



Câmara Municipal do Porto

3.ª Repartição—TÉCNICA

Engenharia

SECÇÃO

N.º 417



Exmº Sr. Vereador do Pelouro das Obras da Câmara Municipal de

PORTO

*Perfilho a apontar sobre a obra a fazer com o parecer do Engº de Ref. 28-1-30*

*a' conta da cidade*

*16/2/53*

Tenho a honra de enviar a V.Exª, dois ante-projectos da Rua Júlio Diniz por cuja construção como é do conhecimento de V.Exª, já há muitos anos venho insistentemente pugnando.

Uma das grandes dificuldades que encontrei logo de início foi a perda por parte da Câmara do terreno situado em frente ao Palácio cedido gratuitamente pela Marquesa de Monfalim ao Município, direito esse perdido por estreita visão de quem superintendia neste assuntos e medindo 3283 m², em parte dos quais outras Câmaras passadas tinham realiado já várias obras.

Depois de dois anos de persistente insistência consegui-se da parte do ~~no~~ possuidor a sua venda pelas quantias indicadas.

Logo que consegui tal aquisição combinei com o Engº A. Barreiros a maneira prática e o mais economicamente possível de se conseguir uma solução que nos satisfizesse, visitando todo o trajecto na sua companhia, falando com a direcção da Fábrica de Cerveja, sempre pronta a todo o auxilio possível, e estabelecendo todos os detalhes que nos ocorreram .

Justificar a necessidade da sua execução julgo absoluta

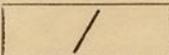


*Câmara  
Municipal  
do Porto*

3.ª Repartição — Engenharia

.....SECÇÃO

N.º.....



2

mente desnecessário por estar no ânimo e espírito de todos, porém a oportunidade apresenta-se talvez mais propícia do que nunca.

Devo dizer a V.ª Ex.ª que a solução n.º 1 deve ser abandonada pelas razões postas em evidência pelo Eng.º A. Barreiros, detendo-se as minhas considerações apenas sobre a segunda, isto é, sobre aquella que se deve adoptar.

Quem vê à primeira vista a planta da segunda solução poderá hesitar por momentos na sua escolha, porém se atendermos a que o estabelecimento desta pequena praça permite o deslocamento da direcção e portanto a realização económica da sua execução e cria de futuro perspectivas interessantes (base hoje seguida em todas as Cidades) para quem a percorre, não podemos senão adoptá-la.

Porém a largura com que foi projectada em 1899 não satisfaz já, no meu modo de vêr ao movimento futuro, necessitando de ser aumentada para 23 m. mínimo indispensável e praticamente o máximo que se lhe poderá dar.

A Rua Júlio Diniz desembocando na Rua do Triunfo já com uma largura razoável deve ser executada com a maior largura possível, tanto mais que uma parte do transitó poderá desviar-se pela rua da Liberdade até à rua das Carmelitas, por artérias amplas uma vez demolido o inestético Mercado do Anjo.

Se na Avenida dos Aliados fosse dada uma maior largu-



Câmara  
Municipal  
do Porto

3.ª Repartição—TÉCNICA

SECÇÃO

N.º



3  
(3)  
ra ás radiais (20 m.) e seu valor e a sua grandesa seria muito superior ao actual. Fei esse o erro fundamental do Parker.

Hoje não podemos cair neutro, embora tenhamos a certeza de maior despesa a fazer.

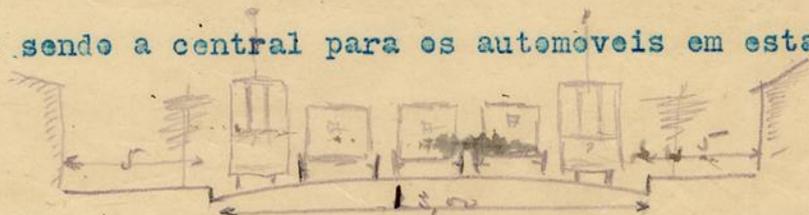
Assim o troço A.B. seria feito em duas fazes:

A primeira compreende a execução imediata para 18 m. de largura, porém projectando-se na largura dos 23m.; Isto é, seria feita uma despesa para as necessidades actuais seguindo-se a restante parte para quando houvesse oportunidade.

A 2ª compreende a construção na parte B.C. na largura de 23 m., cuja despesa é praticamente a mesma, quer sejam 18 m. quer sejam 23.

