



Memória Descritiva e Justificativa do Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Estrada Nacional 12 (EN12) – Estrada da Circunvalação e a envolvente às Ruas Atriz Alda Rodrigues e Henrique Medina

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 EN12 – Estrada da Circunvalação e a envolvente às Ruas Atriz Alda Rodrigues e Henrique Medina, 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 estrada da Circunvalação e às Ruas Atriz Alda Rodrigues e Henrique Medina, nomeadamente as Áreas Urbanas Disponíveis a Consolidar (AUDAC) 159 – Fortunato de Almeida e 160 – António Ramalho (identificadas na Planta de Ordenamento – I do Plano Diretor Municipal de Matosinhos (PDMM – aviso n.º 13198/2019 do Diário da República, 2.ª série, n.º 159, de 21 de agosto de 2019)), a proposta de Delimitação da Unidade de Execução da AUDAC 159 – Fortunato de Almeida (aprovada em reunião ordinária do Executivo a 27 de novembro de



2024), as rodovias previstas na Planta de Ordenamento – I do PDMM, os afluentes da Ribeira da Granja (identificados na Planta de Condicionantes do PDMM), e o futuro parque verde previsto pelo município do Porto em Reque-sente junto à Ribeira da Granja, na fronteira com o município de Matosinhos. Incide sobre a Estrada da Circunvalação e pelas envolventes à Ruas Atriz Alda Rodrigues e Henrique Medina, sendo delimitado a norte pelas Ruas Henrique Medina e Engenheiro António da Costa Reis e pela AUDAC 159 – Fortunato de Almeida, a sul pela mesma envolvente à Estrada da Circunvalação, a nas-cente pelas Ruas Henrique Medina e Engenheiro António da Costa Reis e pela AUDAC 160 – António Ramalho a poente pela Rua Atriz Alda Rodrigues e pela AUDAC 159 – Fortunato de Almeida.



Figura 1. Levantamento fotográfico dos alinhamentos e recuos existentes da EN12 – Estrada da Circunvalação e sua envolvente

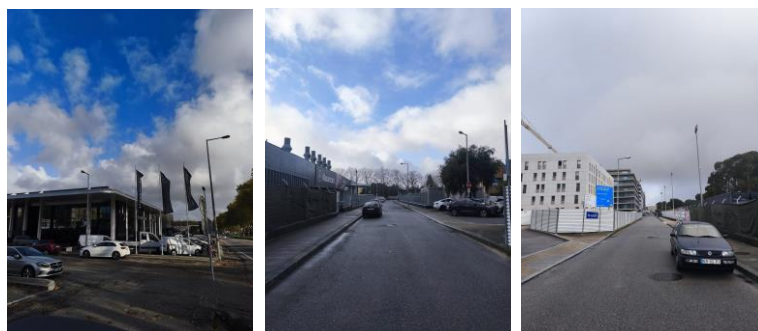


Figura 2. Levantamento fotográfico dos alinhamentos e recuos existentes da Rua Atriz Alda Rodrigues



Figura 3. Levantamento fotográfico dos alinhamentos e recuos existentes da Rua Henrique Medina

Considerando o Plano Diretor Municipal de Matosinhos (PDMM), a área em estudo insere-se em Solo Urbano e encontra-se qualificada como Espaços Centrais — “(...) 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 Regulamento do PDMM.



Figura 4. Vista aérea da zona em análise.



2. CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

Pelo seu âmbito variável, a metodologia do Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a EN12 – Estrada da Circunvalação e a envolvente às Ruas Atriz Alda Rodrigues e Henrique Medina foi a seguinte:

Caracterização dos arruamentos –

Relativamente à zona restrita a que se refere este estabelecimento de alinhamentos e recuos, 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 fazendo parte do traçado viário existente. Tem 2 sentidos de trânsito, com 2 faixas de rodagem para cada sentido, delimitadas por 1 separador central que, na maioria do percurso, circunscreve o concelho do Porto; é pontuada 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-se 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”*.

