Plano Diretor Municipal

Relatório

Maio 2021

Porto. Plano Diretor Municipal

[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

Índice

Introdução 6
1 O Porto no presente 11
1.1 Posicionamento da Área Metropolitana do Porto nos contextos nacional e europeu 11
1.2 Posicionamento do Porto no contexto metropolitano 15
2 Planear o futuro da Cidade: os grandes desafios 17
3 Referenciais estratégicos à escala nacional e supra-municipal 21
3.1 Instrumentos de gestão territorial 21
3.2 Outros instrumentos 23
4 Referenciais estratégicos à escala local 25
4.1 Instrumentos de gestão territorial 25
4.2 Instrumentos de reabilitação urbana 27
4.3 Outros instrumentos 30
5 Estratégia Porto 2030: objetivos e principais linhas de atuação 35
6 Estratégia Porto 2030: o modelo global de organização e funcionamento espacial 41
6.1 Classificação e qualificação do solo 46
6.1.1 Qualificação operativa e Qualificação funcional 53
6.1.2 Unidades Operativas de Planeamento e Gestão 60
6.2 Sistema ambiental 65
6.2.1 Estrutura Ecológica Municipal 68
6.2.2 Desequilíbrios do Sistema 78
6.3 Sistema patrimonial 95
6.3.1 Património Urbanístico e Arquitetónico 97
6.3.2 Património Arqueológico 105
6.3.3 Património Natural 106
6.3.4 Estabelecimentos de Interesse Histórico e Cultural ou Social Local 106
6.4 Sistema de circulação e transportes 109
6.4.1. Estrutura Viária 112
6.4.2. Transporte Coletivo 118
6.4.3. Estacionamento 131
6.4.4. Modos Suaves 134
6.4.5. Grandes Infraestruturas 140
6.5 Sistema de infraestruturas 146
6.5.1 Abastecimento de Água 149
6.5.2 Drenagem de Águas Residuais 150

6.5.3 Transporte e Distribuição de Energia Elétrica ... 154
6.5.4 Gestão de Resíduos Sólidos Urbanos (RSU) ... 157
6.5.5 Transporte e Distribuição de Combustíveis ... 158
6.5.6 Telecomunicações ... 158
6.6 Sistema de equipamentos de utilização coletiva ... 165
6.6.1 Equipamentos de Ensino ... 171
6.6.2 Equipamentos de Cuidados de Saúde Primários ... 175
6.6.3 Equipamentos de Solidariedade e Segurança Social ... 178
6.6.4 Equipamentos Desportivos ... 179
6.6.5 Equipamentos de Cultura ... 180
6.6.6 Outros Equipamentos de Utilização Coletiva ... 181
7 Servidões e restrições de utilidade pública ... 184
7.1 Recursos naturais ... 186
7.1.1 Domínio hídrico ... 186
7.1.2 Espécies florestais protegidas ... 188
7.1.3 Árvores e arvoredo de interesse público ... 189
7.2 Património edificado ... 192
7.2.1 Imóveis classificados ou em vias de classificação ... 192
7.2.2 Edifícios públicos e outras construções de interesse público ... 200
7.3 Equipamentos ... 201
7.3.1 Estabelecimentos prisionais e tutelares de menores ... 201
7.3.2 Defesa nacional ... 202
7.4 Infraestruturas ... 203
7.4.1 Abastecimento de água ... 203
7.4.2 Rede elétrica ... 203
7.4.3 Gasodutos e oleodutos ... 204
7.4.4 Rede rodoviária nacional e estradas desclassificadas ... 204
7.4.5 Rede ferroviária ... 205
7.4.6 Aeroportos e aeródromos ... 206
7.4.7 Faróis e outros sinais marítimos ... 206
7.4.8 Marcos geodésicos ... 207
8 A abordagem perequativa ... 208
8.1 Redistribuição de benefícios e encargos: principais conceitos e formas de operacionalização ... 210
8.2 Outros instrumentos perequativos e mecanismos de incentivo ... 215
9 Preexistências e Legalizações ... 217
9.1 Identificação dos compromissos urbanísticos ... 217

9.2 Legalização de situações de desconformidade com o Plano 219
10 Avaliação e monitorização 221
10.1 Descrição metodológica 221
10.2 Componentes do sistema de monitorização 225
10.2.1 Indicadores de cidade 225
10.2.2 Indicadores de Estratégia 233
10.2.3 Indicadores de Execução 234
10.3 Relatórios de monitorização e avaliação 234
Anexos 236
Anexo 1 - Fichas UOPG 236
Anexo 2 - Áreas de interesse urbanístico ou arquitetónico 249
Anexo 3 - Conjuntos e imóveis de valor patrimonial 259
Anexo 4 – Áreas de salvaguarda arqueológica 284
Anexo 5 - Indicadores de Cidade 298

Índice Figuras

Figura 1 - Planta de enquadramento regional 12
Figura 2 – Levantamento das “Ilhas” 33
Figura 3 - Esquema síntese de desenvolvimento territorial 42
Figura 4 - Grau de infraestruturação e compromissos urbanísticos 48
Figura 5 - Planta de Ordenamento – Carta de Qualificação do Solo 58
Figura 6 - Localização das UOPG 61
Figura 7 - Área de influência da rede de infraestruturas 62
Figura 8 - Carta de Ocupação do Solo 63
Figura 9 - Carta de Zonamento Morfotipológico 64
Figura 10 - Carta de Zonamento Funcional 64
Figura 11 - Áreas de Génese Natural 70
Figura 12 - Espaços Verdes Fundamentais 72
Figura 13 - Espaços verdes de acesso público propostos 74
Figura 14 - Corredores verdes 75
Figura 15 - Faixas de salvaguarda à erosão costeira 79
Figura 16 - Faixas de salvaguarda ao galgamento e inundação costeira 80
Figura 17 - Áreas críticas 81
Figura 18 - Áreas inundáveis 82
Figura 19 - Áreas de instabilidade de vertentes 83
Figura 20 - Anomalias térmicas muito prováveis (verão) 84
Figura 21 - Anomalias térmicas muito prováveis (inverno) 85
Figura 22 - Mapa de Ruído Global Lden 88
Figura 23 - Mapa de Ruído Global Ln 89
Figura 24 - Zonas Sensíveis e Zonas Mistas 91

Figura 25 - Zonas de conflito na cidade do Porto sob tutela da Câmara Municipal do Porto 92
Figura 26 - Áreas verdes consideradas pelo município como Áreas de Sossego 93
Figura 27 - Planta de Ordenamento - Carta de Património I 102
Figura 28 - Planta de Ordenamento - Carta de Património II 107
Figura 29 - Planta de Ordenamento - Carta da Estrutura Viária e Estacionamento 116
Figura 30 - Cenário prospetivo da rede de metro 120
Figura 31 - Cenário prospetivo para a evolução da rede ferroviária ultraligeira (*tram*) 122
Figura 32 - Carta da infraestrutura de transporte coletivo 127
Figura 33 - Zona XXI: Miguel Bombarda – Cedofeita – Carlos Alberto 132
Figura 34 - Zona XXI: Campo 24 de Agosto, Bolhão, Batalha 133
Figura 35 - Zona XXI: Marquês – Costa Cabral 133
Figura 36 - Zona XXI: Matadouro, Corujeira, Mercado Abastecedor 134
Figura 37 - Carta da infraestrutura de modos suaves 138
Figura 38 - Layout preliminar da estação avenida de França 142
Figura 39 - Ferrovia pesada convencional e cenários para a 'bitola europeia' 143
Figura 40 - Carta de infraestruturas I: Abastecimento de água e Drenagem de águas residuais 152
Figura 41 - Carta de infraestruturas II: Transporte e distribuição de energia elétrica 155
Figura 42 - Carta de infraestruturas III: Gestão de resíduos sólidos urbanos (RSU), Transporte e distribuição de combustíveis e Telecomunicações 160
Figura 43 - Carta de áreas de equipamentos de utilização coletiva 169
Figura 44 - Agrupamento de Centros de Saúde Oriental 176
Figura 45 - Agrupamento de Centros de Saúde Ocidental 176
Figura 46 - Domínio hídrico 188
Figura 47 – Espécies florestais protegidas 189
Figura 48 - Árvores e arvoredo de interesse público 192
Figura 49 - Imóveis classificados ou em vias de classificação 200
Figura 50 - Edifícios públicos e outras construções de interesse público 201
Figura 51 – Equipamentos de Defesa Nacional 203
Figura 52 – Domínio público ferroviário 206
Figura 53 - Marcos Geodésicos 207
Figura 54 - Zonamento para efeitos de perequação 211

Índice Quadros

Quadro 1 - Objetivos estratégicos do PDM 2006 25
Quadro 2 - Revisão do PDM do Porto: Objetivos estratégicos e linhas de atuação 39
Quadro 3 - Componentes do Sistema Ambiental 68
Quadro 4 - Área dos espaços verdes fundamentais, por tipologia (ha) 73
Quadro 5 - Localização dos pontos de cota de cheia centenária do Rio Douro 82
Quadro 6 - Número estimado de pessoas (n.º) expostas a diferentes gamas de valores de Lden, a 4 m altura e na "fachada mais exposta", por fonte sonora 90
Quadro 7 - Número estimado de pessoas (n.º) expostas a diferentes gamas de valores de Ln, a 4 m de altura e na “fachada mais exposta", por fonte sonora 90

Quadro 8 - Expansão da rede ferroviária ultraligeira | Propostas 121
Quadro 9 - Distribuição das infraestruturas com servidão ou sem servidão 163
Quadro 10 - Entidades que tutelam os sistemas de infraestruturas estruturantes 164
Quadro 11 - Agrupamentos de Escolas 171
Quadro 12 - Equipamentos de educação, por tipologia e natureza do equipamento 171
Quadro 13 - As oportunidades e os constrangimentos da rede educativa 173
Quadro 14 - Programa de Manutenção e Conservação do Parque Escolar Público Municipal 174
Quadro 15 - Intervenções na área dos cuidados de saúde primários 178
Quadro 16 - Plano das ações na área do desporto 180
Quadro 17 - Plano das ações na área da cultura 180
Quadro 18 - Plano das ações – outros equipamentos 181
Quadro 19 - Equipamentos de Utilização Coletiva representados espacialmente, através de áreas 182
Quadro 20 - Árvores e arvoredo de interesse público 189
Quadro 21 - Árvores e arvoredo em vias de classificação 191
Quadro 22 - Monumentos Nacionais 192
Quadro 23 - Interesse Público 194
Quadro 24 - Interesse Municipal 199
Quadro 25 - Vias de Classificação 199
Quadro 26 - Edifícios públicos e outras construções de interesse público 201
Quadro 27 – Compromissos Urbanísticos de acordo com a tipologia 219
Quadro 28 - Indicadores de cidade 226
Quadro 29 - Indicadores de Estratégia 233

Introdução

O Plano Diretor Municipal (PDM) é um instrumento fundamental no planeamento e gestão da cidade definindo e estabelecendo o quadro estratégico e operativo de desenvolvimento territorial.

O Relatório de Estado do Ordenamento do Território (REOT) elaborado em 2015, evidenciava claramente que, na última década, a cidade do Porto tinha sido afetada por um conjunto de dinâmicas e de tendências evolutivas, algumas delas de natureza mais endógena, outras associadas a fatores externos – no domínio demográfico, económico, social, cultural e ambiental – que alteraram significativamente o quadro de referência que esteve na base da elaboração do PDM de 2006.

A decisão de rever o PDM do Porto, tomada por deliberação da Câmara Municipal do Porto (CMP) em reunião pública realizada no dia 10 de março de 2015 (publicada no Diário da República - Aviso n.º 3118/2015, de 24 de março), ocorre numa altura em que o quadro legal e estratégico sobre os instrumentos de gestão territorial se encontrava num processo de reforma estruturante.

Estavam já definidas as Bases Gerais da Política Pública de Solos, do Ordenamento do Território e do Urbanismo, pela aprovação da Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, onde se determinava um prazo de 6 meses para que fosse aprovada a revisão do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT).

A deliberação que determinou o início da revisão do PDM teve o seu enquadramento no artigo 93.º e seguintes do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), então em vigor (Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de fevereiro), que determinava que a revisão dos planos municipais de ordenamento do território pudesse decorrer “da necessidade de adequação à evolução, a médio e longo prazo, das condições económicas, sociais, culturais e ambientais que determinaram a respetiva elaboração, tendo em conta os relatórios de avaliação da execução dos mesmos”. O referido diploma previa também que os planos fossem obrigatoriamente revistos passados 10 anos da sua entrada em vigor ou após a última revisão.

O PDM do Porto tinha sido revisto em 2006 (1.ª revisão ratificada por Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2006 e publicada no Diário da República - I Série – B, n.º 25, no dia 3 de fevereiro de 2006).

Neste sentido, e tendo presente que o quadro legal se encontrava em evolução, a dinâmica impunha que se deliberasse já dar início ao processo de revisão do PDM, tendo em vista a resolução de lacunas e dificuldades operativas entretanto detetadas e, sobretudo, a definição de um novo instrumento de gestão territorial de natureza mais estratégica.

Por opção política, foi adotada uma metodologia claramente muito participativa, incluindo não só a auscultação formal prevista no RJIGT - a participação preventiva dos munícipes e restantes interessados -, mas também um envolvimento ativo das instituições e associações representativas dos interesses ambientais, económicos, sociais e culturais. Foram realizadas várias sessões públicas de esclarecimento com o intuito de aproximar o procedimento de revisão de todos os agentes urbanos.

Apesar dos esforços realizados para acompanhar a dinâmica do novo quadro legal, constatou-se que o tempo se começava a revelar insuficiente para concluir o procedimento de revisão do PDM no prazo inicialmente previsto (16 meses). Como o novo RJIGT veio determinar que o não cumprimento do prazo estabelecido para a elaboração determina a caducidade do procedimento (ainda que permita que possa ser prorrogado, por uma única vez, por um período máximo igual ao previamente estabelecido, conforme estipulado nos números 6 e 7 do artigo 75.º), tornou-se prudente e clarificador para todos os envolvidos, ajustar o prazo de elaboração da revisão do PDM à nova realidade normativa, procedimental e metodológica.

Neste sentido, a CMP aprovou na sua sessão ordinária de 10 de fevereiro de 2016, um prazo para a elaboração da 2.ª revisão do PDM de 36 meses, contados da data de produção de efeitos do aviso n.º 3118/2015, tendo sido publicada a deliberação no Diário da República – II Série – N.º41 – 29 de fevereiro 2016, através do Aviso n.º 2627/2016.

Atrasos verificados no processo de aquisição e homologação da cartografia de base e o desenvolvimento de programas setoriais e especiais por parte da Administração Central que exigiram um esforço de acompanhamento e de integração, inicialmente não previsto, levaram a que fosse necessário prolongar ainda o prazo de revisão do PDM.

Assim, a CMP, por deliberação tomada na 11.ª reunião pública, realizada a 6 de março de 2018, aprovou a proposta de prorrogação de prazo para a elaboração da 2.ª revisão do PDM, por um período de mais 36 meses a contar da data do fim do prazo anteriormente estabelecido, conforme Aviso n.º 3527/2018 - Diário da República n.º 54/2018 - 2.ª Série - n.º 54, de 16 de março de 2018.

A revisão do PDM do Porto iniciou-se com base numa disciplina jurídica que entretanto se alterou, e esta alteração ditou novas regras a que este instrumento de gestão territorial se teve de submeter.

A aprovação da Lei de Bases da Política Pública dos Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo, através da Lei n.º 31/2014, de 30 de maio (LBPPSOTU), e, na sua sequência, a revisão do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), aprovada pelo Decreto-Lei (DL) n.º 80/2015, de 14 de maio, implicaram uma reforma estruturante no sistema de gestão territorial.

A Lei n.º 31/2014, de 30/5 entrou em vigor no dia 29 junho 2014 e estabelece as bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo. Veio revogar a Lei n.º 48/98, de 11 de agosto (Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo); o DL n.º 794/76, de 5 de novembro (Lei dos Solos); o DL n.º 181/70, de 28 de abril (Constituição de servidões através de ato administrativo) e o DL n.º 152/82, de 3 de maio (Áreas de desenvolvimento urbano prioritário e de construção prioritária).

Deste novo enquadramento legal, importa destacar os seguintes pontos, pelo seu impacto na natureza e opções do instrumento desenvolvido:

1. Consagra-se a reserva do solo para infraestruturas urbanísticas, equipamentos e espaços verdes e outros espaços de utilização coletiva, que tenha por objeto propriedade privada, sendo que se determina a obrigatoriedade da respetiva aquisição pela Administração Pública no prazo estabelecido no plano territorial ou no instrumento de programação, findo o qual aquela reserva caduca, desde que o atraso não seja imputável à falta de iniciativa do proprietário ou ao incumprimento dos respetivos ónus ou deveres urbanísticos. Na falta de fixação do prazo a que se refere o número anterior, a reserva do solo caduca no prazo de cinco anos contados da data da entrada em vigor do respetivo plano territorial. Nestes casos as autarquias locais são obrigadas a declarar a caducidade da reserva de solo, nos termos dos números anteriores, e a proceder à redefinição do uso do solo, salvo se o plano territorial vigente tiver previsto o regime de uso do solo supletivamente aplicável (art.º 18º).
2. Assume-se claramente a distinção a entre programas, definidos como os instrumentos "que estabelecem o quadro estratégico de desenvolvimento territorial e as suas diretrizes programáticas ou definem a incidência espacial de políticas nacionais a considerar em cada nível de planeamento", e planos "que estabelecem opções e ações concretas em matéria de planeamento e organização do território bem como definem o uso do solo." (art.º 38º).
3. Os planos territoriais concentram todas as regras vinculativas dos particulares, dado que vinculam direta e imediatamente os particulares, para além, de vincularem as entidades públicas; os programas territoriais vinculam as entidades públicas, sem prejuízo da vinculação direta e imediata dos particulares em matéria de recursos florestais.
4. A Lei n.º 31/2014 contém ainda uma solução inovadora ao nível da vinculação jurídica dos programas territoriais. Aparte a questão de ficar agora vedado aos programas especiais a vinculação direta e imediata dos particulares, o legislador pretendeu sancionar a conduta das associações de municípios ou dos municípios que não tiverem procedido à atualização dos respetivos planos territoriais para os tornarem compatíveis com os programas territoriais que prosseguem objetivos de interesse nacional ou regional. Com efeito, o número 5 do artigo 46.º estabelece que, decorrido o prazo para a atualização das normas dos planos territoriais sem que esta tenha sido efetuada,

"suspendem-se as normas do plano territorial intermunicipal ou municipal que deveriam ter sido alteradas, não podendo, na área abrangida, haver lugar à prática de quaisquer atos ou operações que impliquem a alteração do uso do solo, enquanto durar a suspensão".

5. A nova lei veio estabelecer um princípio de autossustentabilidade do desenvolvimento urbano. O artigo 62.º é inovador a este respeito estabelecendo claramente no seu n.º 1 que "a execução de infraestruturas urbanísticas e de equipamentos de utilização coletiva pelo Estado, pelas regiões autónomas e pelas autarquias locais obedecem a critérios de eficiência e sustentabilidade financeira, sem prejuízo da coesão territorial". Tal significa que a decisão de investimento na criação de infraestruturas urbanísticas deve ser precedida da demonstração do seu interesse económico e da sustentabilidade financeira da respetiva operação.
6. O n.º 3 do artigo 62.º estabelece que "os municípios elaboram obrigatoriamente um programa de financiamento urbanístico que integra o programa plurianual de investimentos municipais na execução, na manutenção e no reforço das infraestruturas e a previsão de custos de gestão urbana e identifica, de forma explícita, as fontes de financiamento para cada um dos compromissos previstos".
7. Um outro traço inovador importante do novo regime é o estabelecimento de um princípio geral de perequação urbanística, estendendo-se o seu alcance para o âmbito municipal, ou mesmo intermunicipal. Assim, ao contrário do regime anterior, que só contemplava a perequação em plano de pormenor ou plano de urbanização, limitada ao conjunto dos promotores/proprietários envolvidos, o novo sistema adota uma terceira formulação, mais ampla, estabelecendo que essa perequação deverá igualmente ser efetuada tomando em consideração os sujeitos não integrantes desses planos, mas que estejam estabelecidos na circunscrição municipal (art.º 64º e seguintes).

Numa primeira fase do procedimento de revisão do PDM, a Câmara Municipal diligenciou no sentido de obter cartografia adequada, conforme estipulado na Republicação do Decreto-Lei n.º 193/95, de 28 de julho (alterações introduzidas pelo DL n.º141/2014, de 19 de setembro).

Formalmente, o processo de revisão inicia-se com a deliberação da CMP. Esta deliberação, suportada em adequada fundamentação e avaliação da execução do PDM em vigor permitiu, desde logo, dar início ao processo de constituição da então Comissão de Acompanhamento (CA) – agora, Comissão Consultiva - nos termos definidos na Portaria n.º 1474/2007, de 16 de novembro, na altura em vigor.

Quando o novo RJIGT foi publicado, através do DL n.º 80/2015, do dia 14 de maio, encontrava-se já constituída e publicada, através do Aviso n.º4898/2015, de 6 de maio de 2015, a Comissão de Acompanhamento (CA) da 2ª revisão do PDM do Porto, nos termos do artigo 22.º da Portaria n.º 1474/2007, de 16 de novembro.

A primeira reunião plenária da CA realizou-se no dia 3 de março de 2020, nos termos e para efeito do disposto na Portaria n.º277/2015, de 10 de setembro, tendo a segunda reunião plenária ocorrido no dia 31 de julho de 2020, nos termos e para efeito do disposto na alínea b) do n.º1 do artigo 13.º da Portaria n.º277/2015, de 10 de setembro, isto é, ponderação e votação final da proposta de Plano.

Com a aprovação em 6 de agosto de 2020 da ata da segunda reunião plenária da CA extinguiu-se esta Comissão e terminou a fase de acompanhamento do procedimento da segunda revisão do PDM do Porto. Nos termos do artigo 85.º do RJIGT, a Comissão de Coordenação da Região do Norte emitiu, em 22 de setembro de 2020, o Parecer Final sobre a proposta do Plano, traduzindo a decisão global definitiva e vinculativa para toda a Administração Pública. Para efeitos de avaliação ambiental, o parecer final integrou a análise sobre o Relatório Ambiental, nos termos do n.º4 do atrás referido artigo 85.º

Concluído o período de acompanhamento da elaboração do Plano, a Câmara Municipal do Porto procedeu à abertura de um período de discussão pública, divulgado através de aviso publicado no Diário da República de 9/10/2020 na 2.ªa Série pelo Aviso n.º 15932/2020 e também através de órgãos da comunicação social, na plataforma colaborativa de gestão territorial e no página Internet do município, nos termos do artigo 89.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) - Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio. Durante este período, que decorreu entre o dia 19 de outubro e o dia 7 dezembro de 2020, todos os interessados tiveram acesso às diferentes peças que compõem a proposta de novo plano e puderam apresentar as suas reclamações, observações, sugestões e pedidos de esclarecimento.

Para além das participações rececionadas neste período, foram analisados e ponderados os contributos que deram entrada pelos diferentes canais municipais, em momento prévio ao início formal do período de discussão pública desde a data de publicação do Aviso no Diário da República e o dia 19 de outubro de 2020.

Na sequência desta análise e ponderação, a proposta de revisão do PDM foi revista, tendo sido integrados os contributos acolhidos decorrentes da participação pública e elaborado o Relatório de Ponderação da Discussão Pública da Proposta de Revisão do PDM, de Maio de 2021.

