



Memória Descritiva e Justificativa do Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Rua de Picoutos, entre a Rua 5 de Outubro e a Via Norte

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 Rua de Picoutos, entre a Rua 5 de Outubro e a Via Norte, resulta da necessidade de estabilizar os planos de fachada, atenuando a heterogeneidade das tipologias de ocupação das frentes urbanas. Esta necessidade decorre das características do território envolvente, nomeadamente da zona de génese industrial associada à Rua do Tronco e da Área Urbana Disponível a Consolidar (AUDAC) 143 – Picoutos.

O estabelecimento incide sobre a Rua de Picoutos, sendo delimitado a norte pela sua envolvente imediata, a sul pela mesma envolvente e pela Travessa do Tronco, a nascente pela Rua 5 de Outubro e a poente pela Via Norte.



Figura 1. Levantamento fotográfico dos alinhamentos e recuos existentes no troço norte da Rua de Picoutos, entre a Rua 5 de Outubro e a Rua do Tronco.



Figura 2. Levantamento fotográfico dos alinhamentos e recuos existentes no troço norte da Rua de Picoutos, junto à delimitação da Área Urbana Disponível a Consolidar (AUDAC) 143 – Picoutos.



Figura 3. Levantamento fotográfico dos alinhamentos e recuos existentes no troço sul da Rua de Picoutos, entre a Rua do Tronco e a Rua 5 de Outubro.



Considerando o Plano Diretor Municipal de Matosinhos (PDMM), a área em estudo insere-se em Solo Urbano e encontra-se qualificada, maioritariamente, como Espaços Centrais — “(...) correspondendo às áreas de maior densidade e capacidade (...)” — e como Espaços de Atividades Económicas – subcategoria: Áreas de Atividades Económicas, em conformidade com os artigos 24.º, 26.º, 34.º, 35.º, 36.º, 42.º e 43.º do PDMM (aviso n.º 13198/2019 do Diário da República, 2.ª série, n.º 159, de 21 de agosto de 2019).



Figura 4. Vista aérea da zona em análise.



2. Proposta

Pelo seu âmbito variável, a metodologia da Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Rua de Picoutos, entre a Rua 5 de Outubro e a Via Norte foi a seguinte:

Caracterização dos arruamentos –

Relativamente à zona restrita a que se refere este estabelecimento de alinhamentos e recuos, a Rua de Picoutos integra o traçado viário existente, sendo classificada, segundo a hierarquia funcional do espaço-canal, como “rede de distribuição local”. Apresenta um sentido de trânsito, com uma faixa de rodagem, e passeios em ambos os lados — embora, por vezes, estreitos —, sendo ainda pontuada, a norte, por uma bolsa de estacionamento em disposição horizontal ao eixo da via. Esta surge em consonância com a configuração da frente urbana adjacente e coincide com a área qualificada como Espaços de Atividades Económicas – Áreas de Atividades Económicas.

O Plano de Mobilidade e Transportes (PMT) de Matosinhos enquadra a hierarquia funcional da Rua de Picoutos como “prioritária para modos ativos”.

Análise das frentes urbanas –

De forma genérica, na definição dos alinhamentos e recuos do presente estabelecimento, a Rua de Picoutos apresenta segmentos de edificado considerados estáveis ou dominantes, nomeadamente na frente urbana a Sul. Esta caracteriza-se, maioritariamente, por frentes urbanas resultantes do seu traçado original, bem como por frentes associadas à zona de génese industrial da envolvente da Rua do Tronco.

Os modelos de ocupação do lado norte incluem moradias térreas com logradouro nas traseiras (algumas em estado de ruína), moradias de rés-do-



chão e primeiro piso com logradouro à frente e nas traseiras e naves industriais com logradouro frontal e posterior, apresentando ainda afastamento lateral em relação à envolvente.

Os modelos de ocupação do lado sul incluem moradias térreas com logradouro nas traseiras, moradias térreas com logradouro à frente e na traseira, moradias de rés-do-chão e um piso com logradouro na traseira e moradias de rés-do-chão e um piso com logradouro à frente e na traseira.

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 circundante da Rua de Picoutos distribuem-se diversos equipamentos de utilização coletiva que complementam as funções residencial e industrial da zona, incluindo equipamentos de educação, desporto, solidariedade e segurança social, saúde, emprego e formação profissional, cultura e lazer, bem como parques infantis.



Figura 5. Vista aérea da zona em análise.



Propõe-se a definição de novos alinhamentos e recuos para a Rua de Picoutos, com o objetivo de qualificar o espaço público e reforçar a sua centralidade e o carácter local.