No que concerne à área visada da Rua Atriz Alda Rodrigues por este estabelecimento de alinhamentos e recuos, constata-se que a rua faz parte do traçado viário existente. Tem 2 sentidos de trânsito, com 1 faixa de rodagem para cada sentido, passeios em ambos os lados, estreitos, e estacionamento espontâneo, horizontal ao eixo de via, do lado nascente do arruamento.



O PMT de Matosinhos caracteriza a hierarquia viária funcional da Rua Atriz Alda Rodrigues como “*prioritária para modos ativos*”.

Quanto à área da Rua Henrique Medina objeto deste estabelecimento de alinhamentos e recuos, verifica-se que a rua faz parte do traçado viário existente. Tem 2 sentidos de trânsito, com 1 faixa de rodagem para casa sentido, passeios em ambos os lados, estreitos, e estacionamento espontâneo, horizontal ao eixo de via, do lado sul do arruamento. Verifica-se que, na extensão entre a Rua Henrique Medina e a Rua António Ramalho, acresce um separador central e uma bolsa de estacionamento perpendicular ao eixo de via do lado sul.

O PMT de Matosinhos caracteriza a hierarquia viária funcional da Rua Henrique Medina como “*prioritária para modos ativos*”.

Análise das frentes urbanas –

No que respeita à definição dos alinhamentos e recuos aqui estabelecidos, a EN12 – Estrada da Circunvalação não apresenta segmentos edificados considerados estáveis ou dominantes. As suas frentes urbanas resultam do traçado original e das diretrizes do PDMM de 1992 — em vigor até agosto de 2019 —, que definia para esta zona o “*Uso Sujeito a Prévia Elaboração de Plano de Urbanização ou de Pormenor*”. Esta condicionante sublinhava a importância estratégica da via na articulação entre os principais polos urbanos (Matosinhos, Porto, Maia e Gondomar) e a bacia do Rio Douro.

Os modelos de ocupação do lado norte são constituídos por: terrenos expectantes, por vezes com ruína; moradias de 3 pisos acima da cota de soleira, dotadas de logradouro frontal e a tardoz; e edifícios de serviços com naves industriais, que se encontram recuados em relação ao alinhamento existente. Os modelos de ocupação do lado sul, já no concelho do



Porto, são constituídos por: terrenos expectantes; moradias de 3 pisos acima da cota de soleira, dotadas de logradouro frontal e a tardoz; e um posto de abastecimento de combustíveis.

Já a Rua Atriz Alda Rodrigues caracteriza-se por frentes urbanas que resultam do seu traçado original, com modelos de ocupação constituídos por: terrenos expectantes; edifícios de serviços com naves industriais e parques de estacionamento automóvel relacionados com os tipos de serviços prestados na zona; edifício de habitação coletiva com 6 pisos acima da cota de soleira, resultante de Alvará de Loteamento N.º 588/94; e edifício de habitação coletiva com 5 pisos acima da cota de soleira.

No que respeita à Rua Henrique Medina, as frentes urbanas apresentam uma configuração distinta, resultado de um processo de urbanização mais recente. Os modelos de ocupação são constituídos por: edifícios de serviços com naves industriais e parques de estacionamento automóvel relacionados com o tipo de serviços prestados na zona; e edifícios de habitação coletiva com cinco pisos acima da cota de soleira, que integram a Cooperativa de Habitação Económica 'A Telha'.

Qualificação da envolvente –

A definição e identificação do sistema urbano de centralidades é particularmente relevante para a compreensão da envolvente da área em estudo. Na envolvente à EN12 – Estrada da Circunvalação e às Ruas Atriz Alda Rodrigues e Henrique Medina, distribuem-se diversos equipamentos de utilização coletiva que complementam as funções residencial e industrial da zona. Estes abrangem valências de educação, desporto, saúde, solidariedade e segurança social, culto, cultura e lazer, bem como parques infantis e serviços de proximidade.



Contudo, em contraponto à diversidade de equipamentos e serviços disponíveis, a zona carece ainda de uma rede de transportes públicos mais capilarizada e, sobretudo, de canais de circulação pedonal adequados. A ausência de percursos pedonais contínuos, seguros e confortáveis, aliada à prioridade dada ao tráfego rodoviário na EN12, constitui uma barreira à mobilidade suave e à plena fruição dos equipamentos de utilização coletiva por parte da população.

