arq.

Desenho

António Lisboa

Cristina Neto

Lurdes Meireles

Estagiárias

Adriana Castro

Joana Amorim

Secretariado

Alice Cerveira

Idalina Cunha

Isabel Borges

Ana Sanches

COLABORAÇÃO SECTORIAL – CMP

Direcção Municipal de Ambiente e Serviços Urbanos (DMSU)

Gabinete de Estudos e Planeamento (GEP)

Divisão Municipal de Património Cultural (DMPC)

Direcção Municipal da Via Pública (DMVP)

Pelouro do Desporto

Direcção Municipal de Habitação e Desenvolvimento Social (DMHDS)

Direcção Municipal de Sistemas de Informação (DMSI)

Direcção Municipal do Urbanismo (DMU)

ACOMPANHAMENTO INSTITUCIONAL

Comissão Técnica de Acompanhamento do Plano

Luísa Ambrósio, Arq. (DRAOT)

Duarte Silva, Eng. e Cristina Gusmão, Arq. (DGOTDU)

Azevedo e Silva, Arq. e Correia Guedes, Arq. (DGT)

José Manuel Meneses, Eng. e José Canguero, Arq. (DRA)

Amândio Dias, Arq., Belém Campos, Dr. e Mafalda Carneiro, Arq. (IPPARN)

João de Sousa Machado, Dr. e Júlia Loureiro, Eng. (DREN)

Paula Silva, Arq. (DGMN)

Verdelho Alves, Eng. (ICERR/N)

Luísa Cordeiro, Eng. (IEP)

Amaral Coutinho, Eng., Joana Azevedo, Arq. e Brogueira Dias, Eng. (APDL)

Comissão de Acompanhamento da Assembleia Municipal

José Augusto Morgado Teixeira, Dr. (2º secretário da AM)

Manuel Monteiro (PSD)

Vasco Morais Soares, Arq. (CDS/PP)

Orlando Gaspar, Arq. (PS)

Manuel Cardoso Martins (CDU)

Alda Macedo, Dr. (BE)

COLABORAÇÃO ESPECIAL

Álvaro Domingues, Dr.

Fernanda Paula, Dr.

GRUPO DE REFLEXÃO

Fernando Nunes da Silva, Eng.

Jorge Carvalho, Eng.

Teresa Andersen, Arq.

ADJUNTO DO PRESIDENTE DA CÂMARA

José Oliveira, Arq.

4.	A Estratégia do Plano	152
4.1.	Introdução	153
4.2.	Enquadramento Metropolitano e Regional	154
4.2.1.	Sistema de Infraestruturas de Mobilidade e Interconexão Territorial...	154
4.2.2.	Recomposição Metropolitana das Funções Económicas.....	155
4.2.3.	Recomendações e Propostas do PDM.....	156
4.3.	A(s) Centralidade(s) Urbana(s)	159
4.3.1.	O Sistema de Centralidades do Porto	160
4.3.2.	Recomendações e Propostas do PDM.....	169
4.4.	Racionalização do Sistema de Transportes e Incremento da Mobilidade.....	172
4.4.1.	Enquadramento das soluções.....	172
4.4.2.	O automóvel não é para abolir.....	175
4.4.3.	As seis questões - chave da Mobilidade	176
4.4.4.	Múltiplas oportunidades de transporte	177
4.4.5.	Criação de alternativas de estacionamento para residentes.....	177
4.4.6.	Qualificação do espaço público, mais segurança e arborização em grande escala	178
4.4.7.	Importância da hierarquização viária.....	179
4.4.8.	O problema do Abastecimento Urbano	181
4.4.9.	A questão da Acessibilidade de Emergência	182
4.4.10.	Propostas concretas do programa de mobilidade	183
4.5.	A Coesão Sócio - Territorial	215
4.5.1.	Recomendações e Propostas do PDM.....	218
4.6.	O Sistemas de Espaços Colectivos e a Estrutura Verde Urbana.....	219
4.6.1.	Sistema de Espaços Colectivos	221
4.6.2.	Estrutura Ecológica Municipal Proposta.....	227
4.6.3.	Zonamento Acústico	232
4.6.4.	Recomendações e propostas do PDM.....	238
4.7.	Os Tecidos Urbanos e a Regulação Urbanística	240
4.7.1.	CrITÉrios de Regulação Urbanística.....	241
4.8.	Estratégia de desenvolvimento : a Carta do Património	246
4.8.1.	Carta do Património Arquitectónico.....	247
4.8.2.	Carta de Potencial Arqueológico	252
4.8.3.	Recomendações e propostas do Plano.....	253
5.	Condicionantes	255
6.	Acções Urbanísticas e Plano de Financiamento	271
6.1.	Acções Urbanísticas.....	272
6.2.	Plano de Financiamento	279
7.	Indicadores.....	282
7.1.	O concelho em números	284
7.2.	O PDM em números.....	286
7.3.	Índices Urbanísticos	288
7.4.	Parâmetros de Dimensionamento das Parcelas destinadas a Espaços Verdes e de Utilização Colectiva e Infra-estruturas Viárias	289

4. A ESTRATÉGIA DO PLANO

4.1. Introdução

O processo de elaboração do PDM que partiu de uma formulação prévia de objectivos e se desenvolveu através de investigações temáticas, de consultas a diversas entidades internas e externas à Câmara Municipal, de processos de participação e de discussão das diversas opções com responsáveis autárquicos, etc., permitiu o estabelecimento progressivo de um conjunto de propostas de intervenção coerentes que, na sua globalidade, conformam uma estratégia orientadora das transformações da cidade para os próximos anos.

Esta estratégia territorial é veiculada pelas propostas fundamentais do Plano, que se podem sistematizar segundo os seguintes temas:

- O enquadramento metropolitano e regional;
- A(s) centralidade(s);
- A mobilidade;
- A coesão sócio-territorial;
- O sistema de Espaços Colectivos e a Estrutura Ecológica Municipal;
- Os tecidos urbanos e a regulação urbanística.

Algumas das propostas apresentadas respondem a questões levantadas por mais do que um tema, sendo, por conseguinte, referidas nos diversos capítulos a que dizem respeito.

4.2. Enquadramento Metropolitano e Regional

Como se disse anteriormente, é necessário realçar a condição metropolitana do Porto e a intersecção desta realidade com o âmbito Municipal do PDM. Na falta de documentos claros e consensualizados sobre as grandes linhas de estruturação da “cidade alargada” (a Área Metropolitana do Porto ou outro quadro político-administrativo que se venha a desenvolver), sobre a possibilidade de, no futuro, as Tutelas do Estado Central se entenderam melhor em torno de uma política que é muito mais do que o somatório das políticas sectoriais, o PDM deve conter um modelo da cidade que se destina a regular um território que é um elemento de um sistema mais vasto. Esta questão reveste-se de particular relevância em muitos dos sectores de actuação (infraestruturas, mobilidades, etc.), uma vez que o PDM incide num território circunscrito cujas dinâmicas são cada vez mais reguladas pelo campo de forças da “cidade alargada”. Esta situação exige um raciocínio em escalas territoriais de extensão variável – a macro e a micro escalas urbanas – o qual, por exemplo, deve distinguir soluções de proximidade de soluções cuja componente estratégica só é inteligível e operacional à escala da articulação da micro com a macro cidade.

4.2.1. Sistema de Infraestruturas de Mobilidade e Interconexão Territorial

Este sistema constitui um dos principais motivos de transformação dos usos urbanos. Uma sociedade que é cada vez mais plástica, menos homogênea, mais móvel, mais imprevisível, produz territórios descontínuos e relações de alcance, intensidade e permanência variáveis. Cabe ao Plano interpretar essa condição de fluidez e encontrar as melhores soluções dentro das especificidades que caracterizam o concelho no mosaico urbano, mais vasto, de que faz parte.

Assim, numa perspectiva metropolitana considera-se essencial o reforço do anel viário distributivo por forma a minimizar os atravessamentos da cidade e a beneficiar

os movimentos intra-metropolitanos e intra-urbanos. O fecho da VCI (Gaia) e a conclusão do IP 4 e do IC 24 são essenciais para a resolução destes problemas.

É, ainda, fundamental desincentivar o tráfego automóvel na cidade através da criação no concelho do Porto e nos municípios vizinhos, de plataformas multimodais que relacionam o sistema viário actual com os transportes públicos de maior capacidade. A articulação entre os diversos modos de transporte público e a coordenação dos respectivos operadores a nível metropolitano é também fundamental.

A expansão do aeroporto Francisco Sá Carneiro, e a consolidação das plataformas logísticas associadas ao Porto de Leixões e Aeroporto, assim como a do Leandro na Maia ou da Rechousa em Gaia, construção do caminho de ferro de bitola europeia potenciarão novas perspectivas de desenvolvimento para a aglomeração urbana do Porto.

4.2.2. Recomposição Metropolitana das Funções Económicas

O reforço da importância regional do Porto passa, essencialmente, pela fixação de um terciário moderno e avançado, na medida em que são estas actividades que, presentemente, geram mais emprego e, por outro lado, são aquelas que tradicionalmente conferem mais urbanidade à cidade. É nesta perspectiva metropolitana que o Porto deve aumentar a sua atractividade e reafirmar o protagonismo dos seus serviços direccionais (Ensino Superior, Saúde, Desporto, Cultura, Administração Pública, Hotelaria e Turismo etc.).

A dispersão periférica mas polarizada das grandes superfícies comerciais e de lazer e das actividades económicas da fileira logística (comércio grossista, transportes, exposições industriais, etc.) têm vindo a localizar-se nos concelhos vizinhos, junto aos pontos de acesso ao sistema viário arterial, o que implica a recomposição da oferta comercial e de serviços da cidade, com a emergência de unidades comerciais modernas e bem dimensionadas e ainda a ocorrência de comércio especializado e raro (arte, moda, decoração, antiguidades e outro comércio de bens e serviços de alto valor acrescentado).

O processo de centrifugação da indústria em direcção aos concelhos da Orla Metropolitana tem viabilizado a reurbanização dos terrenos com localizações, por vezes estratégicas, para programas habitacionais de médio e alto standard, o que tem contribuído para a qualificação da cidade. Observa-se, ainda, uma escassa implantação, que se deveria incentivar, das novas indústrias urbanas (química fina, biotecnologia, electrónica, telecomunicações, etc.), ligadas ao ensino tecnológico e às instituições de Investigação e Desenvolvimento.

A Zona Industrial de Ramalde localiza-se no epicentro da Metrópole e, em particular, no seu eixo estruturante, sendo dotada de uma excepcional acessibilidade relativamente aos grandes equipamentos estruturantes e às áreas de concentração económica da “cidade-região” do Porto. Estas características, aliadas ao facto de possuir uma estrutura urbana equilibrada, permitir-lhe-ão desempenhar um papel crucial ao nível da recomposição das actividades económicas metropolitanas e do reforço do protagonismo do Porto, relativamente à cidade-região que polariza.

4.2.3. Recomendações e Propostas do PDM

O Porto constitui, por conseguinte, uma importante plataforma de relacionamento de uma economia regional, fortemente internacionalizada, ao nível da circulação de pessoas, mercadorias e informação, sendo ainda a maior aglomeração de serviços avançados no âmbito regional. É neste contexto que o Plano Director Municipal considera necessária a concretização das seguintes acções:

a) Reformulação da VCI por forma a minorar os efeitos de congestionamento e poluição provocados pela sua utilização intensiva por tráfego de atravessamento. É especialmente importante a resolução futura do nó de Francos (2ª fase) por forma a conduzir o tráfego metropolitano de direcção Norte/Sul, para a Avenida da AIP, cujo enterramento é recomendado.

O IC 29 permitirá a ligação entre Gondomar e o Porto e um acesso directo daquele Concelho ao Sul da AMP.

b) Reformulação da rede viária urbana de ligação aos concelhos vizinhos, por forma a permeabilizar a circulação metropolitana. A este nível relevam pela sua importância:

- a via de cota alta /cota baixa, entre o Freixo e o Colégio dos Órfãos, que beneficiará o acesso ao centro a partir da estrada de Entre os Rios;
- a Alameda de Cartes e o seu prolongamento para Este, que permitirá uma melhor ligação entre as Antas e Gondomar;
- a Avenida de Contumil que melhorará a conexão entre as Antas , Rio Tinto e Águas Santas;
- a Avenida da Prelada que permitirá uma melhor ligação entre a Boavista e Padrão da Légua / Senhora da Hora;
- a utilização da ponte do Gólgota (junto á Arrábida) para o tráfego automóvel permitirá ligar duas centralidades importantes (Boavista e Devesas) mas implica uma profunda reformulação das malhas viárias locais e eventualmente da forma de utilização da Arrábida, temas que deverão ser objecto de estudo integrado, uma vez que não é desejável um aumento bruto da oferta rodoviária, mas sim a selectivização de tráfegos;
- o tratamento viário e paisagístico da Circunvalação possibilitará uma melhor articulação urbana entre o Porto e os concelhos de Matosinhos, Maia e Gondomar.

c) Recomenda-se uma reflexão sobre a criação de um atravessamento Norte/Sul da AMP, entre V. N. Gaia e Gondomar em Avintes (ver capítulo 4.4) ligando a A1 com a A3, o qual se considera muito mais atractivo que o previsto pelo IEP (IC 24) cuja extensão e traçado não encorajam o desvio do tráfego que actualmente utiliza a ponte do Freixo e, por conseguinte, provoca o congestionamento da VCI.

d) Criação de plataformas intermodais a concretizar, conjuntamente com o Metro do Porto S. A., nos pontos de articulação entre a rede viária actual e este sistema de transportes, designadamente em Campanhã, Boavista e Asprela, não esquecendo que este sistema deverá ser complementado com outros equipamentos análogos a localizar em concelhos vizinhos (Laborim, Hospital Pedro Hispano etc.).

e) Articulação da rede de metro com outros modos de transportes urbanos, especialmente com os eléctricos, por forma a potenciar melhores acessos ao centro da cidade. A rede de *transportes colectivos em sítio próprio sobre carril* (TCSPC) preconizada no Plano é passível de constituir expansão das redes de eléctrico ou de metro, está descrita no capítulo 4.4. A coordenação entre os diversos meios de transporte é essencial para a coesão funcional da metrópole, carecendo de uma entidade supramunicipal responsável por essa tarefa.

f) Recomenda-se uma gestão do estacionamento existente e previsto (ver capítulo 4.4) que, por um lado, aumente drasticamente a oferta de lugares para residentes em alternativa à rua (libertando-a para funções não rodoviárias) e, por outro, beneficie a acessibilidade ao centro e a outras zonas que concentram actividades de âmbito metropolitano, minimizando os efeitos de congestionamento urbano e potenciando a utilização de transportes públicos.

g) Fixação de equipamentos estruturantes e de âmbito metropolitano que reforcem a afirmação do Porto como a principal centralidade regional. Nesta perspectiva foram reservados espaços estrategicamente localizados e capazes de albergar estas actividades designadamente a Nascente das Antas, nas áreas presentemente ocupadas pelo Mercado Abastecedor e Matadouro Municipal; na Asprela, junto ao Pólo II da UP, na Circunvalação, nas imediações do Hospital Magalhães Lemos, etc.. O PDM não especifica a natureza do equipamento a instalar, para não aumentar a sua rigidez e porque estes equipamentos decorrem, frequentemente, de oportunidades imprevisíveis que é necessário gerir. A título de exemplo citam-se, no entanto, equipamentos como um Pavilhão Multiusos, uma Piscina Olímpica, uma Biblioteca Universitária, um Centro de Congressos etc.

h) Promoção da Área Empresarial do Porto, a localizar nos terrenos presentemente ocupados pela zona Industrial da Ramalde, rentabilizando a excepcional localização que possui em termos metropolitanos e o potencial da sua estrutura urbana. Preconiza-se a elaboração de um Plano de Urbanização que consagre a fixação de actividades promotoras de emprego qualificado e com projecção regional, nacional e europeia, tais como sedes de empresas ligadas ao sector terciário avançado, centro de

formação e investigação tecnológica, espaço de congressos, bem como as respectivas actividades de apoio como a hotelaria e o lazer.

i) Qualificação e dinamização da área central da cidade através da beneficiação do seu espaço público (ver capítulos 4.3 e 4.6) e da fixação de actividades de elevada hierarquia urbana (equipamentos públicos, comércio especializado, etc.) por forma a aumentar a atractividade dos não residentes e a reforçar e renovar o potencial simbólico deste espaço central da metrópole. A Casa da Música e os novos Tribunais são importantes contribuições para a pretendida reafirmação do Centro.

4.3. A(s) Centralidade(s) Urbana(s)

A condição policêntrica da cidade constitui um novo quadro referenciador para a sua estruturação e relacionamento com o território envolvente. A centralidade do Porto deve ser abordada no contexto de um território supra-municipal que a justifica e lhe dá condições de sobrevivência, o que significa que há acções necessárias para a sua revitalização que devem ser avaliadas neste contexto espacial.

É nesta articulação que se coloca a questão de competitividade urbana, que assume uma grande importância na dinamização da cidade onde o processo de modernização e de terciarização de economia incide prioritariamente, dada a maior capacidade de atrair investimento e de criar riqueza e emprego que as centralidades urbanas possuem.

Para potenciar estas dinâmicas é necessário promover a diversidade, qualidade e quantidade das actividades portadoras de condições favoráveis para a melhoria dos factores de competitividade da base económica urbana, especialmente nos sectores considerados modernos e de alto conteúdo informacional e tecnológico.

É, igualmente, importante reforçar a diversidade institucional (ensino, formação, investigação, desenvolvimento, cultura, lazer, etc.), desde as grandes organizações às

micro empresas emergentes, desde as instituições privadas às públicas ou em parceria.

Também a fixação de emprego qualificado e especializado, para além de, em geral, contribuir para a diversidade cultural e social do meio urbano, constitui um mercado de trabalho estrategicamente importante para a atracção de novas actividades e para a melhoria da produtividade das existentes.

Finalmente, refere-se a importância de uma boa infraestruturação urbana e de outras condições “territoriais” que contribuam para a formação de uma imagem positiva de um determinado “meio de negócio”, incluindo os respectivos parâmetros de funcionalidade e qualidade, informados sobre as estratégias que as sustentam.

4.3.1. O Sistema de Centralidades do Porto

Tradicionalmente, o centro da cidade sempre foi um condensador das funções urbanas com carácter direccionado e de referência, o local de maior acessibilidade e conectividade, um lugar de forte carga simbólica, patrimonial e monumental. Especificamente acumulava:

- as funções direccionais de carácter público ou privado nas várias esferas da vida urbana;
- os equipamentos públicos de uso colectivo e os profissionais com eles relacionados;
- as marcas e os locais de referência de sociabilidade, do prestígio, da identidade e do sentimento colectivo;
- a melhor serventia nas várias modalidades de transporte, sobretudo colectivo, à escala intraurbana e regional;
- um carácter de monumentalidade e de grande importância simbólica, desde os espaços públicos, aos edifícios ou conjuntos.

Recentemente e por razões várias, as condições de manutenção do estatuto “monopolista” de centralidade única modificaram-se, traduzindo-se em:

- obsolescência do edificado, face a novas exigências de funcionalidade e conforto;
- congestionamento de tráfego e atrofamento do espaço público não estritamente rodoviário (anulação de outros modos de transporte);
- re-organização de actividades, implicando novas condições de localização (da loja ao grande shopping periférico), ou emergência de outras actividades relacionadas com o processo de terciarização que procuraram outras condições de localização;
- valorização fundiária incompatível com a rendibilidade decrescente de determinadas actividades em crise;
- emergência de novas condições de centralidade em pontos estratégicos de acesso à rede rodoviária de alta capacidade;
- condicionalismos em termos de construção de novos edifícios ou intervenções nos existentes;
- mudanças nos quotidianos e nas vivências sociais, retirando o interesse de algumas funções marcantes da Baixa (cafés, cinemas etc.), quer por desaparecimento de modos de consumo e de socialização, quer pela sua reorganização segundo outras estratégias;
- alterações do mercado de habitação, seja pela procura de residência unifamiliar, pela preferência por construções novas, pelo desejo de um maior contacto com a natureza, pela acessibilidade automóvel, pelos problemas inerentes ao regime de arrendamento, pela oferta fora do centro de equipamentos, empregos, etc.

Estas e outras alterações originaram a fragmentação das centralidades porque a lógica locativa das várias funções direccionais já não coincide com as condições que os velhos centros podiam oferecer.

O território ficou, assim, disponível para fixar novas centralidades programadas ou induzidas pelo mercado, em pontos estratégicos de acesso ao sistema territorial de mobilidades. As novas centralidades respondem assim a:

- sinais de modernidade e de produção de outras imagens e vivências urbanas;

- locais de fixação de funções inovadoras e diversificadas por efeito de economias de rede e de aglomeração;
- novos locais de oferta de emprego;
- espaços adaptados à lógica do automóvel, à escala de cidade alargada e da própria diversidade social e cultural;
- oportunidades de requalificação dos tecidos envolventes e elementos estruturantes da cidade policêntrica;
- locais adaptados à lógica de promoção mobiliária e dos projectos multifuncionais.

Compreender e regular a cidade policêntrica implica uma análise das lógicas locativas das funções direccionais e entender que se está perante uma outra escala e modelo urbano.

No Porto, dada a reduzida dimensão do Município e o seu posicionamento face à sua conurbação metropolitana e regional, é desadequado entender estas centralidades (Baixa - Boavista, Antas e Ramalde, em perspectiva) como periféricas. A sua condição desdobra-se em questões de escala local ou micro-urbanística, de escala meso ou de escala macro-urbana, enquanto rótula de ligação e de estruturação de espaço de fluxos de metrópole.

No âmbito do PDM, estas diferentes condições exigem uma avaliação adequada e uma metodologia sistémica que, para além da especificidade de cada polaridade, deverá interpretar os efeitos de rede e de interdependência deste sistema de centralidades.

Este sistema é, essencialmente, constituído por centralidades já afirmadas, a Baixa e a Boavista, pela polaridade emergente das Antas e da Área Empresarial do Porto, em Ramalde que constitui uma das apostas deste PDM.

É complementado por um conjunto de centralidades secundárias, pontos ou eixos de condensação do território urbano, onde o protagonismo das funções de excepção é substituído por funções de hierarquia menor, cujo alcance se exprime melhor na escala de proximidade. Para além do conteúdo programático, a caracterização destas micro centralidades mobiliza outros elementos de referenciação e visibilidade: jardins

históricos e outros espaços públicos; marcas patrimoniais; mais valias paisagísticas; núdulos de acessibilidade; equipamento de referência, etc. Citam-se como exemplos a Foz, a Fonte da Moura, o Marquês/Costa Cabral, a Arca d' Água, etc.

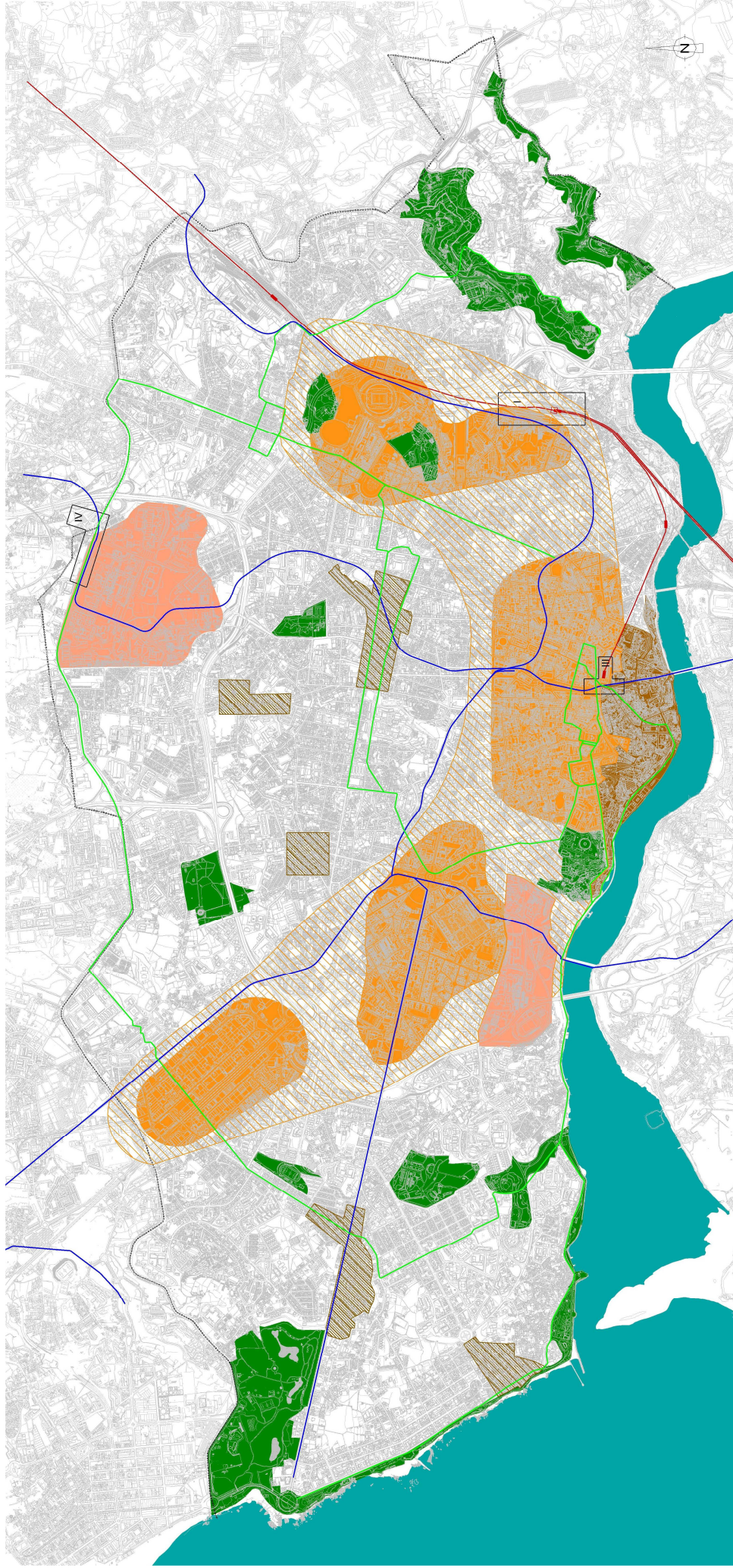
A existência de áreas com fortes concentrações de actividades terciárias, como os Pólos II e III da Universidade do Porto, contribui fortemente para a estruturação deste sistema de centralidades.

a) A Baixa

O carácter distinto de centralidade tradicional do Porto merece uma atenção especial que contribua para promover novas dinâmicas, e evitar políticas que funcionem, por simples adição de intervenções sectoriais (habitação, comércio tradicional, estacionamento, etc.).

Contrariamente às centralidades de génese recente, a Baixa:

- possui um valor patrimonial e um significado identitário, cuja valorização é condição imprescindível para o relançamento de um novo papel funcional;
- possui constrangimentos de acessibilidade e mobilidade que exigem uma solução específica e uma clara aposta no transporte colectivo;
- exige uma redobrada atenção face às operações de qualificação do espaço público e dotação infraestrutural;
- pela extensão e complexidade da crise, implica soluções muito particulares de re-uso e de recuperação do edificado, quase caso a caso, com constrangimentos agravados pela existência de edifícios e conjuntos classificados.



A. CENTRALIDADES

- Área Central do Porto
- Centralidades Existentes e Emergentes
- Concentrações de Equipamentos Estruturantes
- Centro Histórico
- Centralidades Secundárias
- Áreas Verdes

B. TRANSPORTES PÚBLICOS

- B1. Comboio - Ferrovia Pesada
- B2. Metro - Ferrovia Leve
- B3. Elétrico - Ferrovia Ultra Leve

C. INTERFACES TRANSPORTES DE 1.º E 2.º ORIGEM

- I. Campanhã, II. Boavista, III. S. Bento, IV. Areeira

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL
CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

GRANDES OPÇÕES DO PLANO:
SISTEMAS DE CENTRALIDADES



É, pois, necessário não esquecer que a crise da Baixa é uma crise, multifacetada, não redutível a um só tema, e que se manifesta, por isso, como reacção complexa a um processo de ajustamento à nova condição urbana em que se insere. Por esta razão, é tão errado pensar que a política para a Baixa será a de lhe imprimir uma lógica semelhante à das novas centralidades, como pensar que se pode voltar ao antigo modelo.

No novo contexto urbano alargado, a Baixa é, apenas, um fragmento dessa diversidade, inserida num jogo de perdas e danos, conservando, ganhando ou perdendo trunfos.

A Baixa tem que fazer prova da sua atractividade face a novas procuras, nomeadamente por parte de investidores privados e, sobretudo, não perder duas das suas características principais: a identidade e a diversidade de usos.

Os dois últimos Recenseamentos Gerais da População registaram perdas de população residente no Porto, sobretudo nas freguesias centrais da cidade. Esta tendência, comum a todas as áreas centrais das grandes cidades, tem dado azo às mais diversas interpretações, quase todas confluindo numa mesma conclusão: o abandono da população residente, agravado pela elevação do índice de envelhecimento, é considerado um sinal inequívoco da crise urbana que se manifesta na “expulsão da população para as periferias”.

Convém, no entanto, questionar este estigma demasiadamente negativo, dado o excessivo simplismo com que tem sido apresentado.

A expulsão para a periferia constitui um enunciado errado da questão. Continua-se a pensar a aglomeração urbana do Porto como um simples modelo centro/periferia, sendo o centro a “cidade” e a periferia a “não cidade”. É necessário banir esta forma cartesiana de entender o crescimento da aglomeração urbana, evitando raciocínios baseados em modelos ultrapassados, que não entendem o que de facto está em jogo no duplo processo de expansão geográfica do território urbanizado e na grande diversidade de usos que lhe está associada:

- as freguesias do Porto que registaram as maiores perdas demográficas continuam a apresentar as mais elevadas taxas de densidade populacional da Região Norte e mesmo do País. Tratando-se de freguesias com uma ocupação urbana antiga, as perdas são, por isso, explicáveis por um duplo envelhecimento da população (natalidade reduzida e mortalidade acima da média) mas, também, por situações de desconforto do parque habitacional e más condições de vida urbana.
- para além destas questões, existem outras razões estruturais que não são específicas do Porto, tais como o envelhecimento da população, a redução do número de pessoas por agregado familiar, o aumento médio da área de habitação por pessoa, o aumento da percentagem de isolados e de famílias monoparentais, a quebra de mortalidade, etc.
- há, ainda, a considerar a substituição de funções habitacionais por outras, a procura de tipologias e locais de residência fora da cidade compacta e o peso dos alojamentos vazios que tanto podem corresponder a ajustamentos pontuais do mercado, como a situações de investimento e aplicação de poupança, como à procura de uma segunda habitação no centro.
- Finalmente, refere-se que a função “habitar a cidade” deve ser encarada de uma forma ampla, não redutível, apenas à população residente.

b) A Boavista, a Área Empresarial do Porto e Antas/Campanhã.

A centralidade da Boavista começou a desenvolver-se nos anos 60 com a construção da Ponte da Arrábida, e respectivos acessos, que lhe conferiu um melhor posicionamento relativamente à região metropolitana do Porto. Nos finais dos anos 80 foi fortemente marcada pelo desenvolvimento terciário que ocorreu durante esse período e que fixou nas suas imediações, instituições financeiras, seguradoras, empresas de apoio às actividades económicas, áreas comerciais, hotelaria, etc. Recentemente tem passado por uma fase de estagnação que agora parece contrariada por um ciclo de retoma com novas características.

A este nível refere-se a construção da Casa da Música, o novo Tribunal, novos hotéis e um acréscimo de acessibilidade provocado pelo traçado do Metro e pela importância da nova interface de transportes localizada na Avenida de França.

Estes novos equipamentos e acessibilidades e, ainda, a disponibilização de novas frentes construtivas localizadas nas imediações da Av. da Boavista e da Rua 5 de Outubro, reforçam a sua dinâmica de centralidade potenciada, ainda, pelo facto de se localizar à ilharga do eixo Norte/Sul, que constitui a espinha dorsal de aglomeração urbana do Porto. Este eixo que se desenvolve ao longo do IC 1 estrutura diversos equipamentos e áreas de actividades de que se destacam o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, o Freixieiro, a Exponor, o Porto de Leixões, o Hospital Pedro Hispano, o Norte Shopping, a Área Empresarial do Porto, o Pólo III da UP, a Arrábida, as Devesas, etc. A eventual localização de uma Paragem estação do caminho de ferro de bitola europeia neste local, reforçará, ainda mais, esta centralidade.

Considera-se que esta zona ainda não fixou definitivamente o seu perfil funcional. No entanto, dada a sua excepcional acessibilidade, localização estratégica que permite articular as dinâmicas metropolitanas com a cidade e em particular com a Baixa, tende a fixar funções e actividades capazes de projectar as dinâmicas económicas metropolitanas numa lógica regional e internacional.

Este papel distingue-a da Baixa que, pela sua história, características e escala urbana, tem uma vertente mais lúdico-cultural, constituindo um símbolo de identidade local e da memória colectiva da cidade, fixando aspectos especificamente portuenses.

Carece, no entanto, de uma maior “carga” urbana e de benefícios promotores de dignidade simbólica, para o que contribuirá a construção da Casa da Música, mas que necessita, complementarmente, da modernização do seu espaço público e da requalificação da sua imagem urbana.

Esta carga urbana poderá, também, ser potenciada por uma melhor articulação com a Baixa e através da criação de relações preferenciais com a proposta da Área Empresarial do Porto.

Muito ligada à temática da Boavista surge a questão da Área Empresarial do Porto a localizar na actual Zona Industrial de Ramalde, que começa a apresentar sintomas de

profunda renovação. A sua localização excepcional, numa óptica metropolitana, a sua estrutura urbana bem ordenada e dimensionada, o seu cadastro regular e de dimensões significativas, bem como as dinâmicas de alteração que já evidencia, conferem-lhe um singular potencial de transformação. Este potencial decorre, também, da sua proximidade com a Boavista a qual será reforçada com o novo sistema de transportes em construção e pela malha viária prevista.

Considera-se que esta área poderá, numa lógica de continuidade com a Boavista e potenciando a sua localização estratégica em termos metropolitanos, contribuir para dinamizar as novas economias e fixar actividades capazes de promover o emprego qualificado e com projecção internacional, tais como sedes de empresas, centros de promoção e investigação tecnológica, espaços de congressos e exposições e as respectivas actividades de apoio ligadas à hotelaria, cultura e lazer.

As Antas/Campanhã nascem de um acto de planeamento voluntarista que incide sobre uma zona de excepcional acessibilidade onde já existe um embrião de centralidade, conferida pela Praça de Francisco Sá Carneiro e, mais a Sul, pela estação de Campanhã. Trata-se, por conseguinte, de um processo urbanístico diferente do das centralidades da Baixa e da Boavista que tiveram uma geração espontânea. Nestas circunstâncias torna-se menos complexo ordenar o seu desenvolvimento e contribuir para a definição do seu perfil funcional.

Na área abrangida pelo Plano de Pormenor das Antas está em construção um grande complexo desportivo e está prevista a instalação de áreas comerciais e de escritórios, hotelaria, um parque urbano, habitação e respectivos equipamentos de apoio, o que constitui, desde já, o embrião de uma centralidade promissora.

A estação de Campanhã está a ser objecto de fortes transformações em virtude de a sua reformulação ser complementada com a localização de uma interface de transportes de primeira ordem, comércio, escritórios e hotelaria.

Entende-se que é necessário promover o inter-relacionamento entre estes dois pólos o que se repercutirá no redimensionamento desta centralidade. Os traçados do metro e do eléctrico, a expandir pelos canais reservados para transporte colectivo em sítio próprio sobre carril e os arruamentos previstos aumentarão esta coesão. Uma

programação adequada da ocupação dos terrenos disponíveis, ou a disponibilizar, situados entre o Mercado Abastecedor e o Matadouro Municipal, bem como o reordenamento da área estruturada pela Rua de Justino Teixeira e pela Alameda de 25 de Abril, potenciarão novas dinâmicas para a zona.

A Alameda de Cartes e o seu prolongamento para Valbom e a Auto-Estrada de Gondomar aumentarão, para Nascente, a sua área de influência.

A ligação entre a Baixa e a Avenida de Fernão de Magalhães, através do proposto túnel de Gonçalo Cristóvão, potenciará a sua aproximação ao centro tradicional reforçada pelos traçados de metro e/ ou eléctrico.