1 O Porto no presente

1.1 Posicionamento da Área Metropolitana do Porto nos contextos nacional e europeu

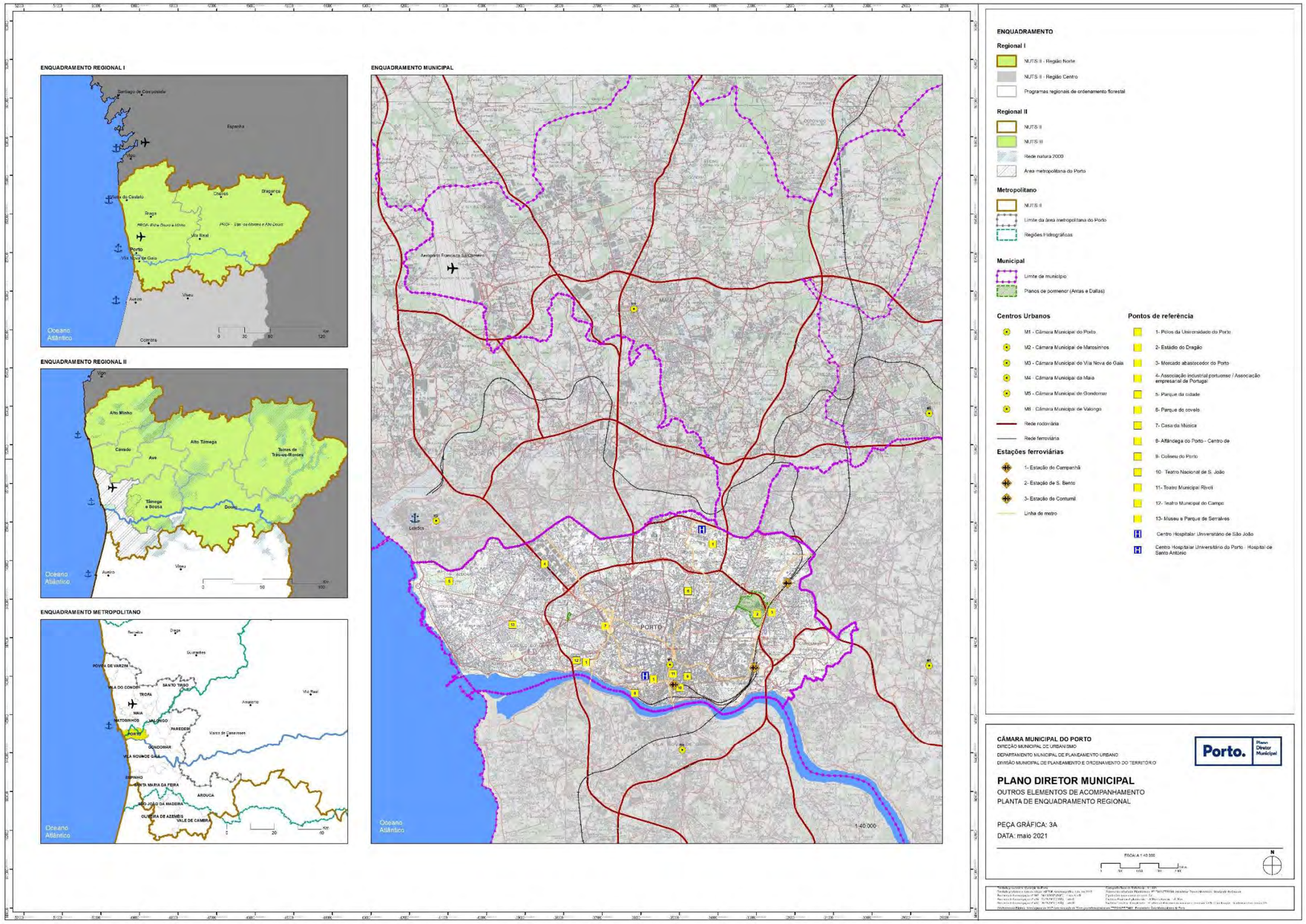
A Área Metropolitana do Porto (AMP) é composta por 17 municípios, constituindo um território de 2.041Km^2 onde residem cerca de 1,7 milhões pessoas (Figura 1). Sendo a segunda aglomeração do País, detém no contexto nacional uma presença na economia, na cultura e na sociedade portuguesas comparativamente superior ao correspondente peso demográfico.

No plano económico, o tecido produtivo da AMP apresenta uma significativa orientação externa, na medida em que concentra cerca de 20% das exportações do país. O elevado dinamismo do Porto de Leixões e do Aeroporto Francisco Sá Carneiro tem contribuído decisivamente para esta evolução. Com efeito, se o aeroporto apresenta já um volume de passageiros que lhe permite aspirar a uma posição relevante no âmbito dos voos intercontinentais (um fator fundamental para a atração de investimentos de grande dimensão), o Porto de Leixões tem vindo a alargar as suas valências, de modo a garantir uma melhor inserção nas chamadas “Autoestradas do Mar”, que ligam os principais portos europeus.

A forte presença de infraestruturas orientadas para a conectividade externa induz uma elevada concentração de serviços de apoio à atividade empresarial. Contudo, e em virtude da presença significativa de equipamentos de ordem superior, a AMP detém igualmente uma posição relevante em outras dimensões da vida urbana como o ensino, a saúde e a cultura. Com cerca de 17% da população residente no país, a AMP concentra mais de um quinto dos estudantes universitários, das consultas externas em hospitais e dos visitantes de diferentes tipos de equipamentos culturais.

Nos últimos anos, a projeção externa da AMP, e do Porto em particular, tem assumido frequentemente uma dimensão internacional, manifestada na elevada presença de visitantes estrangeiros e num incremento acentuado do investimento nacional e estrangeiro. O dinamismo da atividade turística não é alheio à forte identidade do Porto, associada à riqueza do património arquitetónico e à autenticidade do tecido urbano, testemunhando séculos de intervenções que deixaram a sua marca, consolidando uma herança histórico-cultural igualmente materializada na preservação de diversas tradições.

Figura 1 - Planta de enquadramento regional



[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

A estes elementos, junta-se a oferta cultural e de lazer, a diversidade da gastronomia e a riqueza paisagística proporcionada pela orografia acidentada e pela presença do elemento água (frentes de rio e mar) e de espaços verdes com elevado valor patrimonial.

Se o crescimento do tráfego aeroportuário reflete, em grande medida, a visibilidade internacional alcançada pelo Porto enquanto destino turístico, a evolução recente da economia metropolitana está longe de se circunscrever a esta atividade. À reconhecida qualidade de vida urbana somam-se fatores de atratividade como a Universidade do Porto e de outras instituições, proporcionando uma oferta de qualidade no domínio da investigação científica e do ensino superior.

Com efeito o centro da aglomeração tem-se destacado sobretudo através da fixação de serviços (centros de excelência de investigação e desenvolvimento e centros de serviços partilhados de grandes empresas internacionais, por exemplo), enquanto nos concelhos mais periféricos as indústrias transformadoras têm conseguido reverter um longo período de estagnação (ou mesmo declínio) através de uma crescente orientação para os mercados externos. Independentemente do setor de atividade, porém, tem sido notória a posição ascendente do Porto enquanto destino atrativo para o investimento externo no contexto do sul da Europa[1].

O recente dinamismo económico não deverá, no entanto, escamotear o facto de a AMP apresentar igualmente importantes fragilidades. Com efeito, e apesar dos progressos recentes, a AMP ainda ocupa uma posição modesta entre as metrópoles europeias, no que se refere a fatores-chave da competitividade económica como as qualificações, a geração de riqueza e as atividades de Investigação & Desenvolvimento (I&D).

Apesar de a AMP ter resistido melhor aos processos de desindustrialização do que a maioria das aglomerações europeias, detém ainda uma posição secundária no que respeita à presença de alguns dos ramos de atividade com melhores perspetivas de crescimento como são as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), as atividades científicas e técnicas, as atividades culturais e criativas e o setor financeiro.

Em outros domínios da competitividade territorial, a AMP enfrenta igualmente desafios importantes. Apesar das dinâmicas recentes de reabilitação urbana, a degradação de uma parte do edificado persiste, nomeadamente fora das zonas mais turísticas. Os desequilíbrios de funcionamento do mercado imobiliário são igualmente visíveis na fragmentação da propriedade, na permanência de espaços devolutos obsoletos e, principalmente, no incremento desproporcionado dos valores de aquisição e arrendamento.

No âmbito das infraestruturas de transportes, o modo ferroviário debate-se com as consequências de décadas de sub-investimento, refletido no congestionamento das linhas, na reduzida capacidade de resposta à crescente procura, na degradação do material circulante e nas dificuldades de interoperabilidade entre as redes ibérica e da Europa além-Pirenéus.

[1] O Porto foi classificado como a terceira cidade mais atrativa do sul da Europa em 2015, logo atrás de Barcelona e Lisboa (*European Cities and Regions of the Future, 2014/2015 – Winners*. Disponível em www.fdintelligence.com).

Contudo, é sobretudo no plano social que a AMP enfrenta as maiores debilidades. Apesar da comparativamente elevada concentração de emprego e atividades mais qualificadas, a AMP apresenta igualmente problemas sociais numa proporção superior à observada no resto do país. Com cerca de 17% da população portuguesa, a AMP concentra 22% dos desempregados inscritos nos centros de emprego e mais de 25% dos beneficiários do Rendimento Social de Inserção. Existem, por outro lado, desequilíbrios territoriais significativos no interior da própria AMP.

1.2 Posicionamento do Porto no contexto metropolitano

Para além de enfrentar desafios significativos no plano da coesão social e da competitividade territorial à escala europeia, a AMP apresenta especificidades próprias que remetem para o modo como o seu território se encontra estruturado. A este respeito, deverá ser enfatizado o posicionamento da cidade central face à sua envolvente territorial, que assume um carácter único no contexto europeu.

Com efeito, e em comparação com o observado no conjunto das metrópoles europeias, a AMP evidencia um elevado grau de policentrismo que se reflete em múltiplas dimensões, da demografia à economia passando pela mobilidade. O município do Porto representa apenas 12% da população residente na AMP, proporção que pode ser considerada baixa entre a generalidade de aglomerações de dimensão comparável.

A representatividade do Porto no contexto da AMP sobe para quase 25% no que respeita ao emprego, domínio em que a cidade se destaca não só à escala metropolitana como em todo o Norte do país. Contudo, os mais de 180.000 postos de trabalho localizados no Porto representam uma proporção muito inferior à observada nas cidades centrais da maioria das aglomerações urbanas.

O carácter policêntrico da AMP acentuou-se ao longo das últimas décadas, a avaliar pela evolução do padrão de deslocações casa-trabalho e casa-estudo, cada vez mais marcado uma presença das deslocações do tipo periferia/periferia. Os elementos disponíveis que permitem uma comparação entre diferentes momentos temporais encontram-se datados (remontam ao último intervalo inter-censitário), sendo possível que a ligeira recuperação da população residente no Porto[2] tenha contribuído para inverter esta tendência, nos últimos anos.

No entanto, e perante os baixos níveis de fecundidade e o significativo envelhecimento demográfico, é questionável se este ligeiro incremento da população será sustentável sem um reforço significativo dos fatores de atratividade residencial. Por outro lado, a reversão do declínio populacional terá ocorrido num contexto de acentuado aumento dos custos da habitação, sugerindo um aprofundamento da segmentação socioespacial. Com efeito, a atração exercida

[2] Segundo estimativas do Instituto Nacional de Estatística, a população residente no Porto terá passado de 214.119 habitantes, em 2016, para 216.606, em 2019.

pelo Porto no que respeita aos segmentos da população com maiores recursos dificilmente terá evitado a continuidade do processo de desconcentração dos segmentos da população de rendimentos intermédios, observada desde há décadas.

Por outro lado, num contexto de descentralização de algumas atividades económicas e de flexibilização do mercado de trabalho (mas não tanto do mercado de habitação, já que a opção pela habitação própria continua predominante), dificilmente as atuais tendências terão travado a diversificação dos padrões de mobilidade, com destaque para as deslocações pendulares. O mais recente Inquérito à Mobilidade (2017) reafirma a presença de um grande número de polos de emprego na AMP.

Se, no plano quantitativo, a distribuição do emprego se apresenta mais dispersa do que seria de esperar numa aglomeração metropolitana, em termos qualitativos é no Porto que se concentra a maior proporção de profissionais qualificados, uma consequência da concentração de grandes equipamentos públicos (como hospitais, universidades, equipamentos culturais e de lazer) e de atividades mais qualificadas como o ensino, os serviços às empresas e o setor financeiro. É também no Porto que residem muitos destes profissionais, a avaliar pelo facto de aproximadamente 43% da população ativa residente no Porto em 2011 (data do último recenseamento) ter concluído o ensino superior, quando no conjunto da AMP essa proporção é inferior a 25%.

Em contrapartida, e como habitualmente acontece nos municípios nucleares das principais áreas metropolitanas, no Porto persistem desigualdades sociais significativas, facto que tem origem em fatores que vão desde a concentração de habitação social ao funcionamento do mercado imobiliário que, ao longo de décadas, contribuiu para a saída de grande parte dos estratos sociais intermédios. A aposta forte nas redes de equipamentos de proximidade em alguns dos municípios vizinhos favoreceu essa transferência.

A AMP distingue-se, deste modo, por apresentar uma estrutura urbana reticular fortemente polinucleada. Este facto está longe de constituir uma debilidade, na medida em que a exploração de complementaridades entre centralidades diferenciadas, mas inscritas numa rede de interações de geometria variável, pode lançar as bases para um modelo de competitividade territorial mais fluido e flexível do que o observado em metrópoles tradicionalmente mais hierarquizadas.

2 Planear o futuro da Cidade: os grandes desafios

O Porto enfrenta um amplo conjunto de desafios de carácter económico, social e ambiental. Apesar de específicos quanto à sua natureza, âmbito, escala e intensidade, tais desafios são no entanto partilhados por muitas outras cidades de dimensão comparável, na medida em que têm origem em tendências observáveis à escala europeia e global.

No Porto, é hoje inquestionável que os elevados custos da habitação representam um desafio incontornável. Tratando-se de um problema com origem, em grande medida, nas estratégias de operadores financeiros que atuam à escala global, é enfrentado pela generalidade das metrópoles europeias e mundiais. Atinge, no entanto, uma expressão mais saliente nas cidades que se dedicam mais intensamente à atividade turística, onde os custos associados ao imobiliário surgem agravados pela procura adicional movida pelos visitantes ocasionais.

O atual contexto português, favorável à atração de investimentos de outras geografias, agrava ainda mais esta dificuldade, particularmente no caso do Porto, cidade que nos últimos anos tem adquirido uma crescente visibilidade externa em virtude de uma atratividade frequentemente associada à identidade histórica, à qualidade paisagística e arquitetónica, à gastronomia, à segurança, ao clima e à hospitalidade, entre outros fatores.

As dificuldades de acesso à habitação, se por um lado refletem a crescente reputação internacional do Porto enquanto destino urbano atrativo, potenciam a gravidade de outros desafios, nomeadamente o da polarização socioespacial. Se historicamente têm coexistido no Porto populações muito heterogéneas do ponto da vista da estratificação social, ao longo das últimas décadas a migração das classes médias para os municípios vizinhos acentuou a fragmentação espacial, uma tendência que poderá ser exacerbada pelas transformações em curso no mercado imobiliário. No entanto, uma cidade dual é necessariamente uma cidade menos competitiva e resiliente.

Uma aglomeração polarizada lança igualmente desafios prementes do ponto de vista da mobilidade urbana. A dispersão das diversas funções urbanas é potencialmente indutora de padrões de deslocação cada vez mais extensos e diversificados, gerando dificuldades de ajustamento da oferta de transportes coletivos, mais tempo perdido em vias congestionadas e mais poluição.

A resposta a estes desafios requer medidas inovadoras em domínios como a melhoria da oferta do transporte público (em termos de frequências, tarifários e qualidade de serviço), a intermodalidade, a adequação dos espaços públicos aos modos ativos de locomoção ou a economia de partilha de veículos. Tendências de fundo, como o recurso cada vez mais intensivo a tecnologias de informação e as alterações dos estilos de vida associadas a uma maior flexibilização dos horários, deverão contribuir para a disseminação de novas formas de mobilidade.

Acima de tudo, haverá que reduzir as necessidades de deslocação, adotando um modelo de ocupação do território que privilegie a mistura de usos e funções, a colmatação de "vazios" urbanos e densidades adequadas a um uso eficiente do solo.

Uma cidade compacta, fortemente dotada de serviços de proximidade e confortável para quem se desloque a pé, é também uma cidade melhor preparada para enfrentar o desafio demográfico. Nesse sentido, é exigido um esforço crescente de adaptação às necessidades de uma população cada vez mais idosa, requerendo um investimento considerável em múltiplos domínios de intervenção.

A qualificação dos espaços públicos desempenha um papel central, neste domínio. Os passeios deverão ser tanto quanto possível livres de obstáculos e dotados de pavimentos que permitam assegurar deslocações pedonais confortáveis. Os parques e jardins deverão ser acolhedores, providos de equipamentos de apoio e de espaços de repouso. Os transportes públicos deverão ser frequentes e acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida. As redes de equipamentos deverão igualmente responder às exigências de uma população condicionada do ponto de vista da mobilidade, implicando um reforço da oferta de proximidade de diferentes serviços sociais e coletivos. Estes não constituem, no entanto, desafios dirigidos apenas às autoridades públicas. O envelhecimento da população exige, igualmente, um esforço de adaptação considerável por parte das empresas e instituições de solidariedade social, na medida em que confronta múltiplos agentes com a necessidade de desenvolver serviços e tecnologias cada vez mais dirigidas a este segmento da população.

Sendo os idosos um dos grupos mais vulneráveis a condições ambientais extremas, o desafio do envelhecimento da população não é indissociável do desafio imposto pelas alterações climáticas, cujos efeitos são particularmente sensíveis nos meios urbanos. Este desafio coloca-se não apenas no plano da prevenção face aos riscos naturais como também através de uma atuação firme sobre as suas causas mais profundas.

As cidades deverão melhorar a eficiência energética, ou mesmo produzir a sua própria energia a partir de fontes renováveis. Deverão melhorar os seus sistemas de distribuição e tratamento de água, incrementar a reciclagem de resíduos sólidos urbanos e desenvolver uma postura ativa em domínios como a economia circular. Deverão conciliar mobilidade e sustentabilidade, reduzindo a produção de gases de efeito de estufa através de um sistema de transportes públicos mais eficaz e atrativo e de uma repartição espacialmente mais equilibrada das funções urbanas. Deverão ainda promover a biodiversidade através de uma estrutura ecológica abrangente, integrando a naturalização dos espaços públicos, da preservação da permeabilidade dos solos e a criação de sistemas de retenção de água e de um vasto conjunto de parques e jardins de dimensão variável, ligados por "corredores" verdes.

A resposta aos desafios colocados no plano social e ambiental, impostos pelas dinâmicas imobiliárias, pelo envelhecimento e pelas alterações climáticas, requer recursos financeiros, tecnológicos e humanos significativos, pelo que a sua viabilidade pressupõe um elevado dinamismo económico. O estímulo a uma economia do conhecimento centrada na criatividade e

na inovação constitui, deste modo, um dos principais desafios a vencer pelo Porto, num momento em que a cidade revela uma crescente apetência pela fixação de atividades de alto valor acrescentado.

Reforçar a atual atratividade pressupõe, no entanto, o reforço dos fatores que contribuíram para posicionar Porto entre as cidades mais atrativas do sul da Europa, nomeadamente a disponibilidade de Universidades e centros de investigação de excelência e a presença de um vasto conjunto de profissionais qualificados. As preferências destes profissionais vão ao encontro do que o Porto pode oferecer, no que respeita à preservação de uma forte identidade materializada em atributos naturais, paisagísticos e arquitetónicos, numa gastronomia diversificada e numa atmosfera cultural estimulante. Outros fatores, contudo, poderão no futuro comprometer o posicionamento do Porto no contexto europeu e mundial. É o caso, nomeadamente, da evolução recente do mercado imobiliário, razão pela qual o desafio da competitividade económica não é indissociável dos restantes desafios que se colocam à cidade.

A competitividade internacional do Porto encontra-se, por outro lado, fortemente ligada à sua visibilidade. Se é verdade que esta registou um incremento notável ao longo da última década devido à ação de visitantes, investidores e estudantes, muitos dos atributos do Porto são ainda, em grande medida, desconhecidos em diversos contextos internacionais. A qualidade urbanística e arquitetónica, a melhoria da oferta dos serviços e "amenidades" urbanas, mas também a realização de eventos marcantes à escala internacional, são alguns dos aspetos que contribuem para reforçar a projeção externa das cidades.

Por último, a prossecução destes desafios pressupõe o desafio mais transversal da governação, consistindo em interligar os objetivos e estratégias dos diferentes atores urbanos, de modo a articular de forma mais eficaz a definição e operacionalização das políticas urbanas com as necessidades e preocupações quotidianas das populações que nelas residem e trabalham.

Este tema engloba diferentes dimensões, incluindo a articulação entre atores públicos que operam a diferentes escalas (nas administrações central, desconcentrada e local) ou numa mesma escala (entre o Porto e os municípios vizinhos, entre diferentes setores das administração central e local), assim como o crescente envolvimento dos cidadãos nos processos de definição e operacionalização das políticas urbanas, constituindo estas condições indispensáveis para uma maior eficácia e resiliência das políticas territoriais.

O Porto reúne atributos relevantes no que respeita à capacidade de vencer este desafio. Se, por um lado, detém no contexto português tradições relevantes no domínio do associativismo social, cultural e empresarial e, de um modo geral, em processos de envolvimento cívico, tem por outro lado revelado uma notável capacidade para conciliar uma forte identidade com um crescente cosmopolitismo. Esta capacidade constitui um fator crucial para assegurar um maior envolvimento da população nos processos de transformação urbana.

Não constituindo, naturalmente, o único instrumento para lidar e responder de forma positiva aos desafios enunciados, o PDM 2021 propõe um modelo de organização e de funcionamento, que visa potenciar as oportunidades que se colocam ao Porto enquanto polo de concentração de

pessoas, de ideias e de recursos, ao mesmo tempo que inclui soluções para os problemas – globais e locais – que se fazem sentir.

3 Referenciais estratégicos à escala nacional e supra-municipal

De seguida será brevemente apresentado um conjunto de orientações decorrentes de estratégias associadas a outros instrumentos de planeamento de escala supra-local que foram objeto de análise e de ponderação no âmbito da elaboração do PDM 2021.

3.1 Instrumentos de gestão territorial

O **PNPOT - Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território –,** revisto em 2019, constitui um quadro de referência incontornável para a elaboração de todos os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) e encontra-se estruturado em cinco áreas temáticas (gestão dos recursos naturais, policentrismo do sistema urbano, inclusão e valorização da diversidade territorial, conectividade externa e interna e governança).

No âmbito da eficiência e sustentabilidade da utilização dos recursos naturais é colocada a ênfase na redução da produção de resíduos (e transformação dos remanescentes), assim como das emissões de carbono, de ruído e de poluentes para o ar. Em coerência com os princípios da economia circular, as cidades portuguesas deverão apostar mais em soluções inovadoras de partilha, reutilização e repartição de bens, assim como de uma produção mais descentralizada da energia. O recurso solo, em particular, deverá ser preservado através de uma maior proximidade entre as diversas funções urbanas mediante a colmatação, compactação e densificação dos espaços urbanos em função das infraestruturas existentes, assim como da recuperação de áreas abandonadas e obsoletas. Complementarmente, deverá apostar-se no incremento da resiliência ecológica dos territórios através da valorização e ampliação das infraestruturas verdes e azuis, de modo a assegurar a sua conectividade.

O reforço da conectividade interna e externa deverá ser assegurado através do investimento nas principais infraestruturas de mobilidade, sendo explicitado o papel do corredor aeroportuário Porto/Lisboa/Faro e da aposta numa visão integrada rodo-ferroviária e ferro-portuária. Concluído o extenso ciclo de construção das infraestruturas rodoviárias, cabe agora induzir a ampliação do sistema ferroviário. A uma escala interna às principais aglomerações urbanas, o PNPOT propõe uma repartição modal mais equilibrada, valorizando a intermodalidade e o reforço do transporte coletivo em via dedicada, em detrimento do automóvel individual.

O PNPOT preconiza igualmente uma maior amarração das cidades e suas áreas metropolitanas às redes económicas, culturais e ambientais, entre outras, através da inserção nas diversas redes globais (de comércio, de inovação, de cadeias de valor, de arte, cultura, património, turismo…), mas também através da valorização das suas vantagens diferenciadoras.

Entre os elementos que atravessam as principais temáticas abordadas ao longo do programa, destaca-se a necessidade de reforço das lógicas de cooperação intermunicipal, seja numa ótica de promoção externa do arco metropolitano do Porto, seja no âmbito da valorização dos mercados de proximidade e do potencial produtivo endógeno, seja ainda no reforço da mobilidade intermodal.

À escala regional, o **Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte** não foi ainda aprovado, tendo no entanto sido elaborada uma proposta submetida a discussão pública. Apesar da elaboração desta proposta ter sido anterior à do PNPOT, é possível encontrar orientações gerais comuns a ambos os instrumentos, em particular no que respeita aos seguintes aspetos:

- Mistura de usos do solo, de modo a evitar situações de monofuncionalidade.
- Valorização da estrutura ecológica municipal e dos espaços naturais, a par do aumento da capitação de espaços verdes e permeáveis.
- Regeneração de espaços urbanos, em particular do edificado.
- Incentivo à intermodalidade e à melhoria da oferta do transporte público.
- Remodelação do espaço viário, ajustando o espaço disponível para o transporte individual às necessidades de redução da "pressão automóvel".
- Adequação da logística urbana às transformações urbanas recentes.

