

PRIMEIROS ESTUDOS ENTREGUES AO ARQ. MUZIO NO PORTO

EM 7 de Maio de 1940

- I-CIRCULAÇÃO
 - ≡-ZONAMENTO
 - ≡≡-PROBLEMA SOCIAL (Casas baratas)
 - II-PRIMEIRO ESQUEMA DAS GRANDES COMUNICAÇÕES
 - III-ZONING (1º Estudo) Esc.1/10.000
- } reticado

RELATÓRIO DO 1.º ESTUDO

apresentado ao Arq.º Giovanni Muzio

I.º CIRCULAÇÃO

a) Princípios Gerais

Pelas conclusões do estudo feito quanto à Circulação, do Pôrto para fora e dentro da Cidade (veja-se " Inquérito "), verifica-se que:

1.º. - Como centro de produção e de distribuição, o Pôrto exige mais fáceis ligações com os municípios confinantes: Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Gaia.

2.º. - As entradas na Cidade se fazem por ruas ^{Tortuosas e} estreitas, e muito construídas que por isto se não pode pensar em alargar.

E assim entende o Gabinete Técnico que se resolveriam melhor estas ligações traçando o menor número possível de novas ruas de penetração, mas essas de largura adequada a uma circulação rápida e fácil.

3.º. - É necessário, para viabilidade económica, que essas avenidas de penetração se façam sem grandes expropriações, e conduzam o mais possível ao centro, afim-de ficarem encurtadas as distâncias, sobretudo para os que não podem pagar passagens em transportes colectivos, caríssimos.

4ª. - Se há dificuldades de trânsito no centro, as soluções mais lógicas deverão ser:

a) desviar do centro o tráfego que a êle não tenha de ir - o que leva a considerar uma rêde boa de ligações na Cidade, da periferia ao centro; de tal modo que seja mais fácil e rápido o trajecto pelos desvios creados;

b) arranjar ligações de continuidade ás ruas melhores, para que os ziguezagueamentos não sejam frequentes e os escoamentos sejam menos desiguais;

c) crear parques de estacionamento que permitam estabelecer a proibição de estacionamento demorado junto aos passeios, com redução considerável da faixa utilizável de rolagem.

5ª. - Uma vez fixada a ideia de não construir ligações directas de caminho de ferro do Sul, pela Arrábida, e do Douro a Leixões para junção dos dois portos, terá de efectuar-se o transporte de mercadorias por camionagem. Estabelece-se larga estrada de transporte rápido do Ouro a Leixões.

Nêste sentido agiu o Gabinete Técnico no estudo que apresenta; ao mesmo tempo, junto das entidades respectivas, trata da fixação do número e local das futuras pontes sôbre o Douro, bem como do plano de melhoramentos dêste rio, dois assuntos cuja resolução interessam indiscutivelmente ao plano.

b) Ligações com o exterior

Pôrto centro da região nortenha (do Mondego para o Norte)

Minho

1ª) - Póvoa-Viana-Valença - A estrada nacional 1-1ª, deixará próximo de Avestas o actual caminho para ir direita à grande via 1-1 (Ameal-Repouso) e tomar em Paranhos, a grande transversal 2-2 (Ameal-Praça de Carlos Alberto). Conduzirá assim rapidamente à testa da Praça de Carlos Alberto.

Será, por um traço de Avestas a Pedras Rubras, a ligação do Pôrto com o campo de Aviação de Pedras Rubras.

A construção duma ponte na Arrábida trará uma possível ligação de Viana para o Sul do Douro. Prolongar-se-à a grande via 6-6 (Arrábida-Circunvalação próximo do actual Caminho das Congostas) até ao lugar do Seixo onde encontrará a E. N. 1-1ª.

As ligações por esta via da Arrábida de quem venha de Braga ou de Traz-os Montes, poderão fazer-se pela grande longitudinal 3-3 (Ranha-Leixões).

2ª) - Braga - A estrada nacional 2-1ª, deixará a povoação de S. Mamede e tomará nova rota entrando na Cidade um pouco a nascente da actual entrada do Ameal. Um pouco a Sul do Bairro de Paranhos, esta grande via bifurca-se e seguirá:

4

a) para o nó da Avenida da Alegria 4-4 (prolongamento das ruas da Alegria e Santos Pousada) com a Avenida dos Combatentes pela nova grande via 1-1;

b) direita à Arca de Água e daí pelo Monte Pedral até à Praça de Carlos Alberto (via 2-2), testa de penetração por este lado norte.

