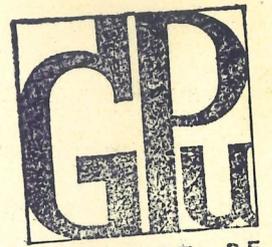


111

Parecer N.º 3337
Plano Director da
Cidade do Porto.



G. P. U.
Entrada
N.º 19..

GABINETE DE
PLANEAMENTO
URBANÍSTICO

Parecer N.º 3 337

Plano Director da Cidade do Porto

Emitido em 14 de Julho de 1964

RELATOR:
NAZARETH DE OLIVEIRA

— Offício n.º 2321, de 13 de Setembro de 1963, da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos;

— Offício n.º 14282, de 22 de Outubro de 1963, da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, com 2 pratas desenhadas anexas;

— Offício n.º 41673, de 30 de Setembro de 1963, da Direcção-Geral dos Serviços Industriais;

— Offício n.º 2098, de 3 de Dezembro de 1963, da Administração do Porto do Porto e Lda.

Senhor Ministro das Obras Públicas

Excelência:

Em cumprimento do despacho de V. Ex.^a de 11 de Março de 1964 foi enviado a este Conselho, para efeitos de parecer o PLANO DIRECTOR DA CIDADE DO PORTO, elaborado pelo Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto.

O processo deu entrada na secretaria do Conselho em 13 de Maio de 1964 e recebeu o n.º 3 337.

1—DESCRIÇÃO

1.1—Processo

O processo é constituído pelos seguintes elementos:

- Plano Director da Cidade do Porto;
- Offício n.º 2 738 — P.º U — 251 de 12 de Maio de 1964 da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização;
- Parecer da Comissão de Revisão de 4 de Maio de 1964;
- Offício n.º 1 893/Cs. de 30 de Agosto de 1963 da Junta Autónoma de Estradas;
- Offício n.º 6 896, de 3 de Outubro de 1963, da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais;

- Offício n.º 2 321, de 13 de Setembro de 1963, da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos;
- Offício n.º 14 282, de 25 de Outubro de 1963, da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, com 2 peças desenhadas anexas;
- Offício n.º 4/1 673, de 20 de Setembro de 1963, da Direcção-Geral dos Serviços Industriais;
- Offício n.º 2 098, de 3 de Dezembro de 1963, da Administração dos Portos do Douro e Leixões;
- Offício n.º 1 857/63-UO, de 30 Agosto de 1963, da Câmara Municipal do Porto, com as seguintes cópias que lhe vieram anexas:
 - a) Do ofício n.º 172/63, de 22 de Abril de 1963, da Direcção dos Serviços de Urbanização e Obras da Câmara Municipal do Porto, para o seu presidente;
 - b) Da acta da reunião, em 28 de Fevereiro de 1963, da Comissão Consultiva de Urbanismo;
 - c) Da acta da reunião, em 11 de Março de 1963, da mesma Comissão;
 - d) Do parecer n.º 10/63, de 6 de Junho de 1963, da Comissão Municipal de Higiene;
 - e) Do parecer n.º 20/63, de 6 de Junho de 1963, da Comissão Municipal de Arte e Arqueologia;
 - f) Da proposta n.º 50/63, da Presidência da Câmara Municipal do Porto, aprovada em reunião de 18 de Junho de 1963.

1.2 — Apresentação do Plano

O plano é constituído por 3 volumes em que se distribuem os elementos relativos aos aspectos adiante indicados.

1.º Volume

- Prefácio.
- Introdução.

I — Parte

Capítulo I — Dados Geográficos e Históricos.

Capítulo II — As funções essenciais e a evolução provável do sector terciário da economia.

Capítulo III — A população e as previsões demográficas.

II — Parte

— Inventário do estado actual, primeiras sínteses e propostas.

2.º Volume

III — Parte

— As grandes linhas do Plano Director.

— Projecto.

Planta do Estado Actual.

Plano Director.

Sistemas viários do Plano Director e do Plano Regulador.

— Regulamento.

Planta de definição da altura dos edifícios.

3.º Volume

IV — Parte

— Justificação das alterações introduzidas no sistema viário previsto no

Plano Regulador.

V — Parte

— Apresentação de estudos de pormenor.

— Estudos especiais.

Condições de implantação das construções, em função da insolação —

Exemplos de aplicação.

— Conclusão.

1.3 — Antecedentes

No parecer n.º 2 143, de 23 de Agosto de 1951, este Conselho apreciou o antepiano regulador da cidade do Porto e concluiu por o considerar merecedor de aprovação superior desde que se tomassem em consideração as observações formuladas no corpo do parecer, designadamente sobre:

- 1.º — A transposição do rio Douro, com o fim de resolver urgentemente os problemas do tráfego;
- 2.º — Revisão da delimitação das unidades residenciais em função dos novos traçados das grandes artérias de circulação;
- 3.º — Revisão dos valores das densidades previstas;
- 4.º — Desenvolvimento do estudo do núcleo central, quer no que respeita à sua delimitação por um anel envolvente e consequente revisão de alguns arruamentos novos previstos no seu interior e de acesso a ele, quer relativamente ao zonamento, circulação e estacionamento, e, ainda, à utilização do terreno pela construção;
- 5.º — Remodelação do estudo dos espaços verdes públicos, com vista à adopção de índices mais elevados e possível criação de um parque da cidade;
- 6.º — Revisão de algumas disposições do regulamento, tendo também em consideração as inerentes ao zonamento do núcleo central; e
- 7.º — Revisão dos sistemas de transportes colectivos, principalmente os relacionados com Vila Nova de Gaia.

O Conselho julgou, ainda:

«Imprescindível que pelas entidades competentes seja definida com a brevidade possível a solução do problema ferroviário na parte que interessa à cidade do Porto, com vista a facilitar o planeamento das áreas interessadas e a libertar os terrenos cativos de obras, bem como a orientação sobre o estabelecimento de novas indústrias e a reorganização das existentes».

Relativamente às conclusões e votos transcritos, V. Ex.^a despachou:

-
- 2 — No que respeita às conclusões 2.^a e 7.^a, à Câmara Municipal do Porto caberá tê-las em consideração na revisão do antepiano consultado;
 - 3 — O Ministério das Obras Públicas, pela Junta Autónoma de Estradas, chamará a si o estudo definitivo dos problemas da «transposição do rio Douro» referido na 1.^a conclusão.

«Já no meu despacho, de 3/VII/50, s/o parecer do Conselho relativo ao antepiano regional do Porto, me referi a esta importantíssima questão, determinando — n.º 3 desse despacho — que se solicitasse da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro o estudo do antepiano na parte em que este lhe interessava. Não tenho notícia da satisfação deste pedido, mas a sua urgente necessidade volta a salientar-se agora, não só com os objectivos expostos no último período do presente parecer, mas também, como é evidente, para base do próprio estudo do mencionado problema da «transposição do rio Douro» — ver fl. 182 do parecer.

«O Conselho renovará pois, à Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, o pedido de informação s/as premissas ferroviárias a considerar na revisão e ultimação dos estudos que interessam ao esquema director da urbanização da cidade do Porto».

Posteriormente, em 2 de Junho de 1954 o Conselho emitiu o parecer n.º 2507 relativo ao Plano Regulador da Cidade do Porto que conclui por o julgar em condições de merecer aprovação, com as seguintes considerações finais:

«O plano regulador deve ser considerado como um programa que define o conjunto de necessidades e problemas a resolver na cidade do Porto, durante os próximos 30 anos. É um plano geral, não estático nem particularizado e portanto susceptível de ajustamentos de pormenor em aspectos que não afectem a sua estrutura fundamental.

Foi nesse sentido que o Conselho apreciou o estudo em causa.

É evidente que, sendo assim, o Conselho admite que a Câmara, pelos seus serviços técnicos competentes, possa introduzir alterações de pormenor em casos de onde não resultem quebras dos princípios preconizados para o correcto desenvolvimento da cidade. Tais alterações podem incidir sobre alinhamentos, traçados de vias secundárias, limites de zonas, atribuição rigorosa de terrenos, etc., enfim tudo aquilo que não se pode definir com precisão numa planta na reduzida escala de 1/5 000 e, ainda, certos aspectos fundamentais locais cuja integração no planeamento geral não pôde, como é natural, ser estudada com suficiente profundidade.

O que fica dito implica por parte deste Conselho a concórdância com as judiciosas considerações do parecer da Câmara, sobretudo na sua parte final, onde se afirma que o «plano é dinâmico, flexível, e alterável em face das reacções imprevisíveis dos fenómenos sociais e económicos que se podem, de futuro, operar na cidade» e que «deve ser completado com um plano que estabeleça o processo de acção urbanizadora do Município por escalões urbanos de expansão».

Este parecer, mereceu de V. Ex.^a o seguinte despacho, datado de 18 de Junho de 1954:

«Homologo o presente parecer cujo nível, aliás na tradição da excelente actividade do Conselho Superior de Obras Públicas é credor de especial registo.

Fica pois aprovado o «Plano Regulador da Cidade do Porto» e passa esta cidade a dispor de um documento, definidor por largo tempo das grandes linhas do seu crescimento e da sua transformação, em moldes dignos de todo o apreço pelo autor do valioso trabalho.

Embora sempre sujeito, por sua natureza intrínseca, a ajustamentos e modificações localizadas, este documento consigna à Câmara Municipal uma orientação segura para os estudos de pormenor que hão-de preceder os seus trabalhos de urbanização.

E ao mesmo tempo habilita desde já a administração camarária, aliás em mãos competentes e dispondo de serviços eficientes, a pôr em prática uma indispensável política de sã economia urbanística na base da aquisição dos grandes espaços necessários à expansão e transformação da Cidade, a devolver ao uso público depois de submetidos às dispendiosas operações de urbanização definidas nos planos parciais.

Não é pois demais encarecer a importância do «Plano Regulador», agora aprovado, para o futuro da Cidade. Essa mesma importância explica e justifica em certa medida a génese demorada do trabalho.

Farei apenas breves observações sobre aspectos especiais do Plano.

Em primeiro lugar para repetir, e agora com maiores apreensões, o que já foi dito em anteriores despachos quanto à inconveniência da indecisão, que se mantém, sobre o futuro da rede ferroviária. A não se esclarecer o problema em curto prazo, correr-se-á sério risco de ficar comprometida grande parte da utilidade e eficácia do Plano Regulador, que tem neste aspecto o seu ponto fraco.

Volte pois o Conselho Superior de Obras Públicas a pedir este esclarecimento à Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e prometa-lhe todo o apoio e assistência dos Serviços do Ministério das Obras Públicas, na medida em que possam contribuir para a resolução urgente da importante questão.

Solicitar-se-á consideração imediata do problema do ramal de via estreita da Senhora da Hora que contende com trabalhos em curso relativos a acessos principais à Cidade e ao Aeródromo das Pedras Rubras, que não podem continuar a ser orientados por meras conjecturas quanto ao futuro do referido ramal.

No capítulo dos transportes públicos, acentuo a necessidade de urgente supressão da circulação de trâmueis urbanos da ponte de Luís I e sua substituição por viaturas sobre pneus. Lamento que a administração municipal não tenha aproveitado a oportunidade das obras de reparação que vão ser iniciadas dentro de dias, para operar esta transformação.

Farei ainda uma referência especial ao regulamento do Plano. Reconhece-se razão de ser nas objecções do Ex.^{mo} Auditor Jurídico registadas no corpo do parecer, em relação às cláusulas que, trazendo embora um desejo do urbanista baseado em são critério técnico, não encontram o necessário apoio na legislação em vigor e podem mesmo num ou noutro ponto estar em conflito com os conceitos da nossa jurisprudência fundamental.

Nestas condições tais cláusulas são inoperantes e, em qualquer caso, há conveniência em omiti-las.

Mas como os princípios que se enunciam envolvem importante matéria, a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização — ao mesmo tempo que fica incumbida de orientar os serviços camarários no ajustamento necessário do Regulamento — estudará no mais curto prazo possível a legislação especial necessária para tornar válidos aqueles princípios. Chamo particularmente a atenção para o regime especial que é forçoso criar em relação à expropriação das áreas de habitações insalubres, problema este que não pode deixar de despertar o maior interesse do Ministério e cuja importância singular poderá até justificar legislação de excepção para a Cidade do Porto».

1.4 — Plano Director

1.4.1 — Prefácio

Num prefácio, subscrito pelo anterior presidente da Câmara Municipal do Porto, justifica-se a necessidade da organização do Plano Director e a forma como foi organizado.

1.4.2 — Introdução

Salienta-se na introdução que o Plano Director da Cidade do Porto constitui uma revisão do Plano Regulador aprovado em 1954, imposta pelo prazo decorrido, de cerca de uma dezena de anos e pela evolução das transformações económicas e sociais operada nesse intervalo de tempo. Frisa-se que as modificações, em relação ao Plano Regulador do Porto não alteram, de um modo geral, as grandes linhas daquele Plano, antes as confirmam ou delas se desviam por uma questão de actualização indispensável.

Por se tratar de uma revisão e não de uma criação, a distribuição das várias partes do Plano e a composição de cada uma delas tomou aspectos particulares. Considerou-se inútil repetir indicações e informações gerais de que o texto do Plano Regulador dava um resumo claro e preciso. São pois apenas apresentados os documentos que justificam uma evolução na maneira de abordar o problema de conjunto, nomeadamente na I Parte, ou, que supõem modificações de pormenor.

Nestas condições consideraram os autores difícil manter a divisão tradicional entre o inquérito e as propostas apresentadas.

O facto de se passar, para cada uma das partes do inquérito, da análise à expressão das necessidades e, por vezes, até a propostas parciais, simplificou consideravelmente a apresentação e permitiu agrupar num só documento a análise e as propostas.

Pareceu aos autores mais conveniente tirar imediatamente, da exposição dos inquéritos e da apresentação dos documentos, as conclusões que se impõem, retomando na III Parte as grandes linhas e as características do novo Plano e justificando as alterações introduzidas no sistema viário previsto no Plano Regulador, na IV Parte.

Finalmente, uma última parte de conclusões discrimina os trabalhos em curso e os já aprovados, resultantes da aplicação do Plano Regulador assim como das propostas de conjunto do Plano Director.

O Plano Director é apresentado na escala de 1/5 000, documento obtido por redução fotográfica das folhas na escala de 1:2 000. A apresentação de certo número de elementos de inquérito e de propostas é feita em plantas na escala de 1:10 000. Todavia, de uma maneira geral, os documentos apresentados utilizam plantas na escala de 1:20 000 e apenas para o fornecimento de pormenores complementares se utilizam plantas nas escalas de 1:10 000, de 1:5 000 e mesmo, por vezes, a título de exemplo, na de 1:2 000.

1.4.3 — *Dados geográficos e históricos*

A situação da cidade do Porto, a norte do País, já de si localizado em posição de promontório sobre o Oceano Atlântico, confere-lhe um acentuado isolamento dos grandes caminhos terrestres de comunicações.

De facto, na Península Ibérica, o triângulo a noroeste de uma linha ligando Santander a Coimbra está nitidamente fora das grandes correntes de circulação. Daí, a importância e a vida intensa dos aglomerados portuários compreendidos nesse triângulo, cuja actividade contrasta singularmente com o interior.

O Porto é o exemplo mais notável desta atracção irresistível para o mar, e é isso que confirma a vocação industrial da sua região. A indústria, porém,

não está unicamente ligada às actividades portuárias imediatas; localiza-se nesta região por ser, geograficamente, a menos isolada de todo o norte do País.

A aglomeração portuense agrupando os concelhos de Matosinhos, Vila Nova de Gaia, Gondomar e Valongo têm o único grande porto do norte do País susceptível de facilitar as ligações mais rápidas com todos os países europeus directamente acessíveis pelo Atlântico, o Canal da Mancha e o Mar do Norte, isto é, à excepção da Itália, com todos os países fortemente industrializados, desde os mais próximos até aos mais distantes.

Na hipótese de uma integração progressiva no ou nos mercados europeus, é incontestável que a localização das indústrias que trabalham para esses mercados e que delas recebem certas matérias primas ou maquinaria e utensílios, é de maior interesse para a região do Porto.

Entendem pois os autores que o planeamento da cidade deve assegurar a possibilidade da sua expansão industrial.

Por outro lado, verifica-se que enquanto a localização do Porto postula um desenvolvimento económico certo, o clima constitui um obstáculo incontestável. As suas características são a irregularidade e uma acentuada humidade durante vários meses. Trata-se realmente de uma séria dificuldade, sobretudo porque se verifica que o desenvolvimento de novas indústrias e actividades está estreitamente ligado às condições de insolação da região. Com efeito, o pessoal dirigente das empresas e sobretudo as suas famílias, deixam-se tentar por climas agradáveis, que constituem uma justa compensação do isolamento dos grandes centros em que a vida urbana oferece o máximo de possibilidades de toda a ordem: materiais, intelectuais e espirituais.

É pois necessário que o Porto, compense as deficiências ou os inconvenientes do seu clima por meio de atracções certas, susceptíveis de atrair e reter o pessoal dirigente das novas indústrias.

É uma orientação que os autores entendem de manter na composição do Plano Director, considerando, nomeadamente, a necessidade de dotar a cidade de equipamento náutico e desportivo especialmente na praia da Foz.

Os autores pensam igualmente na multiplicação dos parques e jardins, que se revelam cada vez mais necessários em virtude do desenvolvimento da habitação em imóveis residenciais.

As zonas de habitações individuais com jardim tendem a reduzir-se pelo próprio jogo da especulação, competindo portanto à regulamentação evitar a invasão abusiva dos edifícios em altura.

Todos os serviços públicos se têm desenvolvido consideravelmente para responder às necessidades de uma população em plena expansão. Apenas os parques e jardins se mantiveram quase os mesmos desde há cerca de 70 anos;

poucas são as novas realizações, a mais recente das quais (1960) foi a do Jardim do Ouro.