Outros referenciais externos classificados como Instrumentos de Gestão Territorial e elaborados à escala central são o **Plano de Gestão dos Riscos de Inundação (PGRI) do Douro 2016-2021, aprovado em 2016**, o **Programa da Orla Costeira Caminha/Espinho (POC CE), cujo processo de discussão pública se encontra concluído, e o Plano Regional de Ordenamento Florestal de Entre Douro e Minho (PROF EDM), aprovado em 2019**.

Estes instrumentos partilham uma mesma preocupação com as alterações climáticas. No caso do PGRI materializam-se sobretudo nos riscos acrescidos de inundação, que deverão ser combatidos com mais sensibilização, informação e monitorização, mas também com medidas de ordenamento destinadas a reduzir a exposição à ameaça, de que é exemplo a renaturalização das linhas de água. Relativamente ao POC CE, as orientações direcionam-se primordialmente para a promoção de um modelo de ocupação do território que contenha e adapte a exposição natural aos riscos costeiros associados à erosão costeira e aos galgamentos e inundações oceânicos.

O PROF EDM foca uma temática cuja incidência é relativamente marginal, no contexto do Porto. Ainda assim, o Porto surge incluído em duas sub-regiões homogéneas (ou seja, áreas com função de produção florestal), designadamente o Grande Porto e Mindelo/Esmoriz, para além do corredor ecológico da bacia hidrográfica do Rio Douro. As orientações genéricas para este tipo de áreas centram-se sobretudo na manutenção da biodiversidade, na gestão da paisagem e no desenho urbano, com possibilidade de serem transpostas para regulamentação municipal.

3.2 Outros instrumentos

No âmbito da programação dos fundos comunitários para o período 2014-2020, foram produzidos documentos fundamentais para a definição de opções de política urbana. O **Norte 2020** e o **AMP 2020** são instrumentos de política de coesão que à escala regional e metropolitana, respetivamente, visam contribuir para a operacionalização da estratégia definida a nível nacional (Portugal 2020), assente em três pilares: o crescimento inteligente, o crescimento sustentável e o crescimento inclusivo.

À semelhança do evidenciado no ponto anterior sobre os Instrumentos de Gestão Territorial, também os diferentes documentos de desenvolvimento regional se encontram alinhados no que concerne aos seus principais objetivos. Entre o Norte 2020 e o AMP 2020, é notória a convergência de prioridades, particularmente no que respeita à sustentabilidade ambiental, mobilidade, competitividade económica e regeneração urbana. Os aspetos culturais e identitários surgem enfatizados em ambos os documentos, por via da atribuição de prioridade de investimento à "conservação, proteção, promoção e desenvolvimento do património natural e cultural" (Norte 2020) e da intervenção na "requalificação patrimonial, social, cultural de espaços" (AMP 2020).

A sustentabilidade ambiental está igualmente presente através da prevenção face às alterações climáticas recorrendo a diferentes estratégias de baixo teor de carbono (mobilidade urbana sustentável, preservação e expansão dos espaços verdes "sequestradores" de carbono, incremento da eficiência energética, promoção de novos estilos de vida, dotação da Proteção Civil de mais e melhores meios…). A intermodalidade, a melhoria do transporte público e a promoção dos modos suaves constituem aspetos presentes quer na estratégia de âmbito metropolitano, quer na estratégia regional.

Do mesmo modo, é enfatizada em ambos os documentos a reconversão dos espaços urbanos degradados, com destaque para os espaços industriais e para os territórios segregados e mais desfavorecidos, um tema frequentemente associado à necessidade de qualificação das redes de equipamentos e serviços. Em ambos os casos, este propósito surge ligado à mobilização de recursos em favor da economia do conhecimento, da inovação e da empregabilidade, geralmente materializada na criação de novas áreas empresariais.

A estratégia metropolitana distingue-se sobretudo pela tónica colocada em problemáticas mais intrinsecamente "urbanas", como a mistura de funções, a mobilidade "suave" e a logística de apoio ao consumo. O aprofundamento das relações inter-municipais, um aspeto que constitui a "essência" de qualquer área metropolitana, é naturalmente mais saliente na estratégia AMP2020.

Poderão ainda ser referidos documentos de carácter mais específico que, para além de não constituírem Instrumentos de Gestão Territorial, são igualmente produzidos pela Administração Central. É o caso da **Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável** ou da **Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas 2020**, que enfatizam vários dos aspetos acima referidos, nomeadamente os que se relacionam mais diretamente com as questões

ambientais. Deverá, no entanto, ser realçado o facto de o PNPOT ter já incorporado as orientações provenientes dessas e de outras estratégias.

4 Referenciais estratégicos à escala local

Na definição da estratégia e do modelo territorial do PDM 2021 foi igualmente tido em conta um conjunto de opções e orientações emanadas de outros instrumentos, de âmbito territorial e setorial, resumidamente sistematizadas nos pontos seguintes.

4.1 Instrumentos de gestão territorial

O principal Instrumento de Gestão Territorial da Câmara Municipal do Porto é naturalmente o **PDM em vigor, aprovado em 2006**. A necessidade de revisão deste documento surge fundamentada no Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território (REOT) aprovado em 2015 que enfatiza sobretudo as dificuldades do instrumento em acompanhar as sucessivas dinâmicas de transformação territoriais ocorridas na cidade e no país. Com efeito, assistimos ao longo das últimas décadas à passagem de um modelo "extensivo" de crescimento urbano baseado na construção nova em detrimento da reabilitação (e na expansão das periferias metropolitanas em detrimento da densificação dos núcleos), para a forte contração observada sobretudo no período 2011-2014. Mais recentemente assistimos à dinamização dos centros tradicionais, impulsionada sobretudo pelo turismo e por algumas atividades de serviços, nomeadamente tecnológicos.

A morosidade de procedimentos e a rigidez introduzida pelos IGT das gerações anteriores, revelaram uma elevada dificuldade em lidar com as súbitas alterações das dinâmicas urbanas, não tendo o PDM do Porto constituído uma exceção a este respeito.

Uma breve análise dos objetivos estratégicos definidos no PDM de 2006 revela que vários dos objetivos se mantêm atuais e que apenas haverá necessidade de reforçar ou mesmo diversificar os mecanismos de intervenção, permitindo contudo constatar alguma ausência de respostas face a dinâmicas atuais e ao protagonismo que as cidades podem ter na gestão da mudança (Quadro 1).

Quadro 1 - Objetivos estratégicos do PDM 2006

Objetivos estratégicos
Valorização da identidade urbana do Porto, através da conservação dinâmica dos tecidos existentes e do desenho de novos tecidos coerentes e qualificados, do controlo das densidades e volumetrias urbanas e ainda da salvaguarda e promoção do património edificado e da imagem da cidade
Requalificação do espaço público e valorização das componentes ecológicas, ambientais e paisagísticas, através da sua reorganização sistémica e da minimização dos principais impactes ambientais
Racionalização do sistema de transportes tendo em vista melhorar a mobilidade intra-urbana, dando prioridade aos transportes coletivos em sítio próprio e aos novos modos de transportes públicos e individuais não poluentes, com especial reforço da circulação pedonal e ciclável e das funções de "interface"
Redução das assimetrias urbanas existentes, fomentando a equidade da localização dos investimentos públicos e reforçando a coesão social e territorial, com especial incidência nos bairros sociais de intervenção prioritária
Afirmação do Centro Histórico e da Área Central como referências insubstituíveis do desenvolvimento urbano de toda a Área Metropolitana do Porto, potenciando e reforçando a sua revitalização e animação

Uma das lacunas detetada prende-se com uma menor centralidade do tema da competitividade económica e da atração de emprego, domínio que antes da crise económica ocupava uma posição relativamente periférica nas prioridades dos municípios (que detinham competências limitadas neste domínio), mas que hoje ocupa um papel central na generalidade das estratégias de desenvolvimento urbano.

As preocupações de coesão social, centrando-se sobretudo na problemática dos bairros sociais, não atenderam aos desequilíbrios territoriais mais estruturais, seja a uma escala "macro" (os desequilíbrios socioeconómicos entre a parte ocidental e a parte oriental do Porto), seja a uma escala "micro" (a insuficiência de microcentralidades potencialmente indutoras de lógicas de proximidade. Compreende-se que os bairros sociais (em grande medida municipais) constituíssem o foco das estratégias de coesão territorial num momento em que estes apresentavam um elevado estado de degradação. Superada esta fase, é possível alargar e diversificar a estratégia do município neste domínio.

Um terceiro conjunto de fatores remete para as dinâmicas de regeneração urbana, que no PDM de 2006 se concentram fortemente na revitalização e animação do centro, surgindo frequentemente associadas aos aspetos identitários. Decorrida mais de uma década de investimento significativo na reabilitação do centro, em grande medida impulsionada pela atividade turística, a necessidade de "revitalização" e "animação" desta parte da cidade está em larga medida instalada. No entanto, se no centro as preocupações se focam hoje em elementos qualitativos, em particular no redireccionamento das dinâmicas existentes para uma lógica de diversificação funcional, em outros pontos da cidade, a necessidade de impulsionar estas dinâmicas continua premente.

Finalmente, importa sublinhar a necessidade atualmente sentida dos Planos incorporarem novas abordagens e soluções para lidar com os desafios ambientais, quer ao nível da gestão dos próprios recursos e dos riscos urbanos (incluindo os associados às alterações climáticas) quer ao nível da criação de condições indutoras de mudanças de estilos de vida e de comportamentos por parte da população, no plano das deslocações, dos consumos, das práticas de lazer, etc., com impacto desejável na promoção de territórios mais saudáveis.

Um outro plano de articulação da política territorial envolve os IGT de escala intra-urbana, como é o caso do **Plano de Pormenor das Antas** e do **Plano de Pormenor do Dallas**.

No primeiro caso, a elaboração do Plano de Pormenor inscreveu-se numa preocupação já referida no relatório do PDM em vigor, apesar de não estar explícita nos objetivos estratégicos, e que consistia na criação de uma nova centralidade na zona Oriental. A zona das Antas, que então incluía o antigo estádio, diversas unidades industriais (muitas das quais obsoletas), terrenos camarários e terrenos privados ao abandono, constituía um dos principais territórios de intervenção neste domínio.

A perspetiva de realização do Euro 2004 abriu caminho para a revitalização de toda a área, tendo o Plano de Pormenor (PP), aprovado em 2002, sido o instrumento escolhido para catalisar e

ordenar este processo. Para além de fixar a implantação do novo complexo desportivo, o PP das Antas define a reutilização a dar aos espaços disponibilizados, redesenha a malha urbana e a estrutura dos espaços públicos. Um novo centro comercial, dotado de uma grande superfície, foi instalado naquela área, atualmente servida por uma estação de metro.

Na sequência da crise económica de 2008, muitos dos investimentos previstos no PP das Antas não aconteceram, situação agravada pela necessidade de flexibilizar os usos a dar a vários espaços. Este PP foi então objeto de uma alteração, igualmente motivada por questões mais operacionais, ligadas ao acesso ao estacionamento no interior dos edifícios. Esta evolução vai ao encontro da necessidade de imprimir uma lógica de crescente mistura de usos e funções urbanas, privilegiando deste modo as deslocações de proximidade. Num contexto de crescente investimento na zona oriental, potenciado entre outros pelo projeto do Matadouro, é previsível uma reativação das dinâmicas localizadas nesta parte da cidade.

O Plano de Pormenor (PP) do Dallas, aprovado em 2015, incide numa área de implantação mais restrita, inscrevendo-se no entanto numa mesma perspetiva de regeneração urbana. Entre os aspetos mais relevantes a salientar em relação a este IGT, destaca-se a orientação no sentido de uma maior diversificação de funções presentes no imóvel, designadamente através das funções residencial e serviços. Por outro lado, é visível a preocupação de requalificação do espaço público, em particular do Largo Eng.º António de Almeida, articulando-o com a envolvente através de novas ligações pedonais.

Atualmente, encontra-se em elaboração o Plano de Pormenor da rua General Sousa Dias (Duque de Loulé), um território situado na continuidade da Zona Património Mundial da Unesco e dotado de um conjunto significativo de imóveis classificados mas que evidencia necessidades de intervenção múltiplas, incluindo a colmatação de frentes urbanas, a redefinição do espaço público, a reabilitação do edificado, a dinamização de novas funções urbanas e a fixação de população residente.

4.2 Instrumentos de reabilitação urbana

Após décadas do predomínio de um modelo de desenvolvimento “extensivo”, baseado na construção nova em detrimento da reabilitação e na abertura de novas frentes de urbanização em detrimento da colmatação dos espaços vazios existentes, existe hoje um consenso alargado sobre a necessidade de usar de forma eficiente o recurso solo. Em grande medida fomentado por anteriores gerações de PDM que permitiam a delimitação de perímetros urbanos particularmente extensos sem qualquer lógica de programação associada, o “modelo” em vigor evidenciou cada vez mais sinais de falência, materializados no desfiguramento da paisagem e na sobredotação dos recursos afetos à construção e manutenção de infraestruturas urbanas e serviços coletivos.

É pois neste quadro que o sistema de planeamento territorial e a programação dos recursos públicos (nomeadamente comunitários) têm privilegiado cada vez mais as lógicas associadas à sustentabilidade do desenvolvimento que, na prática, se traduzem numa crescente ênfase na

colmatação de vazios urbanos e na necessidade de regenerar tecidos existentes, em lugar de usar solo não infraestruturado.

Por outro lado, foram criados novos instrumentos de reabilitação urbana, com destaque para as Áreas de Reabilitação Urbana (ARU), que têm associados uma estratégia de intervenção designada Operação de Reabilitação Urbana (ORU).

No caso concreto do Porto encontram-se delimitadas dez ARU[3], sendo que para três delas já se encontram aprovadas as respetivas ORU.

A **Operação de Reabilitação Urbana do Centro Histórico** foi aprovada em 2012, quando a legislação em vigor obrigava a que a sua aprovação fosse realizada no mesmo momento da delimitação da correspondente Área de Reabilitação Urbana. Elaborada pela Porto Vivo – Sociedade de Reabilitação Urbana (SRU), a sua estratégia enquadra-se nos conceitos "clássicos" da reabilitação urbana, centrados na valorização do património edificado numa zona particularmente relevante do ponto de vista histórico, simbólico e identitário.

Deste modo, as principais propostas centram-se na reabilitação das edificações degradadas "devendo limitar-se estritamente quaisquer intervenções que adulterem o valor cultural e patrimonial das edificações históricas tradicionais (…)". Os espaços públicos são igualmente objeto de atenção particular, propondo-se uma recuperação criteriosa e cuidada. Num dos territórios mais ameaçados pelo declínio demográfico, é igualmente colocada a tónica na habitabilidade e funcionalidade das residências, a par da expansão e renovação das redes de equipamentos e serviços, nomeadamente os dirigidos à população infantil e juvenil.

Tendo o centro tradicional conhecido um período de acentuada renovação, em grande medida impulsionada pela atividade turística, assistimos nos últimos anos a uma redefinição dos objetivos de intervenção pública. Com efeito, num contexto de crescente reabilitação do edificado, são sobretudo as problemáticas de carácter socioeconómico ligadas à acessibilidade ao mercado habitacional que emergem nestes territórios. Paralelamente, a pressão que determinadas dinâmicas atingiram no centro tradicional torna cada vez mais premente a sua desconcentração territorial, em benefício sobretudo de zonas da cidade que ao longo de décadas registaram processos de intensa marginalização.

A zona oriental surge, naturalmente, como uma das principais beneficiárias da potencial expansão de diversas dinâmicas urbanas. Apesar dos estigmas ainda associados a esta parte da cidade, é visível a presença de atributos como a disponibilidade de espaços para a fixação de uma grande diversidade de usos, a conectividade externa, a razoabilidade dos custos imobiliários e, em diversos locais, a presença de qualidades paisagísticas, arquitetónicas e culturais ainda pouco exploradas.

É neste contexto que a intervenção autárquica no âmbito da reabilitação urbana tem atribuído crescente atenção à zona oriental. A **Operação de Reabilitação Urbana (ORU) de Campanhã-**

[3] Azevedo, Baixa, Bonfim, Campanhã-Estação, Centro Histórico, Corujeira, Foz Velha, Lapa, Lordelo do Ouro e Massarelos.

Estação, aprovada em 2017, abrange a envolvente à principal infraestrutura ferroviária da Região Norte. Pelas caraterísticas do território de incidência, esta ORU distingue-se das abordagens mais "tradicionais" de reabilitação urbana, colocando no centro das suas preocupações aspetos como a criação de áreas empresariais e a eliminação de barreiras físicas à mobilidade intra-urbana, em detrimento da habitual preponderância na reabilitação do património edificado.

A ORU de Campanhã-Estação centra-se sobretudo em três domínios, designadamente a revitalização económica, a mobilidade sustentável e a melhorias das condições residenciais. O território em causa dispõe de diversos espaços industriais e de armazenagem obsoletos e desativados, concentrando igualmente um elevado número de "ilhas" e outras formas de ocupação residencial degradada. Por outro lado, é cortado por infraestruturas coletoras de alta capacidade, tanto ferroviárias como rodoviárias, que se por um lado contribuem para uma elevada conectividade externa, a nível interno, geram problemas de mobilidade acentuados.

Nesse sentido, a ORU propõe-se reconverter vários espaços obsoletos em áreas de elevada atratividade empresarial, criando simultaneamente "amenidades" urbanas dirigidas às necessidades dos atuais e futuros residentes. A criação de duas novas áreas empresariais, os incentivos à melhoria do conforto das habitações e a melhoria da oferta de serviços de proximidade enquadram-se nesta estratégia.

Intervenções profundas nos espaços públicos, no sentido do reforço da estrutura ecológica (nomeadamente estabelecendo continuidades entre os verdes existentes e qualificando os espaços naturais), contribuirão igualmente para o reforço da atratividade deste território, vizinho do Parque Oriental. No âmbito das acessibilidades, pretende-se superar os inúmeros obstáculos (associados quer a diferenças de cotas, quer à presença de grandes vias coletoras), promovendo a qualidade do transporte público, melhorando os percursos pedonais e cicláveis e reforçando as ligações entre cotas diferentes.

A **Operação de Reabilitação Urbana (ORU) da Corujeira** partilha vários dos problemas identificados em Campanhã-Estação. Abrange um território marcado por uma forte vulnerabilidade social associada a problemas como o desemprego, os baixos rendimentos e o abandono escolar precoce. A segregação física associada à presença de grandes infraestruturas surge ainda mais agravada do que na envolvente à estação de Campanhã, assim como os problemas de mobilidade interna.

A proposta de estratégia elaborada centra-se, no essencial, nas mesmas preocupações da ORU vizinha. Coloca-se, no entanto, uma maior ênfase nos aspetos associados à eliminação de fatores de estigmatização como a melhoria das condições residenciais, a valorização dos espaços públicos e o reforço das ligações ao resto da cidade, nomeadamente às principais centralidades e às interfaces multimodais.

Do mesmo modo que a estação de Campanhã funciona para a ORU que a integra, como um "espaço-âncora" para atração de novas funções urbanas - futuramente reforçado pela construção do Futuro Terminal Intermodal -, também na Corujeira o projeto do Matadouro contribuirá

decisivamente para inversão da imagem negativa ainda associada à sua envolvente. A arquitetura inovadora e as múltiplas valências previstas, ajudarão certamente a que o futuro equipamento induza uma nova centralidade a nascente, através de uma articulação estreita com espaços emblemáticos vizinhos, como o Estádio do Dragão e a praça da Corujeira.

4.3 Outros instrumentos

Os instrumentos de gestão territorial e as operações de reabilitação urbana constituem apenas parte dos mecanismos ao dispor da Câmara Municipal do Porto, no que concerne à definição e operacionalização de políticas territoriais. Vários outros documentos contribuem para este fim, incluindo programas estratégicos de carácter setorial mas com forte incidência territorial em domínios como o ambiente, a habitação ou as redes de equipamentos, assim como estratégias de carácter mais transversal, com incidência em parte ou na totalidade do território concelhio.

O **Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU)**, submetido em 2015, insere-se no processo de contratualização entre os municípios e a Administração Central respeitante ao Programa Operacional Norte 2020. No âmbito do PEDU são definidas as prioridades de investimento da autarquia para o período de programação dos fundos comunitários, sendo identificados os programas objeto de financiamento europeu.

O PEDU desdobra-se em três planos de ação, designadamente o PAMUS (Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável), o PARU (Plano de Ação de Regeneração Urbana) e o PAICD (Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas). A mobilidade, a regeneração urbana e a coesão social constituem, deste modo, os três domínios de intervenção centrais.

No que respeita à mobilidade sustentável, o correspondente plano de ação coloca a tónica na melhoria da oferta de transporte coletivo (através da expansão do Metro e da implementação de Corredores de Autocarros de Alta Qualidade), da intermodalidade (por via da criação de novas interfaces e estacionamento do tipo *park and ride*) e da aposta nos modos suaves (incluindo a criação de ligações mecanizadas entre cotas).

No âmbito do PARU, são definidas intervenções em todos os territórios em que foram criadas Áreas de Reabilitação Urbana, essencialmente na zona histórica, na frente fluvio-marítima e na zona oriental. As intervenções centram-se na aposta numa cidade multifuncional através da mistura de usos, o que relativamente à reabilitação do edificado significa, frequentemente, a transformação de antigas unidades industriais abandonadas em novas áreas empresariais, a par da reconversão de edifícios para a residência permanente (incluindo para arrendamento acessível) ou para a instalação de equipamentos de proximidade. Contrariar a tendência para a monoespecialização turística e qualificar o ambiente urbano com recurso à arborização dos arruamentos e à valorização das zonas verdes constituem igualmente ações de regeneração urbana a desenvolver no âmbito do PARU.

No que respeita à integração das comunidades desfavorecidas, as intervenções previstas centram-se sobretudo na atuação face ao problema das “ilhas” e em intervenções de carácter

transversal (social, ambiental e urbanístico) em bairros sociais localizados sobretudo em Campanhã e no vale da ribeira da Granja (Lordelo do Ouro). Para além das intervenções físicas, centradas nas condições de conforto residencial, estão previstas ações imateriais no âmbito do cumprimento de Contratos de Desenvolvimento Social, assinados conjuntamente pela CMP e pelos parceiros sociais. Estas últimas centram-se na empregabilidade, nas qualificações, na dinamização de processos de inovação e empreendedorismo social, no combate ao insucesso, absentismo e abandono escolares, na segurança e no combate às múltiplas formas de exclusão.

Ainda para a **Zona Oriental** da cidade foi elaborado um plano estratégico (***Masterplan***) destinado a garantir coerência às múltiplas intervenções em curso ou projetadas para esta zona da cidade e a produzir uma visão integradora dos instrumentos de política urbana a operacionalizar neste território. Este exercício foi realizado a partir de um conhecimento mais sistematizado das dinâmicas internas à Zona Oriental, assim como da sua relação com a envolvente, em particular com o resto do concelho.

Abrangendo a totalidade da freguesia de Campanhã e parte da freguesia de Bonfim, este território enfrenta problemas estruturais graves, devidamente elencados no diagnóstico do *Masterplan* e que incluem indicadores sociais geralmente mais desfavoráveis do que os observados no conjunto da cidade (em termos de educação e formação, desemprego, pobreza e condições de habitação), dificuldades de mobilidade interna e desqualificação dos espaços públicos. Não obstante, o potencial de superação destas dificuldades no âmbito de medidas eficazes de reabilitação urbana é também significativo, se atendermos à disponibilidade de espaços para o efeito e à presença de um vasto património natural, paisagístico e arquitetónico.

As orientações estratégicas do *Masterplan* centram-se sobretudo no desenvolvimento de uma base económica dinâmica e diversificada e na criação de condições de residência atrativas tendo em vista objetivos de revitalização demográfica e de integração social. Num contexto de preservação do equilíbrio entre estas funções urbanas e o rico suporte natural deste território, propõe-se albergar na Zona Oriental uma nova centralidade urbana, de modo a eliminar as atuais condições de periferização e estigmatização deste território.

O *Masterplan* identifica projetos como o Terminal Intermodal de Campanhã e o Matadouro como marcantes para a transformação da Zona Oriental e mesmo para objetivos mais gerais da cidade como o reforço da multifuncionalidade e da intermodalidade, a melhoria da competitividade económica e a requalificação dos espaços públicos.

Paralelamente a estas iniciativas, promovidas diretamente pelo poder local, surgem dinâmicas mais "espontâneas" como a dinamização do eixo Bonfim/Heroísmo, muito centradas na inovação artística, cultural e tecnológica, antevendo a possibilidade de uma maior articulação com o "Porto *Innovation District*" centrado no vizinho Polo Universitário da Asprela.