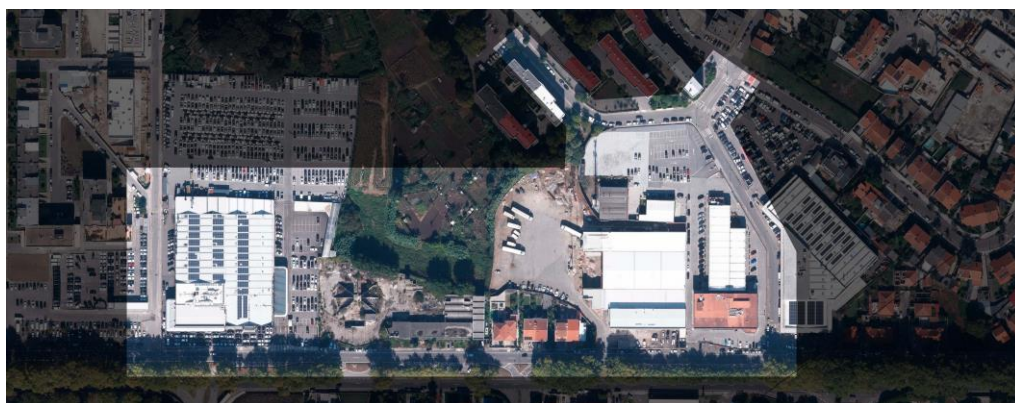


Figura 5. Vista aérea da área em análise.



3. PROPOSTA

Face à caracterização e diagnóstico expostos, propõe-se a definição de novos alinhamentos e recuos para a EN12 – Estrada da Circunvalação, para a frente nascente da Rua Atriz Alda Rodrigues e para as frentes nascente, poente e sul da Rua Henrique Medina, com o objetivo de qualificar o espaço público, reforçar a sua centralidade, potenciar o carácter local e a coesão territorial.

Em consonância com a Planta de Ordenamento – I do PDMM e com o Anexo ao Relatório - 1B – Anexo 9 ('Rede Viária – Intervenções Propostas'), e de acordo com o n.º 2 do artigo 106.º do respetivo Regulamento, o presente Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos considera o novo arruamento de gestão municipal perpendicular à EN12. Esta via fará a completção da malha viária a nascente da urbanização dos Caulinos (Alvará de Loteamento n.º 588/94), estabelecendo a continuidade entre as Ruas Engenheiro António Costa Reis, Fortunato de Almeida e Henrique Medina, e prevendo uma nova ligação estratégica à Estrada da Circunvalação. Com esta abordagem, pretende-se consolidar as novas frentes urbanas com as existentes, assegurando as conexões entre a EN12, as vias envolventes e o arruamento previsto, de forma a promover a articulação das malhas urbanas e a valorização integral do espaço público.

Este estabelecimento de alinhamentos e recuos assume, igualmente um papel determinante na estabilização das frentes urbanas e na definição dos planos de fachada, através da manutenção e qualificação de preexistências nas vias existentes. Apesar de global, a intervenção sobre os arruamentos é concebida de forma segmentada, pois considera as especificidades das morfotipologias presentes em cada zona.

Deste modo, a proposta atende às exigências de cada troço, garantindo a integração harmoniosa no tecido urbano existente e a necessária adequação funcional e formal da intervenção ao contexto local. Esta abordagem assegura que a



consolidação das frentes urbanas respeite a identidade de cada arruamento, promovendo uma transição equilibrada entre as áreas consolidadas e as novas áreas de expansão.

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.

Foram identificados 6 troços: 1 a norte da EN12 – Estrada da Circunvalação, 1 a nascente da Rua Atriz Alda Rodrigues, 1 a nascente da Rua Henrique Medina, 1 a poente da Rua Henrique Medina e 2 a sul da Rua Henrique Medina. Todos estes segmentos apresentam cadências de edificado que espelham a largura, a qualidade e a carga das vivências e das infraestruturas atuais.