4.3.2. Recomendações e Propostas do PDM

É nesta perspectiva que se pretende dotar o Porto de uma centralidade polinucleada em que cada um dos seus sectores desempenhará um papel específico mas que, no seu conjunto, será capaz de oferecer funções urbanas de elevada hierarquia a um vasto sistema regional polarizado pela cidade que se constituirá como o seu principal entreposto de articulação internacional.

É neste contexto que o PDM propõe diversas disposições regulamentares e a concretização das seguintes acções:

- a) Proposta em regulamento do reforço das identidades locais através de uma normativa diversificada que preconiza a qualificação dos tecidos urbanos, a valorização patrimonial e a coexistência harmoniosa de diversos usos e actividades.
- b) A consolidação da rede de eléctricos e a proposta de uma rede de TCSPC (ver cap.4.4) como passível de alimentar a expansão quer da rede de eléctricos como de metro, e valorizadora da interconectividade entre as centralidades existentes, emergentes e propostas (linhas “circulares”), e que tenham pontos de contacto bem afirmados com as redes existentes e com as estações de caminho de ferro (de bitola ibérica e europeia), constituem elementos dinamizadores das centralidades das Antas/Campanhã e Boavista.

- c) Criação de um sistema de espaços colectivos (ver capítulo 4.6) que reforce a ligação pedonal entre os diversos sectores da cidade, designadamente das suas centralidades, e que contribua para a requalificação da sua imagem e para o surgimento de espaços de socialização e comércio.
- d) Especificação de disposições regulamentares para a Baixa que encorajem a recuperação e adaptação do edificado existente a novos programas, designadamente de habitação, recorrendo à reutilização selectiva de interiores de quarteirão e à redução de taxas de licenciamento.
- e) Recomendação para o estabelecimento de novas formas de gestão dos parques de estacionamento por forma a beneficiar a população residente e os comerciantes locais.
- f) Criação de uma interface de transportes em S. Bento que articule o comboio, o metro, os eléctricos e os autocarros por forma a beneficiar a acessibilidade à Baixa.
- g) Valorização do eixo viário que liga a Av. da Boavista, Praça da República, Rua de Gonçalo Cristóvão e Avenida de Fernão de Magalhães, através da construção de um túnel entre estas duas vias, o que permitirá retirar algum tráfego da Baixa e beneficiar a sua acessibilidade às Antas/Campanhã.
- h) Reestruturação do interior dos quarteirões da Escola Académica e Companhia Aurífica (Rua de Álvares Cabral/Rua dos Bragas) por forma a criar novos espaços de socialização e lazer na Baixa e para promover uma melhor articulação com a Boavista.
- i) Aproveitamento do interior do quarteirão formado pela Rua de St^a. Catarina, Rua da Alegria, Rua das Doze Casas e Rampa da Escola Normal, para a instalação de usos diversificados, designadamente áreas verdes, por forma a redimensionar a Baixa e promover uma melhor ligação ao Marquês de Pombal.
- j) Promoção da Área Empresarial do Porto, a localizar nos terrenos presentemente ocupados pela Zona Industrial de Ramalde, rentabilizando a excepcional localização que possui em termos metropolitanos e o potencial da sua estrutura urbana (ver capítulo 4.2). Preconiza-se a elaboração de um Plano de Urbanização que consagre a fixação de actividades promotoras de emprego qualificado e com projecção regional,

nacional e europeia, tais como sedes de empresas ligadas ao sector terciário avançado, centros de promoção e investigação tecnológica, espaços de congressos, bem como os respectivos apoios ligados à hotelaria, lazer e cultura.

k) Conclusão da Avenida paralela à Boavista e construção de uma nova via de ligação entre a Avenida de França e a Área Empresarial do Porto que assegurará uma interconexão mais forte entre estas duas áreas.

A reformulação (2ª fase) do nó de Francos e o enterramento do IC 1, sob a Avenida da AIP proporcionarão, também, uma melhor ligação urbana entre a ZEP e a Boavista.

l) Requalificação do espaço público da zona que, presentemente, não oferece boas condições de apropriação cívica e que se encontra urbanisticamente desinserida do espaço urbano em que se integra, especialmente após a conclusão das obras da Casa da Música e da interface de Transportes da Avenida de França.

m) Criação de uma Unidade Operativa de Planeamento e Gestão para os terrenos presentemente ocupados pelo Mercado Abastecedor e Matadouro Municipal, visando o reforço de centralidade das Antas/Campanhã e absorvendo diversas funções e actividades, ligadas à habitação, sector terciário e equipamentos estruturantes.

n) Criação de uma Unidade Operativa de Planeamento e Gestão para a área envolvente à Rua de Justino Teixeira por forma a estruturar urbanisticamente este sector da cidade que se localiza estrategicamente entre as Antas e Campanhã.

o) Construção de novos arruamentos, designadamente:

- via paralela à Avenida de Fernão de Magalhães que aproximará os dois centros atrás referidos e possibilitará um desdobramento do tráfego excessivo que actualmente circula em Fernão de Magalhães - o prolongamento, para Norte, deste arruamento possibilitará um melhor acesso a Rio Tinto, Águas Santas e nó da A4;
- conclusão da construção da Alameda de Cartes e seu prolongamento para Nascente, por forma a relacionar esta zona com o Parque Oriental da Cidade e Valbom.

p) Construção de novos equipamentos estruturantes, designadamente na Avenida de 25 de Abril (Tribunal) e na zona ocupada pelo Mercado Abastecedor e Matadouro Municipal (Pavilhão Multiusos)

q) Dotação de novos espaços verdes, designadamente o parque das Antas (antiga Quinta do Salgueiros) e expansão do parque de S. Roque da Lameira.

4.4. Racionalização do Sistema de Transportes e Incremento da Mobilidade

4.4.1. Enquadramento das soluções

Durante as últimas décadas o planeamento formal e a gestão corrente tomaram em consideração, essencialmente, as questões associadas à expansão da rede viária e as possibilidades de optimização da sua gestão, designadamente através do fecho de malhas, construção de desnivelamentos, instalação de sistemas automáticos e centralizados de apoio à regulação e controlo de fluxos e intersecções, etc. Essa política, sendo inevitável em determinada fase do crescimento da(s) cidade(s) e apesar de evidenciar uma atitude de resolução de problemas concretos, acaba, também, por constituir uma promoção do designado “ciclo do congestionamento automóvel”, na medida em que, à nova oferta criada por esse tipo de medidas, quando tomadas sem investimento simultâneo em transportes públicos alternativos, vem sempre associado um aumento da procura (que sempre está latente), fenómeno que, no caso do Porto, ocorreu em conjunto com o crescimento acelerado das taxas de motorização, resultado do aumento do nível de vida das famílias e das débeis soluções oferecidas pelo transporte público, apesar do seu desenvolvimento nas últimas décadas.

O resultado desse esforço acaba por ser algo inglório e até irónico, na medida em que se desencadeia uma corrida (sem fim à vista) em que as soluções se desactualizam e perdem, rapidamente, a sua plena eficácia; os níveis de funcionamento da rede viária nunca retornam aos cenários de pré-congestionamento, as soluções exclusivamente rodoviárias são limitadas pelo espaço, custo e tempo de preparação e execução, pelo

que a consequência certa e comprovada é a lenta desqualificação urbanística e ambiental do espaço urbano por degradação de critérios de projecto e de gestão e, também, dos hábitos de utilização e fiscalização da via pública; nenhum deles acaba por resistir ao brutal aumento da pressão automóvel sobre o espaço público, seja espaço central ou de urbanização recente. E, no caso do Porto, essa degradação já não é só um problema da Baixa mas, antes, uma questão alargada a toda a cidade.

Para além da melhoria das condições de circulação a pé, que actualmente são escandalosamente deficientes, quando os resultados do Inquérito à Mobilidade lhe dão uma quota de transporte de 32% no caso da cidade do Porto (contra 25% de autocarro), será necessário desenvolver outras soluções, designadamente um nível intermédio de *transporte colectivo em sítio próprio sobre carril* que sustente grande parte das necessidades intraurbanas, por:

- a) Expansão da rede de eléctricos em plataforma partilhada com o peão ou em corredor partilhado com os autocarros - ferrovia ultraligeira; ou,
- b) Por mais linhas de metro - ferrovia ligeira - baseada em critérios de projecto mais rígidos, apesar de também funcionar em “sistema aberto”.

Propõe-se, ainda, um nível mais baixo de transporte vocacionado principalmente para idades escolares, baseado numa rede de vias de bicicleta que responda a eixos de desejos de deslocação, e, portanto, capaz de oferecer alternativas de mobilidade (para além de alguns desses circuitos poderem ter um carácter lúdico e de manutenção).

Em ambos os casos, a viabilidade de corredores exclusivos só será possível se for prosseguida uma política de alteração do padrão e distribuição do espaço público disponível. Tal política será de muito difícil validação pública, uma vez que o facto de a cidade apresentar uma grande debilidade em termos de estrutura viária (o espaço do domínio público deverá representar apenas cerca de 9-15% do total da área da cidade), constitui um forte argumento contra a redução do espaço automóvel. A prossecução de uma política de redução do espaço automóvel terá por isso de se basear na cabal explicitação e explicação do aparente paradoxo: *se o sistema viário não funciona na cidade do Porto porque há défice de arruamentos, então será*

necessário reduzir ainda mais o espaço dedicado à circulação automóvel como forma de promover sistemas alternativos de mobilidade.

Assim, a expansão do metro e do eléctrico irá inevitavelmente desencadear a introdução e a reestruturação de outros modos urbanos, suburbanos e interurbanos, quer no que respeita, numa primeira fase, à criação de novas infraestruturas de apoio, como no que respeita, seguidamente, ao desenvolvimento (já visível) do software de integração intermodal — horários, bilhética, preçário, organização da informação, divulgação, etc. E, essa transição far-se-á na altura em que se perspectivam profundas alterações no mercado dos transportes públicos urbanos em virtude das próximas exigências comunitárias em matéria de definição da prestação do serviço público e da abertura do mercado.

A rede de Transportes Colectivos em Sítio Próprio sobre Carril (TCSPC), concretizável quer em ferrovia ultraligeira (eléctrico) como ligeira (metro) a par da rede de ciclovias, podem ser considerados como projectos estruturantes do sistema de transportes urbanos e suburbanos da cidade, capazes de alterar (qualificando) o actual padrão de utilização do espaço público central. Mas, esta relação não é inevitável, ou seja, não chega a construção do “sítio próprio” para se obter essa alteração qualitativa do espaço público; será, ainda, necessário adicionar vontade estratégica de alterar a actual distribuição funcional dos espaços canais, no sentido da qualificação urbanística e ambiental da cidade, privilegiando o peso e a importância que já tem o tráfego pedonal.

O ênfase dado por esta metodologia de trabalho à organização das infraestruturas de operação dos transportes públicos na cidade do Porto não pode ser confundido com uma atitude primária contra o transporte individual e o carro próprio. O que se apreende hoje pela experiência de outras cidades europeias é que a utilização de soluções já experimentadas nessas cidades e espaços metropolitanos, baseadas no desenvolvimento dos transportes públicos e da intermodalidade, já não serão, a breve prazo, suficientes para resolver as questões ambientais que se agudizam aceleradamente.

Acresce ainda que não é defensável introduzir determinados níveis de restrição ao transporte individual em meio urbano denso, quer ao nível da circulação como do estacionamento, enquanto não estão criadas alternativas que ofereçam claras vantagens para os utentes, com soluções diversas para as diferentes necessidades do quotidiano. E, claramente, a questão que se coloca não é a de uma dicotomia entre transporte público e transporte individual, como se isso fosse uma decisão individual de opção - fatalidade que se toma para sempre, mas antes a da aprendizagem para a utilização de múltiplos sistemas de transporte, de forma alternada e / ou de forma complementar, na medida das vantagens obtidas (em tempos de deslocação e em custos) com cada solução, em cada caso e a cada hora; mas, tal forma de encarar a utilização dos meios a disponibilizar, vai exigir uma grande aprendizagem colectiva e uma permanente actualização informativa.

Do ponto de vista das políticas urbana e de transportes sabe-se, também, que não é simples tomar decisões e fazer passar (compreender) soluções que alterem os hábitos enraizados, apesar das disfunções, irracionalidades e seus actuais custos, quando as alternativas não são ainda demonstráveis. Acresce ainda que a construção dessas alternativas deverá ser um processo explicado, discutido e participado, única forma de se vencerem resistências ou boicotes, para além de se poderem obter ganhos na qualidade das soluções face ao melhor conhecimento dos problemas a resolver.

Finalmente, convirá referir que o presente plano está condicionado pela falta de uma “autoridade” metropolitana com quem possam ser concertadas propostas de articulação intermunicipal, intermodal e multimodal, e discutidas prioridades de realização para os investimento estruturantes.

4.4.2. O automóvel não é para abolir

O aumento da competitividade da cidade passará então pela viabilização de uma multiplicidade de modos de transporte, naturalmente incluindo o automóvel, não sendo impossível que o aumento da motorização não possa continuar a verificar-se se for essa a opção dos indivíduos. A questão está em saber se para as necessidades intraurbanas o automóvel constituirá, no futuro, um modo vantajoso que justifique a

sua utilização intensiva, em face do crescente nível de congestionamento (ainda que venha a ser limpo por via da futura generalização do “carro verde”) e da substancial melhoria das condições de eficácia dos modos alternativos.

Contudo, será óbvia a necessidade de muitas famílias manterem carro próprio como forma de garantirem multiplicidade de oportunidades na equação das necessidades de transporte no espaço metropolitano, regional e nacional; tal implica que o automóvel deverá ser considerado como uma das componentes essenciais do sistema de transportes, ainda que com gradual diminuição do seu peso por aumento dos sistemas alternativos em meio urbano central. Aliás, o desenvolvimento das experiências de *carsharing*¹ vêm mostrar como novas formas de gestão da mobilidade recorrem ao automóvel como forma de reduzir o seu número na cidade.

4.4.3. As seis questões - chave da Mobilidade

Os principais objectivos do PDM em termos de mobilidade urbana e da relação com o modelo urbanístico preconizado, podem então sintetizar-se nos seguintes seis pontos:

- I. DESENVOLVIMENTO DE MÚLTIPLAS OPORTUNIDADES DE TRANSPORTE (comboio, metro, eléctrico, autocarro, automóvel, bicicleta, a pé), condição de viabilização de um modelo urbano compacto e com forte mobilidade interna.
- II. CRIAÇÃO DE ALTERNATIVAS DE ESTACIONAMENTO PARA RESIDENTES E ACTIVIDADES em quantidade suficiente de modo a permitir uma reafecção funcional do espaço - canal das ruas (estreitas).
- III. QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO ATRAVÉS DA SUA ARBORIZAÇÃO EM GRANDE ESCALA, inevitabilidade que aguarda a aceitação maioritária dos novos critérios de racionalização do sistema viário.

¹ Em muitas cidades europeias (Bolonha, Barcelona, Bucareste, Palermo, etc.) são os próprios operadores de transportes públicos a lançarem experiências de *carsharing*; aliás, a UITP tem desenvolvido um importante papel na divulgação dessas experiências, por as considerar muito positivas para o próprio incremento da utilização dos transportes públicos.

IV. GESTÃO DO SISTEMA VIÁRIO APOIADA NUM CONCEITO DE HIERARQUIA DE UTILIZAÇÃO, de modo a travar a generalização dos mecanismos de degradação da utilização do espaço público.

V. ORGANIZAÇÃO E RACIONALIZAÇÃO DO ABASTECIMENTO URBANO, compatibilizando-o com os sistemas de circulação, condição de revitalização económica e de qualificação urbana.

VI. DESENVOLVIMENTO DE UM PLANO DE SEGURANÇA PARA ACESSIBILIDADES DE EMERGÊNCIA, lacuna que será mais perceptível na medida em que se racionaliza a infraestrutura de circulação rodoviária.

4.4.4. Múltiplas oportunidades de transporte

O desenvolvimento de uma multiplicidade de oportunidades em termos de transportes públicos e privados tem em vista a diminuição da actual (hiper)dependência do automóvel no espaço urbano o que, nos últimos anos, tem contribuído aceleradamente para a degradação e desqualificação generalizada do espaço público central ou não central. A inversão da actual situação só será possível com o aumento da utilização de modos de transporte alternativos, designadamente o metro, os eléctricos e a bicicleta, em complementaridade com o modo a pé, cuja expressão já é significativa apesar das deficientes condições em que está a operar.

Convirá no entanto clarificar, desde já, que o desenvolvimento de uma oferta de múltiplas alternativas só será possível na medida em que se afectar espaço - canal aos modos de transporte actualmente estrangulados ou inexistentes, e tal só poderá ser feito à custa da redução do espaço disponibilizado ao automóvel e que, em muitos casos, se mostra até de grande ineficácia precisamente porque dispõe de espaço em demasia.

4.4.5. Criação de alternativas de estacionamento para residentes

Em face da estrutura dos espaços - canal na cidade do Porto, a substituição do estacionamento de superfície para moradores e actividades constitui a condição

necessária para a resolução da mobilidade e da qualificação do espaço público; esta já não é só uma condição das zonas centrais – Baixa, Boavista ou Antas – mas também das zonas residenciais, quer as que se estruturam ao longo de arruamentos preexistentes, como as das novas urbanizações em que os espaços intersticiais estão repletos de automóveis. Tal política exigirá um enorme esforço quer na busca de soluções de localização como também na definição de modelos organizativos.

A dotação de estacionamento próprio para moradores será, a prazo e de forma gradual, condição necessária para o alargamento e arborização de passeios, assim como para a criação de canais próprios para o eléctrico e bicicletas. O estacionamento de moradores será, por isso, a primeira de todas as prioridades, o que implicará a prévia organização de um modelo de promoção e gestão que capte investimento público e privado (individual e empresarial), acompanhado por medidas de fiscalidade e incentivo que levem os interessados a participar no esforço financeiro necessário à resolução do problema; e esse investimento não poderá ser de localização indiscriminada, mas terá de ser programado à medida que se concretize a redistribuição funcional dos espaços - canal, caso contrário estar-se-á a promover mais acessibilidade automóvel.

Do ponto de vista das deslocações intraurbanas, é claro que o desenvolvimento de modos de transporte alternativos será um forte incentivo à crescente imobilização de veículos; ora, se nada for feito em termos do padrão de ocupação dos espaços - canal, esse será, também, um factor de degradação urbana na medida em que se inutiliza espaço demasiado nobre, no caso do Porto escasso, especialmente importante para a viabilização de outros modos de transporte e para a qualificação do espaço público.

4.4.6. Qualificação do espaço público, mais segurança e arborização em grande escala

A redução do espaço automóvel deverá ser expressa quer na eliminação de estacionamento (será essa a componente que mais pode influenciar a viabilização de corredores dedicados), como no alargamento generalizado dos passeios por redução

da largura das vias de circulação. A possibilidade de se proceder a uma arborização em grande escala das ruas da cidade, objectivo que só será possível com o alargamento de passeios, é uma questão que depende, então, da política de mobilidade a seguir.

A arborização nos arruamentos foi praticamente abolida por razões de optimização do tráfego - estacionamento, da conservação das infraestruturas e da redução dos custos de manutenção e limpeza urbana, mas o que é certo é que a valorização ambiental e a qualificação do espaço público não pode dispensar esta importante componente do sistema “verde”, mesmo que tal signifique maiores despesas de conservação e manutenção da via pública.

Em face da experiência actual, e por diferentes motivos, será muito importante considerar como indesejável a arborização das ruas através de alinhamentos intercalados com estacionamento, em benefício de uma (sobre)largura das faixas de rodagem e do consequente estacionamento em 2ª linha; assim, deverá ficar claro que o objectivo “arborização” não é compatível com o modelo desqualificado de “árvores armadas” por variadas formas de protecção (argolas de betão ajardinadas, ferros e paus torcidos, etc.) que, para além do mais, afectam o rendimento do estacionamento, quando ele é possível, e aumentam os tempos da manobra, com redução da capacidade de circulação.

Ora, é por todos estes motivos que a redução do espaço automóvel constitui o principal factor da qualificação do espaço público, na medida em que obriga a racionalizar objectivos, ajustar as medidas e critérios de projecto, e reduz drasticamente os espaços que dependerão de uma fiscalização selectiva e indispensável; e constitui, ainda, a chave para o aumento da segurança em cenários de não congestionamento e de eficácia do sistema de circulação.

4.4.7. Importância da hierarquização viária

A abordagem ao sistema viário que se faz no presente trabalho é de carácter prospectivo e qualitativo, não integrando elementos de quantificação; o modelo que se preconiza não é, pois, o da maximização dos volumes de tráfego existentes - a

resolução do “trânsito” não é em si um objectivo estratégico do plano - mas antes o da sua conservação e gradual redução à medida que se desenvolvam as outras alternativas. É nesta perspectiva que a sofisticação dos instrumentos de gestão constitui uma faca de dois gumes, na medida em que, resolvendo estrangulamentos, também aumenta a acessibilidade e, por sua vez, a apetência ao aumento de tráfego. As técnicas de gestão de tráfego, para não resultarem em aumento de atractividade, terão de ser aplicadas a par da racionalização da oferta de infraestrutura viária e dos critérios de gestão, tendo em vista aumentar a eficácia em menos espaço.

Ao longo das últimas décadas, os diferentes estudos e planos realizados sobre o tema das acessibilidades (normalmente abrangendo a região do Porto), tinham sempre como suporte propositivo a definição de uma hierarquia para a rede viária - que fundamenta o traçado de novas vias associadas a determinados “calibres”, supostamente necessários para responder ao crescimento da procura de tráfego automóvel. Ora, no tempo actual, apesar de ainda não estar concluída a rede estruturante há anos consensualizada na área metropolitana, a questão não é a do dimensionamento da infraestrutura viária em função da evolução da procura, mas antes a definição de estratégias que dominem esse crescimento pelo lado da contenção da oferta de nova infraestrutura viária, a par com o desenvolvimento de múltiplas alternativas de transporte.

A definição da hierarquia viária passa, então, a ser importante, não para o dimensionamento do sistema, mas para aumentar a capacidade de sustentar, num prazo mais ou menos longo, a estabilização de critérios diferenciados de gestão; podendo parecer uma abordagem inócua, constitui-se de grande importância para a viabilização dos objectivos de mobilidade traçados. Esses critérios deverão assentar na capacidade de manipulação dos elementos de programação (escolha dos objectivos), projecto (escolha das medidas) e formas de gestão - fiscalização (com apoio de novas tecnologias) que permitam cumprir o papel de cada arruamento na função hierárquica estabelecida. Sendo este o objectivo primeiro da definição hierárquica, não está nos critérios deste plano a padronização da infraestrutura viária, até porque é muito diversa a configuração dos diferentes tipos de arruamentos que integram cada nível hierárquico; ou seja, a cada nível da hierarquia viária não se faz

propositadamente corresponder medidas - tipo, uma vez que essa hierarquia se concretiza, maioritariamente, nas ruas existentes e que podem desempenhar um determinado papel, não pelas suas características (medidas do seu perfil transversal) mas pelo seu posicionamento na rede de ligações e percursos consolidados ao longo de muitos anos de funcionamento do sistema viário.

4.4.8. O problema do Abastecimento Urbano

O abastecimento urbano constitui, porventura, o aspecto mais intangível deste plano, na medida em que não é possível ainda fazer propostas concretas em termos da criação de infraestruturas de organização da logística do abastecimento urbano. A sua evolução dependerá de dois factores imateriais, por um lado, a organização dos comerciantes perante as crescentes dificuldades de utilização da via pública (principalmente onde aumentam as densidades pedonais); e, por outro lado, a organização dos operadores logísticos que percebam o potencial de mercado existente em matéria de distribuição urbana.

Agora, o que acontece neste sector, é que não existe margem de “negócio” que viabilize a realização de investimentos em infraestruturas logísticas, quer à escala metropolitana como urbana (quarteirão ou zona), e por isso o seu desenvolvimento dependerá da celeridade com que os orçamentos públicos se interessem por esta problemática. Do ponto de vista da actuação camarária, julga-se poder estabelecer algumas prioridades: sensibilização dos comerciantes para a necessidade de trabalharem este tema com operadores logísticos e entidades públicas no sentido da definição de uma organização mais eficaz do abastecimento; criação de parques urbanos de cargas / descargas como experiência - piloto baseada em casos muito claros de necessidade de abastecimento de eixos pedonais (exemplos dos parques de Cedofeita ou da Rua do Almada propostos no Programa de Mobilidade para a Baixa); e, por último, pressionar-se a escala metropolitana para a criação de centros terminais de mercadorias — apoio de retaguarda à racionalização da distribuição urbana.

Outro dos conceitos necessários à pacificação do problema das cargas / descargas reside na estabilização da forma de utilizar os arruamentos da malha urbana, associados quer à sua hierarquia como à diminuição da dependência do automóvel. No actual cenário, toda a rede viária acaba por ser utilizada como fazendo parte das soluções de trajecto urbano de passagem (desvios - alternativa de fuga ao congestionamento), forma de utilização que generaliza a degradação ambiental e urbana e que introduz pressão excessiva sobre ruas, cuja função (a da faixa de rodagem) deveria ser quase exclusivamente a de provimento local das actividades, em compromisso com um tráfego mínimo de passagem.

Portanto, a resolução do problema do abastecimento urbano também depende do aumento das alternativas de mobilidade (e vice-versa) pelo que, em última análise, deverá participar através de novas formas organizativas (que permitirão reduzir o número de veículos necessários ao abastecimento) na política de redução do espaço automóvel a par da clarificação funcional da hierarquia.

4.4.9. A questão da Acessibilidade de Emergência

A questão da acessibilidade de meios de emergência e protecção em casos de acidentes (e catástrofes) é já um problema existente na cidade do Porto, apesar de existirem mecanismos montados que dotam os veículos de emergência de prioridade sobre determinados sistemas de regulação da circulação. Contudo, o disfuncionamento do sistema de circulação rodoviária motivada, em grande parte, pela indisciplina de comportamentos perante a excessiva disponibilização de espaços não indispensáveis à passagem estrita, constitui, já hoje, um sério risco ao funcionamento eficaz dos sistemas de emergência já implementados.

Paradoxalmente, o argumento da insegurança é, normalmente, o invocado para o sobredimensionamento das faixas de rodagem “...se avaria um veículo fica tudo paralisado...”, à custa da menor dotação de espaço ao modo de circulação a pé; mas a verdade é que em situações de ponta esse já é o cenário actual na maioria das ruas em que o estacionamento ilegal, a 2ª linha, etc., estão generalizados e são tacitamente aceites.

A racionalização do sistema viário exige, contudo, a elaboração de um plano de segurança que defina quais os critérios para a resolução dos problemas de emergência, como devem ser geridos, que mecanismos de monitorização, vigilância e alarme devem ser montados, que meios será necessário disponibilizar, quem é necessário equipar (meios de actuação legais e equipamento) e que procedimentos é preciso definir e treinar. Porventura trata-se apenas de melhorar e adaptar esquemas existentes à nova realidade (layout) das ruas.

4.4.10. Propostas concretas do programa de mobilidade

a) Expansão da rede de Metro

Durante o período de elaboração da presente revisão do Plano, decorreu a preparação, em diferentes momentos, de propostas de expansão da rede por parte da Metro do Porto, destinadas a apreciação governamental. Em face das aprovações superiormente determinadas, são as seguintes as expansões previstas:

1. Linha N-S 2, a ligar a Av. de França para Sul até às Devesas em Gaia, incluindo um novo atravessamento no Rio Douro (junto à Arrábida), e que servirá o Pólo II da Universidade e a zona comercial da Rotunda-Campo Alegre.
2. Prolongamento para Norte de Campanhã da Linha E-W, pelo corredor de Contumil, servindo o novo Estádio das Antas e as áreas urbano - comerciais e de equipamentos públicos de Contumil e Rio Tinto.
3. Uma nova Linha a ligar Matosinhos- Sul à Boavista (Av. de França) pela Avenida da Boavista.

A aprovação destas três linhas implica uma reflexão estratégica no contexto metropolitano. Por um lado, a duplicação da ligação Matosinhos- Boavista por um percurso mais directo, remete para segundo plano a ligação da Sr.^a da Hora à Trindade, serviço que deverá ser preferencialmente realizado em inserção intraurbana (Boavista- Trindade). Por outro lado, foi também aprovada a duplicação da Linha da

Póvoa e a anunciada operação com veículos diferentes (“tram-train”), para além de decidida a ligação a partir desta ao Aeroporto.

Neste contexto, a estação da Av. de França ganha uma nova dimensão no contexto da cidade do Porto, na medida em que é possível estabelecer o cruzamento de duas linhas: uma W-E (Castelo do Queijo- Av. França- Trindade- Campanhã- Antas) e outra N-S (Sr.^a da Hora- Área Empresarial do Porto- Av. França- Campo Alegre). A primeira constitui um importante contributo para o aumento da oferta (serviço directo) em TP entre as zonas Ocidental e Oriental da cidade, aspecto determinante para o aumento da coesão interna da cidade; a segunda, constitui uma excelente oportunidade de estabelecer ligação directa do Aeroporto ao sistema ferroviário de bitola ibérica (nas Devesas), aumentando fortemente a acessibilidade regional ao Aeroporto.

Acresce ainda que esta solução poderá sustentar a hipótese de coexistência, durante muitos anos, de uma ligação das Devesas para Sul em alta velocidade e do Aeroporto para Norte em velocidade alta, sem que a continuidade Devesas- Aeroporto esteja definitivamente estabelecida. Convirá ainda referir que a Linha Matosinhos- Sr.^a da Hora poderá vir a ser vocacionada para uma extensão W-E para S. Mamede Infesta (novo cruzamento de linhas na Sr.^a da Hora), resolvendo-se assim pela conjugação destas diferentes alterações a sobrecarga de serviço que se perspectivava para o troço Av. de França- Trindade.

Uma ligação directa de Campanhã ao centro de Gondomar poderá vir a colocar-se no futuro, uma vez que a Linha por Rio Tinto dificilmente competirá com o transporte individual que, recentemente, passou a dispor do IC29 que liga muito directamente as duas sedes de concelho. Essa ligação poderá ser feita pelo Freixo ou por Bonjóia e potencia (a mais longo prazo) a criação de uma linha autónoma E-W 2, que cruze a E-W 1 em Campanhã, com continuação para Nascente, em arco (circular intraurbana), ocupando o corredor compreendido entre a Constituição e a Cintura Interna, ligando ao Bessa (Linha da Boavista); traçado que corresponde a um corredor não explorado por qualquer outra ligação das redes de metro e eléctrico. Este cenário reforçaria as ligações de coesão entre sectores ocidentais e orientais da

cidade e espaço metropolitano e poderá ser uma alternativa aos movimentos rodoviários intraurbanos desse arco, sobre a saturada VCI.

b) Rede de Eléctricos

Na sequência de anteriores estudos e propostas, designadamente para a Marginal Fluvial (obra executada) e para a Baixa da cidade, está consolidada uma rede de eléctricos, resultado da colaboração estreita entre a Câmara Municipal do Porto e a Sociedade de Transportes Colectivos (STCP).

As características dos traçados realizados configuram uma solução ferroviária ultraligeira que tem como objectivos principais: o reforço do transporte público intraurbano em canal próprio, condição de diminuição da pressão automóvel sobre o centro, com óbvias vantagens em termos de qualificação urbanística e ambiental da cidade; uma selectivização do papel desempenhado pelos diferentes eixos/ canais, garantindo-se dupla coerência, quer quanto à estruturação da rede, assim como quanto à circulação automóvel (hierarquia viária e sentidos de circulação); a complementaridade com a rede de Metro em construção; o apoio muito próximo a movimentos centrais maioritariamente realizados a pé; a manutenção de um serviço de características turísticas operando com veículos antigos, cobrindo as zonas comerciais da Baixa (Leões- Cedofeita e Batalha- Santa Catarina) e as zonas de maior relevo patrimonial e monumental.

A rede existente e definida – Eléctrico Histórico - inclui as seguintes Linhas:

Linha MASSARELOS / SANTA CATARINA: visa a cobertura da zona da Baixa, ligando entre si as duas principais plataformas comerciais — a da Cordoaria/ Leões- Cedofeita à da Batalha/ Santa Catarina — vencendo as principais diferenças de cotas com o vale da Av. dos Aliados; o princípio do seu funcionamento é em sentido único (raquete) utilizando Clérigos e 31 de Janeiro para o sentido W-E, e Passos Manuel- Ceuta para o sentido inverso. Esta Linha apresenta várias potencialidades do ponto de vista da exploração: circuito comercial tipo “navette” entre Cordoaria e Santa Catarina; circuito patrimonial (turístico) entre as principais zonas monumentais do centro do Porto, adaptando-se à utilização de eléctricos antigos do Museu do Carro

Eléctrico; ligação entre extremos, se considerarmos a possibilidade de circulação entre Massarelos e a Rua de Santa Catarina, de grande importância para o reforço das ligações E-W.

Linha MATOSINHOS/ MASSARELOS – SANTA CATARINA: esta Linha corresponde à consolidação do troço da Marginal renovada entre a Cantareira e o Infante, através do seu prolongamento até ao Castelo do Queijo para Poente, e até Santa Catarina para Nascente. Para além de ligar diferentes periferias residenciais da Zona Ocidental da cidade à Baixa do Porto, estabelece um importante atravessamento E-W da própria Baixa, “aproximando” a cota baixa (Infante) de S. Bento e Santa Catarina de Sá da Bandeira. Dada a importância dessas ligações em apoio das deslocações a pé (distâncias e pendentes menos favoráveis), considera-se essencial que o troço Infante- S. Bento- Sá da Bandeira- Santa Catarina, seja estabelecido em via dupla tal como estava previsto no Programa de Mobilidade da Baixa.

c) O Transporte Colectivo em Sítio Próprio sobre Carril (TCSPC)

O metro e o eléctrico constituem duas formas distintas de conceber o *transporte colectivo em sítio próprio sobre carril*, ambas com potencialidades muito próprias que deverão ser devidamente exploradas em função do tipo de serviço pretendido. O nível de serviço proporcionado por cada um dos modos ou sistemas decorre das suas características específicas e dos critérios com que é projectado; está-se pois perante dois conceitos distintos de transporte de passageiros que se sintetizam nas seguintes características e potenciais.

O sistema ferroviário ligeiro (Metro Ligeiro de Superfície) em construção caracteriza-se por: ser integralmente não partilhado com outras circulações; cruzamentos tão pouco frequentes quanto possível; velocidades médias de 20-30 km/h e de ponta de 80 km/h; sistema de segurança apoiado em forte sinalização (e sinalização integral em túnel); distância média entre paragens da ordem dos 500-700 metros; linhas com extensão não recomendável para além dos 20 km; uma capacidade da ordem dos 500 passageiros por composição; frequências máximas de minuto e meio; uma eficiência

de transporte que poderá representar 20.000 passageiros/ hora ponta e por sentido com veículos até 2,65 metros de largura e 70 a 100 metros de comprimento; desenvolve-se num canal defendido (por guias separadoras), com raios de curvatura preferencialmente superiores a 50 metros e pendentes nunca superiores a 6%; as soluções construtivas são mais pesadas (postes para catenária, infraestruturas de sinalização, comunicações, etc.) donde decorre menor integração urbanística.

É então uma solução muito interessante para responder a movimentos de carácter suburbano com forte peso das viagens pendulares de tipo casa/ trabalho e casa/ escola, de ligação ao centro da área metropolitana.

Por sua vez, o sistema ferroviário ultraligeiro (Eléctrico) também em construção, caracteriza-se por: admitir maior frequência de partilha com outras circulações (a pé, autocarros e, em último caso, automóvel); cruzamentos mais frequentes, principalmente de circulações de acesso a lotes (garagens e cargas e descargas); velocidades médias de 10-20 km/h e de ponta de 60 km/h; condução à vista e suportado por alguma sinalização de regulação que lhe deverá dar prioridade nos cruzamentos; distância média entre paragens da ordem dos 200-300 metros; linhas com extensão não recomendável para além dos 10 km; uma capacidade da ordem dos 250 passageiros por composição; frequências máximas de minuto e meio; uma eficiência de transporte que poderá representar 10.000 passageiros/ hora ponta e por sentido com veículos até 2,40 metros de largura e 40 a 70 metros de comprimento; desenvolve-se num canal partilhado (peões ou autocarros), com raios de curvatura preferencialmente superiores a 18 metros e pendentes nunca superiores a 8,5% em descida; as soluções construtivas são muito mais ligeiras e baratas donde decorre muito maior integração urbanística e capacidade de adaptação a canais mais estreitos. Deverá ainda ser assegurada a compatibilização das suas características técnicas com a dos eléctricos antigos que pertencem ao Museu do Carro Eléctrico e cuja circulação se deverá alargar a toda a rede a construir de novo, não devendo ficar acantonados a uma única linha (histórica).²

² As opções tomadas na Linha da Marginal, designadamente a dotação de um canal próprio ainda que em via única, tinham como objectivo a exploração comercial desse corredor (com posterior eliminação do serviço de autocarros) e não apenas a criação de um serviço lúdico - turístico (para tal bastariam duas linhas integralmente partilhadas com a restante circulação automóvel!); uma gestão com novos veículos apoiada

É pois um serviço de carácter intraurbano de cobertura densa (em muitos casos complementar ao metro), servindo movimentos pendulares mas, sobretudo, apoiando o crescimento dos movimentos atípicos e capaz de captar muitas das viagens que se realizam actualmente a pé ou de autocarro.