As propostas do *Masterplan* apoiam-se na elevada margem de experimentação oferecida pelo território da Zona Oriental, em contraste com zonas da cidade onde as dinâmicas urbanas se encontram mais consolidadas. Com base neste pressuposto, propõe metodologias e iniciativas inovadoras nos mais diversos domínios desde os imateriais (modelos institucionais colaborativos

e inovadores no contexto português) até aos de caráter físico. Neste último grupo, são apresentadas propostas de investimento na requalificação ambiental que incluem a criação de uma rede de estruturas verdes que inclui desde um Parque Oriental alargado até um vasto espectro de jardins, parques e lotes não ocupados, para além do Horto Municipal e dos vales dos rios. Uma extensa rede de eixos de suporte em modos suaves favorecerá a conectividade entre estes espaços. Do ponto de vista social, o carácter experimental e inovador das medidas propostas é dirigido prioritariamente à oferta de equipamentos centrada no Cerco do Porto.

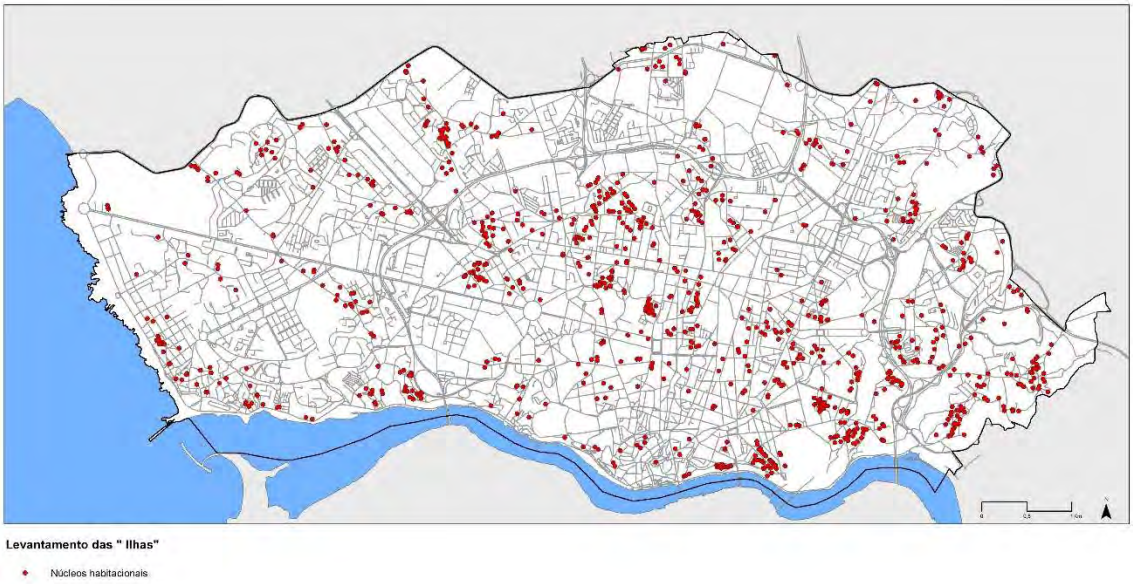
Para além de documentos de natureza transversal como o PEDU e o *Masterplan* da Zona Oriental, têm sido produzidos ao longo dos últimos anos documentos setoriais de diversos tipos, tendo frequentemente por base o levantamento exaustivo de problemas relacionados com as condições de habitação ou deficiências no âmbito das redes de equipamentos.

A **Estratégia Local de Habitação (ELH)** do Porto, aprovada em 9 de dezembro de 2019, foi elaborada com vista à candidatura ao programa *1º Direito*. Sendo este um dos vários programas integrados na "Nova Geração de Políticas de Habitação" (NGPH) e dirigindo-se às situações mais extremas de habitação indigna, a atual versão da ELH assume-se como um documento evolutivo, focado nas intervenções mais prioritárias e urgentes. Nesse sentido, deverá ser aprofundado em fases posteriores, de modo a abranger o vasto conjunto de programas e instrumentos que integra a NGPH.

A atual versão da ELH centra-se em diferentes trabalhos de levantamento das situações de carência habitacional existentes na cidade, em particular nos estudos "Ilhas do Porto - Levantamento e caraterização" e "Levantamento Municipal das Necessidades de Realojamento Habitacional do Porto", propondo diversos modelos de intervenção enquadráveis nos objetivos do *1º Direito*. Destacam-se as modalidades de financiamento aos beneficiários diretos, aos proprietários de núcleos degradados e o financiamento do Estado aos municípios com diferentes finalidades, incluindo o apoio ao arrendamento e subarrendamento, à construção e reabilitação e à aquisição de terrenos.

As "ilhas" (incluindo-se nesta classificação bairros operários e "vilas") assumem particular relevância neste documento, sendo assinalada a necessidade de consolidar um pensamento estratégico sobre os vários modelos de intervenção neste domínio, e de desenvolver ações que possam contribuir para este pensamento. Refira-se que as "ilhas" representam ainda uma parcela relevante do parque habitacional da cidade, ascendendo a quase 8265 alojamentos, dos quais apenas 7 % apresentam um bom estado de conservação. Muitos destes alojamentos, que no momento do levantamento (2015) albergavam 10.370 residentes, acumulam diversos outros problemas incluindo sobreocupação, instalações inadequadas e localização em zonas caraterizadas pela insegurança e por défices de acessibilidade e equipamentos coletivos. Os vários núcleos de "ilhas" encontram-se dispersos por toda a cidade (Figura 2).

Figura 2 – Levantamento das "Ilhas"



Fonte: FEUP (2015): "Ilhas" do Porto

Um outro documento setorial de carácter estratégico é a **Carta Educativa do Porto**. Este documento surge na sequência das crescentes transferências de competências para os municípios no âmbito da educação, incluindo o poder de programar e organizar as redes educativas municipais, de modo a adequar a oferta à evolução previsível da procura. A Carta Educativa em vigor, revista em 2017, salienta o âmbito territorializado das intervenções na rede escolar. Neste âmbito, propõe uma reformulação da rede que atenda a princípios de equidade (todos devem ter igualdade de oportunidades no acesso à rede), de proximidade (evitar extensos movimentos pendulares, principalmente nos primeiros níveis), de policentrismo (favorecendo as centralidades) e de racionalidade e eficiência (obtendo-se uma maximização dos resultados).

O estudo sobre os **Equipamentos de Cuidados de Saúde Primários do Porto** constituiu um projeto comparável no que respeita à preocupação com uma abordagem territorializada das intervenções de política pública centradas numa das principais redes de equipamentos da cidade. Produzido pela Administração Regional de Saúde do Norte e pela Câmara Municipal do Porto, o documento inclui o levantamento das necessidades existentes nos vários equipamentos de cuidados de saúde primários, elaborando propostas quanto à localização de unidades futuras deste tipo.

Igualmente de âmbito setorial, mas com implicações transversais a vários domínios das políticas urbanas, a **Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas (EMAAC)**, publicada em 2016, apresenta um amplo conjunto de propostas, algumas das quais com incidência direta no PDM. É o caso, por exemplo, da atualização da Estrutura Ecológica Municipal de modo a garantir uma maior conectividade entre os verdes existentes, lógicas de proximidade no que respeita ao acesso dos cidadãos às áreas verdes e a aposta numa maior permeabilização do solo. A valorização e reabilitação das linhas de água, a requalificação das escarpas e um vasto

programa de arborização e ampliação do coberto vegetal (abrangendo inclusivamente telhados e fachadas) são outras das medidas propostas no documento.

No âmbito da mobilidade, a EMAAC preconiza a melhoria das condições para o recurso aos "modos suaves" através designadamente da pedonalização de arruamentos e da expansão da rede ciclável. Estão ainda previstas medidas no âmbito do conforto residencial e da sustentabilidade energética (nomeadamente no que respeita ao apoio aos alojamentos ocupados por população de menores recursos), assim como na proteção de zonas em risco.

Ainda no âmbito ambiental, o **Plano Municipal de Redução de Ruído,** aprovado em 2014, tem igualmente fortes impactos territoriais, no que concerne às medidas propostas. O documento tem por base o Mapa de Ruído, identificando as principais fontes de ruído (rodoviárias, ferroviárias e aéreas), as áreas de incidência e respetiva classe de exposição (uniformizada de acordo com a legislação em vigor).

As medidas de redução distribuem-se entre as que incidem na fonte de ruído (ex.: alteração dos pavimentos dos arruamentos ou de traçados, estreitamento de vias, lombas, alteração de interseções entre vias, limitações à velocidade de circulação…), no meio de propagação (inserção de barreiras acústicas, incluindo vegetação) e no recetor do ruído (isolamento sonoro das fachadas, restrições ao uso do solo, compra ou expropriação de terrenos sensíveis pela CMP…).

O **Plano de Emergência de Proteção Civil**, outro dos documentos produzidos internamente cuja operacionalização tem impactos territoriais significativos, encontra-se atualmente em fase de revisão. Na sua versão mais atualizada, de 2015, é possível identificar os riscos naturais, tecnológicos e sociais a que o Porto está sujeito, assim como os dispositivos de intervenção em caso de emergência (tanto do ponto de vista da organização institucional das respostas como dos mecanismos de intervenção). Os riscos são classificados de "baixo", "moderado" e "elevado", sendo sistematizadas prioridades de intervenção para diferentes cenários.

5 Estratégia Porto 2030: objetivos e principais linhas de atuação

Tendo presente a situação atual da Cidade - aprofundadamente avaliada na fase de caraterização e diagnóstico - e os grandes desafios em perspetiva, apresentados no capítulo 2 deste relatório, foi desenvolvida uma estratégia de desenvolvimento do município para o próximo decénio, que incorporou, naturalmente, contributos decorrentes de instrumentos de diferentes escalas e com âmbitos setoriais distintos, apresentados nos dois capítulos anteriores.

Esta estratégia territorial, que se projeta no modelo de organização e funcionamento espacial do Plano, detalhado mais adiante, encerra uma visão que se pretende partilhada para o futuro do Porto, capaz de agregar vontades e mobilizar o esforço de todos os agentes urbanos e, em particular, da população e das suas decisões individuais.

Na prática ela propõe um caminho – ambicioso mas realista – para que o Porto se afirme cada vez mais como uma cidade vibrante, inclusiva e resiliente.

Um primeiro objetivo proposto é o da **promoção das condições de vida e de bem-estar da população**, reforçando a atratividade residencial e criando as condições para a recuperação demográfica da cidade.

O Porto enfrenta desafios relacionados com a evolução recente do mercado habitacional, que dificulta cada vez mais a fixação na cidade de novos residentes, nomeadamente entre a população jovem. Tal implica criar condições para o alargamento da oferta residencial, regulando o mercado e tornando-o mais acessível a estratos socioeconómicos intermédios. Para tal o Plano integra instrumentos específicos para o fomento do acesso à habitação nas várias modalidades admitidas na Lei de Bases da Habitação - entre as quais se incluem modalidades mais tradicionais, como é o exemplo da habitação cooperativa e fórmulas mais recentes, como é o caso da habitação colaborativa - desde que orientadas para os segmentos de habitação acessível e a custos controlados, da habitação social e, ainda, intervenções que promovam a diversidade social na oferta de habitação

Contudo, e na medida em que os custos da oferta residencial estão longe de constituir o único fator de atratividade urbana, a aposta centrada na melhoria das condições de vida e de bem-estar da população prevê igualmente intervenções na qualidade do parque habitacional (e não apenas na sua disponibilidade e preço), no reforço da rede de serviços e equipamentos de apoio à vida familiar e na diversificação dos usos e das funções urbanas.

Os materiais e tecnologias a utilizar deverão orientar-se para a melhoria geral da qualidade de vida urbana. No caso dos espaços públicos, tal significa um desenho favorável à criação de condições para a interação social e para a atividade física de todos os grupos etários. O reforço da rede de serviços e equipamentos de apoio à vida familiar, para além de promover a

participação de todos na vida da comunidade, contribuirá para diminuir a necessidade de grandes deslocações, tornando a cidade mais saudável e atrativa para quem aqui deseja viver, trabalhar e recrear-se.

Estas preocupações são particularmente relevantes numa perspetiva de atração de novos residentes, mas também de fixação da atual população. Face à tendência demográfica genérica de envelhecimento populacional, será transversal aos diversos setores de intervenção o esforço de adaptação às necessidades dos grupos com exigências mais particulares, designadamente, dos mais velhos e dos cidadãos com necessidades especiais.

Diretamente relacionado com a atratividade do Porto está o objetivo de **preservação da identidade cultural, urbanística e arquitetónica do Porto**. A identidade do Porto compõe-se de múltiplas dimensões, do património arquitetónico e urbanístico à diversidade social e cultural dos seus habitantes. As intervenções deverão atender a esta multiplicidade, seja mantendo padrões de qualidade elevados no que respeita à morfologia, aos materiais e técnicas utilizados, seja através de uma articulação eficaz com medidas de carácter imaterial, centradas quer na produção e difusão cultural, quer na preservação da diversidade social.

Complementarmente, o PDM propõe-se contribuir para a desconcentração de algumas das atividades cujo impacto nos aspetos identitários é mais intenso, com destaque para o turismo. Para além de promover um maior equilíbrio territorial do desenvolvimento urbano, a criação de polos de atração alternativos libertará o centro histórico e tradicional de parte da pressão urbanística de que é alvo.

A par das intervenções centradas na valorização da história e cultura da cidade, são igualmente determinantes as ações voltadas para o futuro, nomeadamente as que visam **garantir a qualidade ambiental, promovendo um modelo de desenvolvimento urbano sustentável**. Trata-se, uma vez mais, de uma abordagem necessariamente diversificada, combinando medidas de intervenção direta na prevenção dos riscos face às alterações climáticas (nomeadamente através da proteção e valorização dos espaços naturais e do sistema húmido), com ações destinadas a abordar os fatores que contribuem para o agravamento dos desequilíbrios ambientais, como o uso racional de energia ou a promoção da economia circular.

A este respeito, merecem particular atenção as apostas mais diretamente relacionadas com o âmbito de intervenção de um plano diretor municipal. O reforço da dotação de espaços verdes, em quantidade e qualidade, constitui um fator fundamental para o incremento da permeabilidade dos solos e da biodiversidade. Através da arborização, será possível conectar diferentes componentes da estrutura ecológica, potenciando a biodiversidade, resgatando dióxido de carbono e minimizando efeitos das ilhas de calor.

Com este tipo de intervenções pretende-se obter ganhos na qualidade do ar, acesso a espaços verdes de proximidade, mudanças climáticas, contribuindo para tornar o Porto uma cidade mais saudável, conhecida que é a influência direta das condições do ambiente urbano na saúde das populações.

Refira-se que várias das medidas indispensáveis à prossecução deste objetivo não decorrem diretamente da execução do PDM 2021. No entanto, diversas ações inscritas no Programa de Execução atendem às preocupações aqui expressas, como é o caso dos equipamentos, infraestruturas e alojamentos a construir de acordo com os critérios mais exigentes de eficiência energética, de gestão dos recursos hídricos e de valorização da economia circular.

Estas preocupações estarão igualmente presentes no licenciamento das operações urbanísticas, mediante regulamentação complementar ao PDM destinada a reforçar a sustentabilidade ambiental dos projetos. Com efeito, o novo sistema de incentivos associado a um Índice Ambiental tornará possível a valorização dos projetos com maior mérito relativamente a critérios de sustentabilidade, de mitigação de vulnerabilidades aos riscos tecnológicos e de medidas de reforço da resiliência local a fenómenos climáticos extremos (quando aplicável), claramente definidos. Deste modo, é possível uma articulação entre o PDM 2021 e referenciais estratégicos de caráter setorial de escala local, regional e nacional.

Entre as medidas mais diretamente relacionadas com o âmbito de intervenção do PDM 2021, é atribuída particular relevância à utilização mais eficiente do solo através da colmatação de "vazios" urbanos, da densificação de áreas servidas por transporte coletivo e da reconversão de espaços devolutos. O impacto destas medidas, no que respeita à redução das necessidades de deslocação, à poupança energética, à melhoria da qualidade do ar e ao uso mais eficiente de infraestruturas, serviços e equipamentos, consubstancia a forte relação entre regulação do uso do solo e sustentabilidade ambiental.

Esta relação é, em grande medida, intermediada pelo funcionamento do sistema de circulação e transportes. Nesse sentido, constitui objetivo do PDM 2021 **melhorar a acessibilidade interna e externa, criando novas condições para a intermodalidade e a utilização dos modos de transporte "suaves".** Numa aglomeração urbana onde o transporte individual continua a deter a primazia, uma repartição mais equilibrada entre os diferentes modos de transporte requer uma atuação determinada, quer na melhoria da oferta de transportes coletivos, quer na criação de condições favoráveis à expansão das deslocações a pé e em outros modos ativos. Uma vez mais, o perfil envelhecido da população residente requer uma atenção acrescida a aspetos como o conforto e a segurança das deslocações.

No Porto, a prossecução deste objetivo constitui um desafio considerável devido às condições físicas adversas impostas pela orografia e pelas caraterísticas da rede viária. São necessárias medidas determinadas no plano da eliminação dos efeitos de barreira impostos pela natureza e pelas grandes infraestruturas, assim como na gestão eficaz do reduzido espaço público disponível, tanto em relação às condições de circulação como do ponto de vista da logística e gestão do estacionamento.

O descongestionamento de zonas atualmente pressionadas pela elevada concentração de funções urbanas articula-se fortemente com objetivos de coesão socioespacial, centrados na **redução das assimetrias socioespaciais, promovendo um modelo de desenvolvimento urbano policêntrico e eliminando fatores de estigmatização.** Com efeito, grande parte das

zonas estigmatizadas do Porto encontra-se afastada dos polos mais dinâmicos da cidade, posição frequentemente agravada por situações de "encravamento" geradas pela interposição de grandes vias coletores de tráfego rodo e ferroviário. Tratam-se, na sua maioria, de territórios com uma elevada presença de espaços devolutos, habitação degradada e acentuado défice de serviços e equipamentos. Os indicadores sociais relativos à educação, saúde e emprego são geralmente mais desfavoráveis do que os observados no conjunto da cidade.

O desenvolvimento, particularmente na área oriental da Cidade, de polos de desenvolvimento alternativos e complementares aos localizados nas zonas central e ocidental, proporcionado pela fixação de novas funções urbanas, constitui parte de uma estratégia territorial que deverá dirigir-se igualmente a bolsas desfavorecidas dispersas por diferentes zonas da cidade, nomeadamente as que concentram um maior número de "ilhas" e bairros sociais.

A aprovação da Nova Geração de Políticas de Habitação (NGPH), em 2018, e da Lei de Bases da Habitação, em 2019[4], abrem um amplo campo de aplicação de novas medidas destinadas à resolução das situações mais graves de carência habitacional. A Estratégia Local de Habitação (ELH) do Município do Porto (aprovada em 2019) propõe que, em articulação com o programa *1º Direito* da NGPH, possam ser apoiados arrendatários e proprietários de habitações sem dignidade, nomeadamente em "ilhas", e desenvolvidos novos programas de reabilitação do parque municipal e de construção ou aquisição de alojamentos.

Tendo em conta, em particular, a realidade sociológica e urbanística das ilhas, o PDM2021 inclui disposições regulamentares especificas para a reabilitação deste tipo de conjuntos habitacionais consolidados, sempre que as intervenções em causa concorram para os objetivos do Plano. Mais concretamente, pretende-se que estas melhorem as condições de habitabilidade e os níveis de impermeabilização dos solos, reforçando, em paralelo, a oferta de habitação social, acessível ou a custos controlados.

O facto de algumas das zonas mais estigmatizadas da cidade oferecerem um elevado potencial para a fixação de novas atividades económicas, motivado pela presença de antigas unidades industriais desativadas, permite uma complementaridade entre o objetivo de redução das assimetrias socioespaciais e uma estratégia centrada na **promoção de condições para o reforço da competitividade da base económica urbana e o crescimento do emprego.** Sobretudo na zona oriental, existem múltiplas oportunidades para o desenvolvimento de novas áreas empresariais, nomeadamente através da reconversão de antigos espaços industriais ou desativados, que podem constituir novos polos de emprego

Tal vontade pressupõe um efetivo reforço da dotação de infraestruturas de apoio às atividades económicas. No caso das atividades tecnológicas que nos últimos anos adquiriram crescente notoriedade no Porto tal implica, em grande medida, um incremento da oferta de espaços adequados a esta função e uma melhoria significativa das comunicações eletrónicas de alta velocidade. Complementarmente, diversas atividades que nos últimos anos registaram um forte

[4] Lei n.º 83/2019, de 3 de setembro.

dinamismo deverão ser atraídas por polos alternativos, designadamente à Baixa e à Boavista. Nesse sentido, pretende-se promover novos eixos de atividades comerciais e de animação urbana e, simultaneamente, novas centralidades turísticas associadas a vertentes menos exploradas como o turismo cultural e de lazer, de congressos ou de negócios.

Por último, uma estratégia de valorização da atratividade, da identidade e da competitividade do Porto é indissociável de uma aposta na visibilidade externa da cidade, através do **desenvolvimento da capacidade de afirmação do Porto às escalas regional, nacional e internacional.** Propõe-se uma atuação a diferentes escalas e em diferentes domínios, seja por via da valorização do património construído, contribuindo para o reforço da imagem da cidade, seja pela capacidade de acolher grandes eventos, implicando uma adequada dotação de equipamentos e infraestruturas. À escala metropolitana, e de modo a obter a dimensão necessária para a concretização de iniciativas com maior projeção externa, propõe-se uma maior coordenação entre atores metropolitanos, implicando cada vez mais um crescente envolvimento em projetos intermunicipais.

O Quadro 2 sistematiza os objetivos estratégicos e as principais linhas de atuação, elencadas ao longo do presente capítulo e que compõem a estratégia territorial associada ao PDM 2021 do Porto.