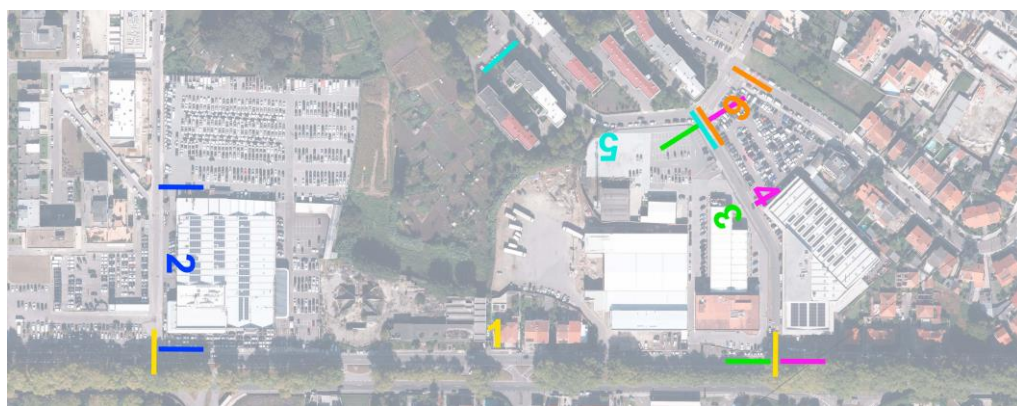


Figura 6. Identificação dos 6 troços apresentados.

Troço 1:

A norte da EN12 – Estrada da Circunvalação; desde a Rua Atriz Alda Rodrigues à Rua Henrique Medina.

Frente urbana confrontada pelo Município do Porto; composta por: terrenos expectantes, por vezes com ruína, moradias de 3 pisos acima da cota de soleira, dotadas de logradouro frontal e a tardo, e edifícios de serviços com naves industriais, que se encontram recuados em relação ao alinhamento existente

Troço 2:

A nascente da Rua Atriz Alda Rodrigues; desde a EN12 – Estrada da Circunvalação à Rua do Ribeiro do Viso.

Frente Urbana confrontada por edifício de habitação coletiva com 6 pisos acima da cota de soleira, resultante de Alvará de Loteamento N.º 588/94 e por parques de estacionamento automóvel relacionados com os tipos de serviços prestados na zona; composta por: terrenos expectantes e edifícios de serviços com naves industriais e parques de estacionamento automóvel relacionados com o tipo de serviços prestados na zona.



Troço 3:

A poenta da Rua Henrique Medina; desde a EN12 – Estrada da Circunvalação à Rua Henrique Medina.

Frente urbana confrontada pelo Troço 4; composta por: edifícios de serviços com naves industriais e parques de estacionamento automóvel relacionados com os tipos de serviços prestados na zona.

Troço 4:

A nascente da Rua Henrique Medina; desde a EN12 – Estrada da Circunvalação à Rua Henrique Medina.

Frente urbana confrontada pelo Troço 3; composta por: edifícios de serviços com naves industriais e parques de estacionamento automóvel relacionados com os tipos de serviços prestados na zona.

Troço 5:

A sul da Rua Henrique Medina; deste a Praceta Xavier Pinheiro à Rua Henrique Medina.

Frente urbana confrontada por edifícios de habitação coletiva com cinco pisos acima da cota de soleira, que integram a Cooperativa de Habitação Económica 'A Telha'; composta por: edifícios de serviços com naves industriais e parques de estacionamento automóvel relacionados com os tipos de serviços prestados na zona e edifícios de habitação coletiva com cinco pisos acima da cota de soleira, que integram a Cooperativa de Habitação Económica 'A Telha'.

Troço 6:

A sul da Rua Henrique Medina; deste a Rua Henrique Medina à Rua António Ramalho.

Frente urbana confrontada por edifícios de habitação coletiva com cinco pisos acima da cota de soleira, que integram a Cooperativa de Habitação



Económica 'A Telha'; composta por: parque de estacionamento automóvel relacionados com os tipos de serviços prestados na zona.

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.

