

URBANIZAÇÃO

Separata

O PLANO DIRECTOR
DA
CIDADE DO PORTO



PLANO DIRECTOR DA CIDADE DO PORTO

J. CORTE-REAL PIMENTA

Engenheiro Civil

711 (469.121)

O Plano Director de Urbanização da Cidade do Porto foi aprovado por despacho de Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas de 1 de Agosto de 1964.

Das razões que levaram à elaboração do Plano dão conta as referências que se transcrevem do seu Prefácio, assinado por Sua Excelência o actual Ministro das Obras Públicas, então ilustre Presidente da Câmara do Porto, Senhor Engenheiro José Albino Machado Vaz.

«A definição e aplicação decidida de uma política activa de construções, consequência da colaboração da Câmara Municipal e do Governo, conduziu bastante mais longe do que se poderia prever no seu início.

Se a acção central de tal política era a de construir habitações para fazer desaparecer as tristemente célebres «ilhas» do Porto, reconheceu-se logo, com exacta visão, que tal propósito iria obrigar a repensar na utilização das áreas saneadas, geralmente situadas nas zonas mais centrais da cidade; e, por outro lado, que a implantação de novos e importantes núcleos habitacionais poderia servir de elemento catalisador de operações de urbanismo mais amplas e completas, que pudessem vir guiar em moldes mais bem estruturados a expansão da cidade.

A todas estas possibilidades faz referência o relatório do Decreto-lei n.º 40 616, e ao dar-lhe execução o Município teve como preocupação dominante iniciar com celeridade as primeiras operações de construção, com o estudo e planeamento da urbanização consequente.

Para isso, foram organizados os serviços indispensáveis e reforçados os efectivos do Gabinete de Urbanização com novas unidades de jovens técnicos, plenos de entusiasmo e fé na tarefa nova que se lhes oferecia de rejuvenescer a velha urbe.

Para se obter confiança nos primeiros passos desta arrancada, libertando-os das hesitações próprias de quem começa, foi conseguida a colaboração, como urbanista-consultor, do arquitecto Robert Auzelle, professor da especialidade na Universidade de Paris.

Cabe aqui deixar uma palavra de agradecimento à Direcção-Geral do «Aménagement du Territoire», do Ministério da Construção francês, que consentiu em colocar este técnico,

seu funcionário, ao dispor do Ministério dos Negócios Estrangeiros, e este, por sua vez, em destacá-lo em missão junto da Câmara Municipal.

Julga-se digna de realce esta forma peculiar de obter a colaboração do citado professor, porque ela se traduziu pelas melhores possibilidades de enfrentar com toda a objectividade e independência, a resolução de árduos problemas que iam aparecendo, onde múltiplos interesses e pontos de vista se entrecrocavam e se não-de entrecrocar, como é inevitável.

O prosseguimento firme e constante da política de construção de habitações em execução do Decreto-Lei n.º 40 616 depressa obrigou o Gabinete de Urbanização a rever algumas operações previstas no Plano Regulador da Cidade, elaborado entre os anos de 1947 a 1952.

Estas revisões fragmentárias mostraram-se logo complexas, morosas e dificilmente integráveis, em vista das novas situações criadas pela política de construções em escala invulgar, que se desenrolava com toda a regularidade.

A somar a estas dificuldades, que criavam aqui ou acolá problemas de solução contingente, acrescia que a realidade tinha ultrapassado as previsões de evolução da cidade em alguns dos aspectos demográficos, económicos, funcionais e sociais, tornando-se cada dia mais evidente a conveniência de uma revisão global, revisão que a prática colhida com algumas realizações efectuadas ou em curso de efectivação aconselhava a fazer-se com certas limitações de conceitos ou ambições menos realistas para um certo número de operações, a fim de as tornar exequíveis, característica indispensável para que elas não sejam apenas letra morta por imposições iniludíveis e irrecusáveis da respectiva economia.

Tudo isto está na base da decisão tomada de estudar e apresentar um novo Plano Director.»

Na impossibilidade de condensar num número restrito de páginas toda a matéria relativa ao Plano Director, que se desenvolve em 3 volumes de textos e documentos gráficos, pareceu-nos que haveria especial vantagem em divulgar junto daqueles que desconhecem o Plano (mas possivelmente interessados nos seus objectivos) sobretudo as linhas gerais da sua concepção e a análise dos condicionamentos justificativos das previsões formuladas.

Assim, nas transcrições feitas, demos maior importância aos três capítulos da Primeira Parte em que se focam as potencialidades existentes e seu aproveitamento, a evolução provável das funções do sector terciário da economia e as possibilidades reais de crescimento da população dentro dos limites da cidade.

Igualmente se transcreveu grande parte do texto relativo às «Grandes linhas do Plano Director», em que se expõem as ideias que serviram de orientação para escolher e hierarquizar as funções principais que serviram de base à composição do Plano. Aí se mostra com clareza quais as intenções e as decisões tomadas no que se refere a zonamento, reservas de terreno e localização de serviços públicos, bem como quanto à

definição da rede viária proposta e ao problema do estacionamento de veículos.

Do volumoso conjunto dos 101 documentos de inquérito que constam do Plano, apenas foi possível apresentar o respectivo sumário, dando-se assim uma ideia das questões abordadas.

Do mesmo modo, quanto ao «Regulamento de aplicação do Plano Director» somente se refere a matéria regulamentada nos seus diversos artigos.

O Plano é apresentado em 3 volumes e compreende cinco partes: duas no 1.º volume, uma no segundo e duas no terceiro.

A Primeira Parte inclui 3 capítulos:

Capítulo I — Dados geográficos e históricos;

Capítulo II — As funções essenciais e a evolução provável do sector terciário da economia;

Capítulo III — A população e as previsões demográficas.

Nestes três capítulos evoca-se um grande número de questões que sugerem orientações novas para o desenvolvimento da cidade.

PRIMEIRA PARTE

Capítulo I

DADOS GEOGRÁFICOS E HISTÓRICOS

Resumiu-se em quatro desenhos (documentos de inquérito) aquilo que pareceu indispensável recordar antes de abordar o estudo da cidade do Porto. Atendendo a que são numerosas as obras existentes sobre dados geográficos e históricos, não se tornava útil insistir demasiado neles. Entretanto, assinalar-se-á no começo deste capítulo tudo o que não resulta necessariamente da consulta desses livros. Uma primeira razão é que os seus autores não tinham feito especialmente da cidade do Porto o objecto dos seus estudos; uma segunda razão, mais geral, é que por vezes, os factos geográficos ou históricos têm que ser reconsiderados à luz dos factos sociológicos e económicos recentes, para que se possa tirar qualquer ensinamento deste confronto.

É assim que, no que diz respeito à situação geográfica de Portugal na Europa, a sua posição em promontório sobre o Oceano Atlântico foi já muitas vezes sublinhada, querendo alguns ver nesse facto, pelo menos, uma das razões que justificam a imensa expansão portuguesa através do mundo nos séculos XV e XVI. É certo que Portugal ocupa uma posição privilegiada em relação às grandes vias marítimas, mas, em contrapartida, com um isolamento muito acentuado dos grandes caminhos terrestres de comunicações. A parte norte do País é ainda mais desfavorecida sob este ponto de vista. Na Península Ibérica, o triângulo a noroeste dum linha ligando Santander a Coimbra está nitidamente fora das grandes correntes de circulação. Daí, a importância e a vida intensa dos aglomerados portuários, cuja actividade contrasta singularmente com o interior. O Porto é o exemplo mais notável desta atracção irresistível para o mar, e é isso que confirma a vocação industrial da sua região. A indústria, porém, não está unicamente ligada às actividades portuárias imediatas; localiza-se nesta região por ser, geograficamente, a menos isolada de todo o norte do País.

Mas pode ainda tirar-se uma outra conclusão destes dados geográficos. O Porto — entende-se a aglomeração portuense agrupando os concelhos de Matosinhos, Vila Nova de Gaia e Gondomar — é o único grande porto do norte do País susceptível de facilitar as ligações mais rápidas com todos os países europeus directamente acessíveis pelo Atlântico, o Canal da Mancha e o Mar do

Norte, isto é, à excepção da Itália, com todos os grandes países fortemente industrializados, desde os mais próximos até aos mais distantes — França, Inglaterra, Bélgica, Holanda, Alemanha, Dinamarca, Noruega, Suécia e até a longínqua Finlândia. Na hipótese duma integração progressiva no ou nos mercados europeus, é incontestável que a localização das indústrias que trabalham para esses mercados e que deles recebem certas matérias-primas ou maquinaria e utensílios, é a de maior interesse para a região do Porto. Agora que se procura conhecer quais são as possibilidades futuras da cidade, não é inútil insistir nessa afirmação, a fim de que não se preconizem soluções de planificação que possam, em dado momento, entravar a sua expansão em vez de a favorecer. Mas, enquanto que a localização do Porto postula um desenvolvimento económico certo, o clima constitui um obstáculo incontestável. As suas características são a irregularidade e uma acentuada humidade durante vários meses. Trata-se, realmente, duma séria dificuldade, sobretudo num período em que se verifica que o desenvolvimento de novas indústrias e actividades está estreitamente ligado às condições de insolação da região. Isto verifica-se tanto nos Estados Unidos como em França ou mesmo na Rússia. Com efeito, o pessoal dirigente destas novas empresas, e sobretudo as suas famílias, deixam-se tentar por um clima agradável, que constitui uma justa compensação do isolamento dos grandes centros em que a vida urbana oferece o máximo de possibilidades de toda a ordem: materiais, intelectuais e espirituais. Um clima quente e temperado é a certeza de jogos e desportos de ar livre e aquáticos, dos quais os nossos contemporâneos sentem a maior necessidade; a menos que a proximidade de montanhas e de neve ofereçam uma atracção diferente, mas não menos apreciada, com os desportos de Inverno. É, em França, o caso de Grenoble ou de Annecy, que desempenhou papel preponderante no desenvolvimento das indústrias nestas cidades. É, pois, necessário que o Porto, duma maneira ou doutra, compense as deficiências ou os inconvenientes do seu clima por meio de atracções certas, susceptíveis de atrair e reter o pessoal dirigente das novas indústrias.

Até agora nada se fez neste sentido, mas é uma orientação que se manterá na composição do Plano Director. Pensa-se nomeadamente no equipamento náutico e desportivo da cidade, especialmente da excelente praia da Foz, onde é lamentável que não se possa usufruir de piscinas de água salgada e de todos os complementos necessários: praias, desportos, hotéis, restaurantes, etc. Pensa-se igualmente na multiplicação dos parques e jardins, que se revelam cada vez mais necessários em virtude do desenvolvimento da habitação em imóveis residenciais. As zonas de habitações individuais com jardim tendem a reduzir-se pelo próprio jogo da especulação; compete, portanto, à regulamentação evitar a invasão abusiva dos edifícios em altura. Neste aspecto, há necessidade de ser realizado um grande esforço. Todos os serviços públicos se têm desenvolvido consideravelmente para responder às necessidades duma população em plena expansão. Apenas os parques e jardins se mantiveram quase os mesmos desde há cerca de 70 anos; poucas são as novas realizações, a mais recente das quais (1960) foi a do Jardim do Ouro.

Poderiam dar-se ainda outros exemplos; sobretudo, parece interessante salientar que deve ser levada a cabo uma acção vigorosa, para contrabalançar, por meio de arranjos adequados, os inconvenientes do clima, que podem levar a entrar o desenvolvimento industrial da região e que são susceptíveis, portanto, de ter repercussões prejudiciais sobre a riqueza viva do Porto e o nível de vida dos seus habitantes.

O relevo da cidade pede também algumas observações de ordem geral, que podem orientar a nossa concepção do Plano Director.

A estrutura geral do relevo conduz a vias paralelas ao rio e a outras que lhe são perpendiculares, das quais a principal dá acesso à Ponte de D. Luís I. Pode já salientar-se que se trata de facto das directrizes dum traçado ortogonal que, apesar dos acidentes devidos à irregularidade do relevo, se desenvolveu duma maneira muito característica, como se mostrará no estudo das circulações. O que parece importante verificar é que estas vias perpendiculares ao rio seguem muito naturalmente os talvegues e que, portanto, novos traçados deste género estão «a priori» contra-indicados.

Este sistema ortogonal é extremamente penoso para o peão, visto que, qualquer que seja o trajecto, há necessidade de subir e descer artérias com pendentes muito fortes, fatigantes e desagradáveis. Parece que estas circunstâncias depõem a favor dum desenvolvimento dos transportes colectivos mais maleáveis, menos ruidosos e de

exploração mais económica. O Porto tem presentemente uma experiência de três anos com troleiros, dos quais existem 5 linhas; é incontestável que a generalização deste meio de locomoção e a frequência das carreiras permitiriam reduzir o número de veículos automóveis na cidade, diminuir o congestionamento das vias — é necessário salientar que o problema do estacionamento não existe para estes veículos que circulam, no verdadeiro sentido da palavra — e tornar assim a cidade mais agradável para os peões.

Dos factos históricos, lembrar-se-á sobretudo o isolamento no qual a cidade se fechou. Durante longo período ela esteve sob o domínio dos bispos (doação do couto do Porto, em 1120, ao bispo D. Hugo), até que o desenvolvimento do comércio, aumentando o poder dos comerciantes, permitiu a estes tomar progressivamente as responsabilidades do aglomerado. Mas, em contrapartida, este adquiriu a sua tendência para viver fechado sobre si próprio. Passa-se a mesma coisa com a maioria das grandes cidades comerciais que, de moto próprio, limitam as suas ambições para melhor assegurar o presente. Mas perdem assim um espírito de competição que se reflecte rapidamente na maneira de abordar as grandes tarefas da planificação do aglomerado. Na evolução do Porto pode verificar-se, com efeito, o número extremamente reduzido de grandes operações que deixassem traços profundos na cidade ou orientassem o seu futuro. Nada de gestos reais ou principescos traduzindo-se por uma praça ou um palácio. Nada de decisões de um governo voluntarioso, marcando de qualquer modo a fisionomia urbana. Mas sim operações de funcionários zelosos de tudo realizar ao preço mais justo. Foi assim que o grande conjunto do Porto, a Avenida dos Aliados, se inspirou no plano inicial encomendado ao urbanista inglês Barry Parcker, mas eliminando os pórticos previstos — contudo tão necessários — e reduzindo as suas dimensões, de tal maneira que o único alinhamento do projecto primitivo é o ângulo noroeste da Praça do Município.

Estes dados de psicologia urbana, revelados pelo exame da evolução histórica da cidade do Porto, são muito importantes para a orientação a dar ao desenvolvimento do aglomerado. Aliás, eles apenas confirmam as considerações que têm sido feitas sobre «Os elementos fundamentais da cultura portuguesa» (1). «Sonhador e homem de acção, o Português está virado para o mar, e toda a sua cultura é impregnada de influência marítima e de

(1) Jorge Dias, «Os elementos fundamentais da cultura portuguesa», Coimbra, 1955.

além-mar. Como cidadão, ele tem tendência para uma economia exagerada, mas sonhando com soluções utópicas e criticando tudo o que é realizado.»

Pareceu-nos que a evolução rápida do meio económico e social já não permitiria protelar as realizações e que se tornava necessário estudá-las com espírito da mais estrita economia e hierarquizando as operações segundo as suas possibilidades de execução.

Foi assim que se examinaram todas as operações previstas no Plano Regulador, das quais algumas, pela sua grandeza, podiam comprometer definitivamente a sua realização, mesmo longínqua. As operações do Plano Director, tendo em conta as circunstâncias actuais, são as mais económicas, tanto sob o ponto de vista técnico como financeiro. O novo Plano Director pode, pois, constituir um guia e um plano de trabalho nas mãos das entidades responsáveis.

A evolução do Porto lembra também, muito a propósito, que o porto de mar da cidade é Leixões, no concelho de Matosinhos, e que os armazéns e comércio dos vinhos do Porto se situam em Vila Nova de Gaia. Será necessário insistir mais sobre a estreita ligação dos três concelhos? Por outro lado, o aeroporto — cuja importância irá aumentando gradualmente visto ser uma nova via ultra-rápida, diminuindo o isolamento do Porto — localiza-se nos concelhos da Maia e de Matosinhos. É por estas razões que o novo Plano Director, aliás como já o esboçava o Plano Regulador, tenta orientar a planificação da cidade propriamente dita em função do futuro do aglomerado portuense total, assegurando o máximo de coordenação com os concelhos vizinhos, no quadro do Plano Regional em estudo. É efectivamente importante que as vastas zonas industriais previstas nesse Plano possam assegurar a satisfação das necessidades do Porto neste capítulo.