3ª) - Stº Tirso - Guimarães - A estrada nacional 11-2ª tomará novo traçado no lugar de Giesta, entrando na Cidade pela larga avenida 4-4. No estremo desta encontra as ruas de penetração Costa Cabral-Alegria e Santos Pousada, bem como a grande via 1-1 de ligação do Minho com o Sul. No cruzamento 4-4 com a grande longitudinal 3-3 encontra a ligação rápida com Leixões

Traz-os-Montes

e Douro

Pela estrada nacional 6-1ª vindo de Penafiel e Valongo, e em novo traçado, a partir de Vale de Ferreiros, entrará na Circunvalação na ponta nordeste (Lugar da Ranha) onde se bifurca nas vias:

a) estrada 5-5 ladeando o caminho de ferro por Contumil e Campanhã até à ligação da ponte nova A, logo a montante da ponte de D. Maria I, (ponte mixta de estrada e caminho de ferro), e que servirá a intensa zona fabril a crear nesta parte, a nascente da Cidade.

5
b) grande longitudinal, atravessando toda a Cidade, direita a Matozinhos e Leixões e cruzando consequentemente todas as grandes artérias de penetração pelo norte.

As duas grande vias 3-3 e 5-5 e o prolongamento desta para o Sul do Douro enfaixam a Cidade actual: Matozinhos-Pôrto-Gaia.

Bacia do Douro

Zona alta - por estrada de traçado conveniente vindo de Gondomar e entrando no nó a sul do Prado do Repouso;

Zona Ribeirinha - a) norte - Estrada marginal já aprovada, que irá ao tabuleiro inferior da Ponte D. Luiz e, por túnel, à Rua de S. João

b) sul - Estrada marginal a estabelecer.

Sul

Pela ponte de D. Luiz - Tabuleiro superior - Solução A) - Um túnel por baixo da Sé ligando directamente a Mousinho da Silveira e aos Loios, formando aí uma testa;

Um desvio para nascente perfurando a muralha e tomando a Rua Arnaldo Gama direita à Praça da Batalha, nova testa de penetração.

Solução B - Uma artéria a céu aberto da base da Sé com passagem superior à Rua Mousinho da Silveira e

das Flores, e desembocando ao meio da Praça, por atravessamento do edifício das Cardosas.

Tabuleiro inferior

a) Margem norte

- Túnel a partir da ponte, direito à Rua de S. João em frente à Rua do Infante D. Henrique;
- Marginais.

b) Margem Sul

- Pelas ruas Cândido dos Reis e Soares dos Reis indo à Estrada Nacional 10-1ª em Stº Ovídio; pela Rua Cândido dos Reis e Rua de Camões à Avenida da República (trajecto mais ingreme)

Pela ponte nova A-Mixta de Caminho de ferro e Estrada - a construir logo a montante da actual de D. Maria.

- A actual Rua de S. Vitor (foco das piores ilhas do Pôrto) muito alargada até ao jardim de S. Lázaro onde formará testa de penetração; a Rua de Alexandre Herculano.
- Uma nova artéria contornando pelo sul o Cemitério do Prado do Repouso, direita à Rua de Barros Lima que alargada levará rapidamente à Avenida de Fernando de Magalhães.
- Uma nova artéria ladeando o caminho de ferro de Campanhã a Contumil (5-5)

Pela ponte nova B - Na Arrábida

- Ligar a zona marítima das praias da Costa das Flores com a zona do Campo Alegre por larga avenida (6-6) que irá até à Circunvalação, por enquanto.
- Permitirá uma ligação rápida do Sul com Leixões, pela larga estrada (7-7) passando inferiormente a Avenida da Boavista.

Pela ponte de D. Maria I

- Ligação actual por caminho de ferro do Sul com o Pôrto, com os inconvenientes da mudança de locomotiva em Gaia e da inversão da marcha em Campanhã.