A interoperabilidade entre os dois sistemas é pois um dos objectivos a ter em conta, apostando-se também na integração bilhética e tarifária. Uma articulação com a capacidade de estacionamento instalada em parques de distinta função, constituirá uma estratégia necessária à diminuição da dependência do automóvel no interior da cidade. Sendo relativamente significativa a diferença de serviço entre os dois sistemas, haverá que atender sobretudo à enorme diferença de custos quer de investimento inicial como de exploração, que apresenta cada uma das soluções.

A ausência de estudos mais detalhados sobre o padrão de mobilidade intraurbana e, também, a próxima instalação da Autoridade Metropolitana de Transportes, determinou a opção pela apresentação/ fixação de corredores de satisfação futura em transporte em sítio próprio sobre carril, deixando-se em aberto qual dos dois sistemas será mais aconselhável como tomador de cada uma dessas ligações. Ou seja, do ponto de vista do plano era essencial associar propostas de estruturação urbanística com o desenho estratégico de corredores de transporte colectivo, ficando em aberto a escolha do modo que melhor se venha a adaptar à sua concretização, em face de elementos novos de análise que possam vir a ser formatados (análises custo-benefício por exemplo).

Os corredores propostos são:

Corredores Circulares

CIRCULAR INTERNA - BAIXA/ BOAVISTA/ ANTAS/ CAMPO 24 DE AGOSTO: estabelece a ligação entre as três centralidades estratégicas — Baixa, Boavista e Antas — ocupando os eixos (Júlio Dinis/ D. Manuel II, Constituição e Fernão de Magalhães) de maior densidade de autocarros, o que contribuirá por certo para a integração e alargamento dessas centralidades. Por outro lado, servirá a Pç. da

por um sistema de localização em tempo real, permitirá a exploração da linha com frequências de 10 minutos em cada sentido, oferta perfeitamente compatível com as características de procura desse eixo urbano.

Galiza, importante nó do sistema de transportes e onde deverá rebater o “metro-bus” (CAAQ) criado no eixo Campo Alegre/ Lordelo/ Foz. Intersecta o Metro em três pontos - Boavista, Marquês e Campo 24 de Agosto - para além de conectar com o Eléctrico no Hospital de Santo António.

CIRCULAR EXTERNA - FLUVIAL/ GOMES DA COSTA/ ANTUNES GUIMARÃES/ PEREIRÓ/ ÁREA EMPRESARIAL DO PORTO/ CIRCUNVALAÇÃO/ FERNÃO DE MAGALHÃES/ PÇ. F. SÁ CARNEIRO: constitui um anel exterior à Via de Cintura Interna que deverá potenciar a atractividade da Área Empresarial do Porto, quer por ligação à Boavista, Pasteleira e Baixa (pela marginal), como por ligação ao sector mais dinâmico da Circunvalação (Hospital e Pólo Universitário da Asprela), como à Zona Oriental (Areosa e Fernão de Magalhães) e até à Baixa (pelo Campo 24 de Agosto). Intersecta o Metro em quatro pontos - Fonte da Moura, Viso, Hospital de S. João e Campo 24 de Agosto - para além de conectar com o Eléctrico no Fluvial.

CIRCULAR ORIENTAL – COSTA CABRAL/ CONTUMIL/ CARTES/ AZEVEDO/ FREIXO/ CAMPANHÃ: com a definição deste corredor procura-se estruturar e induzir a qualificação urbanística da zona Oriental da cidade — Contumil e Campanhã — aproveitando a construção de novos eixos viários, tais como a Alameda de Cartes e a Colectora de Azevedo. De realçar ainda a importância desta ligação (juntamente com a anterior) no conjunto das acessibilidades ao Estádio das Antas em transporte público, na medida em que passa a uma distância a pé daquele equipamento perfeitamente aceitável (600 metros pela futura Via Estruturante de Contumil). Deverá ser estudado com mais detalhe o traçado até à interface de Campanhã assim como as alternativas no Freixo.

Intersecta o Metro em dois pontos - Contumil e Campanha.

e) A rede ferroviária pesada e a importância das paragens intraurbanas

A Estação de S. Bento constitui o principal pólo de uma interface do “centro tradicional” da Baixa com novos elementos de correspondência, designadamente com o metro e com o eléctrico, para além dos já existentes (autocarros e táxis).

Deverão pois ser consideradas todas as facilidades que promovam a capacidade e a comodidade das circulações a pé, designadamente no atravessamento da Praça de Almeida Garrett (eventualmente o seu encerramento à circulação automóvel, excepto transportes públicos), ligação à Av. dos Aliados e Av. de Afonso Henriques. A continuação do desenvolvimento do serviço ferroviário suburbano deverá aconselhar a potenciação das paragens ferroviárias dentro da cidade do Porto, designadamente na Estação de Contumil, que poderá vir a beneficiar do cruzamento da Circular Externa do TCSPC prevista para ligar a Av. de Fernão de Magalhães à Alameda de Cartes e Colectora de Azevedo.

f) Estação Ferroviária Metropolitana Bipolar

Como é sabido, a Estação Ferroviária das Devesas em Gaia apresenta grandes disponibilidades de terrenos resultantes do aterro / plataforma existente. Por outro lado, passará nas Devesas a Linha de Metro N-S 2, a partir da Rotunda da Boavista (e ligação directa ao Aeroporto), e a Circular PortoGaia que aproveita a Ponte de Maria Pia, a partir de Fernão de Magalhães. Finalmente, é de salientar a boa acessibilidade rodoviária das Devesas ao sistema da VCI, a par com Campanhã. Em face destas potencialidades, julga-se existirem condições para a consolidação de um conceito metropolitano de Estação Ferroviária Bipolar, centrada em Campanhã e nas Devesas, com áreas de influência intrametropolitanas complementares: Campanhã servindo a zona Oriental das cidades de Porto e Gaia e da Área Metropolitana, apoiada no atravessamento rodoviário do Freixo e proximidade da Via de Cintura (IP1 e ligações para Nascente), e, ainda, na Linha de Metro E-W; Devesas³, servindo a zona Ocidental das duas cidades e da AMP, apoiada no atravessamento rodoviário da Arrábida e proximidade da VCI (IC1 e ligações para Norte e Sul), e ainda na futura Linha de Metro.

Do ponto de vista da exploração, o conceito de estação bipolar poderá traduzir-se na possibilidade de cruzamento dos diferentes tipos de serviço ferroviário no troço

³ A importância da Estação das Devesas no contexto metropolitano consta das propostas do PDM de Vila Nova de Gaia (1993).

Campanhã - Devesas, ou seja, todos os comboios com partida para Sul podem iniciar marcha em Campanhã com paragem nas Devesas e, inversamente, todos os comboios com destino ao Norte podem iniciar a viagem nas Devesas, com paragem em Campanhã. Este conceito de exploração passará a condicionar menos as possibilidades de se aceder indistintamente a uma ou outra Estação, o que terá reflexos nos atravessamentos rodoviários do Douro; sendo indiscutível que ambas as Estações apresentam uma área de influência marcada pelos eixos viários de atravessamento N-S do espaço metropolitano (Campanhã relativamente ao IP1 e as Devesas relativamente ao IC1); também é verdade que esta última Estação constitui a melhor alternativa de acesso para a zona Ocidental da cidade do Porto, enquanto Campanhã está melhor colocada para servir a zona Oriental de Gaia.

g) O atravessamento da cidade do Porto em bitola europeia

As diferentes alternativas para o desenho da rede de bitola europeia na frente Atlântica da Península Ibérica têm diferentes implicações no posicionamento da Região do Porto do ponto de vista dos tempos de viagem relativamente a três eixos-destinos essenciais e que são: Lisboa, Madrid e A Corunha. Ora, as opções a tomar nesta matéria não poderão em caso algum assentar em soluções de traçado, calendário ou financiamento que prescindam de uma dessas metas.⁴ Em segundo lugar, a construção de uma nova rede ferroviária em bitola europeia coloca a questão da sua articulação com a rede de bitola ibérica existente, o que, muito provavelmente, conduzirá à alteração do actual centro de gravidade ferroviário no contexto metropolitano.

Não sendo ainda conhecidos os estudos e alternativas para a resolução do atravessamento N-S do novo eixo ferroviário em bitola europeia, parece claro existir uma dificuldade quanto à forma de atravessamento das cidades centrais, por razões de indisponibilidade de canal à superfície. Mas, a definição do seu traçado terá de

⁴ Não sendo contudo obrigatório um tempo de viagem idêntico para cada um desses destinos; esse tempo e, consequentemente, a velocidade e tipo de infraestrutura a escolher, dependerão quer dos volumes de tráfego de passageiros previsíveis, das ligações aéreas alternativas e da relação final custo - tempo de viagem em avião ou em comboio. Acresce ainda que a escolha da infraestrutura em cada uma dessas três linhas poderá determinar a viabilidade, ou não, da utilização da bitola europeia para mercadorias.

terem linha de conta algumas condicionantes estratégicas essenciais, mesmo que issotorne excessivamente difícil a realização do projecto.⁵

É, assim, possível fixar algumas premissas que podem representar interesses estratégicos locais a cumprir com a bitola europeia, designadamente: definição da Estação das Devesas como local preferente para a interface metropolitana de passageiros entre as duas bitolas; localização de uma Estação no aeroporto Francisco Sá Carneiro por razões de captação de mercado aéreo na Galiza; definição do local da interface metropolitana de mercadorias entre as duas bitolas em articulação com as plataformas logísticas; sendo a cidade do Porto um ponto gerador de tráfego e de destino terminal no eixo litoral ferroviário entre Lisboa e A Corunha (local de ruptura de carga), será admissível do ponto de vista da exploração considerar a existência de dois ou três pontos de paragem; a eventual eliminação da Portela determinará a necessidade de cumprimento de um tempo de viagem em comboio de alta velocidade entre Porto e Lisboa de hora e meia, e implica a localização da estação do Porto em local de grande centralidade, numa clara aproximação da oferta relativamente à potencial procura.

h) Evolução do Transporte Público Rodoviário de Passageiros

A AMP irá atravessar, do ponto de vista dos transportes públicos rodoviários, uma fase de profunda transformação e reconversão. São várias as razões que podem vir a determinar essas mudanças: a construção do Metro obrigará a uma remodelação do serviço urbano e suburbano, para que o autocarro desempenhe uma complementaridade ao modo de maior capacidade; o mesmo se poderá passar relativamente à rede de eléctrico e, neste caso, a questão também se coloca na substituição de serviço urbano; por último, a aplicação das directivas comunitárias que determinarão, a prazo, a abertura do mercado dos transportes públicos

⁵ Note-se que o aproveitamento intensivo do sistema ferroviário de bitola ibérica nas duas áreas metropolitanas só agora está a atingir a plenitude das suas potencialidades, 125 anos depois da construção da Ponte Maria Pia e do fecho da Linha do Norte; ora, **o horizonte temporal destes investimentos exige que as opções a tomar não fiquem condicionadas pela actual conjuntura desfavorável em termos de investimento público. Será, pois, perfeitamente aceitável que a ligação entre as Devesas e o Aeroporto espere por melhores**

rodoviários. Neste contexto, o tipo de infraestruturas que possam vir a apoiar o serviço urbano / suburbano no interior da cidade deverão ser encaradas de forma não exclusiva relativamente ao actual operador.

i) Terminais Rodoviários

Os Terminais Rodoviários de Transporte Interurbano de Passageiros (TRI) propostos são instalações de função terminal para operadores privados de linhas interurbanas, incluindo rede de expressos e serviço internacional. Serão, sempre, locais de rebatimento sobre outros modos de maior capacidade e que deverão, se possível, articular com o modo ferroviário. São três os terminais propostos: o TRI da Av. França (Boavista) que colectará os movimentos dos corredores rodoviários do IC1-Norte e Sul; deverá rebater para o Metro e para a Circular Interna do TCSPC, sendo, ainda, desejável a criação de um eixo pedonal que ligue este terminal às paragens no interior da Rotunda da Boavista, ao terminal urbano do Bom Sucesso (caso se mantenha) e ao CAAQ (Corredor de Autocarros de Alta Qualidade) do Campo Alegre;⁶ o TRI da Areosa (H. S. João) que colectará os movimentos dos corredores rodoviários da Variante à N14 (Maia – Trofa – Famalicão), de partes do IP1-Norte, IC 5 e 25 e IP4, a localizar na Maia (gaveto da AE3 com a Circunvalação); o TRI de Campanhã que colectará os movimentos dos corredores rodoviários do IP1-Sul e de partes do IP1-Norte, IC5 e IP4 (ligações internacionais) e ainda do IC29 quando ligar à CREP ou IC24.⁷

Os pontos de partida / chegada de serviços “Expressos” e “Internacional” é hoje dependente da localização dos escritórios das empresas operadoras. A deslocalização destas empresas para terminais adequados deverá ser precedida de uma discussão sobre as duas hipóteses alternativas: concentração de todo esse serviço num terminal

oportunidades, o que não deverá invalidar essa opção, mesmo que só se realize muitos anos depois de já estarem em funcionamento as ligações Devesas - Lisboa e Aeroporto – A Corunha.

⁶ Considera-se provável que, no futuro, possa vir a criar-se um terminal de natureza semelhante nas **Devesas**, em Gaia, passando a colectar o serviço interurbano com origem no IC1 - Sul e constituindo, por isso, uma espécie de desdobramento - reforço do da Boavista.

único, tão central quanto possível, não existindo contudo locais suficientemente atractivos em termos de espaço disponível e de acessibilidades francas; a alternativa corresponde à dispersão pelos três terminais propostos — Av. da França, Areosa e Campanhã — e, futuramente, por Laborim e Devesas em Gaia. Em qualquer caso, julga-se que será o de Campanhã a apresentar maiores potencialidades em termos de concentração dos serviços expresso e internacional, pelo que deverá ser especialmente projectado com esse objectivo.

A crescente importância da Cidade do Porto e do Litoral Norte nos roteiros turísticos internacionais, justifica a criação de um Terminal Rodoviário de Turismo (TRT). Por outro lado, é crescente a geração de viagens de grupo (turismo) organizadas por agências de viagem, cuja localização actual está repartida por inúmeros lugares conforme a localização dos seus escritórios, que se presume que sirvam, fundamentalmente, público residente na cidade. Um terminal que possa juntar no mesmo local essas duas funções deverá ter uma acessibilidade rodoviária, relativamente, fácil e deverá articular com modos de transporte que permitam aceder aos vários núcleos de interesse na zona do Património Mundial. O parque das Camélias cumpre esses requisitos na medida em que está próximo do circuito intraurbano do eléctrico (onde poderão operar veículos antigos), e está próximo do

Elevador dos Guindais que dará acesso à Ribeira / Infante e à Marginal de Gaia; o seu programa deverá contudo ser reavaliado no sentido de se saber se será, ou não possível aí instalar escritórios de agências de viagens e turismo.

A reorganização da rede de autocarros urbanos e suburbanos deverá orientar-se pelos seguintes princípios gerais: complementaridade com modos de maior capacidade; concentração de percursos de modo a justificarem mais vias exclusivas BUS; localização dos terminos das carreiras em Terminais Rodoviários de Transporte Urbano de Passageiros (TRU) facilitando a articulação com outros modos de transporte e minimizando o impacte na circulação automóvel, para além de diminuir o número de veículos que acedem ao centro; redução do número de transbordos beneficiando, sempre que possível, os utilizadores quando existam soluções mais

⁷ Também no que se refere a este terminal, é provável que, futuramente, parte do movimento gerado na

vantajosas no acesso directo ao centro. Propõe-se assim a criação de seis TRU dispostos segundo duas coroas de cobertura da cidade, uma mais larga e próxima da Circunvalação (Castelo do Queijo, Hospital de S. João e S. Roque) e outra mais interior e próxima do centro (Av. da França, Pç. do Marquês de Pombal e Campanhã). Deverão ser equipados com instalações mínimas, designadamente: lugares de paragem de autocarros por sentido de circulação; lugares para suporte de horário; informações e venda de títulos; gabinete de expedidor; instalações sanitárias para motoristas e para utentes; quiosque / bar e telefone público.

As Paragens Principais de Transporte Urbano de Passageiros (PPU) correspondem a infraestruturas muito simples onde poderão concentrar-se alguns serviços de exploração e de apoio à rede urbana, designadamente com recurso a lugares de toque e a lugares de estacionamento de curta duração para autocarros (mudança de motorista); poderão ser equipados com postos de informação e venda de títulos, telefone público e um quiosque. A lista que agora se apresenta corresponde às localizações em que, com maior grau de certeza, já foi possível (com a STCP) fixar interesse estratégico do ponto de vista da rede urbana actual e da sua tanto quanto possível previsível reestruturação: Av. dos Aliados, Cordoaria / Rua do Dr. Ferreira da Silva, Trindade, Rua do Bolhão, Av. de Afonso Henriques ou em alternativa no Largo dos Lóios, Alfândega, Campo de 24 de Agosto, Praça da Galiza, Mercado da Foz e Estádio do Dragão.

Por apresentar especificidade próprias, a rede de madrugada terá uma lógica diferente, com uma estrutura de tipo radial apoiada num único nó central a localizar na Av. dos Aliados (Terminal de Madrugada do Serviço Urbano); este nó terá de proporcionar as condições adequadas em termos de espaço, mobiliário urbano e luminosidade, de forma a assegurar que o transbordo entre pares de carreiras que dele irradiam se faça em condições de comodidade e segurança para o utilizador.

Por outro lado, o reforço do serviço urbano e suburbano nas horas de ponta (aumento de frequências), exige a dotação de maior número de veículos por parte dos operadores a partir de locais centrais (dos TRU e das PPU) permitindo, ainda,

margem Sul do Douro, possa vir a fixar-se na Interface de **Laborim** da Linha N-S do Metro.

amortecer os efeitos desreguladores provocados pelo congestionamento automóvel, quando não há disponibilidade de corredores exclusivos. Assim, haverá todo o interesse na criação de parques de autocarros localizados no centro e que possam garantir esse fornecimento - reforço de veículos (Parques de Estacionamento de autocarros do serviço Urbano - PEU); em face das disponibilidades de terrenos, julga-se viável a afectação a este uso do actual terminal interurbano do Régulo Magauanha (Rua de Fonseca Cardoso junto à Rua de Gonçalo Cristóvão), do actual terminal urbano do Bom Sucesso e, ainda, do actual terminal do “Central Shopping” (Campo 24 de Agosto) quando substituído pelos de Campanhã e Areosa. Qualquer um dos parques só deverá receber autocarros no período indicado (10-18 horas) o que será compatível com a sua utilização nocturna para estacionamento de moradores, condição que deverá ser imposta ao operador urbano.

j) Interfaces Multimodais de Transportes

Em face das diferentes propostas de estações / paragens dos modos em carril, dos diferentes tipos de terminais rodoviários, e dos estacionamentos previstos, é possível identificar as interfaces da rede de transportes (públicos e privados) e hierarquizá-las por níveis e funções acumuladas.

Interfaces de 1ª Ordem: I - CAMPANHÃ e II - BOAVISTA (Av. França/ Rotunda/ Campo Alegre).

Interfaces de 2ª Ordem: III - S. BENTO - Camélias - Guindais e IV - AREOSA 1 (H. S. João).

Interfaces de 3ª Ordem: V. CAMPO 24 DE AGOSTO; VI - TRINDADE; VII - MARQUÊS; VIII – ESTÁDIO DO DRAGÃO; IX - CASTELO DO QUEIJO; X – VISO / PRELADA; XI - CONTUMIL

k) Corredores de Autocarros de Alta Qualidade (CAAQ)

A designação “metro- bus” foi adoptada para o conceito subjacente ao projecto desenvolvido entre a Praça da Galiza e o Mercado da Foz e que, em linhas gerais, consistiu no aperfeiçoamento, sob vários aspectos, de um corredor de transportes públicos em autocarro, tendo em vista um alto nível de serviço (CAAQ). A realização desse projecto piloto teve como objectivo a posterior generalização da experiência a outros corredores urbanos com características semelhantes. Contudo, a expansão do TCSPC acabará por se desenvolver, com vantagens claras, sobre a totalidade dos corredores com as características requeridas, razão pela qual não aparecem propostas de novos corredores. Por outro lado, existem, ainda, eixos urbanos de grande intensidade de transportes públicos, cuja largura de canal disponível inviabiliza, quer o conceito CAAQ, como a operação do Eléctrico, pelo menos enquanto não for viável a desafecção de tráfego de passagem; é o caso, por exemplo, dos eixos da Arca d'Água (ruas de Antero Quental, Vale Formoso e Amial), S. Roque da Lameira e Costa Cabral.

O que poderá vir a ser possível, é a criação de corredores em eixos que integrem fases mais adiantadas do TCSPC, funcionando até à sua instalação em “eléctrico” ou “metro”, caso se venha a concluir que o tempo de espera pelo novo modo o justifica. O eixo de Fernão de Magalhães, entre o Campo de 24 de Agosto e a Areosa, é um exemplo de um corredor onde se poderá justificar a construção de um CAAQ. Em qualquer caso, propõe-se a finalização do projecto do Campo Alegre (construção do corredor de sentido Nascente-Poente entre Gonçalo Sampaio e a Praça do Império, assim como o seu prolongamento em ambos os sentidos entre o Mercado da Foz e o Castelo do Queijo pela futura Avenida de Nun' Álvares.

l) O Conceito de Circulação para o Centro

A combinação do processo evolutivo do sistema de circulação, que consolidou formas e hábitos de utilização das ruas da cidade ao longo de muitos anos - conceito de circulação - acrescida da disponibilização de melhor tecnologia de apoio à gestão, garante as condições necessárias para que se possa avançar para uma nova geração de

medidas, que integrem, precisamente, a redução do espaço automóvel (eliminação das “folgas”) com manutenção dos mesmos graus de eficácia. Ou seja, está-se agora em condições de adicionar às políticas de gestão do sistema viário: o incremento de novos modos de transporte (em sítio próprio); a qualificação do espaço público que se deverá traduzir fundamentalmente pelo alargamento de passeios e sua arborização; o desenvolvimento de sistemas de gestão automatizada que garantam níveis de segurança e acessibilidades de emergência.

Dadas as características físicas da Cidade do Porto, em que a rede viária é débil e com muita pouca capacidade de incremento, o desafio proposto implica, por isso, uma cabal explicação desse aparente paradoxo (reduzir o espaço viário para aumentar a mobilidade em geral). Neste conceito é essencial perceber que o pouco estacionamento a disponibilizar à superfície (nas ruas) deverá ser altamente taxado por forma a que a sua alta rotatividade também contribua para a resolução de muitas das necessidades de cargas / descargas.

Como é sabido, a proposta de criação de um túnel de prolongamento / ligação de Gonçalo Cristóvão à Av. de Fernão de Magalhães constava no “Plano Auzelle” e foi abandonada no PGU de 1989 porque se pretendia defender a zona delimitada pelos “anéis”, do tráfego de E-W. Não contestando esta noção, o que agora se propõe é uma solução que reduz (realisticamente) para a escala do “a pé” a noção de centro, encostando-o funcionalmente à “zona medieval”; passa então a ser este o conjunto defendido de mais canais vocacionados para o tráfego de atravessamento. Ou seja, a ligação da Av. da Ponte à Rua de Mouzinho da Silveira em ambos os sentidos, permite desvalorizar o atravessamento por Santo Ildefonso e Passos Manuel, respondendo, positivamente, à solicitação da STCP de ligar a Linha da Baixa do Eléctrico a Santa Catarina, por aquelas ruas. Por outro lado, a abertura do atravessamento por Gonçalo Cristóvão constitui a contrapartida para a diminuição substancial de tráfego nas ruas Formosa e Passos Manuel.

m) Hierarquização da Rede Viária

Os EIXOS URBANOS ESTRUTURANTES e de Articulação Intermunicipal (sistema viário principal) são arruamentos que têm como principal função estabelecer a ligação entre os principais sectores da cidade e desses à rede viária nacional que estrutura o território metropolitano e regional, segundo uma lógica de concentração de fluxos e de grande eficácia no seu desempenho. A clarificação desses percursos deverá consubstanciar-se a dois níveis: o primeiro, respeita à adaptação de elementos de uniformização da identidade urbana de cada um (que, naturalmente, será variável de eixo para eixo); o segundo, respeita à adopção de medidas de gestão que facilitem a sua função de eixo principal de circulação rodoviária, com eficácia em termos do tráfego de passagem. Estes eixos são complementados, na sua função rodoviária estruturante, quer pela VCI (eixo polivalente - regional, metropolitano e urbano) quer pela “Estrada da Circunvalação” (eixo de articulação intermunicipal); neste caso, por ligar os eixos urbanos estruturantes e complementares à rede viária dos concelhos vizinhos, a sua utilização também está associada às funções de “saída” e “entrada” na cidade.

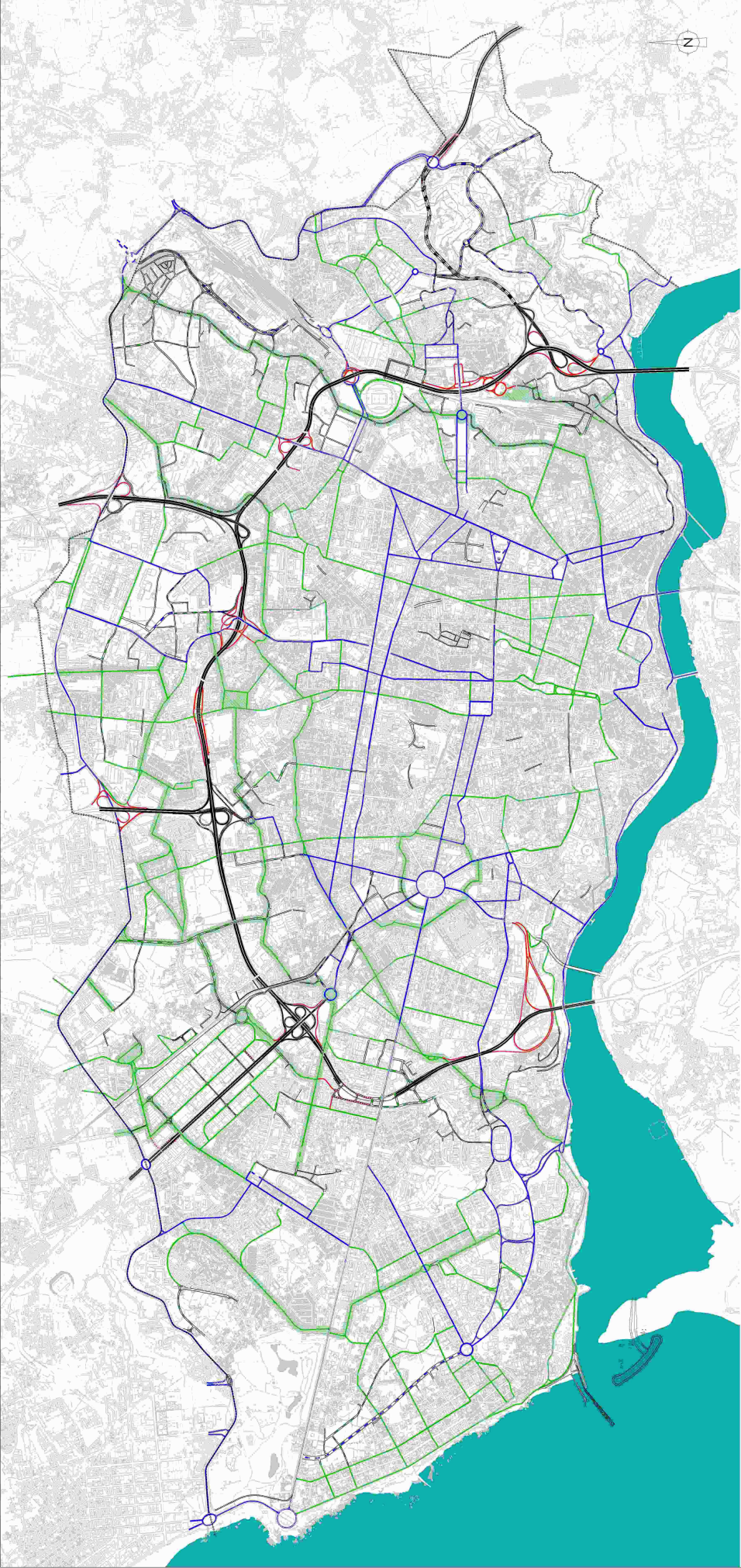
De entre os Eixos Urbanos Estruturantes propostos, são de destacar: o da Boavista - República - G. Cristóvão - F. Magalhães, com continuação para Nascente pelo da Alameda 25 de Abril - Corujeira - Rua do Cerco do Porto, com passagem superior sobre a Av. de Cartes (importante para a coesão E-W e para a diminuição da pressão automóvel sobre o centro); o da Mouzinho da Silveira - Duque de Loulé - Rodrigues de Freitas, porque constitui o circuito em sentido duplo que permite libertar a pressão automóvel sobre o sistema Clérigos / Praça e Passos Manuel / Ceuta); o das Avenidas AEP e Sidónio Pais que deverá reforçar a ligação - prolongamento da Boavista para a Área Empresarial do Porto, associado ao desnivelamento do IC1; o do Campo Alegre - Av. Nun’Álvares pela sua localização estratégica em relação às futuras acessibilidades ao IP4 em Matosinhos (eventual futuro atravessamento enterrado do Parque da Cidade), e por permitir a eliminação do tráfego de passagem na marginal marítima (desde o Passeio Alegre até à Circunvalação); o da ligação do Freixo a Baltazar Guedes por constituir uma alternativa de acesso ao centro que

liberta o sistema de Campanhã⁸; o de D. Pedro V - Via Norte, que permite uma nova ligação da Boavista à VCI; o da Alameda das Antas - Av. Contumil que constitui uma importante alternativa à Fernão de Magalhães, viabilizando a instalação do eléctrico nesta última avenida; o de Gonçalo Cristóvão - Asprela que deverá resolver o estrangulamento actualmente existente na Igreja de Paranhos; o das Av. de Cartes e Azevedo, porque estruturam o Vale de Campanhã; o ainda o de Gomes da Costa - Antunes Guimarães - Lidador que constituirá o remate da “paralela à Av. da Boavista”.

Os CANAIS de Ligação INTER-NIVEIS (Ruas e Ramais) ligam os eixos urbanos estruturantes e, em alguns casos, os complementares, à rede nacional de IP e IC, pelo que a sua utilização está fundamentalmente associada às funções de “saída” e “entrada” na malha urbana; neste último caso desempenham um papel de almofada (amortecedor) entre a rede nacional e os arruamentos urbanos, uma vez que a entrada nestes será sempre doseada em função do congestionamento interno, razão pela qual estarão sempre sujeitos a elevados níveis de densidade de tráfego, principalmente nas horas de ponta que, como se sabe, serão cada vez mais estendidas no tempo.

Os canais - rua são arruamentos que passaram a desempenhar essa função em virtude de ligarem o tecido urbano a nós das auto-estradas urbanas que os atravessaram, ficando por isso sujeitos a um desempenho misto, com prejuízo das utilizações de natureza estritamente urbana; os canais - ramal são vias expressamente “desenhadas” para aquela função e que, por isso, nunca terão características urbanas, uma vez que não existe construção marginal nem circulação de peões.

⁸ Razão pela qual o plano abandonou a proposta inicial de alargamento da Rua do Freixo até à do Heroísmo, com recurso a muitas expropriações e à adopção de uma solução viária (entroncamento com a ligação para a nova frente da Estação) que os estudos de tráfego demonstraram ser contra-indicada e geradora de grandes filas de espera nas viragens à esquerda, tornando inútil esse alargamento.



183700 00020

COORDENADAS | Hayford Gauss, Ponto Central - Datum 1973
Cobertura Fotográfica Maio 1992
Atualização 2006/06

Rede Nacional (IP1, IC1, IC231/VI1 e IC29)

— Existente
- - - Proposta

Canal de Ligação Inter-municipais (Rua e Ramal)

— Existente
- - - Proposto

Eixo Urbano Estruturante e de Articulação Inter-municipal

— Existente
- - - Proposto

Eixo Urbano Complementar ou Estruturante Local

— Existente
- - - Proposto

Eixo Urbano Complementar ou Estruturante Local de Importância Sequencial

— Existente
- - - Proposto

Túnel

Proposta Viária

----- Limite do Concelho

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

PLANTA DE ORDENAMENTO

CARTA DE HIERARQUIA DA REDE RODOVIÁRIA

Os EIXOS URBANOS COMPLEMENTARES ou Estruturantes Locais (sistema viário complementar) são arruamentos que, correspondendo a uma rede viária de nível secundário, têm como função ligar entre si eixos estruturantes e irrigar os sectores urbanos delimitados por esses eixos; caracterizam-se por uma intensidade de tráfego intermédia resultante do somatório do tráfego gerado pela rede capilar local, com pontas de utilização que podem atingir picos de saturação, na medida em que servem de *buffer* entre a rede capilar e os eixos principais, ou de alternativa a estes em casos de bloqueamento da rede principal. O principal objectivo funcional dos arruamentos complementares é o compromisso entre o provimento local (residentes, actividades, estacionamento, cargas / descargas) e o tráfego de passagem quer de irrigação sectorial quer de ligação intersectorial e acesso à rede principal. As propostas no âmbito desta rede visam fundamentalmente a construção de eixos sequenciais que atravessem, sempre que possível, diferentes sectores urbanos em complemento da rede principal, sendo vocacionados para a circulação dos transportes rodoviários que estabelecem conexões intermunicipais; pretende-se que a rede secundária seja um importante suporte à reorganização da rede de autocarros intraurbana em ajustamento com a nova rede do metro e, depois, com a de eléctrico.

De entre os Eixos Urbanos Complementares propostos, são de destacar: o da Rua do Freixo - Rotundas de Campanhã porque conduzem a acessibilidade metropolitana à Estação para a sua fachada Nascente, libertando a pressão de tráfego sobre a actual (razão pela qual se abandonou a hipótese de alargamento da Rua do Freixo); o da Rua do Heroísmo - Contumil porque constitui uma alternativa ao Campo de 24 Agosto e Fernão de Magalhães, servindo ainda o complexo das Antas; os das Condomínhas - Areosa e Carcereira - Paranhos que viabilizam alternativas intraurbanas sem recurso à VCI (poderão contribuir decisivamente para a viabilidade da futura integração dessa auto-estrada urbana); os de Francos - Circunvalação e Av. de Antunes Guimarães - Circunvalação porque constituem um importante reforço da malha de cobertura da Área Empresarial do Porto; o da Rua de Diogo Botelho – Rua do Lidador porque constitui importante alternativa intraurbana à VCI e porque carece de intervenções que eliminem actuais estrangulamentos estruturais; finalmente o anel envolvente à Rotunda da Boavista, importante condição para a requalificação

dessa praça do ponto de vista da circulação pedonal e acesso ao seu interior (paragens de Eléctrico e ligação directa entre Av. da França e a Rua de Gonçalo Sampaio).

As RUAS de PROVIMENTO LOCAL (rede capilar) têm como função principal o abastecimento dos usos nelas localizados, designadamente a habitação e outras actividades, em detrimento do eventual tráfego automóvel de atravessamento que não respeite à zona em que se insere. Poderão, com vantagem, integrar circuitos pedonais e de bicicletas de utilização mais intensa. Estes arruamentos deverão tender para uma acalmia generalizada de tráfego automóvel, com faixas de rodagem estreitas e com uma dotação de estacionamento de compromisso com a circulação pedonal e a arborização; o estacionamento deverá ser tolerado quando não ponha em causa o sistema pedonal mínimo, ou deverá ser abolido de forma generalizada nas situações em que não se adopte a diferenciação entre as cotas de passeios e faixa de rodagem, e sempre que a densidade de tráfego pedonal de passagem o justifique; as cargas e descargas deverão realizar-se sobre a faixa de rodagem em detrimento da afectação de espaços próprios que comprometam o sistema pedonal ou de bicicletas; nas ruas de provimento local o tráfego de passagem deverá esperar e ser previamente avisado com sinal próprio de “aviso de eventual demora”.