Capítulo II

AS FUNÇÕES ESSENCIAIS E A EVOLUÇÃO PROVAVEL DO SECTOR TERCIÁRIO DA ECONOMIA

É necessário reconhecer que o Porto, cidade portuária na origem, cidade comercial, e em seguida cidade industrial, se encontra actualmente na quase impossibilidade de desenvolver a indústria no seu território. Depois do porto e dos armazéns, a indústria deve igualmente dispersar-se. Restam o comércio e as actividades propriamente culturais, administrativas e de recreio; isto é, tudo o que uma grande cidade deve possuir, cidade cuja função dominante sejam as trocas, quer de ordem material quer de ordem intelectual ou espiri-

tual. A característica dominante do Porto é, pois, aquilo a que os economistas chamam o «terciário». E é neste sentido que é necessário conceber o desenvolvimento da própria cidade, como um núcleo terciário poderoso, encaminhando as outras actividades que se têm mais ou menos deslocado, para os territórios dos concelhos limítrofes. Este facto tem consequências diversas sobre o planeamento, consequências que serão examinadas neste capítulo.

Passar-se-ão agora em revista as funções principais do aglomerado.

Fig. 1 - Porto do Douro e antiga ponte pênsil



a) O Porto, centro administrativo

Nos documentos de inquérito resume-se esta actividade e dá-se uma ideia da importância do pessoal empregado, tanto pelo conjunto dos serviços municipais como pelas administrações do Estado.

Segundo o último recenseamento, através do qual se conhece o número global da população (o apuramento completo ainda não se encontra terminado) e estabelecendo a mesma percentagem da população activa dos anteriores recenseamentos, pode admitir-se um número de 216 630 acti-

vos na cidade. A percentagem de 14,3 % de activos empregados nas administrações mostra bem a importância desta função e situa o Porto não só como cabeça da aglomeração e do distrito, mas também como capital regional do norte do País.

Ora o que se verifica é uma dispersão extremamente grande destes diversos serviços, cuja expansão se faz ao acaso dos aluguéis ou aquisições de edifícios ou de terrenos. Sendo capital e permanente esta função de centro administrativo, será aconselhável procurar, no momento da concepção do plano, a zona ou os terrenos que possam ser reservados para acolher todas as ampliações necessárias pelo desenvolvimento dos serviços públicos e, progressivamente, possam receber um reagrupamento destes serviços, deixando no coração da cidade escritórios para as funções comerciais e industriais. Trata-se duma medida de economia e de eficiência para os próprios serviços públicos (redução de ligações e comunicações) e também um meio de favorecer o desenvolvimento da vida local.

b) O Porto, centro de negócios financeiros, comerciais e industriais

O documento 5.1.2.1 dá uma ideia da evolução do movimento bancário na cidade.

Outros índices do desenvolvimento da actividade bancária no Porto são evidentes: ampliação das sedes pela aquisição de imóveis e de casas comerciais, e trabalhos mais ou menos importantes de beneficiação interior ou de reconstrução dos edifícios. Esta necessidade de crescimento está nitidamente circunscrita ao núcleo central da cidade, o que deve incitar a prever uma expansão desse núcleo, susceptível de favorecer a proliferação de tais actividades, oferecendo, em zonas

Fig. 2 - Rua de Ceuta



Fig. 3 - Rua de Sá da Bandeira

próximas, possibilidades de reinstalação das que forem desalojadas.

No que diz respeito ao centro, a procura de escritórios para instalação de sedes de empresas comerciais e industriais é tal, que seria prejudicial deixar-se construir nesta zona edifícios de habitação. Sob o ponto de vista do interesse geral, a impossibilidade de aumentar os serviços públicos ligados à habitação, e nomeadamente as escolas, conduz — nesta zona — a uma certa especialização dos edifícios. Sob o ponto de vista dos proprietários, é de maior interesse alugar áreas para escritórios do que habitações, transformadas ulteriormente em escritórios. Mas se se examinar a situação sobre o plano da evolução geral do aglomerado, pode afirmar-se que se verificará sempre uma especialização do centro do Porto nos empregos terciários. É um fenómeno perfeitamente posto em destaque pelos economistas no que respeita à evolução geral, e confirmado pelos urbanistas no que se refere à evolução das cidades e mais particularmente das capitais regionais.

Já se referiu a dificuldade de encontrar no próprio território do Porto novos terrenos a destinar à indústria. E é em virtude desta situação crítica, que arrasta a dispersão das actividades industriais para os concelhos limítrofes, que o centro do Porto deve ter possibilidade de acolher todas as sedes e serviços terciários que proliferam à volta dessas indústrias.

Nestas condições, é de desejar que se prevejam na regulamentação os meios de favorecer esta expansão do terciário, que apenas pode fazer-se no quadro duma renovação progressiva do centro, englobando todos os elementos de equipamento indispensáveis à actividade terciária contemporânea. Deve principalmente, sob o ponto de vista da circulação, libertar-se os arruamentos do estacionamento, criando vastos parques de vários

pisos, que assegurem a conversão fácil do automobilista em peão. Deve ainda favorecer-se o desenvolvimento dos transportes colectivos, susceptíveis de irrigar o coração vital da cidade.

Mas, para além da renovação progressiva do centro da cidade por uma melhor adaptação às funções de trocas, é igualmente importante favorecer as relações internacionais no plano comercial e industrial. Julga-se que a localização duma Feira Internacional permitiria trazer à importação e à exportação o ponto de encontro tão necessário ao desenvolvimento do aglomerado portuense, assim como ao conjunto do País. O local deve ser escolhido em função das ligações a assegurar com as povoações vizinhas e na proximidade dos meios de comunicação rodoviários, ferroviários, marítimos e aéreos.

É necessário salientar enfim que o Porto, pelos seus afamados e inigualáveis vinhos, beneficia dum privilégio absolutamente particular em Portugal, privilégio de que não tem, até agora, tirado o melhor partido. Com efeito, é importante que a clientela internacional abastada possa familiarizar-se com este produto e o prove no local, nas caves. A progressão impressionante do número de turistas que visitam o Porto constitui já uma base interessante de difusão. Mas é certo que poderia ser desenvolvida uma acção mais sistemática se, por exemplo, um Palácio de Congressos especialmente destinado e equipado para este fim, oferecesse a possibilidade de reuniões internacionais. Em Portugal, apenas Lisboa pode receber congressistas, e é justamente essa cidade que, além duma estadia agradável, nada tem para oferecer ao visitante que possa transformá-lo em comprador dum produto português. Esta criação dum Palácio de Congressos liga-se a várias das funções principais da cidade do Porto. Compreende-se o seu interesse evidente quando se considera o centro de negócios, mas, como centro intelectual e artístico, as consequências podem ser também muito importantes; as repercussões são directas sobre o equipamento hoteleiro — o que se evocará ao estudar o Porto, como centro de repouso, de diversões e de turismo — e, finalmente, tal criação conduziria à necessidade do melhoramento das ligações aéreas (o que será examinado na função «centro de comunicações»).

c) O Porto, centro intelectual e artístico

Não poderá apresentar-se, em documentos de inquérito, o conjunto do trabalho de pesquisa levado a cabo para conhecer a situação exacta do

ensino primário e daí se deduzirem as propostas a fazer, atendendo à nova distribuição da população. Espera-se que as plantas e outros documentos apresentados darão dela, entretanto, uma ideia suficiente. É certo que o confronto dos diversos cartogramas — distribuição da população, densidade por quarteirões, localização da população escolar, etc. — faz transparecer no centro da cidade uma deficiência de espaço para as escolas existentes e, sobretudo, uma quase impossibilidade de encontrar novas localizações. Portanto, o equipamento escolar primário é insuficiente e com reduzidas possibilidades de melhoria. Daqui, uma procura de localizações na periferia do centro do aglomerado e — o que já se salientou — directivas para impedir o crescimento da população residente no próprio centro, nos quarteirões de negócios. Nos outros quarteirões centrais, em volta do núcleo original, a população está estacionária ou diminui ligeiramente, o que não põe, portanto, novos problemas escolares. Logo que seja começada a renovação das habitações insalubres nestes bairros de forte densidade, a população baixará então mais nitidamente.

A escola primária não caracteriza a cidade como centro intelectual e artístico; mas, pelo contrário, o ensino técnico e o ensino secundário marcam já a proeminência do Porto como centro, que de facto é, da aglomeração portuense.

O ensino técnico é essencial, visto qualificar uma mão-de-obra absolutamente indispensável para o desenvolvimento industrial do aglomerado. É importante que ele beneficie das vantagens da sua localização na cidade. Deverá desenvolver-se um esforço muito particular para encontrar terrenos convenientes a destinar a este ensino. Com os liceus, aborda-se já a proeminência do Porto no plano regional, pois que eles são o viveiro dos futuros universitários ou estudantes das escolas superiores. Os inquéritos mostram que a situação actual não é muito favorável, e propõem-se as novas localizações com reservas de terreno suficientemente grandes, para permitir ulterior desenvolvimento.

No que diz respeito à Universidade, o reagrupamento decidido pelo Governo numa Zona Universitária, viu ainda aumentada a sua área, ocupando actualmente cerca de 135 hectares. Tal número é suficiente para mostrar a importância atribuída a este elemento primordial da vida intelectual do Porto. A Faculdade de Letras veio completar o conjunto das possibilidades de ensino especializado e criar no norte do País uma verdadeira capital regional.

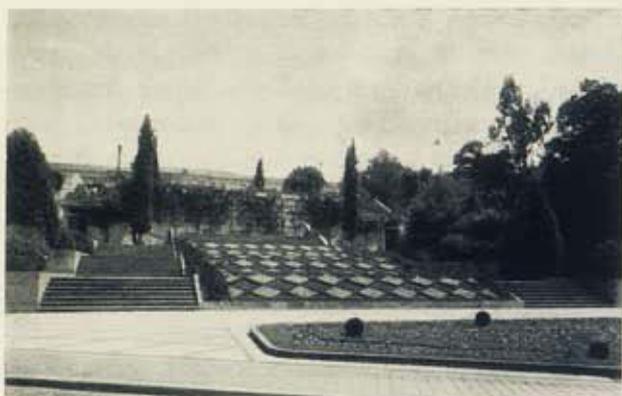


Fig. 4 - Escadaria de acesso ao Liceu de Carolina Michaëlis

Além da Universidade, a vida intelectual do Porto é orientada por três pólos importantes: os clubes, as sociedades de concertos e os institutos estrangeiros de cultura e difusão.

Os clubes são mais especialmente característicos da vida portuense e são bastante numerosos. Nas suas manifestações quotidianas são essencialmente masculinos. Pelo contrário, as reuniões excepcionais — conferências, exposições, concertos, bailes, etc. — dão oportunidade a uma presença familiar. Os frequentadores destes clubes correspondem a uma certa classe da Sociedade, que permanece assim um pouco fechada.

Esta característica fechada verifica-se também nas sociedades de concertos. E isto é tanto mais de lamentar quando se pensa que se trata de manifestações das mais importantes da vida intelectual do Porto. A qualidade dos concertos executados é de primeira ordem. Todos os mais prestigiosos representantes do mundo musical passam pelo Porto. Infelizmente, os lugares são reservados aos membros das sociedades de concertos que os promovem, donde resulta uma difusão restrita e uma ausência de educação musical dum público mais vasto. Entretanto, graças à Fundação Calouste Gulbenkian, têm sido organizados concertos públicos que provocaram considerável interesse. Isto salienta a lamentável ausência duma sala de concertos, especialmente concebida para esta função. No que respeita ao teatro lírico, a carência é total. Não existe teatro próprio, nem companhia, nem espectáculos.

O interesse do terceiro pólo de atracção da vida intelectual do Porto é a sua larga contribuição para uma difusão da cultura. Todos os institutos estrangeiros instalados na cidade são, em primeiro lugar, escolas de línguas estrangeiras, tendo como complemento uma vasta informação sobre tudo o que pode tornar mais conhecida a

cultura dos diversos países. As conferências de toda a ordem que promovem são numerosas, mas os locais são, por vezes, uma limitação à importância das manifestações. É incontestável que edifícios convenientemente estudados ofereceriam aos diversos institutos possibilidades de maior difusão. Seria, talvez, a ocasião de utilizar durante o Inverno as várias salas dum Palácio de Congressos.

Outras manifestações culturais são organizadas, fora dos três citados pólos principais, pela Câmara Municipal, pela Universidade, pela Escola Superior de Belas-Artes, pela Associação Católica, etc. Mas são sobretudo as bibliotecas e os museus que constituem locais permanentes de actividade cultural. A Biblioteca Pública Municipal deveria poder ampliar-se e reorganizar-se, para corresponder ao crescimento da população e à sua especialização, assim como à importância das várias faculdades da Universidade. É já muito eloquente o verificar-se que, para o ano de 1958, a frequência das bibliotecas do Porto foi de 290 620 leitores, enquanto que as de Lisboa foram frequentadas por 297 167 leitores, numa população três vezes mais numerosa.

No plano puramente intelectual, a instalação no Porto dum Palácio de Congressos pode ter consequências particularmente felizes. É, em primeiro lugar, a oportunidade para a «élite» portuguesa (que assiste em várias actividades a reuniões internacionais) de habitar por um tempo no Porto e ter assim a possibilidade de reencontrar e conhecer melhor os seus colegas da província — donde adviria um enriquecimento certo para uns e para outros. Mas o facto de receber a «élite» internacional numa capital regional é, para esta, uma certeza de promoção e, para os mestres e os estudantes (quando se trate nomeadamente duma disciplina ensinada na Universidade ou tendo relação mais ou menos directa com ela) a ocasião dum alargamento dos seus conhecimentos e dum aprofundamento particular de certos temas. As intervenções de especialistas reunidos nestes colóquios podem ter um eco profundo no espírito de jovens estudantes, quer se trate de formação intelectual ou artística. Ora o esforço desenvolvido para criar uma Universidade de primeiro plano no Porto merece bem que se complete a obra, de modo a enriquecer e diversificar as trocas. É por esta razão que o alcance duma tal realização ultrapassa largamente o interesse material salientado quanto à sua importância no âmbito de reuniões internacionais.

d) O Porto, centro de repouso, de diversões e de turismo

A promoção do Porto a centro regional de turismo pode ser encarada nos vários planos: da aglomeração, da região, do País e internacional. Mas a sobreposição destes aspectos é tal e as suas repercussões tão emaranhadas que pode admitir-se que todo o esforço de equipamento realizado quer no Porto quer na região (Miramar, Ofir, etc.), permite não só aos habitantes do Porto e da região beneficiar, por exemplo, duma piscina — o que dá uma finalidade às saídas de fim-de-semana — mas completa também as possibilidades de recepção para as férias dos Portugueses e oferece uma nova atracção ao turismo internacional. Neste aspecto, tudo o que é feito de novo actua obrigatoriamente sobre todos os planos indicados.

É assim que se deseja encarar a valorização da praia da Foz. É uma das mais belas praias do norte de Portugal mas o seu equipamento está ultrapassado, absolutamente inadaptado às exigências contemporâneas.

O equipamento coerente desse património é tanto mais de desejar visto que uma massa de possíveis utilizadores se encontra próxima, o que pode justificar numerosos investimentos. A frequência dominical intensa e popular da praia da Foz mostra bem a necessidade imperiosa dum vasto parque de repouso e diversões, acompanhado duma praia popular em volta duma grande zona para banhos. Além disso, a evolução de que já se falou, que irá desenvolvendo cada vez mais a especialização do Porto na fixação do pessoal terciário (alojando assim uma classe média disposta a aproveitar todas as instalações que valorizem a praia da Foz) exige um tal esforço. O Plano Director deverá indicar as localizações preferíveis para as piscinas de água salgada (nomeadamente



Fig. 6 - Escada das Verdades

piscinas de marés), os locais de banhos, as praias, hotéis e pousada. É aliás possível constituir-se uma Sociedade de Economia Mista, para facilitar tais realizações e, sobretudo, gerir as instalações assim estabelecidas, em benefício da cidade, dos habitantes e dos interesses financeiros privados. A valorização da praia da Foz tem repercussões imediatas nos planos local e nacional, mas também no plano internacional, pois se trata de mais uma razão para o Porto afirmar o seu papel de capital regional de turismo.

