



Memória Descritiva e Justificativa do Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Estrada Nacional 12 – Estrada da Circunvalação, entre a Quelha de Vitório Falcão e a Travessa de Vitório Falcão

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 a Estrada Nacional 12 (EN12) – Estrada da Circunvalação, entre a Quelha Vitório Falcão e a Travessa Vitório Falcão, 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 EN12 – Estrada da Circunvalação, sendo delimitado a norte pela Rua de Vitório Falcão, a sul pela EN12 – Estrada da Circunvalação, a nascente pela Travessa de Vitório Falcão e a poente pela Quelha de Vitório Falcão.



Figura 1. Vista aérea da zona em causa.

Considerando o Plano Diretor Municipal de Matosinhos (PDMM), o Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a EN12 – Estrada da Circunvalação, entre a Quelha Vitório Falcão e a Travessa Vitório Falcão, insere-se em Solo Urbano e está qualificado enquanto Espaço Central, “(...) *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).



2. Proposta

Pelo seu âmbito variável, a metodologia da proposta de Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a EN12 – Estrada da Circunvalação, entre a Quelha Vitório Falcão e a Travessa Vitório Falcão, foi a seguinte:

Caracterização dos arruamentos –

A EN12 – Estrada da Circunvalação é uma Estrada Nacional da Rede Rodoviária Nacional e Regional, que conecta os concelhos de Matosinhos, Porto, Maia e Gondomar, ligando a faixa atlântica ao interior junto ao Rio Douro, e que faz parte do traçado viário existente. Tem 2 sentidos de trânsito, com 2 faixas de rodagem para cada sentido, delimitadas por um separador central que, na maioria do percurso circunscreve o concelho do Porto, pontuadas por passeios irregulares num ou em ambos os lados, com algumas bolsas de estacionamento horizontal ao eixo de via, conforme a disposição das frentes urbanas em relação ao arruamento, tornando esta uma estrada que serve, quase exclusivamente, o tráfego de veículos motorizados.

O Plano de Mobilidade e Transportes (PMT) de Matosinhos caracteriza a hierarquia funcional da EN12 – Estrada da Circunvalação como *“prioritária para todos os modos”*.

Análise das frentes urbanas –

Genericamente, a EN12 – Estrada da Circunvalação, na delimitação do presente estabelecimento de alinhamentos e recuos, não possui segmentos de edificado considerados estáveis ou dominantes. Caracteriza-se por frentes urbanas resultantes do seu traçado original e do previsto no PDMM publicado em dezembro de 1992, vigente até à sua revisão, em agosto de 2019, que considerava para a zona o “Uso Sujeito a Prévia Elaboração de Plano de Urbanização ou Pormenor”, evidenciando a importância desta via enquanto



ligação entre os principais núcleos urbanos do litoral-norte de Portugal e Rio Douro (Matosinhos, Porto, Maia, Gondomar).

Os modelos de ocupação do lado norte são constituídos por: terrenos vazios e/ou com ruína, moradias de r/c, moradias de r/c e logradouro na frente, moradias de r/c com 1 a 2 pisos e logradouro na frente, moradias de r/c com 1 piso e logradouro na frente e nas traseiras, moradias de r/c e logradouro nas traseiras, moradias de r/c com 1 piso e logradouro nas traseiras, edifícios de habitação coletiva ou serviços com r/c e 3 a 4 pisos, por vezes recuados em relação ao alinhamento e, pontualmente, com andares recuados. Constitui exceção a frente urbana a sul, já no concelho do Porto, claramente consolidada, formada por edifícios, maioritariamente com r/c e 1 a 2 pisos com logradouro na frente e nas traseiras.

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 circundante da EN12 – Estrada da Circunvalação vários equipamentos de utilização coletiva complementares à função residencial da zona, tais como de educação, de desporto e de solidariedade e segurança social, saúde, emprego e formação profissional, cultura e lazer e parques infantis. Verifica-se, ainda, uma paragem de transporte público na EN12 – estrada da Circunvalação, entre a Quelha de Vitório Falcão e o Caminho Pedonal entre a EN12 – Estrada da Circunvalação e o Bairro da Biquinha (Rua de Vitório Falcão).



Figura 2. Vista aérea e perfil da zona em causa.

Propõe-se o estabelecimento de novos alinhamentos, promotores do desenvolvimento de um espaço público que espelhe a centralidade da EN12 – Estrada da Circunvalação, bem como a estabilização das frentes urbanas e dos planos de fachada dos arruamentos, por meio da manutenção e qualificação das suas envolventes, e qualificando os arruamentos através das suas partes, adequando a intervenção global ao contexto e necessidades de cada troço.

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 baías 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.

Foram identificados 3 troços (2 a norte e um a sul da EN12 – Estrada da Circunvalação), com cadências de edificado que espelham a largura, a qualidade e a carga das vias e infraestruturas atuais.