Em consonância com a Planta de Ordenamento – I do PDMM e com o Anexo ao Relatório - 1B – Anexo 9 que acompanha o PDMM, e de acordo com o n.º 2 do artigo 106.º do Regulamento do PDMM, o Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Rua de Picoutos, entre a Rua 5 de Outubro e a Via Norte, considera o novo arruamento de gestão municipal paralelo à Via Norte que fará a ligação entre a Rua do Tronco e a rotunda da Mainça, reformulando o entroncamento com a Rua do Tronco e a Rua de Picoutos.

Com esta abordagem, pretende-se consolidar as novas frentes urbanas com as existentes, assegurar as conexões entre a Rua de Picoutos, a Via Norte e o arruamento previsto, promovendo a articulação das malhas urbanas e a valorização integral do espaço público.

A proposta assume igualmente um papel determinante na estabilização das frentes urbanas e na definição dos planos de fachada, através da manutenção e qualificação das pré-existências e das respetivas envolventes edificadas, tanto nas vias existentes como na nova via proposta. Apesar de global, a intervenção sobre os arruamentos é pensada de forma segmentada, pois considera as especificidades da morfotipologia, da morfologia e da tipologia urbana das duas categorias de qualificação do Solo Urbano presentes: Espaços Centrais e Espaços de Atividades Económicas – subcategoria: Áreas de Atividades Económicas.

De acordo com o n.º 4 do artigo 41.º do Regulamento do PDMM, nos Espaços de Atividades Económicas o edificado deve integrar-se na envolvente apenas no que respeita à morfologia urbana, ou seja, às características da forma de organização e do desenho dos espaços, tanto edificados como não edificados. Não sendo exigida a integração na morfotipologia do tecido urbano envolvente, esta distinção



justificou a adoção do conceito de “recoo mínimo” para a parte da frente urbana que se enquadra nesta categoria de Espaços de Atividades Económicas.

Deste modo a proposta considera as exigências de cada troço, garantido a integração harmoniosa no tecido urbano existente e a adequação funcional e formal da proposta ao contexto local.

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: 1 a norte e 1 a sul da Rua de Picoutos, e 1 a nascente da nova via (que ligará a Rua do Tronco à rotunda da Mainça), com cadências de edificado que espelham a largura, a qualidade e a carga das vivências e infraestruturas atuais.



Figura 6. Identificação dos 3 troços apresentados.

Troço 1:

A norte da Rua de Picoutos, desde a Rua 5 de Outubro ao arruamento proposto paralelo à Via Norte. Frente urbana confrontada pelo troço 2; composta por: moradias térreas com logradouro nas traseiras (algumas em estado de ruína), moradias de rés-do-chão e primeiro piso com logradouro à frente e nas traseiras e naves industriais com logradouro frontal e posterior.

Troço 2:

A sul da Rua de Picoutos, desde a Rua 5 de Outubro à Rua do Tronco. Frente urbana confrontada pelo troço 1; composta por: moradias térreas com logradouro nas traseiras, moradias térreas com logradouro à frente e na traseira, moradias de rés-do-chão e um piso com logradouro na traseira



e moradias de rés-do-chão e um piso com logradouro à frente e na traseira.

Troço 3:

A nascente da via proposta, desde a Rua de Picoutos até ao limite da AUDAC 143 – Picoutos; composta por: moradia de rés-do-chão e um piso em estado de ruína e terreno desocupado.

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 e 3.



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 nos troços 1 e 2.

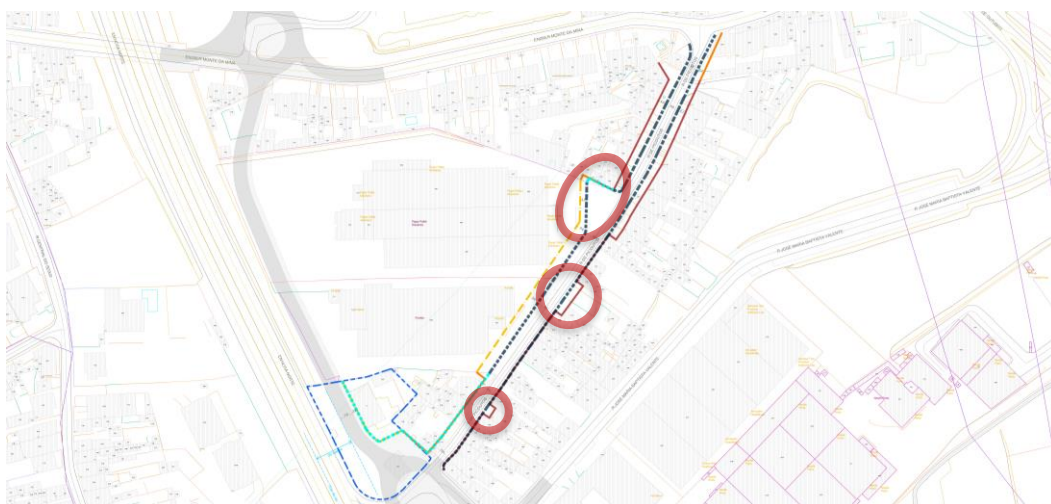


Figura 9. Exemplo da aplicação do princípio sobre *Conter Alinhamentos que Produzam Fragmentação*.

iv. Utilização de Alinhamentos Cirúrgicos

Correção cirúrgica de alinhamentos, em condição necessária e suficiente. Aplicado nos troços 1 e 3.