Passar-se-á a mesma coisa com a realização do Palácio de Congressos, que exige um equipamento hoteleiro correspondente mas, por outro lado, lhe assegura um rendimento compensador.

É esta a situação actual neste capítulo. Os gráficos do documento 7.2.1.1 acusam, nos últimos dez anos, um aumento do número de turistas. Naquele que nos indica a ocupação dos hotéis e pensões da cidade o máximo aparece no ano de 1957 e, se se atentar no gráfico que especifica a nacionalidade dos turistas, verifica-se que este aumento é incontestavelmente devido à importância dos turistas franceses nesse mesmo período. Apesar das irregularidades devidas às condições particulares de cada país, pode dizer-se que, com excepção do Brasil, cuja frequência vem baixando nitidamente, todos os outros países se encontram representados por valores ascendentes. Deveria poder distinguir-se os turistas que vêm em carros particulares ou em autocarros dos que vêm de barco ou avião. Franceses e Espanhóis pertencem nitidamente à primeira categoria, os Ingleses mais

Fig. 5 - Estrada Marginal do Douro e Ponte D. Maria Pia





Fig. 7 - Mercado da Ribeira e Ponte de D. Luis I

à segunda. Para os Franceses, os circuitos organizados pela Costa Cantábrica, Santiago de Compostela, etc., permitem uma visita ao norte de Portugal. Mas para os automobilistas, a proporção dos que visitam a Península Ibérica e terminam a sua estadia em Portugal na região de Coimbra, donde seguem directamente para a fronteira, é nitidamente superior. Daqui resulta o isolamento relativo do norte de Portugal em relação aos grandes itinerários rápidos. Infelizmente, este isolamento só insuficientemente é compensado, sob o ponto de vista das ligações aéreas, pela recente criação da carreira Londres-Porto. Para todas as outras ligações é indispensável uma escala em Lisboa.

Estas condições, «a priori» desfavoráveis, devem incitar a um esforço muito particular para a valorização do capital turístico de todo o norte

Fig. 8 - Sé Catedral e Paço Episcopal



Fig. 9 - Igrejas do Carmo e dos Carmelitas

do País e à promoção do Porto a seu centro principal.

Falou-se da praia da Foz, mas o mesmo esforço deve ser empreendido para as margens do Douro: a organização de passeios — e daí a necessidade de existência de embarcadouros e desembarcadouros —, prova dos vinhos da região, restaurantes, etc.

Na própria cidade, o traçado de itinerários turísticos, seguido da sua organização e valorização, deve ser um dos objectivos dos planos de pormenor para a aplicação do Plano Director. Numerosos pontos de vista deverão ser — e podem sê-lo facilmente — devidamente arranjados e equipados. Impõem-se, pelo menos, três circuitos de peões, ocupando cada um deles duas ou três horas, com uma alternância entre as paisagens urbanas, os edifícios de grande qualidade arquitectónica, interiores de igrejas e de museus e vistas sobre o Douro ou sobre o Porto ou Vila

Fig. 10 - Palácio do Freixo





Fig. 11 - Zona da Sé

Nova de Gaia. Estes itinerários, quando convenientemente iluminados, poderiam ser também seguidos de noite, oferecendo um espectáculo notável sobre o rio.

No que diz respeito a festas, seria suficiente organizar e coordenar (e sobretudo fazer conhecer o seu interesse) as festas populares e folclóricas existentes. O S. João do Porto, por exemplo, não é indicado nas agências turísticas e, por falta de organização e dum conveniente emprego do tempo (jantar fora, chegada tardia ao Porto visitando os bairros mais característicos, e a seguir a ceia junto ao rio e a dispersão na própria festa), os raros turistas surpreendidos no Porto na noite de 23 para 24 de Junho não sabem de modo nenhum o que fazer para aproveitar ao máximo esta curiosa festa popular.

Paralelamente a este esforço de organização e de propaganda, é indubitável que o equipamento hoteleiro deve ser favorecido. Um novo hotel central de categoria média é indispensável e, sobretudo, hotéis com vistas sobre o mar ao longo das praias da Foz.

É igualmente necessária uma pousada no Porto,

para completar de modo feliz a rede destas excelentes unidades, que grandemente facilitam o turismo internacional em todas as estações do ano. Do mesmo modo, deverá pensar-se numa localização judiciosamente escolhida para os parques de campismo.

Se a estas necessidades se juntarem as necessidades próprias do aglomerado, principalmente em matéria de desportos, compreende-se que as reservas devem ser numerosas para se chegar a um equipamento razoável neste capítulo.

No documento 8.1.1.1 apresenta-se a relação das salas de espectáculos, de várias utilizações ou especializadas, e da importância dos espectadores. No total são 16 914 lugares e, se se incluir o Pavilhão dos Desportos do Palácio de Cristal, 26 754 lugares. Mas pode dizer-se que o teatro está fracamente representado nestas manifestações, e já se sublinhou na alínea precedente como é de desejar a criação duma sala de concertos.

Resta abordar o equipamento propriamente desportivo da cidade. Se apenas se pensar no desporto de competição, verifica-se que esse equipamento é normal, ainda que subsistam graves



Fig. 12 - Ponte da Arrábida

insuficiências; os estádios existem, mas os correspondentes parques de estacionamento não. Deve, pois, prever-se o equipamento completo destes locais de reunião do grande público. Mas o que é extremamente prejudicial à vida dos portuenses é a insuficiência notória de terrenos de treino. Previsões de conjunto deverão favorecer o equipamento progressivo dos bairros antigos a completar, ou daqueles a criar.

e) O Porto, centro de comunicações

A multiplicidade das funções principais da cidade do Porto conduz obrigatoriamente a uma intensa actividade, que se manifesta pela necessidade de ligações e comunicações.

À escala da cidade, verifica-se a multiplicidade dos transportes colectivos e a abundância de veículos durante o dia. Um esforço importante permitiu substituir em várias linhas, por troleicarros silenciosos, confortáveis, com boa maleabilidade, os tradicionais eléctricos, que acumulam todos os inconvenientes possíveis dos transportes urbanos. O seu mais grave inconveniente era tornar praticamente insolúvel a organização do tráfego automóvel na cidade. As linhas de carris prejudicam consideravelmente a definição dos sentidos de circulação, impedem uma utilização completa e racional do pavimento da rua, deformam-no e constituem risco permanente de acidentes em períodos de humidade. Portanto, é certo que, paralelamente à aplicação das disposições do Plano Director, deverá ser posto em prática um plano de supressão progressiva de todas as linhas de eléctricos que tenham por término o centro da cidade.

Os autocarros completam estas possibilidades de transportes colectivos. As estatísticas apresentadas nos documentos de inquérito dão conta

nomeadamente da importância da sua frequência. Das observações feitas, resulta que a população que utiliza este meio de transporte urbano é sobretudo média: operários especializados e empregados. A diferença é assaz sensível com os transportes suburbanos às mesmas horas. Nestes últimos, que são autocarros de companhias particulares ligando os aglomerados vizinhos ao Porto, uma grande parte dos clientes são operários, ainda que sejam numerosos os que vêm para o trabalho de bicicleta ou mesmo a pé, apenas por razão de economia. Imagina-se facilmente que, nestas condições, a localização das gares rodoviárias pode ter consequências sobre a política dos salários e o nível geral de vida. Quanto mais perto do centro forem as gares rodoviárias, menos caros serão os transportes, mais rápidos os trajectos na estrada e menor a fadiga. Alguns quilómetros suplementares em autocarro, na cidade, não conduzem a suplemento de preço, enquanto que um término afastado obriga à utilização de outro meio de transporte urbano, o que encarece o custo total, ou a um fatigante trajecto a pé. Em contrapartida o terreno é mais caro nas proximidades do centro e a recuperação do investimento de capital só poderá fazer-se admitindo uma utilização mista: gare rodoviária-imóvel de escritórios, por exemplo.

Quanto aos caminhos de ferro, a grande transformação a prever diz sobretudo respeito à electrificação das linhas que chegam à estação de S. Bento e à transferência para a de Campanhã do término das grandes linhas, o que conduzirá obrigatoriamente à urbanização duma nova unidade e à obrigação de lhe assegurar ligações fáceis em todas as direcções, para a cidade, os concelhos limítrofes e a região. À especialização de S. Bento como término das linhas de arrabalde, deve corresponder um equipamento que favoreça a saída e a dispersão dos peões, sem provocar conflitos com a circulação mecânica urbana.

A chegada dos viajantes das linhas marítimas não interessa directamente à cidade do Porto. Mas este facto é apenas transitório, pois não é impossível que o desenvolvimento do tráfego marítimo e a saturação do porto de Leixões obriguem um dia ao aumento de cais e, nesta hipótese, as margens do Douro poderão ainda ser arrançadas e convenientemente especializadas para certo tráfego. Seria de desejar que o fosse para os passageiros, uma vez que a subida do rio, a passagem sob a ponte da Arrábida, e a acostagem na proximidade da cidade, reencontrariam todo o seu carácter. Poderiam ser feitas útilmente previsões neste sentido.

O aeroporto de Pedras Rubras encontra-se no limite das brumas do mar, que se juntam aos nevoeiros terrestres, o que o torna por vezes inutilizável. Este fenómeno não facilita, portanto, a multiplicação das passagens das linhas internacionais. Entretanto, é necessário realizar um esforço neste sentido nos próximos anos, visto que o desenvolvimento da região depende em grande parte da multiplicação, da comodidade e da rapidez das ligações aéreas entre o Porto e a Europa, principalmente Paris e Zurique ou Munique, em complemento da ligação já existente com Londres.

Nesta análise do Porto, centro de comunicações, não se abordou ainda a insuficiência das ligações rodoviárias, que são contudo de primordial importância. Mas elas resumem-se em dois pontos:

1.º — o tráfego entre as duas margens do rio, assegurado até agora por uma única ponte, exige a multiplicação dos pontos de passagem. A jusante da actual encontra-se já em execução uma nova ponte, para facilitar as ligações entre o sul e o norte do País e prevê-se uma outra a montante, para tornar mais fáceis as comunicações entre as duas margens do rio; a ponte actual assegurará principalmente as relações de vizinhança entre os dois aglomerados;

2.º — o tráfego na cidade, desembaraçado da maior parte do estacionamento, deve utilizar da melhor maneira as vias existentes. As novas vias devem ser em pequeno número e completar a rede actual, sem a contrariar nem complicar.

Capítulo III

A POPULAÇÃO E AS PREVISÕES DEMOGRÁFICAS

À escala duma população nacional, o ritmo decenal dos recenseamentos da população é suficiente. Mas quando se trata duma aglomeração importante seria de desejar uma possibilidade de utilização de recenseamentos quinquenais. No caso presente, apenas se possuem, por enquanto, os resultados globais do último recenseamento de 1960, o que impede levar a análise mais adiante. O inquérito por hectare-tipo, de que na II Parte se verá os resultados, foi apenas um paliativo susceptível de remediar, em certa medida, as insuficiências de informações precisas. É necessário acrescentar ainda que certos dados dos recenseamentos são modificados, sendo este fenómeno ainda mais nítido nos anuários estatísticos, cujos quadros se apresentam de maneira diferente de ano para ano, com novas indicações. Nestas difíceis condições, é-se obrigado por vezes a levantar os problemas sem poder dar-lhes respostas seguras.

É assim que se põe uma primeira pergunta. O Porto é um centro de imigração ou de emigração, ou, duma maneira mais precisa, qual é a balança imigração-emigração, e é positiva ou negativa? No texto do Plano Regulador, o Autor concluía, em 1952, e apoiando-se em dados dos recenseamentos de 1940 e 1950, que a imigração podia ser de cerca de 4000 habitantes. Mas, neste cálculo, o número total da população não era exactamente o que depois foi dado como oficial.

Restabelecendo esse número, obtém-se uma imigração de 12 094 habitantes. Diga-se desde já que, no seu princípio, este cálculo é discutível. Da diferença de população entre os dois recenseamentos subtraem-se as diferenças acumuladas, para mais ou para menos, dos números anuais de nascimentos e de óbitos. Está-se longe, portanto, de poder estabelecer uma verdadeira balança imigração-emigração, podendo afirmar-se apenas que há um excedente de imigração de 12 094 habitantes. Como foi impossível obter, nos serviços da Polícia ou noutros, a menor informação sobre a imigração permanente, visto as declarações de domicílio não serem obrigatórias, efectuou-se o mesmo cálculo que precedentemente para os anos de 1950-60. Tal comparação, partindo de bases idênticas, apresenta em si um certo valor relativo. A natalidade, no curso destes dez anos, está em aumento, assim como a mortalidade diminui. Isto dá um excedente de vidas de 35 114, número nitidamente superior ao crescimento da população, que é de 25 642, o que acusa, pois, um excedente de emigração de 9472 habitantes — situação inversa da dos anos 1940-50. Este excedente contrário pode ter vários significados. O mais alarmante seria o começo dum período de retrocesso na cidade. Na verdade, parece mais judicioso admitir que começa no Porto uma crise de crescimento e que, como em muitas grandes cidades, se está iniciando um

fenómeno de distribuição centrífuga da população residente, que envia uma parte dos habitantes para os concelhos limítrofes. O número de licenças de construção é sensivelmente o mesmo em Vila Nova de Gaia que no Porto. Por outro lado, e isso apenas confirma a função de grande cidade capital regional, é certo que a emigração conta tanto operários qualificados como representantes das profissões liberais — todos pessoas que adquiriram na cidade uma formação profissional ou técnica — enquanto que a imigração é essencialmente constituída por gente do campo ou estudantes. Não será este também um índice da modificação que se opera num centro industrial que se transforma em centro de predominância terciária? A cidade não é o pólo de atracção de todos os indivíduos. Muitos dos que a ela afluem para lá se instruírem, uma vez completados os seus cursos ou a aprendizagem dum ofício, novamente a abandonam. Mas tudo isto, na falta de informações precisas sobre a imigração e a emigração, é bastante subjectivo; assim, não deverão tirar-se conclusões definitivas. Apenas se salienta esta mudança radical, como índice duma nova orientação.

São igualmente importantes outras transformações operadas, para as quais existem dados precisos. A taxa de natalidade, que era de 25,40 em 1950, passou para 27,40 em 1960, encontrando-se ligeiramente superior à média geral do País (que de 21,52 passou a 23,44) e nitidamente superior à de Lisboa (16,30). É um excelente índice que, do mesmo modo que a baixa da taxa de mortalidade, confirma um melhoramento das condições de vida no conjunto da cidade. Esta taxa de mortalidade, no mesmo período, passou de 17,10 para 12,50 mas, infelizmente, ainda se mantém superior à média geral do País (de 12,44 a 10,41). Nestes números é necessário não esquecer, porém, a importância que tem a existência dos estabelecimentos hospitalares e clínicas.

Se se examinar agora o número global da população verifica-se que duplicou em 60 anos. 165 956 habitantes em 1900 contra 310 484 em 1960. Mas esta população já não se decompõe da mesma maneira. O número de fogos aumentou, sobretudo no último recenseamento, e o número de pessoas por fogo diminuiu, aproximando-se da média geral do País (documento 2.1.1.1).

Outra diferença que existe é na distribuição da população, evidenciada claramente no mesmo documento. A saturação e o declínio dos bairros antigos, no centro da cidade, encontra-se nele nitidamente visível. Por outro lado, o crescimento da população é muito característico nas fregue-



Fig. 13 - Zona da Pasteleira em 1962

sias periféricas, como Aldoar, Lordelo do Ouro, Ramalde, Paranhos e Campanhã. Este movimento vai ainda acentuar-se com a criação dos novos bairros da Pasteleira, Viso, etc.

Daqui resulta nitidamente uma consequência: a necessidade de readaptar os limites administrativos das freguesias às realidades da distribuição da população. Para este efeito foram pedidas aos serviços de estatística algumas modificações, a fim de se poderem alicerçar algumas propostas neste sentido.

Eis, portanto, a população tal como o presente e o passado no-la mostram. Qual será o futuro? Pode, evidentemente, prolongar-se pura e simplesmente o crescimento verificado no passado e concluir pela probabilidade duma população de cerca de 365 000 habitantes dentro de 20 anos.