A 3ª e última seria a parte C.D. aproveitando-se a actual Rua, mas prevendo-se para futuro o seu alargamento para os 23m.

A justificação dos 23m. está no seguinte; passeios de 5m. facha de relagem de 13m. permitindo a instalação de 2 linhas electricas junto dos passeios e 3 filas de automoveis sendo a central para os automoveis em estacionamento.



Desta maneira todo o automovel quer num sentido como neutro, encontra uma zona livre para a rápida circulação mesmo que a Rua esteja ocupada per electricos. Isto é trata-se de evitar os inconvenientes da Rua de Sá da Bandei-



Câmara  
Municipal  
do Porto

3.ª Repartição—TÉCNICA

SEÇÃO

N.º

/

(4)  
ra em que um automovel desde que encontre um electrico na sua frente tem de se subordinar à sua marcha e às suas paragens.

Julgo preferivel ainda, embora com ligeira despeza, reduzir-se de 1% à percentagem do trainel C.D. bastando a mudança do mesmo 50 m. mais distante.

Com a solução proposta (2ª solução) as expropriações orçam per 200 centos ou seja uma quantia relativamente pequena para tão grande melheramento e qual deverá orçar na sua totalidade per uns 1.300 centos.

Isto é, no próximo ano económico com as dotações correntes é facil a realisação de um dos maiores melheramentos da Cidade, cuja ideia dáta de há mais de 30 anos, que a sua realisação seja para breve esse e desejo da Repartição.

Com os meus cumprimentos, desejo a V. Exª os melhores votos de

SAÚDE E FRATERNIDADE

Pôrto e 3ª Repartição—Engenharia, 20 de Janeiro de 1933

O ENGENHEIRO CHEFE

123

D-CMP/3 (108)

5



MUNICÍPIO DO PÔRTO  
3.ª REPARTIÇÃO  
(TÉCNICA)

N.º .....

Bairro *Ocidental*

Freguesias *de Cedofeita e Massarelos*

.....  
.....  
.....

46-B

**ANTE - PROJECTO**

DA RUA DE JÚLIO DENIZ ENTRE AS RUAS DO TRIUNFO E DA  
SAUDADE

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

*Imp. Lantad*

Pôrto e Paços do Concelho, 17 de Janeiro de 1933

*Serv. para a Urbanização  
Município do Porto*



Câmara  
Municipal  
do Porto

3.ª Repartição - TÉCNICA

SECCÃO

N.º

/
---

6

APPROVADA POR TO EM CAMARA,  
28 DE Janeiro DE 1928  
O PRESIDENTE

MEMÓRIA DESCRITIVA

Augusto de Souza Roza  
C.ª. Municipal

Data de 11 de Julho de 1899 o primeiro projecto aprovado da Rua de Júlio Deniz, entre a Rua do Triunfo em frente ao Palácio de Cristal, e a Rua da Piedade. Já nesta data era atingida a Fábrica de Cerveja, actual Companhia União Portuense, cujas instalações ocupavam uma área reduzida. Em 14 de Julho de 1925 é actualizado aquele projecto, aparecendo ampliadas aquelas instalações, que em parte foram sujeitas ao alinhamento da nova rua e em parte se estenderam pelo terreno que deveria ser ocupado pela nova artéria. Dêste projecto consta que se encontravam concluídos, numa extensão de 180 metros a partir da Rua do Triunfo, os muros de vedação, com alguns edifícios no alinhamento e quasi realizadas as terraplanagens. Da consulta do processo contendo o 1.º projecto é-se levado à convicção que êste primeiro troço do novo arruamento foi aberto logo após a aprovação daquele projecto, que foi provocado pelo oferecimento do terreno pela Marquesa de Monfelim, oferecimento que nunca se legalizou por escritura por razões que se ignoram, perdendo o Município direito àquela área de 3.283 metros quadrados. Foi por isso necessário proceder-se à sua expropriação o que foi levado a efeito com vantagens pelo Sñr. Engenheiro-Chefe desta Repartição, pois importou em Esc. 8.000,00 ou seja Esc. 2,44 por metro quadrado.

É a conclusão desta artéria até à actual Rua de Júlio Deniz de vantagens indiscutíveis, pois vai facilitar extraordinariamente o movimento entre a Rotunda da Boavista e a Praça da Liberdade, chamando ali, por um trajecto com a mesma extensão (2,5 km.), grande parte do trânsito que se faz actualmente pela rua de Cedofeita.

