

Memória Descritiva e Justificativa do Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Avenida do Conde e Rua Henrique Bravo

1. Enquadramento:

O crescimento urbano das décadas de setenta e oitenta do séc. XX, resultante do êxodo rural, despoletou uma urgência urbanística de resposta às necessidades. Pela inexistência de P.D.M. e ausência de instrumentos de gestão territorial, nomeadamente Planos de Urbanização e de Pormenor, a Câmara Municipal de Matosinhos, tal como outros municípios, prosseguindo com o artigo n.º 61 do R.E.G.E.U., procedeu à elaboração de Planos de Alinhamentos (e Cérceas indicativas) e Estudos Urbanísticos, que serviram de guião para gerir as frentes urbanas dos arruamentos, numa tentativa de regulação. Com isto, os Planos de Alinhamentos e Cérceas e Estudos Urbanísticos proliferaram pelo território.

Com a estagnação do crescimento urbano, as antigas ruas e centros urbanos esmoreceram. Consequentemente, alguns Planos de Alinhamentos e Cérceas e Estudos Urbanísticos descaracterizaram os centros canónicos existentes, tal como o centro de São Mamede Infesta, com edifícios de alturas demasiado contrastadas e com recuos para galerias que pressupunham a demolição de todo o edificado de frente de rua.

A crise imobiliária do início do séc. XXI e a informação cada vez mais assertiva do I.N.E. (não crescimento e envelhecimento da população), atestaram a tomada de consciência de que os processos urbanos da atualidade são os da reabilitação. Atestaram, também, a consciência da carga sobre as infraestruturas existentes (vias de acesso automóvel, estacionamento e transportes públicos), que suportaram a, outrora, previsão otimista latente nestes Planos de Alinhamentos e Cérceas e Estudos Urbanísticos.

Ao sermos confrontados com pedidos para a reabilitação de edifícios existentes através de pequenas ampliações, ou de substituições por edifícios com a mesma tipologia e ocupação de solo, cumprindo os alinhamentos e recuos existentes, mas contrariando os previstos nos Planos de Alinhamentos e Cérceas e Estudos Urbanísticos aprovados ao abrigo do artigo 61.º do R.E.G.E.U, refletimos quanto à sua atualidade, pertinência e desajustamento à realidade. Neste contexto, em outubro de 2019 foram revogados os Planos de Alinhamentos e Cérceas e Estudos Urbanísticos (22 de outubro de 2019 em reunião ordinária da Câmara Municipal de Matosinhos).

A elaboração do presente Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Avenida do Conde e Rua Henrique Bravo, resulta da necessidade estabilização dos planos de fachada dos arruamentos existentes, atenuando a heterogeneidade das tipologias de ocupação e das frentes urbanas. Incide sobre a Avenida do Conde e parte da Rua Henrique Bravo, sendo a nascente delimitado pela Rua da Igreja Velha e pela Rua de Moalde e a poente pela Rua Comandante Quelhas Lima, Rua da Mainça e Rua 5 de Outubro.



Imagem 1. Vista aérea da zona de intervenção.

De acordo com o P.D.M., o Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Avenida do Conde e Rua Henrique Bravo insere-se em Solo Urbano e está qualificado enquanto Espaço Central, “(...) correspondendo às áreas de maior densidade e capacidade (...)”, em conformidade com os artigos 24.º, 26.º, 34.º, 35.º e 36.º do P.D.M. (aviso n.º 13198/ 2019 do D.R., 2.ª série – N.º 159 – 21 de agosto de 2019).

2. Proposta:

Pelo seu âmbito variável, a metodologia da proposta de Alinhamentos e Recuos para a Avenida do Conde e Rua Henrique Bravo foi a seguinte:

Caracterização dos arruamentos:

A Avenida do Conde e a Rua Henrique Bravo fazem parte da rede viária existente, com interfaces de transportes públicos (autocarros) e com previsão de construção da linha de metro de superfície de São Mamede Infesta (entre Fonte do Cuco e Hospital São João). Ambas têm dois sentidos de trânsito, com uma faixa de rodagem para cada sentido entre a rotunda com a Rua da Mainça e a Rua 5 de Outubro até à Rua Godinho de Faria e entre o Largo da Cruz e a Rua da Igreja Velha. Entre a Rua Godinho de Faria e o Largo da Cruz existem dois sentidos de transido com duas faixas de rodagem para cada sentido, com separador central. A Avenida do Conde comporta estacionamento horizontal em ambos os sentidos e passeios; a Rua Henrique Bravo tem passeios demasiado estreitos e não oferece estacionamento. Na Avenida do Conde, a linha de metro será enterrada e terá duas estações: Pedra Verde, a poente da avenida junto à Rua Aquilino Ribeiro e São Mamede Infesta, no Largo da Cruz junto à igreja de São Mamede Infesta.