Mas este método de cálculo é incerto. Assim, achou-se conveniente prever e verificar as possibilidades reais de crescimento da população dentro dos limites da cidade. É, portanto, a partir da área do seu território, dividindo-o em grandes

Fig. 14 - Zona da Pasteleira em 1966



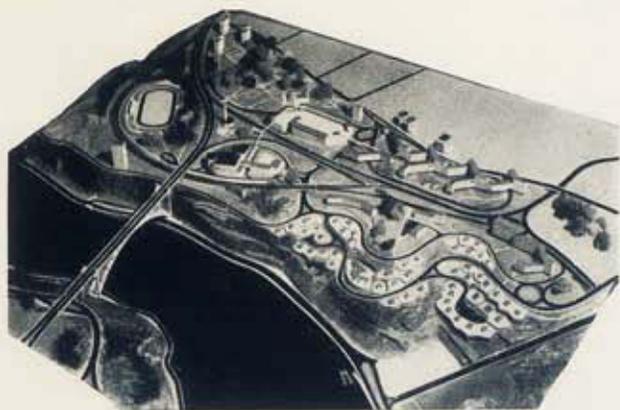


Fig. 15 - Zona do Campo Alegre — maqueta



Fig. 16 - Zona do Campo Alegre e Ponte da Arrábida em construção

zonas, e aplicando valores de densidades tendo em conta as realidades verificadas e as possibilidades de povoamento oferecidas por uma urbanização contemporânea, que se chegou a um número provável de 450 000 habitantes. O interesse deste número é que ele pouco deve poder ser ultrapassado sem o risco dum povoamento excessivo; e este limite ao crescimento da população dentro da cidade mostra como as funções de centro terciário se devem desenvolver cada vez mais e que se assistirá no futuro a uma elevação do nível de vida do conjunto. Podem tirar-se desde já importantes conclusões:

1 — não desperdiçar imponderadamente o terreno disponível;

2 — preservar os locais com boas condições naturais ou motivos de interesse urbano, para conservar o poder atractivo do aglomerado;

3 — conceber uma urbanização de qualidade, susceptível de convir a uma clientela difícil, dum nível de vida melhorado;

4 — regular duma maneira radical, em toda a parte em que for economicamente possível, a diferenciação entre o trânsito de peões e de veículos, de modo a que a cidade se adapte perfeitamente às necessidades contemporâneas.

SEGUNDA PARTE

A Segunda Parte do Plano compreende 101 documentos de inquérito constituídos por uma parte gráfica acompanhada dum texto. Fez-se assim o inventário do estado actual ao mesmo tempo que, em muitos casos, se passou da análise à expressão das necessidades e até às primeiras sínteses e propostas, daí se deduzindo já algumas directivas para a planificação do aglomerado.

É o seguinte o sumário dos documentos de inquérito:

- | | | | |
|---------|--|---------|--|
| 1 | - DADOS GEOGRÁFICOS E HISTÓRICOS | 3.2 | - Zonas de habitação |
| 1.1 | - Geografia | 3.2.1 | - Organização social |
| 1.1.1 | - Situação | 3.2.1.1 | - Divisões administrativa e religiosa |
| 1.1.1.1 | - Na Europa, no País, no Distrito e na Região | 3.2.1.2 | - Novas divisões administrativa e religiosa |
| 1.1.2 | - Relevo | 3.2.2 | - Quarteirões existentes |
| 1.1.2.1 | - Curvas de nível | 3.2.2.1 | - Núcleos residenciais |
| 1.1.2.2 | - Constituição do solo | 3.2.3 | - Prolongamentos da habitação |
| 1.1.3 | - Clima | 3.2.3.1 | - Recintos infantis |
| 1.1.3.1 | - Comparação de gráficos climatológicos | 3.2.3.2 | - Comércio de primeira necessidade |
| 1.2 | - História | 3.2.4 | - Novas unidades residenciais |
| 1.2.1 | - Desenvolvimento da cidade | 3.2.4.1 | - Delimitação e equipamento |
| 1.2.1.1 | - Expansões sucessivas | | |
| 2 | - POPULAÇÃO E ACTIVIDADES | 4 | - SERVIÇOS PÚBLICOS |
| 2.1 | - População | 4.1 | - Ensino |
| 2.1.1 | - Elementos demográficos | 4.1.1 | - Primário |
| 2.1.1.1 | - Evolução demográfica e movimento fisiológico | 4.1.1.1 | - Localização das escolas oficiais existentes |
| 2.1.1.2 | - População dos quarteirões | 4.1.1.2 | - Alguns exemplos — Edifícios |
| 2.2 | - Actividades | 4.1.1.3 | - Alguns exemplos — População escolar |
| 2.2.1 | - Ocupações profissionais | 4.1.1.4 | - Análise das escolas masculinas — Estado de conservação |
| 2.2.1.1 | - Dados estatísticos | 4.1.1.5 | - Áreas residenciais não servidas por escolas masculinas |
| 3 | - «HABITAT» E PROLONGAMENTOS DA HABITAÇÃO | 4.1.1.6 | - Proposta de localização e fases de construção |
| 3.1 | - Inquérito sobre o «habitat» | 4.1.1.7 | - Conjunto das escolas existentes e propostas |
| 3.1.1 | - Método dos hectares-tipo | 4.1.2 | - Técnico e Secundário |
| 3.1.1.1 | - Localização | 4.1.2.1 | - Escolas técnicas existentes e propostas |
| 3.1.1.2 | - Análise comparativa | 4.1.2.2 | - Liceus existentes |
| 3.1.1.3 | - Classificação por densidades | 4.1.2.3 | - Proposta de localização de novos liceus |
| 3.1.1.4 | - Relação de áreas de vias, de espaços livres e de solo construído | 4.1.3 | - Superior |
| 3.1.1.5 | - Ocupações profissionais | 4.1.3.1 | - Instalações existentes e zona universitária |
| 3.1.2 | - Zonas insalubres | 4.2 | - Saúde |
| 3.1.2.1 | - Localização dos núcleos inquiridos | 4.2.1 | - Equipamento hospitalar e de assistência |
| 3.1.3 | - Altura dos edifícios | 4.2.1.1 | - Instalações existentes, públicas e particulares |
| 3.1.3.1 | - Número de pavimentos no centro da cidade | 4.2.1.2 | - Proposta de localização de novas instalações |
| 3.1.4 | - Zonas não residenciais | 4.3 | - Sepulturas |
| 3.1.4.1 | - Grandes propriedades públicas | 4.3.1 | - Inumação |
| 3.1.4.2 | - Obstáculos à vida urbana | 4.3.1.1 | - Localização dos cemitérios existentes |
| | | 4.3.1.2 | - Exemplo de inquérito |
| | | 4.3.1.3 | - Localização de novos cemitérios |
| | | 4.4 | - Administração |
| | | 4.4.1 | - Serviços administrativos do Estado |
| | | 4.4.1.1 | - Localização |

- 4.4.2 - Serviços municipais
- 4.4.2.1 - Localização e número de serventuários
- 4.4.3 - Segurança e defesa
- 4.4.3.1 - Localização das instalações existentes

5 - ORGANISMOS E SERVIÇOS PARTICULARES

- 5.1 - Económicos e Financeiros
 - 5.1.1 - Comércio
 - 5.1.1.1 - Método de inquérito
 - 5.1.1.2 - Equipamento existente
 - 5.1.1.3 - Zonas bem equipadas
 - 5.1.1.4 - Novos centros comerciais
 - 5.1.1.5 - Novos mercados abastecedores
 - 5.1.2 - Bancos
 - 5.1.2.1 - Inquérito e localização
- 5.2 - Intelectuais
 - 5.2.1 - Profissões liberais
 - 5.2.1.1 - Localização no centro da cidade

6 - PRODUÇÃO E ARMAZENAMENTO

- 6.1 - Produção
 - 6.1.1 - Indústria e artesanato
 - 6.1.1.1 - Método de inquérito
 - 6.1.1.2 - Localização e áreas das principais instalações
 - 6.1.1.3 - Número de operários nas principais instalações
 - 6.1.1.4 - Número de operários que trabalham em cada freguesia
 - 6.1.1.5 - Densidade de operários por freguesia
 - 6.1.1.6 - Localização da habitação operária
 - 6.1.1.7 - Exemplos de distribuição da habitação operária (zona oeste)
 - 6.1.1.8 - Exemplos de distribuição da habitação operária (zona leste)
 - 6.1.1.9 - Limite da expansão industrial e novas localizações
 - 6.2 - Armazenamento
 - 6.2.1 - Depósitos e armazéns
 - 6.2.1.1 - Distribuição na cidade

7 - DIVERSÕES, REPOUSO, DESPORTO E TURISMO

- 7.1 - Espaços não construídos (livres, arborizados e ajardinados)
 - 7.1.1 - Situação actual dos espaços não construídos
 - 7.1.1.1 - Classificação
 - 7.1.2 - Propostas de utilização dos espaços não construídos
 - 7.1.2.1 - Classificação
 - 7.1.3 - Zonas desportivas
 - 7.1.3.1 - Existentes e propostas

7.2 - Turismo

- 7.2.1 - Património monumental e turístico
 - 7.2.1.1 - Porto, centro regional de turismo
 - 7.2.1.2 - Zona central de interesse arquitectónico
 - 7.2.1.3 - Zonas turísticas, monumentos e miradouros

8 - AGRUPAMENTOS DE ACÇÃO CULTURAL OU ESPIRITUAL

- 8.1 - Cultura
 - 8.1.1 - Edifícios e locais de reunião
 - 8.1.1.1 - Casas de espectáculos, museus, bibliotecas, clubes e associações culturais, sociedades de concertos e orfeões
 - 8.1.1.2 - Romarias e festas populares
 - 8.2 - Religião
 - 8.2.1 - Edifícios e locais de culto
 - 8.2.1.1 - Igrejas, capelas, sinagogas e seminários existentes

9 - COMUNICAÇÕES E REDE DE SERVIÇOS PÚBLICOS

- 9.1 - Comunicações
 - 9.1.1 - Vias
 - 9.1.1.1 - Orientação
 - 9.1.1.2 - Pendentes
 - 9.1.1.3 - Larguras
 - 9.1.1.4 - Estacionamento no centro da cidade
 - 9.1.1.5 - Estacionamento nocturno
 - 9.1.1.6 - Parques de estacionamento propostos
 - 9.1.2 - Circulação (veículos pesados e ligeiros)
 - 9.1.2.1 - Método de inquérito
 - 9.1.2.2 - Localização dos postos de contagem
 - 9.1.2.3 - Entradas e saídas na zona central e no perímetro da cidade
 - 9.1.2.4 - Inquérito direccional
 - 9.1.2.5 - Análise dos cruzamentos
 - 9.1.2.6 - Caudais de trânsito no centro da cidade
 - 9.1.2.7 - Movimento dos transportes pesados no centro da cidade e indicação dos sectores para carga e descarga de mercadorias
 - 9.1.2.8 - Rede actual de circulação
 - 9.1.2.9 - Proposta da futura rede de circulação
 - 9.1.2.10 - Sentido único no centro da cidade
 - 9.1.2.11 - Localização dos acidentes de trânsito
 - 9.1.2.12 - Garagens, estações de serviço e postos de abastecimento
 - 9.1.2.13 - Proposta para localização de estações de serviço e postos de abastecimento
 - 9.1.3 - Transportes colectivos urbanos
 - 9.1.3.1 - Rede geral de circulação actual
 - 9.1.3.2 - Rede das linhas de eléctricos
 - 9.1.3.3 - Futura rede de circulação
 - 9.1.4 - Transportes colectivos suburbanos e interurbanos
 - 9.1.4.1 - Itinerários actuais. Estacionamento
 - 9.1.4.2 - Itinerários futuros. Gares rodoviárias

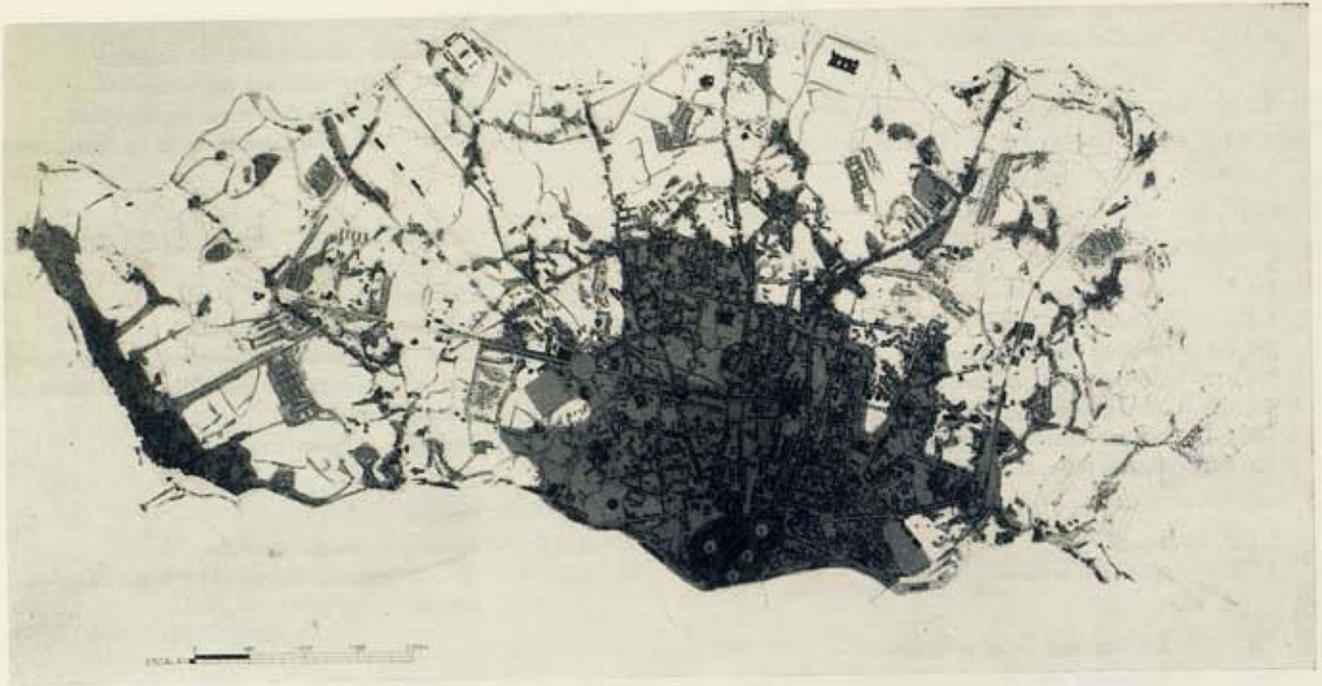
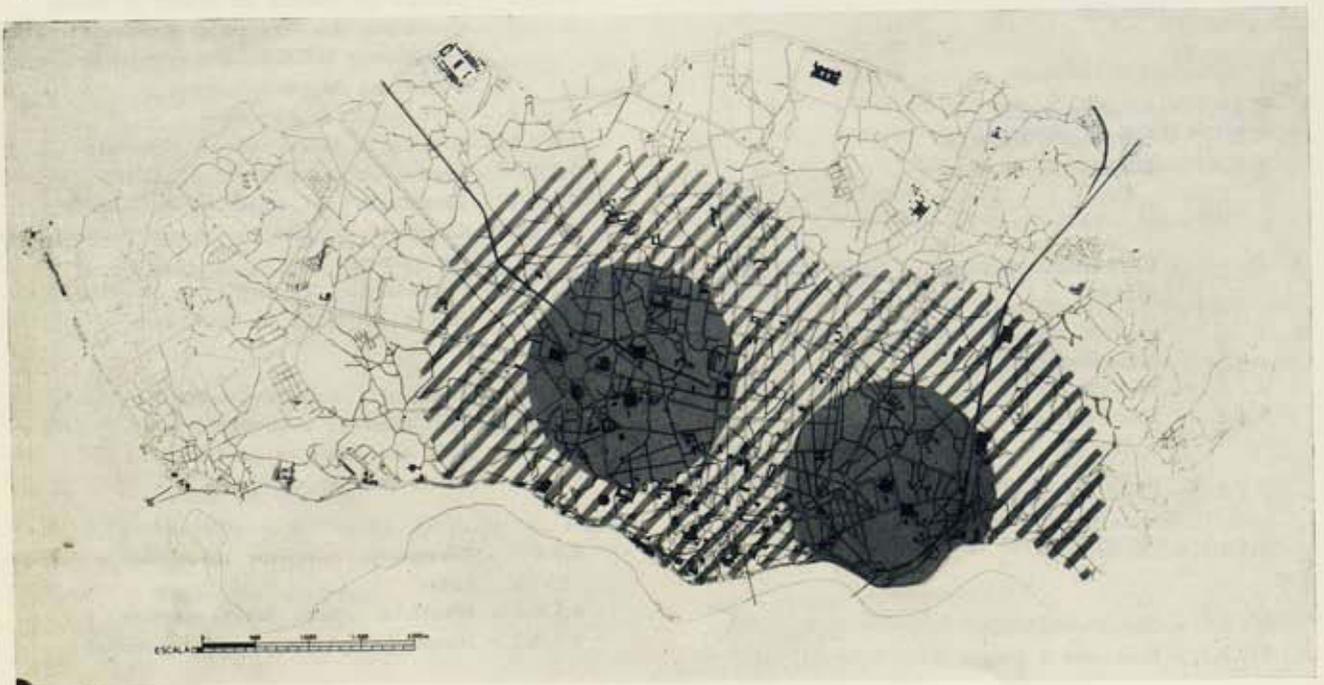