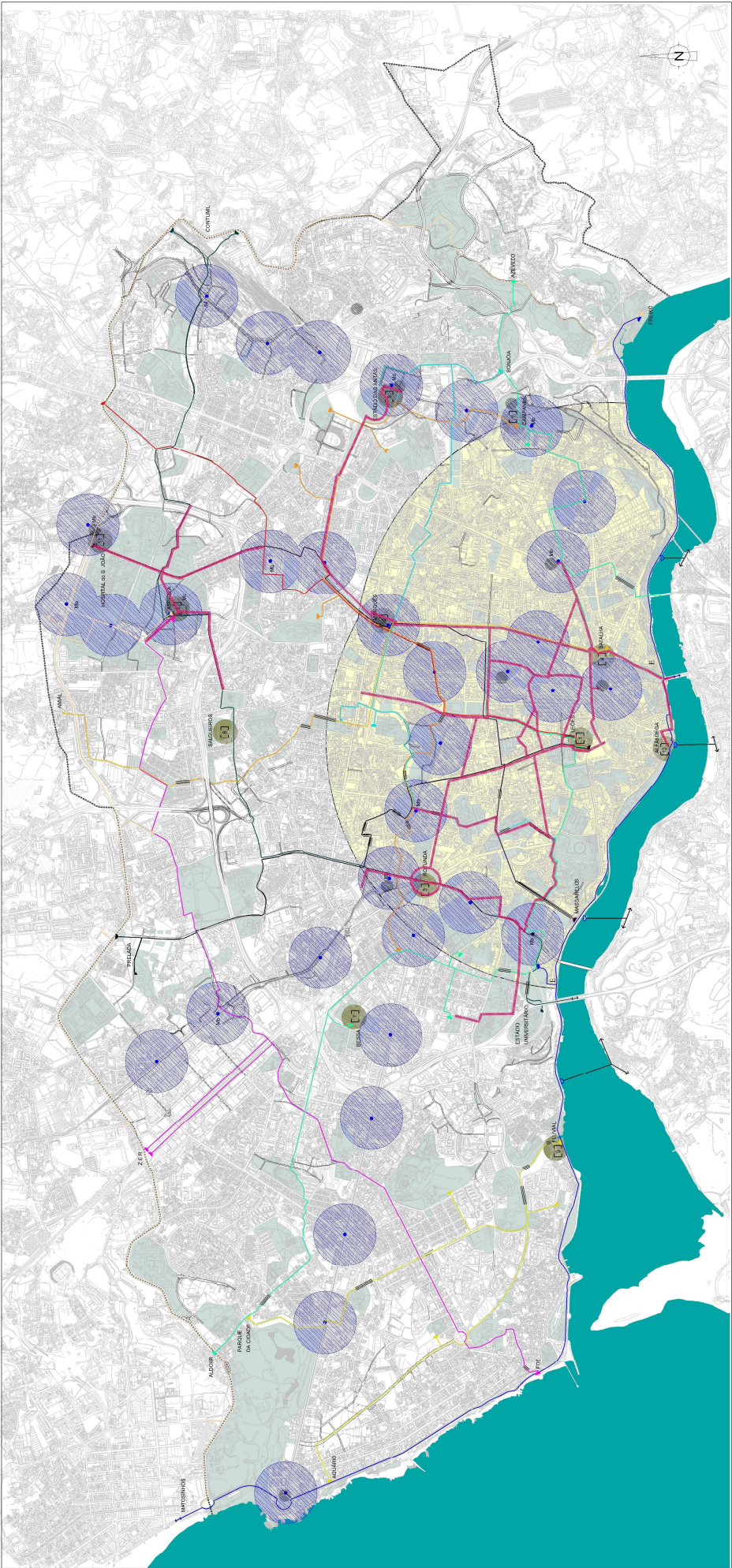
As RUAS e PLATAFORMAS DE PARTILHA Peão – Bicicleta – Eléctrico - Automóvel correspondem a duas situações distintas: as ruas de partilha têm como função principal servir a circulação pedonal, ou porque apresentam uma intensa ocupação comercial e uma densidade de peões justificativa da inibição parcial ou total do tráfego motorizado; ou porque a sua escassa largura, sinuosidade, descontinuidade na malha, baixa ocupação marginal, etc. são de moldes a gerar um tráfego motorizado residual (sempre que as suas características físicas sejam adequadas, poderão ainda circular Eléctricos e bicicletas em regime de partilha e com canal bem identificado no pavimento através de materiais adequados); as Plataformas - passeio de partilha constituem corredores de transporte público e a pé — circulação de Eléctricos em partilha com peões — ou de bicicletas em corredor próprio, com acesso condicionado de automóveis para acesso a lotes e edifícios ou a arruamentos de entroncamento.

n) Rede de Bicicletas

A criação gradual de corredores dedicados a bicicletas visa, fundamentalmente, a diversificação dos modos de deslocação intraurbana como forma de aumentar o padrão de mobilidade a par da diminuição da dependência do automóvel. O público alvo deverá ser, numa primeira fase, a população jovem em idade escolar, pelo que a rede proposta procura ligar a diferentes equipamentos de interesse, principalmente os escolares e os desportivos, e a parques (zonas verdes) articulando com as principais interfaces de transportes e zonas comerciais. A rede de bicicletas proposta faz, portanto, parte da estratégia de mobilidade para a cidade (desenvolvimento de múltiplos modos de transporte), independentemente de determinados circuitos poderem ter uma atractividade especial em termos lúdicos e de manutenção física, e serem objecto de especial procura em determinados períodos do ano ou aos fins-de-semana.

Estudos recentes sobre o desenvolvimento da bicicleta em algumas cidades revelaram que “... a escolha deste modo de transporte depende mais de factores subjectivos tais como a imagem e aceitabilidade social, sentimento de insegurança e reconhecimento da bicicleta como um modo de transporte para adultos, do que de factores objectivos tais como a rapidez da deslocação, a topografia da cidade, o clima, a segurança ou outros aspectos práticos”. O argumento das fortes pendentes tenderá a desaparecer, na medida em que estão em desenvolvimento um conjunto de tecnologias capazes de ultrapassarem essa limitação, designadamente em termos de: possibilidade de aplicação de um patim - elevador; próxima generalização da bicicleta eléctrica (*power bike*), que introduz uma ajuda de motorização conforme as conveniências; existência ou previsão de outros meios mecânicos que podem ser decisivos na articulação entre a cota-baixa (marginal fluvial) e a cota-alta, desde que sejam preparados para receberem passageiros com bicicleta — casos dos elevadores da Ponte da Arrábida e dos previstos para a Via Panorâmica e para a Ponte do Romântico, ou ainda, o dos Guindais em construção; e, também, o promissor papel do *segway* que poderá construir uma séria alternativa à bicicleta, carecendo sempre de corredores dedicados.

Por outro lado, estão em desenvolvimento noutras cidades experiências de criação de parques de bicicletas municipais de aluguer, o que corresponde ao desenvolvimento de um transporte público individual de grande potencial urbano para pequenas deslocações.



PLANO DIRECTOR MUNICIPAL
CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

REDE DE CORREDORES DE BICICLETAS E CIRCULAÇÃO A PÉ

- A - PASSEIO DA ÁGUA (Matosinhos - Freixo)
- B - CORREDORES FOZ - ZONA EMPRESARIAL DO PORTO - ASPRELA
- C - PISTA DA CIRCUNVALAÇÃO (Matosinhos - Asprela - Freixo)
- D - CORREDOR ENTRE PARQUES (Aldoar - Baixa - Azarujo) e ligação aos Guindões e Ponte do Infante
- E - CORREDOR LEGES - PRAIA DA AGUA
- F - CORREDOR ENTRE PARQUES (Aldoar - Baixa - Azarujo) e ligação aos Guindões e Ponte do Infante
- G - CORREDOR ENTRE POLOS UNIVERSITÁRIOS (Arrábida (Estádio) - Asprela - Contumil)
- H - CORREDOR ROAVISTA - CAMPANHA
- I - CORREDOR PALÁCIO - BONJOIA - ANTAS (Estádio)
- J - Corredor Leões - República - Aveiros
- L - CORREDOR MASSARELOS - HOSPITAL DE S. JOÃO
- M - CORREDOR BATALHA - AMAL
- PARQUE PRINCIPAL DE BICICLETAS: 1 - Leões; 2 - Asprela; 3 - Baixa (Rondal); 4 - Batalha; 5 - Campanha; 6 - Antas; 7 - Bassa; 8 - Sagueiros; 9 - Fluvial; 10 - Marquês; 11 - H. S. João; 12 - Alameda

- ATRAVESAMENTO FLUVIAL (Barco)
- EVENTUAL CONTINUIDADE CONCELHOS VIZINHOS
- (*) RAO 2,0 km (± 30 minutos a pé) A PARTIR DOS CENTROS DOS LEÕES E BATALHA
- PRINCÍPIO E FIM DO PERCORSO
- PATIM / ELEVADOR (6% + 50 metros e sempre que > 7%)
- REDE PEDONAL DE ALTA SENSIBILIDADE (ligações estratégicas)
- EQUIPAMENTOS
- ELEVADORES
- INTERFACES
- PARAGUENS DO METRO (Mo a equipar com Parque de Bicicletas)
- Raio 250 m a partir Paragim do Metro

Modo	Velocidade Percorrer em	Distância
A PÉ	5 km/h	0,8 km
BICICLETA	20 km/h	3,2 km



— LIMITES DO CONCELHO

o) Tipos de Parques de Estacionamento Propostos

O planeamento do estacionamento público existente, acrescido das propostas agora elaboradas, procura assentar numa tipologia de oferta adaptada às funções que esse estacionamento pode vir a desempenhar no apoio / complemento ao sistema de transportes, numa lógica de integração entre os modos públicos (colectivos ou não) e privado, maioritariamente individual. Assim, são considerados os seguintes tipos de parques públicos de estacionamento de acordo com as diferentes vocações estratégicas: parques de tipo Central que desempenham uma função de APOIO à procura dirigida para as zonas de centralidade (Baixa, Boavista / Palácio, Constituição / Antas e Campanhã), correspondendo no actual quadro a 39% da oferta em toda a cidade; parques de franja que deverão desempenhar um papel importante na articulação entre o carro próprio e os transportes públicos de alta e média capacidade (ESTACIONAMENTO DISSUASOR junto das linhas de Metro, Eléctricos ou Metro - bus) com o intuito de desincentivar o acesso automóvel ao(s) centro(s), o que não significa que a sua localização tenha de ser sempre periférica relativamente às referidas centralidades (20% da oferta); parques de tipo Específico vocacionado para o APOIO ESPECÍFICO a determinados equipamentos ou centros (comerciais, de lazer ou de outro tipo) geradores de forte procura concentrada e com picos de utilização, sem embargo de poderem, também, desempenhar uma das outras funções (27% da oferta); parques de Moradores e de Actividades vocacionado para o APOIO ao estacionamento de residentes e/ou actividades económicas, fundamentalmente em zonas centrais ou com especiais carências de estacionamento, e onde seja desejável incrementar ou apoiar a função habitacional e comercial, pelo que a componente “actividades” deverá substituir os lugares de rua vendidos ao ano (4% da oferta o que ainda é, manifestamente, insuficiente); e, por último, os *Park-and-Ride* (P+R) vocacionados para o rebatimento com o metro - ESTACIONAMENTO DISSUASOR (10% da oferta).

Em síntese, do total de lugares disponíveis ou propostos em parques públicos de estacionamento (29.100 lugares), cerca de 70% correspondem a uma função de apoio (20.400), enquanto que os restantes 8.700 são dedicados a uma função de dissuasão.

Os principais parques previstos e propostos e respectivas capacidades de referência, são: Ponte Luís I (na marginal com 253 lugares), Camélias (560), Av. D. Afonso Henriques (400), Campo 24 de Agosto (450), Vilar / Romântico (150), Campo do Rou (250), Av. França (50), Serpa Pinto (280), Pç. F. S. Carneiro (380), Silva Tapada (200), Torre das Antas (300), “P+R” das Antas (1.050), Campanhã - Estação (400+400), Seminário (125), Pç. C. Pinheiro Torres (300), Molhe / Av. Brasil (320), Lordelo (100), Antunes Guimarães (430+250+250), “P+R” do Viso (500), Paranhos (200), “P+R” H. S. João (1.500), Areosa (300), Multiusos (1.020).

p) Perspectivas futuras para o estacionamento na Baixa

Mantendo-se os critérios de projecto seguidos nas obras já realizadas na Baixa, o estacionamento de superfície deverá ser reduzido para metade ou menos — oferta estimada em cerca de 1.000 a 1.500 lugares. O estacionamento ilegal deverá ser em grande parte eliminado por via da redução das folgas de espaço nas faixas de rodagem. A oferta do número de lugares nos parques deverá aumentar para cerca de 9.100 lugares — 18 parques existentes + 11 parques em construção ou entretanto finalizados, e programados (camarários, concessionados e privados); o aumento de oferta em parques é assim de cerca de 90%. O total da oferta deverá atingir, assim, os 10.800 lugares (parques + rua), dos quais 42% serão privados, 34% concessionados e 24% camarários. Perspectiva-se, portanto, uma taxa de cobertura das necessidades actuais da ordem dos 114% (10.800 / 9.500); não deverá, portanto, aumentar a oferta de estacionamento na Baixa, caso contrário corre-se o risco, perverso, de aumentar, também, a pressão de tráfego automóvel.

As ideias - chave para a gestão do estacionamento na Baixa passam por: vocacionar o estacionamento de superfície para toques de muito curta duração e C/D rápidas (alta rotatividade); vocacionar o estacionamento nos parques para a média / longa duração, incluindo avençados e moradores (com preços controlados); uma correcta gestão da oferta baseada nos objectivos enunciados, o que só poderá ser conseguido com uma política tarifária ajustada e inversa da actual. Assim, o preço/hora na rua

deverá ser muito mais caro do que nos parques e progressivo, objectivo que não visa só a receita mas, antes, o da oferta de rotatividade e contenção da procura.

Deverá ser incrementada a oferta de lugares para visitantes (apoio ao comércio) e de avenças para empresas, comerciantes e profissões liberais; contudo, não deverá ser facilitado o estacionamento associado ao emprego (interessa neste caso é promover a transferência modal). Deverão ser incrementadas soluções de promoção do estacionamento de moradores, quer em parques próprios, quer em lugares reservados nos restantes parques. A venda anual de lugares de rua deverá ser abolida e deverá ainda ser racionalizada a atribuição de lugares por utilidade pública (diminuição). Os transportes públicos intraurbanos deverão aproximar-se dos parques existentes e desenvolver uma política tarifária que promova a utilização dos parques como estacionamento de franja.

O estacionamento de superfície deverá gerar, com um nível de fiscalização relativamente operacional, receitas muito atractivas e capazes de libertarem capital para cobrir os preços mais baixos a praticar nos parques, o que poderá viabilizar um modelo de gestão integrada rua - parques.

q) Os atravessamentos entre Porto e Gaia - que modelo desenvolver

A consolidação do projecto do metro torna cada vez mais claro que a questão do incremento da mobilidade intraurbana e a da sobrevivência da própria Baixa dependerão fundamentalmente da quantidade de pessoas que se possam movimentar num quadro de multimodalidade e que, por variadas razões, não será o sistema rodoviário (o automóvel particular nem sequer o autocarro) a desempenhar esse papel. O que está em causa é o número de viagens por pessoa e por dia que o sistema de transportes poderá proporcionar no Porto - Gaia e não o número de automóveis que podem entrar e circular diariamente no seu interior. Ora, esta é uma questão de filosofia de transportes e mobilidade em geral que deverá determinar as opções, também, quanto aos atravessamentos do rio.

O aumento generalizado dos atravessamentos rodoviários pouco acrescentará ao aprofundamento das complementaridades entre as cidades do Porto e Gaia, na

medida em que insiste num modelo que nunca atrairá novas actividades para o centro de Gaia que possam beneficiar da vizinhança com o Porto, aprofundando-se, antes, a sua função de dormitório. Sendo uma das componentes principais do PDM o desenvolvimento de uma rede intraurbana de *transporte colectivo em sítio próprio sobre carril*, é de todo o interesse que Gaia equacione todas as possibilidades de expansão dessa rede na margem sul, como forma de consolidação desse núcleo central da metrópole. Não sendo o modo rodoviário o pilar exclusivo da mobilidade intraurbana no Porto, aquilo que fará tornar relativamente indiferente a localização de novas actividades em cada uma das margens, será o desenvolvimento dos atravessamentos do rio em modos alternativos de muito maior capacidade e, depois, na coordenação dos diferentes aspectos da sua exploração.

Assim, e tendo em consideração que o processo do metro está iniciado, o que estará em causa na abordagem da questão das novas pontes não é tanto a da(s) infraestrutura(s) de suporte em si mas, antes, qual a política de atravessamentos para diferentes modos de transporte que proporcionem a oportunidade para que o maior número de pessoas possam atravessar, em qualquer direcção, e em qualquer altura, o rio. A questão das pontes é, pois e antes de mais, a questão de sabermos como integrar duas cidades (em que uma cresceu na dependência da outra) através de um sistema de transportes e acessibilidades (traduzido em travessias) que permita igualdade de oportunidades e mútua viabilidade funcional, num prazo relativamente curto. O aumento da mobilidade do lado do Porto não será obtido através do incremento da rede viária, pelo que seria contraditório defender a construção de mais pontes rodoviárias que agravem o quadro que se pretende corrigir e equilibrar.

O atravessamento de pessoas entre as duas margens poderá assentar em diferentes formas de concretização, com recurso a transporte rodoviário individual e público, transporte público em canal próprio, transporte público fluvial e transporte a pé. O cenário capaz de oferecer o máximo de oportunidades poderá, então, ser definido como aquele que recorre a todos os modos e sistemas — viabilizando a quantidade — colocando cada um no local que melhor se ajuste às suas características e da envolvente em que se insere — aposta na especificidade de cada Ponte. O conjunto,

se bem estruturado, proporcionará o cenário de maior qualidade e utilidade aos dois centros urbanos.

Uma coisa parece certa no que respeita à discussão das Pontes: não é possível descolar da decisão casuística se não houver uma prévia arrumação do "modelo" de transportes desejável para o núcleo central da área metropolitana, principalmente no que respeita às ligações para a margem Sul do rio, questão para que é particularmente importante a definição e programação dos pontos ou nós de correspondência entre os diferentes modos. Ou seja, mais importante do que o crescimento bruto da oferta de (nova) capacidade — dentro de uma lógica em que mais pontes, onde quer que se localizem, são sempre desejáveis porque promovem a integração urbana das duas margens — é a capacidade de especialização de cada tipo de oferta às características dos movimentos que se pretendam incrementar. Complementarmente, ressalta outra ideia que respeita à necessidade de, em qualquer uma das pontes já existentes, se avaliar quais as medidas de gestão da infraestrutura e acessos que permitam otimizar a utilização da oferta disponível; esta é uma tarefa essencial (de escala claramente metropolitana) para o pós-plano e que consiste na consolidação de critérios de gestão que aprofundem as vocações de cada uma das infraestruturas existentes.

r) Sectores Oriental e Ocidental - problemas distintos

Considerando a frente fluvial da Cidade Porto - Gaia, parece poder afirmar-se que o sector Oriental apresenta ligações existentes (e/ou decididas) de matriz excedentária, seja qual for o modo de transporte em avaliação: o rodoviário pelas pontes do Freixo, Infante, Luís I (apenas o tabuleiro inferior) e Gólgota; o ferroviário pesado pela Ponte de S. João; o ferroviário ligeiro pelo tabuleiro superior da Ponte de Luís I.

Quanto ao sector Ocidental, que há bem poucos anos parecia definitivamente resolvido com a solução Arrábida, centra agora o objecto da atenção que tem sido produzida sobre um novo atravessamento rodoviário, constituindo um excelente balão de oxigénio para a expansão urbana continuada na margem Sul num cenário de (aparente) saturação da Ponte da Arrábida; acresce, ainda, a eventual saturação do mercado imobiliário (principalmente de habitação) com a recente explosão de

Matosinhos-Sul (parcialmente ocupado) em antecipação ao eixo da VL8 em Gaia (ainda por ocupar).

Uma ponte rodoviária de Avintes entre Gaia (IR 1-18) e Gondomar, com ligação ao IP1 (Sul) e ao IC29 em Gondomar, muito embora não respeite directamente ao espaço urbano da cidade do Porto, constitui uma necessidade que dependerá, sempre, do grau de congestionamento das existentes (sistema Freixo - nós da VCI de um e outro lado) e do êxito que vier a ter a Circular Regional Externa do Porto (IC24) no desvio de tráfego do eixo Norte-Sul; o seu interesse será especialmente relevante se for possível continuar esse canal para Norte até ao IP1 (ver Planta de Enquadramento).

Um Tabuleiro inferior entre a Ponte do Infante e a Maria Pia, ligando a marginal do Porto com uma marginal a construir em Gaia, é uma hipótese defendida no PDM de Gaia, com intuito de complementar o tabuleiro inferior da Luís I retirando-lhe tráfego com origem e destino na marginal e N108, e, ainda, com o intuito de dinamizar uma zona ribeirinha de lazer (parque urbano e praia fluvial) que também interessa à população da margem Norte; esta solução permitirá vocacionar, ainda mais, o tabuleiro inferior da Ponte de Luís I para tráfego entre as Ribeiras de Gaia e Porto, deixando de ser atractivo para as ligações entre as "cota alta" das duas margens, como hoje acontece.

Um Passadiço exterior no tabuleiro inferior da Ponte de Luís I, permitindo o percurso pedonal mais intenso e sazonal (turístico) entre a Ribeira do Porto e zona das caves em Gaia, será tanto ou mais necessário com a próxima abertura do Elevador dos Guindais que irá promover também a ligação de peões entre a cota alta (Batalha) e a marginal de Gaia; foram também desenvolvidos estudos relativos a outra solução que consiste na construção de um tabuleiro pedonal no local da antiga ponte Pênsil, hipótese que naturalmente elimina a anterior. Ambas as soluções respeitam à mesma função, ou seja, o incremento da circulação pedonal e de bicicletas entre as duas Ribeiras, o que, em qualquer caso, deverá integrar um circuito passível de ser fechado no extremo Poente, entre o Cais de Gaia e a Igreja de S. Francisco.

A proposta de uma ponte entre o Cais de Gaia e a Igreja de S. Francisco, exclusivamente destinada a peões e transportes públicos, dotada de abertura mecânica por forma a não inviabilizar a passagem de embarcações altas até à Ponte de Luís I, ficou protocolada em 1993 entre as duas Câmaras Municipais, na sequência da solução anteriormente proposta no PGU do Porto (1989) de uma ponte rodoviária nesse local. No actual quadro de revisão do PDM, julga-se que não há suficientes motivos que justifiquem um investimento de tanta envergadura numa solução que, de qualquer forma, não deveria conter o modo rodoviário. Ou seja, a exploração comercial de uma ligação fluvial regular de passageiros entre o Cais de Gaia e a Igreja de S. Francisco (com rebatimento sobre a Linha de eléctrico) será suficientemente atractiva para fechar o circuito das duas Ribeiras, quer como solução permanente de transportes, quer como solução turística.

A consideração de uma ponte mista entre a VL8 em Gaia e o Campo Alegre (paralela à Arrábida), rodoviária e metro, ligando a zona da Boavista a uma das mais promissoras áreas de expansão urbana de Gaia, o eixo Arrábida - Devesas. É esta uma das questões centrais de decisão no tempo de vigência do plano. O principal argumento para a instalação do atravessamento rodoviário reside na substituição da Ponte da Arrábida para os movimentos que interessam à ligação entre as zonas da Boavista e Devesas; essa ligação constituirá um factor de expansão da Boavista para Sul e, na outra margem, um importante argumento para o seu desenvolvimento imobiliário. Contudo, haverá que equacionar os reais efeitos da transposição do tráfego intraurbano da Arrábida para a nova ponte. Esse cenário pressupõe o encerramento do nó do Campo Alegre, o que constituirá, porventura, o único dos argumentos favoráveis do lado do Porto. Do lado Sul, o cenário de encerramento dos nós da Afurada, Devesas e Coimbrões parece completamente irrealista, uma vez que eles servem extensas áreas do concelho de Gaia e uma rede capilar que não possui alternativas autónomas. Por outro lado, a VL8 irá ligar directamente à VCI em Coimbrões, pelo que se estaria a colocar a VL8 num quadro de funcionamento muito próximo do que é a actual função da Av. da República em relação à Baixa (problema que respeita essencialmente a Gaia).

À Cidade do Porto convirá avaliar outro previsível efeito perverso que consistirá no consequente rebatimento de todo o tráfego do IC1 (para Sul da Madalena) e do IC2 (para Sul de Coimbrões) e com destino à Boavista, para o nó de Francos e para o já carregado eixo de 5 de Outubro. Em qualquer caso, o atravessamento automóvel nesta ponte, limitado ou não a determinadas funções, constitui, sempre, um aumento bruto da oferta e um incentivo à maior utilização do transporte individual quer nas deslocações intraurbanas como metropolitanas (criará, sempre, a ideia de disponibilidade acrescida na actual Ponte da Arrábida, dificultando as estratégias de equilíbrio com o Freixo).

4.5. A Coesão Sócio - Territorial

As novas formas de expansão urbana, tendencialmente fragmentadas, que caracterizam os processos e formas de urbanização, têm vindo a transformar o território num “campo de forças” onde a capacidade de relação, mais do que a contiguidade física dos tecidos, se revela um factor de transformação no conjunto das oportunidades, bloqueamentos, fragilidades ou potenciais que, constantemente, redefinem a variabilidade da condição urbana e da sua expressão física. Hoje, mais do que nunca, a mobilidade constitui o ponto mais sensível da estruturação e da coesão funcional do “espaço de fluxos” que caracteriza o território urbanizado.

Por este motivo, a função “habitar a cidade” deve ser tomada de uma forma ampla e não redutível, apenas, à população residente, tendo em consideração as formas como se podem melhorar e qualificar as condições de uso da cidade em termos de emprego, mobilidade, conforto urbano, etc. A dimensão reduzida de espaço físico do Porto, a sua densificação funcional, a multifocalidade dos maiores centros de aglomeração de actividades e funções, etc., são factores a ter em conta nesta noção alargada de habitabilidade. No que respeita à população residente, é notório um processo de dualização da população que habita a cidade. Por um lado, permanece um quantitativo muito elevado de população empobrecida e, por outro, aumenta de

uma forma muito intensa o imobiliário residencial de gama alta. Em contrapartida permanecem factores de rigidez ligados ao mercado de arrendamento e, sobretudo, por elevação do custo do solo, a dificuldade em encontrar oferta residencial para a denominada classe média.

Depois da “Cidade Cooperativa da Prelada” parece ter-se esgotado esta forma de produção de habitação para estratos populacionais solventes de rendimento médio. Exceptua-se a oferta proveniente da pequena promoção privada que constrói, de uma forma geral, intervenções de colmatção na cidade consolidada, ou loteamentos de reduzida dimensão.

Esta tendência, verificável em quase todas as cidades, reflecte de uma forma muito clara as dinâmicas actuais de mobilidade habitacional. No contexto da cidade alargada e das novas condições de mobilidade, as escolhas para a localização da habitação são inúmeras e a questão coloca-se na dicotomia que separa os que podem escolher dos que não podem.

O mercado imobiliário de habitação dos municípios vizinhos do Porto, apresenta uma enorme diversidade de tipologias e produtos, uma grande variação de preços e os mesmos diferenciais de renda fundiária que se observam no interior do Município. Compare-se, por exemplo: Leça da Palmeira com a Foz ou Ermesinde com Campanhã.

A expansão das áreas urbanizadas por vários municípios já não justifica que a habitação produzida se tenha que resolver município a município. No caso do Porto esta questão é, ainda, mais nítida, porque o Município possui uma tal carga de habitação social que as prioridades devem ser, sobretudo, as de qualificação e não as de produção “ex.-nuovo”. Contra o argumento simplista de que esta estratégia corresponde à exportação do problema para outros municípios, pesam fortes e sérios problemas de coesão social que urge resolver, dado o grande volume de população que vive em situações de carência.

Das análises efectuadas foi possível concluir que, sob o ponto de vista de coesão sócio-territorial existe uma forte assimetria entre os sectores Nascente e Poente da cidade. Este desequilíbrio tem a ver com o nível e qualidade de infraestruturação

mas, sobretudo, com os respectivos perfis sociais. A um sector Poente bem equipado onde reside uma população solvente opõe-se um sector Nascente mal infraestruturado onde habita uma população mais carenciada. Obviamente que existem excepções como é o caso das Antas a Oriente ou de Aldoar a Ocidente. A resolução desta dicotomia exige a concretização de políticas integradas que ultrapassem o âmbito de actuação do PDM, não obstante este poder apresentar propostas mitigadoras ao nível das novas acessibilidades, dotação de equipamento, requalificação do espaço público e valorização de centralidades capazes de catalisar sinergias. A estrutura da cidade vive também das pequenas centralidades locais que funcionam numa óptica de proximidade e se podem constituir como factores de valorização e de apropriação cívica, desenvolvendo sentimentos de pertença.

A existência de vastos sectores da cidade onde o património edificado está sub-aproveitado ou mesmo devoluto coloca, também, problemas graves em termos de coesão sócio-territorial.

É necessário racionalizar o uso da cidade e, em especial, destes sectores, promovendo a sua revitalização, recorrendo, também, a programas de realojamento, inseridos numa lógica de apoio social. Uma política habitacional deste tipo proporcionará factores de diversidade locativa e de miscenização social capazes de reforçar a pretendida coesão. Possibilitará, ainda, a reabilitação de edifícios, tantas vezes com um valor patrimonial significativo e localizadas em áreas centrais da cidade.

Frisa-se que é a habitação que “faz” a imagem da cidade porque fixa população e, ainda, porque possui uma importância assinalável em termos de volume da massa edificada.

A resolução da questão do alojamento é, pois, essencial para a qualificação da imagem social e física da cidade e deve obedecer a uma estratégia integrada que contribua para uma vida mais digna e que minimize a exclusão social.

Finalmente, refere-se a necessidade de dotar de forma equilibrada a cidade de equipamentos de diversa índole e dimensão, que constituem uma condição importante para a sua coesão sócio-territorial. Os equipamentos de acompanhamento

(saúde, assistência, educação e segurança) são, progressivamente, programados em função das necessidades da população e possuem pouca expressão ao nível do PDM, dada a exiguidade da área que ocupam, pelo facto de a sua concretização estar, muitas vezes, a cargo de entidades externas ao Município e ainda porque a cidade está, razoavelmente, coberta por estes serviços.

Os equipamentos de hierarquia mais elevada e que ocupam áreas significativas estão associadas a outras temáticas pelo que são tratados noutros capítulos (ver capítulos 4.2 e 4.3).

Entende-se, pois, que deverá ser garantida uma cobertura equilibrada da cidade em termos de equipamentos colectivos, tendo em consideração a sua integração urbana e a criação de uma reserva de terrenos capaz de responder, com flexibilidade, à ocorrência de novas e inesperadas oportunidades.

4.5.1. Recomendações e Propostas do PDM

É nestas circunstâncias que, não pretendendo ser exaustivo, dado o seu âmbito de intervenção, o PDM apresenta algumas propostas que visam melhorar as condições de coesão sócio-territorial da cidade.

- a) Em termos regulamentares são propostas disposições normativas que fomentam a reabilitação do património existente, que potenciam a reconversão urbanística de áreas degradadas, a disponibilização de terrenos para o domínio público municipal para além da obrigatória e, ainda, que apresentam novas exigências em termos de áreas e condições de cedência de espaços destinados a equipamentos e áreas verdes.
- b) Estão previstos novos arruamentos de serviço local, destinados a qualificar áreas presentemente desordenadas ou desocupadas e localizadas em zonas consideradas problemáticas. Citam-se, a título de exemplo, a nova rede viária a construir em Contumil, a reestruturação viária da zona envolvente da Rua Justino Teixeira, o prolongamento da circunvalação que servirá o

Lagarteiro/Azevedo, os novos arruamentos na zona Nascente deste aglomerado, a reestruturação viária da Bouça e Norte de Aldoar, etc.

- c) Ao nível da cobertura da cidade com novos equipamentos, referem-se neste âmbito, os de índole local. Propõem-se o novo Centro Social de Apoio ao Lagarteiro, os Centros de Saúde de Aldoar, Viso e Covelo, e a reserva de áreas para pequenos equipamentos em Contumil, Cerco, Lagarteiro e S. Roque da Lameira. Propõem-se ainda novas áreas desportivas a localizar em Contumil, Campanhã e Aldoar.
- d) Relativamente à requalificação dos bairros sociais existentes, está já em curso a reestruturação do Bairro de S. João de Deus, considerando-se, igualmente, prioritárias intervenções de fundo nos bairros de Rainha D. Leonor, Aldoar, Aleixo, Lagarteiro, S. Vicente de Paulo e Ramalde.

4.6. O Sistemas de Espaços Colectivos e a Estrutura Verde Urbana

A qualidade e diversidade dos espaços de uso colectivo possuem, no contexto do PDM, uma importância basilar (não se consideram neste capítulo os espaços/eixo que têm como função primordial o suporte do tráfego).

A especificidade de cada um e os sistemas em que se agrupam e relacionam, constituem elementos referenciais da cidade, “ligantes” dos diferentes episódios que tecem a narrativa urbana. São lugares por excelência do peão, do lazer, da deambulação e das vivências, portadoras de convivialidade e de qualidade do quadro de vida urbana. São elementos fundamentais da política para a cidade “verde”, para a melhoria e caracterização dos parâmetros ecológicos, para a leitura de unidades de paisagem, de referências visuais, de “sítios” que desenham a imagem da cidade e das suas marcas identitárias, seja pela força que o suporte físico transmite, seja pelo que de único e excepcional a história foi depositando.

Contra a banalização da cidade “genérica”, questão que, no Porto, choca mais negativamente por contraposição à sua forte identidade patrimonial e histórica, a produção de espaços colectivos é fundamental nas áreas de desenvolvimento mais recente, na transformação de novas áreas até agora marginais, na valorização de tecidos mais ou menos consolidados.

Defende-se, assim, uma visão integradora da riqueza, em parte produzida pela diferença, que os espaços colectivos da cidade possuem.

O Porto, contrariamente ao que muitas vezes se ouve, possui uma oferta apreciável de espaços de uso público, com características, usos e localizações muito diversificadas e, em muitos casos, com inegáveis padrões de qualidade estética, equipamento e conforto.

Produzem-se, por vezes, avaliações enviesadas e simplistas que esquecem o potencial de conjunto que o Porto tem. Menosprezam-se lugares e trajectos de escala reduzida e de uso pouco intenso, subavaliam-se melhorias e mudanças de perfil (Avenida Brasil, etc.), desconhecem-se muitas particularidades e carácter de lugares como o Horto das Virtudes, desdenham-se os incrementos produzidos pela instalação de pequenos equipamentos, mobiliário urbano, arborização (Largo da Pena, Praça D. João I), não se avaliam concretamente os trajectos lineares porque, provavelmente, se pensa que a mudança de ambientes ao longo desses trajectos são factores de truncagem. Desliga-se o “pétreo” do “verde”, minimizam-se pequenos detalhes que fazem o valor de um sítio (o Labirinto de S. Roque, o miradouro da Vitória etc.).

Não querendo com isto dizer que não há nada de relevante por fazer, muito pelo contrário, parece óbvio que o PDM, para além de apostar em novas iniciativas com forte visibilidade e noutras mais humildes e de índole local deve, nesta matéria, explicitar e comunicar melhor essa estratégia multifacetada acerca das potencialidades de uso desses espaços, sistemas de espaços e trajectos.

É nesta perspectiva que se considera que o Sistema de Espaços Colectivos e a Estrutura Verde Urbana são elementos estruturantes da cidade contribuindo para o seu equilíbrio e para a plena fruição da oferta urbana, por parte da sua população.

4.6.1. Sistema de Espaços Colectivos

O Sistema de Espaços Colectivos integra todas as áreas existentes ou previstas que ofereçam condições de fruição pública tais como jardins, parques, praças, alamedas etc., bem como áreas privadas de utilização colectiva de que são exemplo quintas, jardins, galerias comerciais, etc., ou seja, as áreas que são ou podiam vir a ser utilizadas na escala directa do corpo humano.

Foram ainda considerados os equipamentos capazes de potenciar animação urbana e aglomeração humana como, por exemplo, escolas, igrejas, áreas desportivas, ruas comerciais, etc. Pelas mesmas razões foram ainda incluídas as paragens do Metro e as grandes interfaces de transportes, bem como a Linha Histórica do Eléctrico.