O P.M.T. caracteriza a hierarquia funcional da Avenida do Conde como “prioritária para todos os modos” (eixo que é prioritário para todos os modos – transporte individual, transporte público, rede ciclável e rede pedonal) entre a rotunda com a Rua da Mainça e a Rua 5 de Outubro e ao cruzamento com a Rua Godinho de Faria. Entre a Rua Godinho de Faria e o Largo da Cruz, bem como na Rua Henrique Bravo entre o Largo da Cruz e a o cruzamento com a Rua da Igreja Velha, o P.M.T. caracteriza como “prioritária para transportes públicos e modos ativos” (eixo simultaneamente prioritário para transportes públicos, rede ciclável e rede pedonal).

Análise das frentes urbanas:

Passados, mais de trinta anos de vigência de Planos de Alinhamentos e Cérceas e Estudos Urbanísticos, a Avenida do Conde e a Rua Henrique Bravo mantêm, de uma forma global, os alinhamentos e frentes urbanas originais, bem como os modelos originais de ocupação, constituídos, maioritariamente por moradias de r/c e um piso com logradouro junto ao passeio, com qualidades urbanísticas que se propõe a manter. São exceção as frentes urbanas radiais ao Largo da Cruz, entre a Rua Godinho de Faria e Rua de Santos Dias, com edifícios de alturas contrastadas (r/c e quatro a sete pisos) e com recuos para galerias.

Troço 1:

A norte da Avenida do Conde, da Rua Comandante Quelhas Lima à Rua Aquilino Ribeiro.

Frente urbana composta por prédio com r/c e 5 pisos, confrontada pelo troço 9.

Troço 2:

A norte da Avenida do Conde, da Rua Aquilino Ribeiro à Rua da Conceição.

Frente urbana composta por terrenos vazios e moradias com r/c e logradouro ou r/c e 1 piso e logradouro, pontuada por prédios com r/c e 3 pisos, confrontada pelos troços 9, 10 e 11.

Troço 3:

A norte da Avenida do Conde, da Rua da Conceição à Rua Godinho de Faria.

Frente urbana composta por moradias com r/c e logradouro ou r/c e 1 piso e logradouro e prédios com r/c e 4 ou 5 pisos, confrontada pelo troço 12.

Troço 4:

A norte da Avenida do Conde, da Rua Godinho de Faria à Rua de Santos Dias.

Frente urbana composta por moradias com r/c e um 1 e prédios com r/c e 2 a 5 pisos, confrontada pelos troços 13 e 14.

Troço 5:

A norte da Rua Henrique Bravo, da Rua de Santos Dias à Travessa do Outeiro.

Frente urbana composta por moradias com r/c, r/c e 1 piso e prédios com r/c e 2 pisos, confrontada pelo troço 15.

Troço 6:

A norte da Rua Henrique Bravo, da Travessa do Outeiro à Praceta Henrique Bravo.

Frente urbana composta por moradias com r/c e 1 piso e logradouro, confrontada pelo troço 15.

Troço 7:

A norte da Rua Henrique Bravo, da Praceta Henrique Bravo à Rua das Laranjeiras.

Frente urbana composta por moradia com r/c e 1 piso, confrontada pelo troço 15.

Troço 8:

A norte da Rua Henrique Bravo, da Rua das Laranjeiras à Rua da Igreja Velha.
Frente urbana composta por terrenos vazios, moradias com r/c e r/c e um piso, confrontada pelo troço 15.

Troço 9:

A sul da Avenida do Conde, da Rua 5 de Outubro à Rua da Cidreira.
Frente urbana composta por terreno vazio, moradias com r/c, r/c e um piso e prédios com r/c e 4 pisos, confrontada pelos troços 1 e 2.