Fig. 17 - Desenvolvimento e expansão da cidade

- 9.1.5 - Circulação de peões
- 9.1.5.1 - Percursos no centro da cidade — actuais e propostos
- 9.1.6 - Rede ferroviária
- 9.1.6.1 - Actual e futura
- 9.1.7 - Ligações aéreas
- 9.1.7.1 - Movimento actual e seu desenvolvimento
- 9.1.8 - Rede fluvial e marítima
- 9.1.8.1 - Movimento actual de passageiros e mercadorias
- 9.2 - Serviços públicos
- 9.2.1 - Correios
- 9.2.1.1 - Estações e marcos postais
- 9.2.2 - Telefones
- 9.2.2.1 - Centrais e cabinas públicas

Fig. 18 - Ensino Técnico e Secundário



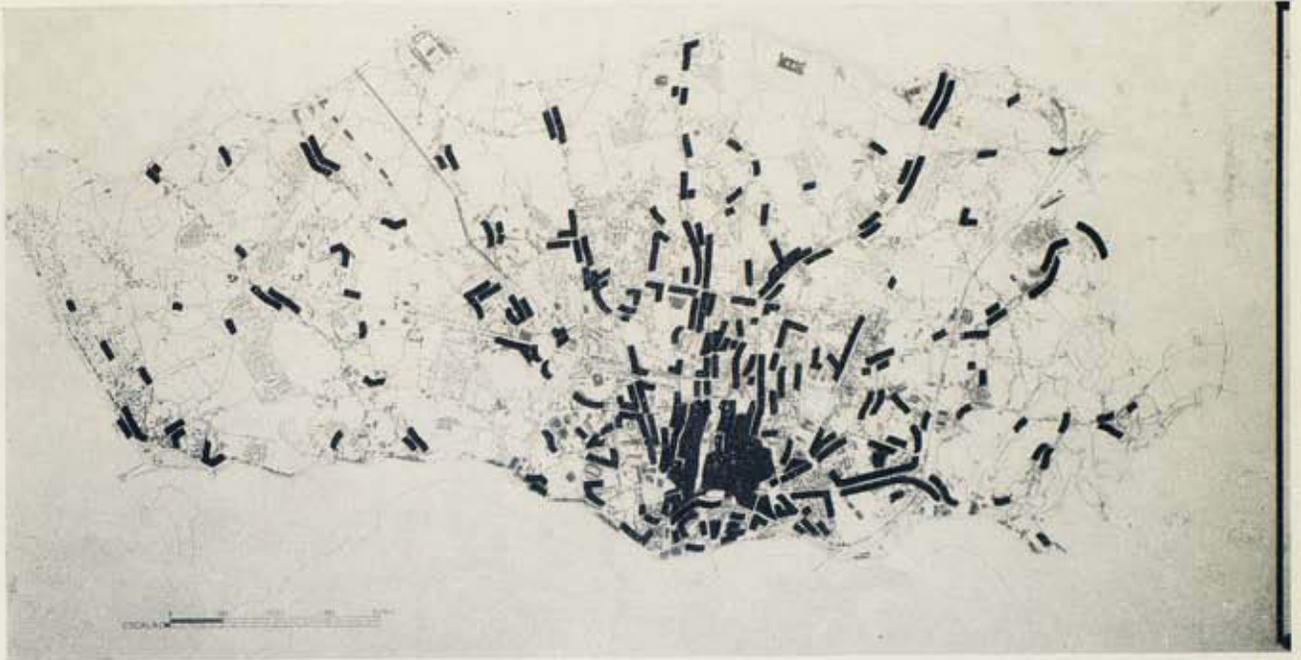


Fig. 19 - Ensino Técnico e Secundário — proposta

- 9.2.3 - Distribuição de electricidade
- 9.2.3.1 - Subestações e postos de transformação

- 9.2.4 - Distribuição de água
- 9.2.4.1 - Captação, depósitos e consumo

- 9.2.5 - Rede de saneamento
- 9.2.5.1 - Localização e tipos de instalações

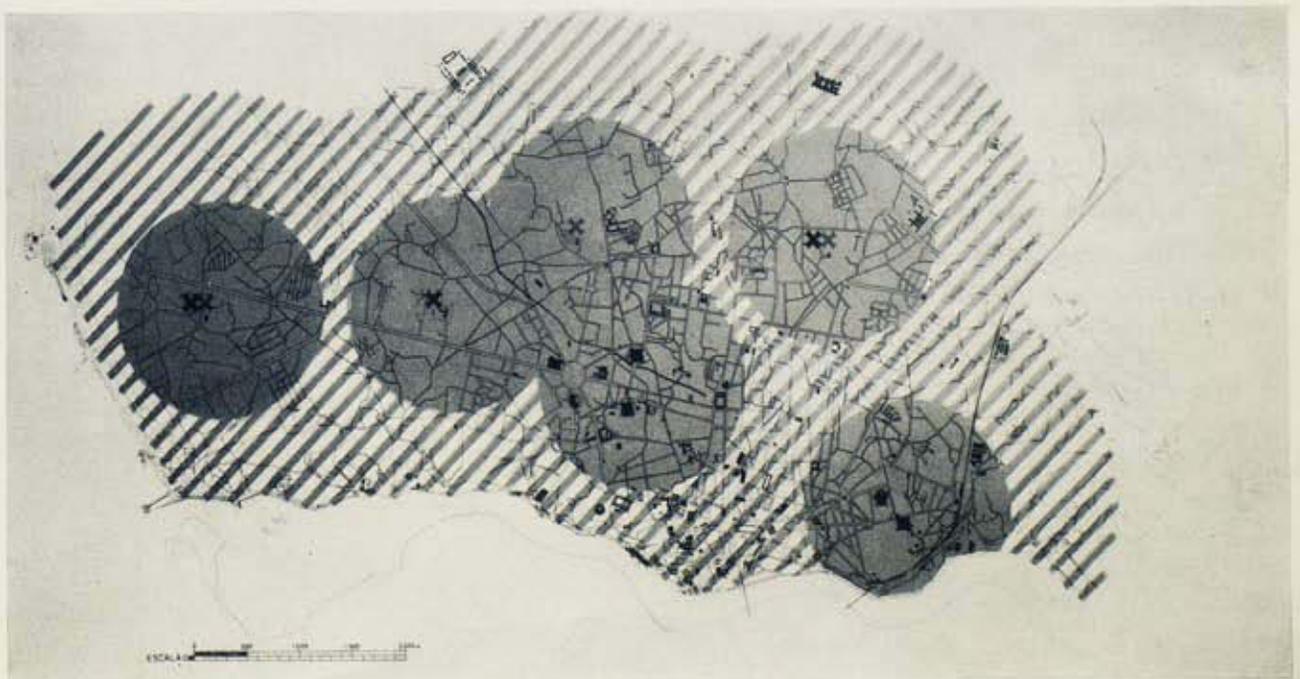
Os exemplos apresentados referem-se à parte gráfica dos seguintes documentos:

- 1.2.1.1 - Desenvolvimento da cidade. Expansões sucessivas

- 4.1.1.2 - Ensino Primário. Alguns exemplos — Edifícios

- 4.1.2.2 - Ensino Técnico e Secundário. Liceus existentes

Fig. 20 - Comércio



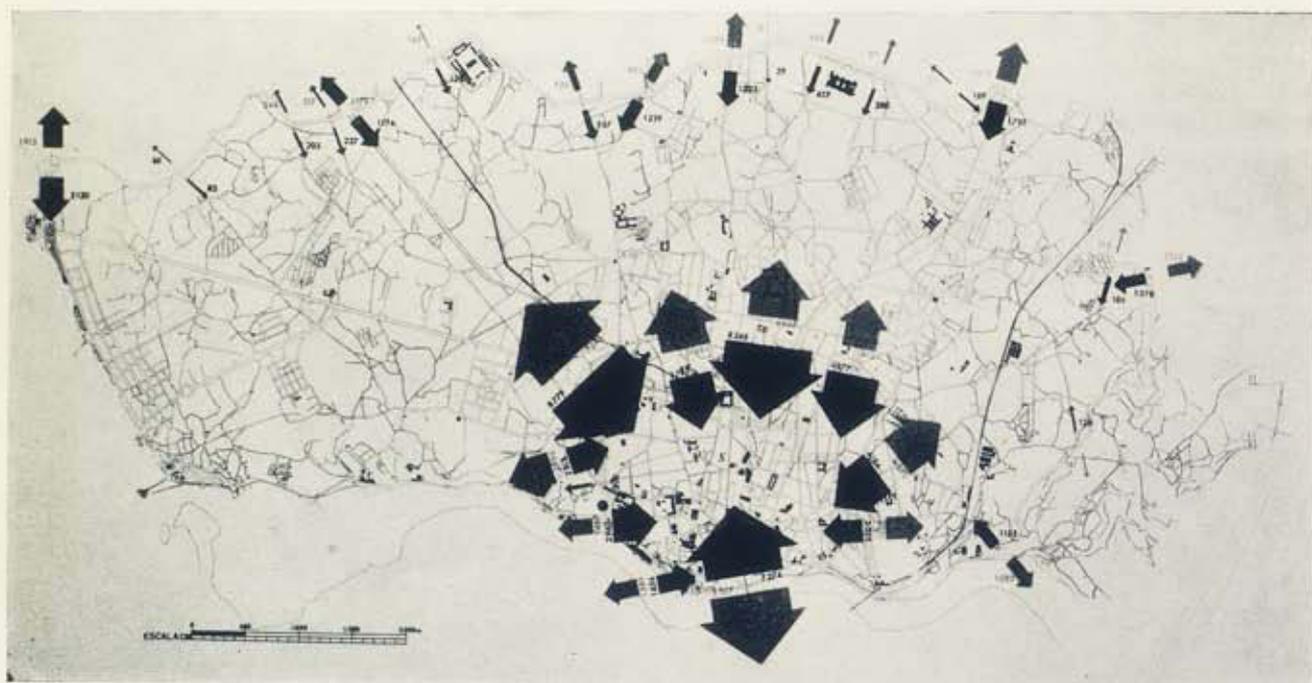


Fig. 21 - Circulação

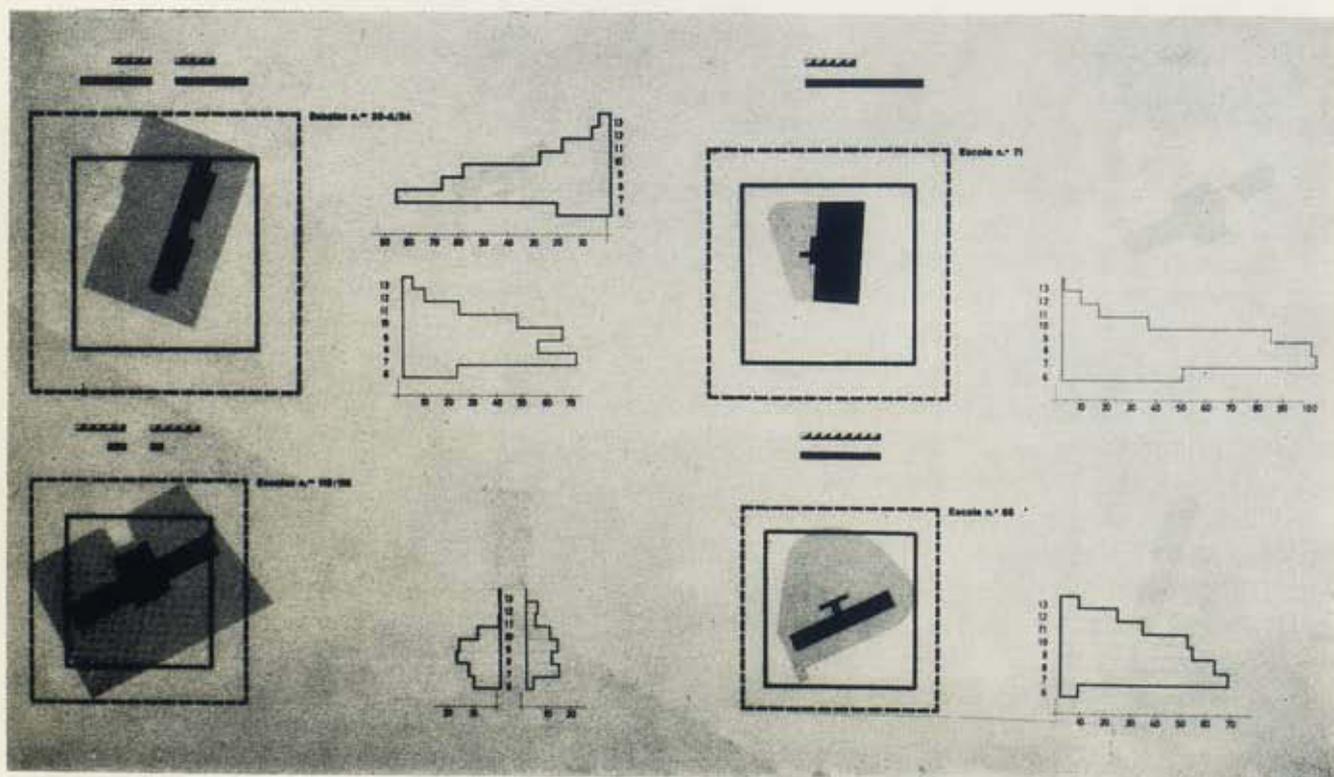
4.1.2.3 - Ensino Técnico e Secundário. Proposta de localização de novos liceus

5.1.1.2 - Comércio. Equipamento existente

9.1.2.3 - Circulação (veículos pesados e ligeiros). Entradas e saídas na zona central e no perímetro da cidade

Nota — O número de cada documento de inquérito é constituído por 4 algarismos que correspondem às 4 colunas do sumário.

Fig. 22 - Ensino Primário — alguns exemplos de edifícios



TERCEIRA PARTE

A Terceira Parte compreende dois opúsculos com os textos relativos às «Grandes linhas do Plano Director» e ao «Regulamento de aplicação do Plano Director».

AS GRANDES LINHAS DO PLANO DIRECTOR

Pareceria natural começar esta exposição por uma definição da rede viária proposta. Com efeito, esta rede aparece, à primeira vista, como a ossatura do Plano Director; mas, na realidade, ela apenas resulta das decisões tomadas quanto ao futuro económico e social da cidade. O zonamento, que localiza as diversas actividades, é infinitamente mais importante visto que determina ao mesmo tempo a rede de circulação e o tráfego que ela terá de suportar. É por isso que se julga oportuno definir em primeiro lugar quais são as propostas referentes ao trabalho, à habitação e à evolução dos serviços públicos, antes de se abordar a circulação.

Em relação ao conjunto do País, o distrito do Porto ocupa, sob o ponto de vista agrícola, um lugar preponderante, de tal modo que o rendimento em hectare cultivado é superior ao das grandes planícies do Alentejo. Mas se se pode admitir que progressos de toda a ordem — irrigação, mecanização, etc. — poderão contribuir para melhorar o rendimento dessas grandes planícies do Sul, é necessário reconhecer que não se passa o mesmo com o distrito do Porto. A cidade do Porto continuará, pois, como capital duma região agrícola cuja expansão é muito pouco provável.