Figura 3. Identificação dos 3 troços apresentados.



Troço 1:

A norte da EN12 – Estrada da Circunvalação, da Quelha de Vitório Falcão ao caminho pedonal que liga a EN12 – Estrada da Circunvalação ao Conjunto Habitacional da Biquinha (Rua de Vitório Falcão).

Frente urbana confrontada pelo troço 3; composta por terreno vazios com ruína, moradias de r/c, moradias de r/c e logradouro nas traseiras, moradias de r/c com 1 piso e logradouro nas traseiras e edifício de habitação coletiva com r/c e 4 pisos, recuado em relação alinhamento.

Troço 2:

A norte da EN12 – Estrada da Circunvalação, do caminho pedonal que liga a EN12 – Estrada da Circunvalação ao Conjunto Habitacional da Biquinha (Rua de Vitório Falcão) e a Travessa de Vitório Falcão.

Frente urbana confrontada pelo troço 3; composta por moradia de r/c, moradia de r/c e logradouro na frente, moradia de r/c com 2 pisos e logradouro na frente, moradias de r/c com 1 piso e logradouro na frente e nas traseiras, edifícios de habitação coletiva ou serviços com r/c e 3 a 4 pisos, por vezes recuados em relação ao alinhamento e, pontualmente, com andares recuados.

Troço 3:

A sul da EN12 – Estrada da Circunvalação, da Rua da Vilarinha à Rua José Saraiva, no concelho do Porto.

Frente urbana confrontada pelos troços; composta por edifícios maioritariamente com r/c e 1 a 2 pisos com logradouro na frente e nas traseiras.



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

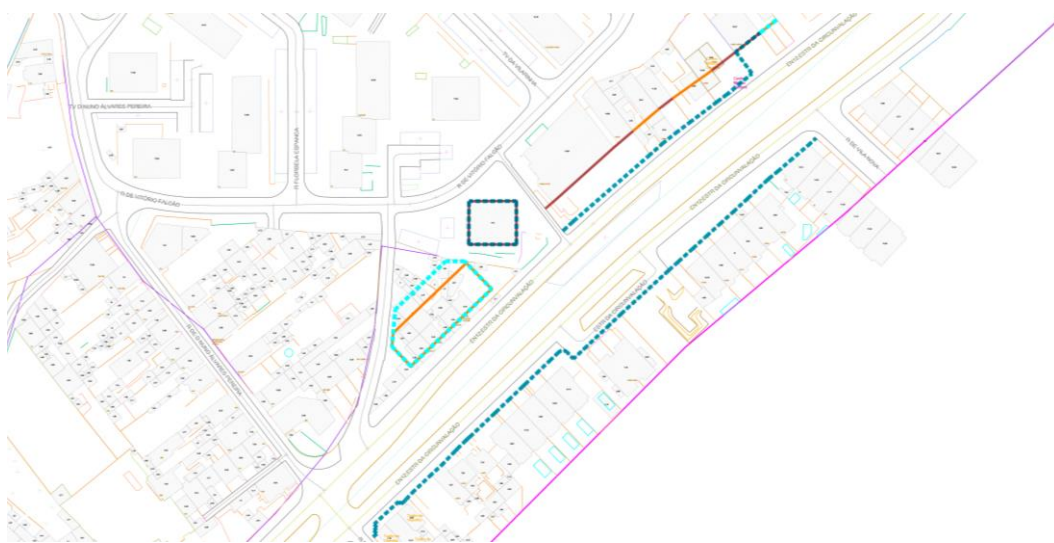


Figura 4. Exemplo da aplicação do princípio da Justa Edificabilidade.



ii. Estabilização da Forma do Arruamento

Alinhamentos que corrigem o desalinho dos arruamentos no sentido de promover uma largura mais constante, formalmente estabilizada. Aplicado nos troços 1 e 2.



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 2.



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 nos troços 1 e 2.

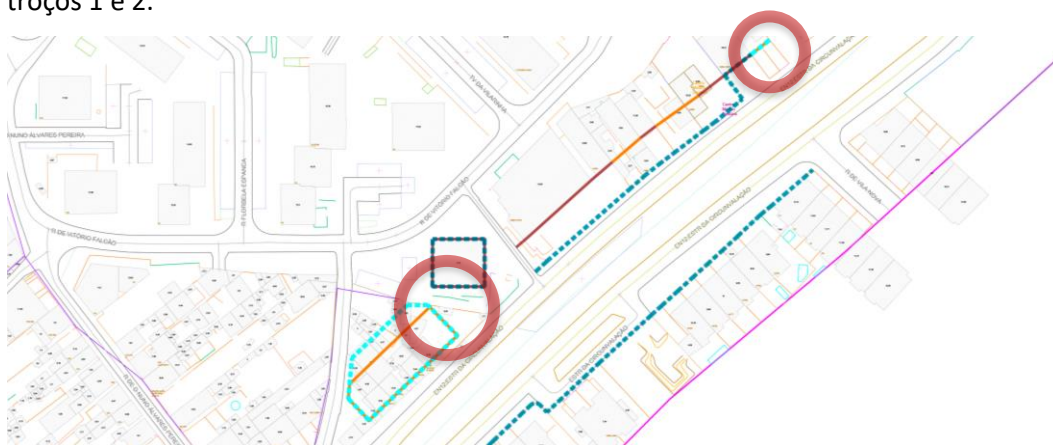


Figura 7. Exemplo da aplicação do princípio sobre a Utilização de Alinhamentos Cirúrgicos.