Troço 10:

A sul da Avenida do Conde, da Rua da Cidreira à Travessa da Avenida do Conde.
Frente Urbana composta por moradias com rc e logradouro e rc e um piso e logradouro, confrontada pelo troço 2.

Troço 11:

A sul da Avenida do Conde, da Travessa da Avenida do Conde à Rua da Conceição.
Frente urbana composta por moradias com r/c, r/c e um piso e prédio com r/c e 3 pisos, confrontada pelo troço 2.

Troço 12:

A sul da Avenida do Conde, da Rua da Conceição à Rua Godinho de Faria.
Frente urbana composta por moradias com r/c e logradouro, r/c e um piso e prédios com r/c e 3 a 5 pisos, confrontada pelo troço 3.

Troço 13:

A sul da Avenida do Conde, da Rua Godinho de Faria à Rua Padre Costa.
Frente urbana composta por moradias com r/c, r/c e um piso e prédios com r/c e 2 a 7 pisos, confrontado pelo troço 4.

Troço 14:

A sul da Avenida do Conde, da Rua Padre Costa à Rua do Centro.
Frente urbana composta por cemitério, moradias com r/c e 1 pisos e prédio com r/c e 2 pisos, confrontada pelo troço 4.

Troço 15:

A sul da Rua Henrique Bravo, do Largo da Cruz à Rua da Igreja Velha.

Frente Urbana composta por prédios com r/c e 2 a 3 pisos e moradias com r/c e logradouro e r/c e 1 piso e logradouro, confrontada pelos troços 5, 6, 7, 8.

Identificaram-se os seguintes princípios fundamentais: 1. Justa edificabilidade, 2. Estabilização da forma do arruamento, 3. Conter alinhamentos que produzam desfragmentação, 4. Utilização de alinhamentos cirúrgicos, 5. Identificação de vias estruturantes centrais e 6. Compatibilização cadastral. Para aferição dos novos alinhamentos e recuos, e em concordância com o artigo 36.º do P.D.M, os princípios acima descritos foram aplicados. Os resultados foram os seguintes:

1. **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(s) frente(s) urbana(s) oposta(s);
Aplicado em todos os troços.



Imagem 4. Planta exemplificativa da aplicação do princípio 1. Justa edificabilidade.

2. **Estabilização da forma do arruamento:** alinhamentos que corrigem o desalinhamento dos arruamentos no sentido de promover uma largura mais constante, formalmente estabilizada;
Aplicado nos troços 2, 10, 11, 15.



Imagem 5. Pormenor exemplificativo da aplicação do princípio 2. Estabilização da forma do arruamento.

3. **Conter alinhamentos que produzam desfragmentação:** conter e integrar os alinhamentos que geram desfragmentação, permitindo a estabilização do arruamento;

Aplicado nos troços 2, 3, 5, 10, 11, 12, 15.

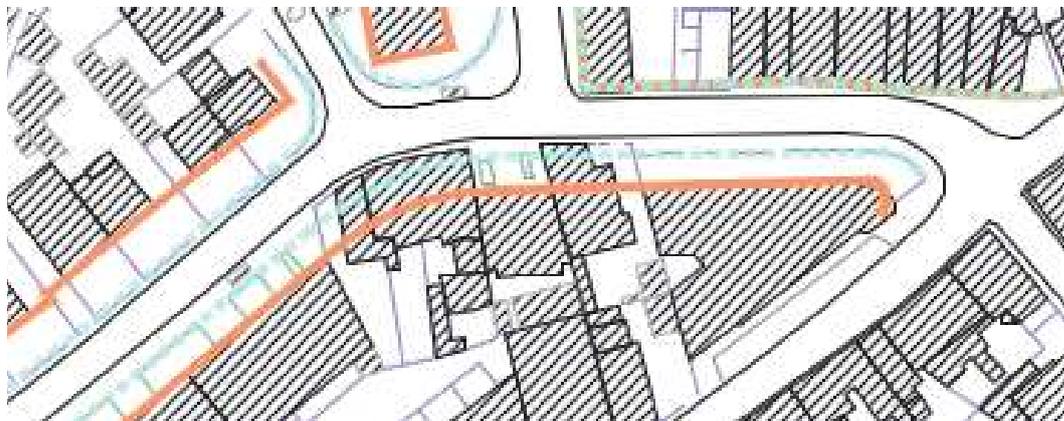


Imagem 6. Pormenor exemplificativo da aplicação do princípio 3. Conter alinhamentos que produzam desfragmentação.

