



Memória Descritiva e Justificativa do Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para o troço sul da Rua da Lagoa, entre a Rua João H. Ulrich e a Avenida Fabril do Norte, Senhora da Hora

1. Enquadramento

Perante pedidos para a reabilitação de edifícios existentes (através de pequenas ampliações) ou respetiva substituição por edifícios com a mesma tipologia e/ou ocupação de solo, torna-se necessário verificar a pertinência do cumprimento dos alinhamentos e recuos existentes em detrimento das previsões feitas pelos antigos Planos de Alinhamentos e Cérceas e Estudos Urbanísticos (aprovados ao abrigo do art.º 61.º do Regulamento Geral das Edificações Urbanas (REGEU)), compreendendo a adequabilidade das novas propostas ao contexto existente.

A elaboração do presente Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para o troço Sul da Rua da Lagoa, entre a Rua João H. Ulrich e a Avenida Fabril do Norte, resulta da necessidade de estabilização dos planos de fachada, atenuando a heterogeneidade das tipologias de ocupação das frentes urbanas, no âmbito das características do território envolvente à Rua da Lagoa, nomeadamente a Linha Azul – A do Metro do Porto, na sua interseção com as demais linhas da rede metropolitana, a Unidade de Saúde Familiar (USF) Caravela e os imóveis registados de valor patrimonial, identificados na Planta de Condicionantes do PDMM. Incide sobre parte do troço sul da Rua da Lagoa, sendo delimitado a poente pela Rua João H. Ulrich e a nascente pela Avenida Fabril do Norte.



Figura 1. Levantamento fotográfico da frente urbana nascente da Rua da Lagoa, entre a Rua João H. Ulrich e a Avenida Fabril do Norte.



Considerando o Plano Diretor Municipal de Matosinhos (PDMM), Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para o troço sul da Rua da Lagoa, entre a Rua João H. Ulrich e a Avenida Fabril do Norte, insere-se em Solo Urbano e está qualificado enquanto Espaços Centrais, “(...) *correspondendo às áreas de maior densidade e capacidade (...)*”, em conformidade com os art.º 24.º, 26.º, 34.º, 35.º e 36.º do PDMM (aviso n.º 13198/2019 do DR, 2.ª série – n.º 159 – 21 de agosto de 2019).

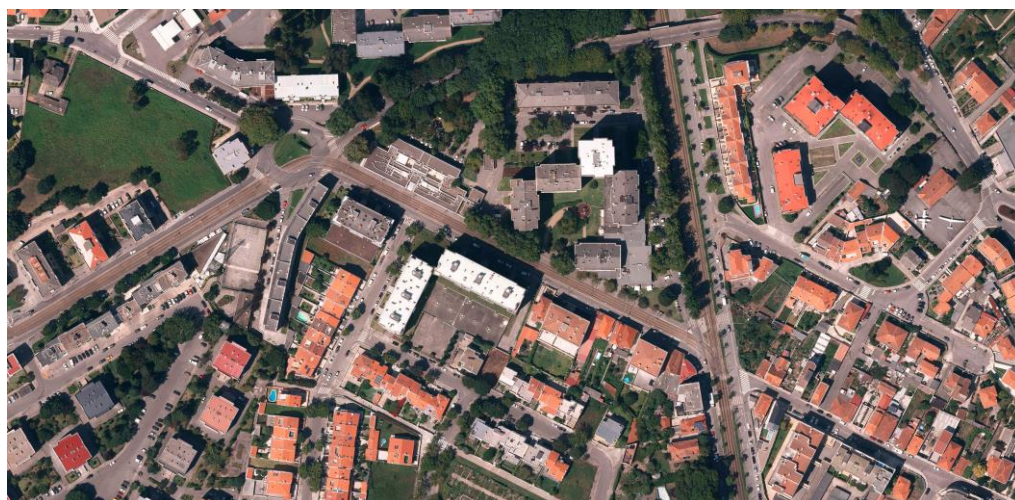


Figura 2. Vista aérea da zona em causa.