Quanto ao relevo da cidade, os autores entendem de fazer algumas observações de ordem geral que podem, em certa medida, orientar a concepção do Plano Director.

A estrutura geral do relevo conduz a vias paralelas ao rio e a outras que lhe são perpendiculares, das quais a principal dá acesso à ponte de Luís I. Pode salientar-se que se trata de facto das directrizes de um traçado ortogonal que, apesar dos acidentes devidos à irregularidade do relevo, se desenvolveu de uma maneira muito característica.

O que parece importante verificar é que estas vias perpendiculares ao rio seguem muito naturalmente os talvegues e que portanto novos traçados deste género estão à priori contraindicados.

Este sistema ortogonal é extremamente penoso para o peão, visto que, qualquer que seja o trajecto, há necessidade de subir e descer artérias com pendentes muito fortes, fatigantes e desagradáveis. Parece que estas circunstâncias depõem a favor dum desenvolvimento dos transportes colectivos mais maleáveis, menos ruidosos e de exploração mais económica, ou sejam os trolecarros.

Dos factos históricos, é de recordar sobretudo o isolamento no qual a cidade se fechou durante o longo período em que ela esteve sob o domínio dos bispos (doação do couto do Porto, em 1120 ao bispo D. Hugo), até que o desenvolvimento do comércio, aumentando o poder dos comerciantes, permitiu a estes tomar progressivamente as responsabilidades do aglomerado, mantendo contudo a tendência de viver fechado sobre si próprio.

«Na evolução do Porto pode verificar-se, com efeito, o número extremamente reduzido de grandes operações que deixassem traços profundos na cidade ou orientassem o seu futuro. Nada de gestos reais ou principescos traduzindo-se por uma praça ou palácio. Nada de decisões de um governador voluntarioso, marcando de qualquer modo a fisionomia urbana. Mas sim operações de funcionários zelosos de tudo realizar ao preço mais justo».

Estes dados de psicologia urbana, revelados pelo exame da evolução histórica da cidade do Porto, consideram-no os autores muito importantes para a orientação a dar ao desenvolvimento do aglomerado.

Afigurou-se, aos autores, que a evolução rápida do meio económico e social já não permitiria protelar as realizações e que se tornava necessário estudá-las com espírito da mais estrita economia e hierarquizando as operações segundo as suas possibilidades de execução.

«Foi assim que se examinaram todas as operações previstas no Plano Regulador, das quais algumas, pela sua grandeza, podiam comprometer definitivamente a sua realização, mesmo longínqua. As operações do Plano Director,

tendo em conta as circunstâncias actuais, são as mais económicas, tanto sob o ponto de vista técnico como financeiro. O novo Plano Director pode, pois, constituir um guia e um plano de trabalho nas mãos das entidades responsáveis.

A evolução do Porto lembra também, muito a propósito, que o porto de mar da cidade é Leixões, no concelho de Matosinhos, que os armazéns e comércio dos vinhos do Porto se situam em Vila Nova de Gaia. Será necessário insistir mais sobre a estreita ligação dos três concelhos? Por outro lado, aeroporto — cuja importância irá aumentando gradualmente visto ser uma nova via ultra-rápida, diminuindo o isolamento do Porto, — localiza-se nos concelhos da Maia e de Matosinhos. É por estas razões que o novo Plano Director, aliás como já o esboçava o Plano Regulador, tenta orientar a planificação da cidade propriamente dita em função do futuro aglomerado portuense total, assegurando o máximo de coordenação com os concelhos vizinhos, no quadro do Plano Regional em estudo.

É efectivamente importante que as vastas zonas industriais previstas nesse Plano possam assegurar a satisfação das necessidades do Porto neste capítulo».

1.4.4.0 — *Funções essenciais e evolução provável do sector terciário da economia*

Entendem os autores necessário reconhecer que o Porto, cidade portuária na origem, cidade comercial e em seguida cidade industrial se encontra actualmente na quase impossibilidade de desenvolver a indústria no seu território. Dispersando-se os armazéns, a indústria deve também, na opinião dos autores, dispersar-se.

O comércio e as actividades propriamente culturais, administrativas e de recreio — sector terciário da economia — determinam conseqüentemente a função dominante da cidade.

No entender dos autores é neste sentido que é necessário conceber o desenvolvimento da própria cidade, como um núcleo terciário poderoso, encaminhando as outras actividades, que se têm mais ou menos deslocado, para os territórios dos concelhos limítrofes.

1.4.4.1 — *O Porto, centro administrativo*

Segundo o último recenseamento, através do qual se conhece o número global da população e estabelecendo a mesma percentagem da população activa dos anteriores recenseamentos, pode admitir-se um número de 206 630 activos na cidade. A percentagem de 14,3 % de activos empregados nas administrações mostra bem a importância desta função e situa o Porto não só como da aglomeração e do distrito, mas também como capital regional do norte do País.

Verifica-se uma enorme dispersão destes diversos serviços, cuja expansão se faz ao acaso dos aluguéis ou aquisições de edifícios ou de terrenos.

Julgam os autores que o Plano Director deve estabelecer a zona ou os terrenos que possam ser reservados para acolher todas as ampliações necessárias ao desenvolvimento dos serviços públicos e possam progressivamente receber um reagrupamento destes serviços, «deixando no coração da cidade escritórios para as funções comerciais e industriais. Trata-se de uma medida de economia e de eficiência para os próprios serviços públicos (redução de ligações e comunicações) e também um meio de favorecer o desenvolvimento da vida local».

1.4.4.2 — O Porto centro de negócios financeiros, comerciais e industriais

O desenvolvimento da actividade bancária do Porto é evidente, sendo numerosas as obras de ampliação das sedes das mais importantes instituições. Esta necessidade de crescimento está nitidamente circunscrita ao núcleo central da cidade o que deve, na opinião dos autores, fazer prever uma expansão desse núcleo, susceptível de favorecer a «proliferação de tais actividades, oferecendo, em zonas próximas, possibilidades de reinstalação das que forem desalojadas».

Referem-se os autores à dificuldade de encontrar no território do Porto novos terrenos a destinar à indústria. E é em virtude desta situação, que arrasta a dispersão das actividades industriais para os concelhos limítrofes, que julgam os autores dever o centro do Porto ter possibilidades de acolher todas as sedes e serviços terciários ligados a essas indústrias.

Pretendem os autores que a regulamentação do plano favoreça a «expansão do terciário» no quadro de uma renovação progressiva do centro, englobando todos os elementos de equipamento indispensáveis à «actividade terciária contemporânea. Deve principalmente, sob o ponto de vista da circulação, libertar-se os arruamentos do estacionamento, criando vastos parques de vários pisos, que assegurem a conversão fácil do automobilista em peão. Deve ainda favorecer-se o desenvolvimento dos transportes colectivos, susceptíveis de irrigar o coração vital da cidade».

Para além da renovação progressiva do centro da cidade, por uma melhor adaptação às funções de trocas, entendem os autores, ser igualmente importante favorecer as relações internacionais no plano comercial e industrial. Preconizam a instalação de uma Feira Internacional como meio de trazer à importação e à exportação o ponto de encontro tão necessário ao desenvolvimento do aglomerado portuense, assim como ao conjunto do País.

Julgam finalmente necessário que o Porto, que, pelos seus afamados e inegaláveis vinhos, beneficia de um privilégio absolutamente particular em Portugal, privilégio de que não tem, até agora, tirado o melhor partido, possa assegurar que a clientela internacional abastada se familiarize com este produto e o prove nos locais das caves.

Entendem também, que a construção de um Palácio de Congressos que permitisse a efectivação de reuniões internacionais favoreceria extraordinariamente o desenvolvimento do Porto sob o aspecto turístico e teria directas repercussões sobre o equipamento hoteleiro da cidade e as suas ligações aéreas.

1.4.4.3 — O Porto, centro intelectual e artístico

O confronto dos diversos cartogramas — distribuição da população, densidade por quarteirões, localização da população escolar, etc. — faz transparecer no centro da cidade «uma deficiência de espaço para as escolas existentes e, sobretudo, uma quase impossibilidade de encontrar novas localizações. O equipamento escolar primário é insuficiente e com reduzidas possibilidades de melhoria. Daqui, uma procura de localizações na periferia do centro e directivas para impedir o crescimento da população residente no próprio centro, nos quarteirões de negócios».

A escola primária não caracteriza qualquer aglomerado como centro intelectual e artístico. Todavia o ensino técnico e secundário marcam já proeminência do Porto como centro, que de facto é, da aglomeração portuense.

O ensino técnico é essencial, visto qualificar uma mão-de-obra absolutamente indispensável para o desenvolvimento industrial do aglomerado. Julgam, os autores, importante que este ensino beneficie das vantagens da sua localização na cidade.

Com os liceus aborda-se já a proeminência do Porto no plano regional, pois eles são o viveiro dos futuros universitários ou estudantes das escolas superiores.

No que diz respeito à Universidade, o reagrupamento decidido pelo Governo numa zona universitária, viu ainda aumentada a sua área, ocupando actualmente cerca de 135 hectares.

Além da Universidade, a vida intelectual do Porto é orientada por três pólos importantes: os clubes, as sociedades de concertos e os institutos estrangeiros de cultura e difusão.

Salienta-se a lamentável ausência de uma sala de concertos, especialmente concebida para essa função.

No que respeita ao teatro lírico, a carência é total. Não existe teatro próprio, nem companhia, nem espectáculos.

O interesse do terceiro pólo de atracção da vida intelectual do Porto, é a sua larga contribuição para uma difusão da cultura. As conferências que os diversos institutos estrangeiros promovem, são numerosas, mas os locais em

que se realizam são por vezes uma limitação à importância dessas manifestações culturais, pelo que muito interessa ao Porto poder dispor de salas para conferências. Tal problema poderia ter solução com a utilização das salas de um Palácio de Congressos.

São no entanto as bibliotecas e os museus que constituem locais permanentes de actividade cultural. A frequência das bibliotecas do Porto foi em 1958 de 290 620 leitores.

1.4.4.4 — *O Porto, centro de repouso, de diversões e de turismo*

Para a valorização turística do Porto, julgam os autores de encarar uma acentuada valorização da praia da Foz, que sendo uma das mais belas praias do norte do País, tem o seu equipamento ultrapassado e absolutamente inadequado às exigências actuais.

O equipamento adequado a esse património é tanto mais de desejar quanto uma massa de possíveis utilizadores se encontra próxima, o que pode justificar numerosos investimentos. A frequência dominical intensa e popular da praia da Foz, mostra bem a necessidade imperiosa de um vasto parque de repouso e diversões, acompanhado de uma praia popular em volta de uma grande zona para banhos. Além disso a evolução de que já se falou, que irá desenvolvendo cada vez mais a especialização do Porto na fixação do pessoal terciário (alojando assim uma classe média disposta a aproveitar todas as instalações que valorizem a praia da Foz) exige um tal esforço. «O Plano Director deverá indicar as localizações preferíveis para as piscinas de água salgada (nomeadamente piscinas de marés), os locais de banhos, as praias, hotéis e pousada».

«A valorização da praia da Foz tem repercussões imediatas nos planos local e nacional, mas também no plano internacional, pois se trata de mais uma razão para o Porto afirmar o seu papel de capital regional de turismo».

Passar-se-á a mesma coisa com a realização do Palácio de Congressos, que exige um equipamento hoteleiro correspondente mas, por outro lado, lhe assegure um rendimento compensador».

Quanto ao movimento turístico pode dizer-se que apesar das irregularidades devidas às condições particulares de cada país, com excepção do Brasil cuja frequência vem baixando nitidamente, todos os outros países se encontram representados por valores ascendentes.

Para os automobilistas, a proporção dos que visitam a Península Ibérica e determinam a sua estadia em Portugal na região de Coimbra, donde seguem directamente para a fronteira, é nitidamente superior.

«Daqui resulta o isolamento relativo do norte de Portugal em relação aos grandes itinerários rápidos. Infelizmente, este isolamento só insuficiente-

mente é compensado, sob o ponto de vista das ligações aéreas, pela recente criação da carreira Londres-Porto. Para todas as outras ligações é indispensável uma escala em Lisboa».

Entendem os autores que, sob o aspecto turístico, muito convém valorizar as margens do Douro, evidenciando-se a necessidade de instalar embarcadouros, restaurantes, etc.

Na própria cidade, o traçado de itinerários turísticos, seguido da sua organização e valorização, deve, na opinião dos autores, ser um dos objectivos dos planos de pormenor para a aplicação do Plano Director. «Numerosos pontos de vista deverão ser — e podem sê-lo facilmente — devidamente arranjados e equipados».

«É indubitável que o equipamento hoteleiro deve ser favorecido. Um novo hotel central de categoria média é indispensável e, sobretudo, hotéis com vistas sobre o mar ao longo das praias da Foz. É igualmente necessária uma pousada no Porto, para completar de modo feliz a rede destas excelentes unidades, que grandemente facilitam o turismo internacional em todas as estações do ano. Do mesmo modo, deverá pensar-se numa localização judiciosamente escolhida para os parques de campismo».

Quanto a salas de espectáculos, elas comportam 26 754 lugares, contribuindo para este número o Pavilhão dos Desportos do Palácio de Cristal com 9 840 lugares. Todavia é de salientar que o teatro está fracamente representado no conjunto das salas de espectáculos.

Relativamente ao equipamento, desportivo, pode afirmar-se que quanto ao desporto de competição o equipamento é satisfatório sendo de notar no entanto a insuficiência de parques de estacionamento que sirvam as instalações. No que diz respeito a terrenos de treino e de instalações para a prática do desporto, como factor de cultura física, a insuficiência de equipamento é notória.

1.4.4.5 — O Porto, centro de comunicações

A multiplicidade das funções principais da cidade do Porto, conduz obrigatoriamente a uma intensa actividade, que se manifesta pela necessidade de ligações e comunicações.

Tendo em vista que as linhas de carris prejudicam consideravelmente a definição dos sentidos de circulação, impedem uma utilização completa e racional do pavimento da rua, deformam-no e constituem risco permanente de acidentes em períodos húmidos, «deve paralelamente à aplicação das disposições do Plano Director, ser posto em prática um plano de supressão progressiva de todas as linhas de eléctricos que tenham por término o centro da cidade. Os autocarros completam estas possibilidades de transportes colectivos».

Para os autocarros de serviço suburbano que ligam os aglomerados vizinhos ao Porto e em que a maioria dos passageiros são operários, interessa sobremaneira a criteriosa localização das estações rodoviárias, pelas consequências que podem ter sobre a política dos salários e o nível geral de vida. Será de evitar tanto quanto possível que os operários tenham que utilizar outros transportes a fim de completarem o percurso do transporte suburbano.

Quanto aos caminhos de ferro, a grande transformação a prever diz sobretudo respeito à electrificação das linhas que chegam à estação de S. Bento e à transferência para a de Campanhã do término das grandes linhas, o que conduzirá obrigatoriamente à urbanização de uma nova unidade e à obrigação de lhes assegurar ligações fáceis em todas as direcções, para a cidade, para os concelhos limítrofes e para a região. A especialização de S. Bento como término das linhas de arrabalde, deve corresponder um equipamento que favoreça a saída e a dispersão dos peões, sem provocar conflitos com a circulação mecânica urbana.

A chegada dos viajantes por via marítima não interessa directamente, hoje, à cidade do Porto. Mas os autores admitindo a futura saturação do porto de Leixões entendem que deve prever-se a eventual necessidade de utilizar as margens do Douro para receber certo tipo de tráfego marítimo, e que «seria de desejar que o fosse para passageiros, uma vez que a subida do rio, a passagem sob a ponte da Arrábida e a acostagem na proximidade da cidade, reencontrariam todo o seu carácter».

O aeroporto de Pedras Rubras encontra-se no limite das brumas do mar, que se juntam aos nevoeiros terrestres, o que o torna por vezes inutilizável. Este fenómeno não facilita portanto a multiplicação das linhas internacionais. Julgam os autores que deve realizar-se um esforço no sentido de assegurar rápidas ligações aéreas entre o Porto e a Europa, principalmente Paris e Zurique ou Munique.

Referindo-se às ligações rodoviárias, os autores, julgam de evidenciar as suas insuficiências que resumem nos seguintes pontos:

- 1.º — O tráfego entre as duas margens do rio, assegurado por duas pontes, justifica a previsão de uma terceira ponte a montante da ponte de Luís I que ficará a assegurar principalmente as relações de vizinhança entre o Porto e Vila Nova de Gaia;
- 2.º — O tráfego da cidade, desembaraçado da maior parte do estacionamento, deve utilizar da melhor maneira as vias existentes. As novas vias devem ser em pequeno número e completar a rede actual, sem a contrariar nem complicar.

1.4.4.6 — A população e as previsões demográficas

Segundo os elementos fornecidos pelos autores indicam-se os seguintes números:

excedente de emigração — emigração	12 094 habitantes
taxa de natalidade	25,9 em 1950
taxa de natalidade	27,4 em 1960
taxa de mortalidade	17,1 em 1950
taxa de mortalidade	12,5 em 1960
número de habitantes	165 956 em 1900
número de habitantes	262 309 em 1940
número de habitantes	284 842 em 1950
número de habitantes	310 484 em 1960
número de fogos	64 714 em 1940
número de fogos	66 611 em 1950
número de fogos	85 511 em 1960
número de pessoas por fogo	4,1 em 1940
número de pessoas por fogo	4,2 em 1950
número de pessoas por fogo	3,6 em 1960

Dizem também os autores que a saturação e o declínio dos bairros antigos, no centro da cidade são acentuados.

«Por outro lado, o crescimento da população é muito característico nas freguesias periféricas, como Aldoar, Lordelo do Ouro, Ramalde, Paranhos e Campanhã, movimento este que vai ainda acentuar-se com a criação dos novos bairros da Pasteleira, Viso, etc.

Daqui resulta uma consequência: a necessidade de readaptar os limites administrativos das freguesias às realidades da distribuição da população. Para este efeito foram pedidas aos serviços de estatística algumas modificações, a fim de se poderem alicerçar algumas propostas neste sentido».