4. **Utilização de alinhamentos cirúrgicos:** correção cirúrgica de alguns alinhamentos, em condição necessária e suficiente;

Aplicado nos troços 3, 5, 11, 12, 15.

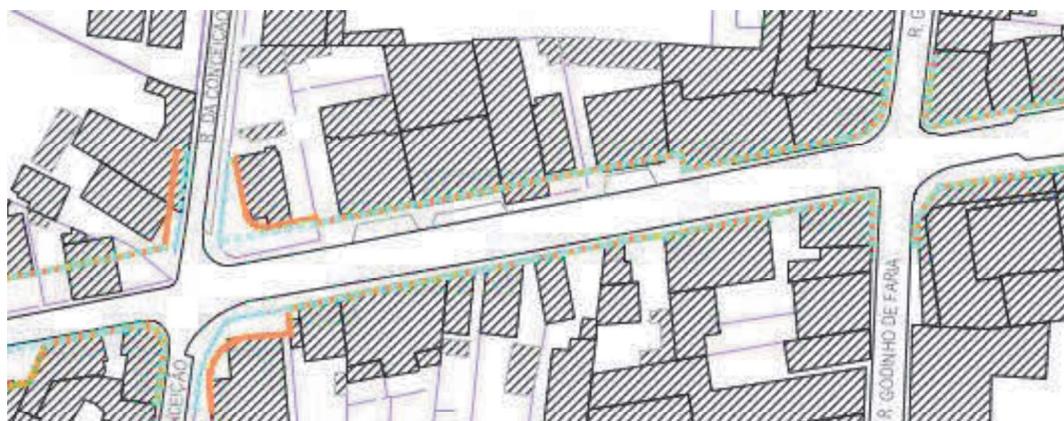


Imagem 7. Pormenor exemplificativo da aplicação do princípio 4. Utilização de alinhamentos cirúrgicos.

5. **Identificação de vias estruturantes centrais:** alinhamentos e recuos que reconheçam e incorporem a hierarquia funcional dos arruamentos;

Aplicado nos troços 2, 9, 4, 13, 14, 15.



Imagem 8. Pormenor exemplificativo da aplicação do princípio 5. Identificação de vias estruturantes centrais.

6. **Compatibilização cadastral:** Alinhamentos e recuos que tenham em conta a realidade do cadastro, sua dimensão e profundidade dos lotes, e construções abrangidas pelos alinhamentos e recuos, com vista à sua real aplicação futura; Aplicado nos troços 2, 10, 15.

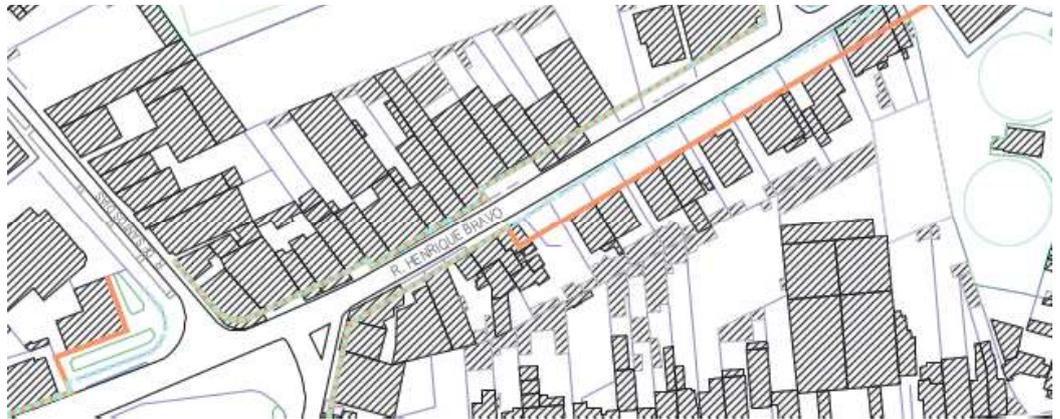


Imagem 9. Pormenor exemplificativo da aplicação do princípio 6. Compatibilização cadastral.