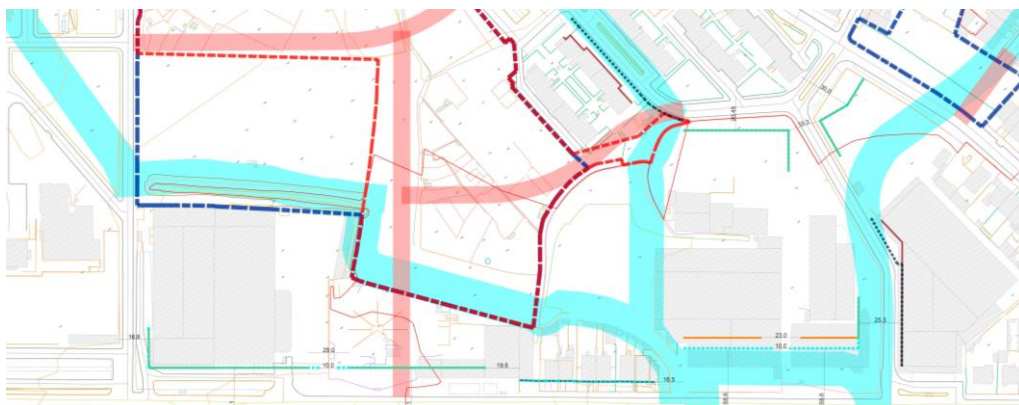


Figura 7. Exemplo da aplicação da *Justa Edificabilidade*.



ii. Estabilização da Forma do Arruamento

Alinhamentos que corrigem o desalinho dos arruamentos no sentido de promover uma largura mais constante, formalmente estabilizada. Aplicado em todos os troços, nomeadamente nos troços 1, 4 e 5.

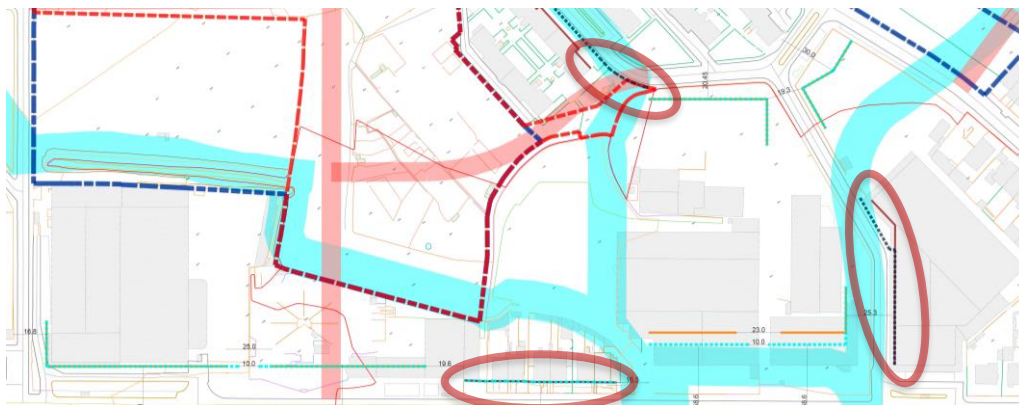


Figura 8. Exemplo da aplicação do princípio de Estabilização da Forma do Arruamento.

iii. Conter Alinhamentos que Produzam Fragmentação

Conter e integrar os alinhamentos que geram fragmentação, permitindo a estabilização do arruamento. Aplicado no troço 1.



Figura 9. 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 6.

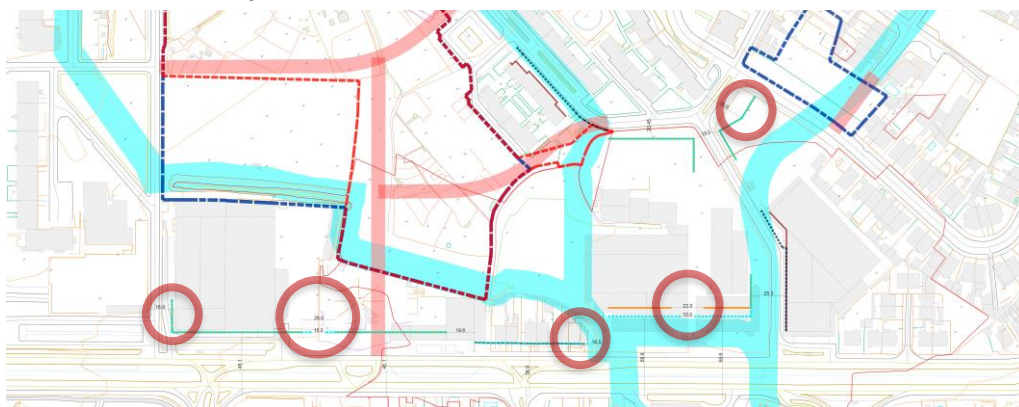


Figura 10. Exemplo da aplicação do princípio sobre a *Utilização de Alinhamentos Cirúrgicos*.