2. Proposta

Pelo seu âmbito variável, a metodologia da proposta de Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para o troço sul da Rua da Lagoa, entre a Rua João H. Ulrich e a Avenida Fabril do Norte, foi a seguinte:

Caracterização dos arruamentos –

Sobre a zona restrita a que se refere este estabelecimento de alinhamentos e recuos, a Rua da Lagoa faz parte do traçado viário existente, sendo que, segundo a hierarquia funcional do espaço canal, caracteriza-se como “*rede de distribuição local*”. Tem 1 sentido de trânsito, com 1 faixa de rodagem, passeios em ambos os lados e 1 bolsa de estacionamento horizontal ao eixo de via junto à interseção com a Rua João H. Ulrich. Acrescenta-se a Linha Azul – A do Metro do Porto, que se desenvolve contígua à faixa de rodagem automóvel, compondo, conjuntamente, a largura do perfil da rua.

O Plano de Mobilidade e Transportes (PMT) de Matosinhos caracteriza a hierarquia funcional da Rua da Estrada Velha como “*prioritária para transportes privados e modos ativos*”.

Análise das frentes urbanas –

Genericamente, o troço Sul da Rua da Lagoa, na delimitação do presente estabelecimento de alinhamentos e recuos, possui segmentos de edifícios considerados estáveis ou dominantes. Caracteriza-se como uma frente urbana resultante do traçado original, com importância evidente na ligação, e atravessamento, entre as centralidades de São Mamede Infesta e Matosinhos, designadamente com o Porto de Leixões. A mesma frente urbana resulta, também, da execução do Alvará de Loteamento N.º 467/89.



Os modelos de ocupação são constituídos por: edifícios de habitação coletiva com r/c e 6 pisos com logradouros nas traseiras e junto ao passeio, edifício de habitação coletiva com r/c e 3 pisos com logradouros nas traseiras e junto ao passeio, moradia de r/c e logradouro junto ao passeio, edifício de habitação coletiva com r/c e 3 pisos com logradouro nas traseiras, moradias com r/c e 1 piso com logradouro nas traseiras maioritariamente avançadas em relação ao alinhamento dominante e moradias com r/c e logradouro nas traseiras avançadas em relação ao alinhamento dominante.

Qualificação da envolvente –

A definição e identificação do sistema urbano de centralidades é muito relevante para o entendimento da envolvente à área em estudo. Distribuem-se pela Rua da Lagoa e pela sua circundante vários equipamentos de utilização coletiva complementares à função residencial da zona, tais como de saúde (a Unidade de Saúde Familiar Caravela), de transportes (Estação de Metro Senhora da Hora, Estação de Metro Fonte do Cuco e Estação de Metro Vasco da Gama), de educação, de desporto e solidariedade e segurança social, emprego e formação profissional, cultura e lazer e parques infantis.

Sobre as Estações de Metro do Porto, acrescenta-se que a Estação de Metro da Senhora da Hora é uma das principais interfaces do Metro do Porto e é servida pelas linhas A, B, C e E, sendo ainda terminal da linha F. Está, também, ligada à rede rodoviária da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP) e da UNIR – Mobilidade da Área Metropolitana do Porto. A Estação de Metro Fonte do Cuco é servida pelas linhas B, C e E. Já a Estação Vasco da Gama é servida pela linha A.