Excluíram-se, para efeitos desta pesquisa, os grandes corredores de circulação mecânica e os arruamentos essencialmente destinados ao acesso automóvel.

A utilização de uma abordagem sistémica justifica-se porque se entende que estes espaços colectivos, para além de possuírem valências próprias, valorizam o seu desempenho quando se relacionam entre si. Consequentemente, o conjunto é maior do que o somatório de cada uma das suas partes.

Além disso, esta função relacional, contribui para reestruturar o seu sentido urbano. O reforço de coesão entre estes espaços permite recompor uma nova vertebração da cidade, garantindo continuidades, reforçando relações entre espaços, equipamentos, vias, e monumentos, criando, ainda, novas entidades urbanas.

A concretização progressiva deste sistema de espaços abertos e filamentos, potencia novas formas de usufruir a cidade, na medida em que cria percursos alternativos, diversificados, seguros e confortáveis.

Esta proposta constituiu uma referência para o desenho do espaço público, cuja beneficiação não deverá ser pontual e ensimesmada, mas ter em consideração as relações entre os diversos componentes com uma estrutura de contiguidade, o que certamente contribuirá para uma melhor leitura e usufruto da cidade.

A valorização de determinados arruamentos com potencial de requalificação urbana, entendida no propósito da harmonização da cidade, é proposta sempre que se

pretende reforçar o relacionamento entre espaços públicos bem caracterizados e bem dimensionados, ou entre equipamentos estruturantes. Esta beneficiação que se pode traduzir em obras relativamente simples como, por exemplo, o seu reperfilamento, valorizando a componente pedonal, a sua arborização ou iluminação pública, atribuir-lhes-á melhores e mais confortáveis condições de utilização e possibilitará a construção do referido Sistema de Espaços Colectivos. A programação da sua progressiva execução deverá ser compatibilizada com a instalação de ciclovias e de arruamentos prioritariamente pedonais (ver capítulo 4.4).



16310
00700

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL
CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

- | | |
|---|--|
| Área de Equipamento Existente | Percursos Amigáveis |
| Área de Equipamento Proposto | Área de Equipamento Integrada na Estrutura Ecológica Municipal |
| Área Verde de Utilização Pública | Elétrico - Linha Histórica |
| Espaço de Utilização Pública | Paragem de Metro |
| Área Verde de Enquadramento de Espaço Canal | Parque & Rode |
| Área Verde Mista | Interface |
| Área Verde Privada a Salvaguardar | |
| | Proposta Valria |
| | Limite do Concelho |

O desenho destes percursos partiu da Estrutura dos Sistemas de Espaços Colectivos, descrita no capítulo 3.7.2, procurando adaptar-se às especificidades das diversas situações urbanas que atravessam. Os traçados propostos são indicativos e manifestam intenções estruturais pelo que, em sede de projecto de espaço público, serão admissíveis alterações pontuais, decorrentes dos estudos mais aprofundados que, obrigatoriamente, serão elaborados em devido tempo.

Estes percursos que, de uma forma geral, têm a sua origem na cidade consolidada, onde se concentram os espaços públicos mais qualificados, desenvolvem-se radialmente ao longo das saídas históricas da cidade, ou transversalmente, aproveitando a permanência de áreas remanescentes, interceptando-se em pontos estratégicos, o que permitirá a construção de uma rede que cobre uma boa parte da cidade.

Entende-se que estes percursos de excepção devem servir, essencialmente, a orla periférica do Porto, dado que é a zona mais carenciada de espaços públicos qualificados. Na zona central já os encontramos, embora se reconheça a necessidade de continuar o processo de beneficiação já iniciado e desenvolvido nos últimos anos.

A título de exemplo descrever-se-ão dois destes percursos que, pela sua importância em termos urbanos e relativa facilidade de execução os tornam paradigmáticos no âmbito deste tipo de actuação.

a) Percurso Antas/Rio Tinto

A Alameda Eça de Queirós e a Avenida dos Combatentes são espaços urbanos qualificados e já bastante utilizados que confluem na Praça Francisco Sá Carneiro que carece de obras de beneficiação por forma a transformá-la num espaço de estadia mais agradável.

Através do complexo desportivo do Monte Aventino, cujo atravessamento poderá ser melhorado, acede-se ao Parque de S. Roque (cuja expansão para Norte está prevista) e, por conseguinte, à Rua de S. Roque da Lameira. O pequeno complexo desportivo do Sport Clube do Porto cuja reformulação está prevista, possibilita o

relacionamento desta zona com a Avenida 25 de Abril, permitindo o acesso à Praça da Corujeira, cuja requalificação seria aconselhável. Partindo desta Avenida e utilizando a faixa verde prevista no seu Plano e no PDM, é possível o acesso pedonal à Estação de Campanhã. O seu projecto de requalificação prevê uma rua comercial coberta que ligará as duas margens da linha de Caminho de Ferro garantindo o acesso à interface de transportes, igualmente em construção.

A Rua de Bonjóia, que passa sob a VCI, possibilita o acesso ao Palácio de Bonjóia e ao pequeno parque proposto pelo PDM, para o Vale da Igreja de Campanhã que se prolonga pelo futuro Parque Oriental da Cidade. Este concomita, nas imediações do Palácio do Freixo, com o Agroparque, proposto para o Vale do Rio Torto, que continua no Concelho de Gondomar. Será interessante desenvolver negociações com esta Câmara no sentido de prolongar este exercício e, se possível, ligá-lo à Serra de Valongo, onde está previsto um parque de âmbito metropolitano.

b) Percurso Bouça / Jardim Botânico

O pequeno parque proposto pelo PDM para o Vale da Bouça e que serve a população residente na Lapa e em Damião de Góis, concomita com os vastos terrenos presentemente ocupados pelo Tribunal de Família e pela Tutoria os quais poderão reverter, parcialmente, para a Câmara Municipal. O tratamento urbanístico desta zona permitirá a criação de uma ligação pedonal ao Liceu Carolina Michaelis. O eixo viário de ligação ao Liceu Rodrigues de Freitas é passível de ser pedestrializado, criando um espaço urbano animado, dada a presença de uma grande população jovem. À ilharga deste Liceu existe um espaço estruturado pela antiga capela de Cedofeita que pode ser profundamente alterado, transformando-se num espaço de estadia bem dimensionado.

A ponte deste estabelecimento de ensino existe um caminho que poderá ser requalificado e que atravessa o interior do quarteirão, ligando à Rua da Torrinha, a partir da qual sobem escadas de acesso ao Jardim da Maternidade. O espaço ocupado por este Hospital, pela antiga ilha da Parceria-Antunes e pelo actual Conservatório de Música do Porto tem um enorme potencial de transformação, podendo absorver os

equipamentos previstos e uma área verde que permita o seu atravessamento e, consequentemente a sua ligação ao Palácio de Cristal.

O conjunto formado por este Jardim, Casa Tait, Quinta da Macieirinha e terrenos existentes no Vale de Massarelos, cuja integração nesta massa verde é proposta pelo PDM, constitui o acontecimento central deste percurso.

A construção do Viaduto pedonal previsto nos Caminhos do Romântico (Porto 2001) permitirá ligar este conjunto verde com o Pólo III da UP, cuja reestruturação urbanística é premente e, consequentemente, com o Jardim Botânico.

Os restantes percursos que completam o Sistema de Espaços Colectivos do Porto são os seguintes:

- O percurso formado pelo Parque da Cidade, a nova área de equipamentos na zona do cemitério de Aldoar e na zona do Inatel e, depois de atravessar a Avenida de Boavista, pelo Externato de Nossa Senhora do Rosário, o Parque de Serralves, o Parque da Pasteleira e, finalmente, a ligação à marginal pela área verde do Fluvial.
- Em Requesende as áreas adjacentes à Ribeira da Granja, recuperadas como zona de lazer, o novo Parque da Prelada, a nova passagem da VCI e a nova via que ordenará o futuro Nó do Regado, que levará até ao Jardim da Arca d'Água e ao Parque do Covelo.
- O anterior percurso pode ter continuidade até ao Pólo Universitário da Asprela, equipado com um novo parque, e ligar aos terrenos da Universidade Lusíada e à nova área adjacente ao Bairro de S. João de Deus.
- O conjunto dos espaços adjacentes à marginal fluvial e marítima da cidade são, finalmente, áreas de relação entre muitos dos sistemas descritos. A proposta de alguns pontos de conexão entre cota baixa e cota alta permitem reforçar esta ligação.
- Assim, o conjunto de eixos viários principais da Cidade: Avenida da Boavista, toda a extensão da Circunvalação e a VCI, deverão ser alvo de estudos para a

sua integração dentro destes sistemas de espaços colectivos, qualificando os seus traçados e a sua ligação urbana.

4.6.2. Estrutura Ecológica Municipal Proposta

Todo o território da cidade é considerado solo urbano pelo que não está abrangido pela Reserva Ecológica Nacional, o que não significa que a sua expansão e transformação não deva ser compatível com uma correcta articulação com os seus recursos e valores naturais. É por este motivo que, ao abrigo do Decreto Lei nº 380/99 de 22 de Setembro, se propõe a constituição da Estrutura Ecológica Municipal que tem como objectivos a preservação e promoção da qualidade ambiental do território, assegurando a defesa e valorização dos elementos patrimoniais e paisagísticos relevantes, a protecção de zonas de maior sensibilidade biofísica e a promoção dos sistemas de lazer e recreio.

Este Decreto lei refere no seu artigo 70º : *os planos municipais de ordenamento do território visam estabelecer a definição da estrutura ecológica municipal.*

E no artigo 85º: *o plano director municipal define como modelo de organização municipal do território nomeadamente estabelecendo... a definição dos sistemas de protecção dos valores e recursos naturais, culturais, agrícolas e florestais, identificando a estrutura ecológica municipal.*

No âmbito da revisão do PDM do Porto, a Estrutura Ecológica Municipal integra as seguintes componentes:

- Estrutura verde da cidade:
 - Áreas Verdes de Utilização Pública
 - Áreas Verdes Mistas
 - Áreas Verdes Privadas a Salvaguardar
 - Áreas Verdes de Enquadramento de Espaço Canal
- As novas áreas verdes resultantes de novas intervenções
- Áreas de logradouro e equipamentos
- Conjuntos vegetais de relação

- Áreas de Protecção de Recursos Naturais: zonas húmidas e linhas de água a céu aberto
- Praias e zonas naturais sujeitas às variações das marés
- Escarpas e terrenos instáveis

Grande parte destas unidades são representadas na Planta de Ordenamento – Carta de Qualificação do Solo e todas aparecem especificadas no Regulamento do PDMP. Elaborou-se, ainda, a carta específica da Estrutura Ecológica Municipal.

a) Estrutura verde da cidade

A estrutura verde é composta pelo conjunto de áreas denominadas “verdes” devido ao seu elevado conteúdo vegetal e que são importantes para a leitura da cidade. Foi com base nesta estrutura que se desenvolveu posteriormente, a proposta para os sistemas de espaços colectivos.

Dentro da estrutura verde incluem-se os espaços de “utilização pública” – jardins e parques - assim como os espaços “verdes privados” e uma nova categoria denominada “verdes mistos” em que a propriedade se mantém como privada e o uso é, predominantemente, agrícola. Assim, o PDM aposta na criação de uma nova tipologia de parque – o Agroparque e pequenas áreas de horta urbana, que garantirão a sobrevivência de alguns recursos agrícolas dentro da Cidade.

A inclusão dos espaços de enquadramento das infra-estruturas viárias nesta Estrutura pretende implementar medidas que visem um melhor aproveitamento e requalificação dos espaços envolventes dos grandes canais que atravessam a cidade.

A área abrangida pela estrutura verde pública da cidade duplica a actual captação de verde público urbano que passará de 6 m²/habitante, para 14,79 m²/habitante, embora este valor resulte, ainda, longe das médias europeias, que rondam os 20m²/habitante.

A totalidade de área abrangida pela estrutura proposta será de 388 ha contra os 156 ha existentes.

b) Os logradouros e os equipamentos

A Estrutura Ecológica Municipal não pode reduzir-se aos espaços de domínio público, entendendo-se que a população em geral deverá contribuir para a sua coesão e redimensionamento. O Regulamento cria condições para a requalificação destes espaços de proximidade e para a recuperação de solos permeáveis, no intuito de conseguir aumentar a capacidade de absorção de água e a recarga de aquíferos subterrâneos aumentando a superfície de terra com capacidade para realizar funções ecológicas – depuração do ar, retenção de água, etc.

No sentido de garantir a preservação dos logradouros o Regulamento determina as áreas mínimas de cada parcela.

Os equipamentos assinalados na planta da Estrutura Ecológica Municipal destacam-se pela sua importância, quer como áreas de lazer e de actividades ao ar livre, quer pela sua grande extensão de coberto ou massa vegetal. Uma parte considerável destes equipamentos é constituído por solo permeável e grandes cobertos vegetais que devem ser preservados e recuperados como elementos importantes no equilíbrio ecológico da cidade.

c) As novas áreas

A acrescentar às áreas anteriormente descritas, devem-se ter em consideração as áreas verdes resultantes de futuras operações de loteamento.

d) Conjuntos vegetais de relação

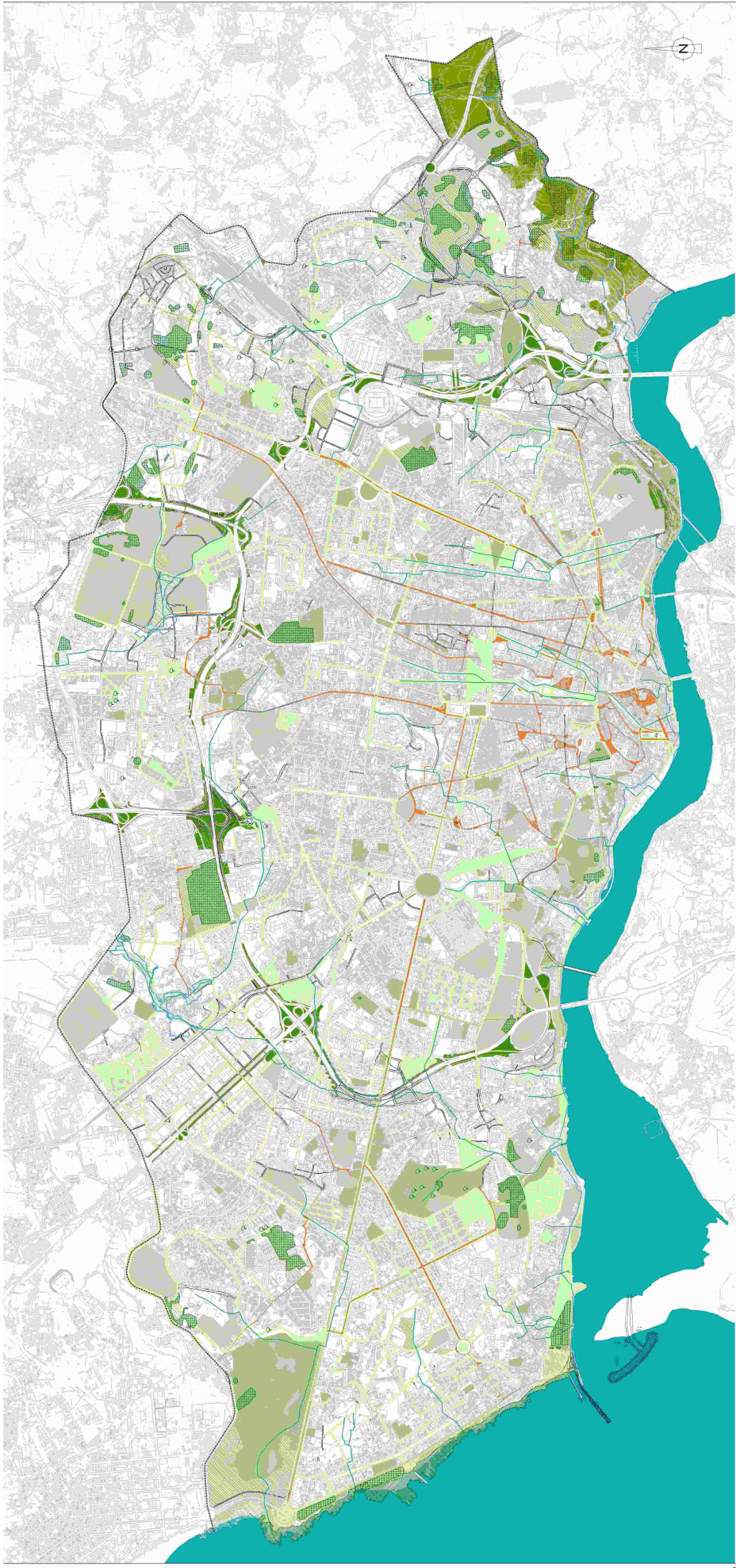
Esta categoria está interligada com a definição dos sistemas de espaços colectivos e com a estratégia de mobilidade. O objectivo da implementação destes conjuntos reflecte a preocupação de recuperar a rua como elemento mais importante de relação da cidade, assim como, oferecer espaços de qualidade próximos ao peão.

Neste âmbito, deverá proceder-se à programação de arborização e ao reperfilamento dos arruamentos existentes no sentido de promover a qualidade atmosférica e a atenuação das anomalias térmicas e a criação de espaços mais qualificados.

e) Áreas de Protecção de Recursos Naturais

Estas áreas incluem ecossistemas como as zonas húmidas e linhas de água a céu aberto, as praias e zonas naturais sujeitas às variações das marés, assim como, áreas de risco geológico, instáveis e com declives superiores a 25%, ou, ainda, as unidades paisagísticas relevantes, como as escarpas.

A maior parte deste conjunto de espaços está associada a áreas mais abrangentes destinadas a espaços de uso colectivo, relacionando as actividades de lazer e recreio com os recursos naturais e permitindo reconhecer a grande biodiversidade da cidade. Grande parte destas unidades e ecossistemas deverão ser recuperados prioritariamente, seguindo políticas de despoluição e monitorização, para resolver os problemas de poluição e risco que actualmente apresentam.



PLANO DIRECTOR MUNICIPAL
CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

- Área de Equipamento Integrado na Estrutura Ecológica Existente
 - Área de Equipamento Integrado na Estrutura Ecológica Proposta
 - Parque ou jardim Existente
 - Parque ou jardim Proposto
 - Área Verde de Produção
 - Área a Requalificar e Integrar no Sistema Ambiental
 - Rua Arborizada Existente
 - Rua Arborizada Proposta
 - "Linha"
 - Proteção de Recursos Naturais
 - Presunção Antigo Leito de Ribeira em Aqueduto de Águas Pluviais
 - Linha de Água Descoberta
- Cotas de Máxima Cheia
- Proposta Valria
- Limite do Concelho
- PATRIMÓNIO NATURAL
- Complexos de Gaias da Foz do Douro
- ESPECIES ARBÓREAS
- PROTEGIDAS
- Zona com Sobreiros sujeitos a Serviço
 - Sobreiro Isolado
- CLASSIFICADAS
- Conjunto de Árvore
 - Árvore Isolada

PLANTA DE ESTRUTURA ECOLÓGICA MUNICIPAL

4.6.3. Zonamento Acústico

O novo regime legal sobre a poluição sonora, também designado por Regulamento Geral do Ruído (RGR), definiu, como orientação fundamental, que a execução da política de ordenamento do território e de urbanismo, deve salvaguardar e assegurar a qualidade do ambiente sonoro, promovendo a distribuição adequada das funções habitação, trabalho e lazer.

Face a esta regulamentação, procedeu-se à elaboração da Planta de Zonamento Acústico Preliminar, através da classificação de Zonas Sensíveis e Zonas Mistas, com base nos critérios definidos no Regulamento Geral do Ruído em compatibilidade com as propostas da Carta de Qualificação do Solo do PDM.

Assim, a elaboração do PDM deve ter em consideração, por um lado, uma informação acústica adequada e, por outro lado, o Mapa de Ruído, devendo ser elaborados planos de redução e/ou monitorização do ruído, e adoptadas as medidas específicas de minimização de impactes acústicos negativos, nomeadamente a realização das obras necessárias e a satisfação de outros condicionamentos.

O Dec-Lei n.º 292/2000 de 14 de Novembro fixa zonas sensíveis e zonas mistas, conforme se define mais à frente, sendo muito importante referir que nestas, onde a exposição ao ruído no exterior contrarie os níveis sonoros máximos, devem ser objecto de obras de minimização deste impacte.

Quanto às infraestruturas viárias e de transportes, compete às entidades responsáveis pela exploração a execução dos planos de monitorização e de redução de ruído.

No âmbito do controlo do ruído ambiente, de forma a evitar a coexistência de usos conflituosos, é interdito o licenciamento ou a autorização de novas construções para fins habitacionais e a construção de novas escolas ou hospitais ou similares em zonas que não estejam classificadas como zonas sensíveis ou mistas.

A concepção, estudo e realização de infraestruturas de transportes terrestres, devem ter em conta os ruídos sonoros quer durante a realização das obras, quer pela sua utilização, relativamente às vizinhanças.

a) Zonamento Acústico Preliminar

Com base no uso do solo, existente e proposto, definido na Carta de Ordenamento do PDM, e ainda de acordo com o Dec-Lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro, e os princípios orientadores da DGA/DGOTDU, procedeu-se à delimitação de Zonas Sensíveis e Zonas Mistas.

As Zonas Acústicas Sensíveis correspondem a zonas de equipamentos, existentes ou a instalar, destinadas a escolas, hospitais e outros equipamentos colectivos prioritariamente utilizados como locais de recolhimento. Estas áreas estão definidas na Carta de Condicionantes.

É de referir que, uma vez que o Mapa do Ruído ainda não está concluído, as áreas vocacionadas, exclusivamente, para habitação unifamiliar já consolidadas e a manter na proposta do PDM, em que as medições do ruído exterior estiverem em conformidade com os valores referidos no Dec-Lei n.º 292/2000, serão classificadas como Zonas Sensíveis.

Finalmente as Zonas Acústicas Mistas são aquelas áreas cuja ocupação seja afectada por outros usos existentes e previstos, nomeadamente comércio e serviços ou combinados com os usos das zonas sensíveis.

b) Condicionantes Complementares

As Zonas Acústicas Sensíveis e Mistas constantes da Planta de Condicionantes têm por objectivo a prevenção e o controlo da poluição sonora de forma a evitar a existência de usos conflituosos e a salvaguardar a saúde e o bem estar da população.

Para atingir os objectivos descritos no ponto anterior dever-se-á atender às plataformas de horário nos períodos diurno e nocturno, bem como aos níveis sonoros máximos admissíveis definidos nos termos da legislação em vigor.

c) Proposta de Zonamento Acústico Preliminar

De acordo com o Decreto 292/2000, de 14 de Novembro, é da competência das Câmaras Municipais elaborar o Zonamento Acústico atendendo às plantas de ordenamento e zonamento do PDM.

Como já foi aqui referido, a Carta de Zonamento Acústico Preliminar que acompanha este PDM foi elaborada com base na Planta de Ordenamento – Carta de Qualificação do Solo, que define o uso e ocupação do solo.

No entanto, para concluir o “Zonamento acústico” é, ainda, necessário definir medidas específicas de minimização de impactes acústicos negativos a implementar, que dependem de informações acústicas adequadas e que estão a ser recolhidas e trabalhadas por entidades competentes, sob a responsabilidade da DMASU.

Assim que a Mapa do Ruído estiver concluída será publicada como elemento de acompanhamento do PDM.

Face à não existência da informação atrás referida, a proposta apresentada denomina-se Zonamento Acústico Preliminar e delimita as Zonas Sensíveis e Zonas Mistas, existentes ou previstas.

Ficam por classificar as Unidades Operativas de Planeamento e Gestão cuja classificação acústica será garantida em Planos Municipais de Ordenamento de Território de nível inferior e as fontes de ruído existentes ou previstas, nomeadamente:

- Grandes eixos viários:
 - Rede Nacional
 - Canais de ligação inter-níveis
 - Eixos urbanos estruturantes e de articulação intermunicipal
 - Arruamentos estruturantes locais principais
- Grandes eixos ferroviários:
 - Estações de comboios
 - Linhas de comboios
- Heliporto

- Equipamentos desportivos ruidosos
- Outros equipamentos ruidosos (Área Empresarial)

Estão ainda identificados os equipamentos sensíveis, tais como:

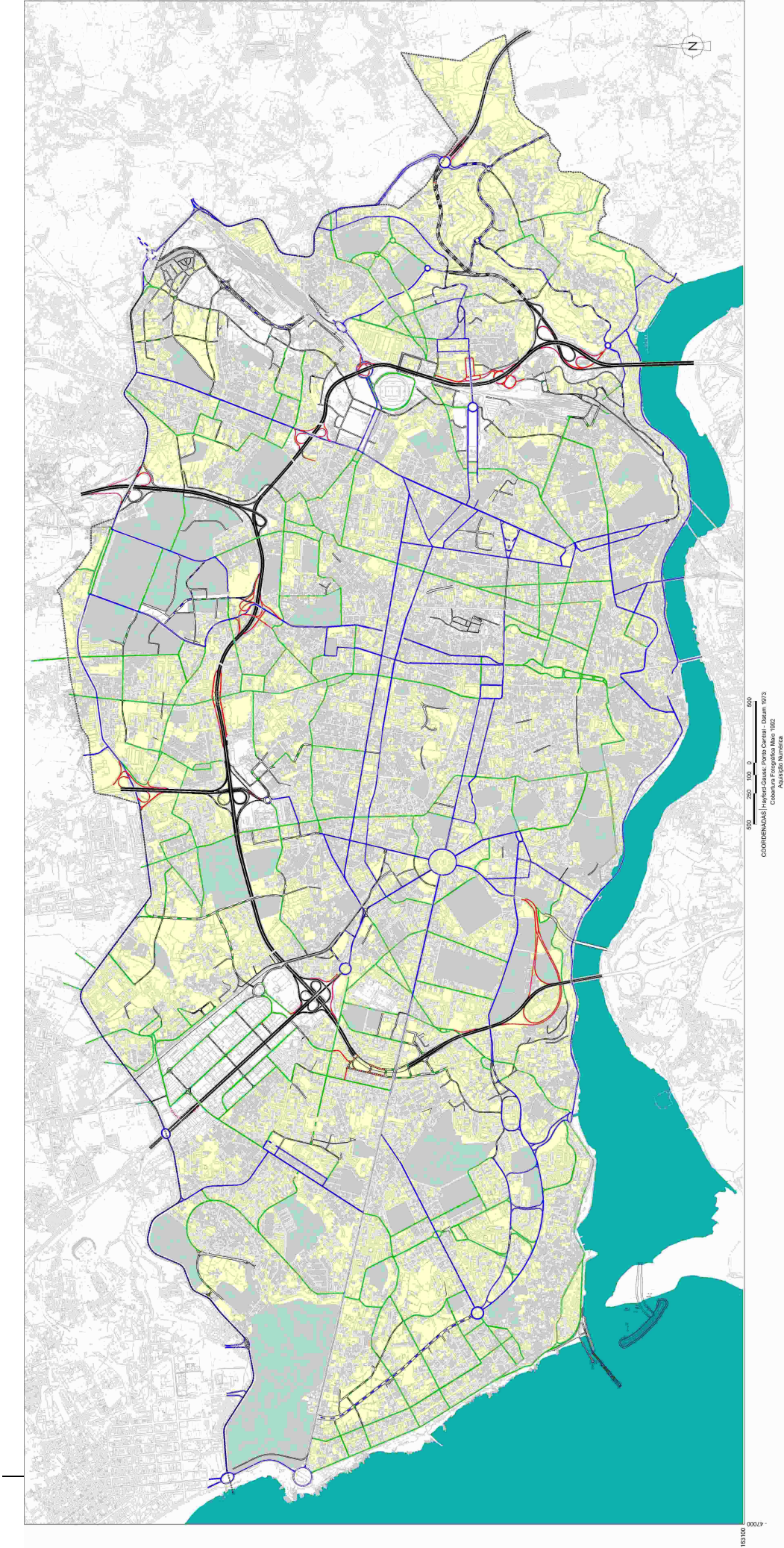
- Hospitais
- Escolas
- Espaços de recreio e lazer
- Outras

De referir que não se consideram como fontes de ruído as redes de transportes sobre carril, de carácter mais local, por julgarmos que as linhas serão devidamente executadas (equipamento rolante moderno e borrachas nos apoios ou outro material resiliente para evitar os ruídos de percussão).

Note-se, ainda, que a filosofia do Plano e as vivências no Porto são de coexistência de função habitar com pequenos comércio e serviços e mesmo as zonas exclusivamente residenciais ainda existentes (bairros sociais) estão a ser reabilitados e remodelados no sentido de serem abertos para o exterior, com a construção de equipamentos desportivos e de recreio no seu interior, a criação de pequenos comércio e cafetarias, com vista à dinamização saudável do convívio de zona e à diminuição de aspectos relacionados com a insegurança.

Assim, apenas as zonas residenciais puras já consolidadas e que, pela sua dimensão e tipologia, não apontam qualquer modificação de função, foram consideradas como Sensíveis.

Junta-se neste relatório, a título de exemplo, uma planta da Zona do Hospital de S. João com alguns dados acústicos. O território a que se refere, de acordo com a legislação em vigor terá que ser classificado em parte como Zona Sensível, pelo que, face aos ruídos provenientes das redes viárias e outros, haverá necessidade de grandes obras de minimização de ruído.



FONTES DE RUÍDO

Grandes Eixos Viários

Rede Nacional (IP1, IC1, IC23/VC1 e IC29)

Existente

Proposta

Canal de Ligação Inter-níveis (Rua e Ramal)

Existente

Proposta

Eixo Urbano Estruturante e de Articulação Intermunicipal

Existente

Proposta

Eixo Urbano Complementar ou Estruturante Local

Existente

Proposta

Túnel

Zona Sensível

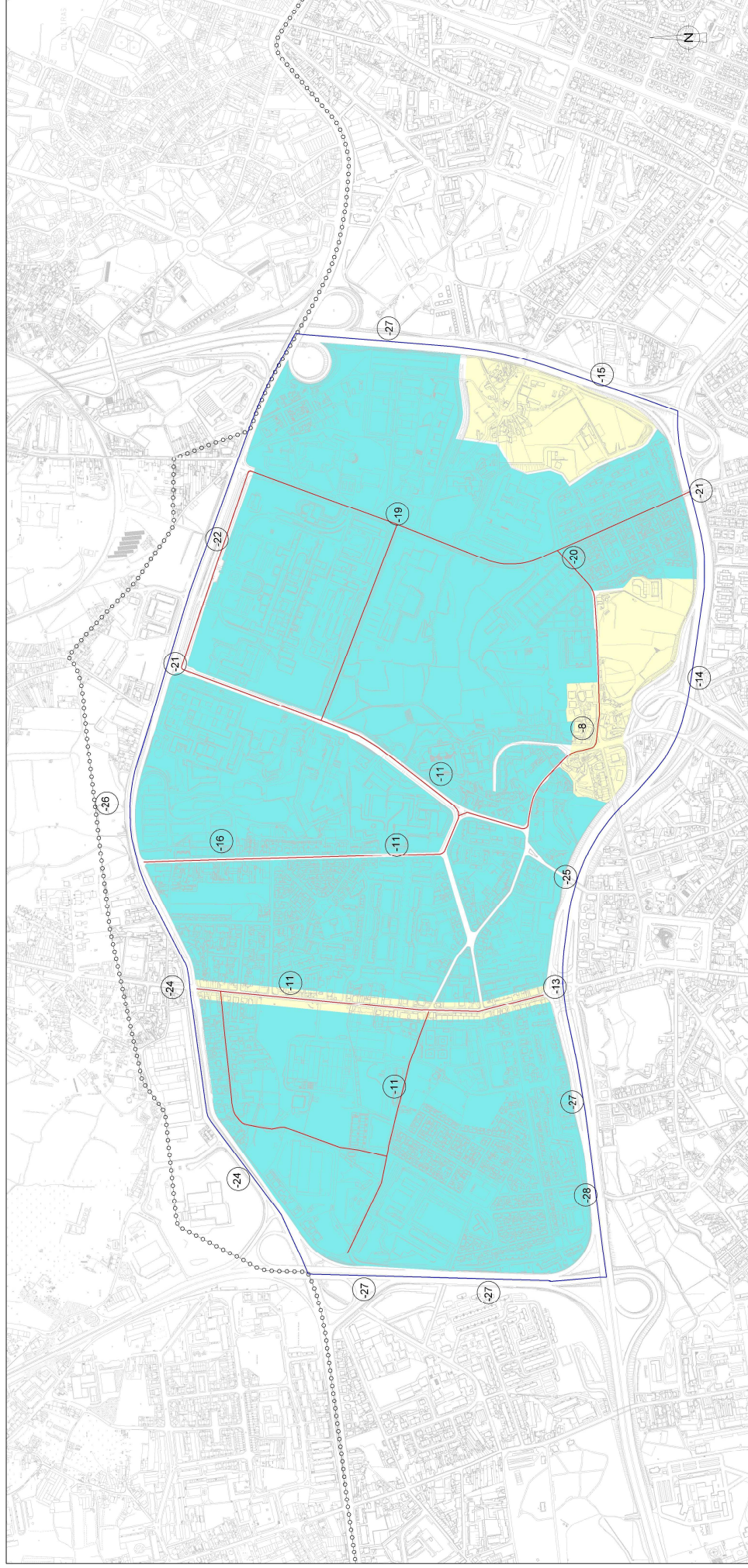
Zona Mista

Proposta Viária

Limite do Concelho

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO



- ZONA SENSIVEL

- ZONA MISTA

- INTERVENÇÃO MITIGADORA DE RUÍDO
NOS GRANDES EIXOS VIÁRIOS

- INTERVENÇÃO MITIGADORA DE RUÍDO
NOS EIXOS VIÁRIOS SECUNDÁRIO

- DELTA (L_{Aeq} (legal) - L_{Aeq} (medido))

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL
CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

CARTA DO RUÍDO

DELIMITAÇÃO DE ZONAS SENSÍVEIS
PROPOSTA-ZONA 1 (PARANHOS)

ELABORADO PELO GA - PELOURO DO AMBIENTE E DA REFORMA ADMINISTRATIVA / DMGSI

4.6.4. Recomendações e propostas do PDM

No âmbito dos Espaços Colectivos e da Estrutura Verde Urbana, o PDM apresenta propostas que visam integrar os recursos naturais existentes tanto no que diz respeito a novas áreas de ocupação da cidade, como a novos espaços destinados ao recreio e lazer.

Em termos regulamentares são propostas disposições normativas que garantem a promoção da qualidade ambiental, assegurando a valorização dos elementos patrimoniais e paisagísticos mais relevantes. Na definição da Estrutura Verde Urbana encontram-se salvaguardados os espaços verdes públicos e privados em função da sua sensibilidade biofísica. Assim, delimitam-se zonas onde são interditas obras de construção como é o caso das Áreas de Protecção de Recursos Naturais, promove-se o aumento da permeabilidade do solo nos logradouros, restringem-se os usos nas zonas inundáveis, promove-se a criação de espaços verdes resultantes das novas intervenções e multiplica-se o número de áreas verdes de uso público.

Ao nível da criação de novos espaços verdes, o PDM aumenta, substancialmente, a oferta, duplicando a área para 388 ha destacando-se as seguintes propostas:

- ampliação do Parque da Cidade;
- criação do Parque da Ervilha;
- criação do Parque da Quinta da Prelada;
- criação do Parque da Bouça;
- criação do Parque de Asprela;
- criação do Parque de Currais;
- criação do Parque Nau Vitória;
- criação do Parque de Contumil;
- criação do Parque de Antas/Salgueiros;
- ampliação do Parque de S. Roque;
- criação do Parque Oriental (rio Tinto);
- criação do Parque do Outeiro do Tine.

Neste âmbito é de referir a criação de uma categoria de espaço denominada Área de Verde Misto que corresponde a estruturas agrícolas ou florestais que podem integrar equipamentos colectivos de apoio a actividades de recreio e, no futuro, podem passar a formar parte do denominado Parque Agrícola.