v. Identificação de Vias Estruturantes Centrais

Alinhamentos e recuos que reconheçam e incorporem a hierarquia funcional dos arruamentos. Aplicado no troço 1.

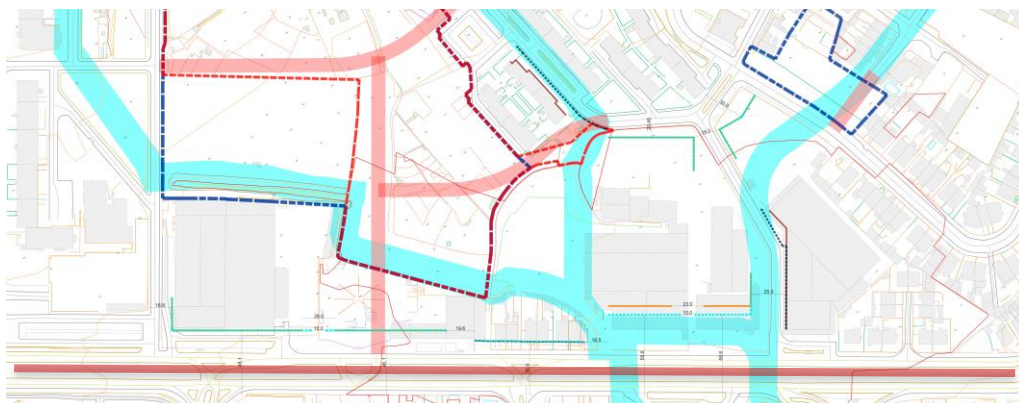


Figura 11. Exemplo da aplicação do princípio sobre a *Identificação de Vias Estruturantes Centrais*.



vi. Compatibilização Cadastral

Alinhamentos e recuos que tenham em conta a realidade cadastral (dimensão e profundidade dos lotes) e construções abrangidas, com vista à sua aplicação futura. Aplicado em todos os troços.

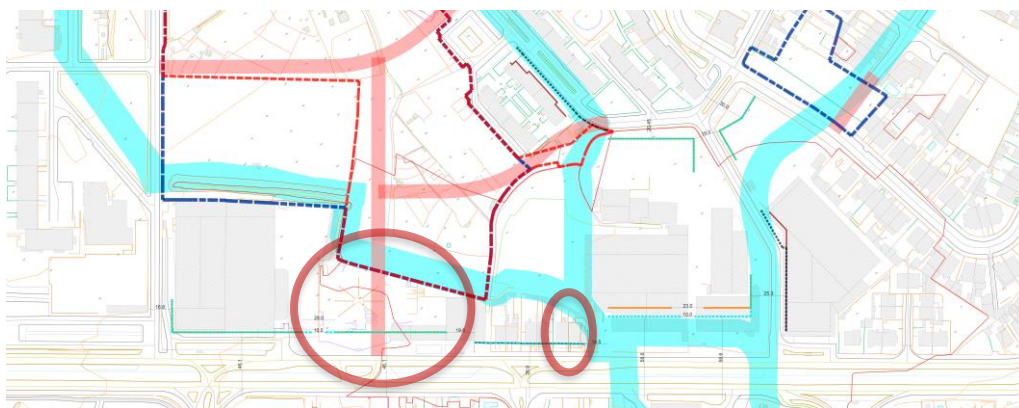


Figura 12. Exemplo da aplicação do princípio de *Compatibilização Cadastral*.

vii. Evitar o Desordenamento

Alinhamentos e recuos definidos através da análise morfológica de cada troço, evitando desordenamento futuro. Aplicado em todos os troços