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 em todos os troços.



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 nos troços 1 e 3.

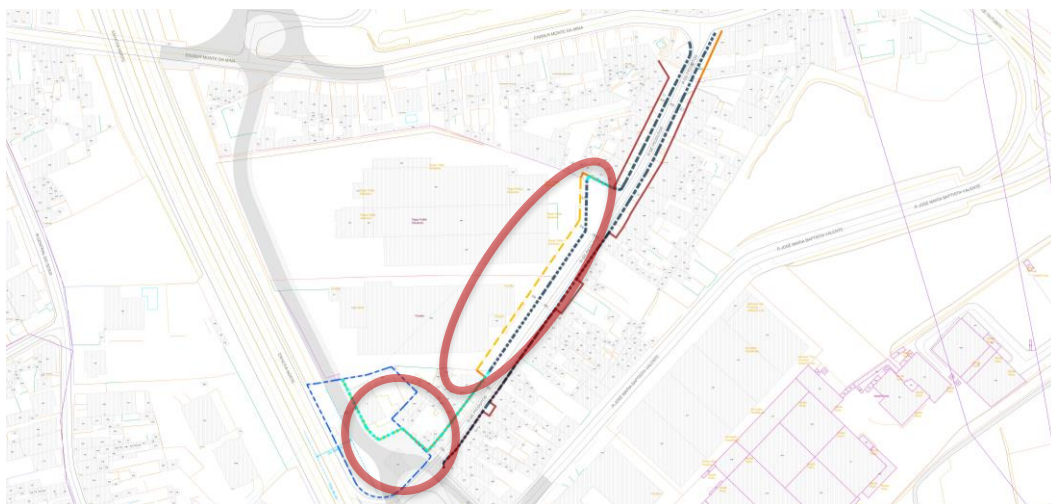


Figura 13. Exemplo da aplicação do princípio de *Evitar o Desordenamento*.



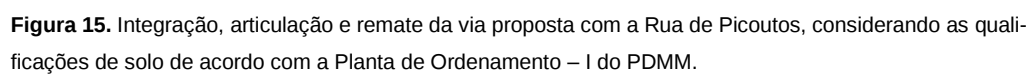
A aplicação destes princípios resultou na manutenção dos alinhamentos existentes no troço 2, e na preservação de parte dos alinhamentos no troço 1. Adicionalmente, foi mantida uma porção dos recuos pré-existentes em ambos os troços.



Figura 14. Exemplo da *Manutenção dos Alinhamentos e Recuos Existentes*.

A aplicação destes princípios contribuiu para a consolidação das frentes urbanas existentes com a frente urbana proposta, e para a valorização do espaço público em termos de circulação viária e pedonal. Esta ação responde, também, à necessidade de articular a malha urbana existente, promovendo um espaço com coerência estrutural que valoriza a Rua de Picoutos como via local, articulando-se com o edificado envolvente de acordo com as especificidades morfológicas e tipológicas das categorias de Solo Urbano presentes.

Paralelamente, procedeu-se à aferição, por meio da aplicação dos princípios da *Compatibilização Cadastral* e da utilização de *Alinhamentos Cirúrgicos*, das áreas de cedência destinadas a infraestruturas resultantes de futuras operações urbanísticas.





3. 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 cumprimento do regulamento do PDMM) – o Estabelecimento de Alinhamentos e Recuos para a Rua de Picoutos, entre a Rua 5 de Outubro e a Via 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.

A definição de novos alinhamentos e recuos para a Rua de Picoutos constitui uma intervenção estratégica que visa a qualificação integral do espaço público e o reforço da sua vocação local. A proposta garante uma articulação eficaz da malha urbana existente com a nova via municipal prevista, através da reformulação do entroncamento e da consolidação de frentes urbanas. A intervenção é aplicada de forma segmentada, respeitando as especificidades morfológicas das distintas categorias de Solo Urbano — justificando, por exemplo, a adoção de um "reco mínimo" nas áreas de Atividades Económicas — e garantindo a adequação funcional e formal ao contexto local. Em última instância, a instituição destes parâmetros contribui para a valorização do espaço público (viário e pedonal) e para a correta aferição das cedências cadastrais futuras, assegurando a integração harmoniosa e a coerência estrutural de toda a área.

Matosinhos, 12 de janeiro de 2025.