Relativamente aos espaços colectivos, delimita-se um sistema composto por áreas verdes e equipamentos conformando percursos “amigáveis” que atravessam a cidade e garantem a oferta de uma rede equilibrada de espaços de recreio e lazer. Como exemplos destes percursos podemos citar:

- O Parque da Bouça – Maternidade - Palácio de Cristal - Pólo Universitário III - Jardim Botânico;
- Parque das Antas - Jardim de São Roque - Quinta de Bonjóia - Parque Oriental (Rio Tinto) – Parque do Outeiro do Tine – Parque Agrícola (Rio Torto);
- Parque da Cidade - Área de Equipamentos de Aldoar – Inatel - Jardim de Serralves;
- Parque da Cidade – Parque da Ervilha - Passeio Alegre – Lordelo;
- Ribeira da Granja – Parque da Quinta da Prelada - Arca d’Água – Parque do Covelo;
- Arca d’Água - Pólo Universitário da Asprela - Parque da Nau Vitória / Parque de Currais.

Relativamente à preocupação do PDM em recuperar os interiores de quarteirão, como espaços de elevado interesse, propõe-se como iniciativa a elaboração de Unidades Operativas de Planeamento e Gestão nos interiores de quarteirão da Companhia Aurifícia, da Escola Académica e das Doze Casas que visam valorizar as estruturas verdes existentes.

No respeitante ao ruído, para o cumprimento da legislação em vigor, deverão ser elaborados planos de redução e monitorização do ruído, de forma a adoptar as

medidas específicas de minimização de impactes acústicos negativos, nomeadamente através da realização de obras públicas e do fornecimento de dados aos privados para elaboração dos seus projectos.

4.7. Os Tecidos Urbanos e a Regulação Urbanística

Equacionar uma estratégia de regulação urbanística implica um conhecimento aprofundado da cidade, adquirido através da compreensão das estruturas existentes, o que implica, entre outras abordagens, a leitura morfológica do sistema urbano e o entendimento dos processos de evolução que lhe deram origem. Efectivamente, a cidade é um espaço fragmentado e constituído por tecidos cuja diversidade lhe é conferida pelo seu processo histórico de formação, pelas culturas urbanas subjacentes e pelo suporte físico onde assenta.

A diversidade desses tecidos é um factor intrínseco de qualidade urbana pelo que é necessário valorizar as especificidades de cada um, para estabelecer critérios de regulação da ocupação e uso adequados à gestão de cada uma destas situações urbanas. É, pois, necessário avaliar estas realidades para poder estabelecer normativas urbanísticas que valorizam os factores de qualificação urbana e que evitam a sua descaracterização.

A qualidade urbana de um certo espaço radica, mais, na sua capacidade de se integrar num conjunto urbano orgânico, diversificado e articulado por um espaço público legível do que, propriamente, na sua densidade construtiva. Alguns dos casos mais graves de descaracterização urbana decorrem da falta de atenção dada à importância das unidades morfológicas como referência para uma imagem qualificada da cidade no seu conjunto. Quando não há um exercício de tematização positiva, a unidade morfológica pode perder a sua importância dando origem, quando apenas são seguidos critérios quantitativos de gestão urbanística, a fortíssimas arritmias e suportes de escala.

Esta questão tem sido gravosa e resulta em perdas quase irrecuperáveis de muitas das identidades urbanas da cidade. A re-urbanização de grandes lotes residenciais, normalmente através de operações imobiliárias de grande escala (Mota/Galiza), a substituição difusa da edificação em eixos possuidores de forte identidade (R. Costa Cabral), a depredação da paisagem (Foz Alta), a intrusão de grandes volumes de má arquitectura (Bom Sucesso), os traumatismos causados pelo traçado da VCI, o carácter casuístico da construção de novos pólos universitários, constituem exemplos que devem ser devidamente reflectidos.

É neste âmbito que se devem retirar lições do passado recente da cidade e apertar a malha de exigência, com base em valores de urbanidade que resistam ao imediatismo, ao protagonismo exagerado dos valores de mercado, à depreciação do urbano como artefacto colectivo e à generalizada minoração da qualidade e dos valores estéticos.

É necessário avaliar com pragmatismo e uma perspectiva de modernidade os tecidos urbanos, considerando as suas dinâmicas, que não se compadecem com uma visão estática e museológica da realidade. É essencial que todos os tecidos, mesmo os mais históricos, participem, no âmbito das suas especificidades, na construção de novas dinâmicas urbanas. A valorização da identidade urbana do Porto implica a conservação dinâmica dos tecidos existentes e a criação de novos tecidos urbanos coerentes e qualificados.

4.7.1. Critérios de Regulação Urbanística

Como já se disse anteriormente, a cidade é um sistema complexo e heterogéneo, cuja transformação se processa de diferentes formas e com ritmos muito diversos.

Um Plano pretende ser um modelo prospectivo de uma determinada realidade e, por conseguinte deve reflectir as suas características e as formas como tende a evoluir ou como se pretende que essa evolução se processe. Esta diversidade apresenta vários graus de consolidação urbana que se podem observar, quer no que se refere ao traçado da infraestrutura, quer no plano do edificado, o que origina diferentes graus de previsibilidade da evolução da cidade.

Introduz-se, por conseguinte, um factor de maior ou menor “incerteza” na projecção da sua transformação. Há tecidos muito consolidados cuja evolução é bastante previsível; há tecidos não consolidados cuja transformação é mais incerta; há terrenos vazios cuja forma de ocupação depende de factores, por vezes imprevisíveis, em determinado momento.

A normativa do PDM deve considerar esta questão e integrar dispositivos que permitam lidar, de uma forma eficaz, com os diferentes graus de “incerteza” que caracterizam as diversas situações e tecidos urbanos. Por estes motivos, propõe-se uma normativa diversificada que, recorrendo a diferentes critérios de gestão, pretende adequar-se da melhor forma à multiplicidade das situações urbanas em presença.

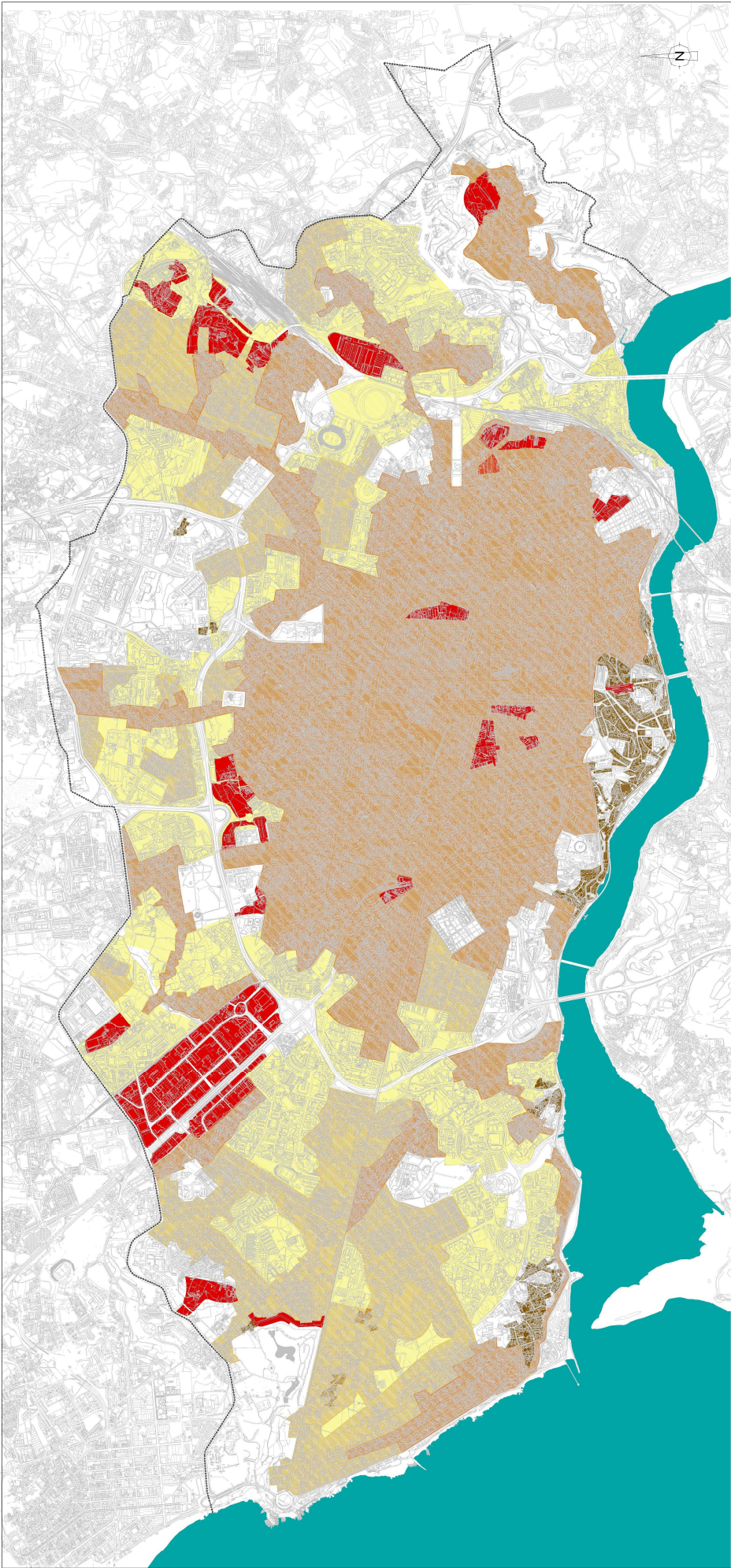
É neste contexto que se propõe a utilização de critérios casuísticos para as áreas históricas do Porto. Dado que cada caso é um caso, é extremamente difícil tipificar situações, especialmente em sectores da cidade onde a sedimentação histórica criou factos ou episódios urbanos irrepetíveis. Só através da análise detalhada de cada situação, que implica o conhecimento das transformações que o edifício sofreu ao longo dos tempos e do papel que desempenha no conjunto urbano onde se insere, é possível intervir adequadamente.

Nas áreas em que a infraestrutura está estabilizada e o edificado consolidado ou em fase de consolidação, como é o caso da cidade “tradicional” estruturada por quarteirões e com edifícios localizados ao longo dos arruamentos, propõe-se a utilização de critérios morfológicos, adaptados às diversas situações urbanas.

A cidade almadina e a expansão que ocorre até meados do século XX foi caracterizada pelo protagonismo do espaço público em função do qual, recorrendo a planos de alinhamentos e cérceas e, posteriormente, através da aplicação do Regulamento Geral de Edificações Urbanas, se estabeleceram as relações morfológicas que determinaram a forma do edificado. Foram estes dispositivos que se reinterpretam, que conformaram a imagem da cidade portuguesa durante este período, determinando uma relação planificada entre o perfil do arruamento e a volumetria marginal.

Nas áreas onde predomina a moradia unifamiliar com quintal ou onde se pretende a sua expansão, propõe-se a utilização de critérios tipológicos. Este tipo que se pode desdobrar em diversos sub-tipos (moradia unifamiliar isolada, geminada, em banda, etc.) caracteriza, conjuntamente com o espaço público que origina, um modelo de cidade com uma imagem muito própria. Uma normativa que caracterize o tipo edificatório e a sua relação com o espaço público é suficiente para assegurar a manutenção deste ambiente urbano.

Nos sectores da cidade onde predomina o modelo modernista, caracterizado pela existência de edificação isolada, sem uma relação formal e directa com o espaço público tradicional e dando origem a áreas intersticiais de uso colectivo, propõe-se a utilização de critérios quantitativos.

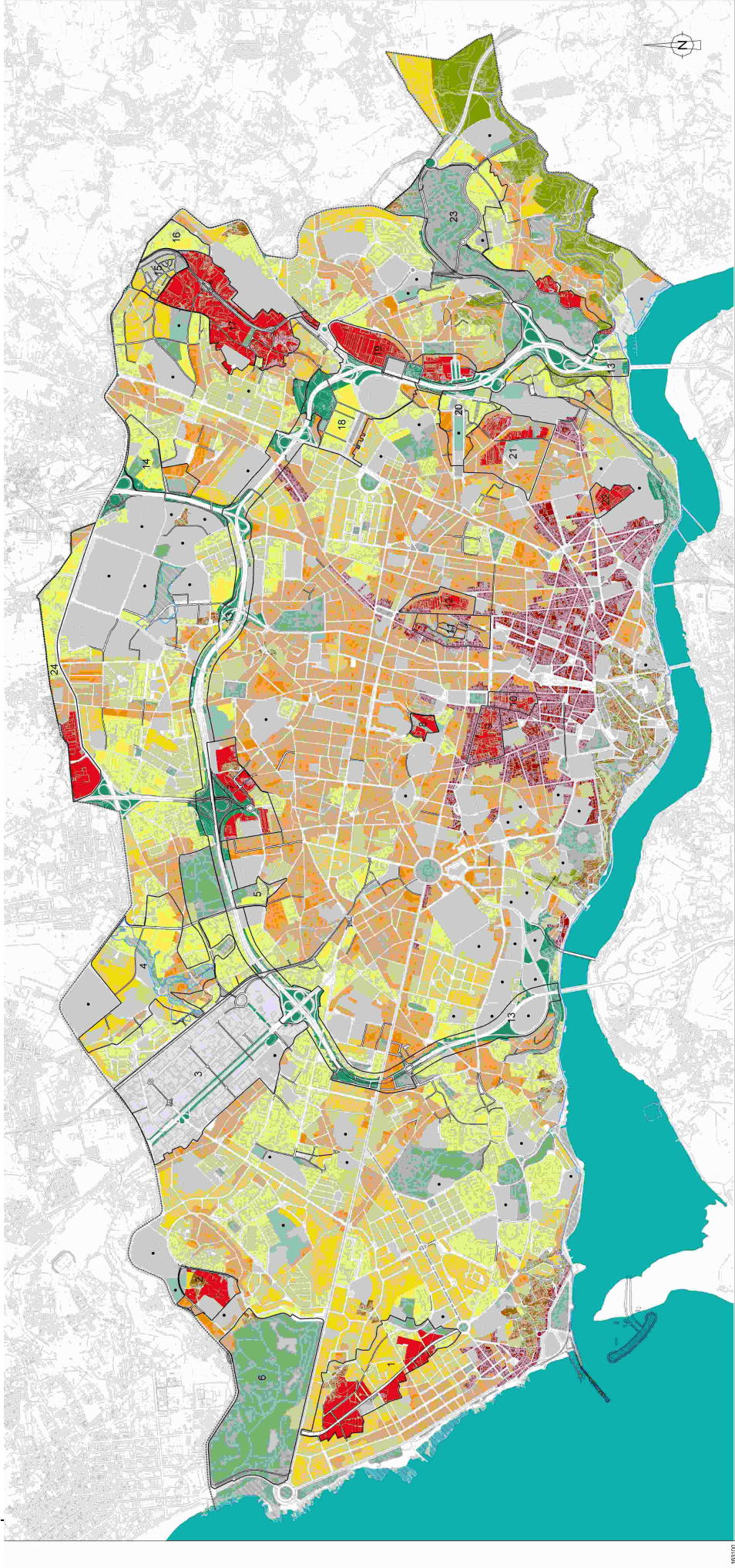


CRITÉRIOS CASUISTICOS
CRITÉRIOS MORFOLÓGICOS
CRITÉRIOS TIPOLOGICOS
CRITÉRIOS QUANTITATIVOS
CRITÉRIOS PROGRAMÁTICOS
LIMITES DO CONCELHO

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL
CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

CRITÉRIOS REGULAMENTARES





183100 000129 °
COORDENADAS (Hayford-Gauss: Porto Câmara - Datum 1973)
Coordenadas: UTM
Alcaldía: Números

- SOLOS URBANIZADOS**
- ÁREAS HISTÓRICAS
 - ÁREA DE FRENTE URBANA CONTÍNUA CONSOLIDADA
 - ÁREA DE FRENTE URBANA CONTÍNUA EM CONSOLIDAÇÃO
 - ÁREA DE HABITAÇÃO DO TIPO UNIFAMILIAR
 - ÁREA DE EDIFICAÇÃO ISOLADA COM PREVALÊNCIA DE HABITAÇÃO COLECTIVA
 - ÁREA DE URBANIZAÇÃO ESPECIAL
 - ÁREA EMPRESARIAL DO PORTO
 - ÁREA DE EQUIPAMENTO EXISTENTE
 - ÁREA DE EQUIPAMENTO PROPOSTO
 - SISTEMAS DE CIRCULAÇÃO E MOBILIDADE (ESPAÇOS CANAL E TUBOS SUBTERRÂNEOS)

- SOLOS AFECTOS À ESTRUTURA ECOLÓGICA**
- ÁREA DE EQUIPAMENTO EXISTENTE INTEGRADO EM ESTRUTURA ECOLÓGICA
 - ÁREA DE EQUIPAMENTO PROPOSTO INTEGRADO EM ESTRUTURA ECOLÓGICA
 - ÁREA VERDE DE UTILIDADE PÚBLICA
 - ÁREA VERDE MISTA
 - ÁREA VERDE PRIVADA A SALVAGUARDAR
 - ÁREA VERDE DE ENQUADRAMENTO DE ESPAÇO CANAL
 - PROTECÇÃO DE RECURSOS NATURAIS
 - COTAS DE MÁXIMA CHEIA

- UNIDADE OPERATIVA DE PLANEAMENTO E GESTÃO**
- U.O.P.G. 1 - AVENIDA NIU ALVARES
 - U.O.P.G. 2 - ALDOAR
 - U.O.P.G. 3 - ÁREA EMPRESARIAL DO PORTO (AEP)
 - U.O.P.G. 4 - REQUESENDE NORTEVISIO
 - U.O.P.G. 5 - PRELADA
 - U.O.P.G. 6 - PARQUE OCIDENTAL
 - U.O.P.G. 7 - REGAÇO
 - U.O.P.G. 8 - BOUÇA
 - U.O.P.G. 9 - COMPANHIA AURÍFICA
 - U.O.P.G. 10 - ESCOLA ACADÉMICA
 - U.O.P.G. 11 - FONTINHA
 - U.O.P.G. 12 - DOZE CASAS
 - U.O.P.G. 13 - VCI
 - U.O.P.G. 14 - AREOSA
 - U.O.P.G. 15 - S. JOÃO DE DEUS

- PLANO DIRECTOR MUNICIPAL**
CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO
- U.O.P.G. 16 - PANHA
 - U.O.P.G. 17 - CONTUMIL
 - U.O.P.G. 18 - ANTAS
 - U.O.P.G. 19 - MERCADO ABASTecedor
 - U.O.P.G. 20 - ALAMEDA 25 DE ABRIL
 - U.O.P.G. 21 - CAMPANHIA
 - U.O.P.G. 22 - PRADO DO REPOUSO
 - U.O.P.G. 23 - PARQUE ORIENTAL
 - U.O.P.G. 24 - CURTUMES/CIRCUNVALAÇÃO

PLANTA DE ORDENAMENTO CARTA DE QUALIFICAÇÃO DO SOLO

- PROPOSTA VÁRIA
- LIMITE DO CONCELHO

A forma de conceber a cidade alterou-se profundamente e a utilização de índices ou coeficientes de ocupação do solo determinou a volumetria agora utilizada.

Os desenvolvimentos urbanos localizados na orla exterior da cidade, quase todos eles construídos de acordo com a normativa proposta pelo PDM de 1993, são exemplos destes tecidos urbanos que, se por vezes originaram áreas pouco qualificadas, noutras criaram interessantes situações urbanas. Por estes motivos considera-se aconselhável e coerente a manutenção destes critérios de gestão quantitativa, nas áreas cuja lógica de formação foi, por eles, determinada.

Finalmente, referem-se os vazios urbanos onde o “grau de incerteza” é mais elevado e as áreas onde se propõem intervenções mais voluntaristas para onde se preconiza a utilização de critérios programáticos. Dada a ausência de referências urbanas e de infraestruturas urbanísticas e, ainda, pelo facto de se desconhecer o cadastro e as intenções temporais de urbanizar por parte dos seus proprietários, considera-se necessário estabelecer programas conjuntos de urbanização que refiram usos e tipos de edificação predominantes, índices de ocupação de solo, equipamentos, espaços verdes etc., bem como os mecanismos de perequação. Nas áreas objecto de intervenções determinadas pela Câmara Municipal, visando a qualificação de áreas estratégicas para a reestruturação de um sector da cidade (por exemplo alguns interiores de bairros da Baixa), será necessário estabelecer também, regras que definam os programas a instalar e as condições da sua execução.

Estas áreas serão “desenhadas” utilizando Planos de Urbanização, Planos de Pormenor e Unidades Operativas de Planeamento e Gestão.

4.8. Estratégia de desenvolvimento : a Carta do Património

Com a nova proposta de desenvolvimento da Carta do Património – uma peça de ordenamento do território que será objecto de permanente actualização – abre-se um novo quadro de ordenamento do território urbano, no que diz respeito à protecção e

valorização dos imóveis e conjuntos que, em si mesmos, detêm valores arquitectónicos, históricos ou urbanísticos, bem como das áreas sensíveis em termos de potencial arqueológico.

Pretende-se lançar as bases para um novo entendimento sobre a função urbanística, estética e de consolidação da imagem urbana que os imóveis e conjuntos com valor patrimonial podem desempenhar no desenvolvimento do Porto⁹, pela sua qualidade arquitectónica, paisagística ou histórica.

A produção deste documento não pode ser isolada do programa de actuação da Divisão Municipal de Património Cultural (DPC), que, desde 1998, tem vindo a desenvolver o projecto de “Inventário do Património Arquitectónico do Porto”¹⁰, com o objectivo de identificar e produzir informação qualificada sobre o tecido patrimonial da Cidade, para, entre outras funções, apoiar o planeamento e a gestão urbanística.

A Carta do Património, na sua vertente arquitectónica, integra os seguintes níveis de informação:

- Imóveis com valor patrimonial (Grau 1);
- Conjuntos de valor urbanístico e arquitectónico.

4.8.1. Carta do Património Arquitectónico

a) Imóveis com valor patrimonial (Grau 1)

A pesquisa desenvolvida para efeitos de identificação dos imóveis com valor patrimonial visou a selecção das arquitecturas mais emblemáticas (Grau 1), com base num conjunto de critérios que a seguir se descrevem.

⁹ Existem, naturalmente, outras vocações que a Carta do Património deve cumprir para além da contribuição para o ordenamento do território, nomeadamente ao nível da animação cultural, da informação turística, da formação escolar, etc.

¹⁰ Projecto da responsabilidade directa da DPC, que numa primeira fase teve o apoio do PRONORTE e do IPPAR (1998-2000), estando agora em apreciação uma candidatura ao POC para desenvolvimento da segunda fase do projecto que prevê a criação do sistema integrado de gestão da informação de carácter patrimonial que irá ficar integrado no SINUP da CMP.

Critérios de avaliação:

- Valor arquitectónico (*e urbanístico*)

- arquitectura de autor: imóvel projectado por arquitecto ou construtor cuja obra se reveste de especial significado para a cidade;

- tipologia arquitectónica: ex.: palácios, palacetes, solares, etc., ou tipologia representativa de determinada Escola/corrente arquitectónica;

- edifício de qualidade arquitectónica (mesmo sem autoria conhecida) que lhe confere uma identidade própria, distinguindo-se em termos de imagem urbana;

- Valor artístico

- arquitecturas com intervenções artísticas de especial valor tenham, ou não, o autor identificado (obras de arte integradas na arquitectura do imóvel);

- Valor histórico

- arquitecturas anteriores a meados do séc. XVIII, não sendo, contudo, um valor exclusivo; ou seja, este critério aplica-se de forma sistemática às arquitecturas anteriores a meados do séc. XVII, enquanto que os imóveis posteriores a esta época foram sujeitos a outros critérios de avaliação, nomeadamente o valor arquitectónico e o estado de conservação/integridade;

- arquitecturas representativas de determinados períodos e fenómenos históricos que marcaram a Cidade e a evolução do seu desenvolvimento urbanístico;

- Valor paisagístico-ecológico

- Lote que, pelo desenho, dimensão ou qualidade da sua área verde - nomeadamente a qualidade das espécies vegetais – contribuí para a qualidade ambiental da zona em que se insere;

- *Arquitecturas que se inserem em conjuntos com uma ambiência ainda de cariz rural*

- Valor simbólico, cultural ou social

- Edifício onde residiu uma personalidade marcante para a história/vivência cultural da Cidade ou que serviu de palco a acontecimentos de especial significado;

- Construção de referência para o entendimento/identidade de uma comunidade alargada

- Valor técnico-científico

- Construções/arquitecturas que se destacam pela inovação tecnológica dos materiais ou sistemas construtivos ou pela virtuosismo da estrutura;

- Edifícios que foram palco de actividades técnico-científicas marcantes para a compreensão dos processos de infraestruturação da cidade (abastecimento de águas, de gás e electricidade), etc.

Os imóveis constantes nesta carta ficarão sujeitos, no novo PDM, a um conjunto de condicionantes que visam a sua preservação e valorização, e justificam, pela sua importância no conjunto das arquitecturas com valor patrimonial da Cidade, o estabelecimento de zonas de protecção de 50m, definidas a partir dos limites da propriedade. Qualquer intervenção nestes imóveis terá de compreender uma análise histórica e arquitectónica do edifício, não sendo admitidas alterações significativas ao imóvel.

Todo este trabalho de identificação e cartografia dos Imóveis de Interesse Patrimonial exigiu um enorme esforço por parte deste serviço, surgindo esta primeira proposta de selecção que, convém realçar, não encerra o universo das arquitecturas que se podem enquadrar nesta categoria, mas que deverá corresponder a uma amostra muito significativa dos imóveis de Grau 1. Por uma questão de operacionalidade, foram incluídos nesta Carta do Património os jardins públicos de interesse patrimonial.

É nossa intenção prosseguir o esforço que tem sido feito no sentido da inventariação dos imóveis e espaços da cidade, tendo sido um recurso valioso deste projecto, todo o manancial de dados disponibilizado pelo IPAP nos arruamentos que já foram objecto de levantamento.

Relativamente a esta carta, o *corpus* final deverá incluir, além dos dados de identificação, catalogação e localização, as referências de carácter histórico e os critérios que estão na origem da sua avaliação.

Tal como já foi referido, a Carta do Património é um documento em aberto, sujeito ao avanço dos nossos conhecimentos sobre o tecido construído da Cidade, devendo abarcar em próxima edição novas categorias de imóveis.

b) Áreas com Interesse Urbanístico e Architectónico

A existência do conceito de “Conjunto” traduz a consciência da efectiva qualidade architectónica de certos agrupamentos de construções ou frentes urbanas mais ou menos extensas, e da sua importância na consolidação da imagem urbana. No entanto, este termo engloba, para além destes conjuntos que se podem caracterizar pela relativa homogeneidade da sua imagem, outros sítios que se distinguem pela diversidade das construções que se aglutinam em volta de alguns espaços referência, e que, apesar da singularidade das suas tipologias construtivas, merecem igualmente um esforço de preservação, pelo contributo valioso que podem dar na qualificação dos ambientes locais. Desta forma em nosso entender, o conceito “Conjunto” implica uma visão alargada e multiseccular da forma como a cidade cresceu e se desenvolveu.

Por outras palavras, a aplicação do conceito “Conjunto” tanto abarca largas franjas do tecido consolidado da cidade oitocentista, como as longas estradas velhas de composição e imagem diversa, como os quarteirões de moradias, blocos ou casas em banda projectadas na primeira metade do século XX, ou ainda os pequenos núcleos de casas rurais e quintas que sobrevivem em pequenas parcelas do tecido urbano. Podemos, ainda, considerar, pela sua enorme riqueza em termos de diversidade das tipologias construtivas e das soluções architectónicas que ostentam, algumas parcelas da cidade que constituem verdadeiros tecidos orgânicos feitos de muitas gerações de habitantes, únicos nas suas ambiências locais, que necessitam com urgência de um processo de qualificação que, sem os esvaziar do sentido de lugar, lhes confira condições de dignidade similares às de outras zonas da cidade. São áreas, regra geral,

com referências históricas a um povoamento antigo mas já um pouco descaracterizadas pelo aparecimento de novas tipologias arquitectónicas volumétrica e morfologicamente distintas; reconhecer o papel destas parcelas da cidade na composição da imagem urbana é reconhecer que Cidade é diversidade, de gentes e de arquitecturas.

Num ensaio de sistematização, a proposta de definição dos Conjuntos de Interesse Urbanístico e Arquitectónico teve por base uma série de critérios que se enunciam:

- conjunto significativo de arquitecturas emblemáticas;
- frentes urbanas consolidadas de arruamentos abertos ou rectificadas nos séculos XVIII e XIX;
- conjuntos urbanísticos que correspondem a épocas marcantes do desenvolvimento urbanístico da Cidade fora de muros, nomeadamente de finais do séc. XIX e primeira metade do séc. XX;
- vias correspondentes a antigas estradas de saída do Porto, que se caracterizam pela diversidade das suas arquitecturas e que espelham momentos marcantes do desenvolvimento e do planeamento urbanístico da Cidade;
- parcelas do tecido urbano que revelam ainda uma estrutura viária de raiz provavelmente medieval ou moderna, sem grandes alterações topográficas, correspondentes a antigos lugares centrais da organização do povoamento na época medieval;
- pequenos conjuntos de arquitecturas tradicionais de vocação rural.

À definição de Conjunto, anteriormente apresentada, sobrepôs-se o limite da Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística que, abrangendo o Centro Histórico, o Centro Tradicional e a coroa urbana adjacente, permitirá salvaguardar o elevado número de valores patrimoniais em causa, numa perspectiva global de relacionamento com a envolvente mais próxima, enquadrando as novas intervenções.

No caso da intervenção em imóveis localizados em Áreas com Interesse Urbanístico e Arquitectónico, pretende-se que as mesmas tenham em atenção as condicionantes decorrentes da qualidade arquitectónica e urbanística da envolvente, respeitando as características principais do tecido envolvente e das morfotipologias dominantes.

4.8.2. Carta de Potencial Arqueológico

A chamada Carta Arqueológica corresponde à cartografia das zonas sensíveis em termos de potencial existência de vestígios arqueológicos, vestígios esses que, pela sua natureza, são susceptíveis de serem destruídos por qualquer acção de revolvimento do subsolo, pelo que se torna necessário introduzir na esfera do planeamento mecanismos de prevenção com vista à sua detecção e salvaguarda.

Pelas vicissitudes da sua própria evolução histórica, o espaço urbano do Porto revela níveis de ocupação diferenciados, em função da maior ou menor antiguidade da presença humana no local. Por esse facto, e mau grado o estado ainda incipiente dos nossos conhecimentos relativamente aos níveis mais antigos do processo de humanização do território -, o espaço urbano do Porto foi organizado em diferentes unidades de protecção distribuídas por três níveis, já enunciadas no documento “Perspectivas de desenvolvimento estratégico e propostas para o regulamento” apresentado em Setembro de 2001.

Foram igualmente propostas algumas medidas de prevenção para áreas sem registo até à data de ocorrências arqueológicas para trabalhos que impliquem grandes revolvimentos de terras e alterações à topografia do sítio, com vista ao registo de eventuais níveis de ocupação mais antigos.

Tal como os níveis relativos à informação de carácter arquitectónico/urbanístico, a Carta de Potencial Arqueológico é um documento em actualização permanente, que visa dotar o Município de um instrumento de conhecimento e de gestão deste território.

4.8.3. Recomendações e propostas do Plano

O sentido do conjunto dos documentos de trabalho produzidos para o futuro PDM do Porto visa a criação de um suporte informativo mais rigoroso e devidamente fundamentado da cartografia relativa à dimensão patrimonial do Porto, integrando, pela primeira vez referências arquitectónicas recentes e áreas de potencial arqueológico.

Convém recordar que, relativamente aos bairros, é nossa proposta que estes conjuntos urbanísticos – por vezes com valor patrimonial - deverão ser enquadrados num contexto específico que estipule regras de intervenção, de forma a que não percam o seu valor urbanístico, pelo que deverá ser a Autarquia a estudar critérios de intervenção ajustados a cada situação. Contudo, registam-se alguns casos que justificam a sua inclusão na Carta do Património, dado que além de valor urbanístico, possuem valor arquitectónico. Tal será o caso do bairro projectado pelo Arq. Mário Bonito (ao Pinheiro Manso), dos anos 50, entre outros exemplos.

Em síntese, as propostas apresentadas correspondem a um esforço de estruturação de um novo quadro de funcionamento da gestão e planeamento urbanísticos no que diz respeito ao património inventariado, em que se criam as condições para uma nova forma de actuação sobre o território. Enquanto fonte de conhecimento do território e instrumento de apoio ao planeamento e gestão desse mesmo espaço, a Carta do Património deve assumir-se como um documento estratégico na definição das novas políticas de ordenamento do território e um veículo privilegiado de sensibilização do potencial patrimonial do Porto, nomeadamente na qualificação dos ambientes urbanos da segunda cidade do País.

5. CONDICIONANTES

A constituição e obrigatoriedade de delimitação das servidões, através de acto administrativo, encontra-se consagrado no Decreto de Lei n.º 181/70, de 28 de Abril.

As servidões administrativas resultam directa e imediatamente da lei; outras há cuja constituição exige a prática de um acto da Administração quer pelo reconhecimento da utilidade pública justificativa da servidão, quer pela definição de certos aspectos do respectivo regime.

Como exemplos das primeiras a servidão de margem (art.º 14.º do Decreto n.º 12445 de 29 de Setembro de 1926), a servidão non aedificandi prevista no art.º 104.º do Estatuto das Estradas Nacionais - entre outras (art.º 87.º, 89.º, 93.º e 95.º) - e as servidões das linhas férreas, estabelecidas nos art.º 30.º e seguintes do Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro.

Relativamente às servidões que precedem o acto administrativo há a considerar:

- as servidões Militares e Aeronáuticas, reguladas na Lei n.º 2078, de 11 de Junho de 1955, no Decreto Lei n.º 45986 de 22 de Outubro de 1964, e no Decreto Lei n.º 45987 da mesma data;
- as servidões ou zonas de Protecção dos Edifícios Públicos de reconhecido valor arquitectónico, previstas no Decreto n.º 21875, de 18 de Novembro de 1932; e
- as servidões ou zonas de Protecção dos Monumentos Nacionais e dos Imóveis de Interesse Público, previstas no Decreto n.º 20985, de 7 de Março de 1932.

Decorrente da obrigatoriedade de atender às diversas servidões contempladas no diploma apresentado, e muitas outras que foram surgindo em diplomas seguintes, os usos e transformações do solo ficam sujeitos a restrições de utilidade pública.

Os municípios, no processo de planeamento e ordenamento do território concelhio, passaram a ter que integrar, nas suas estratégias de intervenção, as várias servidões e restrições de carácter sectorial e de âmbito territorial diferenciado; estes, para além das especificidades locais e graus de protecção, passam a ter que atender ao conjunto de condicionantes estipuladas.

A Planta de Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública é uma figura de planeamento, enquadrada pela Lei n.º 48/98, de 11 de Agosto – diploma que estabelece as bases da política de Ordenamento do Território e Urbanismo - com enfoque no art.º 9 alínea 2, aos instrumentos de planeamento territorial - os Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT's).

De acordo com o Decreto de Lei 380/99, de 22 de Setembro, e no estritamente relacionado com o conteúdo documental – art.º 86.º ponto 1, alínea b) - para o PDM, esta figura assume carácter obrigatório. À escala do PDM a Planta de Condicionantes identifica as “servidões e restrições de utilidade pública em vigor que possam constituir limitações ou impedimentos a qualquer forma específica de aproveitamento”.