Ligação Douro-Leixões Será feita por uma larga estrada que sai do Curo, sobe a Gomes da Costa, à Boavista, direita ao alto de Matozinhos.



A circulação, actualmente difícil nalgumas ruas do Pôrto, pode afirmar-se que ficará muito melhorada no dia em que se possa desviar do centro parte do trânsito e que existam parques suficientes para as viaturas paradas.

No entanto, pensou-se melhorar certas conti-

nuidades de ruas. Assim, a Rua de Sá da Bandeira, que é, sem dúvida, uma das melhores artérias do centro, será continuada, passando inferiormente com a Rua de Gonçalo Cristovão, e a Rua de Heliodoro Salgado de nível, indo na Fontinha encontrar a Rua de Stª Catarina, num ponto onde já tem maior largura e menor movimento. A Rua de Gonçalo Cristovão que parava na Praça da República, junto aos Mártires da Liberdade, será prolongada para ponte indo ligar por um enforquilhamento à Avenida de Júlio Dinis. A Rua dos Bragas ligará à Rua Alferes Malheiro que por sua vez ligará à Rua Firmeza. A Avenida de Rodrigues de Freitas prolongar-se-á à Batalha. A Avenida Camilo prolonga-se até à Rua de Pinto Bessa. Etc., etc., conforme vai indicado neste primeiro esquema.

II - ZONAMENTO

a) Zonas industriais

Torna-se necessário, para a boa disciplina da Cidade e conseqüente comodidade dos seus habitantes, estabelecer-se o zonamento.

Ora, um exame do estado actual da Cidade mostra-nos uma distribuição desconcertante: quasi todas as representações gráficas das actividades tomam nas plantas o aspecto de sarapintas, tão grande é essa dispersão.

Assim, por exemplo, as fábricas de grande contribuição estão desta maneira distribuidas pelas freguesias:

Vitória - 14, Miragaia - 1, St^a Ildefonso - 72, Sé - 20, S. Nicolau - 3, Massarelos - 11, Lordelo - 20, Cedofeita - 30, Foz do Douro - 1, Bonfim - 44, Ramalde - 10, Aldoar - 1, Paranhos - 21, Campanhã - 27. Só Nevogilde é que está isenta desta grandes fábricas.

Nestas circunstâncias, o que há não pode servir duma forma absoluta para a definição das zonas industriais da futura Cidade do Pôrto.

Pela direcção dos ventos, pela necessidade de fáceis meios de transporte, pensa êste Gabinete que será em Campanhã, isto é, na faixa oriental da Cidade, que se deve situar uma intensa zona fabril.

E, porque aí existe caminho de ferro de via larga, junto ao Esteiro o rio Douro e se pensa, no estudo apre-

sentado agora, em boas ligações por estrada com todo o Norte, crê o Gabinete que a localização indicada convém, desde que aí se façam obras que facilitem o estabelecimento industrial,

Uma cortina de verdura e na encosta sobranceira a Gondomar os bairros operários. Tudo da curva de nível da cota 100 para baixo. Desta para cima, os bairros residenciais das Antas, de Gomes da Costa, etc.

Como, por outro lado, se encontram já dois núcleos fabris importantes em Lordele do Ouro e em Ramalde - Sp.ª da Hora - Matozinhos, mantêm-se, melhorando-se-lhes as comunicações rápidas e cercando-os por massas de verdura onde os bairros operários ficarão em atmosfera campesina e saudável.

Finalmente, para que se acabe com a continuação da anarquia actual, uma legislação apropriada deverá impedir a construção de fábricas fora das zonas, suficientemente vastas, que assim se atribuem no plano para as instalações industriais.

b) Zonas residenciais

As melhores zonas para adensamento (não exagerado) das edificações de habitação são sem dúvida as compreendidas entre as vias 1-1, 3-3 e 6-6 excluido o talhão operário da Prelada, a norte do prolongamento da Rua da Constituição.