E qual é a posição do distrito do Porto no quadro da industrialização do País?

Torna-se incontestavelmente necessário favorecer uma industrialização do distrito, que seja complementar dos têxteis. As indústrias mecânicas pesadas e ligeiras e as indústrias electroquímicas são as mais indicadas. Infelizmente, os terrenos disponíveis só podem encontrar-se facilmente, salvo raras excepções, fora do território da cidade.

É por esta razão que são pouco numerosas as zonas especialmente reservadas à indústria. Previu-se uma expansão da Zona Industrial de Ramalde e delimitaram-se terrenos utilizáveis na zona de Campanhã, dum e outro lado do caminho de ferro. Finalmente, além doutras pequenenas zonas a completar, confirmaram-se as já previstas no Plano Parcial de Urbanização da Zona do Hospital Escolar. Daqui resulta que, sob o ponto de vista

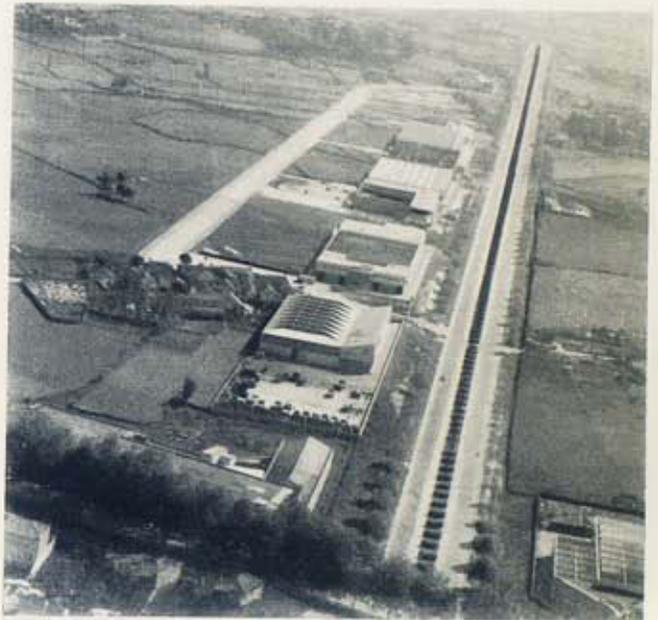


Fig. 23 - Zona industrial de Ramalde

do trabalho, o que pode e deve dominar é a actividade terciária, constituída principalmente pelo desenvolvimento das sedes sociais das empresas, dos gabinetes de estudos, dos bancos, do comércio, das profissões liberais, da administração e dos divertimentos.

Tem-se como inevitável, num prazo mais ou menos longo, uma harmonização das actividades dos concelhos que já constituem de facto o aglomerado portuense. Mas, supondo que esta federação de esforços demore a efectivar-se, a marcha normal da evolução espontânea conduzirá pouco mais ou menos ao mesmo resultado: a especialização, cada vez mais acentuada, da parte central do grande aglomerado nos empregos terciários. Ora esta parte central, à escala do agrupamento dos concelhos, cobre uma grande parte do território da cidade do Porto, pelo menos até à via de Cintura. Pode, pois, considerar-se que, dentro dalguns anos, a totalidade do terreno limitado pela via de Cintura constituirá a cidade do Porto propriamente dita e o centro do grande aglomerado. E, no inte-



Fig. 24 - Aglomerado de moradias populares na Fonte da Moura

rior deste, delimitou-se uma «zona central» cuja função se julga de capital importância.

O objectivo fundamental do Plano Director é, portanto, confirmar, aumentar e desenvolver o centro da cidade na sua função de centro de negócios agrícolas, comerciais e industriais e de centro administrativo. Daqui resultam, no Regulamento de aplicação do Plano Director, novas tolerâncias no que se refere à altura dos imóveis de escritórios e à ocupação do terreno, além de, nas propostas para a circulação, um conjunto de providências, das quais a mais característica é a localização de vastos parques de estacionamento. Mas para dar lugar a esta concentração dos negócios sem conduzir a uma paralisia, deverão eliminar-se algumas funções. É o caso, por exemplo, de tudo o que diz respeito ao abastecimento concentrado. O mercado do Anjo já desapareceu e iniciou-se uma política de dispersão de pequenos mercados que serão localizados nos centros comerciais previstos no Plano. O mercado do Bolhão, na sua qualidade de mercado central — qualquer que seja o seu interesse actual

Fig. 25 - Centro social do aglomerado da Fonte da Moura



para as donas de casa — constituirá cada vez mais um anacronismo perturbador da função dominante do centro de negócios. O Plano prevê a sua possível eliminação, graças a um reagrupamento de mercados abastecedores nas proximidades da estação de Campanhã, futura estação central do Porto.

Foi nessa mesma ordem de ideias que se procurou a localização de numerosos edifícios de interesse público, com o fim de descongestionar o centro de tudo o que não é essencial ao seu desenvolvimento. A evolução económica do centro e a sua expansão conduzem a uma diminuição da população residente. Este fenómeno, já iniciado, não pode deixar de acentuar-se, exigindo um esforço de organização progressiva de verdadeiras unidades residenciais que disponham de todo o equipamento indispensável à vida dos seus habitantes. Os bairros a completar e a criar, e a infinita variedade de reservas feitas para serviços de interesse público, nos diferentes escalões — regional, aglomerado e cidade — ocupam, em definitivo, a quase totalidade do território. O prosseguimento do programa de construção de habitações populares permite marcar deste já o início de novas unidades residenciais. Seria de desejar que se começasse paralelamente um programa de renovação de algumas zonas de «habitat» defeituoso, mais centrais, o que constitui também uma das posições importantes tomadas no Plano Director. Estas zonas a renovar deverão ser objecto de planos parciais de urbanização.

Duma maneira geral, esta política de construção condicionada pelas necessidades de expansão da cidade, conduz a uma elevação lenta mas progressiva do nível de vida. Parece que este facto é já sensível, suficiente pelo menos para levar para além dos limites da cidade um «habitat» precário do tipo «bairro de lata» — o que não deixa pôr problemas, cada vez mais graves, aos concelhos limítrofes. Além disso, os melhoramentos levados a efeito na infra-estrutura rodoviária, caminhando a par com as facilidades dos meios de locomoção mecânica, reagem por seu turno sobre as localizações procuradas, quando não são orientadas ou impedidas por um plano.

Como a renovação da habitação se opera em todas as escalas sociais, a procura e mesmo as exigências em matéria de serviços públicos tendem a aumentar. Duma maneira geral, o Plano Director indica a localização de todos os centros cívicos, comerciais, culturais, religiosos e desportivos das novas unidades residenciais; e a execução dos programas previstos poderá ter lugar, progressivamente, nestes conjuntos.

Teve-se particularmente em atenção o ensino, em todos os graus e em todos os escalões. Ele é, com efeito, o verdadeiro fundamento do desenvolvimento do Porto na sua qualidade de centro terciário dominante do aglomerado, do distrito e da região. O ensino primário e técnico para preparar a mão-de-obra qualificada e os quadros subalternos, o ensino secundário, e o universitário para os quadros superiores, foram objecto de reservas de terreno, permitindo o desenvolvimento dum política de construção que dote a cidade dum equipamento perfeitamente adaptado à sua função e à sua necessária projecção intelectual.

Figuram no Plano outras reservas que estão em ligação directa com o desenvolvimento do aglomerado. Estas são, nomeadamente,

- as zonas desportivas
- os parques públicos
- e os cemitérios

incluindo a ampliação do de Agramonte e a criação de dois grandes cemitérios, um na zona ocidental e outro na zona oriental.

No que respeita aos espaços não construídos, dividiram-se em três categorias:

- espaços livres
- espaços arborizados
- e espaços verdes.

Após atento exame, foram feitas propostas para os conservar, quer se trate de os manter no seu estado actual quer seja necessário reservá-los para a localização dum futuro serviço público, quer, finalmente, seja possível neles construir habitações sob determinados condicionamentos.

Está prevista a ampliação das zonas desportivas das Antas, da Boavista e do Campo Alegre e a criação de duas outras: do Monte dos Burgos e do Castelo do Queijo. A primeira destas localiza-se a norte do Grupo de Moradias Populares do Carvalhido e a segunda ocupa uma parte da zona que virá a constituir o grande Parque da Cidade.

Estas reservas representam o mínimo que é absolutamente necessário obter, tendo em conta o aumento da população da cidade.

Nas novas unidades residenciais prevêem-se também centros desportivos.

Dentro do mesmo espírito, o Plano Director determina a criação de sete parques públicos que devem ser rigorosamente conservados intactos nas áreas arborizadas existentes e aumentados com os espaços previstos, ainda não plantados.



Fig. 26 - Aglomerado de moradias populares da Pasteleira

Prevêem-se ainda outras zonas verdes:

- a) nas novas unidades residenciais
- b) ao longo de algumas novas artérias
- c) nas escarpas da cidade voltadas ao rio Douro.

As zonas verdes referidas na alínea a) correspondem a 10 % das áreas habitacionais e devem constituir jardins destinados a logradouro comum dos habitantes dessas unidades, independentemente dos espaços livres entre os edifícios residenciais. Nessas zonas verdes pode admitir-se a localização de parques infantis, pequenas bibliotecas e outras instalações análogas.

Apenas falta agora abordar a função «circular».

A evolução rápida do aglomerado, acusada não só pelo desenvolvimento dos transportes colectivos mas também pelo considerável aumento do parque automóvel, permite pensar que a Via de Cintura Interna, prevista no Plano Regulador e em curso de execução por troços sucessivos, delimitará o centro da futura cidade, no quadro da grande aglomeração portuense.

Fig. 27 - Aglomerado de moradias populares de S. Roque da Lameira



E pode pensar-se que é uma sorte haver possibilidade de realizar essa via sem ser necessário recorrer a expropriações exageradamente onerosas. À escala do Porto, porém, parece que não se deverá prever o seu desdobraimento por meio doutras vias anulares mais próximas do centro actual, mas, pelo contrário, desenvolver, confirmar e melhorar o sistema ortogonal existente.

Com efeito, é necessário não esquecer que o Porto, núcleo urbano instalado no cruzamento de vias terrestres e marítimas — atravessamento do Douro e porto fluvial e de mar — é um dos raros exemplos duma cidade ligada por uma única ponte à margem oposta. Esta situação, contudo, é temporária. Uma segunda ponte rodoviária, a jusante, irá em breve provocar modificações importantes na distribuição das actividades e transformar consideravelmente o tráfego. É ainda necessária uma terceira ponte, a montante, para assegurar a comunicação entre as margens sul e norte do Douro e corresponder ao desenvolvimento da estação de Campanhã como estação central. Este facto vai reforçar a importância das vias paralelas ao rio, para assegurar a distribuição dum tráfego alimentado a sul por três pontos de passagem do Douro e recolhido a norte pela via de cintura.

Trata-se, de facto, duma grande malha ortogonal limitada por uma via semicircular que dá acesso às radiais em leque na parte norte, e ligada a sul às pontes a montante e a jusante da de D. Luís I. Esta, na sua qualidade de ponte inicial, formadora da cidade, ficará reduzida a um tráfego que se afirmará cada vez mais com carácter urbano entre os aglomerados de Vila Nova de Gaia e do Porto.

Esta é a posição assumida no Plano, caracterizada essencialmente por 4 vias de ligação rápida Este-Oeste e outras 4 Sul-Norte.

As vias Este-Oeste são:

- 1) a marginal, ligada à estação de Campanhã e à ponte da Arrábida;
- 2) a beneficiação das vias existentes que ligam Campanhã à ponte da Arrábida através do centro da cidade;
- 3) o grande eixo Este-Oeste do Porto, desde Campanhã até ao Castelo do Queijo;
- 4) a rua da Constituição, que será desdobrada entre a Avenida de Fernão de Magalhães e a via do Marechal Carmona.

As vias Sul-Norte são, a partir de este:

- 1) uma via ligando as duas margens do Douro através duma nova ponte, que assegura uma ligação directa com Campanhã, a Marginal e a Circunvalação;
- 2) a Avenida de Fernão de Magalhães;
- 3) o grande eixo Sul-Norte do Porto, que segue os arruamentos existentes no antigo talvez dum afluente do Douro e que liga Vila Nova de Gaia à Via de Cintura Interna pelo traçado mais curto;
- 4) a beneficiação dum traçado existente que liga o Campo Alegre e a ponte da Arrábida ao Viso, através da Praça de Mouzinho de Albuquerque.

Participando deste sistema, embora de uma maneira mais maleável, visto adaptar-se às características topográficas do terreno, deverá assinalar-se o conjunto de circulação contínua que permite o acesso às novas unidades residenciais da Pasteleira e de Nevogilde, a partir da Rua do Campo Alegre.

Dum modo geral, estas 8 vias, cuja maior parte dos traçados atravessa zonas fortemente ocupadas do aglomerado, foram estudadas de tal maneira que a sua realização conduza a um mínimo de expropriações e de demolições. A generalização dum sistema de sentidos únicos para o conjunto da rede viária permitiu, em numerosos casos, utilizar as vias existentes e reduzir os novos traçados ou, de qualquer modo, realizá-los com dimensões normais. O que caracteriza estas vias, portanto, é a independência total dos sentidos de circulação. Em certos sectores onde foi possível passar imediatamente à aplicação, já se tem feito sentir uma sensível melhoria. Mas não é menos certo que os cruzamentos dessas vias, concebidas para assegurar um tráfego importante, ocasionam graves problemas. Não foi aplicada nenhuma solução sistemática, mas cada um desses cruzamentos foi estudado em todos os seus aspectos particulares, construtivos e de tráfego urbano. Em certos casos é possível assegurar o cruzamento a dois níveis; em outros não pode haver senão soluções de circulação a um só nível; e em outros ainda, combinaram-se os dois sistemas.

Mas não basta melhorar o traçado das vias e resolver o problema dos cruzamentos. É necessário, sobretudo, conferir aos arruamentos o máximo de eficácia, devolvendo-os ao seu destino inicial, que é a circulação. Para isso, torna-se necessário resol-

ver o problema do estacionamento, o qual é, sem dúvida, um dos mais delicados que afligem todas as grandes cidades.

O estudo deste problema foi abordado no momento oportuno, o que permitiu que se localizassem 5 grandes parques de estacionamento no próprio centro da cidade: 2 situam-se junto à via principal Sul-Norte, outros 2 junto à 2.^a via Este-Oeste, e o 5.^o encontra-se já em curso de execução junto à Rua de Sá da Bandeira e ao grande eixo Este-Oeste. Localizou-se ainda um 6.^o parque nas imediações da Lapa, junto ao cruzamento dos dois eixos principais Sul-Norte e Este-Oeste. A capacidade destes parques ultrapassa 10 000 veículos.

Quanto a gares rodoviárias, previram-se 4: a do Sul, cujo terreno se encontra em vias de expropriação, localiza-se junto às ruas de Augusto Rosa e Alexandre Herculano; a de Leste, junto ao Campo de 24 de Agosto; a do Norte junto à Via de Cintura Interna, nas proximidades do nó de cruzamento desta via com a penetração da Via Norte; e, como futuro desdobramento das gares do Norte e do Sul, reservaram-se também terrenos para uma outra gare, junto ao nó do cruzamento da Via de Cintura Interna com a Via Rápida para Leixões. Prevendo-se uma expansão da zona central na direcção leste, fez-se ainda uma reserva de terrenos nas proximidades da estação de Campanhã, para uma possível transferência da gare de Leste, destinando-se os terrenos do Campo de 24 de Agosto a parque de estacionamento.