v. Identificação de Vias Estruturantes Centrais

Alinhamentos e recuos que reconheçam e incorporem a hierarquia funcional dos arruamentos. 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 1.



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 nos troços 1 e 2.

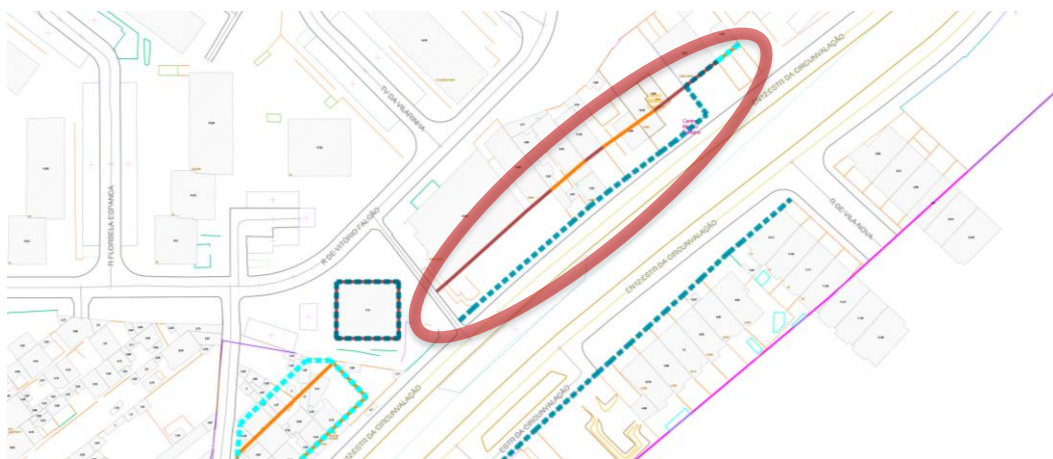


Figura 10. Exemplo da aplicação do princípio de Evitar o Desordenamento.



A aplicação destes princípios levou à manutenção de alinhamentos e recuos existentes nos troços 1 e 2.

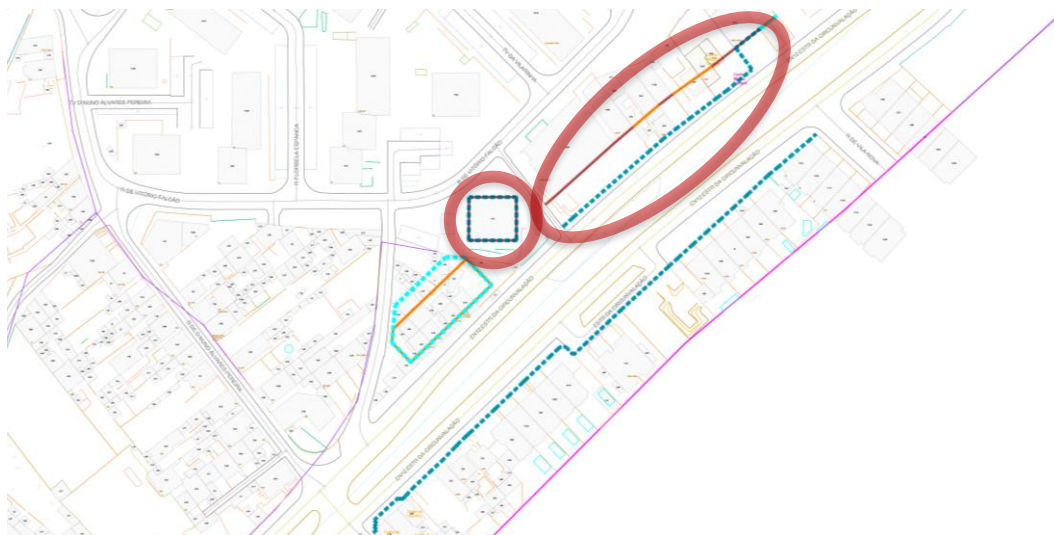


Figura 11. Exemplo da manutenção dos alinhamentos e recuos existentes.



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 EN12 – Estrada da Circunvalação, entre a Quelha de Vitório Falcão e a Travessa Vitório Falcão, 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, 8 de Março de 2024.