Para esta grande zona as penetrações são fei-

tas

vindo do Norte - por: 6-6, 9-9, 2-2, 4-4, e 10-10
do Sul e Leste - por; R. de S. Vítor, alar-
 gada até S. Lazaro, seguindo-se Passos Manoel,
 Praça de Carlos Alberto, nova rua até ao Palácio,
 daqui à Arrábida (11-11 segunda das grandes longi-
 tudinais do plano), pela 8-8 a Leixões;
 pela 1-1 até ao pròlongamento de Heliodoro Salgado
 já no prolongamento da grande longitudinal da Boa-
 vista (12-12);

pela Constituição prolongada até à S.^a da Hora -
 3^a das longitudinais concebidas (13-13);

só do Sul - pela ponte de D. Luiz, direito
 à Batalha (14-14) ou, pelo túnel, direito a Mou-
 sinho da Silveira e Praça dos Loios (15-15);

pela ponte da Arrábida e avenida 6-6 que encontra
 as quatro grandes longitudinais acima indicadas;

do Mar - de Leixões pela 3-3 seguindo depois
 por qualquer das vias 8-8, 7-7, 13-13;

pela marginal seguindo depois à Boavista, ou en-
 tão indo a Massarelos e subindo D. Pedro V ou a
 Restauração.

Desta forma, as malhas fundamentais são sufi-
 cientemente apertadas para não acarretarem grande demora
 nas deslocações de uns pontos para outros da Cidade, e,
 sobretudo, permitirão estas deslocações sem passagem
 forçada pelo centro onde se adensa o comércio, sem en-

contram as repartições do Estado, etc, etc.

Esta grande zona de construção semi-intensiva (a exageradamente intensiva deve impedir-se) deverá ter uma legislação disciplinadora para que os espaços vivos dos quintais se juntem em áreas volumosas de verdura, e, para que, mais tarde, quando estes espaços vierem a poder ser por todos usufruidos em passeios de sombra, não se encontrem repletos de barracões ou de tal forma dispersos que para nada sirvam à colectividade; uma profundidade comum deverá ser fixada.

Ora como esta zona de residências, em construção densa, é vasta demais para que a zona comercial se mantenha exclusivamente no centro, vários pequenos centros locais de comércio se deverão deixar criar. A Câmara convirá até o estabelecimento de pequenos mercados locais. Com isto, evitará o deslocamento de parte da população ao centro com a correspondente economia de tempo e de despesas de transporte - a Urbanização tem por objectivo tornar a vida dos cidadãos melhor e mais fácil e não torná-la mais morosa e cara.

Quanto às residências isoladas - vilas - aparecem em pequenos núcleos na Cidade: Avenida dos Combatentes e Antas, Guerra Junqueiro e ruas dessa área, Avenida da Boavista, Foz alta e pouco mais.

Aparecem-nos mais como resultado de interesses particulares na venda de grandes terrenos - antigas quintas - do que obedecendo a princípios de urbanização;

e tanto que a sua dispersão só trouxe grandes encargos
para o Estado e para a população.

mais, muito mais. É urgente fazer a política das zonas verdes arborizadas.

Apresenta êste Gabinete em terrenos onde já existem árvores ou que permitem a sua plantação, cinco parques: o da Cidade, entre a Avenida de Boavista e a Circunvalação, próximo do Castelo do Queijo; outro que abrangerá o maciço arborizado da Quinta da Prelada; um terceiro, mais pequeno no lugar de Salgueiros; o do Palácio de Cristal ampliado pelas ravinas das Virtudes; e, finalmente um vindo de próximo do lugar da Ranha, a estender-se para sul, paralelo a Fernão de Magalhães.

Do lado de Gaia, os terrenos em encosta virados ao rio deverão ser arborizados e constituir parque público que se estenderá até ao Areíno.

Faixas contínuas de verdura se estenderão à volta das zonas fabris, seguindo os grandes arruamentos novos, etc., conforme se indica no esquema representativo do condicionamento da Cidade elaborado por êste Gabinete.

E, porque tudo isto realizado será ainda bem pouco, impõe-se a legislação já acima referida de protecção dos recintos interiores dos quarteirões construídos.

Como a vida não é só trabalhar e sofrer, nestes parques encontrarão os menos afortunados os terrenos de jogos, as distrações a que têm direitos incontestáveis

d) Campos de desporto

São actualmente poucos e particulares. Há que estabelecer um Estádio para as grandes competições, talvez no Parque da Cidade; há ainda que facilitar o estabelecimento de pequenos campos de desporto pelos diferentes bairros citadinos.

e) Zona de reserva

A larga faixa a noroeste da Cidade, não especificada ainda, será uma zona de reserva; rural é e rural ficará. Mas como é necessário atender aos pequenos núcleos existentes, procurar-se-á ligá-los e dar-lhes vida quasi autónoma.