Entendem os autores que poderiam admitir o prolongamento puro e simples do crescimento verificado e concluir «pela probabilidade de uma população de cerca de 365 000 habitantes dentro de 20 anos».

Contudo, considerariam este método de cálculo incerto e acharam preferível prever e verificar as possibilidades reais de crescimento da população dentro dos limites da cidade.

Foi portanto, a partir da área do seu território, dividindo-o em grandes zonas e aplicando valores de densidades tendo em conta as realidades verificadas e as possibilidades de povoamento oferecidas que os autores chegaram a número provável de 450 000 habitantes.

Dizem ainda os autores que «o interesse deste número é que ele pouco deve poder ser ultrapassado sem o risco de um povoamento excessivo; e este limite ao crescimento da população dentro da cidade mostra como as funções de centro terciário se devem desenvolver cada vez mais e que se assistirá no futuro a uma elevação do nível de vida do conjunto. Podem tirar-se desde já importantes conclusões:

- 1 — Não desperdiçar imponderadamente o terreno disponível;
- 2 — Preservar os locais com boas condições naturais ou motivos de interesse urbano, para conservar o poder atractivo do aglomerado;
- 3 — Conceber uma urbanização de qualidade, susceptível de convir a uma clientela difícil, de um nível de vida melhorado;
- 4 — Regular de uma maneira radical, em toda a parte em que for economicamente possível, a diferenciação entre o trânsito de peões e de veículos, de modo a que a cidade se adapte perfeitamente às necessidades contemporâneas.

1.4.5 — *Inventário do Estado Actual — Primeiras sínteses e propostas*

1.4.5.1 — *Situação*

Localizada no norte do País, a cidade do Porto tem as seguintes coordenadas, referidas à torre dos Clérigos: 41° 8' 39,7" de latitude norte e 8° 36' 48" de longitude oeste de Greenwich. Ocupa uma área de 40,2 km² e constitui por si só o concelho do Porto. É administrativamente capital da província do Douro Litoral.

Estando os seus interesses económicos intimamente ligados aos concelhos limítrofes, integra-se naquilo a que se chamou a região do Porto. Esta região

devidamente definida no Anteplano Regional, inclui os concelhos até à Póvoa de Varzim, para o norte e até Espinho, para sul.

1.4.5.2 — Relevo

A cidade é muito acidentada, apresentando as linhas de talvegue com orientação norte-sul. Por estes talvegues correm os principais cursos de água de drenagem dos terrenos confinantes, na sua maior parte já canalizados e cobertos por arruamentos.

Do lado sul, as vertentes das colinas debruçam-se sobre o rio Douro, quase sempre abruptamente, o mesmo acontecendo pelo nascente sobre a Estrada de Circunvalação. Para poente, o terreno espria-se suavemente em direcção ao mar.

O ponto mais alto da cidade localiza-se a nordeste, no Monte dos Congregados (164 m). A Praça da Liberdade tem a cota de 60 m, a da Batalha 90 m, a de Marquês de Pombal 90 m, a da República 147 m, a de Mouzinho de Albuquerque 86 m. O Castelo do Queijo, junto ao mar tem a cota de 10 m.

1.4.5.3 — Constituição do solo

O solo da cidade do Porto é constituído por rochas eruptivas, metamórficas e sedimentares.

As rochas eruptivas cobrem a maior parte da cidade, sendo as mais comuns as do tipo de granito alcalino. Estas apresentam-se muitas vezes alteradas até profundidades variáveis, havendo por isso extensas e espessas camadas de saibro e caulino.

As rochas metamórficas encontram-se em duas faixas separadas pelo maciço eruptivo com que contactam na Foz e em Campanhã, e estendem-se a ocidente e oriente, dominando os micaxistos, em geral profundamente alterados, na faixa oriental e os gneisses, xistos e micaxistos, muito alterados, na faixa ocidental.

As rochas sedimentares cobrem grandes áreas da região ocidental. Em certos pontos estes depósitos de aluvião mostram-se em nítida estratificação.

1.4.5.4 — *Clima*

Dos elementos colhidos, concluem, os autores que:

— o clima é temperado quanto ao valor anual médio de temperatura (14,07°C), moderado quanto à amplitude desta (9,46°C), húmido quanto à percentagem de humidade (80 %) e chuvoso quanto ao valor da precipitação (1 164,1 mm).

Em face destes elementos os autores preconizam a «adopção de pórticos em cobertura de passeios», evidenciando que para que tal solução resulte eficiente há que ter em conta não só a proporção dos pórticos, mas também a orientação.

1.4.5.5 — *Desenvolvimento da cidade*

Desde o século XIV em que um' aglomerado bem delimitado pelas muralhas Fernandinas, até à primeira metade do século XVIII, pode afirmar-se — segundo os autores — que o crescimento da cidade se processou de uma maneira anárquica, ao sabor das necessidades de momento. A partir de então, contando já uma população de 30 000 habitantes, inicia-se uma grande transformação urbana, correspondente às condições económicas motivadas pelo comércio e expansão dos vinhos finos. A população quase que duplica.

Em 1842 é a velha ponte das Barcas substituída por uma ponte pênsil, ponte esta que em 1886 é substituída pela actual ponte de Luís I. A população da cidade constituída por 12 freguesias, conta então 150 000 habitantes e as grandes actividades industriais e comerciais da cidade orìginam a execução de vias importantes como as ruas do Heroísmo, do Bonfim, de Costa Cabral e do Campo Alegre.

Mais tarde a abertura de novas artérias, como as avenidas de Marechal Gomes da Costa, de Fernão de Magalhães e dos Combatentes da Grande Guerra, veio permitir a criação de novas zonas habitacionais, geralmente em volta de núcleos rurais existentes.

Este processo de crescimento defeituoso manteve-se até à aprovação em 1952 do Plano Regulador. Por razões consequentes da evolução da cidade, tal plano foi agora revisto e desenvolvido dando orìgem ao Plano Director da Cidade, em apreciação.

1.4.5.6 — *Elementos demográficos*

Evolução demográfica, densidades, fogos e número de pessoas por fogo:

BAIRROS E FREGUESIAS	ÁREAS EM ha	POPULAÇÃO DE FACTO E DENSIDADES						FOGOS			NÚMERO DE PESSOAS POR FOGO		
		1940		1950		1960		1940	1950	1960	1940	1950	1960
		pop.	D.	pop.	D.	pop.	D.						
<i>Total da cidade</i>	4 067	262 309	64	284 842	70	310 484	77	64 714	66 611	85 511	4,1	4,2	3,6
1.º Bairro	2 024	146 171	72	158 141	78	170 198	84	36 385	36 191	48 117	4,0	4,3	3,5
Bonfim	296	42 808	145	42 783	145	42 435	143	10 405		11 958	4,1		3,5
Campanhã	829	25 776	31	35 565	43	40 207	49	6 929		10 116	3,7		3,9
Paranhos	731	34 825	48	37 709	52	45 910	63	8 127		11 981	4,3		3,8
S.º Ildefonso	124	25 993	210	25 879	209	26 690	215	6 549		9 117	4,0		2,9
Sé	44	16 769	381	16 205	368	14 959	340	4 375		4 945	3,8		3,0
2.º Bairro	2 043	115 645	57	126 462	62	140 286	69	28 329	30 420	37 394	4,1	4,0	3,7
Aldoar	243	1 744	7	2 804	12	6 178	25	528		1 408	3,2		4,3
Cedofeita	269	43 417	161	43 494	162	41 866	156	9 205		11 021	4,7		3,7
Foz do Douro	167	8 171	49	10 012	60	11 178	67	1 874		2 882	4,4		3,8
Lordelo do Ouro	319	9 363	29	10 236	32	15 793	50	2 366		4 245	4,0		3,7
Massarelos	173	11 035	64	11 333	66	12 607	73	2 450		3 311	4,5		3,8
Miragaia	42	8 365	199	8 924	212	9 084	216	1 967		2 149	4,2		4,2
Nevogilde	193	2 405	12	4 255	22	5 278	27	908		1 275	2,6		4,1
Ramaide	587	13 777	23	19 174	33	21 611	37	3 495		5 774	3,9		3,7
S. Nicolau	17	7 830	461	7 711	454	7 985	470	2 396		2 056	3,3		3,8
Vitória	33	9 588	291	8 519	258	8 706	264	3 140		3 273	3,0		2,6

Crescimento fisiológico — Natalidade e Mortalidade.

Os elementos colhidos para o decénio 1951-1960, permitiram aos autores elaborar o seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	CASAMENTOS	NASCIMENTOS	ÓBITOS	EXCEDENTE DE VIDAS
Continente	640 110	1 895 400	917 000	978 400
Lisboa	81 707	125 029	90 922	34 107
Porto	25 800	76 514	41 400	35 114

Esclarecendo que o recenseamento de 1960 foi organizado de modo a agrupar a população por quarteirões, os autores apresentam duas amostras desses resultados; uma correspondente ao centro da cidade, onde se encontram os quarteirões de maior número de habitantes, outra numa zona periférica onde predominam quarteirões pouco populosos.

1.4.5.7 — *Ocupações profissionais*

Em relação ao recenseamento de 1960 apresentam os autores, para a população residente (de maiores de 10 anos) os seguintes números:

População residente maior de 10 anos	252 295
População activa	215 501
Com profissão	127 782
Com ocupação	83 974
Desempregada	3 092
Prestando serviço militar obrigatório	653
Inactivos	11 559
Inválidos	2 216
Reformados e inactivos	9 343
Estudantes	25 235

Relativamente a certos ramos da população activa foram coligidos vários números que se podem resumir da forma seguinte:

Serviços públicos	22 993
Serviços de interesse público	7 993
Indústria	~ 48 000
Comércio	~ 26 000

1.4.5.8 — Método dos hectares-tipo

Para suprimir insuficiências dos recenseamentos de que dispunham e dada a impossibilidade de obterem, com a necessária brevidade, elementos relativos a toda a cidade, realizaram os autores um inquérito por amostragem a que julgam poder chamar «método dos hectares-tipo».

Assim, após uma análise do território foram localizados 32 hectares-tipo, representados por quadrados com 100 m de lado, que foram objecto de minucioso inquérito.

A localização dos 32 hectares-tipo, dizem os autores «ter obedecido à preocupação de limitar em cada zona com características afins, um hectare que pudesse servir de padrão, no qual a relação das áreas de vias, de espaços livres e de solo construído traduzisse o mais fielmente possível as características da zona por ele representada. Procurou-se, pois, que a sua localização permitisse uma generalização dos elementos colhidos a toda a zona».

Não apresentam no entanto os autores qualquer indicação das «zonas» correspondentes a tais tipos de hectare. Os vários tipos de hectare apresentam densidades que vão desde 84 hab/ha até 1 900 hab/ha.

1.4.5.9 — Zonas insalubres

As zonas insalubres, construídas fundamentalmente pelos agrupamentos de habitações denominadas vulgarmente «ilhas», eram até 1956, em número de 15, correspondentes aos seguintes núcleos: Campanhã, S. Victor, Barredo, Maternidade, Bom Sucesso, Campo Alegre, Castelo do Queijo, Monte Pedral, Alvaro Castelões, Antas, Eirinhas, St.º Isidro, Moreira, Carvalheiras e Lapa.

Em consequência do disposto no Plano de Melhoramentos aprovado pelo Decreto-Lei n.º 40 616 de 28 de Maio de 1956 foram já demolidas partes dos

núcleos insalubres de Barredo, Maternidade, Bom Sucesso, Campo Alegre, Alvaro Castelões, Antas, Eirinhas, Carvalheiras e Lapa, perfazendo um total de 1920 casas que albergam 7 842 moradores.

1.4.5.10 — *Altura dos edifícios*

Com o fim de definirem as cérceas das construções nas várias ruas da cidade, procederam os autores ao inquérito das alturas dos edifícios existentes.

Foi especialmente sobre o centro que esse inquérito incidiu. Dele apenas se apresentam dois exemplos correspondentes a sectores de alta densidade de construção: um correspondente às imediações da Praça do Infante D. Henrique, outro relativo às praças de D. João I e da Batalha.

Da análise desses sectores concluem os autores que neles «predominam edifícios de 3 e 4 pisos, correspondendo a rés-do-chão e 2 ou 3 andares, vindo imediatamente a seguir os de 5 e 6 pisos».

1.4.5.11 — *Zonas não residenciais — Grandes propriedades públicas*

Tendo em vista que o desenvolvimento das novas unidades habitacionais é normalmente condicionado pela existência de grandes propriedades públicas, entenderam os autores apresentar uma planta com a indicação de tais propriedades.

1.4.5.12 — *Zonas não residenciais — Obstáculos à vida urbana*

Por idênticas razões às invocadas na alínea anterior é apresentada uma planta com a indicação dos obstáculos à vida urbana tais como: rio, linhas de caminho de ferro, grandes vias, zonas agrícolas, zonas arborizadas, serviços públicos, declives muito acentuados, etc.

1.4.5.13 — *Organização Social — Divisões administrativa e religiosa*

A cidade do Porto está dividida administrativamente em 15 freguesias e 18 paróquias, não contando com a de Pedrouços que embora com uma parte em território da cidade, pertence aos concelhos de Gondomar e da Maia.

Com excepção de duas ou três freguesias centrais e das de Nevogilde e Foz do Douro não há qualquer correspondência nos limites das freguesias e das paróquias, o que conduz a que haja paróquias com o seu território distribuído por duas ou três freguesias, e vice-versa, com todos os inconvenientes que daí advêm para as administrações civil e religiosa.

«Por outro lado pode observar-se que, enquanto as igrejas paroquiais da periferia se encontram bem situadas em relação às respectivas áreas, de

uma maneira geral as restantes localizam-se nos confins das paróquias — Bonfim, St.º Ildfonso e Miragaia, por exemplo».

São também de assinalar disparidades entre áreas das paróquias (S. Nicolau com 19 hectares e Ramalde com cerca de 600) e entre populações das freguesias (Nevogilde com 5 278 habitantes e Paranhos com cerca de 46 000).

A divisão administrativa actual, a distribuição da população e as áreas são as seguintes:

DIVISÃO ADMINISTRATIVA	POPULAÇÃO	ÁREA HECTARES
Aldoar	6 077	236
Bonfim	41 844	293
Campanhã	39 737	817
Cedofeita	40 889	268
Foz do Douro	10 992	159
Lordelo do Ouro	15 454	313
Massarelos	12 374	168
Miragaia	8 879	46
Nevogilde	5 127	181
Paranhos	45 475	730
Ramalde	21 321	584
Sé	14 684	46
St.º Ildfonso	26 288	126
S. Nicolau	7 807	19
Vitória	8 434	36
	305 384	
Ausentes	5 100	
<i>Total</i>	310 484	4 022

Os autores propõem uma nova divisão administrativa e religiosa com limites comuns definidos por vias importantes da cidade ou por obstáculos naturais ou artificiais que os justifiquem, tendo em vista um melhor dimensionamento geográfico e demográfico.

Novas paróquias-freguesias são definidas com as de Pasteleira, Bessa, Requesende, Amial, Areosa, S. Roque e Azevedo. Com exclusão da paróquia-freguesia de Azevedo, onde os autores projectam o grande cemitério oriental

e parte da Areosa, estas novas unidades constituem as futuras zonas de expansão da cidade.

No mapa seguinte indica-se a população actual e a área de cada nova paróquia-freguesia:

PARÓQUIA - FREGUESIA	POPULAÇÃO	ÁREA HECTARES
Aldoar	7 341	267
Amial	6 383	105
Antas	11 428	161
Areosa	13 552	285
Azevedo	7 129	248
Bessa	7 203	106
Bonfim	26 657	160
Campanhã	8 840	147
Campo Alegre	5 064	130
Carvalhido	22 696	222
Cedofeita	16 519	89
Foz do Douro	11 282	120
Lordelo do Ouro	8 168	131
Massarelos	6 898	89
Miragaia	8 325	45
Nevogilde	5 441	199
N.ª S.ª da Conceição	20 358	97
N.ª S.ª de Fátima	15 964	121
Paranhos	15 239	294
Pasteleira	3 535	117
Ramalde	8 401	257
Requesende	4 379	214
St.º Ildfonso	16 896	91
S. Nicolau	6 722	15
S. Roque da Lameira	6 694	159
S. Víctor	12 810	83
Sé	11 610	33
Vitória	9 850	37
	305 384	
Ausentes	5 100	
<i>Total</i>	310 484	4 022

1.4.5.14 — *Recintos infantis*

Englobam os autores nesta designação os parques infantis, os jardins-escolas, os infantários, os postos de puericultura e os patronatos.

O número de unidades existentes — cuja distribuição pelo território da cidade não pode considerar-se favorável — é o seguinte:

Parques infantis e jardins-escolas.....	14
Infantários	10
Postos de puericultura	15
Patronatos	4

1.4.5.15 — *Comércio de primeira necessidade*

Apresentando uma planta indicativa da localização das mercearias e padarias actuais, os autores salientam que as instalações das primeiras não têm acompanhado o desenvolvimento habitacional, notando-se a sua falta em certos núcleos populosos como Pereiró e Bairro de Casas Económicas de Costa Cabral.

1.4.5.16 — *Novas unidades residenciais*

Tendo em consideração os vários elementos de inquérito, os novos limites propostos para as várias paróquias-freguesias, o equipamento urbano existente e a criar e finalmente a rede das principais vias de circulação foram, pelos autores, definidas as novas unidades residenciais, comportando cada uma cerca de 20 000 habitantes.

Para as várias unidades residenciais, indicam os autores os locais que entendem mais adequados para os novos centros religiosos, administrativos e comerciais e para as escolas primárias (Doc. 3.2.4.1).

1.4.5.17 — *Ensino Primário*

A nova distribuição da população conduziu naturalmente ao estudo de um programa de conjunto de equipamento escolar que constitui um dos pontos fundamentais do Plano Director.