Não é sem dificuldades que se pode levar a efeito este grande melhoramento para a cidade do Pôrto. Corta o projecto em questão uma das dependências mais importantes da Fábrica de Cerveja, não lhe deixando espaço para construções noutra local. A indemnização que resultaria deste prejuízo tornaria praticamente impossível o prosseguimento desta artéria. Estudou-se a possibilidade da aquisição dum terreno contíguo, mas confinando esta fábrica com dependências da Fábrica de Tecidos do Jacinto, caía-se numa dificuldade da mesma natureza. Estudou-se ainda a possibilidade de estender as instalações inutilizadas para outro lado da artéria a construir, com comunicação em túnel, facilitada pelo atêrro. Independentemente de ser uma solução dispendiosa pelas obras a executar, o Decreto Nº 17.258 de 22-Agosto-1929 obrigava a uma fiscalização por parte do Governo em cada um dos edifícios, o que iria onerar dum modo sensível a indústria. Desistiu-se por isso da directriz do projecto aprovado, procedendo-se a um estudo que poupasse as principais instalações da fábrica, deixando-lhe espaço para reconstruir as que fossem inutilizadas. Nesta ordem de ideias, depois de ouvida a direcção da Fábrica, em quem encontramos a melhor vontade, foi delieada a directriz que consta da 1ª solução. São cortados uns barracões da fábrica e algumas

casas de habitação com frente para a Rua da Piedade, três das  
quais propriedade da mesma Fábrica. Exige esta como compensação  
somente um terreno nas proximidades, onde possa instalar a gara-  
gem que lhe é inutilizada. Julgo não ser difícil conseguir do Go-  
vêrno uma parcela do terreno fronteiro onde se está a construir  
o edifício para a Escola Infante D. Henrique. Esta solução é con-  
tudo ainda bastante cara pois que se desvia do troço já construído  
obrigando a novos muros de vedação e a um córte de terras que che-  
ga à altura de 10 metros.

Tentamos por isso uma solução onde se aproveitasse integral-  
mente o troço já aberto e onde fosse reduzida a altura de escavação.  
É a que se representa com o nome de 2ª solução. A sua directriz des-  
via-se tanto dos tipos correntes que o primeiro gesto é de desacôr-  
do. Mas examinado mais de perto o efeito perspectivo que o pequeno  
largo possa produzir a quem num ou noutro sentido percorra êsse ar-  
ruamento, não se encontram razões para receio. E sob o ponto de vis-  
ta da circulação, êste pequeno largo obriga apenas a um pequeno a-  
frouxamento que, no centro da cidade, é talvez mais um benefício  
que um inconveniente. Pode substituir-se êste pequeno largo rectan-  
gular por uma curva e contra-curva concordando os dois alinhamentos  
rectos. Um alargamento neste pequeno troço, consentindo a colocação  
de um ou dois estreitos refúgios no eixo, com algumas árvores, re-  
solvia também satisfatóriamente a nosso vêr o problema, reduzindo o  
volume de escavação.

Qual deve ser a largura a dar a êste novo arruamento ? Foi êle  
inicialmente projectado com 18 metros e com esta largura se encontra  
a parte já construída na saída da Rua do Triunfo, e entre a Rua Nova  
da Paz e Rotunda da Boavista, Com esta largura se encontra a parte

digo, com esta largura, a faixa de rolagem permite bem à vontade a inscrição no mesmo perfil de 4 veículos, mesmo que dois sejam carros eléctricos. A má ligação da Praça da Liberdade com a Rua do Triunfo, sem probabilidades de melhorar nestas dezenas de anos mais próximas, depois da barbaridade da construção da Escola Médica, e a nenhuma tendência de se estender para aqui a zona comercial, reter-me-iam definitivamente naquela largura. Opta o Snr. Engenheiro-Chefe da Repartição por uma solução transitória em que seja respeitada a largura de 18 metros na parte construída, e em que seja elevada a 22 metros na parte a construir. Prevenindo o alarmento para 22 metros na parte mais estreita, obrigar-se-iam às construções a ficarem recuadas do actual alinhamento. Foi nesta ordem de ideias que se desenhou a planta na 2ª solução.