Quadro 2 - Revisão do PDM do Porto: Objetivos estratégicos e linhas de atuação

Objetivos Estratégicos / Principais Linhas de Atuação
1. Promover as condições de vida e de bem-estar da população, reforçando a atratividade residencial e criando as condições para a recuperação demográfica da cidade
Criação de condições para o alargamento da oferta residencial, de modo a contribuir para a regulação do mercado e fixação da população
Melhoria da qualidade habitacional no que respeita ao conforto bioclimático, à qualidade dos materiais utilizados e à utilização de tecnologias orientadas para a melhoria da qualidade de vida
Qualificação dos espaços públicos do ponto de vista do ambiente urbano e das condições para a interação social e para a atividade física de todos os grupos etários
Reforço da rede de serviços e equipamentos de apoio à vida familiar, promovendo a participação de todos na vida da comunidade
Promoção da diversidade de usos e de funções urbanas, de modo a criar um ambiente onde os cidadãos apreciem viver, trabalhar e recrear-se
2. Preservar a identidade cultural, urbanística e arquitetónica do Porto, qualificando os seus tecidos urbanos e valorizando os seus recursos materiais e simbólicos
Preservação e valorização do património cultural, tangível e intangível, arquitetónico e urbanístico, afirmando a história e a cultura da Cidade
Desconcentração da atividade turística, salvaguardando o carácter identitário das zonas submetidas a uma maior pressão no sentido da monofuncionalidade
Reforço das infraestruturas de produção e difusão cultural, de modo a responder às exigências de públicos cada vez mais diversificados e ao desafio da competitividade territorial
Promoção da diversidade social que caracteriza e valoriza o tecido urbano da cidade
Promoção de padrões de qualidade elevada nas intervenções de reabilitação urbana

Objetivos Estratégicos / Principais Linhas de Atuação

3. Garantir a qualidade ambiental, promovendo um modelo de desenvolvimento urbano sustentável

Reforço da quantidade e qualidade dos espaços verdes, promovendo a biodiversidade e a permeabilidade dos solos

Reforço e redesenho da arborização linear enquanto fator de difusão da biodiversidade, de conectividade entre as diferentes componentes da estrutura ecológica municipal, de resgate de dióxido de carbono e de minimização das ilhas de calor

Identificação, prevenção e adaptação aos riscos urbanos, nomeadamente através da proteção e valorização dos espaços naturais e do sistema húmido, de forma a proporcionar uma maior capacidade de adaptação face às alterações climáticas

Promoção da economia circular, assegurando uma maior eficiência na utilização dos diferentes recursos naturais e promovendo a redução e valorização dos resíduos sólidos urbanos, bem como a reutilização das águas residuais

Recurso crescente a tecnologias inovadoras no domínio da prevenção e monitorização da qualidade do ar e do ruído tendo em vista a melhoria do ambiente urbano

Utilização mais eficiente do solo através da colmatação de "vazios" urbanos, da densificação de áreas servidas por transporte coletivo e da reconversão de espaços devolutos

Promoção do uso racional de energia, contribuindo para a neutralidade carbónica

4. Melhorar a acessibilidade interna e externa, criando novas condições para a intermodalidade e a utilização dos modos de transporte "suaves"

Reforço da articulação intermodal, de modo a assegurar uma repartição mais equilibrada da utilização dos diversos meios de transporte

Reforço da oferta, eficiência e qualidade de serviço dos transportes públicos, promovendo uma maior frequência, velocidade de circulação e conforto

Melhoria das condições para o uso de modos suaves, nomeadamente as condições de conforto e de segurança das deslocações pedonais, atendendo às necessidades da população idosa, dos cidadãos com dificuldades especiais e das crianças

Eliminação dos efeitos de barreira gerados pelas principais vias coletoras de tráfego rodo e ferroviário, pelos desníveis topográficos e pela descontinuidade de diversas malhas viárias

Descongestionamento das zonas mais condicionadas pela excessiva pressão do tráfego rodoviário, pela morfologia da rede viária e pela desadequada ocupação da via pública

Gestão do estacionamento no sentido da progressiva diminuição da ocupação na via pública e da criação de parques dissuasores junto às interfaces de transportes coletivos e de parques para residentes

5. Reduzir as assimetrias sócio-espaciais, promovendo um modelo de desenvolvimento urbano policêntrico e eliminando fatores de estigmatização

Requalificação urbana de áreas degradadas, através da intervenção no parque edificado e da inserção física nos tecidos urbanos, de modo a facilitar a integração e participação dos cidadãos na comunidade

Fortalecimento e qualificação de centralidades novas, emergentes ou potenciais, de modo a assegurar um maior equilíbrio das funções urbanas pelo território da cidade

Regeneração de áreas desfavorecidas através da valorização de espaços devolutos, desocupados ou expectantes

6. Promover condições para o reforço da competitividade da base económica urbana e o crescimento do emprego

Criação de novas áreas para a fixação de atividades económicas, nomeadamente através da reconversão de antigos espaços industriais ou desativados

Criação e fortalecimento de polos turísticos dirigidos a vertentes menos exploradas como o turismo cultural e de lazer, o turismo de congressos ou o de negócios, e outras tipologias de turismo especializado

Reforço de infraestruturas urbanas designadamente nas comunicações eletrónicas de alta velocidade

Desenvolver eixos de atividades comerciais e de animação urbana

7. Desenvolver a capacidade de afirmação do Porto às escalas regional, nacional e internacional

Construção de equipamentos que possibilitem a realização de grandes eventos

Objetivos Estratégicos / Principais Linhas de Atuação
Valorização do património construído, contribuindo para o reforço da imagem do Porto
Desenvolvimento de projetos interconcelhios, contribuindo para o reforço da coordenação entre atores de escala metropolitana

6 Estratégia Porto 2030: o modelo global de organização e funcionamento espacial

À escala metropolitana, a aglomeração urbana central expandiu-se, rompeu fronteiras, juntou núcleos pré-existentes, criou outros, polarizando um sistema territorial que ocupa um vasto espaço multifuncional diversificado e com uma personalidade muito própria. Dentro das suas fronteiras, o Porto é constituído por diversos setores que cumprem funções específicas e apresentam tecidos urbanos distintos, forjados pelo seu processo histórico de formação, pelas culturas urbanas subjacentes, mas também pelas atividades que neles estão instaladas e pelo suporte físico onde assentam.

Para que a estratégia territorial proposta no PDM 2021 seja implementada, toda a Cidade terá que estar envolvida e participar ativamente no processo de mudança. A natureza dessa mudança terá, naturalmente, que ser distinta. Nalgumas áreas mais consolidadas e dinâmicas, a mudança será mais incremental, com maior ou menor intensificação do uso do solo – designadamente para fins habitacionais – e diversificação funcional, enquanto noutras será promovida uma transformação mais significativa, tirando partido de espaços ainda devolutos ou de edificado obsoleto. Pretende-se que estas últimas áreas acolham muita da oferta de habitação e de emprego que o Porto precisa para se revitalizar demograficamente e reforçar a competitividade da sua economia, ao mesmo tempo que induzam novas centralidades – comerciais, culturais, turísticas - e focos de animação urbana.

Será a capacidade de desenvolver o potencial e complementaridade entre todos estes espaços, bem como, o seu funcionamento, que permitirá ao Porto continuar a afirmar o seu carácter e protagonismo no contexto do sistema urbano regional, nacional e europeu.

Tendo por base os estudos de caraterização e diagnóstico desenvolvidos no âmbito do PDM 2021, foram identificados territórios onde poderão ser aplicados princípios estratégicos específicos, adaptados ao presente e futuro desses territórios.

Os critérios utilizados para a sua definição basearam-se na sua localização na Cidade e no seu relacionamento com os territórios vizinhos.

Foram, igualmente, tidos em conta:

- A morfologia e grau de consolidação dos tecidos urbanos, tendo presente as formas de relacionamento entre o edificado e o espaço público;

- O nível de infraestruturação e a oferta de serviços (transportes públicos, os equipamentos urbanos, os espaços verdes, etc.);

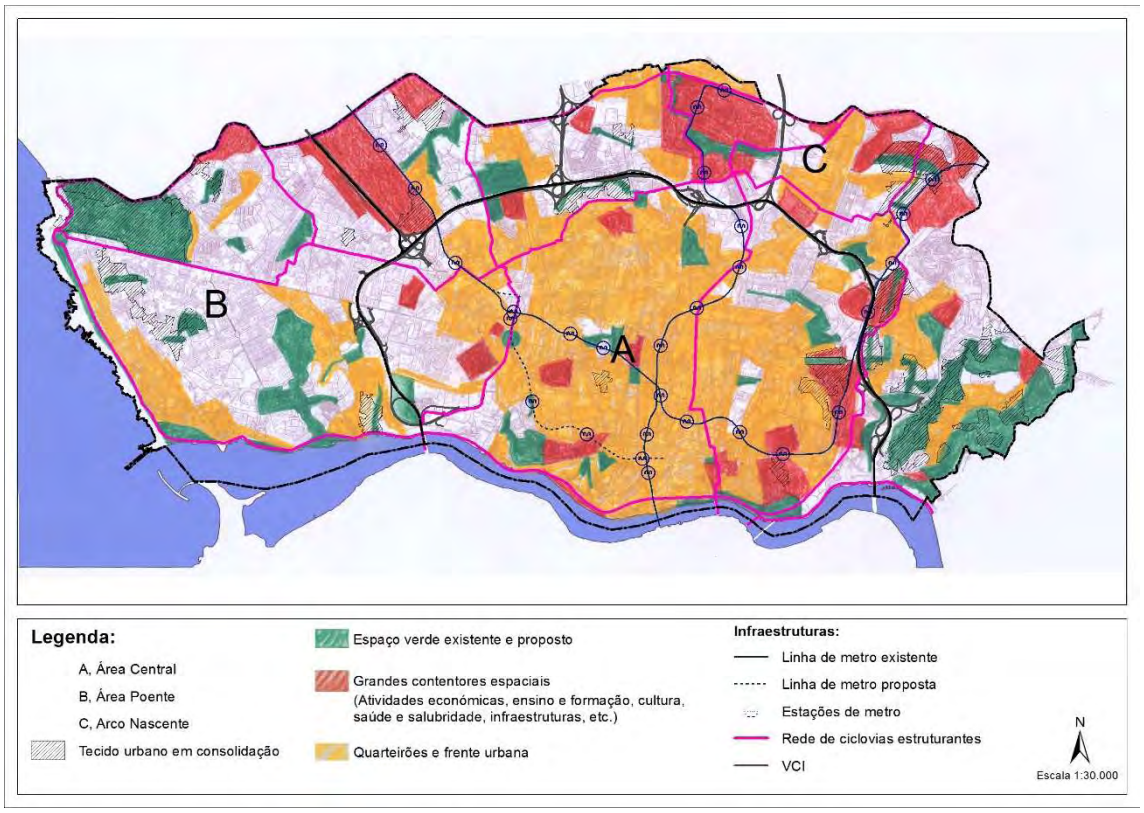
- As dinâmicas de transformação observadas;

- A diversidade da base económica e a sua vitalidade em termos de geração de emprego;

- O património e imagem da cidade.

Com base nestes critérios propõe-se uma setorização da Cidade que se pretende fazer corresponder a um conjunto de princípios estratégicos fundamentais para o ordenamento físico e funcional das unidades espaciais assim definidas.

Figura 3 - Esquema síntese de desenvolvimento territorial



Área Central

Corresponde à cidade consolidada e normalmente estruturada por quarteirões, englobando o Centro Histórico, a Expansão Almadina, a Baixa, a Boavista, as Antas, etc. É delimitada pela Via de Cintura Interna que tem constituído uma barreira difícil de transpor, que a separa, efetivamente, do resto da cidade, criando, por vezes, ruturas abruptas entre os diversos espaços da Cidade, marcados por uma evolução histórica e por homogenias morfológicas.

Esta área possui uma imagem urbana muito afirmada que lhe confere um carácter único, suportado pela diversidade que encerra e que se estende entre o centro histórico e a cidade contemporânea.

É o símbolo da identidade coletiva do Porto.

A sua estrutura, muito consolidada, organiza-se, essencialmente através de quarteirões que definem um espaço público bem afirmado e com uma morfologia urbana muito própria. Além dos monumentos e de outros valores patrimoniais que integra, estes tecidos urbanos são, eles próprios, um ativo patrimonial inquestionável.

É, também, a principal plataforma de transportes da cidade e nela está instalada a maior parte dos equipamentos e serviços de âmbito regional e metropolitano ligados aos setores da saúde, do ensino, da cultura, do desporto, etc., o comércio e o tecido empresarial.

Nos últimos anos assistiu-se a um processo de transformação muito intenso que possibilitou superar a letargia do seu centro antigo e que revelou novas dinâmicas, ligadas designadamente ao turismo, à cultura e à vida noturna, as quais nem sempre foram adequadamente assimiladas pelo processo de desenvolvimento urbano.

Nesta área central pretende-se tirar partido do seu assinalável dinamismo, preservando e requalificando o património arquitetónico e urbanístico existente, promovendo novos valores urbanos, requalificando o espaço público e criando novas áreas verdes de fruição coletiva, ligadas o mais possível entre si, através de percursos arborizados.

Para o desenvolvimento deste território revela-se crítico enfrentar os graves problemas de congestionamento de tráfego que prejudicam o ambiente, a imagem da cidade e o conforto dos residentes e utilizadores da Cidade.

A racionalização do estacionamento, bem como a criação de novas condições para a intermodalidade e a utilização de modos suaves de transporte, constituem apostas de primeira linha.

Nesta área central preconiza-se uma prática de gestão urbana sensível e criativa, beneficiando o potencial urbano existente, promovendo a diversidade de usos, a qualificação das diversas funções e promovendo um equilíbrio virtuoso entre elas.

Área Poente

O setor poente da cidade é delimitado pela frente de água, pela Circunvalação, pela Área Empresarial de Ramalde e pela Via de Cintura Interna.

O centro histórico da Foz que se prolonga ao longo do rio e do mar contrasta com o interessantíssimo conjunto de urbanizações modernistas em torno da Pasteleira. A área ocupada por belos edifícios tipo moradia e blocos isolados que se estendem por uma vasta área estruturada por três avenidas: Boavista, Marechal Gomes da Costa e Antunes Guimarães, que

contribuem decisivamente para a coerência urbana deste grande setor da cidade, proporcionando-lhe uma imagem mais inteligível e coerente.

Importantes espaços verdes marcam presença neste território, desde logo, o Parque da Cidade e todo o eixo verde que integra Serralves, o Parque da Pasteleira e o Jardim do Calém, junto ao rio Douro.

Neste setor permanece ainda uma significativa área não consolidada, a estruturar a partir da abertura da via Nun'Álvares, projeto adiado há décadas cuja concretização se fará no âmbito de uma UOPG (Unidade Operativa de Planeamento e Gestão) que permitirá "cozer" as malhas existentes e criar novos espaços verdes associados à renaturalização de linhas de água.

Em termos de consolidação urbana, uma outra área de transformação identificada corresponde ao antigo bairro do Aleixo e espaço envolvente a qual será igualmente objeto de uma UOPG, que definirá o respetivo modelo de ocupação em que a função residencial será preponderante e a qualificação ambiental uma aposta estratégica.

O défice de oferta de transporte coletivo penaliza tradicionalmente este setor urbano pelo que a expansão da linha de metro até à Praça do Império, mas sobretudo o prolongamento das linhas de elétrico até à Foz e Matosinhos se afiguram como apostas estratégicas para o futuro deste território.

Além da preservação e requalificação do património arquitetónico e urbanístico, devem ser sublinhadas as apostas na reorganização do Parque da Cidade, proporcionando o seu redimensionamento e reconstituindo o seu traçado original, bem como no reforço das ligações entre Serralves e o rio e, ainda, a renaturalização de partes das Ribeiras da Granja e de Aldoar.

A intervenção urbanística com maior impacto na zona será, contudo, a requalificação profunda da frente de água marítima e fluvial, que possui valores patrimoniais e paisagísticos de inegável importância e que contribuirá certamente para a desconcentração de atividades ligadas ao turismo e ao lazer a partir do centro tradicional.

Arco Nascente

Corresponde a um território extenso delimitado pela Área Empresarial de Ramalde, Circunvalação, Concelho de Gondomar, Rio Douro e Via de Cintura Interna.

Caracteriza-se por uma grande diversidade de usos e de tecidos urbanos, alguns deles em consolidação, que são pontuados por áreas fortemente especializadas e com uma grande dinâmica, de que se destacam a Área Empresarial de Ramalde, o conjunto de equipamentos da Asprela (maior centro hospitalar do Norte de Portugal e principal Polo Universitário do Porto) e o Parque Oriental da cidade (em desenvolvimento). Possui, ainda, numerosas bolsas de terreno não ocupado, com grandes potencialidades para a fixação de novas atividades económicas, designadamente, empresas ligadas à economia do conhecimento, centros de investigação e

centros de serviços partilhados. Este tipo de atividades procuram espaços de dimensão significativa que aqui poderão encontrar muitas das condições materiais e imateriais de que necessitam para criar os postos de trabalho que a Cidade pretende atrair já que, para além da disponibilidade de espaço, este território goza de vários outras vantagens: boa acessibilidade externa, elevada qualidade ambiental, proximidade à universidade e a centros de investigação, etc.

O Vale do Rio Torto oferece um espaço de significativa dimensão, escassamente ocupado, e com um grande interesse ecológico e paisagístico. A valorização deste espaço terá por base a adoção de um índice construtivo reduzido, que promova o reforço da oferta habitacional mas também a instalação de equipamentos e serviços de proximidade que, adequadamente integrados na paisagem, qualifiquem o quadro de vida local.

A diversidade e fragmentação deste território concorrem para a existência de uma identidade urbana bastante débil, que lhe confere um significado especial e formas de atuação específicas, que promovam uma maior cumplicidade entre algumas atividades urbanas e a natureza.

Não será, pois, de estranhar que vários dos projetos urbanos mais ambiciosos e com maior vocação transformadora se localizem neste setor da Cidade, como mais adiante se identificará. A instalação na Corujeira de uma área extensa para acolhimento de atividades económicas e o novo polo multifuncional nos terrenos do antigo Matadouro Municipal constituem apostas fortes para a afirmação de uma nova centralidade que, devidamente articulada com a das Antas, assumirá certamente um papel chave no processo de desenvolvimento desta área da cidade.

A estruturação de novas zonas destinadas a atividade económica e habitação, nas imediações de Contumil e Currais bem como ao longo da Circunvalação – potenciando a oferta de metro -, representam igualmente vetores fortes da estratégia de valorização deste território.

Para a afirmação crescente do Porto, como Cidade caraterizada por uma forte personalidade, baseada num passado histórico muito rico mas capaz de se compatibilizar harmoniosamente com a contemporaneidade que lhe é conferida pelas novas dinâmicas urbanas, é fundamental, que os vários setores da cidade se articulem, gerando interações sinérgicas e enriquecedoras.

Como se descreve nos subcapítulos seguintes, o modelo territorial proposto assenta numa visão articulada entre os diferentes espaços da Cidade, que se desenvolve em múltiplas redes (infraestrutura verde e azul, mobilidade, redes de comunicações, entre outas).

O modelo territorial proposto foi, assim, estruturado em sistemas de forma a permitir a espacialização das várias opções territoriais (muitas delas tiveram por base estudos urbanísticos elaborados numa escala mais detalhada, de caráter indicativo e orientador, que se incluem como anexos ao Plano) que contribuirão para a concretização da visão de Cidade e estratégia pensada para o PDM 2021. Deste modo aposta-se numa definição mais clara das regras subjacentes a cada um dos destes sistemas.

De forma a traduzir corretamente o modelo territorial preconizado para o PDM 2021 foram elaboradas várias peças escritas e desenhadas que constituem e acompanham o plano nos termos do artigo 97.º do RJIGT. Não obstante esta multiplicidade de documentos, cada um com uma função e um relevo distintos, não podem deixar de ser perspetivados como uma unidade, isto é, como um conjunto orgânico formado por todos os elementos enumerados na lei e que como um todo traduzem o modelo territorial pelo que se considera que todos os elementos do plano são vinculativos, incluindo os que não foram objeto de publicação.

Considerou-se relevante para a definição do modelo territorial adotar uma área de intervenção que inclui toda a área da CAOP mais a área das praias na frente de mar.

Também se considerou relevante a manutenção de grande parte das definições constantes no regulamento do PDM de 2006. Não obstante ter sido feito um esforço por utilizar todas as definições do DR N.º 5/2019, 27 de setembro, verificaram-se situações em que se privilegiou a manutenção das definições do PDM de 2006, alterando-se apenas as designações. Convém sublinhar que a atual proposta de plano assume-se como um plano de continuidade do anterior (PDM 2006) pelo que a introdução de novos conceitos/definições poderia levar a equívocos e a roturas não desejadas. Um exemplo paradigmático é o do índice de edificação agora proposto. Caso a opção fosse a utilização da definição mencionada no DR N.º 5/2019, seriam introduzidas alterações à forma de cálculo que se pretende manter. Nesse sentido, a opção foi de manter a forma de cálculo, alterando apenas a designação para não conflituar com o DR N.º 5/2019.

6.1 Classificação e qualificação do solo

A LBPPSOTU estabelece que a classificação do solo determina o destino básico do solo, com respeito pela sua natureza, e assenta na distinção entre solo rústico e solo urbano. Define para o efeito «solo rústico» como aquele que, pela sua reconhecida aptidão, se destine, nomeadamente, ao aproveitamento agrícola, pecuário, florestal, à conservação, valorização e exploração de recursos naturais, de recursos geológicos ou de recursos energéticos, assim como o que se destina a espaços naturais, culturais, de turismo, recreio e lazer ou à proteção de riscos, ainda que seja ocupado por infraestruturas, e aquele que não seja classificado como urbano e «solo urbano», como o que está total ou parcialmente urbanizado ou edificado e, como tal, afeto em plano territorial à urbanização ou à edificação.

O Decreto Regulamentar 15/2015 veio estabelecer os critérios de classificação e reclassificação do solo, bem como os critérios de qualificação e as categorias do solo rústico e do solo urbano em função do uso dominante, aplicáveis a todo o território nacional.

Nos termos do n.º 3 do artigo 7.º do Decreto Regulamentar 15/2015, a classificação do solo como urbano observa, cumulativamente, os seguintes critérios:

a) Inserção no modelo de organização do sistema urbano municipal ou intermunicipal;

b) Existência de aglomerados de edifícios, população e atividades geradoras de fluxos significativos de população, bens e informação;

c) Existência de infraestruturas urbanas e de prestação dos serviços associados, compreendendo, no mínimo, os sistemas de transportes públicos, de abastecimento de água e saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações, ou garantia da sua provisão, no horizonte do plano territorial, mediante inscrição no respetivo programa de execução e as consequentes inscrições nos planos de atividades e nos orçamentos municipais;

d) Garantia de acesso da população residente aos equipamentos de utilização coletiva que satisfaçam as suas necessidades coletivas fundamentais;

e) Necessidade de garantir a coerência dos aglomerados urbanos existentes e a contenção da fragmentação territorial.

Atendendo que o processo de revisão do PDM implica uma classificação de solo *ex novo* foi efetuada a verificação[5] destes critérios, tendo-se concluído:

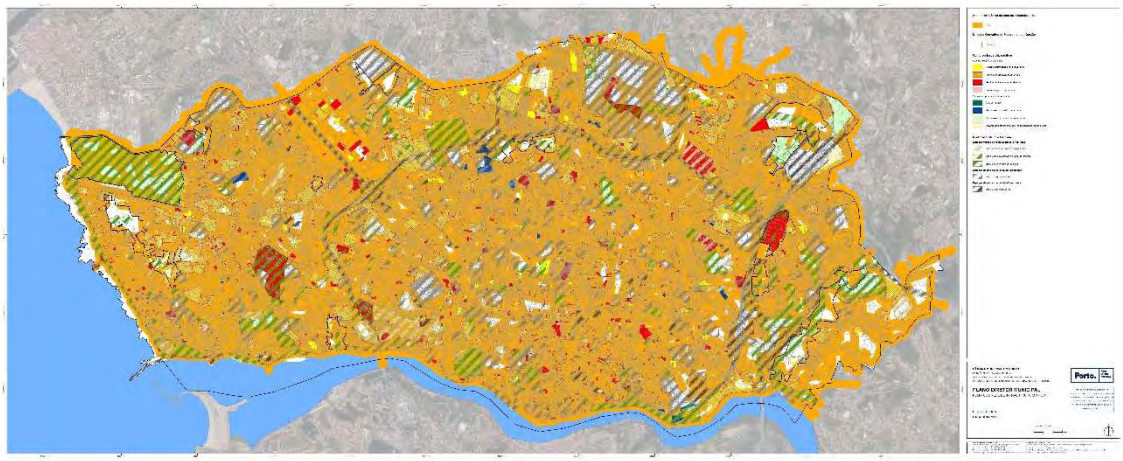
- A cidade do Porto ultrapassou claramente os seus limites administrativos tradicionais, para se transformar num complexo sistema territorial. Conforme já se referia no relatório do Plano 2006 (atualmente em vigor), é possível afirmar que se está perante uma cidade-região claramente polarizada pelo Porto, apesar de existirem outros núcleos que desempenham um papel importante na configuração e funcionamento da referida unidade urbana. O centro deste sistema territorial é constituído pelo Porto e por algumas freguesias dos concelhos de Gaia, Matosinhos, Gondomar e Maia e possui uma imagem urbana consolidada estando cercado por tecidos periurbanos em fase de transformação.
- A conurbação metropolitana do Porto fixa uma população que ultrapassa 1 500 000 habitantes e os principais equipamentos e atividades estruturantes da cidade-região. No centro deste grande sistema territorial, instalou-se a maior parte dos equipamentos e atividades estruturantes da região. É neste "núcleo duro" que se concentram as atividades terciárias ligadas ao ensino superior, saúde, cultura, sector financeiro e atividades logísticas relacionadas com o comércio internacional. Nestas circunstâncias é possível afirmar que se está perante uma cidade-região claramente polarizada pelo Porto onde os fluxos de população, bens e informação são muito significativos.
- A oferta de transporte público, no qual se inclui serviços de táxi e de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, cobre a totalidade do território do concelho do Porto. Foi atualizado o cadastro das infraestruturas de abastecimento de água e saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações. Tendo em conta a rede de infraestruturas existente e proposta e a área de influência [6] da mesma, verifica-se que no concelho do Porto existem apenas

[5] No final do presente subcapítulo, encontram-se as notas metodológicas onde se explanam detalhadamente as etapas de elaboração e evolução da carta de qualificação do solo.

[6] Considerou-se área de influência, e como tal, zona servida de infraestrutura, toda a área que se encontra a 50 metros (20 metros decorrentes da obrigatoriedade de ligação à rede pública de abastecimento de água e 30 metros de profundidade da parcela) das infraestruturas identificadas.

pequenas bolsas, apresentando a grande maioria delas uma área de dimensões irrelevantes (inferior a 2ha), com exceção de uma área que se encontra na zona oriental da freguesia de Campanhã (Figura 4). Relativamente a esta parcela de terreno, considerando que a mesma se encontra envolvida por solo urbano, entendeu-se que deveria adotar uma qualificação de solo que permitisse uma transição de um tecido mais denso para uma malha mais dispersa e uma capacidade edificativa baixa que permita assegurar o conceito de ECO-District que se defende para este território (conforme Masterplan para a Zona Oriental). Verificou-se também que as zonas que estão fora da área de influência definida estão ocupadas, na sua maioria, por áreas verdes de fruição coletiva, equipamentos de utilização coletiva e infraestruturas, miolos de quarteirões perfeitamente consolidados ou estão já comprometidas através de atos eficazes decorrentes da gestão urbanística. Para as zonas que não se encontram servidas por infraestruturas nem na situação descrita anteriormente optou-se, sempre que se considerou que o território assim o exigia, por as transformar através de Unidades Operativas de Planeamento e Gestão nas quais a CMP assume a execução das infraestruturas, espaços verdes e equipamentos estruturantes, recorrendo para tal ao sistema de cooperação com os interessados, inscrevendo já as intervenções no plano de financiamento do PDM e programando temporalmente a sua execução.