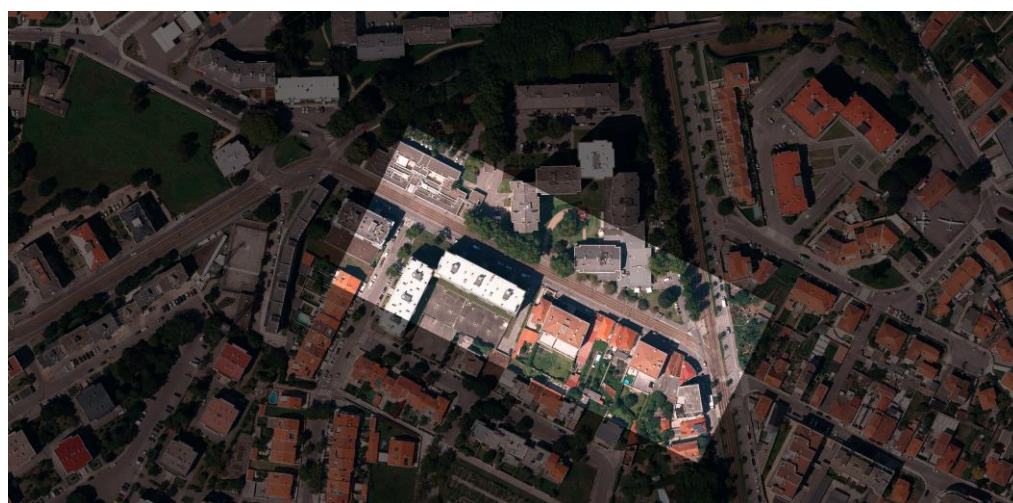


Figura 3. Vista aérea da zona em causa.

Propõe-se o estabelecimento de novos alinhamentos, promotores do desenvolvimento de um espaço público que espelhe a centralidade da Rua da Lagoa, bem como a estabilização da frente urbana e dos planos de fachada, por meio da manutenção e qualificação das suas envolventes, e qualificando o arruamento através das suas partes, adequando a intervenção global ao contexto e necessidades de cada troço.

A intervenção estabelece um novo alinhamento, decorrente do traçado dominante do troço em análise e da integração com as características da envolvente, nomeadamente a Avenida Fabril do Norte e a Linha Azul – A do Metro do Porto, o que implica a futura substituição de imóveis cuja implantação se encontra avançada relativamente a esse traçado. Parte destes imóveis tem valor patrimonial reconhecido e registado, estando identificados na Planta de Condicionantes do PDMM. Contudo, considerando a qualidade urbana e a coesão do espaço público proporcionadas pela proposta apresentada, consideradas como objetivo prioritário, privilegia-se a consolidação da frente urbana e



a valorização do espaço público em relação aos imóveis identificados com valor patrimonial, assegurando um equilíbrio entre preservação e melhoria da circulação viária e pedonal.

Para a aferição da largura do arruamento, tendo como referência os limites do espaço público, foram verificadas as condições estabelecidas no ponto 5., do art.º 36.º do PDMM:

- a) **relativamente ao espaço público**, consideraram-se as vias públicas, os passeios públicos e as baias de estacionamento conformadores do alinhamento dominante;
- b) **relativamente à largura variável da faixa de rodagem**, para efeitos de aferição da largura do arruamento, considerou-se a sua largura média;
- c) **relativamente à largura do passeio**, consideraram-se os passeios públicos, ficando, assim, excluídas as áreas ajardinadas e/ ou adjacentes aos edifícios e alargamentos excecionais;
- d) **relativamente à altura dominante das fachadas na frente urbana**, em conformidade com a morfotipologia do lugar, considerou-se a altura média de cada frente urbana.



Foi identificado 1 troço, com cadências de edificado que espelham a largura, a qualidade e a carga das vivências e infraestruturas atuais.



Figura 4. Identificação dos 3 troços apresentados.

Troço 1:

A nascente da Rua da Lagoa, desde a Rua João H. Ulrich até à Avenida Fabril do Norte. Frente urbana confrontada pela Unidade de Saúde Familiar Caravela e por Cooperativa de Habitação e passeios e jardins públicos. composta por edifícios de habitação coletiva com r/c e 6 pisos com logradouros nas traseiras e junto ao passeio, edifício de habitação coletiva com r/c e 3 pisos com logradouros nas traseiras e junto ao passeio, moradia de r/c e logradouro junto ao passeio, edifício de habitação coletiva com r/c e 3 pisos com logradouro nas traseiras, moradias com r/c e 1 piso com logradouro nas traseiras maioritariamente avançadas em relação ao alinhamento dominante e moradias com r/c e logradouro nas traseiras avançadas em relação ao alinhamento dominante.