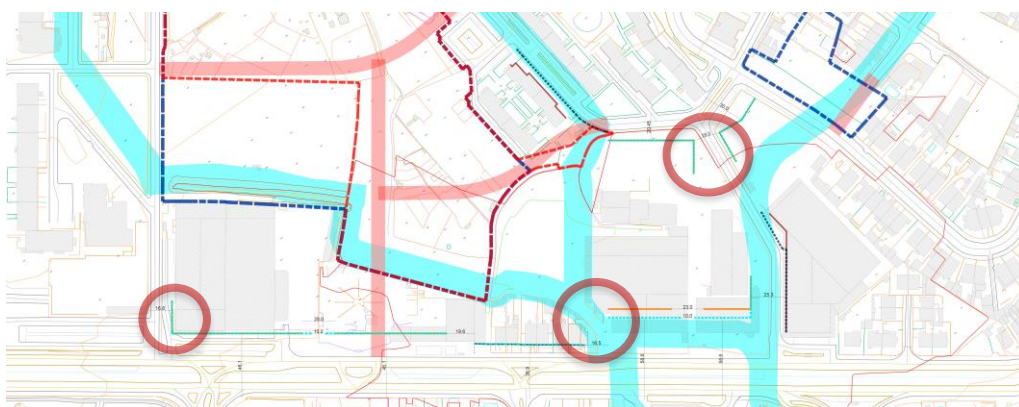


Figura 13. Exemplo da aplicação do princípio de *Evitar o Desordenamento*.



Paralelamente, para o presente estabelecimento de alinhamentos e recuos, procedeu-se à aferição das áreas de cedência destinadas a espaços verdes e de utilização coletiva, infraestruturas e equipamentos, através da aplicação dos princípios da *Justa Edificabilidade*, da *Estabilização da Forma do Arruamento* e da *Compatibilização Cadastral*. Esta metodologia garante uma solução urbanística plenamente articulada em termos físicos, funcionais e infraestruturais com a área urbana envolvente, assegurando que a edificabilidade das parcelas não seja prejudicada em futuras operações urbanísticas.



4. PROPOSTA DE SOLUÇÃO URBANÍSTICA PRELIMINAR (SUP)

Neste contexto, e uma vez definidos os alinhamentos e recuos, e em estrito cumprimento dos artigos 24.º, 26.º, 29.º, 34.º, 35.º, 36.º, 91.º, 92.º e 95.º do Regulamento do PDM de Matosinhos, a aplicação do conceito de Encargo Padrão emerge como o mecanismo regulador dos direitos e deveres inerentes às operações urbanísticas, presentes e futuras, e fundamental para a coerência territorial da área de intervenção vinculada pelo estabelecimento de alinhamentos e recuos agora proposto. Sob esta égide, a definição de uma Solução Urbanística Preliminar (SUP) constitui-se como o instrumento indispensável para salvaguardar a valorização do espaço público, tanto na vertente da circulação viária como na da acessibilidade pedonal.

A adoção de uma abordagem sistémica permite converter a atual falta de consolidação do tecido urbano numa oportunidade de valorização ambiental e funcional. Através do desenho de uma SUP, assegura-se a promoção das áreas verdes públicas e de equipamentos, sempre em condição de centralidade, garantindo a articulação dos novos espaços com as zonas confinantes. A SUP possibilita, simultaneamente, considerar e salvaguardar os elementos naturais em presença, com especial enfoque na preservação e valorização dos afluentes da Ribeira da Granja. Esta metodologia garante a continuidade com o preconizado pelo município do Porto para a mesma linha de água, assegurando uma gestão coerente e integrada do sistema hídrico e da estrutura ecológica na zona de fronteira municipal, garantindo que a transformação urbana aqui desenhada seja equitativa para todos os proprietários envolvidos.

Em suma, esta autovinculação por parte do Município mitiga a discricionariedade em futuras intervenções, assegurando uma coerência morfológica e ambiental que potencia a sustentabilidade do sistema urbano local.

