



## **Memória Descritiva e Justificativa do Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Rua da Estação Velha, entre a Avenida Fabril do Norte e a Rua dos Quatro Caminhos**

### **1. Enquadramento**

Perante pedidos para a reabilitação de edifícios existentes (através de pequenas ampliações) ou respetiva substituição por edifícios com a mesma tipologia e 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 a Rua da Estação Velha, entre a Avenida Fabril do Norte e a Rua dos Quatro Caminhos, resulta da necessidade de estabilização dos planos de fachada dos arruamentos existentes, atenuando a heterogeneidade das tipologias de ocupação das frentes urbanas. Incide sobre a Rua da Estação Velha, sendo, a poente, delimitado pela Avenida Fabril do Norte e a nascente pela rotunda do Lions Club da Senhora da Hora.



Figura 1. Vista aérea da zona em causa.



Considerando o Plano Diretor Municipal de Matosinhos (PDMM), o Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Rua da Estação Velha, entre a Avenida Fabril do Norte e a Rua dos Quatro Caminhos, 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 PDMM (aviso n.º 13198/2019 do DR, 2.ª série – n.º 159 – 21 de agosto de 2019).

## 2. Proposta

Pelo seu âmbito variável, a metodologia da proposta de Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Rua da Estação Velha, entre a Avenida Fabril do Norte e a Rua dos Quatro Caminhos foi a seguinte:

### Caracterização dos arruamentos –

A Rua da Estação Velha faz parte do traçado viário existente. Tem dois sentidos de trânsito, com uma faixa de rodagem para cada sentido. Na extensão da parte norte da Rua da Estação Velha (entre a Avenida Fabril do Norte e a rotunda do Lions Club da Senhora da Hora) não existe estacionamento e o passeio é estreito. Na face sul da Rua da Estação Velha, o troço entre a Rua de Augusto Dinis e a rotunda do Lions Club da Senhora da Hora existe em simetria com a face norte, sem estacionamento e com passeios estreitos, com um aumento da largura do passeio no seu encontro com a rotunda, fruto do recuo do loteamento. No troço entre a Avenida Fabril do Norte e a Rua de Augusto Dinis, a face sul da Rua da Estação Velha é heterogénea e varia entre arruamento com passeio estreito, arruamento com estacionamento em espinha e arruamento com passeio com acesso a garagem.



O Plano de Mobilidade e Transportes (PMT) de Matosinhos caracteriza a hierarquia funcional da Rua da Estação Velha como “*prioritária para modos ativos*” (rede pedonal e rede ciclável, simultaneamente).

#### **Análise das frentes urbanas –**

Genericamente, a Rua da Estação Velha mantém os alinhamentos e as frentes urbanas do seu traçado original, bem como os modelos iniciais de ocupação, constituídos, maioritariamente, por moradias de r/c e um piso com logradouro junto ao passeio ou nas traseiras, moradias térreas e edifícios com r/c e dois pisos com recuado ou aproveitamento do vão do telhado, com qualidades urbanísticas que se propõe manter. Constitui exceção a frente urbana sul do quarteirão entre a Avenida Fabril do Norte e a Rua Augusto Dinis, com edifícios de alturas contrastantes (r/c e quatro pisos) e andares recuados.

#### **Qualificação da envolvente –**

A definição e identificação do sistema urbano de centralidades são relevantes para o entendimento da circundante da área estudada. Na zona envolvente à Rua da Estação Velha verificam-se equipamentos públicos, eixos da rede de transportes públicos (com frequência igual ou inferior a dez minutos) e eixos da rede de transportes da rede ciclável. Também se verificam centralidades locais complementares à função residencial. Os equipamentos de utilização coletiva circundantes destinam-se à saúde e desporto, educação, cultura, proteção e segurança e solidariedade e segurança social.