Identificaram-se os seguintes princípios fundamentais: *i. Justa Edificabilidade*; *ii. Estabilização da Forma do Arruamento*; *iii. Conter Alinhamentos que Produzam Fragmentação*; *iv. Utilização de Alinhamentos Cirúrgicos*; *v. Identificação de Vias Estruturantes Centrais*; *vi. Compatibilização Cadastral*; e *vii. Evitar o Desordenamento*. Para aferição dos novos alinhamentos e recuos, de acordo com o art.º 36.º do PDMM, foram aplicados os princípios acima elencados. Os resultados foram os seguintes:

i. Justa Edificabilidade

Alinhamentos e recuos que permitem a mesma capacidade de edificação e a mesma necessidade de cedência para todos os edifícios que integram a frente urbana e a frente urbana oposta.



Figura 5. Exemplo da aplicação da *Justa Edificabilidade*.

ii. Estabilização da Forma do Arruamento

Alinhamentos que corrigem o desalinhamento dos arruamentos no sentido de promover uma largura mais constante, formalmente estabilizada.



Figura 6. Exemplo da aplicação do princípio de *Estabilização da Forma do Arruamento*.

iii. Conter Alinhamentos que Produzam Fragmentação

Conter e integrar os alinhamentos que geram fragmentação, permitindo a estabilização do arruamento.



Figura 7. Exemplo da aplicação do princípio sobre *Conter Alinhamentos que Produzam Fragmentação*.



iv. Utilização de Alinhamentos Cirúrgicos

Correção cirúrgica de alinhamentos, em condição necessária e suficiente.

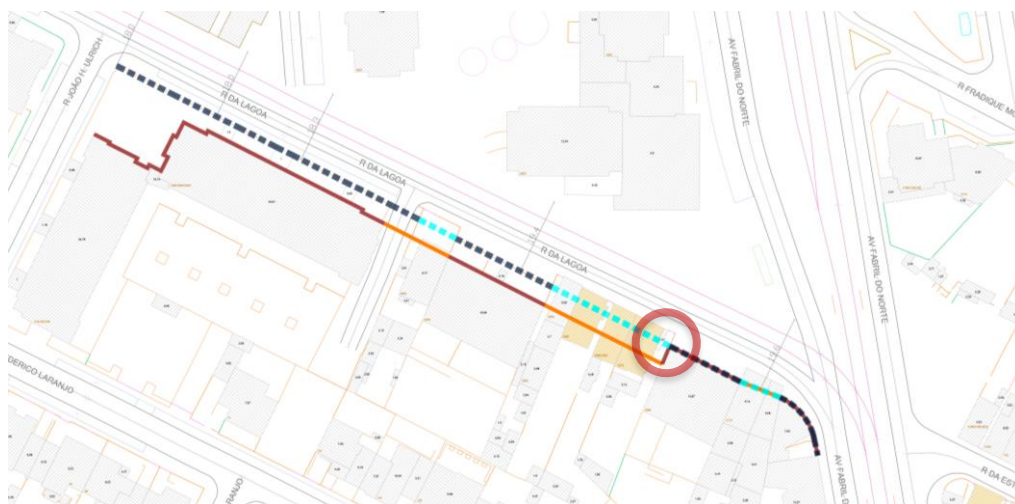


Figura 8. Exemplo da aplicação do princípio sobre a *Utilização de Alinhamentos Cirúrgicos*.

v. Identificação de Vias Estruturantes Centrais

Alinhamentos e recuos que reconheçam e incorporem a hierarquia funcional dos arruamentos.



Figura 9. Exemplo da aplicação do princípio sobre a *Identificação de Vias Estruturantes Centrais*.



vi. Compatibilização Cadastral

Alinhamentos e recuos que tenham em conta a realidade do cadastro, e construções abrangidas, com vista à sua real aplicação futura.