É este melhoramento uma obra dispendiosa como se vê das plantas e perfis longitudinais. Exige a construção de muros de suporte dum comprimento de 400 metros com a altura média de 3 metros, e escavações que na 1ª solução vão a 10 metros e na 2ª a 5. Mas representa um benefício de tal ordem no trânsito da cidade que compensa bem a despesa feita.

17-1-1933.

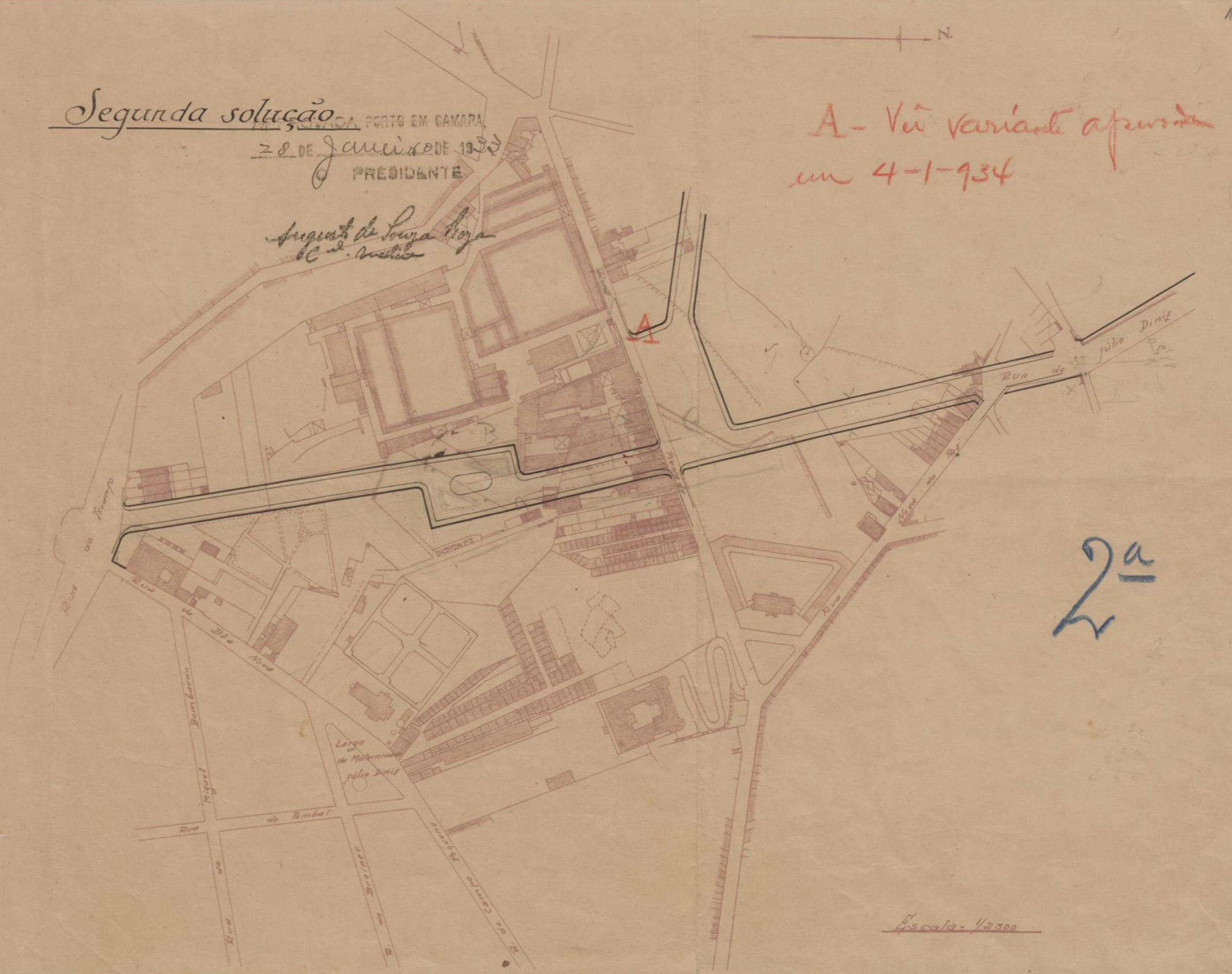