Figura 4 - Grau de infraestruturação e compromissos urbanísticos



- Toda a população residente do Porto tem acesso a equipamentos de utilização coletiva, das mais diversas valências, a distâncias que permitem deslocações inferiores a 15 minutos.
- O concelho do Porto é constituído por um único aglomerado que ultrapassa as fronteiras do município, tal como referido no primeiro ponto desta verificação e que se vai desmaterializando em territórios menos consolidados. Assim, considera-se que deverá proceder-se à otimização da infraestrutura instalada com recurso a uma eventual densificação da edificação e outras opções que permitam também uma transição de um tecido mais denso para uma malha mais dispersa recorrendo para tal a tipologias de

espaços verdes e de espaços urbanos de baixa densidade onde a capacidade edificativa se reduz significativamente face ao restante território.

Atendendo ao atrás exposto, considera-se que o território do concelho do Porto cumpre cumulativamente todos os requisitos plasmados no n.º 3 do artigo 7.º do DR n.º 15/2015 pelo que todo o seu território é classificado como solo urbano, tal como já acontecia no PDM 2006.

De acordo com a recomendação da ata da 2.ª reunião plenária da Comissão de Acompanhamento da 2.ª Revisão do Plano Diretor Municipal, e do parecer da CCDR-N anexo à ata, na qual se refere que deve constar no Regulamento, expressamente, uma norma que mencione que se as áreas ainda não dotadas de infraestruturas e para as quais o Município se compromete a executá-las não forem infraestruturadas no prazo estabelecido no Plano (mais concretamente no programa de execução), as mesmas reverterão, automaticamente, para solo rústico.

Decorrente da análise efetuada para avaliar o grau de infraestruturação do solo no território do município do Porto (Figura 7), verificou-se que as áreas que ainda carecem de infraestruturas são residuais e de exígua dimensão, não tendo vocação de solo rústico.

Não obstante, a recomendação da CCDR-N foi acolhida, tendo sido introduzida no regulamento do PDM norma para esse efeito.

O PDM de 2006

Tal como no PDM de 1993, o PDM de 2006 classificava todo o território do concelho como solo urbano. É na forma de qualificar o solo urbano que se verificam divergências.

O PDM de 2006 faz um corte com o modelo conceptual de zonamento funcional e quantitativo do PDM de 1993, passando a aplicar na sua regulamentação, critérios morfotipológicos e funcionais. Para o estabelecimento destes critérios foi efetuada uma análise morfológica dos sistemas urbanos que permitiu identificar os seguintes tecidos urbanos:

a) Cascos Antigos;
b) Quarteirão de Frente Contínua Consolidada;
c) Quarteirão de Frente Contínua em Transformação;
d) Prevalência de Moradias;
e) Prevalência de Blocos;
f) Permanências Rurais;
g) Matriz Industrial;
h) Unidades não Integráveis.

Esta análise foi a base da proposta de qualificação do solo do PDM 2006 que se entendia que melhor espelhava o modelo territorial pretendido, e que se estruturou nas seguintes categorias e subcategorias de uso de solo:

- Área Histórica: Tecido morfológico com significativa representatividade urbanística e arquitetónica, que interessa preservar e requalificar.
- Área de Frente Urbana Contínua Consolidada: Área da cidade "tradicional" estruturada por quarteirões com edifícios localizados ao longo dos arruamentos.
- Área de Frente Urbana Contínua em Consolidação: Área onde se pretende a manutenção e reestruturação das malhas e a consolidação do tipo de relação do edificado com o espaço público existente.
- Área de Habitação de Tipo Unifamiliar: Área que corresponde às zonas em que o tipo dos edifícios é dominantemente o de habitação de tipo unifamiliar.
- Área de Edificação Isolada com Prevalência de Habitação Coletiva: Área que corresponde às zonas onde o tipo de edifícios que existem ou que se pretende implantar é dominantemente o de blocos de implantação livre.
- Área de Urbanização Especial: correspondem a áreas de expansão habitacional ou de reconversão urbanística, estando inseridas em Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG).
- Área Empresarial do Porto: corresponde à denominada, à data, "Área Industrial de Ramalde", na qual se verificava a implantação de vários edifícios de grandes dimensões.
- Área de Equipamento (existente e proposta): correspondem às parcelas afetas ou a afetar à instalação de equipamentos ou infraestruturas de interesse público e com carácter estruturante no ordenamento e funcionalidade da cidade.
- Sistemas de Circulação e Mobilidade: áreas que servem de canal de transporte ou de elemento de conexão e correspondência entre diferentes modos e meios de transportes e comunicações.
- Área Verde de Utilização Pública: área que corresponde aos parques públicos e ainda a praças e jardins com carácter estruturante do verde urbano.
- Área Verde Mista: área que corresponde a matas e campos agrícolas ou florestais que podem integrar, sem prejuízo da produção associada a estas estruturas, equipamentos coletivos e infraestruturas de apoio às atividades de recreio, lazer e de pedagogia ligada à natureza e ao património.
- Área Verde Privada a Salvaguardar: área que corresponde a prédios ou a jardins, logradouros e quintas não afetos à utilização coletiva que, pela sua localização no tecido urbano, existência de áreas permeáveis, qualidade e tipo de massa vegetal ou composição florística, são considerados relevantes na imagem da cidade e promotores da qualidade ambiental urbana.
- Área Verde de Enquadramento de Espaço Canal: área verde destinada a servir de proteção física, visual e sonora aos diferentes usos urbanos que marginam os corredores de transporte e a requalificar os espaços que lhes são adjacentes ou a garantir o enquadramento de vias panorâmicas.

Pretendeu-se com o modelo territorial adotado valorizar a identidade urbana do Porto, através da conservação dinâmica dos tecidos existentes e do desenho de novos tecidos coerentes e

qualificados, do controlo das densidades e volumetrias urbanas e ainda da salvaguarda e promoção do património edificado e da imagem da cidade e afirmar o Centro Histórico e a Área Central como referências insubstituíveis do desenvolvimento urbano de toda a Área Metropolitana do Porto, potenciando e reforçando a sua revitalização e animação.

Para a operacionalização do modelo territorial foram estabelecidas para além das categorias e subcategorias de uso de solo anteriormente referidas, normas urbanísticas que valorizam os fatores de qualificação urbana e que evitam a sua descaracterização, considerando a diversidade das situações e tecidos urbanos, baseando-se, grande parte delas, em critérios morfotipológicos.

A perspetiva do novo Plano

Um dos objetivos estratégicos do PDM 2021 é a manutenção da identidade do concelho, o que passa também, por manter os tecidos urbanos consolidados. Tendo sido feita uma avaliação positiva da aplicação do PDM 2006 no que se refere à manutenção destes tecidos e à aplicação dos critérios morfotipológicos, considerou-se de manter esta abordagem.

Outra premissa do PDM 2021 prende-se com a vontade de densificar o território, otimizando assim as infraestruturas e equipamentos de utilização coletiva já instalados. Esta densificação ocorre em áreas onde os critérios morfotipológicos poderão ser dispensados pois não estará em causa a manutenção da imagem urbana, garantindo-se apenas a correta integração arquitetónica e urbanísticas, e são estabelecidos parâmetros quantitativos, designadamente índices de edificação.

Atentos nestas duas importantes premissas e no disposto no Decreto Regulamentar 15/2015, que estabelece no seu artigo 25.º as categorias a adotar para o solo urbano, foram definidas as seguintes categorias e subcategorias de uso de solo:

Categoria de uso de solo	**Subcategoria de uso de solo**
Espaços centrais	Área histórica
	Área de frente urbana contínua de tipo I
	Área de frente urbana contínua de tipo II
	Área de edifícios de tipo moradia
	Área de blocos isolados de implantação livre
Espaços de atividades económicas	Área de atividades económicas de tipo I
	Área de atividades económicas de tipo II
Espaços verdes e frente atlântica e ribeirinha	Área verde de fruição coletiva
	Área verde lúdico-produtiva
	Área verde associada a equipamento
	Área verde de proteção e enquadramento
	Área de frente atlântica e ribeirinha
Espaços de uso especial	Área de equipamentos
	Área de infraestruturas
Espaços urbanos de baixa densidade	

As categorias e subcategorias agora preconizadas, são sempre que se justificou, muito próximas das categorias de solo previstas no PDM 2006. No entanto, tratando-se de uma qualificação *ex-novo*, algumas foram ajustadas na sua definição e outras, como a Área de Urbanização Especial ou Sistemas de Circulação e Mobilidade, não foram consideradas por não se ajustarem às exigências legais e ao modelo territorial preconizado.

O modelo territorial apresentado está assente nestas categorias e subcategorias e teve como base as seguintes intenções, alinhadas com os objetivos estratégicos do Plano:

- Densificação em áreas específicas com grande acessibilidade ao Metro e em outras áreas de aposta da política municipal, nomeadamente, nas UOPG.
- Criação de novas áreas residenciais em espaços em consolidação.
- Promoção de novas áreas de baixa densidade, destinada a habitação, à ilharga do Parque Oriental.
- Qualificação dos espaços públicos do ponto de vista ambiental, funcionando como elementos de conexão entre diferentes áreas da cidade.
- Promoção da diversidade de usos e de funções urbanas (*mix* funcional).
- Reforço da rede de equipamentos, garantindo uma oferta diversificada e de proximidade.
- Nas Áreas Históricas, incluindo o Centro Histórico do Porto (Património Mundial da UNESCO), as áreas da Foz Velha e do Ouro e os núcleos rurais primitivos, incentivar a preservação e requalificação das malhas urbanas, bem como a conservação e reabilitação do edificado existente, com atenção à qualidade dos respetivos projetos de arquitetura.
- Nas áreas consolidadas estruturadas em quarteirão, em que as frentes urbanas edificadas se encontram estabilizadas, valorizar as suas características morfo tipológicas, a requalificação do espaço público envolvente e a manutenção e reabilitação do edificado existente.
- Propostas para a concretização de novos espaços verdes públicos.
- Requalificação dos espaços verdes no interior dos quarteirões identificados com dimensão e valor ecológico relevantes.
- Criação de corredores verdes que interliguem os diversos espaços naturais e verdes urbanos, associados ao sistema de espaços coletivos e às zonas húmidas, de modo a estruturarem o território mais a norte e a nascente, contribuindo para a Estrutura Ecológica Municipal.
- Aposta no ordenamento e fixação de funções ecológicas no território mais a nascente do concelho - Vale de Campanhã, em complemento à construção do Parque Oriental do Porto, nomeadamente:
    - Expansão do parque ao longo do rio Tinto, com proteção do sistema húmido.
    - Definição de áreas programadas, para a criação de um novo modelo de habitação com caraterísticas de eco-bairro (áreas de baixa densidade), apoiado no novo eixo viário norte-sul entre as rotundas do Ribeirinho/Lagarteiro e do Freixo.

  - Definição de uma área verde de lazer e produção ligada ao sistema húmido do rio Torto.
- No território periférico da cidade, delimitado pela VCI, Estrada da Circunvalação, Área Empresarial do Porto e a A43, aposta-se na criação de várias áreas de atividade económica ligadas aos centros de inovação e de base tecnológica, designadamente as universidades e as empresas.
- Para o desenvolvimento de todo este território devem ser aproveitadas as sinergias dos projetos já instalados ou que se venham a instalar, ligados ao sector de transportes (Plataforma Multimodal de Campanhã e Linha de Metro para Gondomar), ao setor económico e cultural (Projeto de Reconversão do Matadouro Municipal), do turismo e do lazer (Requalificação da Frente Ribeirinha - Freixo), bem como, devem ser requalificados os territórios envolventes de modo a serem dotados de funções complementares para a qualidade de vida urbana.
- Defesa do Centro Histórico como Património Mundial da UNESCO com vista à preservação da identidade urbana do Porto e à atração da atividade económica.
- Requalificação dos tecidos urbanos mais centrais (áreas históricas e áreas de frentes urbanas contínuas de tipo I) com vista à melhoria da qualidade de vida urbana.
- Afirmação da centralidade do Porto ao nível regional, através da oferta de espaços qualificados para a instalação de atividades ligadas à investigação, tecnologia, cultura e indústrias criativas.
- Requalificação do espaço público associado a equipamentos com vista à promoção das atividades cívicas, culturais e de lazer.

6.1.1 Qualificação operativa e Qualificação funcional

O PDM 2021 estabelece dois tipos de qualificação de solo: a qualificação de carácter operativo e outra de carácter funcional.

A qualificação operativa tem reflexo no regulamento, no qual se estabelecem as condições de operacionalização das intervenções a levar a cabo no território, e na planta de ordenamento – carta de qualificação de solo, onde se encontram delimitadas.

Esta qualificação foi estabelecida tendo em consideração o grau de urbanização do solo e a sua consolidação morfológica e divide-se em duas categorias (Figura 5):

- Espaços consolidados - são compostos, essencialmente, por tecidos urbanos infraestruturados e com ocupação funcional, possuindo características morfotipológicas bem definidas e com identidade própria. Estes espaços concretizam-se em regra por operações urbanísticas avulsas, definidas e regulamentadas pelo Regime Jurídico de Urbanização e Edificação (RJUE), consoante a sua natureza e dimensão da intervenção e o grau de dependência em relação à ocupação envolvente.

- Espaços em consolidação - correspondem às áreas de solo urbano que não se encontram estabilizadas em termos funcionais, morfológicos ou de infraestruturação, carecendo de estudos integrados de estruturação e de articulação com as malhas envolventes, tendo em vista os princípios da multifuncionalidade e da compactação urbana. Nestes espaços prevalece o princípio geral de execução programada e planeada, prevendo-se mecanismos que induzam a um desenho da forma urbana coerente e integrada com as malhas consolidadas situadas na envolvente, com recurso se necessário à delimitação de unidades de execução, disciplinadas ou não por Planos de Urbanização ou Planos de Pormenor.

A qualificação funcional foi estabelecida tendo em consideração o modelo territorial que se pretendia concretizar nas peças do Plano e as disposições dos artigos 24.º e 25.º do DR n.º 15/2015. Esta qualificação foi estruturada em categorias e subcategorias de uso de solo por se considerar que existem especificidades do território que se pretendem manter ou implementar e que carecem de normativas diferenciadas.

As categorias de uso de solo previstas seguem as definições estabelecidas no DR n.º15/2015 e são as seguintes:

- Espaços centrais - áreas urbanas de usos mistos que integram funções habitacionais e outros usos compatíveis, como comércio, serviços e uma concentração diversificada de atividades terciárias, desempenhando funções de centralidade;
- Espaços de atividades económicas - áreas destinadas ao acolhimento das atividades empresariais, de armazenamento e logística, comércio e serviços;
- Espaços verdes e Frente atlântica e ribeirinha - áreas de solo, enquadradas na sua maioria na estrutura ecológica urbana, que além das funções de proteção e valorização ambiental e paisagística se destinam à utilização dos cidadãos em atividades de estadia, recreio e lazer ao ar livre;
- Espaços urbanos de baixa densidade - correspondem a áreas periurbanas, parcialmente urbanizadas e edificadas, apresentando fragmentação e caraterísticas híbridas de uma ocupação de carácter urbano-rural;
- Espaços de uso especial – áreas destinadas a equipamentos e infraestruturas estruturantes.

Para todas as categorias de uso de solo com exceção dos Espaços urbanos de baixa densidade, houve necessidade de, tal como foi referido anteriormente, estabelecer subcategorias tendo em atenção as especificidades territoriais que se entendem ser de manter ou de implementar.

Os espaços centrais dividem-se nas seguintes subcategorias:

Área histórica - corresponde aos tecidos consolidados mais antigos da cidade e às reminiscências dos núcleos rurais primitivos que ainda conservam a estrutura e os elementos morfológicos iniciais, revelando significativa representatividade urbanística e arquitetónica, compreendendo:

- Centro Histórico do Porto;
- Foz Velha;
- Núcleos ou lugares, designadamente os seguintes, identificados na Planta de Ordenamento - Carta de Património: Lamas; Massarelos; Nevogilde; Ouro; Paranhos; S. Pedro de Azevedo; Vila Nova.

Nestas áreas pretende-se a preservação e requalificação do edificado, bem como dos espaços livres públicos e privados.

Área de frente urbana contínua de tipo I - corresponde às áreas organizadas em quarteirão, com edifícios localizados predominantemente à face dos arruamentos, em que o espaço público e as frentes urbanas edificadas que o conformam se apresentam estabilizados, pretendendo-se a manutenção e valorização das malhas e morfologia existentes. Compreendendo essencialmente quarteirões construídos nos séculos XVIII, XIX ou início do século XX da zona central da cidade, estas áreas integram edifícios significativos e conjuntos de edifícios com interesse patrimonial, caracterizadores de uma imagem da cidade que interessa preservar, pelo que as intervenções a efetuar devem privilegiar a preservação e requalificação dos edifícios existentes, tendo também como objetivo a sua ocupação por usos qualificadores e dinamizadores da vivência urbana.

Área de frente urbana contínua de tipo II - corresponde às áreas estruturadas em quarteirão com edifícios localizados, predominantemente, à face dos arruamentos, em que o espaço público se encontra definido e em que as frentes urbanas edificadas estão em processo de transformação construtiva e de uso, pretendendo-se a manutenção e reestruturação das malhas e a consolidação do tipo de relação do edificado com o espaço público existente, designadamente, a uniformidade da frente urbana.

Área de edifícios de tipo moradia - corresponde às zonas em que o tipo de edifício predominante possui até 3 pisos e jardim, que deve ser mantido como tal, ou às áreas para as quais o PDMP impõe essa mesma tipologia. No âmbito da prática da prática da gestão urbanística foi aferido que uma área de 2000 m^2 é suficiente para permitir uma implantação livre, não pondo em causa a adequada inserção urbana.

Área de blocos isolados de implantação livre - são áreas de edificação isolada que correspondem aos espaços urbanos de formação recente, dominantemente caracterizadas por edifícios isolados resultantes de operações de loteamento ou de intervenções de dimensão significativa e que, na sua maioria, não definem malhas regulares nem se constituem em frente urbana contínua, sendo frequentemente resultantes da aplicação de critérios quantitativos. O índice construtivo de 1,0 m^2/m^2 estabelecido para esta tipologia, pretende dar resposta ao objetivo a atingir: densificação da construção. O valor definido resulta do valor médio entre o índice construtivo do anterior PDM (0,8) e o valor obtido no Relatório de Caraterização e Diagnóstico elaborado durante a fase de estudos da revisão do PDM.

Os Espaços de atividades económicas são as categorias de uso de solo para as quais se prevê os índices mais elevados do Plano e dividem-se nas seguintes duas subcategorias:

Área de atividades económicas de tipo I - Destinam-se à instalação de empresas representativas das diferentes áreas de negócio, bem como de outros usos complementares, designadamente, industriais, terciários, logísticos, turismo, investigação, serviços, comércio e equipamentos. Não é permitida a construção de habitação excetuando a adstrita ao pessoal de vigilância e segurança ou a ocupação não permanente, desde que sua área não ultrapasse 5% do total da área de construção da operação urbanística.

Área de atividades económicas de tipo II - Destinam-se à instalação de empresas representativas das diferentes áreas de negócio, bem como de outros usos complementares, designadamente, industriais, terciários, logísticos, turismo, investigação, serviços, comércio e equipamentos. É permitida a construção de habitação desde que a área destinada a esse uso, seja inferior à área atribuída à instalação de atividades económicas.

Os índices construtivos estabelecidos para estas duas tipologias de qualificação do solo, decorrem da aposta do município na promoção das condições para o reforço da competitividade da base económica urbana e o crescimento do emprego. O índice utilizado aproxima-se do índice médio encontrado para este tipo de usos, sendo o resultante de um valor médio entre o índice construtivo do anterior PDM (2,4) e o valor obtido no Relatório de Caraterização e Diagnóstico elaborado durante a fase de estudos da revisão do PDM.

Na categoria de Espaços verdes e frente atlântica e ribeirinha estão incluídos espaços verdes integrados na Estrutura Ecológica Municipal, outros espaços verdes e a frente atlântica e ribeirinha (estes últimos não tendo carácter de espaços naturais), a saber:

Área verde de fruição coletiva - correspondem a parques e jardins de acesso público, praças arborizadas e ajardinadas, existentes ou propostas;

Área verde lúdico-produtivas - correspondem a manchas agricultadas ou florestadas que podem conter infraestruturas de apoio às atividades produtivas existentes, bem como, de turismo, recreio, lazer e de educação ambiental e que se revestem de interesse paisagístico. A esta categoria de espaço está associado um regime de edificabilidade muito restritivo, em que se pretende afastar qualquer tipo de fator especulativo, dado que na maioria das situações estas áreas também se encontram classificadas como espaço verde fundamental na Planta de ordenamento - Carta de Estrutura Ecológica Municipal;

Área verde associada a equipamento - integram parcelas afetas à instalação de equipamentos de interesse público e com carácter estruturante no ordenamento e funcionalidade da cidade, em que o coberto vegetal é predominante face à área de implantação das edificações;

Área verde de proteção e enquadramento - destinam-se a servir de proteção física, visual e sonora aos diferentes usos urbanos e de preservação de espaços com sensibilidade ecológica;

Área de frente atlântica e ribeirinha - integra as praias, a zona de transição marítimo-terrestre e a zona de transição flúvio-terrestre.

Os Espaços Urbanos de Baixa Densidade não estão divididos em subcategorias uma vez que a sua localização e caraterística morfológicas não o exigem.

Área de baixa densidade - integra territórios de génese rural, infraestruturados, constituídos por parcelas que permitem, por norma, a disponibilização de um logradouro, predominando tipologias construtivas de habitação unifamiliar com um ou dois pisos facejando, frequentemente, o espaço público e dando origem a relações de vizinhança características de um espaço urbano.

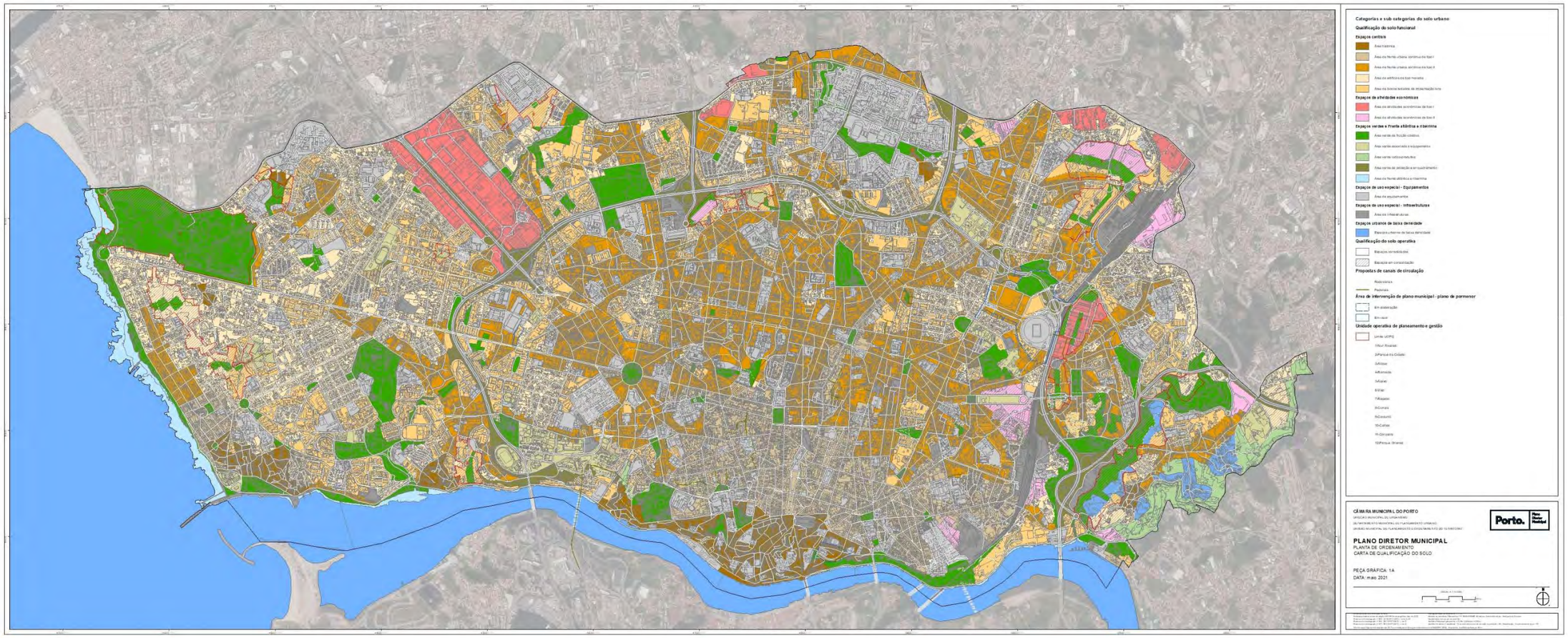
O índice de edificação considerado adequado aos objetivos do PDM também resultou do conhecimento dos seus valores reais, baseado nos resultados do Relatório de Caraterização e Diagnóstico. Para este este tipo de qualificação do solo, que apenas surge na parte oriental da cidade devido às suas condições físicas, morfológicas e de importantes componentes ecológicas, estabeleceu-se o índice construtivo de 0,2.