- b) **relativamente à largura variável da faixa de rodagem**, sendo que a frente urbana é servida pelo mesmo arruamento, Rua da Estação Velha (e não sendo a variação da sua largura assinalável), para efeitos de aferição da largura do arruamento considerou-se a sua largura média;
- c) **relativamente à largura do passeio**, foram considerados os passeios públicos, ficando assim excluídas as áreas ajardinadas adjacentes aos edifícios;
- d) **relativamente à existência de rotundas**, foi considerada a altura máxima da fachada admitida para os ramos da rotunda, tendo como referência os ramos mais próximos – em direção à Rua da Estação Velha e à Rua dos Quatro Caminhos;
- e) **relativamente à altura dominante das fachadas na frente urbana**, em conformidade com a alínea b), do n.º 2, do art.º 32.º e 36.º, a presente proposta encontra, nos entroncamentos que a delimitam, situações de gaveto chanfrado ou boleado. No encontro com a Avenida Fabril do Norte, na face sul da Rua da Estação Velha, o gaveto boleado, tem parte do arco da sua fachada voltado à Avenida Fabril do Norte, pelo que, para efeitos de a aferição da altura dominante da fachada, e tendo em conta fatores morfotipológicos, foi tida em consideração a largura da Avenida Fabril do Norte. No outro topo – no encontro com a rotunda do Lions Club da Senhora da Hora, em gaveto chanfrado – a extensão linear da projeção da fachada foi medida na sua verdadeira grandeza, respondendo de igual forma ao ponto sobre o encontro com a referida rotunda.

Foram identificados quatro troços (dois a norte e dois a sul do arruamento), com cadências de edificado que espelham a largura, a qualidade e a carga de infraestruturas atuais.





Figura 3. Identificação dos quatro troços apresentados.

**Troço 1:**

A norte da Rua da Estação Velha, da Avenida Fabril do Norte à Rua Fradique Morujão. Frente urbana composta por terrenos vazios, moradias de r/c e um edifício fora do alinhamento dominante da frente urbana com r/c e três pisos, confrontada pelo troço 3.

**Troço 2:**

A norte da Rua da Estação Velha, da Rua Fradique Morujão à rua do Sobreiro. Frente urbana composta por terrenos vazios e moradias com r/c e logradouro ou r/c e um piso e logradouro, pontuada por um edifício com r/c e dois pisos, confrontada pelos troços 3 e 4.

**Troço 3:**

A sul da Rua da Estação Velha, da Avenida Fabril do Norte à Rua Augusto Dinis. Frente urbana composta por moradias com r/c ou r/c e um piso e prédios com r/c e três e andar recuado, confrontada pelos troços 1 e 2.



#### **Troço 4:**

A sul da Rua da Estação Velha, da Rua Augusto Dinis à Rua dos Quatro Caminhos. Frente urbana composta por moradias com r/c, moradias com r/c e um piso e logradouro, moradias em banda com r/c e um piso e logradouro e pontuada com edifícios com r/c e dois pisos e andar recuado, confrontada pelo troço 2.

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, finalmente, *vii.* Evitar o Desordenamento. Para aferição dos novos alinhamentos e recuos, de acordo com o art.º 36.º do PDMM, forma 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(s) frente(s) urbana(s) oposta(s). Aplicado em todos os troços.



Figura 4. Exemplo da aplicação do princípio 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. Aplicado nos troços 1 e 3.