A aplicação destes princípios levou à manutenção dos alinhamentos e recuos existentes dos troços 1, 4, 6, 7, 8, 13 e 14.



Imagem 10. Pormenor dos troços 13 e 14.

Segue a descrição da aplicação dos princípios por troço:

Troço 1: Aplicação do princípio 1. Justa edificabilidade.

Manutenção dos alinhamentos e recuos existentes, tendo em conta a possibilidade da mesma capacidade de edificação e da mesma necessidade de cedência para todos os edifícios que integram a frente urbana e a frente urbana oposta.

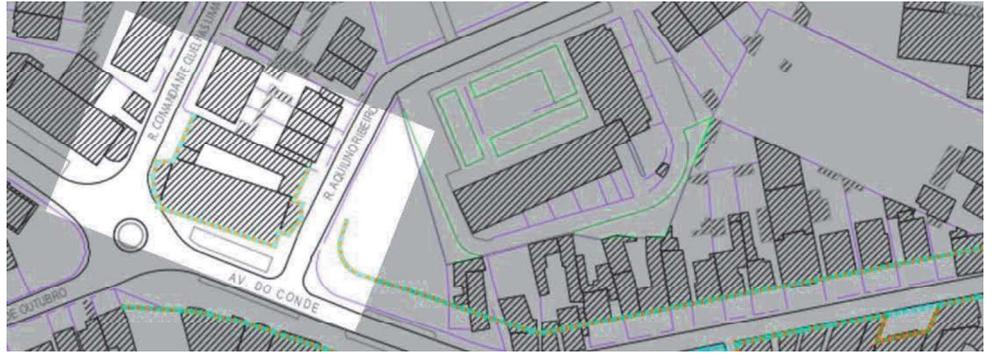


Imagem 11. Identificação do Troço 1 com novos Alinhamentos e Recuos.

Troço 2: Aplicação dos princípios 1. Justa edificabilidade, 2. Estabilização da forma do arruamento, 3. Conter alinhamentos que produzam desfragmentação, 5. Identificação de vias estruturantes centrais e 6. Compatibilização cadastral.

Novos alinhamentos 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, reconhecendo e incorporando a hierarquia funcional do arruamento.

Novos alinhamentos e recuos que corrigem o desalinho do arruamento, promovendo uma largura constante e, formalmente, estável, contendo e integrando a desfragmentação existente; e que têm em conta a realidade do cadastro, a sua dimensão e a profundidade dos lotes, e construções abrangidas pelos novos alinhamentos e recuos, com vista à sua real aplicação futura.



Imagem 12. Identificação do Troço 2 com novos Alinhamentos e Recuos.

Troço 3: Aplicação dos princípios 1. Justa edificabilidade, 3. Conter alinhamentos que produzam desfragmentação, 4. Utilização de alinhamentos cirúrgicos.

Novos alinhamentos 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, corrigindo cirurgicamente, em condição necessária e suficiente, alguns alinhamentos e recuos existentes.

Novos alinhamentos e recuos que contêm e integram a desfragmentação existente, permitindo a estabilização do arruamento.



Imagem 13. Identificação do Troço 3 com novos Alinhamentos e Recuos.

Troço 4: Aplicação dos princípios 1. Justa edificabilidade e 5. Identificação de vias estruturantes centrais.

Manutenção dos alinhamentos e recuos existentes, tendo em conta a possibilidade da mesma capacidade de edificação e da mesma necessidade de cedência para todos os edifícios que integram a frente urbana e as frentes urbanas opostas, reconhecendo e incorporando a hierarquia funcional do arruamento.



Imagem 14. Identificação do Troço 4 com novos Alinhamentos e Recuos.

Troço 5: Aplicação dos princípios 1. Justa edificabilidade, 3. Conter alinhamentos que produzam desfragmentação, 4. Utilização de alinhamentos cirúrgicos.

Novos alinhamentos que permitem a mesma capacidade de edificação e a mesma necessidade de cedência para todos os edifícios que integram a frente urbana e as frentes urbanas opostas, corrigindo cirurgicamente, em condição necessária e suficiente, alguns alinhamentos e recuos existentes.