Em 1939, a cidade comportava 174 salas de aula (40 % das necessárias) um terço das quais em mau estado e geralmente instaladas em residências de difícil e dispendiosa adaptação.

Em 1960 existiam 470 salas, correspondentes a 113 escolas instaladas em 77 edifícios (20 masculinas, 21 femininas e 36 mistas).

Verificou-se que às escolas a substituir correspondem 4 379 alunos (2 464 rapazes e 1 915 raparigas) que necessitam de 109 salas (40 alunos por sala), havendo por outro lado cerca de 2 200 alunos a superlotar a capacidade teórica das salas existentes, o que obriga a prever mais 55 salas que com as referidas anteriormente totaliza 164.

Estas salas foram distribuídas por 17 novas escolas (15 mistas, 1 masculina e 1 feminina) para as quais foram procurados terrenos, sempre que possível nas proximidades das zonas servidas pelas escolas em mau estado.

Para as áreas não servidas ou para as novas zonas de expansão, e tendo em vista o aumento demográfico da cidade verificaram os autores a necessidade de mais 290 salas que se distribuíram por 30 escolas mistas, 4 masculinas e 1 feminina, sendo as mistas de 4 e 6 salas por sexo.

O Plano prevê assim a construção de 454 novas salas, distribuídas por 45 escolas mistas, 5 masculinas e 2 femininas.

Tendo em vista as escolas existentes a conservar (386 salas) a cidade ficará a comportar 840 salas.

1.4.5.18 — *Ensino Técnico e Secundário*

Analisando o movimento das populações escolares nos últimos 10 anos, os autores verificaram que, relativamente às escolas técnicas, o número de alunos aumentou para mais do dobro.

Assim, além da manutenção das actuais 8 escolas técnicas prevêem os autores a localização para mais 4 novas escolas técnicas (Ramalde, Amial, Outeiro e Cerco do Porto) novo instituto industrial (na proximidade do Hospital Escolar), 1 novo instituto a norte do Liceu Rainha Santa Isabel e uma nova escola comercial (Oliveira Martins) na proximidade da Avenida Fernão de Magalhães.

Quanto aos liceus, tendo em vista a evolução da frequência nos últimos anos, verifica-se que a população escolar de grau liceal mais que duplicou em 20 anos.

Existem actualmente no Porto 4 liceus, dois para o sexo masculino e dois para o sexo feminino: D. Manuel II, Alexandre Herculano, Carolina Michaëlis e Rainha St.^a Isabel. Com excepção do Liceu Rainha St.^a Isabel, até agora instalado em edifício impróprio, a substituir em breve por novas instalações em construção, os restantes encontram-se em edifícios próprios e bem localizados. Os autores concluem pela necessidade de prever a construção de

mais 4 novos liceus, a localizar no Bessa, a poente da Quinta da Prelada, em Nevogilde e na zona de Augusto Lessa.

1.4.5.19 — *Ensino Superior*

O ensino superior é ministrado na Universidade, através das Faculdades de Ciências, Economia, Engenharia, Farmácia e Medicina ⁽¹⁾ e na Escola Superior de Belas Artes.

Tendo em vista que as Faculdades de Ciências, Engenharia e Farmácia, bem como a Faculdade de Economia, não possuem instalações compatíveis com a frequência, foi reservada uma grande parcela de terreno — com cerca de 135 hectares — para a Zona Universitária, junto do Hospital Escolar de S. João.

1.4.5.20 — *Equipamento hospitalar e de assistência*

Em 1960 a cidade possuía 12 hospitais, 1 maternidade e 4 clínicas, sem contar com o Hospital Britânico, o Hospital Militar Regional e o Hospital de Convalescentes. Outras instalações de assistência em número de 60, dizem respeito a asilos, dispensários e outros estabelecimentos, pertencentes a entidades particulares ou a ordens religiosas.

Depois de reconhecerem a existência de unidades hospitalares sem possibilidades de ampliação em terreno próprio ou contíguo, os autores preconizam, «para os próximos 25 anos, cerca de 3 000 camas, número calculado em função das percentagens de crescimento da população da cidade e incluindo metade da população dos concelhos vizinhos». Parece aos autores ser indispensável a reserva de 4 terrenos para outras tantas novas unidades e a previsão da ampliação de três das existentes.

1.4.5.21 — *Cemitérios*

Verificada pelos autores a gravidade da situação actual, contribuindo para isso vários factores — dos quais se deverá salientar o problema das concessões perpétuas —, fica patente a necessidade de se preverem terrenos para inumações da ordem dos 120 000 m² para serviço ordinário e 118 000 m² para concessões, tendo sido escolhidos 2 amplos terrenos em Aldoar e Azevedo (Campanhã) totalizando cerca de 50 hectares, os quais somados aos 27 existentes, totalizam 77.

(1) Mas recentemente foi criada a Faculdade de Letras.

Propõem os autores:

- que se conservem os cemitérios municipais existentes;
- que se amplie o de Agramonte;
- que não se permita a ampliação dos restantes que devem ser municipalizados, logo que possível, para que gradualmente possam vir a desaparecer;
- que se reservem os terrenos propostos para os dois novos grandes cemitérios.

1.4.5.22 — Comércio

Feitos os respectivos inquéritos que abrangem: comércio excepcional, comércio ocasional e comércio diário, definidas as zonas equipadas com 3 categorias já referidas, as zonas com ausência ou deficiência de comércio diário, as zonas de comércio diário, as zonas bem equipadas do ponto de vista comercial, as localizações dos mercados etc., os autores propõem:

A criação de 9 grandes centros comerciais nas novas zonas de expansão — Campo Alegre, Pasteleira, Nevogilde, Aldoar, Ramalde, Viso, Amial, Antas e Cêrco do Porto — sem excluir a possibilidade da criação de outros pequenos centros que sirvam zonas diferenciadas.

Quanto a mercados abastecedores, propõem os autores a sua localização à ilharga da linha do caminho de ferro e entre as estações de Campanhã e Contumil, estando igualmente ligados à rede viária existente e prevista.

No que diz respeito a bancos e casas bancárias, o inquérito revela existirem na cidade 16 instituições bancárias, todas situadas no centro da cidade, das quais 7 têm no Porto as suas sedes, 7 são filiais de instituições com sede em Lisboa e as 2 restantes são filiais de bancos estrangeiros. Entre estas instituições algumas há que possuem filiais ou agências distribuídas pela cidade no total de 26 unidades, das quais 16 se situam na zona central e 10 na periferia.

1.4.5.23 — Profissões liberais

O inquérito revela que os respectivos locais de trabalho se distribuem praticamente dentro da zona central da cidade que os autores denominam «zona da actividade terciária».

1.4.5.24 — *Indústria e artesanato*

Feito o inquérito industrial que abrange instalações industriais referentes a: metalurgia, automóveis, construção, madeira, têxtil, curtumes, química, papel, alimentação e outras; referida a localização das principais instalações inqueridas com área superior a 1 000 m²; verificado que a parte oeste da cidade é a única área ainda livre de indústria e que o total de instalações industriais ultrapassa largamente as 1 500 unidades, sendo 500 unidades metalúrgicas e 200 têxteis; verificado que a população trabalhadora — operários e empregados — se distribui pelas referidas unidades, cuja concentração maior se verificará no centro da cidade — 44 operários/ha, portanto na periferia a média é de 7 operários/ha, chegando ao extremo de 1,2 operários/ha em Nevogilde; inqueridos os locais de residência dos operários, quase sempre na proximidade dos locais de trabalho, os autores indicam que o total de pessoas (homens e mulheres, operários e outros empregados) que trabalham nas várias indústrias ou actividades similares é de cerca de 50 000.

«Atendendo a que a cidade se encontra em grande parte ocupada com a disseminação das instalações industriais e a que a Zona Oeste é a única ainda livre», propõem os autores, como primeira directriz a seguir, a definição de uma linha limite oeste da expansão industrial.

Além da expansão de pequenos núcleos industriais existentes, os autores definem as duas grandes zonas industriais previstas: a oeste, a de Ramalde, a leste, a larga faixa industrial de Campanhã a Contumil.

1.4.5.25 — *Espaços não construídos*

Classificam os autores os espaços não construídos nas 3 classes seguintes:

Classe 1 — *Espaços livres sem vegetação.*

Classe 2 — *Espaços verdes sem arborização.*

Classe 3 — *Espaços verdes arborizados.*

Analisando a situação e extensão dos diversos espaços não construídos, tiram os autores as seguintes conclusões:

- 1.º — Na zona periférica da cidade existem ainda terrenos de lavoura de apreciável;
- 2.º — Subsistem também diversos quintais no interior dos quarteirões, alguns dos quais com massas de arvoredos de relativa importância;
- 3.º — A área de jardins públicos é, relativamente à extensão total da cidade de importância diminuta, sendo de salientar que a maior parte dos jardins tem traçado impróprio à sua utilização como logradouro;

4.º — Só as áreas de terrenos particulares livres, campos de cultura, quintais ou jardins, equilibram ainda a desproporção existente entre os espaços verdes públicos e as áreas das zonas residenciais.

Com base nos elementos de inquérito e tendo em vista a necessidade de melhorar a situação, classificam os autores, para efeitos de utilização, os espaços não construídos da seguinte forma:

Classe A — *A conservar no estado actual.*

Classe B — *A construir conservando-se a arborização.*

Classe C — *Reserva para serviço público ou de interesse público.*

Classe D — *Jardins públicos.*

Classe E — *Reserva de defesa de salubridade.*

1.4.5.26 — *Zonas desportivas*

Dos elementos de inquérito colhidos, concluem os autores que as instalações desportivas na cidade, são em número insuficiente e de um modo geral mal equipadas.

É manifesta a carência de piscinas e de ginásios.

Por outro lado a localização das instalações existentes nem sempre é a mais aconselhável, em função das zonas que servem, sendo ainda de notar a ausência de campos de jogos em vários sectores da cidade, nomeadamente na zona da Foz.

O Plano Director considera, em princípio, que todas as instalações desportivas existentes, inclusive as menos bem instaladas, poderão continuar a ser utilizadas até à execução integral do programa previsto neste capítulo, que consta da ampliação das zonas desportivas das Antas, Arrábida, Boavista e Nevogilde e da criação das novas zonas desportivas do Castelo do Queijo, do Monte dos Burgos e das novas unidades residenciais da Pasteleira, de Ramalde, do Viso e do Cêrco do Porto.

Prevê-se ainda a criação de uma zona de desportos náuticos na Cantareira e de 5 piscinas: no futuro parque de jogos do Ouro, na Foz junto da praia do Molhe, junto do Castelo do Queijo, no futuro parque da Cidade e a da Constituição.

A sul da zona desportiva das Antas é prevista a localização de uma Praça de Toiros.

1.4.5.27 — *Património Monumental e Turístico*

Dada a sua posição geográfica a cidade do Porto, não pode contar muito com turistas «de passagem» mas apenas com aqueles que procuram expressamente a cidade.

Há pois que equipar turisticamente a região e valorizar os centros de interesse que possui. Tendo em vista o interesse turístico de toda a zona norte do País, o Porto poderá desempenhar as funções de núcleo de irradiação para as visitas a efectuar às diversas localidades minhotas ou durienses.

Toda a costa marítima do Porto, com as suas praias e os seus jardins oferece as melhores condições para o seu aproveitamento turístico.

Com o objectivo de equipar turisticamente a zona da Foz prevêem os autores a construção de piscinas de marés, de um hotel junto ao actual molhe, de uma pousada aproveitando os terrenos junto ao Castelo do Queijo, de uma grande piscina popular integrada na zona desportiva do Castelo do Queijo e dum modo geral uma renovação das instalações complementares das praias de banhos.

Quanto a hotéis é de referir que eles se concentram na zona central, sendo, no entender dos autores, necessário a construção de novas unidades em zonas de interesse paisagístico, de modo a corresponderem ao tipo de clientela que interessa atrair.

Os actuais recursos hoteleiros da cidade, em número de quartos, desde o hotel de luxo até às pensões de 3.^a classe cifram-se em cerca de 1400 quartos.

Do ponto de vista monumental e arquitectónico em geral, limitam-se os autores a indicar, para a parte central da cidade, os edifícios ou conjuntos com interesse arquitectónico, determinando um itinerário turístico na parte mais antiga da cidade. Ao conjunto desses edifícios designam os autores «zona central de interesse arquitectónico». Outras zonas de interesse mas em que a regulamentação será menos exigente são as zonas: de Foz Velha, de interesse arquitectónico sem regulamentação especial, e as zonas turísticas.

Assinalam ainda como monumentos nacionais ou imóveis de interesse público, os seguintes: Igreja dos Clérigos, Edifício da Cadeia da Relação, Hospital de St.^o António, Palácio das Carrancas, Torre do Palácio de Terenas, Castelo do Queijo, Igreja de S. Martinho de Cedofeita, Palácio do Freixo, Recolhimento das Orfãs, Capela dos Alfaiates, Igreja de St.^a Clara, Muralhas Fernandinas, Sé Catedral, Paço Episcopal, Casa do Infante D. Henrique e Igreja de S. Francisco.

São também evidenciados pelos autores, os pontos altos da cidade donde se podem observar panoramas de relativa extensão e interesse.

1.4.5.28 — *Edifícios e locais de reunião*

A cidade possui 17 casas de espectáculos, classificadas da seguinte forma: 4 de 1.^a classe, 4 de 2.^a classe, 8 de 3.^a classe e 1 de 4.^a classe. A lotação total destas casas de espectáculos (em que o Palácio dos Desportos contribui com 9 840 lugares) é de 26 754 lugares.

Faz-se sentir a necessidade de uma sala de concertos a fim de evitar que estes tenham de realizar-se nas salas dos teatros e dos cinemas, as mais das vezes sem possuírem as convenientes condições acústicas.

Museus

Enumerando os vários museus existentes na cidade, em número de 15, os autores esclarecem que não foram previstas localizações para novos museus, uma vez que aqueles que vierem a criar-se poderão ser instalados nos numerosos terrenos reservados para edifícios públicos ou de interesse público.

Bibliotecas

Segundo os elementos referidos no Anuário Estatístico de 1958, respeitantes à cidade do Porto, as suas bibliotecas dispõem de um total de 1 042 000 volumes.

As bibliotecas a criar poderão, no entender dos autores instalar-se nos Centros Cívicos previstos nas novas unidades residenciais.

Clubes e Associações Culturais

Referindo-se às instituições existentes em número de 23, os autores entendem que nas novas unidades residenciais os Clubes e Associações Culturais a criar poderão instalar-se nos Centros Cívicos previstos.

1.4.5.29 — *Edifícios e locais de culto*

A cidade possui, relativamente ao culto católico: 18 igrejas paroquiais, 21 outras igrejas e 50 capelas; para o culto protestante: 13 igrejas; e para o culto hebraico: uma sinagoga.

Possui ainda dois seminários católicos, muito importantes: o Seminário Maior e o Seminário de Vilar.

De acordo com a sugestão feita pelos autores para uma nova divisão administrativa e religiosa com limites comuns, passarão a existir 28 freguesias-paróquias. Serão pois criadas 10 novas paróquias.

Das actuais igrejas paroquiais mantêm-se 14, criando-se de novo 8 e transformando-se em paróquias 6 outras já existentes.

1.4.5.30 — *Vias urbanas — Traçados — Estacionamento*

Notam os autores que a partir do momento em que a cidade ultrapassou os limites da muralha que a envolvia, os talvegues existentes, perpendiculares ao rio, foram naturalmente aproveitados para outras tantas vias, que houve a tendência de cortar, a intervalos mais ou menos regulares, por novos arruamentos, estes por sua vez paralelos ao Douro.

Verifica-se assim, que, de uma maneira geral, as vias orientadas no sentido norte-sul se servem dos talvegues, enquanto que as leste-oeste as atravessam, por vezes, com inclinações muito pronunciadas. Assim se constitui o plano ortogonal em que a cidade se desenvolveu. É de data relativamente recente a abertura de novas vias a que foi dada uma orientação da ordem dos 45° em relação ao eixo norte-sul, donde resultaram pendentes mais suaves.

Salientam os autores que precisamente as vias com as maiores inclinações (de 11 % a 13 %) são as que têm papel mais importante no esquema de circulação actualmente em vigor.

Quanto à largura dos arruamentos existentes verificam os autores que apenas 6 arruamentos comportam 4 ou mais vias de trânsito; ruas de Mouzinho da Silveira e de Alexandre Herculano, Avenida de Rodrigues de Freitas, parte norte da Rua de Sá da Bandeira e ruas de Gonçalo Cristóvão e de Júlio Dinis. A maioria dos restantes arruamentos comporta somente uma ou duas vias de trânsito.

Relativamente às possibilidades de estacionamento, os autores evidenciam que a zona central encontra-se desde há muito esgotada das suas possibilidades de estacionamento à maneira tradicional (os parques de estacionamento existentes em número de 4 apenas servem 6 % da totalidade dos veículos estacionados) e reconhecem ser urgente libertar as vias do estacionamento para que estas possam desempenhar a sua função de circulação, fazendo notar que para um automóvel «o tempo de estacionamento é de 2 vezes superior ao da circulação e mais de metade de toda a sua existência».

Sabendo-se que o Porto possuía 7 500 carros em 1950 e 19 000 em 1960, e atendendo ao número total da população da cidade — superior a 300 000 habitantes — e ao deste com os seus arredores — cerca de 800 000 habitantes —, assim como a natural evolução do nível de vida, os autores previram, para os próximos 10 anos e na zona central da cidade, possibilidades de estacionamento para 10 000 unidades, distribuídas por 7 parques de grande capacidade em vários pisos.

As suas localizações em: Camões, Sá da Bandeira, Bolhão, S. Vítor, S. Bento, Infante e Cordoaria,—foram escolhidas de modo a:

- 1.º—Corresponderem às grandes penetrações no centro da cidade;
- 2.º—Permitirem uma organização de circulação vizinha, sem a comprometer com o aumento do fluxo nas horas de ponta com as entradas e as saídas;
- 3.º—Não comprometerem, com a sua implantação, o carácter da cidade, facilitando a dissimulação dos seus próprios volumes.