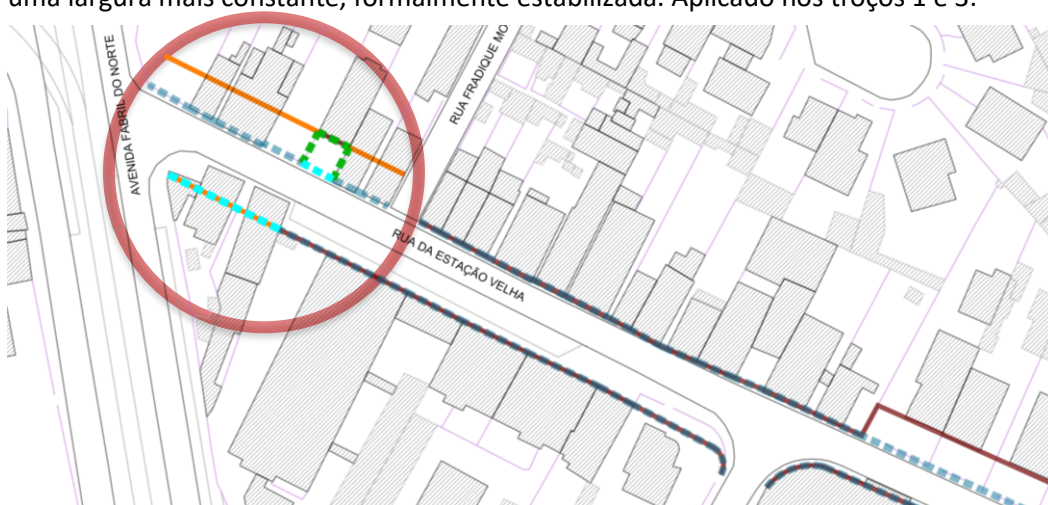


Figura 5. Exemplo da aplicação do princípio de Estabilização da Forma do Arruamento.





### iii. Conter Alinhamentos que Produzam Fragmentação

Conter e integrar os alinhamentos que geram fragmentação, permitindo a estabilização do arruamento. Aplicado nos troços 1 e 3.



Figura 6. 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. Aplicado no troço 1 e 3.



Figura 7. 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 ar-  
ruamentos. Aplicado em todos os troços.

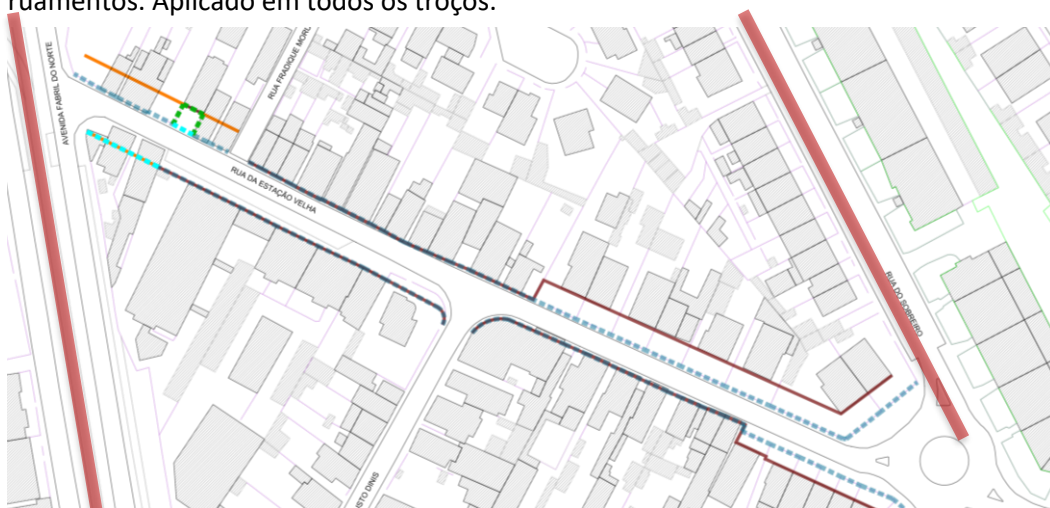


Figura 8. Exemplo da aplicação do princípio sobre a Identificação de Vias Estruturantes Centrais.

#### vi. Compatibilização Cadastral

Alinhamentos e recuos que tenham em conta a realidade do cadastro (sua dimensão  
e profundidade dos lotes) e construções abrangidas pelos alinhamentos e recuos, com  
vista à sua real aplicação futura. Aplicado no troço 3.



Figura 9. 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. Aplicado no troço 1.



Figura 10. Exemplo da aplicação do princípio de Evitar o Desordenamento.

A aplicação destes princípios levou à manutenção dos alinhamentos e recuos existentes dos troços 2 e 4.



Figura 11. Pormenor dos troços 2 e 4.



### 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 a Rua da Estação Velha, entre a Avenida Fabril do Norte e a Rua dos Quatro Caminhos, 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, 18 de novembro de 2020.