Novos alinhamentos e recuos que contêm e integram a desfragmentação existente, permitindo a estabilização do arruamento.



Imagem 15. Identificação do Troço 5 com novos Alinhamentos e Recuos.

Troço 6, Troço 7, Troço 8:

Aplicação do princípio 1. Justa edificabilidade.

Manutenção dos alinhamentos e recuos existentes, tendo em conta a possibilidade da mesma capacidade de edificação e da mesma necessidade de cedência para todos os edifícios que integram a frente urbana e a frente urbana oposta.



Imagem 16. Identificação dos Troços 6, 7 e 8 com novos Alinhamentos e Recuos.

Troço 9: Aplicação dos princípios 1. Justa edificabilidade, 2. Estabilização da forma do arruamento 5. Identificação de vias estruturantes centrais.

Novos alinhamentos que permitem a mesma capacidade de edificação e a mesma necessidade de cedência para todos os edifícios que integram a frente urbana e as frentes urbanas opostas, reconhecendo e incorporando a hierarquia funcional do arruamento.

Novos alinhamentos e recuos que corrigem o desalinhamento do arruamento, promovendo uma largura constante e, formalmente, estável.



Imagem 17. Identificação do Troço 9 com novos Alinhamentos e Recuos.

Troço 10: Aplicação dos princípios 1. Justa edificabilidade, 2. Estabilização da forma do arruamento, 3. Conter alinhamentos que produzam desfragmentação e 6. Compatibilização cadastral.

Novos alinhamentos 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.

Novos alinhamentos e recuos que corrigem o desalinho do arruamento, promovendo uma largura constante e, formalmente, estável, contendo e integrando a desfragmentação existente; e que têm em conta a realidade do cadastro, a sua dimensão e a profundidade dos lotes, e construções abrangidas pelos novos alinhamentos e recuos, com vista à sua real aplicação futura.

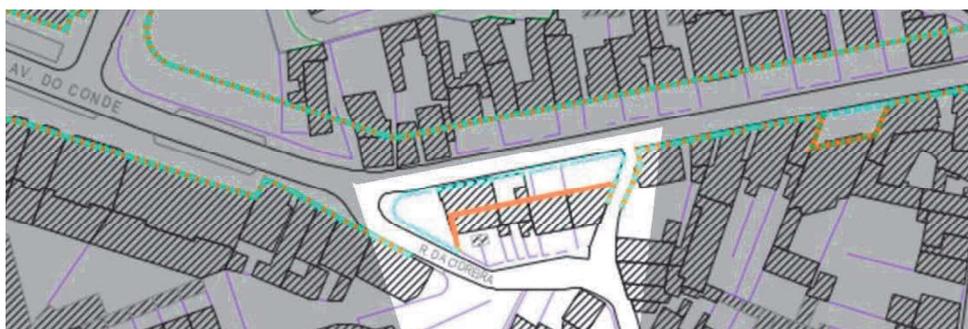


Imagem 18. Identificação do Troço 10 com novos Alinhamentos e Recuos.

Troço 11: Aplicação dos princípios 1. Justa edificabilidade, 2. Estabilização da forma do arruamento, 3. Conter alinhamentos que produzam desfragmentação e 4. Utilização de alinhamentos cirúrgicos.

Novos alinhamentos 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, corrigindo cirurgicamente, em condição necessária e suficiente, alguns alinhamentos e recuos existentes.

promovendo uma largura constante e, formalmente, estável, contendo e integrando a desfragmentação existente.

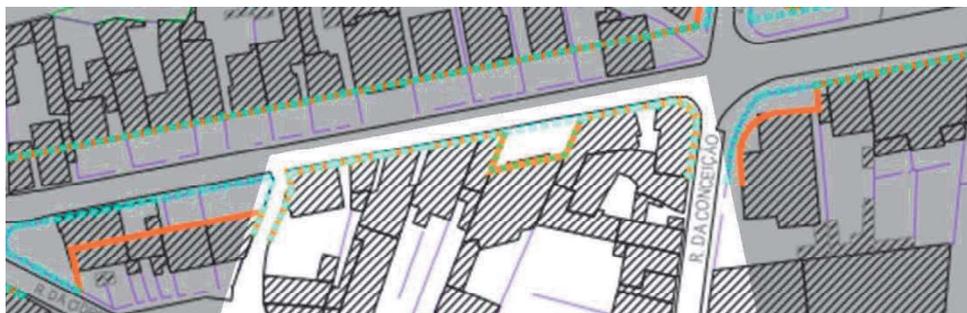


Imagem 19. Identificação do Troço 11 com novos Alinhamentos e Recuos.