Os Espaços de Uso Especial integram áreas que irão albergar programas específicos relacionados com equipamentos de utilização coletiva ou infraestruturas estruturantes e dividem-se em:

Área de Equipamentos - correspondem às parcelas afetas ou a afetar à instalação de equipamentos, com carácter estruturante no ordenamento e funcionalidade da cidade;

Área de Infraestruturas - Correspondem a áreas para infraestruturas existentes ou propostas, designadamente, de abastecimento de água, de drenagem de águas residuais, de gestão dos resíduos sólidos urbanos, de transporte e distribuição de energia elétrica, de mobilidade e transportes e de proteção costeira. Estas áreas destinam-se a assegurar a instalação e a funcionalidade destas infraestruturas.

Figura 5 - Planta de Ordenamento – Carta de Qualificação do Solo



[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

6.1.2 Unidades Operativas de Planeamento e Gestão

Nos espaços em consolidação surgem algumas áreas que carecem de uma intervenção mais integrada e implicam a concretização de áreas verdes de fruição coletiva e/ou infraestruturas gerais. Estas áreas foram integradas em doze Unidades Operativas de Planeamento e Gestão. A execução do Plano nestas UOPG processa-se com recurso a unidades de execução, disciplinadas ou não por plano de pormenor ou plano de urbanização, por iniciativa dos particulares num primeiro momento e em cooperação com a câmara municipal num segundo momento. Têm como objetivo a execução programada das propostas do Plano, definindo-se para o efeito, os conteúdos programáticos para cada uma.

A delimitação das UOPG, incidindo em espaços vazios, áreas abandonadas e degradadas, procura corresponder aos desafios de natureza urbanística e socioeconómica com as quais são confrontadas tendo em vista a sua estruturação, valorização e integração no tecido urbano.

As UOPG tiveram por base estudos de conjunto com vista a um equilibrado e integrado ordenamento do território, com a preocupação de identificar e distribuir equitativamente os encargos e os benefícios. Estes estudos urbanos conduziram à produção dos conteúdos programáticos, parâmetros urbanísticos e à organização da qualificação de solo para cada UOPG. A execução do PDM do Porto prevê que a ocupação e transformação do solo seja antecedida de estudos urbanísticos se a natureza da intervenção e o grau de dependência em relação à ocupação envolvente assim o exigir.

As UOPG podem dividir-se em dois tipos:

As que possuem um carácter estruturante, catalisando o tecido urbano, social e económico e que promovem o preenchimento dos vazios urbanos. Incluem-se neste grupo as UOPG situadas na coroa periférica da cidade, junto aos grandes eixos rodoviários e ferroviários da cidade (A1, A3, VCI, linha férrea do norte e estações de Campanhã e Contumil), designadamente: UOPG 1 – Nun'Álvares; UOPG 7 - Regado; UOPG 8 - Currais; UOPG 9 - Contumil; UOPG 10 - Cartes: UOPG 11 - Corujeira; UOPG 12 - Parque Oriental.

Considera-se que as restantes UOPG promovem a expansão dos tecidos existentes, incorporando ações de qualificação da cidade e de oferta de solo urbanizado. Incluem-se neste grupo a UOPG 2 - Parque da Cidade, a UOPG 3 - Aldoar, a UOPG 4 - Ramalde, a UOPG 5 - Aleixo e a UOPG 6 - Viso.

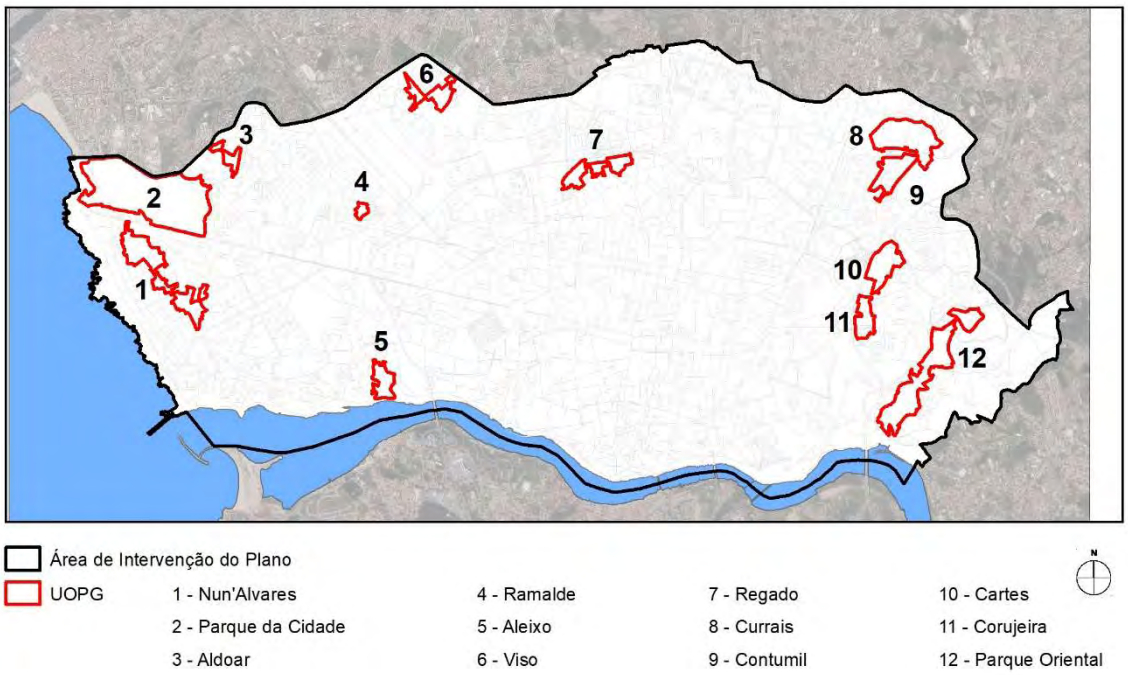
Tendo em conta o grau de complexidade expetável para a concretização de cada uma das UOPG, estabeleceu-se dois tipos de prazo para a sua execução, a saber:

- Médio - prazo: as intervenções devem estar finalizadas num prazo máximo de 6 anos;
- Longo - prazo: as intervenções devem estar finalizadas num prazo máximo de 10 anos.

A ordem de execução mencionada nas fichas das UOPG (Anexo 1) e no Regulamento do Plano, pode ser alterada por razões de ordem política, oportunidade, conjuntura socioeconómica, etc., devendo para tal, ser referida a nova ordem de execução das UOPG no Plano de Atividades Municipal.

A Figura 6 apresenta a localização das UOPG, bem como a sua numeração e designação.

Figura 6 - Localização das UOPG



Para cada uma das UOPG foram definidas fichas dos conteúdos programáticos que se encontram estruturados do seguinte modo:

- Área de Intervenção;
- Objetivos e Termos de Referência;
- Parâmetros Urbanísticos;
- Ações Executórias;
- Entidades Envolvidas;
- Forma de Execução;
- Prazo;
- Ações Complementares.

No anexo 1 do presente relatório encontram-se as fichas das UOPG que permitem uma leitura completa dos conteúdos programáticos.

Notas metodológicas

Para a elaboração da Carta de Qualificação do Solo (CQS) foram principalmente utilizadas as seguintes fontes de informação:

- Ortofotomapas do Município do Porto homologados (2014);
- Cartografia Numérica Vetorial homologada (2014) - Designada por Base Cartográfica de Referência;
- Carta de Ocupação do Solo (2017);
- Carta Administrativa Oficial de Portugal (2019);
- Informação da gestão urbanística sobre Compromissos Urbanísticos;
- Proposta de Planta de Ordenamento (2020): Carta da Estrutura Ecológica Municipal; Carta de Património I; Carta de Estrutura Viária e Estacionamento; Carta de Áreas de Equipamentos Coletivos; Cartas de Infraestruturas.

O desenvolvimento dos trabalhos para a construção da CQS teve diversas fases e preocupações. Inicialmente, foi efetuado um exercício quanto à cobertura de infraestruturas no solo do concelho. Posteriormente, utilizando como base a Carta de Ocupação do Solo (COS), foram efetuados diversos exercícios, tendo em consideração as especificações das categorias para o solo urbano mencionadas no DR n.º 15/2015.

Seguidamente, serão descritas as etapas consideradas mais pertinentes do ponto de vista metodológico.

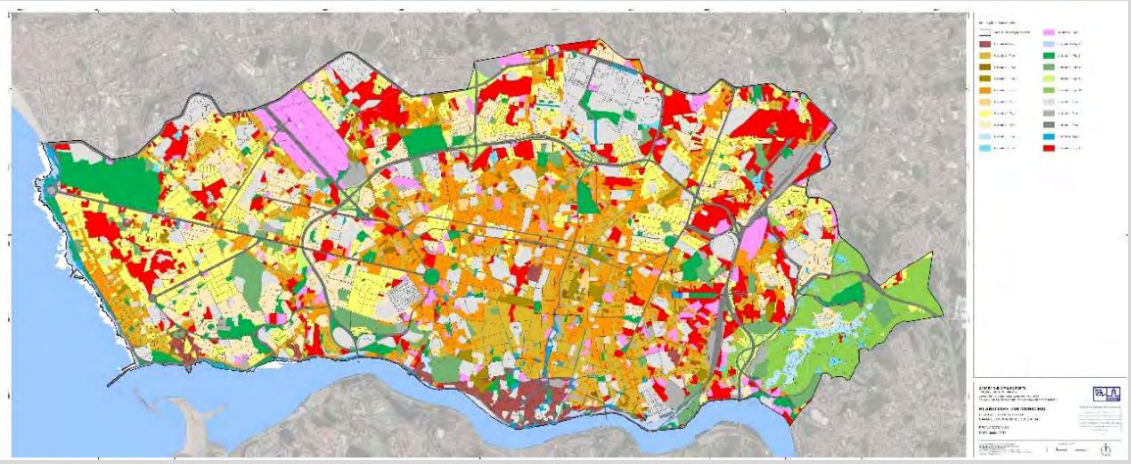
De forma a aferir o nível de infraestruturação da cidade e tendo em conta que a manutenção da totalidade da área do município do Porto como solo urbano está diretamente ligado à cobertura da rede de infraestruturas, foi realizado um estudo de apoio à classificação do solo, onde se aferiu a área de influência da rede de infraestruturas, considerando uma distância de 50 metros (Figura 7).

Figura 7 - Área de influência da rede de infraestruturas

Para a utilização desta distância de referência, utilizou-se como modelo o referido no n.º 2 do Artigo 37.º do Regulamento n.º 594/2018, da Entidade Reguladora dos Serviços de Águas e Resíduos, onde se pode ler que *"O serviço de abastecimento público de água através de redes fixas considera-se disponível desde que (…) localizado a uma distância igual ou inferior a 20 metros do limite da propriedade"*, e considerando também uma profundidade média de 30 metros do lote "tipo" da cidade do Porto o que perfaz um total de 50 metros de área de influência da rede de infraestruturas. Com este estudo ficou explanado que não existe uma carência na oferta de infraestruturas, sendo que as áreas que surgem fora da área de influência correspondem a equipamentos de utilização coletiva ou a espaços verdes públicos, considerando-se assim a totalidade da área do município do Porto como solo urbano.

No âmbito dos Estudos de Caracterização e Diagnóstico foi elaborada a COS, de forma a identificar e a delimitar as diversas unidades territoriais que caracterizam os tecidos urbanos que compõem a cidade (Figura 8).

Figura 8 - Carta de Ocupação do Solo



A proposta do PDM, no que diz respeito à CQS, diferencia a qualificação do solo em operativa e funcional. A qualificação operativa resulta do grau de urbanização do solo e da sua consolidação morfológica, integrando duas categorias de espaço urbano: espaços consolidados e espaços em consolidação. A qualificação funcional processa-se através da integração das diferentes unidades morfotipológicas da COS nas categorias e subcategorias de uso do solo, definidas com base no uso dominante e em caraterísticas morfotipológicas de organização do espaço urbano, conforme o disposto no D.R. n.º 15/2015, de 19 de agosto (Figura 9).

Tiveram-se, ainda, em consideração os sistemas urbanos estudados (ambiental, patrimonial, de circulação e transportes e de uso especial - infraestruturas e equipamentos) e a política municipal para o território. Na integração dos sistemas urbanos ambiental e de uso especial usou-se como princípio genérico a sua dimensão (área mínima de 2750m^2).

Com vista a mitigar os efeitos nocivos e poluentes das grandes infraestruturas rodoviárias, foram incluídas nas AVPE as áreas livres que envolvem esses infraestruturas, de acordo com os limites definidos como áreas *non aedificandi* no Plano de Alinhamentos Especial dos IP1, IC1, IC23,

IC29 e Via Norte, conforme informação nº 69/VP/ICERR de 2001/07/17 da Direção do Distrito do Porto.

Figura 9 - Carta de Zonamento Morfotipológico

Atendendo à importância da centralidade da cidade do Porto na Área Metropolitana, devido às suas caraterísticas de multifuncionalidade, à concentração de atividades de hierarquia superior e de valor acrescentado, e pretendendo-se reforçar o *mix* funcional, considerou-se que grande parte do território municipal é qualificado como espaço central (Figura 10).

Figura 10 - Carta de Zonamento Funcional

6.2 Sistema ambiental

A valorização do capital ambiental, nas suas diversas manifestações, é essencial para a prossecução de modelos de desenvolvimento sustentáveis e inclusivos e para o pleno cumprimento dos serviços dos ecossistemas, através das suas funções de suporte, de aprovisionamento, de regulação e cultural.

As cidades são espaços intensamente consumidores de recursos naturais, produtores de resíduos e das principais fontes emissoras de poluentes. Mas são, também, os locais onde surgem mais oportunidades de soluções criativas e inovadoras para gerir os desafios ambientais.

O atual paradigma do desenvolvimento sustentável encontra-se suportado na gestão adequada dos ecossistemas e dos recursos naturais de forma a assegurar o bem-estar e a melhoria progressiva da qualidade de vida dos cidadãos. Neste contexto, há um conjunto de temáticas que marcam a agenda urbana, na atualidade, e que consistem:

- Na gestão dos recursos hídricos, de forma a salvaguardar o seu equilíbrio ecológico e, simultaneamente, efetuar o seu aproveitamento e reutilização social e económico eficiente e sustentável. A disponibilidade e a qualidade da água exigem o planeamento dos recursos hídricos focado na boa manutenção do ciclo da água.
- Na gestão da zona costeira, assegurando a proteção dos ecossistemas marinhos fundamentais para o equilíbrio ecológico.
- Na preservação dos habitats naturais e da biodiversidade, por via, designadamente, da proteção de áreas sensíveis.
- Nas alterações climáticas, cujas implicações exigem uma visão e ação integradoras dos diversos setores socioeconómicos e dos sistemas biofísicos, conferindo maior adaptabilidade e resiliência à cidade.
- Na redução da exposição da população ao ruído, através da identificação e aplicação de instrumentos que assegurem a prevenção e o controlo de níveis excessivos.
- Na melhoria da qualidade do ar e na valorização do ambiente urbano, através do reforço da estrutura verde e dos modos suaves de transporte.

A definição de um sistema ambiental que trate estas temáticas e contribua para a concretização dos objetivos do Plano assumiu particular relevância no desenvolvimento do PDM 2021, sendo mesmo um dos pilares do desenvolvimento do modelo territorial proposto. Procurou-se também com a definição do sistema ambiental acolher os princípios de proteção e valorização dos recursos naturais plasmados na legislação que define a Reserva Ecológica Nacional uma vez que, ao concelho do Porto, por força da Portaria 1041/91 de 11 de outubro não se aplica o diploma da REN.

O PDM de 2006

Para a concretização do modelo territorial do PDM 2006 foi definido o sistema ambiental que se encontrava estruturado em duas componentes fundamentais – a estrutura ecológica municipal e o zonamento acústico.

A estrutura ecológica municipal trabalhou os seguintes níveis de informação:

- Áreas integradas na estrutura verde da cidade – que compreendem áreas verdes, leitos e margens das águas não navegáveis nem flutuáveis, artificializados ou em situação naturalizada e as praias, sapais e zonas naturais sujeitas às variações de marés;
- Áreas integradas na estrutura verde da cidade resultantes de novas intervenções;
- Áreas de equipamento existente ou proposto integradas em corredores verdes, identificadas na Carta de Qualificação do Solo;
- Áreas de logradouro – que não estão incluídas nas áreas integradas na estrutura verde da cidade mas nas quais é importante promover a preservação e introdução de vegetação arbórea e arbustiva;
- Conjuntos vegetais qualificados e existentes no espaço público e que estabeleçam ligação entre sistemas verdes;
- Áreas de proteção de recursos naturais identificadas na Carta de Qualificação do Solo, que incluem ecossistemas como, as praias e zonas sujeitas a variação de marés e as zonas inundáveis e contíguas às margens das linhas de água ou ainda, unidades paisagísticas como as escarpas e áreas de instabilidade geotécnica (ou com declive superior a 25%);
- Formações de maior vulnerabilidade à contaminação de aquíferos, identificadas na Carta de Condicionantes.

O zonamento acústico apenas faz referência às condicionantes associadas às zonas sensíveis e às zonas mistas e à obrigatoriedade dos planos de urbanização e de pormenor procederem à classificação e reclassificação acústica nas áreas por si abrangidas. Este zonamento acústico foi transposto para a Planta de Condicionantes.

A perspetiva do novo Plano

Apesar de o concelho do Porto ser um espaço urbano maioritariamente consolidado, possui ainda áreas de valor natural, biofísico e paisagístico que interessa preservar e reabilitar, contribuindo para uma maior sustentabilidade do território, potenciando a capacidade da cidade responder aos desafios ambientais e proporcionando uma maior qualidade de vida aos seus cidadãos e utilizadores.

Tendo em vista estes intentos, um dos objetivos estratégicos definidos no Plano consiste em garantir a qualidade e sustentabilidade ambiental, promovendo um modelo de desenvolvimento centrado na capacidade de adaptação e na resiliência.

Para o efeito, definem-se como principais linhas de atuação:

- Identificação e valorização do sistema húmido como fator de equilíbrio do ciclo hidrológico, através da promoção da permeabilidade e reforço do ecossistema ribeirinho, com vista a uma paisagem sistémica e coesa, suportada por uma estrutura em contínuo natural;
- O reforço da quantidade e qualidade dos espaços verdes, promovendo a biodiversidade e a permeabilidade dos solos;
- O reforço da arborização enquanto fator de difusão da biodiversidade, de conectividade entre as diferentes componentes da estrutura ecológica municipal e de bem-estar da população;
- A proteção e valorização dos espaços naturais, de forma a proporcionar uma maior capacidade de adaptação face às alterações climáticas;
- A identificação, prevenção e adaptação aos riscos naturais, nomeadamente no que concerne a cheias, galgamentos oceânicos e instabilidade de vertentes;
- A salvaguarda e valorização do fundo de fertilidade, pela promoção de espaços verdes e instalação de estruturas produtivas, tendo por base o sistema de hortas urbanas e pomares em regime biológico;
- A promoção da economia circular, assegurando uma maior eficiência energética, a reutilização dos recursos hídricos e a redução e valorização dos resíduos sólidos urbanos;
- A promoção de um sistema de drenagem sustentável suportado pela estratégia de intervenção no espaço público e na estrutura verde urbana;
- A qualificação do ambiente urbano, pela redução do espaço dedicado ao automóvel e promoção de modos suaves de transporte, associada ao aumento da superfície foliar, ao conforto e segurança do espaço público;
- A redução ou mitigação dos efeitos do ruído e da má qualidade do ar.

Neste ponto do relatório caraterizam-se as componentes do sistema, designadamente as que constituem a Estrutura Ecológica Municipal (EEM), com regulamentação própria para cada uma das suas subcomponentes, e as que se apresentam como desequilíbrios do sistema, focando questões que constituem preocupações da agenda urbana na atualidade em matéria de riscos naturais, de alterações climáticas e de ruído.

De referir que no âmbito das questões ambientais, o PDM será complementado por planos e regulamentos de maior especificidade, designadamente pelo Plano de Arborização, Plano de Mobilidade, Plano de Drenagem Sustentável e regulamento de incentivos com base no Índice Ambiental.

Tendo como referência o quadro legal em vigor e as preocupações da agenda urbana atuais, é fundamental para a definição e consolidação do modelo territorial a prosseguir pelo PDM 2021, a abordagem estabelecida para a estrutura ecológica municipal e para os temas que constituem desequilíbrios ao sistema ambiental.

As componentes e subcomponentes que integram o Sistema Ambiental encontram-se sintetizadas no quadro seguinte.

Quadro 3 - Componentes do Sistema Ambiental

Estrutura Ecológica	**Áreas de Génese Natural**	Área de frente atlântica e ribeirinha
		Linhas de água
		Bacias de retenção
		Área de aluvião
		Área declivosa
	Espaços Verdes Fundamentais	Área verde de acesso público
		Área verde de elevado valor ecológico
		Área verde associada a zonas sensíveis
	Corredores Verdes	Corredores verdes
		Rede de conexão
	Componentes do PROF-EDM	Corredor ecológico
		Sub-regiões homogéneas
Desequilíbrios do Sistema	**Áreas de Salvaguarda da Orla Costeira**	Faixas de salvaguarda à erosão costeira
		Faixas de salvaguarda ao galgamento e inundação costeira
		Áreas críticas
		Zona contígua às faixas de salvaguarda
	Áreas Inundáveis	Áreas inundáveis
	Áreas de Instabilidade de Vertentes	Zona instável ou potencialmente instável
	Alterações ao Clima Urbano	Anomalias térmicas
	Caraterização do Ambiente Sonoro	Exposição ao ruído L_{den}
		Exposição ao ruído L_n
	Zonamento Acústico	Zonas sensíveis
		Zonas mistas

O sistema ambiental tem por suporte as seguintes linhas de orientação:

- Proteger e valorizar os recursos naturais, promovendo a biodiversidade e a vegetação autóctone, a preservação do fundo de fertilidade, o equilíbrio do ciclo hidrológico, privilegiando a renaturalização das linhas de água e o incremento dos espaços verdes disponíveis para a sua fruição;
- Otimizar a proteção e a adaptação aos riscos naturais, designadamente, aos que decorrem das alterações climáticas;
- Garantir níveis acústicos que permitam a melhoria da qualidade do ambiente urbano;
- Promover o recurso a soluções de base natural, de eficiência energética e bioclimática em todas as intervenções.

6.2.1 Estrutura Ecológica Municipal

A Estrutura Ecológica Municipal constitui um instrumento de planeamento de âmbito municipal, cujo objetivo é promover a continuidade dos sistemas naturais e culturais, a sustentabilidade do território do ponto de vista físico e ecológico, o incremento da biodiversidade e a salvaguarda do património arquitetónico e paisagístico.

O Decreto-Regulamentar n.º 15/2015 estabelece que a Estrutura Ecológica Municipal é constituída pelo conjunto de áreas que, em virtude das suas caraterísticas biofísicas, culturais ou paisagísticas, da sua continuidade ecológica e do seu ordenamento, têm por função principal contribuir para o equilíbrio ecológico e para a proteção, conservação e valorização ambiental e paisagística dos espaços rústicos e urbanos. Para tal os planos municipais devem proceder à sua identificação para efeitos de proteção e valorização ambiental (artigo 75º do DL n.º 80/2015 de 14 de maio).

A abordagem adotada na definição da EEM do Porto procura enquadrar-se no conceito de infraestrutura "verde" desenvolvido pela Comissão Europeia e pela Agência Europeia do Ambiente que recomendam a sua integração em instrumentos e programas de ordenamento do território para fazer face a problemas ambientais e sociais prementes.