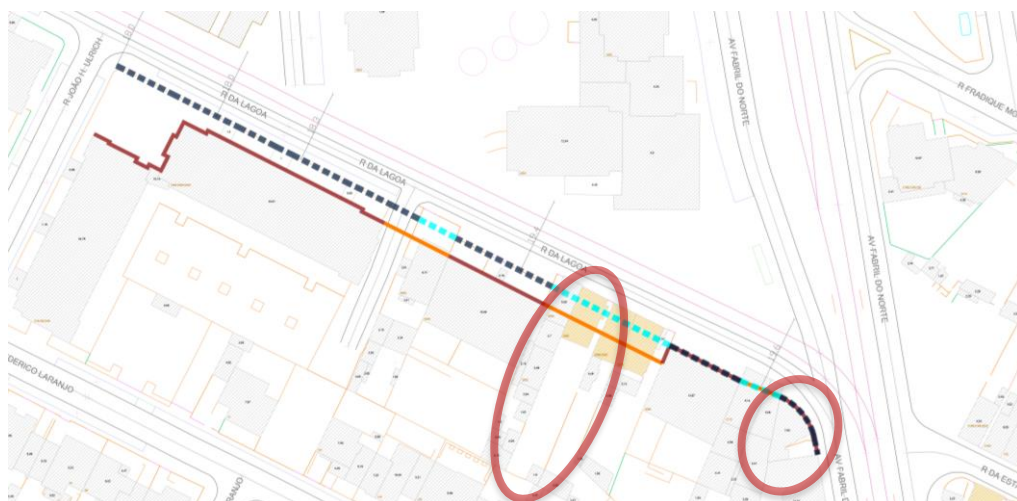
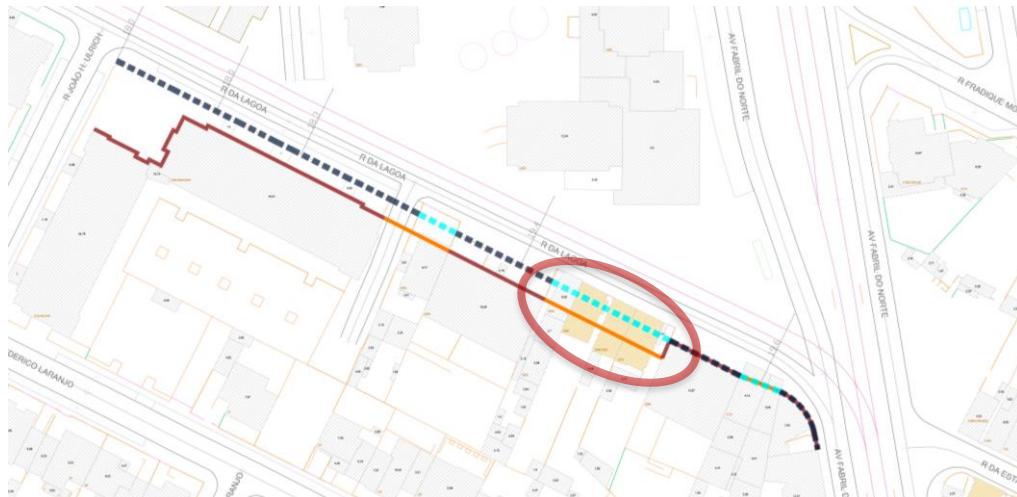


Figura 10. Exemplo da aplicação do princípio de *Compatibilização Cadastral*.

vii. Evitar o Desordenamento

Alinhamentos e recuos definidos através da análise morfológica de cada troço, evitando desordenamento futuro.





3. Síntese

Conclui-se que – através da metodologia de identificação e caracterização de frentes urbanas e da estabilização dos alinhamentos e recuos por troços e da definição de princípios de aplicação (conjugados com o cumprimento do regulamento do PDMM) – o Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para o troço sul da Rua da Lagoa, entre a Rua João H. Ulrich e a Avenida Fabril do Norte, obedece ao objetivo que visa a estabilização dos planos de fachada dos arruamentos, atenuando a heterogeneidade das tipologias de ocupação e das frentes urbanas.

Matosinhos, 13 de agosto de 2025.