REGULAMENTO DE APLICAÇÃO DO PLANO DIRECTOR

O Regulamento de aplicação do Plano Director nos seus diversos capítulos e artigos abrange disposições relativas aos seguintes pontos:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

- Artigo 1.^o — Zonamento
 » 2.^o — Licenciamento de obras
 » 3.^o — Utilização de prédios
 » 4.^o — Arruamentos
 » 5.^o — Implantação das edificações
 » 6.^o — Profundidade das edificações
 » 7.^o — Distância entre fachadas posteriores

- » 8.^o — Logradouros
 » 9.^o — Prédios de gaveto
 » 10.^o — Construção de anexos
 » 11.^o — Muros de vedação
 » 12.^o — Talhões irregulares

CAPÍTULO II

Altura das edificações

- Artigo 13.^o — Generalidades
 » 14.^o — Projectos de cérceas
 » 15.^o — Largura dos arruamentos
 » 16.^o — Planos de implantação e volumes
 » 17.^o — Planos parciais, projectos ou estudos de urbanização
 » 18.^o — Habitações unifamiliares ou do tipo unifamiliar
 » 19.^o — Regimes de excepção

CAPÍTULO III

Disposições especiais para as diferentes zonas

- Artigo 20.^o — Zona central
 » 21.^o — Zona de actividade terciária
 » 22.^o — Zona de interesse arquitectónico e Zona da Foz Velha
 » 23.^o — Zonas de habitação existentes
 » 24.^o — Zonas de habitação a completar
 » 25.^o — Zonas residenciais existentes
 » 26.^o — Zonas residenciais a criar
 » 27.^o — Zonas industriais existentes
 » 28.^o — Zonas industriais a criar
 » 29.^o — Zonas mistas existentes
 » 30.^o — Zonas mistas a completar
 » 31.^o — Zonas de espaços verdes públicos a conservar ou a criar
 » 32.^o — Zonas de espaços verdes particulares arborizados
 » 33.^o — Zonas de «habitat» defeituoso a renovar
 » 34.^o — Zonas desportivas
 » 35.^o — Zona universitária
 » 36.^o — Zonas ferroviárias
 » 37.^o — Zona portuária e Zona costeira marítima
 » 38.^o — Zonas rurais
 » 39.^o — Zona «non aedificandi»



Fig. 28 - Plano Director

CAPÍTULO IV

Disposições Diversas

- Artigo 40.º — Emparcelamento e redistribuição de terrenos
- » 41.º — Instalações destinadas ao abrigo e assistência de veículos automóveis
 - » 42.º — Instalações destinadas a armazéns
 - » 43.º — Construções junto à Estrada da Circunvalação
 - » 44.º — Casos omissos

Na Terceira Parte incluem-se ainda:

- Planta do estado actual, constituída por 8 folhas na escala de 1:5000
- Plano Director, apresentado em 8 folhas na escala de 1:5000
- Sistemas viários do Plano Director e do Plano Regulador, em 2 folhas na escala de 1:10 000, e
- Planta de definição da altura dos edifícios, em 2 folhas na escala de 1:10 000, relativa ao Capítulo II do Regulamento.

QUARTA PARTE

A Quarta Parte compreende a «Justificação das alterações introduzidas no Sistema Viário previsto no Plano Regulador».

Para maior clareza, a matéria relativa a esta parte do Plano Director foi ordenada do modo seguinte:

- I — Sistema viário do Plano Regulador. Análise;
- II — Rede viária fundamental do Plano Director e princípios em que se baseia. Modificação parcial da estrutura do sistema viário do Plano Regulador;
- III — Alterações introduzidas no sistema viário do Plano Regulador:
 - a) Por planos parciais de urbanização e projectos, aprovados;
 - b) Por planos parciais de urbanização e projectos, estudados;
 - c) Por outros novos traçados previstos, referentes à malha fundamental e à malha secundária do Plano Director.
- IV — Alterações de pormenor. Túneis rodoviários. Novos tipos de cruzamentos;
- V — Pormenores dos traçados das vias mais importantes do Plano Director. Esquemas dos perfis longitudinais dessas vias. Cruzamentos principais.

Na alínea I faz-se a descrição e a análise do sistema viário que tinha sido considerado no anterior Plano Regulador.

Quanto à alínea II, recordando e resumindo o que foi anteriormente referido, interessa focar aqui especialmente, no que diz respeito à definição da rede viária fundamental do Plano Director e às razões que conduziram à solução adoptada, os seguintes pontos:

1 — A existência dum único ponto de atravessamento do rio Douro para o trânsito rodoviário (a ponte de D. Luís I) podia justificar um sistema de vias desenvolvendo-se segundo um esquema semi-radioconcêntrico.

2 — A necessidade da construção doutra ponte a jusante da anterior (ponte da Arrábida) e a conveniência da construção duma 3.^a ponte a montante, criando 3 pontos de atravessamento do rio,

justificam de preferência um sistema ortogonal de vias paralelas e normais ao rio.

3 — Na formação e evolução da cidade foi na realidade uma malha ortogonal que se criou, mesmo com a existência duma só ponte.

4 — A evolução rápida do aglomerado urbano, que se traduz pelo desenvolvimento dos transportes colectivos e o acréscimo considerável do parque automóvel, levou ao convencimento de que a Via de Cintura Interna prevista no Plano Regulador, e já em curso de execução, delimitará o centro da cidade futura, no quadro da vasta aglomeração portuense.

5 — O trânsito nessa zona do centro, desembaraçado da maior parte do estacionamento, deve utilizar ao máximo as vias existentes. As novas artérias devem ser em pequeno número e completar a rede actual sem contrariar ou complicar a sua trama.

6 — À escala da cidade, não parece que se deva prever o desdobramento da Via de Cintura Interna, criando-se outras circulares mais próximas do centro actual. Julga-se mais conveniente, neste sector, desenvolver, confirmar e melhorar o sistema ortogonal existente.

7 — Assim, procurou-se descongestionar o centro irrigando-o por meio dum sistema de vias de circulação rápida. Constituem esse sistema 4 vias na direcção este-oeste e outras 4 na direcção norte-sul, interiores à Via de Cintura Interna.

8 — Além da Via de Cintura Interna mantêm-se também no Plano Director a grande circular constituída pela Estrada da Circunvalação e pela Marginal e as 4 radiais de penetração: Avenida da Boavista — Via Rápida para Leixões — Penetração da Via Norte — Penetração da Via Nordeste — que faziam parte do sistema do Plano Regulador.

9 — A rede viária fundamental do Plano Director será assim constituída por uma grande malha ortogonal formada por 4 vias este-oeste e outras 4 norte-sul e limitada por uma circular (a Via de Cintura Interna); esta circular dá acesso e faz a

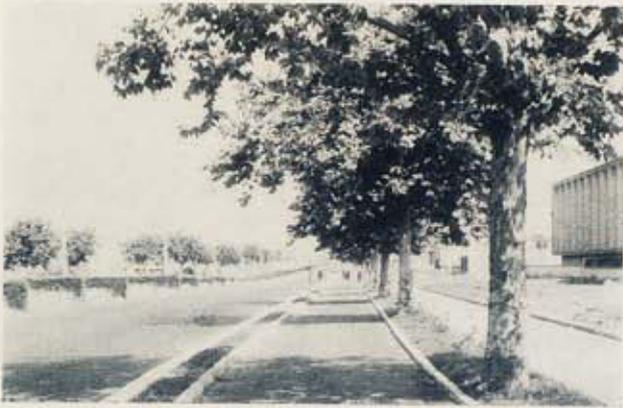


Fig. 29 - Via Rápida para Leixões

interligação de 4 radiais de penetração, que por sua vez são ligadas pela circular exterior constituída pela Estrada da Circunvalação e pela Marginal. Finalmente, dois sistemas de circulação contínua servem as novas unidades residenciais da parte ocidental e norte da cidade.

Toda esta rede viária se encontra ligada à 3 pontes que asseguram a distribuição do tráfego proveniente ou destinado ao sul.

Na sua essência — relativamente ao esquema viário do Plano Regulador — as modificações introduzidas resumem-se à transformação dum sistema radioconcêntrico noutra misto: ortogonal, na zona interior à Via de Cintura, e radial na parte exterior a essa via.

Na alínea III referem-se detalhadamente todas as alterações introduzidas no sistema viário do Plano Regulador resultantes de estudos subsequentes a esse Plano.

Transcreve-se a alínea IV relativa a «Alterações de pormenor. Túneis rodoviários. Novos tipos de cruzamentos»:

Procurou dar-se ao sistema viário proposto a maior eficiência, dotando-o com os elementos considerados indispensáveis para uma correcta organização e disciplina do trânsito. Foi por isso necessário lançar mão de algumas soluções mais dispendiosas, sem contudo se cair no exagero de prever operações financeiramente incomportáveis e como tal votadas a permanecerem eternamente em projecto irrealizável.

Em face do ritmo de crescimento do número de veículos verificado nos últimos anos, e tendo em vista o futuro desenvolvimento económico do aglomerado regional de que o Porto é o centro, é de admitir que, a não se processar rapidamente a melhoria dos meios de circulação postos à dispo-

sição do tráfego, se comprometerá gravemente a natural expansão da cidade.

Assim, dentre os elementos referidos destaca-se:

A) A execução dos seguintes túneis rodoviários:

- No prolongamento da Rua de Gonçalo Cristóvão para nascente — dois troços em túnel, um entre as ruas de Santa Catarina e de Santos Pousada e outro entre a Avenida de Fernão de Magalhães e as Eirinhas;
- No acesso da Ponte da Arrábida ao centro da cidade — uma passagem em túnel sob o Jardim da Cordoaria;
- Na ligação da nova ponte rodoviária (a montante da Ponte de D. Maria Pia) a Campanhã — um troço em túnel passando sob as linhas do caminho de ferro;
- No atravessamento da Praça de Mouzinho de Albuquerque pela Avenida da Boavista — 2 ramos em túnel passando lateralmente ao monumento da Guerra Peninsular.

B) A organização dos cruzamentos mais importantes, utilizando:

a) Passagens a níveis diferentes

- Com giração
- Sem giração
- Completas (assegurando todas as ligações sem cruzamentos)
- Incompletas (assegurando parte das ligações sem cruzamentos)

b) Ligações em corneta;

c) A substituição de cruzamentos de 4 ramos por ligações de 3 ramos;

d) Ligações de 3 ramos, com faixas de um só sentido cruzando a níveis diferentes.

Ainda no âmbito das providências necessárias para garantia do bom funcionamento do sistema viário proposto se incluem as disposições seguintes:

- a) Instalação de parques e locais de estacionamento e supressão do mesmo nas vias de circulação;
- b) Estabelecimento de sentidos únicos de trânsito;
- c) Retirada dos veículos de tracção eléctrica sobre carris.



Fig. 30 - Sistemas Viários do Plano Director e do Plano Regulador

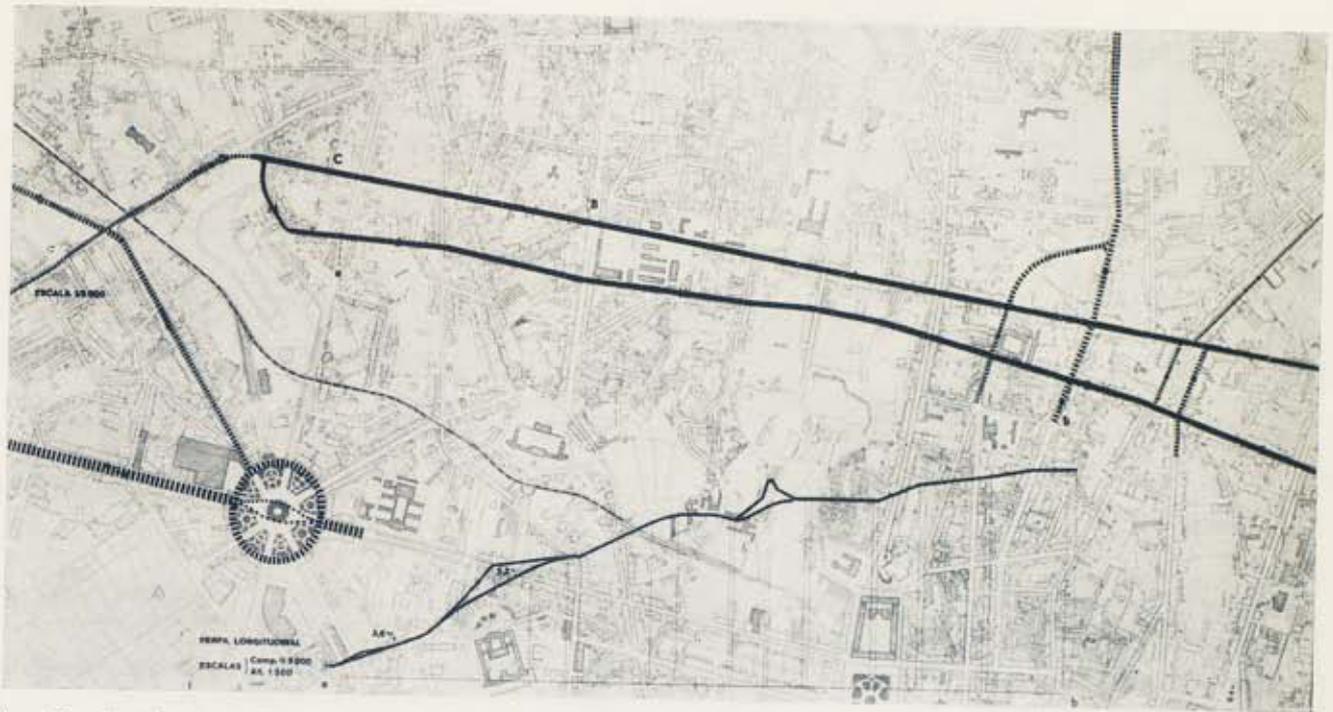


Fig. 31 - Duplicação da Rua da Constituição

Na elaboração do Plano estes aspectos foram tomados em consideração. As localizações fixadas, as reservas de terreno feitas, as soluções encaras para os problemas da circulação e ainda algumas disposições regulamentares estão de acordo com essa orientação.

Na alínea V incluem-se 20 documentos justificativos dos traçados das vias mais importantes

do Plano Director com os esquemas dos seus perfis longitudinais e os pormenores de alguns cruzamentos.

Nesses documentos as peças desenhadas são acompanhadas de textos explicativos.

Como exemplo, apresenta-se o documento n.º 6 relativo à Duplicação da Rua da Constituição, incluída na 4.ª via este-oeste.

QUINTA PARTE

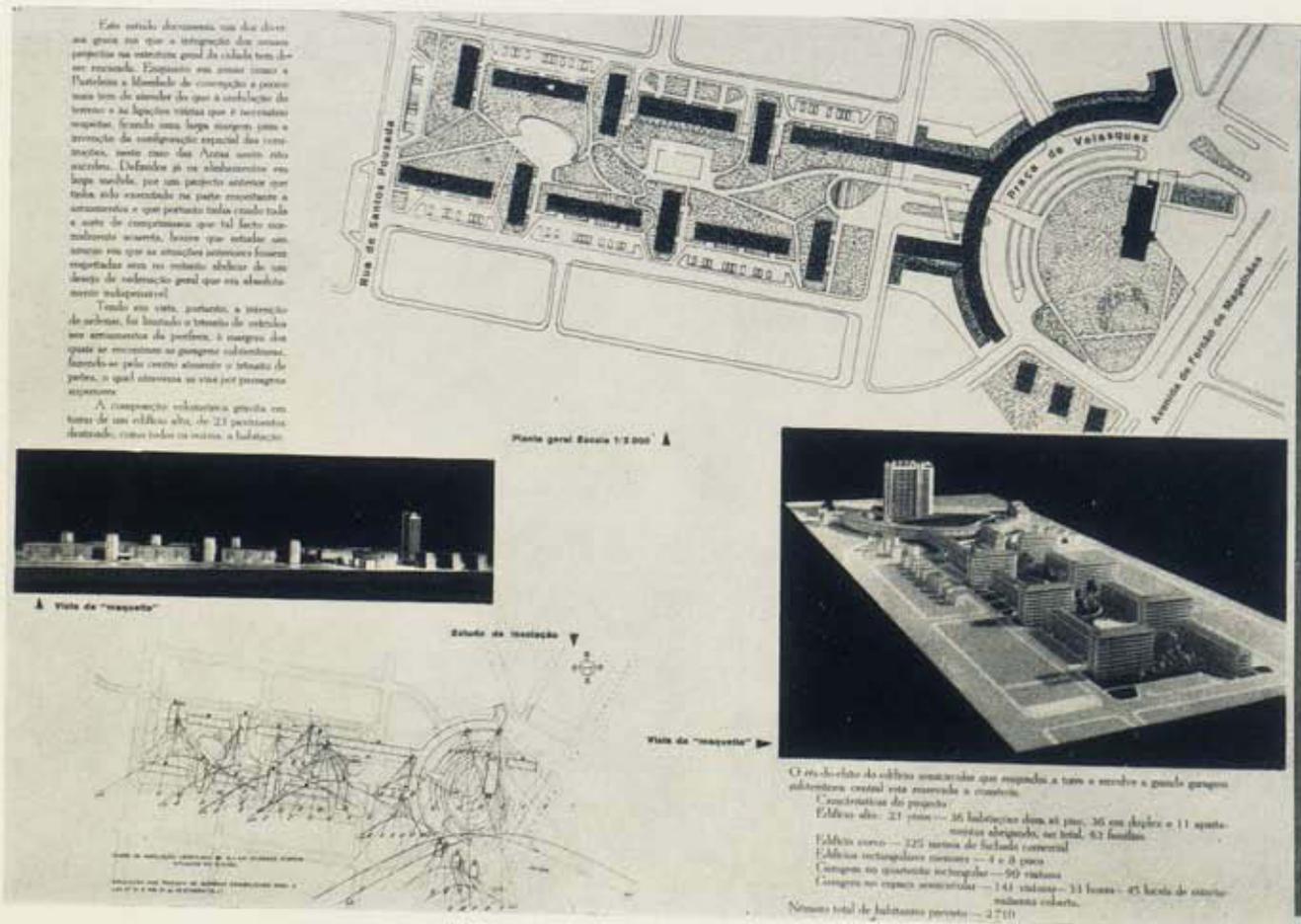
Finalmente, a Quinta Parte compreende alguns documentos exemplificando os estudos mais pormenorizados levados a efeito, tendo em vista o arranjo urbanístico de várias zonas da cidade e um estudo especial relativo às condições de implantação das construções em função de insolação.