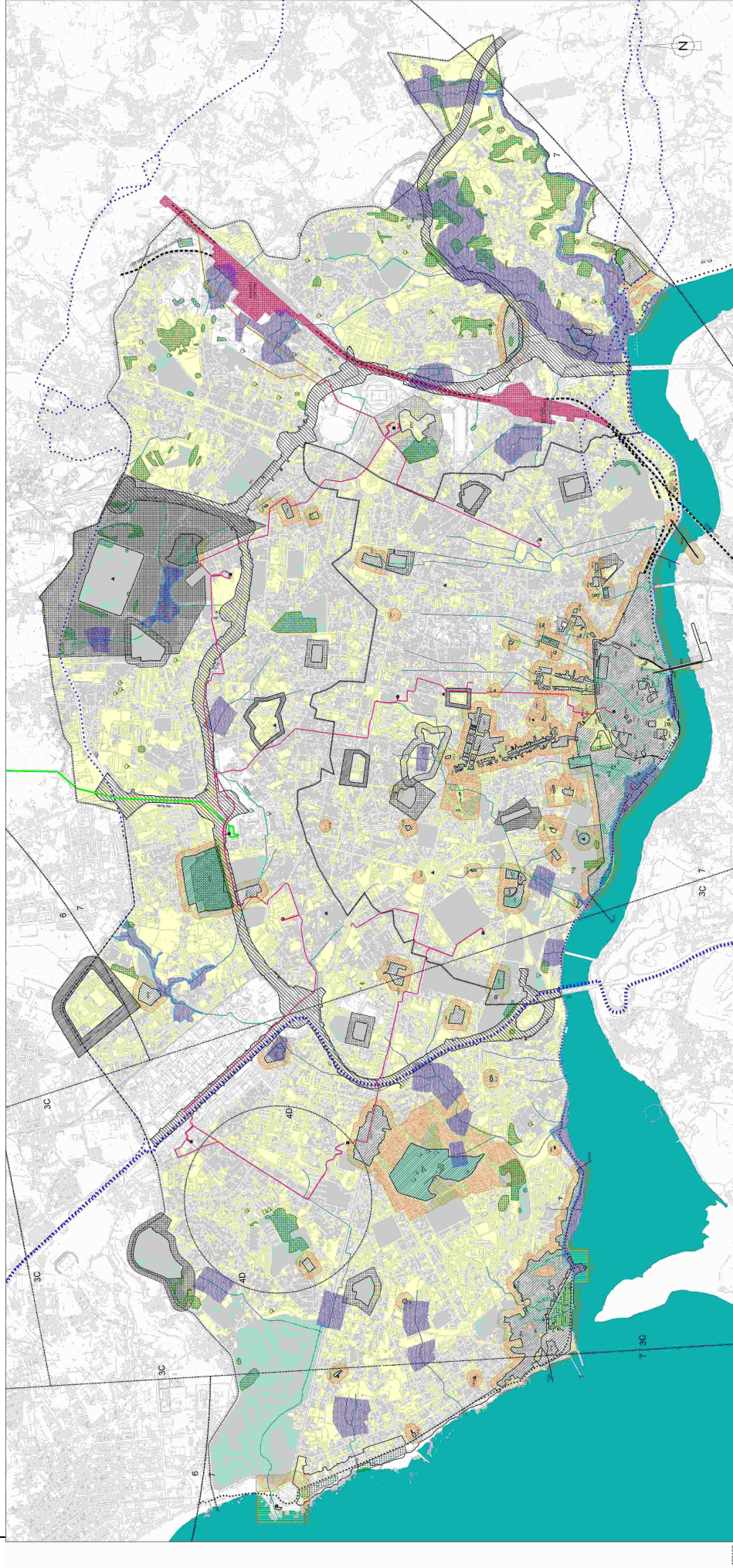
Os usos do solo do Concelho do Porto, ao delinear as estratégias de intervenção consubstanciadas em “planta síntese ou planta de ordenamento”, ficam sujeitos às seguintes servidões administrativas de utilidade pública:

- Imóveis classificados ou em vias de classificação;
- Edifícios Públicos;
- Rodovias;
- Ferrovias;
- Domínio Hídrico;
- Infraestruturas de Distribuição;
- Aeroporto;
- Sinalização Marítima;
- Equipamentos;
- Defesa Nacional;
- Vértices Geodésicos;
- Áreas Mistas e Sensíveis;
- Espécies Arbóreas Classificadas ou Protegidas;
- Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística.

As servidões administrativas e restrições de utilidade pública, referidas anteriormente, estão assinaladas, quando a escala o permite, na Planta de Condicionantes referida na alínea c) do n.º 1 do art.º 2.º do presente Regulamento do PDMP.

As servidões administrativas e restrições de utilidade pública referidas no número anterior, têm como objectivo:

- a segurança dos cidadãos;
- o funcionamento e ampliação das infra-estruturas e equipamentos;
- o enquadramento do património cultural e ambiental;
- a execução de infra-estruturas programadas ou já em fase de projecto.



COORDENADAS (Projecção: Plano Cartográfico de 1973)
Coordenadas: 41° 10' 00" N, 8° 40' 00" W
Altitude: 100 metros

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

- DOMÍNIO HÍDRICO**
 - Preservável antigo Leito de Ribeira em Aqueduto de Águas Pluviais
 - Linhas de Água Descobertas
 - Zona Alargada pelas Cheias
 - Cotas de Máxima Cheia
 - Áreas de Jurisdição do I.N.A.G.
 - Áreas de Jurisdição do A.P.D.L.
- EDIFÍCIOS PÚBLICOS**
 - Zona Especial de Protecção a Edifícios Públicos
 - EP1 - Edifícios das Obras Públicas
 - EP2 - Quartel Central da Boa Vista
 - EP3 - Instituto de Resposta de Emergência
- FERROVIAS**
 - Linhas de Caminho de Ferro
 - Zona Especial de Protecção L.C.F. do Minho
- RODOVIAS**
 - Zona de Alinhamento Especial com IP1, IC1, IC23, IC29 e Via Norte
- SINALIZAÇÃO MARÍTIMA**
 - Farol
- EQUIPAMENTOS**
 - Zona Especial de Protecção a Edifícios Escolares
 - Zona de Protecção a Equipamentos de Saúde
- DEFESA NACIONAL**
 - Zona de Protecção a Instalações Militares
 - Zona de Protecção ao Quartel do Vão
- AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO**
 - Sentido Aeronáutica
 - 3C - Sector 3C
 - 4D - Sector 4D (raio de 750 m)
 - 5 - Sector 5 (raio de 6.500 m)
 - 6 - Sector 6 (raio de 6.500 m)
 - 7 - Sector 7 (raio de 6.500 m)
- RUIDO**
 - Zona Semível
 - Zona Mista
- ESPÉCIES ARBOREAS CLASSIFICADAS OU PROTEGIDAS**
 - Zona com Solvários sujeitos a Serviço
 - Solvário Isolado
- ESPÉCIES CLASSIFICADAS**
 - Conjunto de Árvores
 - Árvore Isolada
- Área Crítica de Recuperação/Reconstrução Urbanística**
 - ACRRU
- Limites**
 - Limites do Concelho

PLANTA DE CONDICIONANTES

CARTOGRAFIA E PLANEJAMENTO
4. Victor Geodésico

a) Imóveis Classificados ou em Vias de Classificação

Os Imóveis Classificados ou em Vias de Classificação encontram-se escalonados em MN, IIP, IIM e IVC.

O enquadramento legal para esta categoria de Bens é a Lei n.º 107/2001, de 8 de Setembro, que estabelece as bases da política e do regime de protecção e valorização do património cultural. As Zonas de Protecção (ZP) e as Zonas Especiais de Protecção (ZEP's) estão previstas no art.º 43.º, caso existam, variando consoante as categorias de bens consagradas no art.º 15.

De acordo com a Lei n.º 107/2001, artigo n.º 15.º, ponto 2, as categorias de bens móveis e imóveis podem ser classificados como de interesse nacional – Monumento Nacional (MN) – de Interesse Público (IIP) e de Interesse Municipal (IIM).

Relativamente às Zonas de Protecção – artigo 43.º- os imóveis classificados ou em vias de classificação beneficiam de uma zona de protecção de 50 m, contados a partir dos seus limites externos, devendo dispor, ainda, de uma zona de protecção especial, a afixar por portaria.

Nas zonas especiais de protecção podem incluir-se zonas non aedificandi.

Com a excepção dos Imóveis de Interesse Municipal todas as intervenções nos imóveis ou na envolvente próxima, ficam sujeitas a parecer vinculativo do IPPAR – instituição que tutela o património cultural.

MN – Monumento Nacional

1 - Chafariz do Passeio Alegre
Foz do Douro – Jardim do Passeio Alegre
(Dec. n.º 136, de 23/06/1910)

2 - Chafariz das Virtudes
Miragaia – Calçada das Virtudes
(Dec. n.º 136, de 23/06/1910)

3 - Hospital de Santo António
Miragaia – Rua do Prof. Vicente José de Carvalho, Rua do
Dr. Tiago de Almeida e Rua da Restauração
(Dec. n.º 136, de 23/06/1910)

4 - Paço Episcopal
Sé – Terreiro da Sé
(Dec. n.º 136, de 23/06/1910)

5 - Sé Catedral
Sé – Terreiro da Sé
(Dec. n.º 136, de 23/06/1910)

6 – Muralha de D. Fernando e respectivo Miradouro
Sé – Rua Duque de Loulé/Esc. Codeçal/Esc. Caminho
(Dec. n.º 11454, de 19/02/1926)

7 - Capela de N.ª Sr.ª de Agosto (Capela dos Alfaiates)
Sé – Largo do Actor Dias
(Dec. n.º 14 425, de 15/10/1927)

8 - Palácio do Freixo
Campanhã – EN. 108 (Freixo)
(Dec. n.º 136, de 23/06/1910 / ZEP - DG, 2.ª Série, n.º 79, de 06/04/1949)

9 - Igreja e Torre dos Clérigos
Vitória – Rua dos Clérigos, Rua de S. Filipe de Nery, Rua da Assunção e Campo dos Mártires da Pátria
(Dec. n.º 136, de 23/06/1910 / ZEP - DG, 2.ª Série, n.º 6, de 08/01/1954)

10 - Igreja de S. Francisco
São Nicolau – Rua do Infante D. Henrique
(Dec. n.º 136, de 23/06/1910 / ZEP - DG, 2.ª Série, n.º 21, de 26/01/1960)

11 - Torre do Palácio das Terenas
Massarelos – Rua da Boa Nova/Rua de D. Manuel II
(Dec. n.º 136, de 23/06/1910 / ZEP - DG 2.ª Série, n.º 115, de 16/05/1960)

12 - Casa do Infante (Casa da Rua da Alfândega Velha)
São Nicolau – Rua da Alfândega e Rua do Infante, n.º 47 a 53
Dec. n.º 9888, de 02/07/1924 / ZEP - DG, 2.ª Série, n.º 27, de 02/02/1960, Boletim da DGEMN)

13 - Igreja de Santa Clara
Sé – Largo 1.º de Dezembro
(Dec. n.º 136, de 23/06/1910 / ZEP - DG, 2.ª Série, n.º 182, de 04/08/1964)

14 - Igreja de S. Martinho de Cedofeita
Cedofeita – Largo do Priorado
(Dec. n.º 136, de 23/06/1910 / ZEP - DG, 2.ª Série, n.º 263, de 09/11/1971)

15 - Igreja e Convento de S. Bento da Vitória
Vitória – Rua de São Bento da Vitória, Travessa de São Bento, Rua e Travessa das Taipas
(Dec. n.º 129/77, de 29/09)

16 - Palácio da Bolsa
S. Nicolau – Praça D. Henrique/Rua de Ferreira Borges e Rua da Bolsa
(Dec. n.º 28/82, de 26/02)

17 - Igreja e Colégio. de S. Lourenço (“Grilos”)
Sé – Largo do Colégio
(Dec. n.º 28/82, de 26/2)

18 - Ponte de D. Maria Pia
Bonfim – sobre o Douro, liga Fontaínhas e Vila Nova de Gaia
(Dec. n.º 28/82, 26/02)

IIP – Imóveis de Interesse Público

1 - Fontanário do Largo da Sé / Chafariz de S. Miguel - o - Anjo
Sé – Calçada de D. Pedro de Pitões
(Dec. n.º 11454, de 19/02/1926)

2 - Cadeia e Tribunal da Relação
Vitória – Campo dos Mártires da Pátria, Rua de S. Bento da Vitória e Travessa de S. Bento
(Dec. n.º 22619, de 02/06/1933)

3 - Recolhimento dos Órfãos de N.ª Sr.ª. da Esperança
Bonfim – Avenida Rodrigues de Freitas/Jardim Marques Oliveira
(Dec. n.º 22618, de 02/06/1933)

4 - Chafariz da Colher
Miragaia – Rua de Miragaia
(Dec. n.º 28536, de 22/3/1938)

5 - Chafariz no Jardim de S. Lázaro (do antigo Convento de S. Domingos)
Santo Ildefonso – Jardim Marques Oliveira/Jardim de S. Lázaro
(Dec. n.º 28536, de 22/03/1938)

6 - Chafariz da Rua de S. João
São Nicolau – Rua de São João
(Dec. n.º 28536, de 22/03/1938)

7 - Chafariz da Rua das Taipas
Miragaia/Vitória – Rua das Virtudes
(Dec. n.º 28536, de 22/03/1938)

8 - Chafariz da Rua Escura (S. Sebastião)
Sé – Rua Dr. Pedro Vitorino
(Dec. n.º 28536, de 22/03/1938)

9 - Chafariz da Rua de São Domingos
São Nicolau – originário da Rua de São Domingos e colocado nas instalações dos SMAS– cuja desclassificação foi já proposta, aguardando-se a consequente publicação em DR) (Dec. n.º 28536, de 22/03/1938)

10 - Forte de S. Francisco Xavier / Castelo do Queijo
Foz do Douro – Jardim do Passeio Alegre
(Dec. n.º 28536, de 22/03/1938 / ZEP - DG, 2.ª Série, n.º 99, de 26/04/1961)

11 - Obeliscos provenientes da Quinta da Prelada
Foz do Douro Jardim do Passeio Alegre
(Dec. n.º 28536, de 22/03/1938)

12 - Igreja de S. Pedro de Miragaia
Miragaia – Largo de São Pedro de Miragaia
(Dec. n.º 42007, de 06/12/1958)

13 - Torre, Capela ou Ermida de S. Miguel-o-Anjo
Foz do Douro – Rua do Passeio Alegre
(Dec. n.º 38147, de 05/01/1951 / ZEP - DG, 2.ª Série, n.º 240, de 14/10/1960)

14 - Palácio dos Carrancas (M.N.S.R.)
Miragaia – Rua de D. Manuel II
(Dec. n.º 24003, de 12/06/1934 / ZEP – DG, 2.ª Série, n.º 73, de 27/03/1962)

15 - Edifício na Rua de S. Miguel, 2-4 (painéis de azulejos do século XVIII)
Vitória – Rua de S. Miguel n.º 2 e 4
(Dec. n.º 44675, de 09/11/1962)

16 - Forte de S. João Baptista
Foz do Douro – Av. D. Carlos I/Esplanada do Castelo
(Dec. n.º 47984, de 06/10/1967)

17 - Estátuas, elementos decorativos e muro em que os mesmos se integram
Miragaia – Rua Dr. Barbosa de Castro, n.º 51 e Passeio das Virtudes, n.º 14
(Dec. n.º 251/70, de 03/06)

18 - Conjunto urbano constituído pelas Praça de Ribeira e suas naturais extensões
São Nicolau – Rua de S. João e respectiva transversal, a Rua do Infante de Pereira Reis
(Dec. n.º 516/71, de 22/11)

19 - Edifícios na Avenida de Rodrigues de Freitas, 192, 194, 200, 204
Bonfim – Avenida Rodrigues de Freitas, n.ºs 192, 194, 200 e 204
(Dec. n.º 735/74, de 21/12)

20 - Edifício na Rua da Galeria de Paris, 28
Vitória – Rua da Galeria de Paris, n.º 28
(Dec. n.º 735/74, de 21/12)

21 - Edifício na Rua de Cândido dos Reis, 75 - 79
Vitória – Rua Cândido dos Reis, n.ºs 75 e 79
(Dec. n.º 735/74, de 21/12)

22 - Biblioteca Pública Municipal do Porto / Convento de Santo António da Cidade
Santo Ildefonso – Avenida Rodrigues de Freitas, Rua de D. João V e Rua de Morgado Mateus
(Dec. n.º 735/74, de 21/12)

23 - Casa do Despacho da Venerável Ordem Terceira de S. Francisco
São Nicolau – Rua do Infante, n.º 47 a 53)
(Dec. n.º 129/77, de 29/09 – abrangido pela ZEP da Casa do Infante)

24 - Casa do Dr. Domingos Barbosa / Museu de Guerra Junqueiro
Sé – Rua de D. Hugo, n.º s. 30 e 32
(Dec. n.º 129/77, de 29/09)

25 - Casa e Quinta da Prelada
Ramalde – Rua dos Castelos, Rua do Monte dos Burgos e Rua Santa Luzia
(Dec. n.º 28536, de 22/03/1938 e Dec. n.º 129/77, de 29/09)

26 - Edifício do Frigorífico do Peixe / Lota do Pescado
Massarelos – Alameda Basílio Teles
(Dec. n.º 129/77, de 22/09)

27 - Igreja da Misericórdia
Vitória – Rua das Flores
(Dec. n.º 129/77, de 29/09)

28 - Igreja de St. Ildefonso
Santo Ildefonso – Praça da Batalha
(Dec. n.º 129/77, de 29/09)

29 - Igreja Paroquial de S. João Baptista da Foz do Douro
Foz do Douro – Largo da Igreja da Foz
(Dec. n.º 129/77, de 29/09)

30 - Palácio de S. João Novo / Museu de Etnografia e História
Miragaia/São Nicolau – Largo de São João Novo
(Dec. n.º 129/77, de 29/09)

31 - Casa de Ramalde
Ramalde – Igreja de Ramalde
(Dec. n.º 129/77, de 29/09)

32 - Capela do Senhor dos Passos
Sé – Rua da Pena Ventosa / Rua Escura
No Decreto publicado, o local referido, é na Rua Escura
(Dec. n.º 95/78, de 12/09)

33 - Igreja de S. José das Taipas
Vitória – Rua Dr. Barbosa de Castro - frente ao Jardim da Cordoaria
(Dec. n.º 28/82, de 26/02)

34 - Mercado de Ferreira Borges
São Nicolau – Praça do Infante D. Henrique
(Dec. n.º 28/82, de 26/02)

35 - Pilares que sustentavam a Ponte Pênsil
São Nicolau, , imediatamente a jusante da Ponte D. Luís I – Cais da Ribeira (Dec. n.º 28/82, de 26/02)

36 - Ponte de D. Luís I
São Nicolau e Sé – sobre o Douro com acesso pelo Cais da Ribeira e Av. Vímara Peres
(Dec. n.º 28/82, de 26/02)

37 - Casa da Viscondessa de Santiago de Lobão
Lordelo do Ouro – Gaveto da Avenida da Boavista com a Rua dos Belos Ares
(Dec. n.º 28/82, de 26/02)

38 - Teatro de S. João
Sé – Praça da Batalha
(Dec. n.º 28/82, de 26/02)
Está “em vias” de reclassificação como MN.

39 - Estátua Equestre de D. Pedro IV
Santo Ildefonso – Praça da Liberdade
(Dec. n.º 28/82, de 26/02)

40 - Edifício situado na Rua das Virtudes / Antigo Clube dos Ingleses
Miragaia – Rua das Virtudes, n.º 11
(Dec. n.º 8/83, de 24/01)

41 - Café Magestic
Santo Ildefonso – Rua de Santa Catarina, n.º 112-114
(Dec. n.º 8/83, de 24/01)

42 - Antigo Restaurante Comercial
São Nicolau – Rua do Infante D. Henrique, n.º 77 a 79
(Dec. n.º 29/84, de 25/06)

43 - Igreja de S. Martinho de Lordelo
Lordelo do Ouro – Rua das Condominhas
(Dec. n.º 1/86, de 03/01)

44 - Capela das Almas / Capela de Santa Catarina
Santo Ildefonso – Rua de Santa Catarina, n.ºs 436 a 428
(Dec. n.º 45/93, de 30/11)

45 - Casa dos Ferrazes Bravos
Vitória – Rua das Flores, n.º s. 21 a 39
(Dec. n.º 45/93, de 30/11)

46 - Quinta do Viso / Quinta do Rio
Ramalde – Rua Direita do Viso
(Dec. n.º 45/93, de 30/11)

47 - Edificações da Rua de Cedofeita e topo Norte da Praça de Carlos Alberto
Cedofeita/Vitória – Rua de Cedofeita e Topo Norte de Carlos Alberto, n.ºs 1 a 615 e 2 a 692; Praça de Carlos Alberto, n.ºs 39 a 71
(Dec. n.º 45/93, de 30/11)

48 - Zona do Passeio Alegre
Foz do Douro – limitada a Norte pela esplanada do Castelo e R. do Passeio Alegre, a Sul e a poente do rio Douro e Oceano Atlântico, a nascente pela R. de S. José
(Dec. n.º 45/93, de 30/11)

49 - Casal de Santa Maria / Parque de Serralves
Lordelo do Ouro – Rua de Serralves, n.º 977, Avenida Marechal Gomes da Costa, no Largo D. João III, na Rua de D. João de Castro, na Rua Gil Eanes e na Rua de Bartolomeu Velho, n.º 141
(Dec. n.º 2/96, de 06/03 / ZEP - Portaria n.º 593/99, DR, 2.ª série, n.º 133, de 09/06/1999)

50 - Capela dos Pestanas / Capela do Divino Coração de Jesus
Santo Ildefonso – Rua do Almada
(Dec. n.º 2/96, de 06/03)

51 - Zona Histórica do Porto
Miragaia, Massarelos, Santo Ildefonso, São Nicolau, Sé e Vitória
(Dec. n.º 67/97, de 31/12)

52 - Estação de S. Bento, incluindo a gare Metálica, os painéis de azulejos e a boca de entrada no túnel
Sé – Praça Almeida Garrett
(Dec. n.º 67/97, de 31/12)

53 - Ourivesaria Cunha
Santo Ildefonso – Rua 31 de Janeiro, n.ºs 200 e 202
(Dec. n.º 5/2002, de 19/02)

54 - Pelourinho no Terreiro da Sé
Sé
(Dec. n.º 23122, 11/10/1933)

IIM – Imóvel de Interesse Municipal (alteração de denominação ao abrigo da Lei n.º 107/2001 de 8 de Setembro, artigo 15.º ponto 6)

1 - Quiosque do Largo da Ramadinha

2 - Alminhas da Ponte
São Nicolau – Cais da Ribeira
(Dec. n.º 28/82, de 26/02)

3 - Conjunto de habitação e logradouro arborizado na Rua de Campo Alegre, 855 - 1021
Massarelos – Rua de Campo Alegre, n.ºs 855 e 1021
(Dec. n.º 28/82, de 26/02)

4 - Edifício na Rua de Pereira Reis
Paranhos – Rua de Pereira Reis, n.º 278
(Dec. n.º 8/83, de 24/01)

5 - Conjunto na Zona de Campo Alegre / Arrábida
Massarelos – delimitado por Rua do Campo Alegre, Rua Rainha D. Estefânia, Rua do Bom Sucesso e Travessa do Campo Alegre
(Dec. n.º 8/83, de 24/01)

6 - Conjunto de Imóveis na Rua do Passeio Alegre
Foz do Douro – R. do Passeio Alegre entre a R. Santa Anastácia e a Capela de Nossa Senhora da Lapa
(Dec. n.º 29/84, de 25/06)

7 - Fonte das Oliveiras e edifício anexo
Cedofeita – Largo Alberto Pimentel, R. dos Mártires da Liberdade n.ºs 3 a 5 e na R. General Silveira, n.º 10
(Dec. n.º 45/93, de 30/11)

8 - Capela do Senhor e da Senhora da Ajuda
Lordelo do Ouro – R. Paulo da Gama
(Dec. n.º 45/93, de 30/11)

9 - Conjunto dos Passos da Foz do Douro
Foz do Douro - Largo Igreja da Foz/R. Passeio Alegre
(Dec. n.º 45/93, de 30/11)

10 - Cruzeiro do Senhor do Padrão
Cedofeita – Praça do Exército Libertador, na confluência da R. de oliveira Monteiro com a R. 9 de Julho
(Dec. n.º 45/93, de 30/11)

11 - Quiosque do Largo Mompilher
Vitória – Largo de Mompilher
(Dec. n.º 2/96, de 06/03)

12 - Farol de Nossa Senhora da Luz
Foz do Douro – Monte da Luz, acesso pela R. do Farol
(Dec. n.º 2/96, de 06/03)

13 - Quiosque no Jardim do Passeio Alegre / “Chalet Suíço”
Foz do Douro – Jardim do Passeio Alegre
(Dec. n.º 2/96, de 06/03)

14 - Quiosque da Praça do Marquês do Pombal
Santo Ildefonso – lado Sul da praça do Marquês de Pombal, em frente ao cruzamento da R. de Santa Catarina com a R. Latino Coelho
(Dec. n.º 2/96, de 06/03)

15 - Quiosque na Praça de Mouzinho de Albuquerque
Cedofeita – Praça Mouzinho de Albuquerque, a Noroeste da placa central ajardinada, em frente à R. 5 de Outubro
(Dec. n.º 2/96, de 6/3/1996)

16 - Quiosque na Praça da Liberdade (S.T.C.P.)
Santo Ildefonso - Praça da Liberdade
(Dec. n.º 67/97, de 31/12)

IVC - Imóveis em vias de classificação

1 - Oficina de Estuques do Sr. Domingos Enes Baganha
Massarelos – Rua do Rosário 125-129
(Edital 5/80)

2 - Capela da Ramada Alta ou Capela do Senhor do Calvário
Cedofeita – Largo da Ramada Alta
(Despacho de 13/11/85, do IPPAR)

3 - Casa da Pedra e Jardim
Cedofeita – Rua das Águas Férreas, n.º 39 – S- Martinho de Cedofeita
(Despacho de 05/06/1998, do IPPAR; Edital 6/98)

4 - Casa e Quinta de “Villar d’ Allen”
Campanhã – R. Do Freixo, 194
(Despacho de 19/08/1996, do IPPAR; Edital 9/96)

5 - Moradia Joaquim Ayres Gouveia Allen incluindo Auditório da SEC e incluindo jardins
Lordelo do Ouro - Rua de António Cardoso, n. 175
(Despacho de 03/09/1996, do IPPAR; Edital 11/96)

6 - Casa denominada Manuelina
Nevogilde - Avenida Brasil, n.º 777
(Despacho de 09/08/1995, do IPPAR)

7- Rua de Álvares Cabral
Cedofeita – Rua Álvares Cabral, n.º 1 a 401 e n.º 2 a 452
(Despacho de 23/02/1998, do IPPAR; Edital 4/98)

8 - Casa e Quinta de Bonjôia
Campanhã – Rua da Bonjôia, 185
(Despacho da SEC; Edital 7/90)

9 - Espaldão Militar da Ervilha
Foz do Douro – Lugar da Ervilha
(Despacho do MC; Edital 14/85)

10 - Casa e Capela do Bom Sucesso
Massarelos
R. Bom Sucesso, n.º s 214 a 243
(Despacho de 16/09/1991, da SEC)

11 - Livraria Lello & Irmão
Vitória – Rua das Carmelitas, n.º 144
(Despacho de 14/02/2000, do MC; Edital 8/2000)

12 - Fornos da antiga Fábrica de Louça de Massarelos
Massarelos
Av. Paiva Conceiro
(Despacho de 01/10/1984, do IPPAR)

13 - Conjunto Urbano nas Avenida da Boavista (n.º 2402 a 2806 e n.º 2405 a 2831) e Avenida Marechal Gomes da Costa (n.º 1 e 19)
Lordelo do Ouro – Ramalde
(Despacho 05/09/1988, do IPPAR; Edital 1/97)

14 - Coliseu do Porto
Santo Ildefonso – Rua de Passos Manuel
(Despacho 10/06/1998, do IPPAR; Edital 10/98)

15 - Antigo Externato Marista / Edifício na Avenida da Boavista
Ramalde – Av. da Boavista, n.º 1354
(Despacho de 14/09/2000, do IPPAR; Edital 14/2000)

16 - Casa Vicent
Santo Ildefonso – Rua 31 de Janeiro, n.º 174
(Despacho de 24/08/1995, do IPPAR)

17 - Casa e Quinta da Revolta
Campanhã – Calçada de S. Pedro de Campanhã / Largo de S. Pedro
(Despacho de 07/11/1995, do IPPAR)

18 - Edifício da Alfândega Nova
Miragaia – Rua Nova de Alfândega, Lugar de Miragaia
(Despacho de 31/05/1993, do IPPAR)

19 - Conjunto constituído pela Praça da Liberdade, Avenida dos Aliados e Praça do General Humberto Delgado
Santo Ildefonso e Sé – Praça da Liberdade, Av. dos Aliados e Praça General Humberto Delgado

(Despacho de 28/09/1993, do IPPAR; Edital 10/94)

20 - Jardim da Cordoaria / Jardim João Chagas
Vitória
(Despacho de 14/10/1999, da SEC; Edital 1/2000)

21 - Conjunto constituído pelas Igrejas dos Carmelitas Descalços e da Venerável Ordem Terceira de N.ª Sr.ª do Carmo e Sacristia
Cedofeita – Gaveto da R. do Carmo e Carlos Alberto
(Despacho de 30/11/1994, do IPPAR)

22 - Igreja de S. Miguel de Nevogilde e adro
Nevogilde – Largo de Nevogilde
(Despacho de 07/12/1997, do IPPAR; Edital 2/99)

23 - Mercado do Bolhão
Santo Ildefonso – Rua Formosa
(Despacho de 30/11/1994, do IPPAR; Edital 10/97)

24 - Solar ou Palácio do Conde do Bolhão
Santo Ildefonso – Rua Formosa, 340-344
(Despacho de 20/06/2001, do IPPAR; Edital 12/2001)

25 - Foz Velha, incluindo as suas extensões Nascente (Sobreiras) e Norte/Oeste
Foz do Douro
(Despacho de 20/08/2002, do IPPAR; Edital 35/2002)

26 - Casa na Rua da Vilarinha 431 - 475 / Casa Manoel de Oliveira
Aldoar – Rua da Vilarinha, n.ºs 431 a 475
(Despacho de 19/08/2002, do IPPAR; Edital 34/2002)

27 - Depósito de Materiais da Fábrica Cerâmica das Devezas
Vitória - R. José Falcão/R. Conceição, 67
(Despacho de 14/04/1999, do IPPAR; Edital 10/99)

28 - Liga dos Combatentes (Núcleo do Porto) / Edifício no gaveto da Rua da Alegria, 39 com a Rua Formosa, 121.
Santo Ildefonso – Gaveto da Rua da Alegria, n.º 39 com a Rua Formosa, n.º 121
(Despacho de 05/12/2000, do IPPAR; Edital 1/2001)

29 - Capela de Nossa Senhora da Conceição
S. João da Foz
(Despacho de 29/05/2000, do IPPAR; Edital 7/2000)

30 – Quinta do Vilar ou Quinta do Pacheco Pereira – Rua do Vilar (n.º 3 e 3ª)
(Despacho de 16/03/2004, do IPPAR, Edital 33/2004)

31 – Casa de Aristides Ribeiro – Rua de Vitorino Dâmaso (n.º 120) (Arq.º. Viana de Lima, 1949-1952),
(Proc.º. DRP/CLS – 1493. Despacho n.º. 72/2004-PRES., de 1 de Julho de 2004)

32 – Bloco de Costa Cabral – Rua de Costa Cabral (n.º 744, 750m 760) (Arq.º. Viana de Lima, 1953)
(Proc.º. DRP/CLS – 1494. Despacho n.º 72/2004-PRES., de 1 de Julho de 2004. Edital 18/05)

33 – Faculdade de Economia – Rua do Dr. Roberto Frias (Arq.º. Viana de Lima, 1961-1974)
(Proc.º. DRP/CLS – 1495. Despacho n.º 72/2004-PRES., de 1 de Julho de 2004)

34 – Passeio Marítimo e Avenida de Montevideu
(Despacho da Ministra da Cultura de 11 de Outubro de 2004. Edital n.º 86/2004)

35 – Palácio dos Desportos/Pavilhão Rosa Mota, Jardins do Palácio de Cristal – Rua de D. Manuel II (Arqtº. José Carlos Loureiro, Porto, 1951).
(Despacho nº 130/2004 da Presidência do IPPAR, de 30 de Dezembro 2004)

36 – Edifício Parnaso – Rua de Nossa Senhora de Fátima (nº 231) (Arqtº. José Carlos Loureiro, Porto, 1951).
(Despacho nº 130/2004 da Presidência do IPPAR, de 30 de Dezembro de 2004).

37 – Parque Residencial do Luso-Lima – Rua da Alegria (Arqtº José Carlos Loureiro, Porto, 1958)
(Despacho nº 130/2004 da Presidência do IPPAR, de 30 de Dezembro de 2004).

38 – Edifício do Hotel D. Henrique – Rua Guedes de Azevedo (nº 179) (Arqtº. José Carlos Loureiro, Porto, 1965)
(Despacho nº 130/2004 da Presidência do IPPAR, de 30 de Dezembro de 2004).

39 – Edifício UEP – Estação da União Eléctrica Portuguesa – Rua Alexandre Herculano (nº 244) (Arqtº. Januário Godinho, 1953/1961)
(Despacho nº 129/2004 da Presidência do IPPAR, de 30 de Dezembro de 2004).

40 – Cinema Batalha
(Procº. DRP/CLS – 764. Abertura do Processo em 21 de Dezembro de 2004).

b) Edifícios Públicos

O diploma que faz menção a zonas de protecção de edifícios públicos não classificados como Monumentos Nacionais é o DL. n.º 34993, de 11/10/1945.

c) Rodovias

A legislação respeitante às zonas de servidão non aedificandi é referida no D.L. n.º 13/94 de 15 de Janeiro, Artigo 5.º, onde se faz menção às servidões por tipologia de itinerário rodoviário.

Para o IP1 (nó da A3 à ponte do Freixo), IC's (IC1, IC23 – VCI - e IC29) e EN14, que atravessam o concelho do Porto, as zonas non aedificandi, além das concessionadas à Brisa, são as contempladas no “Plano de Alinhamentos Especial”, proposto pelo Município e aprovado pelo Secretário de Estado das Obras Públicas em 2001/08/16, conforme informação n.º 69/VP/ICERR de 2001/07/17 da Direcção do Distrito do Porto.

c.1) Itinerários Principais (IP1) e Complementares (IC1, IC23 e IC29)

De acordo com o D.L. n.º 13/94, de 15 de Janeiro, os IP's ficam sujeitos a 50 m para cada lado do eixo da estrada e nunca a menos de 20 m da zona da estrada e os IC's

ficam sujeitos a 35 m para cada lado do eixo da estrada e nunca a menos de 15 m da zona da estrada.

c.2) Estradas Nacionais (EN14)

A legislação respeitante às zonas de servidão non aedificandi é o D.L. n.º 13/94, de 15 de Janeiro, art.º 5.º alínea c) onde se faz menção às servidões para esta tipologia de estrada, numa faixa de 20 metros a partir do eixo e nunca menos de 5 da zona da estrada;

c.3) Estradas Regionais (ER108)

Dado que consta do Plano Rodoviário Nacional via D.L. n.º 222, de 17 de Julho, a faixa non aedificandi é de 20 m para cada lado do eixo da estrada e nunca a menos de 5 m da zona da estrada;

c.4) Estradas desclassificadas (EN12)

Pela Portaria n.º 36/71, de 23 de Janeiro, a faixa non aedificandi é de 5 m da plataforma da estrada e nunca a menos de 1 m da estrada, quando se trata de taludes de aterro e de 2 m na hipótese de taludes de trincheira.

d) Ferrovias

O enquadramento legal relativo às servidões non aedificandi da Rede Ferroviária está contemplado no articulado Decreto Regulamentar n.º 51/82, de 19 de Agosto, para o troço da linha do Minho a jusante de Campanhã.

Cumulativamente vigora o estipulado no Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos de ferro, aprovado pelo D.L. n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954, que impede a construção a uma distância inferior a 1.5 metros dos terrenos do caminho de ferro, e o D. L. n.º 48594, de 26 de Setembro de 1968.

e) Domínio Hídrico

e.1) Linhas de Água

A área non aedificandi para as linhas de água existentes por via do D.L. n.º 468/71, de 5 de Novembro, é de 10 m para cada lado a contar das margens de águas não navegáveis nem fluviáveis, nomeadamente torrentes, barrancos e córregos de caudal descontínuo. A legislação respeitante às linhas de água considera, também, os D.L. 46/94 de 22/2 e o D.L. 89/87 de 26/2.

e.2) Leitos de Cheia

A legislação respeitante aos leitos de cheia considera os D.L. 46/94 de 22/2 e o D.L. 89/87 de 26/2.

e.3) Área de Jurisdição do INAG

A área non aedificandi sujeita a restrições pelo D.L. n.º 468/71, de 5 de Novembro, corresponde ao traço não incluído na área de jurisdição da APDL, a montante da Ponte D. Luís I.

e.4) Área de Jurisdição da APDL

De acordo com o D.L. n.º 308/87, de 7 de Agosto, e o D.R. n.º 189, 1ª Série, a área de jurisdição da APDL abrange a faixa marginal do domínio público marítimo desde o enfiamento do eixo da Rua da Bélgica, na praia de Lavadores, até ao paralelo do farol da Boa Nova, ao norte do porto de Leixões, e compreende, além disso, duas zonas sendo uma respeitante à Zona do Porto do Douro, que inclui todo o estuário do rio Douro desde 200 m a montante da ponte Luís I até à Foz, com todas as suas margens, acostadouros, cais, docas e terraplenos existentes ou a ser construídos.

f) Infraestruturas de Distribuição

f.1) Conduções de Adução do Sistema Douro Paiva

f.2) Oleoduto

À demarcação da área de servidão do Oleoduto Leixões/Ovar encontra-se associada a Portaria n.º 765/2002 de 1 de Julho.

f.3) Linhas e Subestação de muito Alta Tensão da Rede Nacional de Transportes de Energia Eléctrica

As infraestruturas da Rede Nacional de Transporte de Energia Eléctrica são consideradas nos termos definidos pelos Decretos-Lei n.º182/95 de 27 de Julho e n.º185/95 de 27 de Julho.

f.4) Linhas e Subestações de Alta Tensão da Rede Eléctrica da EDP

g) Aeroporto Francisco Sá Carneiro

O enquadramento legal adstrito às zonas de servidão aeronáutica do aeroporto do Porto e à marcação dos limites de espaço aéreo está consagrado no Decreto Regulamentar n.º 7/83 de 3 de Fevereiro que se conjuga com a declaração constante do D.L. n.º 48/83, 1ª Série, de 28 de Fevereiro.

h) Sinalização Marítima – Farolins

Os diplomas que regulam o assinalamento marítimo são o D.L. 594/73, de 07 de Novembro, e o D.L. n.º 300/84, de 7 de Setembro. Na cidade do Porto existem três (Felgueiras, Cantareira e Sobreiras).

i) Equipamentos

i.1) Edifícios Escolares (E)

A legislação afecta às Zonas de Protecção – distâncias mínimas entre construções e terrenos escolares - é o D.L. n.º 37575, de 8/10/1949, e entre os recintos escolares e os cemitérios e estabelecimentos insalubres, incómodos e perigosos é o D.L. n.º 44220, de 3/03/1962.