1.4.5.31 — Vias urbanas — Circulação

Inquerida a circulação de veículos pesados e ligeiros na cidade nomeadamente na sua zona central, os autores verificaram que:

«A média do movimento diário contado no perímetro da cidade durante o período das 8 às 20 horas é de 19 529 entradas e 19 650 saídas. Onde se verifica maior movimento de tráfego é precisamente nos locais desse perímetro (EN 12 — Circunvalação) onde as penetrações ao centro da cidade se inserem nas estradas nacionais que servem as regiões norte e sul do País. O local mais sobrecarregado corresponde à ponte de Luís I com 11 611 entradas e saídas no tabuleiro superior e 2 970 no inferior, o que totaliza um movimento médio diário da ordem dos 14 581 veículos durante o período da contagem».

Por ordem de importância segue-se a Praça da Cidade do Salvador, com um movimento de 4 033 entradas e saídas; a Rua de Costa Cabral, com 3 745 entradas e saídas; a Rua do Amial, com 2 500 entradas e saídas; a via Marechal Carmona e as ruas do Freixo e de Antero Antunes de Albuquerque, com um movimento de, respectivamente, 2 353, 2 238 e 2 213 entradas e saídas.

Os restantes locais de passagem no perímetro da cidade têm um movimento muito inferior (da ordem da média de 400 veículos durante as 12 horas do período de contagem), caracterizado com um movimento puramente local.

«Resumindo, temos um movimento de viaturas, segundo as principais direcções, de sul 14 581; de norte 11 723; de oeste 7 735 e de este 5 140».

Durante o mesmo período das 12 horas de contagem verificou-se no perímetro da zona central um movimento de entradas e saídas da ordem das 46 523 e 39 809 viaturas, respectivamente.

Os arruamentos que atravessam esse perímetro mais sobrecarregado de tráfego, correspondem, como é natural, às penetrações directas da periferia ao centro da cidade.

O movimento automóvel no centro da cidade é maior na direcção norte, com 35 000 veículos, seguindo-se o de oeste com 23 000, o do sul com 14 600 e por último o de este com 12 500, aproximadamente.

Em vários gráficos referentes aos principais cruzamentos no centro da cidade, indicam-se os caudais de trânsito dominante e os principais sentidos de tráfego.

Com um estudo da imposição do sentido único, verificam, os autores, uma melhoria apreciável do trânsito nesses cruzamentos, diminuindo os pontos de conflito. Tal diminuição é em média da ordem dos 70 %.

Os autores analisaram ainda os caudais de trânsito na zona central da cidade bem como o movimento dos transportes pesados no centro da cidade indicam os sectores para carga e descarga de mercadorias concluindo:

«Seguidamente, após estarem definidos os sectores comerciais que necessitam para o seu abastecimento e troca de mercadorias, de transportes pesados e ligeiros, deverão centralizar-se em cada um deles os respectivos locais para carga e descarga, se possível à custa da modificação dos perfis transversais dos arruamentos que os servem. Alargamento dos passeios de peões, criação de baías de estacionamento desses veículos, imposição de sentidos únicos de circulação e interdição de estacionamento de viaturas ligeiras particulares.

Poder-se-á completar esta série de medidas com o estabelecimento de períodos horários, fora das horas de maior movimento, para circulação dos transportes pesados, assim como para o serviço de cargas e descargas. Esta é, sem dúvida, a medida mais difícil de pôr em prática, dadas as conclusões a que se chegou depois de várias tentativas. Espera-se porém, que de futuro se venha a atingir, pelo menos, parte do fim em vista».

Assim, propõem os autores a futura rede de circulação, em que:

«A malha ortogonal da cidade é completada com a ponte da Arrábida, a jusante da de Luís I e uma terceira a montante (Campanhã) para assegurar a comunicação entre as margens sul e norte do Douro e corresponder ao futuro desenvolvimento da estação de Campanhã como estação central. Assim, todo o tráfego alimentado a sul por estes três pontos de passagem do rio e que se distribuirá pelas vias paralelas e perpendiculares a este, será recolhido a norte pela via semi-circular (Cintura interna) que limitará esse sistema ortogonal e o distribuirá por sua vez, para norte, para a E. N. 12 (Circunvalação) e para as radiais que estabelecem as ligações com a região a norte da cidade.

O sistema ortogonal ficará, assim, definido por 4 vias de ligação rápida Leste-Oeste e outras 4 Sul-Norte.

As vias Leste-Oeste, são as seguintes:

- 1—A marginal, ligada à estação de Campanhã e à ponte da Arrábida.
- 2—A beneficiação das vias existentes que ligam Campanhã à ponte da Arrábida através do centro da cidade.
- 3—O grande eixo Leste-Oeste do Porto, desde Campanhã até ao Castelo do Queijo.
- 4—A Rua da Constituição, que será desdobrada em parte do seu percurso, entre a Avenida Fernão de Magalhães e a via Marechal Carmona.

As vias Sul-Norte são, a partir de leste:

- 1—Uma via que liga as duas margens do Douro através da nova ponte, assegurando a ligação com Campanhã, a marginal e a via de Cintura interna.
- 2—A Avenida de Fernão de Magalhães.
- 3—O grande eixo Sul-Norte do Porto, que segue os arruamentos existentes no antigo talvegue dum afluente do Douro e que liga Vila Nova de Gaia à via de Cintura interna pelo traçado mais curto.
- 4—A beneficiação dum traçado existente desde a ponte da Arrábida e o Campo Alegre ao Viso, através da Praça Mouzinho de Albuquerque.

Participa ainda deste sistema o conjunto de circulação contínua que, a partir da Rua do Campo Alegre estabelecerá as ligações com as unidades residenciais da Pasteleira e Nevogilde, assim como com o grande parque da cidade (Castelo do Queijo) e Matosinhos».

Além da via de Cintura interna mantém-se também no Plano Director a grande circular constituída pela Estrada da Circunvalação e pela Marginal e as 4 radiais de penetração:

Avenida da Boavista
Via Rápida para Leixões
Penetração da Via Norte
Penetração da Via Nordeste

que faziam parte do sistema do Plano Regulador.

Na sua essência — relativamente ao esquema viário do Plano Regulador — as modificações introduzidas resumem-se na transformação dum sistema radio-concêntrico noutro misto: ortogonal, na zona interior à Via de Cintura e radial na parte exterior a essa via.

1.4.5.32 — Estações de serviço e postos de abastecimento

Dando indicação das actuais garagens, estações de serviço e postos de abastecimento, os autores, com o propósito de disciplinar e regulamentar a instalação de bombas e postos abastecedores de carburante líquidos, definiram as futuras localizações «nos pontos considerados mais convenientes, tendo principalmente em atenção os problemas do trânsito e procurando evitar quaisquer interferências prejudiciais a uma boa circulação de veículos e peões».

Dividiu-se a cidade em 4 zonas: uma central (zona I); outra entre os limites desta e a via de Cintura interna (zona II); outra ainda constituída por diversos troços ao longo da Cintura interna (zona III) e finalmente, uma outra exterior a esta via (zona IV).

Na zona I só será autorizada a instalação de novos postos abastecedores no interior dos futuros parques de estacionamento.

Na zona II a instalação desses postos só será permitida no interior das estações de serviço. Estas, por sua vez só poderão situar-se em locais que não colidam com o trânsito.

Na zona III, os postos abastecedores só serão autorizados nos locais indicados no Plano Director.

Finalmente para a zona IV, adoptar-se-á as normas estabelecidas para a zona II.

1.4.5.33 — Transportes colectivos urbanos

Os transportes colectivos do Porto são assegurados por: eléctricos, autocarros e troleicarros.

O movimento geral do Serviço de Transportes Colectivos do Porto pode avaliar-se quanto ao período de 12 horas, contadas das 8 às 20, pelos valores médios das contagens, a seguir indicadas:

No perímetro da cidade

MOVIMENTO GERAL	ENTRADAS	SAÍDAS	TOTAIS
Autocarros	374	398	772
Troleicarros	204	204	408
Eléctricos	564	560	1 128

No limite da zona central

MOVIMENTO GERAL	ENTRADAS	SAÍDAS	TOTAIS
Autocarros	719	567	1 286
Troleicarros	371	361	732
Eléctricos	2 484	1 962	4 446

Reportados a 1960 indicam-se, também, os seguintes elementos:

MOVIMENTO GERAL	EXTENSÃO DA REDE (metros)	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	N.º DE VEÍCULOS
Autocarros	112 800	13 147 556	71
Troleicarros	19 000	—	—
Eléctricos	142 193	77 987 173	203

Em face da análise das condições técnico-económicas da rede de exploração dos transportes colectivos referenciados, esclarecem os autores terem sido elaborados, pelos respectivos serviços municipais, os necessários estudos e definido o plano para uma total remodelação, por fases, da rede de exploração.

Esse plano foi estruturado nas seguintes bases:

- 1 — Intensidade de serviço que se projecta efectuar (frequência de carreiras).
- 2 — Características das zonas a servir (topografia da cidade, urbanização, densidade populacional).
- 3 — Meio económico da região (para efeito de tarifas).
- 4 — Economia nacional (energia a utilizar, materiais de construção de veículos e mão-de-obra).
- 5 — Coeficiente de utilização, 0,75.
- 6 — Aumento de 50 % de intensidade de tráfego, relativamente ao actual (a estatística dos serviços indica ter sido este o ritmo de crescimento do tráfego nos últimos 10 anos).
- 7 — Trânsito e urbanização no centro da cidade.

Com base nesse plano, define-se a seguinte orientação:

Quanto aos eléctricos, deverão ser substituídos por idênticas carreiras de troleicarros, com o acréscimo de 50 % do tráfego actual, as carreiras de Gondomar-S. Pedro da Cova, Areosa-Ermesinde, S. Mamede-Ponte da Pedra, Monte dos Burgos e troço urbano para Paranhos.

Quanto aos troleicarros e autocarros, além do que diz respeito à substituição dos eléctricos, as carreiras serão ajustadas à evolução do território com os condicionamentos impostos pelo sistema de circulação de sentido único adoptado para a zona central da cidade.

Analisadas, pelos autores, as vantagens e os inconvenientes duma centralização de todo o movimento de carreiras interurbanas e suburbanas de autocarros de passageiros, assim como da sua descentralização para uma zona o mais próximo possível do limite da cidade, optaram pela solução de localizar algumas estações rodoviárias na periferia da zona central. Assim, todo o movimento de autocarros de passageiros não interferirá com o movimento rodoviário ligeiro do centro da cidade, permitindo-se ao utente do autocarro «fazer a pé o restante trajecto desde a gare rodoviária até ao local de trabalho, o que vem ao encontro das suas necessidades económicas (na realidade, verificou-se que aproximadamente 90 % dos passageiros trabalham diariamente no centro da cidade)».

Nesta conformidade foram localizadas as estações rodoviárias em locais adjacentes às grandes vias de penetração ao centro da cidade, assim distribuídas:

1 — *Estação do Sul* — situada no antigo Parque das Camélias, a norte da Rua Alexandre Herculano, terá capacidade para um movimento diário de 500 autocarros. Esta estação de camionagem absorverá o movimento suburbano e algum do interurbano que futuramente continuará a utilizar a ponte de Luís I.

2 — *Estação do Norte* — localiza-se junto à via de Cintura Interna, nas proximidades do nó de cruzamento desta via com a norte-sul, no quarteirão limitado a sul pela Rua de Monsanto. Terá capacidade para um movimento diário de 250 veículos e absorverá todo o movimento suburbano e algum interurbano que vindo do norte entrará na cidade pela Areosa, pelo Amial, pelo Monte dos Burgos, pela via Marechal Carmona e pela esplanada do Rio de Janeiro.

3 — *Estação de Leste* — situa-se nos terrenos adjacentes ao Campo 24 de Agosto, limitados a oeste pela Rua de Santos Pousada. Será servida pela Avenida Fernão de Magalhães e terá uma capacidade da ordem das 250 viaturas diárias. Absorverá todo o movimento suburbano e algum do interurbano que entra na cidade pela Areosa e pelas ruas de S. Roque da Lameira e do Freixo, assim como o que utilizará a 3.^a ponte rodoviária (Campanhã).

Reservas para futuras estações rodoviárias

Admitindo que a futura expansão da zona central venha a obrigar à deslocação da Estação de Leste, entenderam os autores reservar para o efeito terrenos nas proximidades da estação de Campanhã, no quarteirão limitado a sul pela Rua Pinto Bessa e a norte e nascente por futuras artérias que fazem parte dos acessos à ponte de Campanhã e das saídas da cidade para leste.

Para uma futura estação de longo curso e de desdobramento das estações Norte e Sul, reservam os autores terrenos junto ao nó de cruzamento da via de Cintura Interna com a via Marechal Carmona.

1.4.5.34 — Rede ferroviária

No que se refere à rede ferroviária, os autores, descrevendo o seu estado actual que compreende as estações de Campanhã, de S. Bento, da Alfândega e de Contumil, pelo que diz respeito à via larga e as estações da Trindade e da Boavista no que se refere à via estreita, concluem que o sistema constituído pelas estações do Porto, tem um funcionamento complexo que impede que os serviços de passageiros e de mercadorias se processem em condições de rapidez e segurança.

Em face da dificuldade de obtenção de elementos que traduzam concretamente o futuro sistema ferroviário, no que interessa à cidade do Porto, os autores limitam-se a repetir o que no Plano Regulador se considerava como essencial, propostas que nesta data ainda consideram de manter.

Assim:

- Mantêm-se os sistemas actuais de via larga e de via estreita.
- A estação de S. Bento reserva-se o papel de término de comboio suburbanos.
- A estação de Campanhã sofrerá as transformações necessárias, de molde a satisfazer as necessidades do público e dos seus serviços. Considera-se portanto a sua ampliação, dado o carácter que se lhe reserva de estação de término e de passagem das linhas do Norte, Minho, Douro, Cintura e Ramal da Alfândega.
- Não deverá comprometer-se com novas edificações toda a faixa junto à via, entre a estação de Campanhã e a E. N. 12, assim como a zona junto à entrada (lado do Porto) da ponte de D. Maria Pia, de modo a poder considerar-se a ligação à segunda ponte ferroviária, assim como a consequente ampliação desse nó ferroviário.
- Deslocação das oficinas e armazéns de Campanhã para a zona de Contumil.

1.4.5.35 — *Ligações aéreas*

O aeroporto de Pedras Rubras, situa-se a 12 km de distância do centro da cidade. Tanto o edifício da aerogare como as pistas de aterragem já sofreram as modificações necessárias à possibilidade deste aeroporto poder servir carreiras internacionais.

O movimento de passageiros e mercadorias tem aumentado substancialmente, como pode verificar-se pelo seguinte quadro:

ANOS	N.º DE AERONAVES		N.º DE PASSAGEIROS		MERCADORIAS — KG		CORREIO	
	Entrada	Salda	Embarque	Desemb.	Embarque	Desemb.	Embarque	Desemb.
1956	383	382	4 300	4 749	8 273	34 480	1 157	2 835
1957	381	381	5 197	5 497	11 997	38 400	1 461	6 788
1958	639	639	8 769	9 205	18 538	66 718	7 129	18 378
1959	573	572	10 743	11 579	31 230	86 515	13 430	16 163
1960	641	640	14 406	15 274	83 621	81 949	16 251	19 236

O aeroporto de Pedras Rubras está bem dotado de acessos rodoviários.

1.4.5.36 — *Rede fluvial e marítima*

O movimento nos portos do Douro e de Leixões pode resumir-se nos quadros seguintes:

Porto do Douro

ANOS	MERCADORIAS CARREGADAS (em tonelad.)	MERCADORIAS DESCARREGADAS (em tonelad.)	NAVIOS ENTRADOS	TONELAGEM BRUTA Tba	PASSAGEIROS		
					Emb.	Des.	Trâns.
1945	91 825	118 392	375	97 604	3	7	8
1950	152 859	225 477	1 090	442 690	65	47	106
1955	135 413	199 054	778	510 567	16	60	426
1960	203 059	245 854	873	547 290	19	32	183

Porto de Leixões

ANOS	MERCADO- RIAS CARREGA- DAS (em tonelad.)	MERCADO- RIAS DESCARRE- GADAS (em tonelad.)	NAVIOS ENTRADOS	TONELAGEM BRUTA Tba	PASSAGEIROS		
					Emb.	Des.	Trâns.
1945	153 111	297 213	463	660 297	685	295	2 801
1950	207 309	677 010	1 267	2 279 293	7 525	537	6 511
1955	628 089	679 950	1 541	3 252 460	6 824	785	13 626
1960	730 302	877 570	1 891	3 821 132	2 253	410	5 574

Os autores abordam o problema de proceder, desde já e em profundidade, ao estudo das obras de adaptação do Douro a porto transoceânico, de modo a torná-lo capaz de receber navios de grande calado, nomeadamente numa função complementar do porto de Leixões visto poder afirmar-se que a capacidade deste, mesmo ampliado até ao máximo das suas possibilidades de expansão, estará esgotado dentro de pouco mais de 50 anos.

Como complemento da rede de comunicações do norte do País e no que interessa à região do Porto e zona do porto de Leixões, foi previsto o prolongamento até Leixões da E. N. 107, assim como uma variante à E. N. 208 para estabelecer a ligação leste, e ainda uma futura marginal do Norte. É mantida a via Marechal Carmona (Via Rápida) que estabelece a ligação directa de Leixões à Praça de Mouzinho de Albuquerque, no centro da cidade.

1.4.5.37 — Correios e Telefones

A cidade do Porto possui, além da Estação Central dos Correios — no Largo 1.º de Dezembro —, da Estação Central de Encomendas Postais — na Rua de Entreparedes — e das instalações da Praça da Batalha, 16 estações urbanas, 17 postos de correio e 178 marcos postais e 35 caixas fixas. Na Praça do Município, encontram-se em construção as novas instalações para os serviços dos C. T. T.