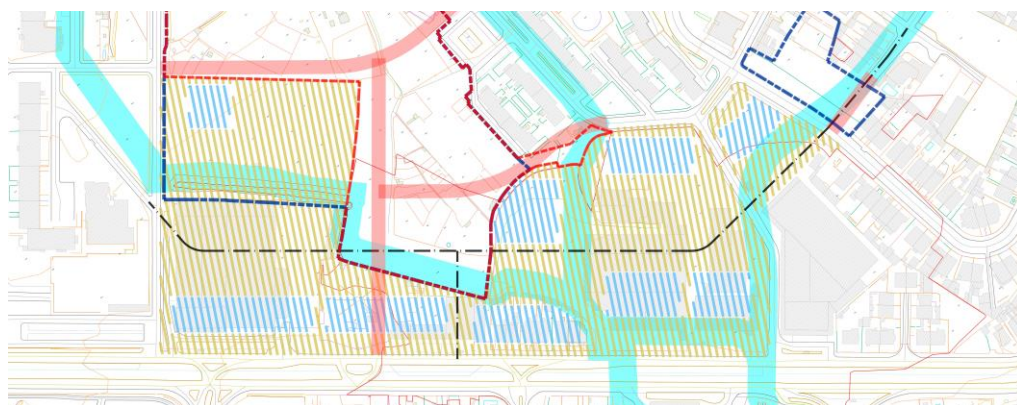


Figura 14. Planta da Solução Urbanística Preliminar (SUP).

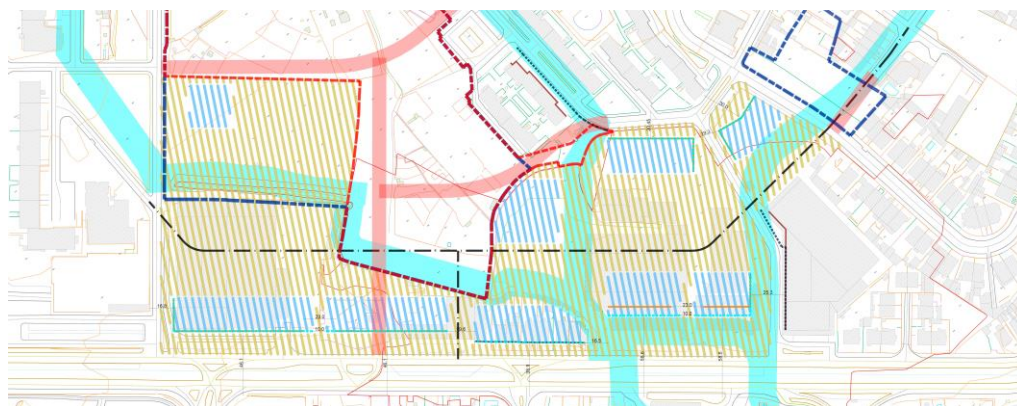


Figura 15. Planta do Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a EN12 – Estrada da Circunvalação e envolvente à Ruas Atriz Alda Rodrigues e Henrique Medina com a Solução Urbanística Preliminar (SUP).



4. SÍNTESE

Conclui-se que — através da metodologia de identificação e caracterização de frentes urbanas, da estabilização dos alinhamentos e recuos por troços e da definição de princípios de aplicação conjugados com o regulamento do PDMM — o presente Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a EN12 – Estrada da Circunvalação e envolvente às Ruas Atriz Alda Rodrigues e Henrique Medina cumpre o objetivo de estabilizar os planos de fachada, atenuando a heterogeneidade das tipologias de ocupação e das frentes urbanas.

A definição destes novos parâmetros constitui uma intervenção estratégica que visa a qualificação integral do espaço público e o reforço da sua vocação local. A proposta encontra o seu fundamento no conceito de Encargo Padrão, estabelecendo-o como o mecanismo essencial para garantir a justa repartição de benefícios e encargos e a coerência da malha urbana. Este princípio operacionaliza-se através de uma Solução Urbanística Preliminar (SUP), que funciona como o instrumento aglutinador da estratégia de desenho urbano, assegurando a continuidade do tecido edificado e a valorização dos sistemas naturais. Este modelo assenta num compromisso de autovinculação do Município às diretrizes agora fixadas, eliminando a discricionariedade e garantindo a estabilidade jurídica e morfológica indispensável à sustentabilidade do desenvolvimento urbano local."

Matosinhos, 14 de janeiro de 2026.