Não interessam para os próximos 20 anos estes terrenos, mas é indispensável que se proíba nêles toda a construção que possa dificultar o desenvolvimento harmónico e disciplinado da Cidade mais tarde, quando as exigências o indicarem.

...

III - PROBLEMA SOCIAL - CASAS BARATAS

Metade da população activa dedica-se à indústria, uma grande parte ao comércio e outra, também grande, aos transportes.

Os salários baixos dos operários leva-os a evitar os transportes, a procurarem estabelecer-se nas proximidades do local onde exercem a sua actividade. Assim, e pela ganância dos proprietários com a ajuda, por eegueira, das edilidades, nasceram as "ilhas".

Uma grande parte destas "ilhas" deve ser demolida por deficientíssimas condições de hâgiénicas. Outras, pela sua situação, menor densidade de povoamento e razoáveis condições sanitárias podem ser aproveitadas, depois das indispensáveis beneficiações, e estabelecendo uma regulamentação apropriada para a sua saturação.

Em todos os casos, há necessidade de construir, quanto antes, oito mil casas para se substituirem as "ilhas" piores.

As casas dos bairros económicos, construídas pelo Estado ao abrigo do Decreto-lei nº 23.052 de 23 de Setembro de 1933 não resolvem o problema:

- 1ª - porque são caras
- 2ª - porque os bairros são localizados onde os ter-

13

renos são baratos, mas longe das actividades

3ª - porque têm prescrições especiais: para os sindicalizados, etc.

4ª - e porque são muito poucas.

A Câmara não pode fazer assistência porque os seus recursos o não permitem. Mas, cumpre-lhe pensar nos que não podem pagar rendas caras.

Ora, o preço actual das casas de "ilha" é variável: de zero a duzentos escudos. É função da casa e do local sobretudo. Mas como valem muito pouco em relação àquilo que rendem, têm margem suficiente de abaixamento de renda, até ao preciso, para que se não abandonem por casas novas e higiénicas, forçosamente mais caras e mais distantes.

E, ainda pelo "Inquérito", se verifica que essas 8.000 casas a construir deverão sê-lo com a seguinte distribuição: 40% para rendas que não excedam 30,00; 30% até 50,00 e 20% até 70,00 mensais; o restante, poderá ser para pessoas que podem pagar rendas superiores, porque dos que nada podem pagar, deverá encarregar-se a Assistência Pública.

CONCLUSÕES

1ª - É preciso construir 8.000 casas para rendas muito mais baixas que as actuais condições de construção

permitted. It creates this necessity a problem, already, fortunately, in the way of solution: to build much more cheaply than what has been done up to now. It is thought to be achieved by a deep study of the projects and the materials and also by a special organization of the work.

2^a - It must be chosen the most appropriate places, in a way that it is easy to move the families, and that the urbanization (a very important part of the total cost) and taking into account the established zoning.

3^a - It must be made laws permitting: a) that it is possible to demolish the unhealthy houses without difficulties or delays; b) that it is possible to prevent the construction of spaces that by these demolitions will be left free, imposing on their arborization by deciduous trees - and, if necessary, their municipalization.

...

*Instituto de Estudo da
Cidade Geral de Urbanização*

PRIMEIRO ESQUEMA DAS GRANDES COMUNICAÇÕES



LEGENDA

- C. FERRO VIA LARGA EXISTENTE
- " " " REDUZIDA "
- " " " LARGA PROJECTADO
- COMUNICAÇÕES EXISTENTES
- " " PROJECTADAS



ZONING

1. ESTUDO

-  RESIDENCIAL INTENSIVA E SEMI-INTENSIVA
-  RESIDENCIAL EXTENSIVA
-  ZONA INDUSTRIAL
-  COMERCIAL EXISTENTE
-  COMERCIAL PROJECTADA
-  ZONA VERDE
-  CAMINHO DE FERRO
-  RESERVA DE C. FERRO
-  RESERVA AGRICOLA