Do serviço de telefones na cidade do Porto bem como nas regiões limítrofes, abrangidas num raio de 20 km, a contar da Praça da Liberdade, é concessionária a Companhia dos Telefones. Existem na cidade cinco centrais telefónicas automáticas e 85 cabinas públicas. O número de assinantes tem evoluído da seguinte forma: em 1940 — 7 891, em 1950 — 14 129, em 1960 — 34 127.

As ligações telefónicas com o resto do País, fazem-se através da rede do Estado, por intermédio dos serviços dos C. T. T.

1.4.5.38 — *Distribuição de electricidade*

A distribuição da energia eléctrica na Cidade do Porto está confiada aos Serviços Municipalizados de Gás e Electricidade, com excepção apenas de alguns dos consumidores industriais abastecidos em alta tensão. A rede de distribuição é, em geral, subterrânea, salvo nas zonas periféricas com características rurais.

Toda a energia eléctrica é adquirida a Empresas da Grande Distribuição à tensão de 60 000 Volts., fazendo-se a sua transformação para as voltagens de utilização correntes em 4 subestações e em 286 postos de transformação.

Prevê-se a instalação de uma nova subestação na Boavista.

A admitir o actual ritmo de aumento de consumo de energia eléctrica, pensam os autores que será preciso instalar anualmente, em média, 10 postos de transformação e 40 000 m de cabos subterrâneos de alta e de baixa tensão.

1.4.5.39 — *Distribuição de água*

A água que a cidade do Porto consome é captada no Rio Douro e no Rio Sousa, seu afluente. No Rio Douro, a captação é feita no subleito, à profundidade média de 19 m, por meio de poços cravados no areal de Zebreiros, ligados por sifões à estação elevatória — central de Zebreiros —, situada na margem direita no rio Sousa a água é captada à superfície, através de filtros de areia, ligados à estação elevatória — central do Sousa — também situada na margem direita.

As águas captadas são elevadas para o Reservatório-Túnel de Jovim situado à cota de 140 m. Deste reservatório a água segue por gravidade para a cidade, até aos reservatórios, com estações elevatórias de Nova Sintra e de Santo Isidro e para os reservatórios do Bonfim e do Carvalhido.

Para efeito da distribuição de água, a cidade está dividida em 4 zonas:

Zona inferior, abaixo da cota 60, é abastecida pelo reservatório de Nova Sintra.

Zona média, compreendida entre as cotas 60 e 100, é subdividida nas: zona média oriental — abastecida pelo reservatório de Bonfim —, a zona média central — abastecida pelos reservatórios de Santo Isidro e de Bonfim —, e a zona média ocidental — abastecida pelo reservatório de Carvalhido.

Zona alta, compreendida entre as cotas 100 e 135, é abastecida pelos reservatórios de Santo Isidro e da Torre e dos Congregados, estes últimos alimentados por bombagem desde Santo Isidro.

A zona superior, acima da cota 135, é abastecida pelos reservatórios da Torre e dos Congregados.

Além dos reservatórios referidos, existe ainda o reservatório da Pasteleira (cota 61), que funciona como reservatório de emergência e de regularização de carga.

A extensão total da rede é de 403 736 m.

As capacidades dos vários reservatórios são as seguintes:

Nova Sintra	20 000 m ³
Santo Isidro	9 100 m ³
Bonfim	10 000 m ³
Congregados	5 200 m ³
Torre	500 m ³
Carvalhido	4 800 m ³
Pasteleira	4 500 m ³
	54 100 m ³

O consumo da cidade que em 1 950 foi de 6 853 604 m³, atingiu em 1961 10 040 552 m³, que, para a população de 310 484 habitantes, representa um consumo médio anual por habitante da ordem dos 32 m³, ou seja, cerca de 87,7 litros por dia e por habitante.

1.4.5.40 — Rede de esgotos

As circunstâncias determinaram a adopção de um sistema separado para a rede de esgotos da cidade.

Assim, em Sobreiras, perto da foz do rio, localizou-se o ponto de convergência das águas domésticas num reservatório com a capacidade de 12 700 n. Com excepção das zonas ribeirinhas e da beira-mar, cujos esgotos são elevados, todos os esgotos são conduzidos por gravidade para esse reservatório.

A situação actual da cidade, pode resumir-se da seguinte forma:

Zona Oeste — em curso de execução, encontrando-se em franco desenvolvimento a instalação dos colectores secundários.

Zona Norte — em vias de execução o 4.º troço do colector geral.

Zona Sul ou Zona Central — encontra-se saneada.

Zona Leste — ainda em estudo.

O volume médio do «efluente» verificado nos tanques de Sobreiras é actualmente de 20 000 a 25 000 m³/dia.

1.4.6.0 — *As grandes linhas do Plano Director*

Expondo os autores as ideias que serviram de orientação para definir as principais funções da cidade, base da composição do Plano Director começam por delinear a rede viária e o zonamento geral propostos, estabelecendo, em primeiro lugar, os propósitos referentes ao trabalho, à habitação e aos serviços públicos, antes de abordar a Circulação.

1.4.6.1 — *Trabalho*

Em relação ao conjunto do País, o distrito do Porto, ocupa, sob o ponto de vista agrícola, lugar preponderante, não se prevendo contudo provável expansão agrícola no futuro.

Quanto à indústria, a sua posição é nitidamente favorável, com o segundo lugar na produção nacional (5 131 617 milhares de escudos), essencialmente devido às indústrias têxteis e de produtos alimentares. Consideram no entanto os autores necessário favorecer uma industrialização do distrito que seja complementar da indústria têxtil, apontando como as mais indicadas as indústrias mecânicas pesadas e ligeiras e as electroquímicas. Todavia os terrenos disponíveis só podem encontrar-se facilmente, salvo raras excepções fora do território da cidade.

Por tal motivo são pouco numerosas as zonas especialmente reservadas à indústria. Previram, os autores, uma expansão da zona industrial de Ramalde e delimitaram terrenos utilizáveis na zona de Campanhã, dum e outro lado do caminho de ferro, o completamento de pequenas zonas já existentes e confirmaram as já previstas no Plano Parcial de Urbanização da zona do Hospital Escolar.

Do exposto resulta que, sob o ponto de vista do trabalho, o que deve dominar é a actividade terciária, constituída principalmente pelo desenvolvimento das sedes sociais das empresas, dos gabinetes de estudos, dos bancos, do comércio, das profissões liberais, da administração e dos divertimentos.

O objectivo fundamental do Plano Director é portanto, confirmar, aumentar e desenvolver o centro da cidade na sua função de centro dos negócios agrícolas, comerciais, industriais e de centro administrativo. Como consequência, entendem os autores ser de admitir novas tolerâncias no que se refere à altura e à ocupação do terreno dos imóveis destinados a escritórios, e de estabelecer um conjunto de providências no sentido de facilitar a circulação, sendo de salientar, entre essas providências, as que dizem respeito à localização de vários parques de estacionamento.

Por outro lado convirá suprimir na zona central o «abastecimento concentrado», como por exemplo o Mercado do Bolhão, que na sua qualidade de mercado central, constituirá cada vez mais um anacronismo perturbador da função dominante do centro da cidade. O Plano prevê a sua possível elimina-

ção, com um reagrupamento de mercados abastecedores nas proximidades da estação de Campanhã, futura estação central do Porto.

1.4.6.2 — Habitação — Serviços Públicos — Espaços livres

A evolução económica do centro e a sua expansão conduzem a uma diminuição da população residente nesta zona central e à renovação de algumas zonas de «habitat» defeituoso.

No Plano Director, admite-se o crescimento das novas áreas residenciais, que receberam os antigos habitantes das «ilhas», e localizaram-se todos os centros cívicos, comerciais, culturais, religiosos e desportivos das novas unidades residenciais, tendo em particular atenção o problema do ensino em todos os graus, os espaços livres arborizados ou não, as zonas desportivas, etc.

Assim, no que diz respeito às zonas desportivas, prevê o Plano a ampliação das zonas desportivas das Antas, da Boavista e do Campo Alegre e a criação de duas outras: do Monte dos Burgos e do Castelo do Queijo, ocupando esta última uma parte da zona que virá a constituir o Parque da Cidade.

As áreas respectivas são as seguintes:

ZONAS DESPORTIVAS	EXISTENTE (ha)	AMPLIAÇÃO (ha)	TOTAL (ha)
Antas	4,8	9,44	14,24
Boavista	1,14	2,76	3,9
Campo Alegre	2,7	2,4	5,1
Monte dos Burgos			5,96
Castelo do Queijo			10,88
<i>Totais</i>	8,64	14,60	40,08

Nas novas unidades residenciais prevêem-se também centros desportivos que ocupam as seguintes áreas:

Pasteleira	4,22 (ha)
Nevogilde	3,52 (ha)
Ramalde	2,96 (ha)
Viso	3,46 (ha)
Cerco do Porto	2,06 (ha)
	16,22 (ha)

No que se refere a espaços livres arborizados, o Plano estabelece 7 parques públicos, aproveitando em larga medida áreas arborizadas existentes.

Tais parques e respectivas áreas, são as seguintes:

Antas	9,12 (ha)
Covelo	7,52 (ha)
Salgueiros	17,06 (ha)
Prelada	16,32 (ha)
Castelo do Queijo	42,14 (ha)
Currais	27,02 (ha)
Tirares	8,02 (ha)
	<u>127,20 (ha)</u>

Quanto aos jardins existentes são aumentados; o da Cordoaria em 1,9 ha e o do Palácio de Cristal em 5,9 ha.

Além desses espaços verdes (parques e jardins), prevê ainda o plano zonas verdes, assim distribuídas:

a) nas novas unidades residenciais	27,35 (ha)
b) ao longo de algumas novas artérias	81,33 (ha)
c) nas escarpas da cidade voltadas ao rio Douro ...	17,46 (ha)
	<u>126,14 (ha)</u>

correspondendo as zonas verdes referidas em a) a 10 % das áreas habitacionais.

14.6.3 — Circulação

Entendem os autores que a Via de Cintura Interna, prevista no Plano Regulador e em curso de execução, delimitará o centro da futura cidade e que não se deverá prever o seu desdobramento por meio de outras vias anelares mais próximas do centro actual, mas, pelo contrário, desenvolver, confirmar e melhorar o sistema ortogonal existente.

A existência das duas pontes rodoviárias actuais (de Luís I e Arábida) e a previsão de uma terceira ponte, reforça, no entender dos autores, a importância das vias paralelas ao rio, para assegurar a distribuição dum tráfego alimentado a sul por três pontes de passagem do Douro e recolhido a norte pela via de Cintura.

Estabelece-se assim «uma grande malha ortogonal limitada por uma via semicircular que dá acesso às radiais em leque na parte norte e ligada a sul às pontes a montante e a jusante da de Luís I. Esta, na sua qualidade de ponte inicial, formadora da cidade, ficará reduzida a um tráfego que se afirmará

Importa igualmente voltar a referir que a repartição das grandes áreas livres, públicas e particulares, deveria formar, tanto quanto possível, um sistema orgânico de separação dos grupos urbanísticos considerados, como grandes elementos integradores do plano da cidade.

São tudo factores que permitem a valorização das características locais próprias do aglomerado urbano, contrariando a monotonia generalizada de quase todas as urbanizações modernas. Neste aspecto, o Porto distingue-se muito particularmente pela grande superfície de «terra viva», constituída pelos seus típicos quintais particulares arborizados, que sem dúvida muito contribuem para a salubridade da parte central da urbe.

O Conselho julga que, neste sentido, uma disposição legal eficiente, com vista à conservação desses elementos, seria do maior alcance, tanto mais que, por falta de uma política de solos apropriada com fundamentos legais e económicos bem estabelecidos, têm sido sacrificados alguns espaços verdes privados interiores dos quarteirões, já definidos como a conservar pelo Plano Regulador — a não referir espaços verdes públicos, que por motivos de administração estão em vias de ser igualmente sacrificados (por exemplo a Praça Velasquez). Um verdadeiro inquérito paisagístico afigura-se indispensável para que tais valores venham a ter o devido aproveitamento estético.

4.10 — Comunicações ferroviárias

Reconhecendo que os dispositivos ferroviários são francamente deficientes, os autores, em face da dificuldade de obtenção de elementos que traduzissem concretamente o futuro sistema ferroviário, limitam-se a repetir o que no Plano Regulador se considerava como essencial.

São pois de manter as apreensões formuladas por este Conselho a propósito do Plano Regulador que mereceram de V. Ex.^a em despacho de 18 de Junho de 1954 as seguintes considerações:

«Farei apenas breves observações sobre aspectos especiais do Plano.

Em primeiro lugar para repetir, é agora com maiores apreensões, o que já foi dito em anteriores despachos quanto à inconveniência da indecisão, que se mantém, sobre o futuro da rede ferroviária. A não se esclarecer o problema em curto prazo, correr-se-á sério risco de ficar comprometida grande parte da utilidade e eficácia do Plano Regulador, que tem neste aspecto o seu ponto fraco».

De acordo com o parecer emitido pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, haverá apenas que aumentar a área considerada no Plano Director para ampliação da estação de Campanhã e de estabelecer mais 2 pequenas zonas anexas à estação de Comtumul, conforme esquema desenhado que a mesma Direcção-Geral apresentou com o seu parecer.

Pelo representante da Direcção-Geral de Transportes Terrestres foi declarado em sessão que o problema ferroviário está na posição em que se encontrava em 1954, aguardando-se o resultado dos estudos em curso do «Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres».

4.11 — Comunicações rodoviárias

O sistema viário previsto no Plano Director interfere com as seguintes estradas nacionais:

Auto-Estrada do Norte

E. N. 107 (Via Rápida)

E. N. 13 (Via Norte)

E. N. 15 (Via Nordeste)

E. N. 12 (Circunvalação)

Auto-Estrada do Norte

O seu prolongamento desde o término actual no entroncamento com a Via Rápida até à E. N. 12 no cruzamento com a Via Norte, estabelecerá a ligação — que é urgente — da rede de estradas nacionais situada a norte do rio Douro com a rede situada a sul, transpondo o rio por meio da Ponte da Arrábida.

De acordo com o parecer da Junta Autónoma de Estradas julga o Conselho que o nó de distribuição do tráfego no cruzamento com a Via Rápida deve merecer um estudo atento com vista a uma solução mais simples e económica do que a prevista no sistema viário constante do plano em apreciação.

E. N. 107 — *Via Rápida*

Mantêm, os autores, o cruzamento de nível com a E. N. 12 tal como foi previsto no projecto que serviu de base à adjudicação pela Junta Autónoma de Estradas da respectiva empreitada.

Sendo no entanto a própria Junta Autónoma de Estradas a sugerir que, muito embora seja de admitir que o tráfego da E. N. 12 venha a sofrer apreciável redução com o prolongamento da Via Rápida até Leixões, se preveja no Plano Director e com vista ao futuro, o cruzamento a níveis diferentes, o Conselho entende de perfilhar uma tal alteração.

E. N. 13 — *Via Norte*

Acompanhando o parecer da Junta Autónoma de Estradas julga o Conselho que o cruzamento com a E. N. 12 deve ser estabelecido a níveis diferentes, assegurando todas as ligações sem cruzamentos, para garantia das condições de segurança do trânsito e fácil escoamento do tráfego.

E.N. 15 — *Via Nordeste*

A importante função que esta via virá a desempenhar nas ligações com grande parte da província do Minho e com a província de Trás-os-Montes e Alto Douro, justifica plenamente a previsão, esboçada no plano do seu cruzamento com a E. N. 12, a níveis diferentes.

E. N. 12 — *Circunvalação*

Além das interferências das EE. NN. 107, 13 e 15 que atrás se faz referência, considera-se no Plano Director, a construção da faixa exterior da E. N. 12, entre a Areosa e o Freixo. Embora em grande parte esta faixa já exista, apenas pavimentada nalguns troços a macadame, haverá que a reperfilar e completar nas proximidades do cruzamento com a linha férrea, construindo a passagem superior a essa linha.

O Plano Director prevê também, justificadamente, a supressão da passagem de nível existente no cruzamento com a linha do caminho de ferro de cintura por meio de um ramo central que passará inferiormente ao caminho de ferro.

O grave embaraço causado ao trânsito rodoviário da E. N. 12 pelo cruzamento de nível do caminho de ferro da Póvoa, também foi encarado no plano, estabelecendo uma faixa central que mergulhará gradualmente, passando inferiormente ao caminho de ferro e que garantirá a livre circulação dos veículos através dessa faixa. O separador entre as duas faixas, de cerca de 10 m de largura, facilita a adopção duma tal solução que se considera satisfatória.

O cruzamento, previsto no Plano Director, a níveis diferentes entre a E. N. 12 e a via exterior à circulação interna, que se situa a nascente da Praça da Cidade do Salvador, não merece também qualquer observação.

Construção da 3.ª ponte e a sua ligação à E. N. 12

A necessidade da previsão de uma 3.ª ponte rodoviária, ligando as duas margens do Douro, a montante da ponte de Luís I está mais que justificada em estudos anteriores, dispensando-se o Conselho de se deter neste aspecto do problema.

A sua localização a montante da ponte ferroviária de D. Maria é justificada pelos autores pela necessidade de garantir «não só um rápido acesso à estação de Campanhã, como também assegurar a interligação da nova ponte com as pontes de Luís I e da Arrábida e destas com Campanhã, através da Marginal».

A localização escolhida, servindo a zona de Oliveira do Douro na margem esquerda do rio, parece adaptar-se às condições desejadas.

Todavia, dada a grandeza da obra de arte prevista e as enormes responsabilidades que envolve a sua localização, o Conselho entende, que só pode tomar posição definitiva na matéria em face de estudos mais profundos que garantam, sem quaisquer dúvidas, a justeza da solução a adoptar.