Troço 12: Aplicação dos princípios 1. Justa edificabilidade, 3. Conter alinhamentos que produzam desfragmentação, 4. Utilização de alinhamentos cirúrgicos.

Novos alinhamentos 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, corrigindo cirurgicamente, em condição necessária e suficiente, alguns alinhamentos e recuos existentes.

Novos alinhamentos e recuos que contêm e integram a desfragmentação existente, permitindo a estabilização do arruamento.

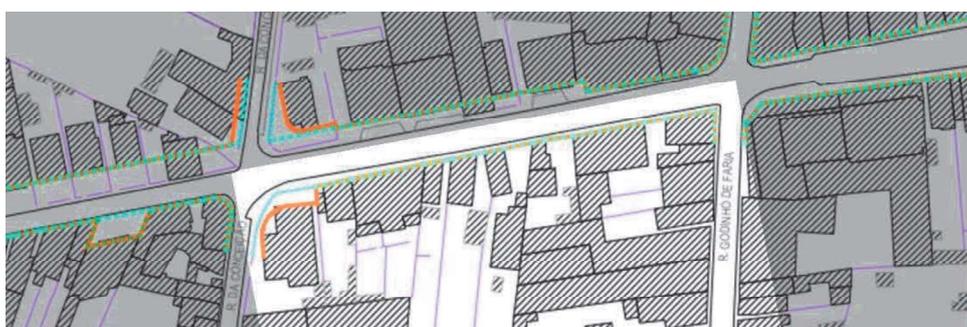


Imagem 20. Identificação do Troço 12 com novos Alinhamentos e Recuos.

Troço 13 e Troço 14:

Aplicação dos princípios 1. Justa edificabilidade e 5. Identificação de vias estruturantes centrais.

Manutenção dos alinhamentos e recuos existentes, tendo em conta a possibilidade da mesma capacidade de edificação e da mesma necessidade de cedência para todos os edifícios que integram a frente

urbana e a frente urbana oposta, reconhecendo e incorporando a hierarquia funcional do arruamento.



Imagem 21. Identificação do Troço 13 com novos Alinhamentos e Recuos.



Imagem 22. Identificação do Troço 14 com novos Alinhamentos e Recuos.

Troço 15: Aplicação dos princípios 1. Justa edificabilidade, 2. Estabilização da forma do arruamento, 3. Conter alinhamentos que produzam desfragmentação, 4. Utilização de alinhamentos cirúrgicos, 5. Identificação de vias estruturantes centrais e 6. Compatibilização cadastral.

Novos alinhamentos que permitem a mesma capacidade de edificação e a mesma necessidade de cedência para todos os edifícios que integram a frente urbana e as frentes urbanas opostas, reconhecendo e incorporando a hierarquia funcional do arruamento, corrigindo cirurgicamente, em condição necessária e suficiente, alguns alinhamentos e recuos existentes.

Novos alinhamentos e recuos que corrigem o desalinho do arruamento, promovendo uma largura constante e, formalmente, estável, contendo e integrando a desfragmentação existente; e que têm em conta a realidade do cadastro, a sua dimensão e a profundidade dos lotes, e construções abrangidas pelos novos alinhamentos e recuos, com vista à sua real aplicação futura.



Imagem 23. Identificação do Troço 15 com novos Alinhamentos e Recuos.

Conclui-se que, através da metodologia de caracterização, da identificação de frentes urbanas e da definição de princípios de aplicação, conjugados com o cumprimento do regulamento do P.D.M., os alinhamentos e recuos estabelecidos para a Avenida do Conde e a Rua Henrique Bravo, obedecem ao objetivo: a estabilização dos planos de fachada dos arruamentos, atenuando a heterogeneidade das tipologias de ocupação e das frentes urbanas.

Matosinhos, 17 de Março de 2020