- Arranjo da zona a sul das Antas;
- Zona da Pasteleira, Sector a nascente do Bairro da Rainha D. Leonor;
- Novo Cemitério Oriental da Cidade.

Constituindo alguns dos planos parcelares de urbanização, os estudos que apresentamos a seguir integram-se no todo que constitui o Plano Director da Cidade do Porto.

Encontrando-se já alguns em execução, estão

previstas para breve outras obras não menos importantes nem menos cuidadas do que as reproduzidas e que constituem parte dos estudos efectuados parcelarmente para cobertura total da malha da cidade.



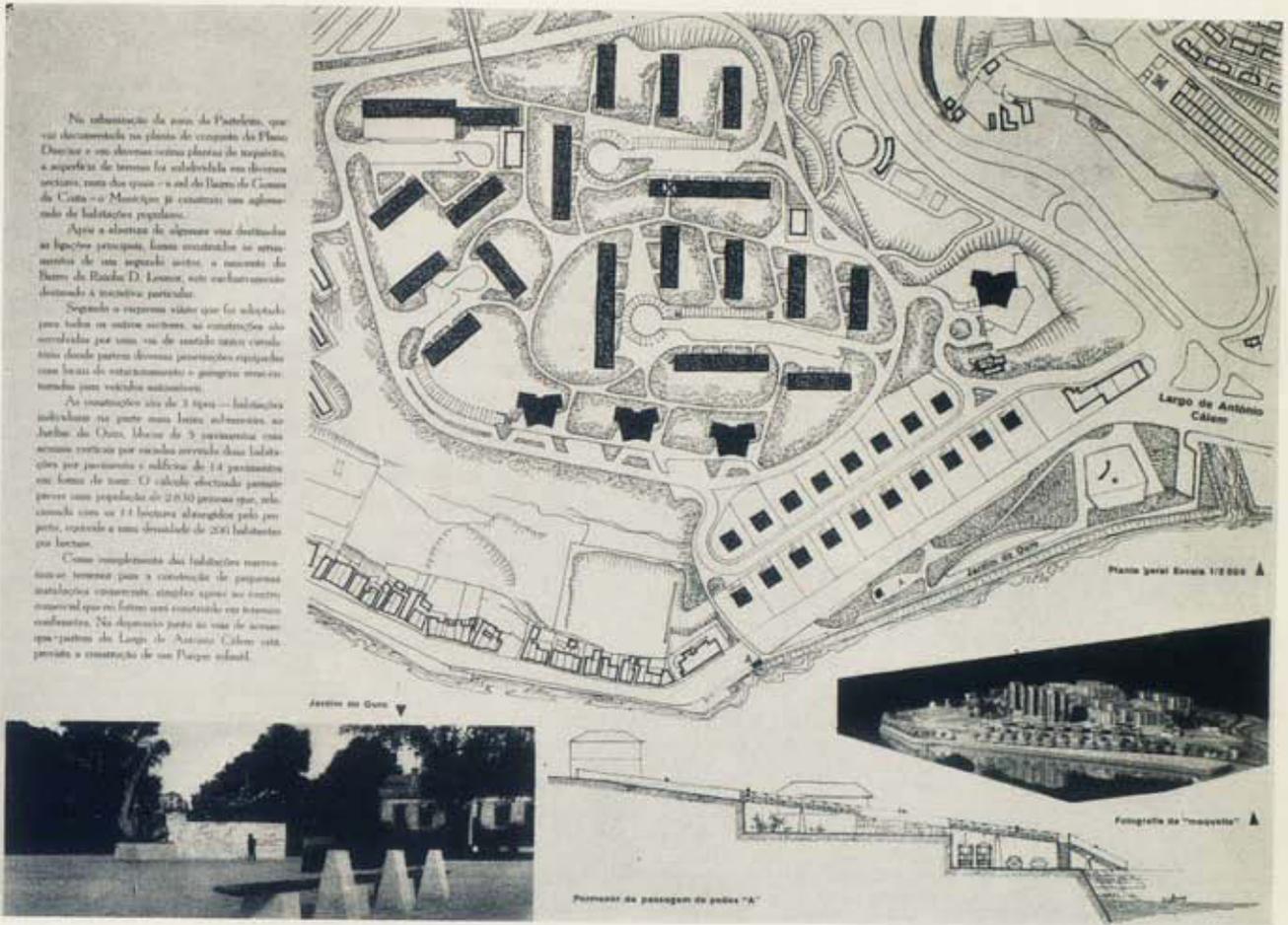
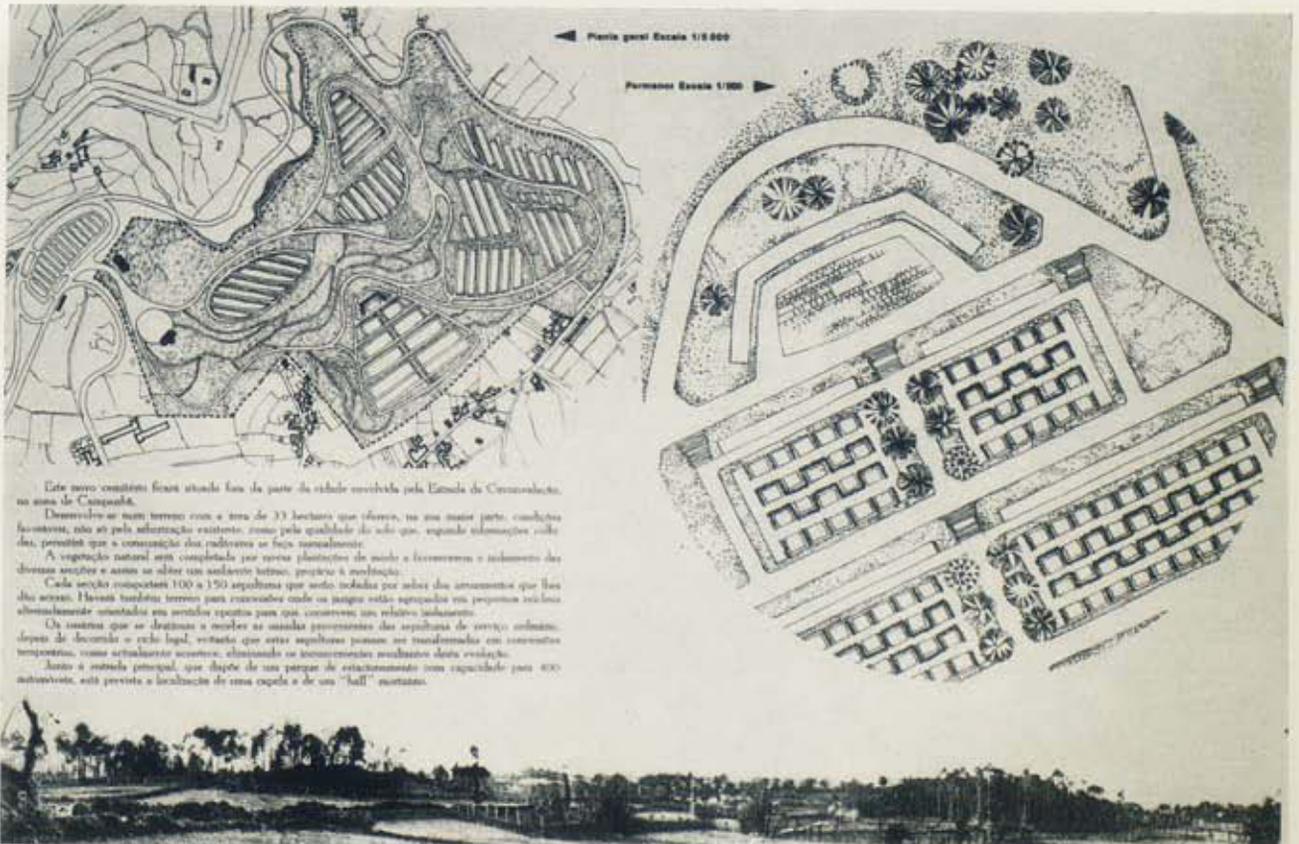


Fig. 33 - Zona da Pasteleira, Sector a nascente do Bairro da Rainha D. Leonor

Fig. 34 - Novo Cemitério Oriental da Cidade



PARECERES E CONCLUSÃO

PARECER DO CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS

Sobre o Plano Director da Cidade do Porto emitiu, em 14 de Julho de 1964, o douto Conselho Superior de Obras Públicas o Parecer N.º 3337, cuja conclusão se transcreve:

«O Conselho Superior de Obras Públicas, pela 1.ª Subsecção da sua 3.ª Secção, é de parecer que o «Plano Director da Cidade do Porto» constitui um trabalho de muito mérito e com as reservas formuladas no corpo do parecer, merece aprovação, salvo no que diz respeito ao problema da Avenida D. Afonso Henriques e suas ligações ao centro da cidade e à Restauração.

Tais reservas, dizem fundamentalmente respeito à correlação da utilização do território do concelho do Porto com o dos concelhos vizinhos, incluindo a definição da zona rural de protecção, à distribuição das zonas verdes com a protecção das existentes de reconhecido valor paisagístico, ao consequente ajustamento do zonamento, à revisão das disposições valorizadoras do ambiente arquitectónico das zonas velhas da cidade, com base em estudos parciais a levar a efeito por grupos de trabalho especialmente qualificados e à revisão do

regulamento, aspectos estes que não invalidam as linhas fundamentais do plano, que nestas circunstâncias poderá ficar a servir de apoio a estudos ulteriores e complementares, fornecendo os elementos essenciais para o desenvolvimento da cidade

Entende o Conselho de salientar a necessidade urgente de se organizarem planos gerais directores dos sistemas de abastecimento de água e de drenagem de esgotos, correlacionando-os, devidamente, com os concelhos suburbanos interessados.

Por outro lado o problema ferroviário merece ser estudado no plano da sua importância, tendo em vista a projecção que pode ter no desenvolvimento da própria cidade.

Finalmente, julga o Conselho de evidenciar o muito apreço que lhe mereceu o bom critério da Câmara Municipal em promover a elaboração do estudo em causa por um grupo de trabalho tão qualificado.

No entanto, V. Ex.ª resolverá como melhor entender.

Este parecer foi aprovado por unanimidade.»

DESPACHO MINISTERIAL

Sobre este parecer exarou Sua Excelência o Sr. Ministro das Obras Públicas, em 1 de Agosto de 1964, o despacho seguinte:

«— Dou a minha homologação a este valioso parecer do Conselho Superior de Obras Públicas sobre o Plano Director da Cidade do Porto, proposto pela sua digna Câmara Municipal.

— Decorridos já cerca de dez anos sobre a aprovação do anterior Plano Regulador — período

este, aliás, particularmente activo no que respeita à urbanização e expansão da Cidade — a iniciativa da sua revisão teve inegável oportunidade. A Câmara Municipal do Porto é credora de muito apreço por assim o ter entendido, não recuando perante a complexidade desta tarefa; e ainda por ter produzido um trabalho de grande merecimento, confirmativo do valor da administração camarária e da competência e dedicação da excelente equipa de técnicos de que dispõe.

Tenho estas mesmas circunstâncias como penhor seguro de que os estudos a realizar seguidamente quer para ajustamento do Plano às recomendações do parecer, quer para pormenorização das suas disposições à medida que se tornar oportuno dar-lhes execução, virão a ser conduzidos pela forma mais conveniente.

— Em relação aos aspectos particulares do Plano, pouco se me oferece anotar à margem do judicioso parecer do Conselho, aliás elaborado em termos de deixar à Câmara Municipal as mais amplas possibilidades de exercer a sua iniciativa.

Deixarei no entanto registado o meu voto de que a Câmara Municipal do Porto continue a consignar a sua melhor atenção à execução do Plano de Melhoramentos de 1956, considerando na posição de relevo que sem dúvida merece o instante problema do saneamento e valorização urbanística dos bairros ribeirinhos da Cidade antiga. A propósito, direi que a importância desta tarefa teria justificado, porventura, uma mais detida referência

no trabalho elaborado pela Câmara Municipal e no parecer do Conselho.

— Faço ainda uma alusão especial ao problema da remodelação do Centro da Cidade, abrangendo a Avenida de D. Afonso Henriques, para recomendar vivamente à Câmara Municipal que porfie no esforço para a sua resolução efectiva em curto prazo; e para esclarecer que esta remodelação deverá continuar a ser orientada em conformidade com o despacho oportunamente exarado por mim sobre os mais recentes estudos apresentados pela Câmara, tendo em consideração adicional as observações do presente parecer harmónicas com esse despacho.

— Finalmente, renovo a recomendação de que a D.G.S.U., em contacto com a C. M. do Porto, estude e proponha a nova legislação necessária para apoiar as disposições do regulamento do Plano citadas no parecer como necessitando dessa providência para poderem produzir os seus benéficos efeitos.

1/VIII/1964.

a) Arantes e Oliveira»

CONCLUSÃO

Dentro das apertadas limitações de espaço disponível, supomos ter dado uma ideia de como foi elaborado o Plano Director da Cidade do Porto.

As especiais características de revisão deste Plano levaram a que a distribuição das várias partes que o formam e a composição de cada uma delas tomassem aspectos particulares.

Se é certo que o ritmo acelerado da vida contemporânea e as inevitáveis transformações económicas e sociais dele resultantes impõem uma adaptação quase permanente das estruturas urbanas, era indispensável o reajustamento do plano aos dados actuais e previsíveis, encarando todavia com realismo construtivo as soluções a propor.

Aprovado o Plano Director, a actividade municipal e a iniciativa particular têm-se subordinado às linhas gerais nele definidas.



Fig. 35 - O Porto

Por outro lado, o prosseguimento da política de aquisição de terrenos, embora condicionada às limitações orçamentais, tem permitido a realização de algumas operações parcelares projectadas.

Mas há ainda um grande número de tarefas subsidiárias a realizar.

A elaboração de Planos Parciais de Urbanização, a execução progressiva da rede viária preconizada (sobretudo da malha principal), o equipamento de novas unidades residenciais, a execução dos parques de estacionamento previstos, a hierarquização e a planificação económica dos empreendimentos reputados mais necessários, são, entre outros, alguns dos objectivos a alcançar.

Todavia, se o Plano Director, por si só, não é a alavanca milagrosa que fará progredir o aglomerado urbano, a verdade é que a disciplina e a ordem por ele impostas têm-se mostrado eficazes como factores fundamentais orientadores dum desenvolvimento harmónico e correcto, de modo a não comprometer o futuro da Cidade do Porto.

J. CÔRTE-REAL PIMENTA
Eng.º Civil