Do exposto pode concluir-se que, pelo que diz respeito à interferência do sistema viário previsto com a rede de estradas nacionais da periferia da cidade do Porto, as soluções previstas no Plano Director são, nas suas linhas gerais e com as reservas feitas, aceitáveis.

4.12 — Rede viária urbana

Quanto à rede geral viária já este Conselho teve ocasião de se pronunciar em alínea anterior, nada havendo de um modo geral a observar quanto aos traçados exteriores à via de cintura interna com exclusão das eventuais repercussões que um bom aproveitamento dos espaços verdes existentes possa determinar. Cabe aqui referir o facto da Quinta da Prelada ser atravessada pela via de cintura interna, solução que só é de admitir, se outra que não prejudique a quinta não seja possível técnica e economicamente.

No que diz respeito à rede viária interior à via de cintura interna e uma vez que as obras de urbanização realizadas não implicam a eliminação de certas grandes artérias previstas no Plano Regulador, que não mereceram observações quando da sua apreciação e que ainda hoje se consideram soluções válidas, entende este Conselho que as agora propostas no Plano Director não devem impedir a realização futura das soluções preconizadas no Plano Regulador respeitantes aos dois eixos fundamentais: Via Norte — Carlos Alberto — Rua Gonçalo Cristóvão — Júlio Dinis, soluções estas que se afiguram mais eficientes e ajustadas às futuras necessidades da cidade.

Admite-se, assim, que o estabelecimento de sentidos únicos, a concentração dos estacionamento em parques apropriados e a supressão de linhas de carros eléctricos, medidas estas inteiramente judiciosas, venham a não bastar, de futuro, para a resolução dos problemas de circulação, em face do aumento provável do parque automóvel.

Quanto aos esquemas dos traçados das mais importantes vias do Plano Director e dos principais cruzamentos e muito embora se reconheça que tais elementos não devem ter outra finalidade do que a de justificar as possibili-

dades dos traçados, sujeitos a cuidadosos estudos ulteriores, desde já julga o Conselho de formular algumas observações:

Cruzamento da Rua Gonçalo Cristóvão (eixo Este-Oeste) com a penetração Norte-Sul. (doc.º n.º 1)

As voltas à esquerda que interessam a este nó estão asseguradas através das ruas existentes com percursos muito extensos e afastados. Considera o Conselho que o assunto ainda merece estudo no sentido de melhorar as condições de circulação neste nó, na medida em que ainda for possível, uma vez que a obra está parcialmente executada.

Nó de ligação do eixo Norte-Sul à Cintura Interna (doc.º n.º 4a)

Considera-se insegura e incómoda a volta à esquerda da Via de Cintura Interna para o eixo Norte-Sul. A grande extensão em que este nó se desenvolve, pareçe não justificar uma solução com esta deficiência, que aliás se afigura fácil de corrigir.

Cruzamento da Rua Pedro Hispano com a Rua 5 de Outubro e Avenida Sidónio Pais (doc.º n.º 7)

Também neste cruzamento, de acentuada importância não são asseguradas as voltas à esquerda que terão de fazer-se incômodamente através de arruamentos secundários.

Ligação da 3.ª ponte rodoviária à Estação de Campanhã (doc.º n.º 8)

Entende o Conselho não dever deter-se sobre o problema desta ligação, uma vez que a localização da 3.ª ponte, de muito grande extensão e dispêndio, necessita como já se disse justificação baseada em estudos de muito maior profundidade do que aqueles que parece terem servido aos autores para estabelecer a sua implantação.

Ligação da Via de Cintura Interna à Estrada de Circunvalação, a nascente (doc.º n.º 9)

A solução proposta pelos autores, afigura-se muito extensa e dispendiosa, sendo desejável que estudos ulteriores conduzam a solução mais adequada às circunstâncias.

Cruzamentos da Via Norte com a Estrada de Circunvalação e a Via de Cintura Interna (doc.º n.º 10)

No primeiro destes cruzamentos, a que anteriormente se fez referência quando se tratou das comunicações rodoviárias, julga o Conselho de observar que as voltas à esquerda são obtidas por paragem dos veículos na faixa correspondente à placa central, solução essa que se afigura não se ajustar à importância do nó e à escala da sua esquematização.

Quanto ao segundo cruzamento, por se tratar de um importante nó do futuro prolongamento de Auto-Estrada e a solução proposta não satisfazer às condições de circulação dessa via, deve ser revisto e estudado em íntima ligação com a Junta Autónoma de Estradas. Por outro lado, deve admitir a futura inserção da artéria que constitui o eixo norte-sul, previsto no Plano Regulador.

Ligação da Ponte da Arrábida ao Centro da Cidade (doc.ºs n.ºs 3 e 5)

Verifica-se que os elementos apresentados no Plano Director não trazem contribuição complementar que altere o anterior parecer do Conselho e a posição estabelecida pelo despacho de V. Ex.ª de 5 de Setembro de 1959, exarado no parecer relativo ao «anteprojecto do arranjo da Avenida D. Afonso Henriques», do qual se transcreve o seguinte período:

«Dentro desta orientação e por isso que se reconhece fundamento para dúvidas quanto à conveniência da solução proposta pela C. M. do Porto — dada a insuficiência nítida dos elementos de estudo oferecidos no processo, perante a complexidade do problema — recomendar-se-á à Câmara que leve estes estudos e os correspondentes à orientação preconizada no douto parecer à fase de anteprojectos, documentados com estimativas suficientemente aproximadas, por forma a poder ser feito o confronto das duas soluções e julgados com segurança todos os aspectos em jogo, considerados na sua posição dominante os de ordem técnica e económica».

Os estudos referidos nesse despacho não foram presentes ao Conselho.

Entretanto, o estado actual das demolições e escavações para a construção daquela avenida, veio pôr em evidência o grande interesse urbanístico de se manter a nova perspectiva que se abriu, que permite ver, da zona da Igreja dos Congregados, o valioso conjunto da Sé e edifícios característicos que a envolvem.

Apresenta o Plano Director uma nova concepção do sistema de circulações: Ponte da Arrábida—Centro da Cidade e Ponte Luís I—parte Ocidental e Norte da cidade.

Esta nova concepção é essencialmente caracterizada por:

- a) uma circulação em volta do quarteirão das Cardosas, criando assim um pequeno desvio da Praça da Liberdade para o trânsito que da ponte Luís I se dirige para a parte norte e ocidental da cidade e vice-versa.

- b) o estabelecimento de um túnel por baixo do Jardim da Cordoaria, ligando o acesso da Ponte da Arrábida com a Rua dos Clérigos.

Esta concepção — que diverge da preconizada pelo Conselho, tendente a desviar do centro da cidade o tráfego que interessa à ponte Luís I — não vem devidamente fundamentada, nem acompanhada de quaisquer indicações de custo, mesmo aproximado.

Portanto, o Conselho não pode pronunciar-se definitivamente sobre elas.

No entanto, com uma preocupação construtiva vai desde já referir as objecções que uma tal concepção lhe oferece.

- 1.º — Continua a prever-se que o tráfego, Ponte Luís I — parte ocidental ou norte da cidade, vá interferir grandemente com o tráfego local da zona da Praça da Liberdade, sem que nessa zona se modifiquem as capacidades de circulação das vias principais locais e convergentes.
- 2.º — O estabelecimento do túnel por baixo do Jardim da Cordoaria não oferece quaisquer vantagens para o tráfego, pois este é lançado na Rua dos Clérigos e na circulação da zona central, sem aumento sensível da sua capacidade de escoamento.
- 3.º — O arranjo da zona do Jardim da Cordoaria, no sentido de assegurar continuidade ao tráfego, deveria ser estudado por forma a tirar-se o maior partido do que ela representa como conjunto urbanístico de grande interesse para o Porto, com o seu enquadramento constituído pelos monumentais edifícios da Igreja dos Clérigos com a sua torre, do Tribunal da Relação, da Universidade, do Hospital Geral de Santo António, das igrejas do Carmo e das Carmelitas e do novo Palácio de Justiça, tudo valorizado por um excepcional conjunto de árvores centenárias, de rara beleza, algumas das quais classificadas como imóveis de interesse público.

Afigura-se portanto que uma solução com vias de superfície, para o importante tráfego que da parte ocidental da cidade se dirige para o seu centro ou para a ponte Luís I, poderia representar um elemento de valorização para a cidade, tão escassa de conjuntos urbanísticos monumentais como estes.

Nestas circunstâncias, o Conselho é de parecer que estes problemas, de grande responsabilidade e importância para o futuro da cidade, devem merecer mais profundo estudo e fundamentada justificação.

Parques de estacionamento

Afiguram-se de formular certas reservas quanto à localização dos parques de estacionamento relativos a S. Bento e ao Bolhão, uma vez que se antevêem dificuldades de lhes assegurar eficientes condições de acesso e de saída,

Quanto aos restantes, afigura-se ao Conselho que as suas localizações estão bem estabelecidas, entendendo-se contudo de recomendar a necessidade de estudar cuidadosamente as condições de acesso e de saída dos parques de modo a não haver interferências perturbadoras na circulação local, nomeadamente nas horas de ponta.

Afigura-se também ao Conselho que deverá desde já prever-se o estabelecimento de uma segunda linha de parques de estacionamento, convenientemente localizados, entre a actual zona central e o limite exterior da zona terciária, de preferência junto das principais penetrações servidas de transportes colectivos.

4.13 — Zonamento

Já foram feitas anteriormente a propósito da estruturação geral da cidade, as considerações entendidas por convenientes no que diz respeito às zonas verdes e às zonas residenciais.

Quanto às novas zonas industriais que o Plano Director admite na orla do núcleo central da cidade (Campanhã, Ramalde, Areosa, etc.) é desde já de observar que tais zonas industriais devem obedecer a uma regulamentação tendente à sua utilização preferencial para a transferência de todas aquelas indústrias que não devam permanecer no interior da cidade, por afectarem o seu ambiente e a sua salubridade.

O problema é da maior delicadeza tendo em vista a importância do sector industrial da cidade.

Todavia não basta o princípio ser definido, como fazem os autores; é preciso que o próprio Plano Director, tanto no seu zonamento como na sua regulamentação concretize e discipline essa mesma orientação.

Das peças desenhadas do Plano Director e no seu regulamento tal não se verifica, pelo menos na medida em que se julga necessário. Por outro lado não se verifica também que se estabeleçam zonas verdes de protecção e isolamento das zonas industriais como é conveniente.

Em face do que foi dito anteriormente julga o Conselho necessário que o zonamento proposto para o território compreendido entre a Via de Cintura Interna e a Estrada de Circunvalação (E. N. 12) venha a confirmar-se ou a sofrer os ajustamentos consequentes da correlação desse zonamento com o dos concelhos limítrofes, a estabelecer por contacto directo com o grupo que está elaborando o «Plano Regional do Noroeste Português».

4.14 — Equipamento

No que se refere ao equipamento, ou seja, no que no zonamento geral do plano se prevê quanto a estabelecimentos de: ensino, cultura, culto religioso, saúde, serviços públicos e serviços de segurança; e locais destinados a instalações de interesse público, turístico, desportivo e de diversão, bem como quanto a zonas destinadas ao comércio e outras actividades terciárias, nada se oferece ao Conselho observar no que diz respeito a localizações e dimensionamento. Entende o Conselho de merecer especial referência a previsão, no plano, de uma feira industrial e de um palácio de congressos, elementos que muito virão a contribuir para a valorização da cidade, tanto sob o aspecto económico como turístico.

O mercado do Bolhão, como mercado retalhista deverá ser mantido, enquanto não houver outros que o substituam.

4.15 — Valorização arquitectónica

Quanto a este aspecto do Plano Director, entende o Conselho ser de acompanhar o parecer emitido pela Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.

Reconhecendo-se que no plano em apreciação se enunciam princípios tendentes à defesa da sua valorização arquitectónica, verifica-se no entanto que as disposições do Plano são deficientes no que diz respeito à valorização dos imóveis classificados como monumentos nacionais ou de interesse público, porquanto apenas a parte deles se refere. Por outro lado, quanto à velha arquitectura da cidade, que importa defender, verificam-se várias mutilações em edifícios cuja conservação e possível valorização é aconselhável.

Assim e no sentido de uma revisão do Plano sob o aspecto da valorização arquitectónica da cidade devem ter-se em conta os monumentos nacionais e os imóveis de interesse público, cujos enquadramentos devem ser estudados de modo a não se alterarem as características dos conjuntos envolventes.

Relativamente a arranjos e estudos de pormenor apresentados com o Plano Director, embora a título de exemplificação da forma como os diversos problemas foram encarados, são desde já de formular, de acordo com o parecer da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, as seguintes observações:

Castelo do Queijo

Afigura-se inconveniente a previsão de qualquer construção, como é admitida no plano e assinalada com a letra G no desenho n.º 14 do 3.º volume.

Sé — Paço Episcopal — Casa do Infante — Muralha da Ribeira, etc.

Os arranjos previstos e sumariamente indicados no desenho «Valorização da zona de interesse arquitectónico» não asseguram a valorização dessa zona, nem sequer a manutenção do seu interesse actual. Receia-se, muito especialmente, do resultado a obter com a criação de novos edifícios que prejudiquem o aspecto da «acrópole da Sé» e da Casa do Infante, como ainda da transformação da Praça do Infante D. Henrique.

Recolhimento dos Órfãos — Chafariz do Jardim de S. Lázaro

No arranjo da Praça dos Poveiros e Jardim de S. Lázaro há que ter em conta a valorização condigna destes imóveis.

Igreja dos Clérigos — Cadeia — Hospital de Santo António

No arranjo da zona da Cordoaria, não se afigura aceitável o edifício de seis pisos, previsto entre o Hospital e a Universidade.

Quanto à necessidade da valorização das zonas velhas da cidade a que a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais faz referência, este Conselho, concordando com a Comissão de Revisão, julga que convirá ser elaborado, em plano parcial, um estudo formal do problema, assegurando-se o Plano Director, por meio de oportunos contactos com a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, da sua concordância prévia quanto à concepção da valorização proposta.

Deverão também ser ponderados os reparos que aquela Direcção-Geral faz nos reflexos que alguns dos «estudos de pormenor» apresentados terá sobre certos edifícios públicos de interesse e ambientes característicos (arranjo da Cordoaria, Paço Episcopal, etc.) — o que poderá ser atendido quando se elaborarem os estudos parciais definitivos.

Não pode deixar o Conselho de discordar do que se afirma no Plano Director quanto à valorização arquitectónica da Praça da Liberdade. Aceitando a solução preconizada pelos autores, imposta por necessidades de trânsito, entende de salientar que sob o aspecto arquitectónico a solução proposta nada valoriza a referida praça, antes pelo contrário.

4.16 — Arranjos de pormenor

Independentemente das observações formuladas, na alínea anterior, acerca de alguns estudos de pormenor — que os autores apresentam «para exemplificação do grau de aprofundamento com que os diversos problemas de pormenor

foram encarados», entende este Conselho, em absoluta concordância com a Comissão de Revisão, que só a apreciação de estudos desenvolvidos com maior profundidade poderá permitir que sobre esses problemas seja emitido um parecer formal.

4.17 — Regulamento

No que diz respeito às disposições do regulamento é de evidenciar que merecem certos reparos. Teve o relator ocasião de formular tais reparos junto dos serviços da Câmara Municipal do Porto, constando do documento referido no n.º 3 deste parecer a quase total concordância dos serviços municipais às referidas observações. Todavia porque o Conselho não pode deixar de se pronunciar sobre a matéria que através da presidência da Câmara foi submetida à apreciação do Ministério das Obras Públicas, entende de formular, quanto ao regulamento do Plano Director, as seguintes observações:

Art.º 6.º (*Profundidade das edificações*)

— Os limites de profundidade estabelecidos no último período do n.º 2 e no n.º 3 deste artigo podem conduzir a valores exagerados e altamente inconvenientes se a frente do talhão for muito apreciável e a sua profundidade não for conveniente para a adopção da dimensão referida.

Art.º 7.º (*Distância entre fachadas posteriores*)

— Porque o Regulamento Geral das Edificações Urbanas não pode, por um regulamento de zonas, ser diminuído nas suas exigências, seria de adiantar a este art.º 7.º: sem prejuízo das disposições do Regulamento Geral das Edificações Urbanas.

Entende-se indispensável esta reserva uma vez que o Regulamento Geral das Edificações Urbanas estabelece doutrina que tem de ser respeitada.

Art.º 8.º (*Logradouros*)

— Salientando-se que neste artigo o Regulamento do Plano exige para os logradouros das edificações o dobro do que estabelece o Regulamento Geral das Edificações Urbanas como regra geral, e apenas se limita às exigências do Regulamento Geral das Edificações Urbanas em casos especiais, nada há a observar.

Art.º 9.º (*Prédios de gaveto*)

— É uma repetição do Regulamento Geral das Edificações Urbanas.

Art.º 10.º (*Construção de anexos*)

— Afigura-se extraordinariamente exagerado o limite estabelecido para a construção dos anexos de 10 % da área total do talhão.

Tal limite poderá conduzir a uma desproporção acentuada entre a construção principal e o anexo, nomeadamente nos casos relativos à construção de moradias, casos em que é mais frequente a necessidade de anexos devidamente proporcionados. Julga-se indispensável que seja revista aquela percentagem, considerando para ela valores variáveis consoante as áreas dos lotes e os tipos de urbanização.

Art.º 11.º (*Muros de vedação*)

— Considera o Conselho muito elevada a altura de 1,20 m para os muros de vedação que contactam com a via pública, nas zonas residenciais. Entende o Conselho que para estas zonas a altura máxima a admitir, na sua parte maciça, será de 0,80 m e ser até eliminada essa vedação onde os arranjos urbanísticos locais o aconselharem.

Por outro lado, julga o Conselho que o limite de altura dos muros laterais, quando se pretendam construir, não deverá ultrapassar a altura do muro de vedação confinante com a via pública, na extensão correspondente ao recuo da edificação.