# Segunda solução

PORTO EM CAMARA  
28 DE Janeiro DE 1934  
PRESIDENTE

A - Via variante a seguir  
em 4-1-934

Segunda de Louza Hoja  
C. de Melia



2<sup>a</sup>

Escala = 1/2500

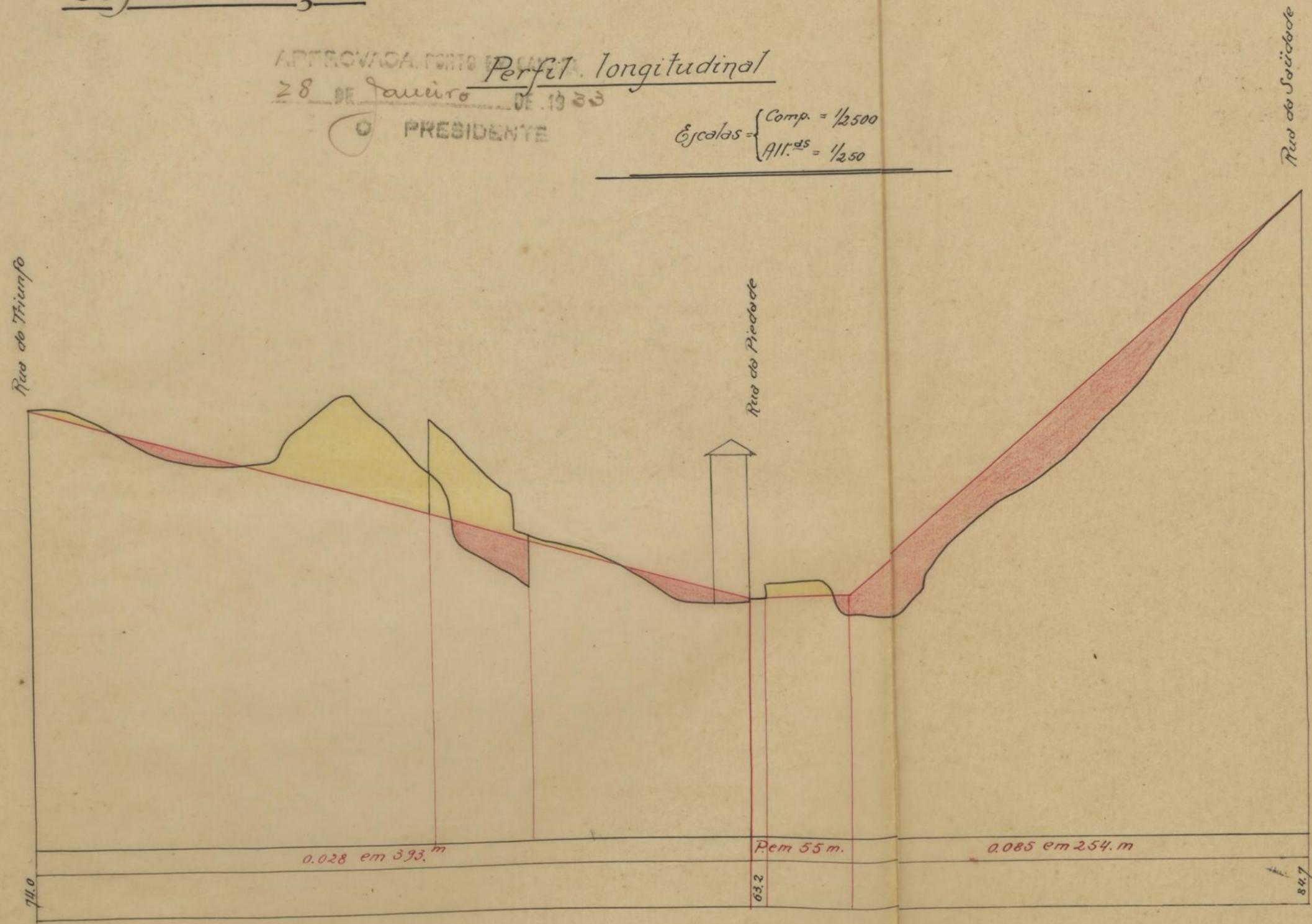


# Segunda solução

APPROVADA POR COMISSÃO DE ENGENHARIA  
28 DE Janeiro DE 1933

PRESIDENTE

Escalas = { Comp. = 1/2500  
Alt. = 1/250



Praca  
da  
Galiza

D. S. R.  
P. S. R.  
1. - 4. 9. 1. -  
J. S.