As zonas de Protecção abrangem, em regra, uma faixa com 50 m de largura a contar dos limites do recinto escolar, podendo conter uma zona non aedificandi e uma zona de construção condicionada, podendo em alguns casos ser ampliada ou reduzida.

No caso do Porto, quer para os estabelecimentos do 1.º Ciclo EB, EB2/3 e ensino secundário, com a excepção de 8 escolas que estão sujeitas a uma ZEP, a servidão é de 12 m a contar do limite do recinto escolar. Para as escolas que estão sujeitas a uma ZEP, Escola Secundária Rainha Santa Isabel (D.G. n.º 249, 2.ª Série, de 22/10/1968), Escola Secundária Aurélia de Sousa (D.G. n.º 29, 2.ª Série, de 04/02/1959), Escola Secundária Filipa de Vilhena (D.G. n.º 29, 2.ª Série, de 03/02/1956), Escola Secundária Carolina Michaelis (D.G. n.º 222, 2.ª Série, de 21/09/1945), Escola Secundária Clara de Resende (D.G. n.º 124, 2.ª Série, de 24/05/1956), Escola Secundária Garcia da Horta (D.G. n.º 73, 2.ª Série, de 29/03/1978), Faculdade de Belas Artes (D.G. n.º 202, 2.ª Série, de 27/08/1968) e Instituto Superior de Engenharia do Porto (D.G. n.º 204, 2.ª Série, de 30/08/1963), o raio é de 50m.

i.2) Equipamentos de Saúde (S)

A legislação relativa às Zonas Especiais de Protecção (ZEP's) a Equipamentos de Saúde na cidade do Porto restringe-se a quatro instalações com publicação em Diários de Governo n.ºs 164, 182, 185 e 267 da 2.ª Série, datados de 16/07/1970, 04/08/1954, 10/08/1944 e 17/11/1951, respectivamente.

j) Defesa Nacional

O regime jurídico relativo às servidões militares decorre da Lei n.º 2078 de 11 de Julho de 1995. A legislação respeitante às Zonas Especiais de Protecção a Instalações Militares (M) são os Decretos n.ºs 45986 de 22/10/1964, 357/74 de 17/08, 49279 de 02/10/1969, 47200 de 15/09/1966 e 46466 de 04/08/1965 em que a radiação de protecção é variável conforme a dimensão da instalação, oscilando entre 24 e 100m.

k) Vértices Geodésicos

A legislação respeitante à delimitação e demarcação dos marcos geodésicos é o D.L. n.º 143/82, de 26 de Abril. Para cada vértice é obrigatório atender à zona de servidão adjacente no valor de 15 m.

l) Áreas Acústicas Mistas e Sensíveis

O D.L. n.º 292/00, de 14 de Novembro, enquadra a regulação da poluição sonora por considerar que esta constitui um dos principais factores de degradação da qualidade de vida das populações. Em sede de instrumento de planeamento territorial passa a ser obrigatório a definição das zonas sensíveis e mistas. Estes parâmetros são assinalados na Planta de Condicionantes.

m) Espécies Arbóreas Classificadas ou Protegidas

m.1) Mata de Sobreiros

A protecção da Mata de Sobreiros decorre do D.L. n.º 11/97, de 14 de Janeiro.

m.2) Espécies Classificadas

As espécies classificadas do concelho do Porto compreendem:

- Linodendron tulipifera L., publicado em Diário de Governo n.º 204, II Série, de 01/09/1950, localizado na Rua de Entre Quintas, 155, Porto (Casa Tait);
- Linodendron tulipifera L., publicado em Diário de Governo n.º 208, II Série, de 02/12/1939, localizada na Quinta de Vanzeleros, Rua João de Deus, Porto;
- Duas Camellia japónica L., publicado em Diário de Governo n.º 35, II Série, de 11/02/1992, localizadas no Largo da Igreja de Paranhos, 32.

n) Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística

A Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística, criada nos termos do D.L. 794/76, de 5 de Novembro, consolidou os seus limites actuais com o D.R. n.º 11/00, de 17 de Junho.

6. ACÇÕES URBANÍSTICAS E PLANO DE FINANCIAMENTO

6.1. Acções Urbanísticas

Este capítulo tem como objectivo primeiro a definição de princípios orientadores recusando especificidades e voluntarismos que normalmente não se concretizam. Assim, procura-se definir as grandes orientações para uma gestão de oportunidades que garanta dinâmicas urbanas multiplicativas.

Feita a leitura dos principais desafios e oportunidades que marcam o desenvolvimento da Cidade do Porto e entendido o conjunto de objectivos estratégicos bem como as linhas de força que presidiram à concepção do Plano Director Municipal que agora se apresenta, dar-se-á a conhecer neste ponto o conjunto de acções consideradas prioritárias, independentemente de outras elencadas pelo Plano.

No quadro anexo ao presente capítulo, são listadas as acções propostas pelo PDM, considerando as formas de participação/responsabilidade da elaboração e o nível de prioridade proposto. Em relação à primeira questão, considera-se que a execução das acções pode ser da iniciativa municipal, de entidades públicas ou privadas, isoladamente ou em parceria. No tocante à prioridade de execução estabeleceram-se três níveis: nível 1, correspondendo a uma prioridade imediata, equivalente até três anos; nível 2, prioridade de médio prazo, até seis anos; nível 3, de longo prazo, até ao limite de vigência do Plano.

Relativamente ao tipo de natureza das acções previstas, consideram-se dois grandes conjuntos:

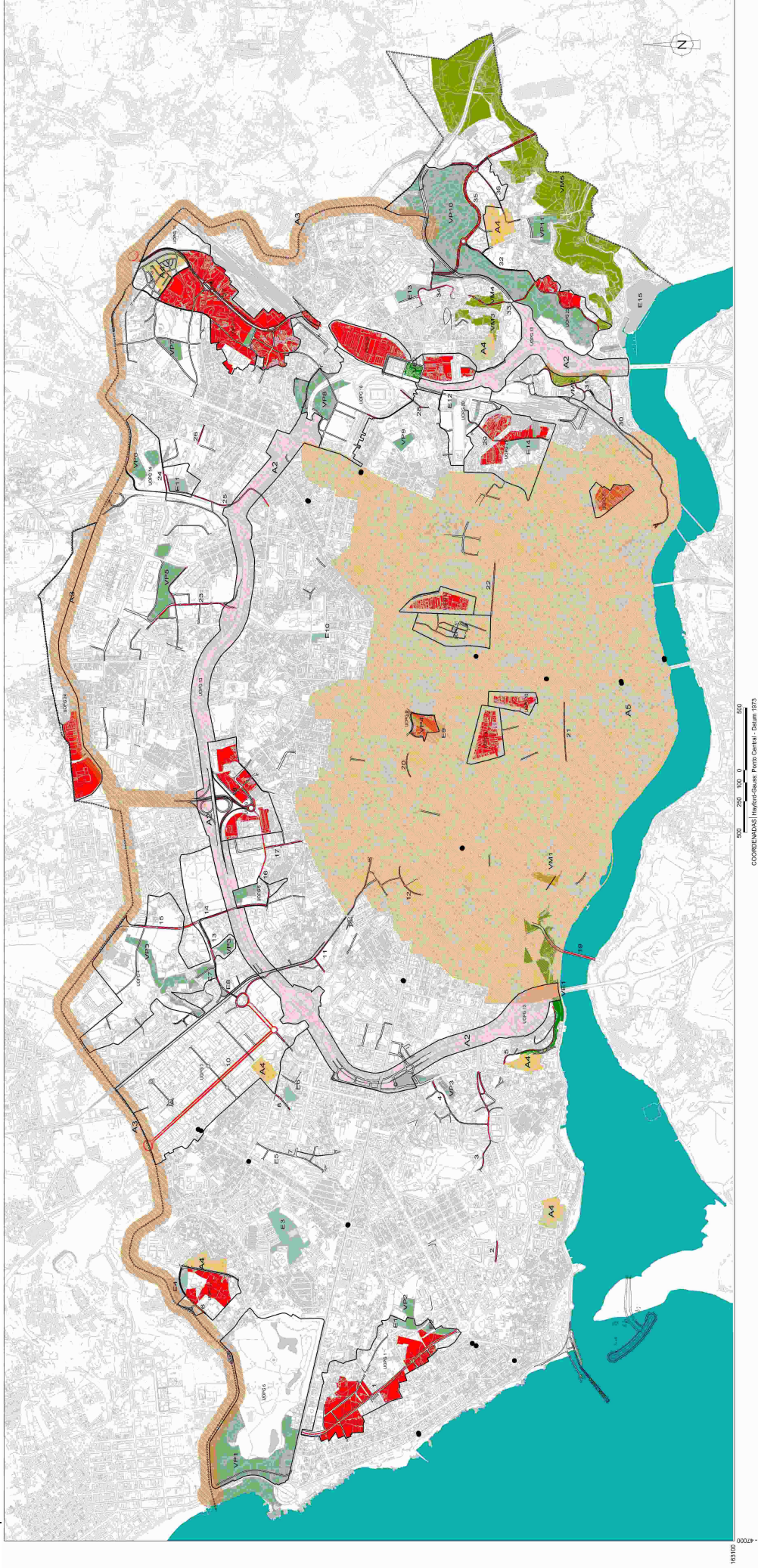
- acções de carácter programático, que exigem estudos, planos ou programas prévios à execução de acções concretas;
- acções de carácter executório, que correspondem à realização física das propostas.

Em relação às acções de carácter programático, destacam-se as seguintes, pelo seu impacto urbano e prioridade de intervenção:

- Elaboração do estudo urbanístico da Circunvalação, com o objectivo da sua integração na estrutura urbana em conformidade com a sua importância no projecto de mobilidade definido pelo PDM, sendo indispensável a programação do faseamento da sua execução; o carácter de fronteira administrativa desta via exige uma parceria intermunicipal na elaboração do projecto e da sua execução consequente;
- Elaboração do estudo urbanístico da Via de Cintura Interna, em parceria com o IEP, de modo a minimizar o efeito de seccionamento na cidade e o impacto na zona envolvente;
- Promoção da integração urbana dos bairros camarários que apresentam evidentes problemas de carácter social e urbanístico, nomeadamente Aldoar, Ramalde, Rainha D^a. Leonor, Aleixo, Lagarteiro, São Vicente Paulo e São João de Deus;
- Inversão da tendência instalada de declínio do Centro Tradicional, através da dinamização de operações de reabilitação urbana, em articulação com outros agentes públicos e privados, de modo a ampliar a capacidade local de fixação de moradores, criando uma imagem atractiva para funções económicas qualificadoras e restituindo condições de acessibilidade, animação e vivência urbana;
- Consolidação da estrutura específica de gestão afecta ao Centro Histórico de modo a dar continuidade à capitalização dos recursos associados ao património histórico/cultural dos anos mais recentes, valorizando a cidade numa perspectiva de promoção e desenvolvimento da actividade turística;
- Estruturação das Áreas de Urbanização Especial, de acordo com a Planta de Ordenamento – Carta de Qualificação do Solo, através de Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG's) que devem conduzir a estudos urbanísticos ou a Planos Municipais de Ordenamento do Território.

Quanto às acções propostas de carácter executório, consideram-se, fundamentalmente, as que se referem à circulação, aos equipamentos e à execução de espaços verdes, em conformidade com o Plano (relativamente à mobilidade, um conjunto de acções adicionais às elencadas, são referidas no capítulo 4.4. - Racionalização do Sistema de Transportes e Incremento da Mobilidade):

- No que respeita à circulação destacam-se da totalidade de arruamentos propostos, os que se consideram prioritários para o correcto funcionamento da estrutura viária, nomeadamente a reformulação do Nó de Francos, a nova Alameda da Prelada, o Túnel da Rua de. Gonçalo Cristóvão / Rua de Santos Pousada ou a Via Estruturante de Contumil, entre outros; e localizam-se todos os parques de estacionamento municipais propostos;
- No que se refere aos equipamentos são assinaladas todas as novas áreas que lhes estão destinadas, assim como as existentes a reconverter, cuja implementação depende da iniciativa municipal, entre as quais se destacam a zona de equipamentos de Aldoar, o centro de saúde do Covelo, o centro social do Lagarteiro ou o campo de jogos de Mário Navega, entre outros;
- No âmbito da execução de áreas verdes de utilização pública, de enquadramento de espaço canal e mistas consideram-se todas as áreas estruturantes propostas pelo Plano destacando a ampliação do Parque da Cidade, a criação do Parque Oriental e o Agroparque, entre outros.



- AÇÕES PROGRAMÁTICAS**
- A1 — - UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO
 - A2 — - VCI ESTUDO URBANÍSTICO
 - A3 — - CIRCUNVALAÇÃO
 - A4 — - BARRIOS SOCIAIS
 - A5 — - ACRRU

- AÇÕES EXECUTORIAS**
- PROPOSTAS VÁRIAS PRIORITÁRIAS
 - PROPOSTAS VÁRIAS
 - PARQUES DE ESTACIONAMENTO MUNICIPAIS
 - ÁREA DE EQUIPAMENTO EXISTENTE
 - ÁREA DE EQUIPAMENTO PROPOSTO
 - ÁREAS VERDES DE UTILIZAÇÃO PÚBLICA
 - ÁREAS VERDES MISTAS
 - ÁREAS VERDES DE ENQUADRAMENTO DE ESPAÇO CANAL
 - ÁREA DE PROGRAMA ESPECIAL

- AÇÕES EXECUTORIAS**
- PROPOSTA VÁRIA
 - LIMITE DO CONCELHO

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL
CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

PLANTA DE ACÇÕES URBANÍSTICAS

PDM Porto - Acções	Participações			Prioridade
	CM	EP	P	
1. ACÇÕES PROGRAMÁTICAS				
A1- Unidades Operativas de Planeamento e Gestão UOPG(s)	●			1
A2- VCI – Estudo Urbanístico	●	●	●	1
A3- Circunvalação – Estudo Urbanístico Intermunicipal	●	●		1
A4- Bairros Sociais – Programa de Reconversão	●			1
A5- ACCRU (Programa de Revitalização)	●	●	●	1
2. ACÇÕES EXECUTÓRIAS				
1- Avenida Nun'Álvares	●		●	1
2- Conclusão da R. Bartolomeu Velho	●			1
3- Ligação da R. Bartolomeu Velho com Campo Alegre	●			1
4- Ligação da R. de Penoucos com a Trav. de Grijó	●		●	2
5- Ligação entre a R. das Condominhas e a R. da Arrábida - Via Panorâmica	●			3
6- Ligação R. Vila Nova à R. Álvaro Rodrigues (Aldoar)	●	●	●	1
7- Inatel/Prolongamento da paralela à Av. Da Boavista	●	●		1
8- Ligação R. do Pinheiro Manso / Av. Vasco da Gama	●		●	2
9- VCI – cobertura na zona do nó de Ciríaco Cardoso	●	●	●	1
10- Reformulação da Av. A.E.P.	●	●		1
11- Paralela ao Metro entre a rotunda dos Bombeiros e a Av. de França	●	●	●	1
12- Ligação Av. Boavista / R. 5 Outubro / Av. França		●	●	1
13- Ligação ZEP / Alameda da Prelada	●	●	●	1
14- Alameda da Prelada Sul	●		●	2
15- Alameda da Prelada Norte	●	●	●	2
16- Ligação Alameda da Prelada / R. Sarmiento de Beires (Hosp. da Prelada)	●	●	●	2
17- Ligação da Av. de França com a Rua do Castelo de Penedono			●	1
18- Novo nó do Regado e estrutura viária adjacente (UOPG 7)	●	●	●	1
19- Nova Ponte da Arrábida		●		2
20- Continuação da R. Infanta D. Maria até à Rua de Burgães	●	●	●	2

PDM Porto - Acções	Participações			Prioridade
	CM	EP	P	
21- Túnel Praça Filipa de Lencastre / Largo do Carregal	●			1
22- Túnel Rua Gonçalo Cristóvão / Rua Santos Pousada	●			2
23- Ligação nó de Paranhos / Parque da Asprela / Rua Dr. Bernardino de Almeida	●	●	●	1
24 - Continuação da via estruturante (FEUP) até à Rua Dr. Eduardo Santos Silva	●		●	1
25- Paralela A3 / A4 ligando o Campo do Cruz e a Rua Augusto Lessa	●		●	2
26- Ligação entre a Rua António Borges e a Rua Costa Cabral			●	2
27- Alameda de Contumil	●	●	●	1
28- Ligação Antas/Alameda 25 de Abril (paralela ao C.F.)	●	●		2
29- Prolongamento da Rua Pedro António Vieira até à rotunda da Alameda 25 de Abril	●	●	●	3
30- Ligação Largo Padre Baltasar Guedes / Rua do Freixo	●		●	1
31- Estruturação da Zona de Noeda	●	●	●	1
32- Colectora de Azevedo desde o Freixo até à Circunvalação	●	●	●	1
33- Ligação Igreja de Campanhã / Via colectora de Azevedo	●			2
34- Ligação entre a Rua do Falcão e o bairro do Cerco	●			3
35- Alameda de Cartes, da Colectora de Azevedo a Gondomar	●	●	●	1
36- Ligação da rotunda de Cartes / Lagarteiro até à Rua do Outeiro de Tine	●			2
3. PARQUES DE ESTACIONAMENTO				
Molhe; Mercado da Foz; Capitão Torres Meireles; Aviz; ZEMP.; Avenida da Boavista; Parque Itália; Avenida da Ponte; Guindais; Silva Tapada; Praça Francisco Sá Carneiro; Praça General Humberto Delgado	●		●	*
4. EQUIPAMENTOS				
E1- Ampliação do Campo da Ervilha	●		●	1
E2- Área de reserva a equipamento local (Foz do Douro)	●		●	3
E3- Zona Desportiva de Aldoar	●	●	●	2
E4- Equipamento de Saúde de Aldoar		●	●	1
E5- Complexo desportivo de apoio ao Inatel		●		2
E6- Reformulação do campo do Ramaldense	●		●	2
E7- Escola da Prelada	●	●		1
E8- Área de reserva a futuros equipamentos de Saúde	●	●		2

PDM Porto - Acções	Participações			Prioridade
	CM	EP	P	
E9- Equipamento de apoio ao novo parque da Bouça	●	●	●	2
E10- Centro de Saúde do Covelo	●	●		1
E11- Campo de jogos do Cruz	●	●	●	1
E12- Equipamento de Saúde da Bela Vista	●	●	●	2
E13- Área de reserva a Equipamentos de apoio local	●	●	●	2
E14- Campo de Jogos Ruy Navega	●	●		1
E15- Zona de reserva para equipamento de apoio local (Cartes)	●			3
E16- Conclusão da Zona Cultural do Freixo	●	●		1
5. ÁREAS VERDES DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA				
VP1- Ampliação do Parque da Cidade	●	●		1
VP2- Parque da Ervilha	●		●	1
VP3- Recuperação da ribeira da Granja seus afluentes e envolvente	●		●	1
VP4- Criação do Parque da Bouça	●	●	●	1
VP5- Criação do Parque da Asprela	●	●	●	2
VP6- Protecção da Mata de Sobreiros	●		●	2
VP7- Criação do Parque de Currais	●		●	3
VP8- Criação do Parque Antas / Salgueiros	●		●	3
VP9- Ampliação do Parque de S. Roque	●		●	2
VP10- Criação do Parque Oriental – Rio Tinto	●		●	1
VP11- Criação do Parque do Outeiro do Tine	●		●	3
6. ÁREAS VERDES DE ENQUAD. DE ESPAÇO CANAL				
VE1- Tratamento e monitorização da encosta da Arrábida e áreas adjacentes ao Pólo III da UP	●		●	3
VE2- Área de reserva ao enquadramento do novo equipamento a reverter junto à VCI	●		●	2
7. ÁREAS VERDES MISTAS				
VM1- Estudo Paisagístico do Vale de Vilar	●		●	2
VM2- Estudo Paisagístico do Vale de Noeda	●		●	2
VM3- Estudo Paisagístico do Monte da Bela	●		●	3
VM4- Estudo Paisagístico do Vale da Igreja de Campanhã	●		●	1
VM5- Estudo Urbanístico e Paisagístico do Agroparque	●		●	3

Legenda:

CM - Câmara Municipal
EP - Empresa Pública
P - Privada

Níveis de Prioridade:

nível 1 – curto prazo
nível 2 – médio prazo
nível 3 – longo prazo

* - a definir caso a caso

6.2. Plano de Financiamento

Quanto ao financiamento das acções enumeradas e reconhecendo o esgotamento de financiamentos externos, nomeadamente através de fundos comunitários, e do próprio orçamento da Câmara Municipal, a estratégia de execução das acções decorrentes do Plano deve assentar nas seguintes linhas de atenção:

- dar prioridade à elaboração de estudos e projectos específicos que permitam desenvolver procedimentos proactivos que visem a captação de investimentos de origem diversa e capazes de despoletar novas dinâmicas urbanas;
- preparar “pacotes” de projectos a candidatar a novos programas de financiamento na lógica da oportunidade em tempo dos mesmos;
- desenvolver contratos-programas com a administração central e com os parceiros com interesses comuns, no sentido de minimizar os encargos e maximizar os efeitos das acções em causa;
- aproveitar os mecanismos de financiamento que o Plano consagra nos sistemas de execução dos mesmos.

Face ao exposto, entende-se que seria puro voluntarismo listar fontes de financiamento que, à data actual, estão esgotadas e assim continuarão a médio prazo.

Com efeito, o Programa Operacional Regional (ON-Operação Norte) está esgotado em 80% para as medidas 1.2-Acessibilidades e 1.3-Equipamentos, o Polis dificilmente permitirá novas candidaturas ao Porto, no Urban existe alguma margem para acções sociais e infraestruturas e o Urbcom aguarda a concretização do acordo estabelecido para acções já programadas. Apenas na Operação-Norte ainda há folga para projectos na medida do ambiente, mas sem significado.

Considerando que o orçamento municipal está comprometido até 2005 e que o IIIQCA termina em 2006, a estratégia mais correcta é, efectivamente, a enunciada anteriormente.

É neste “ambiente” que o Plano reforça a perequação de benefícios e encargos inerente à execução do Plano não apenas como instrumento de redistribuição das mais-valias atribuídas pelo Plano aos proprietários, mas também como:

“(…)

- *obtenção pelo município de meios financeiros adicionais para a realização das infraestruturas urbanísticas e para o pagamento de indemnizações por expropriação;*
- *disponibilização de terrenos e edifícios ao município para implementação, instalação ou renovação de infraestruturas, equipamentos e espaços urbanos de utilização colectiva, designadamente zonas verdes, bem como para a compensação de particulares nas situações em que tal se revele necessário;*

(…)”

Art.º 137 do D.L. 380/99, de 22 de Setembro

Os mecanismos de perequação considerados não se limitam aos estabelecidos para as UOPG’ s ou eventuais Unidades de Execução.

Para além destes, há ainda a considerar:

- cedências e compensações relativas aos espaços verdes e equipamentos de utilização colectiva para servir localmente operações urbanísticas correspondentes a loteamentos e obras de edificação com impacte semelhante a loteamento;
- taxa municipal de urbanização (TMU), com intuito de substituir os mecanismos de perequação a aplicar nas UOPG’ s e Unidades de Execução na cidade consolidada não abrangida por estas unidades.

Este último mecanismo, recentemente aprovado pela Câmara Municipal, já em parte contribui para os encargos com a disponibilização de áreas a afectar a espaços verdes e equipamentos de âmbito municipal, assim como com a execução, manutenção e reforço das infraestruturas gerais, através da incidência dessa taxa no Programa Plurianual de investimentos municipais.

Será, contudo, necessário que a TMU incorpore uma parcela que seja função do índice de construção admitido para um dado prédio, procurando a equidade das mais-valias introduzidas pelo Plano no tocante à edificabilidade.

Contudo, não deve esse agravamento da TMU, para índices de construção significativos, pôr em causa outras estratégias do Plano. Significa isto que, a aplicação deste mecanismo nos processos de colmatação do tecido urbano da zona central da cidade seria contrário ao propósito da revitalização da Baixa e consolidação dos tecidos urbanos existentes.

As estratégias do Plano limitam a aplicação deste mecanismo à categoria de espaço denominada como “Área de Edifícios com Prevalência de Habitação Colectiva”.

7. INDICADORES

Como corolário do presente relatório, apresentam-se de seguida uma série de indicadores do concelho à data actual e das intenções do PDM.

Há três propósitos com o presente capítulo:

- reunir num só “local” os indicadores que se consideram como mais representativos do estado actual do concelho, na parte que interessa ao Plano;
- estabelecer uma comparação entre a situação actual e as propostas do Plano, procurando avaliar os “ganhos” que este provocará;
- justificar parâmetros urbanísticos com incidência regulamentar, designadamente o índice médio de construção e a cedência média.

Não é propósito o estabelecimento de indicadores e parâmetros de monitorização do Plano, questão obrigatória face à indispensabilidade da sua avaliação permanente, quer por imperativos legais, quer por imperativos de gestão da Cidade. Este trabalho de parametrização de indicadores da monitorização está, no momento, a ser alvo de desenvolvimento por uma equipe que integra diversas entidades públicas, incluindo a Câmara Municipal, pelo que será extemporâneo tratar tal matéria neste relatório. Recorde-se, no entanto, que vários dos indicadores aqui expressos poderão constituir-se como relevantes no processo de monitorização.

7.1. O concelho em números

Território

Área do concelho	42,2 Km ²
Número de freguesias	15
Frente marítima	5,56 Km
Frente de rio	10,23 Km

Demografia (ano 2001)

População residente	263 131 hab.
Densidade populacional*	63 hab./ha
Variação da população residente (1991/2001)	-13%
Número de famílias*	100 696
Composição do agregado familiar*	2,6 hab./fam.
População adicional do ensino superior com alojamento	16 900
População por grupos etários	
0 – 14	34 658 hab. (13,1%)
15 – 24	36 757 hab. (14,0%)
25 – 64	140 503 hab. (53,4%)
65 e mais	51 213 hab. (19,5%)

* Em relação à população residente

Habitação (2001)

Edifícios	135 849,0
edifícios de habitação	46 681,0
Alojamentos	125 167,0
Alojamentos por edifício	2,7
Habitantes por alojamento**	2,9
Residência habitual	96 346,0
Alojamentos vagos	18 932,0
Alojamentos sem abastecimento de água	25 838,0
Alojamentos sem electricidade	28 864,0

** Integra os estudantes com alojamento

Ilhas

Habitadas	1127,0
Desabitadas	55,0
fogos habitados	7654,0
fogos desabitados	1024,0
n.º de residentes	9209,0
n.º de habitantes por ilha	8,2

Economia

Postos de trabalho	200 000
de residentes no Porto	80 000
de residentes na AMP	115 000
de residentes noutros locais	5 000
Sociedades Sediadas (2000)	14 270
sector primário	0,5%
sector secundário	13,4%
sector terciário	85,9%
Taxa de actividade (2001)	48,1%
Taxa de desemprego (2001)	10,2%
Estadia média por hóspede em estabelecimentos hoteleiros (2000)	1,8 noites

Rendimento mensal

Em euros	relativos
< 500	28%
500 a 1000	28%
1000 a 1500	17%
1500 a 2000	10%
> 2000	17%

Taxa de motorização

n.º total de veículos/1000 habitantes	368
n.º de veículos automóveis/1000 habitantes	346
n.º de viagens por dia útil e por pessoa	3,2
n.º médio de veículos por família	0,9

N.º de deslocações diárias na AMP

por trabalho	1 180 000
por estudo	400 000
comércio/serviços/lazer/outros	1 320 000

N.º de deslocações diárias no Porto

por trabalho	200 000
por estudo	80 000
outros	270 000

Deslocações por modo de transporte

individual	43%
público	25%
a pé	32%

Deslocações em transporte público por operadores

STCP	24%
operadores privados	0,5%
CP	0,5%

Lugares de estacionamento em parques públicos

no interior do perímetro definido pela VCI		21820
em parçómetro	Baixa	9300
	Boavista/Palácio	6700
	Constituição/Antas	820
concessionados		720

Indicadores Sociais

Médicos por 1000 habitantes (2000)	14,3
Farmácias por 1000 habitantes (2000)	4,6
Taxa de analfabetismo (2001)	4,8%
Pensionistas por 100 habitantes (2000)	27,9

Indicadores Urbanísticos

Áreas verdes de utilização pública existente	1,57 km ²
Áreas verdes de utilização pública por habitante	6 m ² /hab.
Arruamentos municipais	542,5 km
Arruamentos municipais por km ²	13,3 km/km ²
Arruamentos arborizados	86,5 km (16%)

7.2. O PDM em números**Planta Ordenamento – Carta de Qualificação do Solo**

	absolutos	relativos
Áreas históricas	69,8 ha	1,7%
Frente urbana contínua consolidada	143,9ha	3,5%
Frente urbana contínua em consolidação	710,5 ha	17,5%
Habitação unifamiliar	441,2 ha	10,9%
Área de habitação isolada com prevalência de habitação colectiva	548,8 ha	13,5%
Área de urbanização especial	137,9 ha	3,4%
Área empresarial do Porto	76,3 ha	1,9%
Área de equipamentos:		14,2%
existentes	531,0 ha	13,1%
propostos	45,7 ha	1,1%
Áreas verdes		
de utilização pública	302,7 ha	7,4%
mistas	86,6 ha	2,1%
enquadramento de espaço canal	108,6 ha	2,7%
privadas a salvaguardar	74,3 ha	1,8%
Espaço público de relação	788,8 ha	19,4%

Planta de Condicionantes

IMÓVEIS CLASSIFICADOS OU EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO

Área da tutela do IPPAR	465,2 ha
Zona especial de protecção a edifícios públicos	33,8 ha
Zona de Alinhamento especial aos IP1, IC1, IC23, IC29 e VIA NORTE	160,2 ha
Zona especial de protecção à linha de caminhos de ferro	36,1 ha

DOMÍNIO HÍDRICO

linhas de água cobertas	115 ha
linhas de água descobertas	27,6 ha
leito do Rio Douro	153,8 ha

ZONA ESPECIAL DE PROTECÇÃO A EQUIPAMENTOS

a edifícios escolares	46,1 ha
a equipamentos de saúde	185,7 ha
zona especial de protecção a instalações militares	67,2 ha
zona especial de protecção a vértices geodésicos	0,5 ha

A área do Concelho sujeita a outras tutelas ao nível da gestão urbanística é de **12,9 km²**, ou seja, **32 % do território concelhio**.

Planta da Estrutura Verde Urbana

Área total	850,3 ha
áreas de equipamento integrado na estrutura ecológica	227,2 ha
parques e jardins	408,7 ha
áreas verdes de protecção	106,9 ha
áreas verdes de produção	94,9 ha
áreas a requalificar e integrar no sistema ecológico urbano	12,6 ha
Áreas de protecção de recursos naturais ("non-aedificandi")	108,6 ha

Planta de Acções Urbanísticas

Arruamentos Estruturantes propostos de iniciativa municipal	37,4 km	
Verdes propostos (237,4 ha)	de utilização pública	127,0 ha
	enquadramento de espaço canal	23,4 ha
	misto	87,0 ha

Equipamentos estruturantes propostos e a transformar de iniciativa municipal: **45,4 ha**

7.3. Índices Urbanísticos

Índice médio de construção (imc)

$\text{imc}_{\text{cidade existente}} = (\text{área de implantação dos edifícios existentes}) \times (\text{cércea média em pisos}) / (\text{área da cidade urbanizada}) - (10\% \text{ correspondente à área bruta de construção de equipamentos})$

sendo:

área de implantação dos edifícios existentes = 916,8 ha

cércea média = 3 pisos

área da cidade urbanizada = 3512,3 ha

índice médio da cidade urbanizada = 0,68 m²/m²

$\text{imc}_{\text{cidade proposta}} = (\text{área bruta de construção da cidade existente e proposta}) / (\text{área da cidade existente e proposta})$

sendo:

somatório das “abc” das áreas urbanizáveis propostas = 110,4 ha

somatório das áreas urbanizáveis propostas = 200,6 ha

índice médio das áreas urbanizáveis propostas = 0,55 m²/m²

abc- áreas brutas de construção

$\text{imc} = (\text{área bruta de construção da cidade existente e proposta}) / (\text{área da cidade existente e proposta})$

sendo:

somatório das “abc” das áreas urbanas e urbanizáveis = 2498,8 ha

somatório das áreas urbanas e urbanizáveis = 3712,9 ha

abc- áreas brutas de construção

$\text{imc} = 0,67 \text{ m}^2/\text{m}^2$
--

Cedência média (Cm)

$Cm = (\text{vias estruturantes} + \text{áreas verdes públicas estruturantes} + \text{áreas dos equipamentos estruturantes}) / (\text{área bruta de construção das áreas urbanas e urbanizáveis})$

sendo:

vias estruturantes propostas = 729 ha

somatório das áreas verdes públicas propostas = 144,2 ha

somatório das áreas de equipamentos propostos = 45,7 ha

somatório das “abc” das áreas urbanas e urbanizáveis = 2498,8 ha

abc- áreas brutas de construção

$$Cm = 0,37 \text{ m}^2/\text{m}^2$$

Áreas verdes por habitante

áreas verdes utilização pública / população residente = 3027000 / 263 131

$$\text{Áreas verdes por habitante} = 11,5 \text{ m}^2 \text{ por habitante}$$

$(\text{áreas verdes utilização pública} + \text{áreas mistas}) / \text{população residente}$
 $= 3893000 / 263131$

$$\text{Total de Áreas verdes por habitante} = 14,79 \text{ m}^2 \text{ por habitante}$$

7.4. Parâmetros de Dimensionamento das Parcelas destinadas a Espaços Verdes e de Utilização Colectiva e Infra-estruturas Viárias

Os parâmetros definidos na Portaria 1136/01, de 25 de Setembro, são considerados excessivos na sua aplicação ao concelho do Porto, atendendo sobretudo ao facto de se tratar de um território onde a malha urbana se encontra consolidada não permitindo grandes áreas de expansão. Este facto é confirmado, não só pelos técnicos camarários

que no dia-a-dia analisam os projectos de obras particulares e loteamentos, que por força das suas funções aplicam a referida Portaria, como também pelos próprios técnicos autores dos projectos.

De referir ainda que este assunto foi objecto de diversas reclamações no âmbito da Discussão Pública do PDMP.

Assim, e na sequência do Despacho SEOT de 20 de Fevereiro de 2004, foram feitos alguns ensaios que indicam o valor de 0,45 m² / m² de área bruta de construção como valor mínimo a considerar no dimensionamento das Parcelas destinadas a Espaços Verdes e de Utilização Colectiva, e Infra-estruturas Viárias que exceda 16% da área do prédio ou prédios objecto de loteamento ou impacte semelhante, em território não abrangido por Plano de Pormenor ou Unidade de Execução. Este valor tem ainda a particularidade de se apresentar como valor médio entre a cedência média encontrada para o concelho (0,37) e o valor indicado na Portaria (0,52).