Art.º 12.º (*Talhões irregulares*)

O estabelecido no n.º 1 deste artigo não tem fundamento legal, porquanto só com a abertura ou regularização das vias públicas se torna possível, com base na Lei de 1912, expropriar os terrenos que marginam as vias públicas existentes.

Art.º 14.º (*Projectos de cérceas*)

— Não está claro o n.º 2 deste artigo, que parece permitir apenas obras nos rés-do-chão dos edifícios existentes, qualquer que seja a cércea prevista. Ora não é esta certamente a ideia dos autores, pois não se entenderia a razão por que não seriam de autorizar obras nas caves e sobrelojas.

Art.º 16.º (Planos de implantação e volumes)

—As disposições estabelecidas neste artigo, para os casos em que apresentem planos parciais ou projectos de urbanização de iniciativa particular — sistema de trabalho que aliás se considera pouco conveniente para o caso de uma grande cidade, em que a urbanização deve ser, pelo menos como regra geral, estudada e realizada pela própria Câmara Municipal — são apenas de admitir como princípios orientadores sem constituírem os únicos condicionamentos a satisfazer. Nos casos correntes de projectos de imóveis, não se afigura de adoptar tal modalidade, além do mais por poder conduzir a resultados inconvenientes sob os aspectos urbanísticos que excedam a restrição imposta, como sejam os aspectos estéticos e sociais. A este respeito apenas no art.º 24.º se faz referência às zonas de habitação a completar.

Art.º 22.º (Zona de interesse arquitectónico e zona da Foz Velha)

Entende o Conselho de eliminar o período que se transcreve: «Estas directrizes rigorosas não devem impedir, todavia, uma concepção arquitectónica contemporânea, que pode manifestar-se na composição das fachadas, na proporção das linhas das cornijas, nos pormenores de carpintaria e na natureza dos revestimentos».

Art.º 26.º (Zonas residenciais a criar)

—A atribuição da mais valia, pela transformação de terrenos rústicos em urbanos é regulada pela Lei 2030. Essa mais valia é de 50 % da valorização, uma vez que as obras sejam feitas pela Câmara Municipal. Caso contrário, a despesa com a realização das obras de urbanização é descontada na mais valia a cobrar.

A prescrição regulamentar proposta no último período do n.º 4.º do artigo 26.º só poderá ser considerada válida se couber dentro do estabelecido legalmente.

Art.º 27.º (Zonas industriais existentes)

—A simples limitação a 80 % da área coberta dos talhões, afigura-se ao Conselho inconveniente por poder conduzir a exagerados volumes de construção. Entende o Conselho indispensável fixar-se um limite máximo do índice volumétrico de ocupação.

Art.º 28.º (Zonas industriais a criar)

—Uma vez que se tenha em conta a rectificação proposta para o art.º 27.º e que as disposições do artigo não sejam extensivas às indústrias nocivas, cuja instalação deve ser interdita no território da cidade, nada mais há a observar.

Art.º 29.º (*Zonas mistas existentes*) e 30.º (*Zonas mistas a completar*)

— Uma vez que seja alterada a redacção do artigo 27.º como se preconiza, nada há a observar à redacção destes artigos.

Art.º 31.º (*Zonas de espaços verdes públicos a conservar ou a criar*) e 32.º (*Zonas de espaços verdes particulares arborizados*)

— Reconhece-se a necessidade absoluta de uma disposição legal que salvaguarde as massas verdes de interesse público. No entanto afigura-se que se devem ter em conta os legítimos interesses dos proprietários.

Conforme o artigo está redigido, não tem base legal.

Art.º 33.º (*Zonas de «habitat» defeituoso a renovar*)

— É deficiente a declaração referida no último período deste artigo, a não ser que seja registado na Conservatória como «ónus real». Tal registo implica a prévia declaração de utilidade pública das expropriações para as obras que venham a afectar o prédio (parecer da Procuradoria-Geral da República de 21.XII.61, publicado no Diário do Governo II Série de 29.I.62). Caso contrário, bastará a transmissão do prédio a outrem para que o novo proprietário não tenha quaisquer obrigações de renúncia.

Art.º 38.º (*Zonas rurais*)

— A redacção deste artigo necessita de ser mais precisa na parte que se refere à possibilidade da construção de edificações, uma vez que na alínea *a*) se diz permitir uma habitação para agricultor por propriedade e na alínea *b*) se admite que, para propriedades com o mínimo de 2 hectares, seja além daquela, autorizada a construção de uma moradia para recreio ou residência do seu proprietário.

É pois de perguntar:

1.º — Uma vez que o agricultor não seja o proprietário, se a propriedade for grande e justificar a ocupação de mais de um agricultor, só um deles é que pode residir na propriedade?

2.º — A moradia não pode pelo proprietário ser alugada a outrem?

Se esta é a ideia dos autores é desde já de salientar que a primeira disposição é contrária às melhores condições de trabalho dos agricultores e aos aspectos sociais que se julga desnecessário pormenorizar, e que a segunda afecta direitos de propriedade, sendo contrária às disposições legais em vigor.

Em quaisquer circunstâncias, só serão de autorizar construções desde que a área mínima de propriedade seja de 5 000 m² e a percentagem de ocupação não exceda 2 %.

Art.º 39.º (Zona «non aedificandi»)

— A designação de «zona non aedificandi», não corresponde à regulamentação do artigo, que se ajusta, quando muito, a uma zona especial de reserva.

Art.º 40.º (Emparcelamento e redistribuição de terrenos)

— Não há disposições legais que permitam impor emparcelamentos nestes casos, pelo que só com o acordo conjunto de todos os proprietários interessados podem levar-se a efeito. A falta de legislação apropriada muito se tem feito sentir e o disposto no artigo 40.º, por não ter força legal, mais não representa do que uma aspiração, condenada ao insucesso enquanto a disposição legal adequada não for estabelecida. O artigo tal com está redigido não pode ser aprovado.

Art.º 41.º (Instalações destinadas ao abrigo e assistência de veículos automóveis)

— Nada há a observar à redacção deste artigo desde que fique assegurado que a utilização das instalações em referência não possa ser diferente da que corresponde a garagens, conforme é referido no próprio artigo.

Afigura-se ao Conselho que a Câmara poderá exigir que em novas edificações importantes — nomeadamente em sectores em que as dificuldades de estacionamento mais se fazem sentir — se estabeleçam, nos baixos da construção, parques de estacionamento devidamente dimensionados, além das garagens de recolha a que o artigo em apreciação se refere.

Art.º 42.º (Instalações destinadas a armazéns)

Não se afigura conveniente a instalação de armazéns nas zonas de habitação, porquanto teriam, pelo menos, o inconveniente de perturbar, com a forçada circulação de transportes pesados, a tranquilidade das habitações.

Só em sectores de construções existentes e irremediavelmente comprometidos será de aceitar uma tal orientação.

Art.º 43.º (Construções junto à Estrada da Circunvalação)

— Será de aumentar para 30 m a distância de 15 m prevista, no primeiro troço rectilíneo a partir do Esteiro de Campanhã.

4.18 — Abastecimento de água e drenagem de esgotos

Concordando inteiramente com a Comissão de Revisão, julga-se de salientar que o Plano Director da Cidade do Porto é omissivo no que se refere à necessária adaptação das actuais redes de abastecimento de água e de esgotos, às exigências futuras da cidade — problema muito importante que não pode deixar de ser encarado desde já.

Na verdade, as instalações actuais do sistema de abastecimento de água, mostram-se insuficientes para satisfazer as exigências próximas futuras do consumo, que têm vindo a aumentar de forma impressionante: 36 460 m³ diários (ponta de 1953) contra 62 780 m³/dia (ponta de 1963) ou seja um aumento de 72 % nos últimos 10 anos.

A extrapolação da curva dos consumos permite prever que, em 1970, o consumo médio diário, será da ordem dos 63 000 m³, com pontas de cerca de 90 000 m³/dia.

Para ocorrer a estas necessidades, quase imediatas, tem a Câmara Municipal do Porto em estudo, nos seus Serviços Municipalizados, um novo esquema de reforço e expansão.

É óbvio, porém, que, nesse estudo, deverá ter-se em conta a expansão urbana e a população previstas no Plano Director para 1985 e, ainda, as necessidades supletivas das áreas rurais e dos concelhos suburbanos já abastecidos ou a abastecer, integrados estes no sistema regional a encarar e estruturar. Um escalonamento bem estudado permitirá dar ao sistema, a execução prioritária que se reconheça conveniente.

Pelo que diz respeito à rede de drenagem de esgotos, é indispensável e urgente que seja elaborado o «plano geral» de esgotos da futura cidade — plano que não existe mesmo para os seus limites actuais — e que, de seguida, lhe seja dada sistemática execução por fases.

Julga-se ainda, que esse esquema deve articular-se com os que venham a servir os núcleos urbanos dos concelhos vizinhos, nas suas zonas de contacto.

A elaboração daquele «plano geral» director apresenta premente urgência, — já que uma boa parte da cidade não dispõe, ainda, de rede de esgotos domésticos e que urge rever o actual dispositivo de lançamento dos esgotos brutos no rio Douro (25 000 m³), que pode vir a revestir-se de sérias consequências sanitárias.

4.19 — Reclamação de M. António Pinto contra a construção de uma auto-gare no Parque das Camélias

Fundamenta o interessado a sua reclamação focando os seguintes aspectos:

- a) desvalorização dos prédios afectados pela expropriação dos quintais que circundam o Parque das Camélias;

- b) redução das condições de iluminação dos referidos prédios;
- c) afectação das condições de trânsito na Rua do Sol, com perigo para as crianças que frequentam as duas escolas existentes na mesma rua;
- d) condicionamentos resultantes do túnel de S. Bento;
- e) perturbação que resulta para o centro da cidade.

Verificando-se, de acordo com a informação da Câmara Municipal do Porto, que:

- o percurso não é o indicado pelo reclamante, não se utilizando a Rua do Sol para acesso à auto-gare;
- o túnel de S. Bento, situa-se a norte dos terrenos em causa não sendo afectado pela construção da auto-gare;

julga este Conselho que apenas serão de ponderar os reclamados inconvenientes relativos às alíneas a) e b) e à perturbação da tranquilidade local e segurança no acesso das crianças à escola. O assunto porém só poderá ser completamente esclarecido em fase posterior de estudos, quando da apreciação do anteprojecto da auto-gare.

4.20 — Estudos complementares

Acompanhando o parecer da Comissão de Revisão entende este Conselho ser de maior conveniência elaborar os seguintes estudos:

- anteplos parciais de urbanização para as novas unidades residenciais;
- estudo económico de realização do Plano Director, definindo-se a política de solos a adoptar pela Câmara Municipal;
- planos gerais directores dos sistemas de abastecimento de água e de drenagem de esgotos que servirão a futura cidade, correlacionando-os, devidamente, com os dos concelhos suburbanos interessados.

5 — CONCLUSÃO

O Conselho Superior de Obras Públicas pela 1.ª Subsecção da sua 3.ª Secção, é de parecer que o «Plano Director da Cidade do Porto» constitui um trabalho de muito mérito e com as reservas formuladas no corpo do parecer,

merece aprovação, salvo no que diz respeito ao problema da Avenida D. Afonso Henriques e suas ligações ao centro da cidade e à Restauração.

Tais reservas, dizem fundamentalmente respeito à correlação da utilização do território do concelho do Porto com o dos concelhos vizinhos, incluindo a definição da zona rural de protecção, à distribuição das zonas verdes com a protecção das existentes de reconhecido valor paisagístico, ao consequente ajustamento do zonamento, à revisão das disposições valorizadoras do ambiente arquitectónico das zonas velhas da cidade, com base em estudos parciais a levar a efeito por grupos de trabalho especialmente qualificados e à revisão do regulamento, aspectos estes que não invalidam as linhas fundamentais do plano, que nestas circunstâncias poderá ficar a servir de apoio a estudos ulteriores e complementares, fornecendo os elementos essenciais para o desenvolvimento da cidade.

Entende o Conselho de salientar a necessidade urgente de se organizarem planos gerais directores dos sistemas de abastecimento de água e de drenagem de esgotos, correlacionando-os, devidamente, com os concelhos suburbanos interessados.

Por outro lado o problema ferroviário merece ser estudado no plano da sua importância, tendo em vista a projecção que pode ter no desenvolvimento da própria cidade.

Finalmente, julga o Conselho de evidenciar o muito apreço que lhe mereceu o bom critério da Câmara Municipal em promover a elaboração do estudo em causa por um grupo de trabalho tão qualificado.

No entanto, V.º Ex.ª resolverá como melhor entender.

Estiveram presentes, além do signatário como presidente, os seguintes vogais:

Raul Américo Maçãs Fernandes, Raul de Mesquita Lima, José Estêvão Abranches Couceiro do Canto Moniz, António Coelho Salles Henriques, Germano Joaquim Venade, João Paulo Nazareth de Oliveira (relator), Eugénio Correia, Alfredo Augusto Macedo dos Santos Júnior, Antão de Almeida Garrett, Manuel Leal da Costa Lobo, Eduardo da Conceição Amorim Júnior, Alfredo Fernandes, Miguel Resende e João Filipe Vaz Martins.

Este parecer foi aprovado por unanimidade.

Sala das Sessões do Conselho Superior de Obras Públicas, 1.ª Subsecção da 3.ª Secção, em 14 de Julho de 1964.

O PRESIDENTE DA 1.ª SUBSECÇÃO DA 3.ª SECÇÃO

(URBANIZAÇÃO)

Castro Cabrita

DESPACHO MINISTERIAL RELATIVO AO PARECER N.º 3 337 ACERCA DO
PLANO DIRECTOR DA CIDADE DO PORTO

— Dou a minha homologação a este valioso parecer do Conselho Superior de Obras Públicas sobre o Plano Director da Cidade do Porto, proposto pela sua digna Câmara Municipal.

— Decorridos já cerca de dez anos sobre a aprovação do anterior Plano Regulador — período este, aliás, particularmente activo no que respeita à urbanização e expansão da Cidade — a iniciativa da sua revisão teve inegável oportunidade. A Câmara Municipal do Porto é credora de muito apreço por assim o ter entendido, não recuando perante a complexidade desta tarefa; e ainda por ter produzido um trabalho de grande merecimento, confirmativo do valor da administração camarária e da competência e dedicação da excelente equipa de técnicos de que dispõe.

Tenho estas mesmas circunstâncias como penhor seguro de que os estudos a realizar seguidamente, quer para ajustamento do Plano às recomendações do parecer, quer para pormenorização das suas disposições à medida que se tornar oportuno dar-lhes execução, virão a ser conduzidos pela forma mais conveniente.

— Em relação aos aspectos particulares do Plano, pouco se me oferece anotar à margem do judicioso parecer do Conselho, aliás elaborado em termos de deixar à Câmara Municipal as mais amplas possibilidades de exercer a sua iniciativa.

Deixarei no entanto registado o meu voto de que a Câmara Municipal do Porto continue a consignar a sua melhor atenção à execução do Plano de Melhoramentos de 1956, considerando na posição de relevo que sem dúvida merece o instante problema do saneamento e valorização urbanística dos bairros ribeirinhos da Cidade antiga. A propósito, direi que a importância desta tarefa teria justificado, porventura, uma mais detida referência no trabalho elaborado pela Câmara Municipal e no parecer do Conselho.

— Faço ainda uma alusão especial ao problema da remodelação do Centro da Cidade, abrangendo a Avenida de D. Afonso Henriques, para recomendar vivamente à Câmara Municipal que porfie no seu esforço para a sua resolução efectiva em curto prazo; e para esclarecer que esta remodelação deverá continuar a ser orientada em conformidade com o despacho oportunamente exarado por mim sobre os mais recentes estudos apresentados pela Câmara, tendo em consideração adicional as observações do presente parecer harmónicas com esse despacho.

— Finalmente, renovo a recomendação de que a DGSU, em contacto c/a a CM Porto, estude e proponha a nova legislação necessária para apoiar as disposições do regulamento do Plano citadas no parecer como necessitando dessa providência para poderem produzir os seus benéficos efeitos.

1/VIII/1964

(a) **Arantes e Oliveira**

— Dono a mi la homologação a este último parecer do Conselho Superior de Porto para sua digna Câmara Municipal.

Decorridos já cerca de dois anos sobre a aprovação do anterior Plano Regulador — período este, aliás, particularmente activo no que respeita à urbanização e expansão da Cidade — a iniciativa da sua revisão, tanto legal como técnica, é oportuna e necessária. A Câmara Municipal de Porto, de facto, não dispõe por assim o ter entendido, não tendo porém a possibilidade desta tarefa a nível da Câmara Municipal, sendo necessário recorrer ao Conselho Superior de Porto para a sua aprovação.

Leito estas mesmas circunstâncias como motivo suficiente de que os estudos a realizar, seguramente, quer para ajustamento do Plano às novas condições, quer para a sua actualização, são de natureza técnica e científica, devendo ser realizados por técnicos competentes e habilitados para o efeito.

Em relação aos aspectos particulares do Plano, pouco se me afigura quanto a natureza do trabalho a realizar, aliás, referido, nos termos de base da Câmara Municipal, na mais ampla possibilidade de exercer a sua iniciativa.

De acordo com o parecer registado no processo de que se trata, a Câmara Municipal de Porto, em virtude da sua natureza técnica e científica, não dispõe de meios humanos e materiais suficientes para a realização de estudos desta natureza, devendo recorrer ao Conselho Superior de Porto para a sua aprovação.

— Fazo ainda uma última observação especial ao problema da remodelação do Centro da Cidade, abrangido a Avenida de D. Afonso Henriques para o seu alargamento, e que, embora de natureza técnica e científica, não sendo de natureza exclusivamente técnica, deverá continuar a ser orientada em conformidade com o disposto no Regulamento do Plano, por meio de uma intervenção directa da Câmara Municipal de Porto, para a sua realização, e não apenas por meio de uma intervenção indirecta, através do Conselho Superior de Porto.