Uma infraestrutura verde é uma rede interconectada de espaços naturais e espaços verdes de génese humana. O carácter conectado da rede potencia a contribuição dos espaços para a regulação do risco de cheias, para a termorregulação, para a manutenção da qualidade do ar e da água e para a resiliência geral do ecossistema (Comissão das Comunidades Europeias 2009, Agência Europeia do Ambiente 2011).

No que diz respeito à conetividade, é essencial que os espaços estejam fisicamente ligados entre si. Esta condição garante os fluxos fundamentais para a vida (ar, água, nutrientes, biodiversidade), promove oportunidades para a circulação humana num modelo de maior sustentabilidade, bem como um maior envolvimento e proximidade dos seres humanos aos valores naturais (Agência Europeia do Ambiente 2011). Neste sentido a Estrutura Ecológica Municipal do Porto tem por suporte a identificação dos espaços de génese natural e dos principais espaços verdes urbanos e subsequentemente da previsão de um sistema arterial de conetividade física e ecológica.

A metodologia seguida defende que os espaços a integrar prioritariamente na EEM devem distinguir-se pelas características de âmbito biofísico, paisagístico ou cultural, em especial aqueles que têm maior acessibilidade por parte da população. A sua proteção e valorização, com base numa rede conectada, originará importantes benefícios a nível ambiental, social e económico, contribuindo ainda para a promoção da multifuncionalidade e da diversidade da paisagem do município do Porto.

Áreas de génese natural

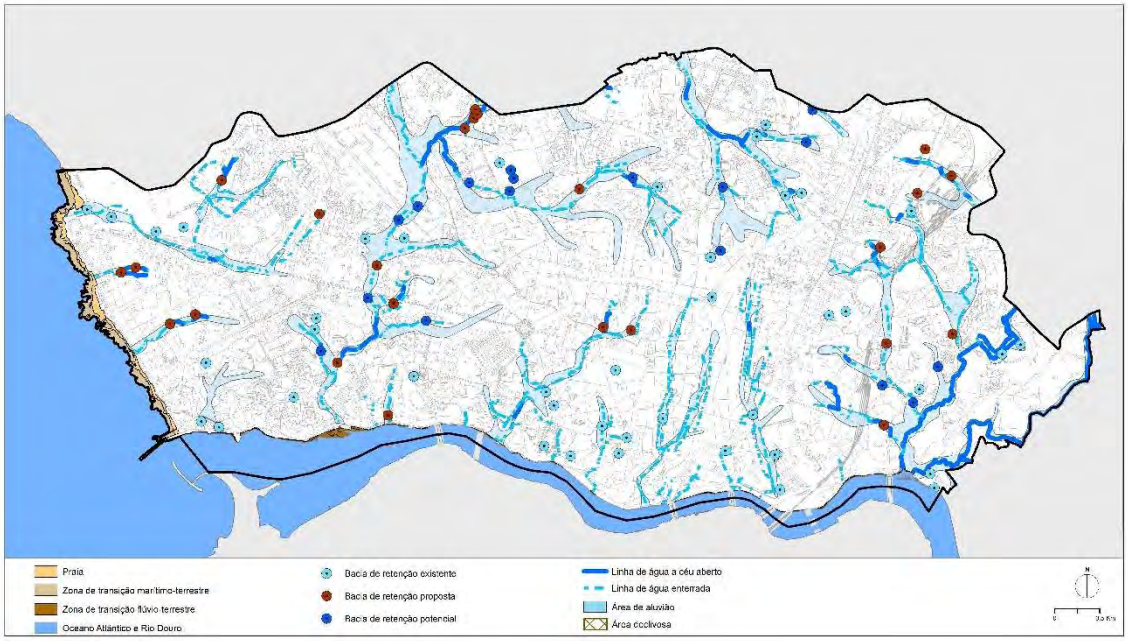
A área de génese natural inclui a área de frente atlântica e ribeirinha, as linhas de água e bacias de retenção e as áreas de aluvião que constituem o sistema húmido, bem como as áreas declivosas (Figura 11).

Nesta área pretende-se sobretudo a salvaguarda e o equilíbrio do ciclo hidrológico, o fomento da permeabilidade do solo, a proteção e valorização dos recursos naturais, a recuperação dos

sistemas ribeirinhos, a promoção da galeria ripícola e a implementação de sistemas de drenagem sustentável.

Para além da promoção e valorização das superfícies azuis, importa proteger as áreas de elevado valor biofísico fundamentais para o equilíbrio e a resiliência da paisagem.

Figura 11 - Áreas de Génese Natural



Área de frente atlântica e ribeirinha

A área de frente atlântica e ribeirinha integra os ecossistemas relacionados com o Oceano Atlântico, as praias, a área de transição marítimo-terrestre nos quais se integra o complexo metamórfico da Foz do Douro, bem como o rio Douro e respetiva área de transição flúvio-terrestre. Nesta área não são admitidas atividades suscetíveis de danificar os valores naturais, nomeadamente descargas de efluentes e de resíduos.

Linhas de água e bacias de retenção

Foram consideradas todas as linhas de água incluindo troços a céu aberto e entubados, bem como as bacias de retenção existentes, propostas e potenciais. A identificação das linhas de água tem por base o trabalho de campo efetuado pela empresa municipal Águas do Porto. Conscientes de que poderão vir a ser registadas alterações por força de novas intervenções sobre as linhas de água atualmente existentes, entende-se que as normas relativas às condições de intervenção nas linhas de água (com exceção do Rio Douro) e zonas envolventes apenas se aplicam às linhas de água atualmente existentes e identificadas na Planta de Ordenamento – Carta da Estrutura Ecológica Municipal, uma vez que eventuais intervenções ou ações naturais

que resultem numa alteração do curso de linhas de água poderão implicar uma nova reflexão sobre a EEM agora proposta.

Sempre que possível, importa renaturalizar as linhas de água entubadas, promovendo a circulação da água, do ar e dos nutrientes, valorizando o ecossistema ribeirinho.

Nas linhas de água a céu aberto, importa potenciar a galeria ripícola, preservar o fundo de fertilidade e valorizar os sistemas produtivos, promovendo ainda os valores culturais e o uso lúdico e desportivo da paisagem, através de ligações em modos suaves.

Nestas áreas pretende-se a interdição da canalização dos cursos de água atualmente existentes a céu aberto.

Será, igualmente, proibida a destruição ou obstrução das linhas de drenagem natural, a deposição de resíduos ao longo dos cursos de água, a alteração da morfologia das margens, com exceção de situações de renaturalização e implementação de bacias de retenção.

Será interdita a construção nas linhas de água e suas margens, com exceção de obras indispensáveis de infraestruturas básicas ou obras de infraestruturas hidráulicas.

Com vista à proteção dos ecossistemas ribeirinhos e à promoção e valorização do sistema húmido, propõe-se que, na abertura de novos arruamentos que cruzem linhas de água, devam ser adotadas soluções em viaduto.

Área de aluvião

Com base na Carta Geotécnica de 2003, foram cartografadas todas as áreas aluvionares correspondentes a depósitos fluviais que ocupam os vales de pequenos rios e ribeiros e são essencialmente constituídos por sedimentos argilosos e areias que ocorrem no leito de inundação.

Nestas áreas deve-se promover a permeabilidade do solo, quer através da renaturalização das linhas de água, quer através da promoção de espaços verdes.

Nas áreas de aluvião serão interditas todas as atividades que possam eventualmente contaminar a água e o solo.

Pretende-se, de forma gradual, libertar estas áreas da ocupação por postos de abastecimento de combustível através da caducidade dos títulos de concessão.

Área declivosa

Esta área integra os espaços de declive muito acentuado (pendente superior a 45º) com presença evidente de afloramentos rochosos, sem construção e que ainda mantêm alguma qualidade natural ou interesse paisagístico.

Nestas áreas não serão admitidas atividades suscetíveis de danificar os valores naturais, permitindo-se apenas intervenções mediante forte condicionamento:

- Obras de proteção e consolidação de vertentes;
- Construção de acessos pedonais e zonas de estadia permeáveis;
- Instalação de mobiliário urbano e infraestruturas ligeiras de apoio a atividades de recreio e lazer;
- Intervenções de requalificação paisagística que visem a sua valorização e fruição, tendo em conta as caraterísticas e condicionantes de cada local;
- Recuperação de sistemas e habitats prioritários para a conservação.

Espaços verdes fundamentais

Os espaços verdes fundamentais são constituídos por três tipologias de espaços: área verde de acesso público, área verde de elevado valor ecológico e área verde associada a zonas sensíveis.

Pretende-se a salvaguarda dos espaços verdes públicos e privados com relevância em termos de serviço de ecossistema, a par do reforço da estrutura verde urbana – através da requalificação de espaços existentes e da criação de novos espaços verdes – com vista à valorização dos recursos naturais e da qualidade do ambiente urbano e ao aumento da resiliência às alterações climáticas.

A repartição territorial destes espaços revela uma distribuição das áreas de maior dimensão pela coroa exterior à Via de Cintura Interna, apresentando o centro histórico e algumas zonas mais consolidadas, áreas verdes de pequena dimensão, ou mesmo, um défice (Figura 12).

Figura 12 - Espaços Verdes Fundamentais

Os espaços verdes fundamentais considerados na Estrutura Ecológica Municipal totalizam cerca de 593 hectares o que corresponde a aproximadamente 14% do território concelhio.

Quadro 4 - Área dos espaços verdes fundamentais, por tipologia (ha)

Espaços verdes fundamentais	Área (ha)
Área verde de acesso público	379
Área verde de elevado valor ecológico	191
Área verde associada a zonas sensíveis	22
Total	592

Área verde de acesso público

Esta componente da Estrutura Ecológica Municipal inclui parques e jardins de acesso público, as praças arborizadas e ajardinadas com coberto vegetal superior a 50% e as coberturas ajardinadas de acesso público.

No âmbito das áreas verdes de acesso público existentes incluem-se os parques e jardins públicos, os jardins históricos e os jardins de bairro, as praças e os espaços públicos relevantes – com área superior a 2500m² e coberto vegetal superior a 50%. Neste nível foram ainda considerados determinados espaços públicos que, apesar de não possuírem coberto vegetal superior a 50%, reuniam condições para uma reabilitação efetiva, tendo por base o reforço da permeabilidade e do coberto vegetal (Praça Carlos Alberto, Largo da Batalha).

Nestas áreas, deve privilegiar-se, sempre que possível, a renaturalização das linhas de água, o fomento da galeria ripícola, a promoção de bacias de retenção, a utilização de pavimentos porosos e a adoção de sistemas de drenagem sustentável.

Será crucial a utilização de flora autóctone, a preservação dos povoamentos vegetais com valor ecológico, a adoção de soluções otimizadas de gestão da energia e da água, com recurso, sempre que possível, a soluções de base natural.

Pretende-se reforçar a dotação da cidade em espaços verdes de acesso público, quer através da criação de novos espaços, quer da ampliação e/ou requalificação de espaços verdes existentes, sobretudo em locais onde se verificam carências deste tipo de espaços (Figura 13).

Assim, ao nível das áreas verdes de acesso público propostas, a Estrutura Ecológica Municipal preconiza um sistema de parques distribuído de forma equitativa pelo território, tirando partido das condições biofísicas, estruturando a paisagem num modelo de contínuo natural.

Complementarmente, a estratégia aposta num sistema de jardins de proximidade, que promova a qualidade do espaço urbano, integrando de forma equilibrada a função residencial e de serviços com o uso lúdico e desportivo.

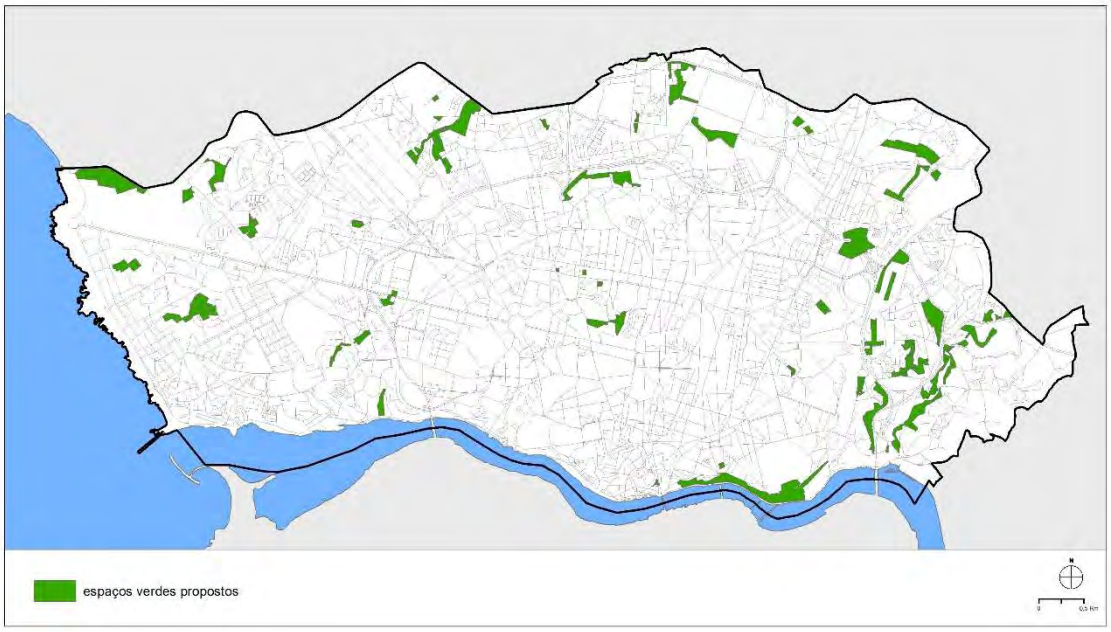
A estratégia para as Áreas Verdes de Acesso Público teve por base três objetivos fundamentais:

- preservar, reabilitar e reforçar os parques e jardins públicos existentes;

- dotar de espaços verdes as áreas mais carenciadas da cidade;

- reforçar significativamente a área de espaços verdes existentes de acesso público. A proposta de Estrutura Ecológica Municipal traduz-se numa taxa de variação deste tipo de espaços de 61%.

Figura 13 - Espaços verdes de acesso público propostos



Área verde de elevado valor ecológico

Integram esta área os espaços verdes com elevado valor ecológico e acrescida relevância histórico-cultural, compreendendo espaços privados, espaços associados a equipamentos, espaços associados a ruas, espaços associados a eixos de circulação e ainda matas urbanas.

Deverá manter-se o coberto vegetal que apresente boas condições fitossanitárias e que, pelo valor paisagístico ou de serviço ecossistémico, represente fator de promoção de biodiversidade e de equilíbrio ambiental.

Deverá ser promovida a valorização do ecossistema ribeirinho nas situações em que se verifique a presença de linhas de água.

Quando estas áreas correspondem a logradouros, deverá assegurar-se a preservação das estruturas vegetais existentes e condicionar a impermeabilização do solo.

Nas áreas associadas a espaço público deverá preservar-se o coberto vegetal existente e cumprir as indicações do Plano de Arborização Municipal.

Área verde associada a zonas sensíveis

Correspondem às áreas verdes que não se encontram incluídas nas restantes áreas verdes fundamentais e coincidem com áreas inundáveis, áreas de sobreiros, áreas com instabilidade de

vertentes e ainda áreas onde predominam declives acentuados (superiores a 30º) e inseridos em tecidos urbanos pouco edificados.

Nestas áreas deverá privilegiar-se as atividades de cultivo, o fomento de vegetação autóctone e o reforço da galeria ripícola.

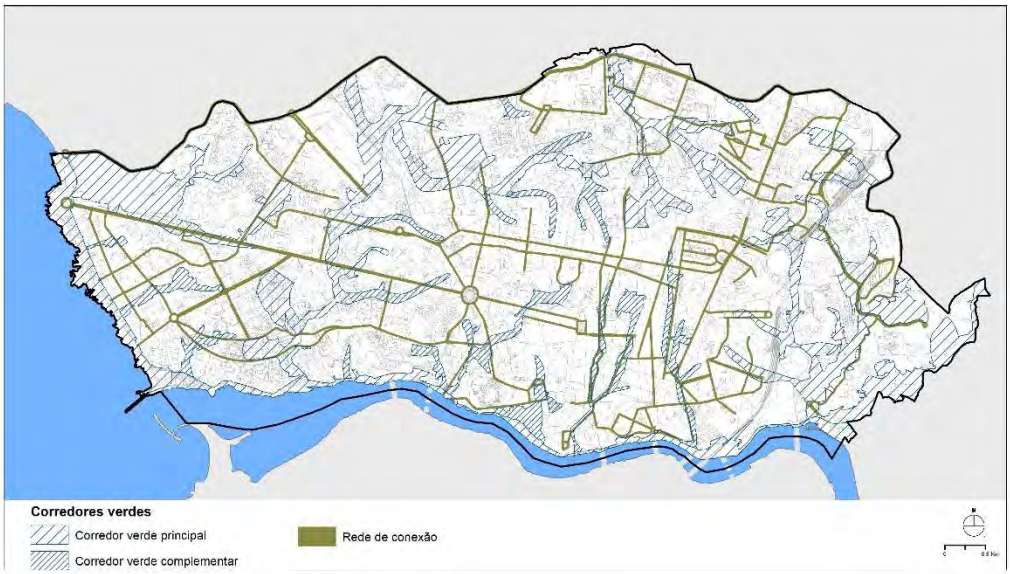
A edificação nestas áreas deverá ser autorizada apenas em situações excecionais:

- Obras de proteção e consolidação de vertentes;
- Construção de acessos pedonais e zonas de estadia permeáveis;
- Infraestruturas ou construções ligeiras de apoio a atividades de recreio, lazer e produção;
- Intervenções de requalificação paisagística tendo em conta as caraterísticas e condicionantes de cada local;
- Recuperação de sistemas e habitats prioritários para a conservação.

Corredores Verdes

Os corredores verdes constituem uma rede estruturante de sistemas naturais relevantes, que têm por suporte o sistema húmido e grande parte dos espaços verdes fundamentais (Figura 14).

Figura 14 - Corredores verdes



Os corredores verdes têm por objetivo garantir a continuidade da estrutura ecológica, a coesão e o reforço da paisagem de forma sistémica, potenciando a qualidade do ambiente urbano, a salvaguarda da circulação da água, do ar e dos nutrientes, a implementação do contínuo natural como suporte à sustentabilidade e resiliência da cidade face às alterações climáticas.

Os corredores verdes encontram-se classificados em três níveis: corredores principais, corredores complementares e rede de conexão identificados na Planta de Ordenamento – Carta de Estrutura Ecológica Municipal.

O conjunto destas unidades de paisagem representa aproximadamente 23% do território, enquanto a rede de conexão proposta possui uma extensão linear de 157 km, correspondendo a cerca de 18% da extensão total de arruamentos da cidade.

Corredores verdes principais

Os corredores verdes principais correspondem às seguintes unidades de paisagem:

- Corredor da frente atlântica;
- Corredor da marginal do Douro;
- Corredor verde ocidental;
- Corredor verde da Granja;
- Corredor verde da Asprela;
- Corredor verde oriental.

Os corredores verdes principais apresentam características biofísicas e culturais que demonstram valores de interesse para a conservação, tendo por suporte o sistema húmido e ligando espaços verdes fundamentais, assegurando a continuidade da paisagem.

Nestas áreas deve ser promovida e fomentada a continuidade física, garantindo a conetividade do corredor ecológico, privilegiando a permeabilidade do solo, reforçando a galeria ripícola e promovendo sistemas de drenagem sustentável.

Nestes corredores, em situação de curso de água a céu aberto, deve garantir-se uma faixa livre de edificação (10 m) para além da margem legalmente estabelecida e prever medidas de reposição das condições naturais, com vista ao reequilíbrio do sistema hidrológico, nas situações em que tal não se verifique. Quando se trate de cursos de água entubados, dever-se-á promover, sempre que possível a sua renaturalização.

Atendendo à natureza deste ecossistema deverá condicionar-se a impermeabilização do solo e interditar a construção em cave.

Corredores verdes complementares

Estes corredores de hierarquia secundária conferem um estatuto complementar aos principais, e nos quais, através de regulamentação moderada, pode ser promovida uma utilização e ocupação multifuncional em harmonia com a função de salvaguarda. Este nível de corredores complementares integra duas situações distintas:

- Por um lado corredores estabelecidos em tecido urbano densamente edificado e em que o curso de água se encontra completamente entubado (rio de Vila/rio Frio);
- Por outro lado, corredores que coincidem com linhas de água a céu aberto ou com potencial de renaturalização (ribeira de Nevogilde, ribeira da Ervilha, ribeira de Salgueiros).

Nestes espaços, em situações de linhas de água a céu aberto, deve garantir-se uma faixa livre de edificação (5 m) para além da margem legalmente estabelecida e prever medidas de reposição das condições naturais, com vista ao reequilíbrio do sistema hidrológico, nas situações em que tal não se verifique.

A continuidade física destes corredores deve ser promovida, garantindo a conetividade da mancha verde, privilegiando a permeabilidade do solo, reforçando a galeria ripícola e promovendo sistemas de drenagem sustentável.

Atendendo à especificidade das condições naturais nestes corredores deverá condicionar-se a impermeabilização do solo e evitar a construção em cave.

Nestes corredores deverão privilegiar-se intervenções de valorização ambiental, designadamente no que se refere à utilização de coberturas verdes, de pavimentos permeáveis e de gestão racional da água.

Rede de conexão

A rede de conexão é traduzida quer por eixos de arborização que ligam de forma linear os espaços verdes urbanos, quer pela requalificação do espaço público, criação de jardins/esponja, renaturalização de espaços fortemente edificados e urbanizados, e reforço do sistema natural em ambiente urbano.

Esta rede corresponderá à malha capilar do tecido urbano, que liga jardins condominiais, logradouros, pátios, jardins de proximidade, praças e jardins históricos, através de faixas plantadas contínuas e um forte investimento na arborização.

A rede de conexão desempenha um papel fulcral ao nível da drenagem superficial, da captura de dióxido de carbono, da retenção de partículas finas e do conforto bioclimático, contribuindo decisivamente para a qualidade do ambiente urbano.

Será fundamental a manutenção e o reforço do grau de arborização existente e o fomento da superfície permeável, tendo em conta as orientações do Plano de Arborização Municipal.

Componentes do PROF-EDM

O Programa Regional de Ordenamento Florestal de Entre Douro e Minho (PROF-EDM) define as orientações estratégicas, nomeadamente nos domínios da valorização das funções ambientais e da adaptação às alterações climáticas.

O concelho do Porto é abrangido pelas sub-regiões homogéneas Grande Porto e Mindelo-Esmoriz e pelo corredor ecológico da bacia hidrográfica do rio Douro, identificados na Planta de Ordenamento – Carta de Estrutura Ecológica Municipal.

O Corredor ecológico da bacia hidrográfica do rio Douro constitui uma orientação macro e tendencial para o médio/longo prazo, visando promover e salvaguardar as diferentes áreas de

importância ecológica, favorecendo o intercâmbio genético essencial para a manutenção da biodiversidade, com uma adequada integração e desenvolvimento das atividades humanas.

As sub-regiões homogéneas Grande Porto e Mindelo-Esmoriz constituem unidades territoriais com um elevado grau de homogeneidade relativamente ao perfil dominante das funções dos espaços e às suas características, possibilitando a definição territorial de objetivos de utilização.

6.2.2 Desequilíbrios do Sistema

Os desequilíbrios ambientais, sendo fenómenos resultantes da ação humana, exigem particular atenção no sentido de se preconizar ações de mitigação que permitam atenuar os seus efeitos sobre o sistema ambiental e, por inerência, sobre a vida humana.

O Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, refere que "*os planos territoriais delimitam as áreas perigosas e de risco, identificam os elementos vulneráveis para cada risco e estabelecem as regras e as medidas para a prevenção e minimização de riscos, em função da graduação dos níveis de perigosidade e de acordo com os critérios a estabelecer pelas entidades responsáveis em razão da matéria*".

O aumento da resiliência da cidade aos desequilíbrios ambientais passa pela estratégia em matéria do sistema ambiental, com suporte em linhas de ação como a redução da pegada de carbono, quer pela eficiência energética de edifícios, quer pela redução da utilização do automóvel, a promoção dos modos suaves de transporte; o aumento da permeabilidade do espaço público, e o reforço da estrutura verde urbana.

Áreas de salvaguarda da orla costeira

A erosão costeira é um fenómeno que se tem agravado e que exige novas respostas das políticas públicas no sentido de reduzir a exposição de indivíduos, atividades e infraestruturas.

Fatores de origem antrópica conjugaram-se com processos de origem natural, que já apresentavam, desde o início do século vinte, tendência para forçar a regressão da faixa costeira. Salientam-se a subida do nível médio da água do mar e o menor fornecimento sedimentar aos espaços costeiros, quer provocado pela própria subida do nível do mar, quer pela construção de barragens nos cursos dos principais rios.

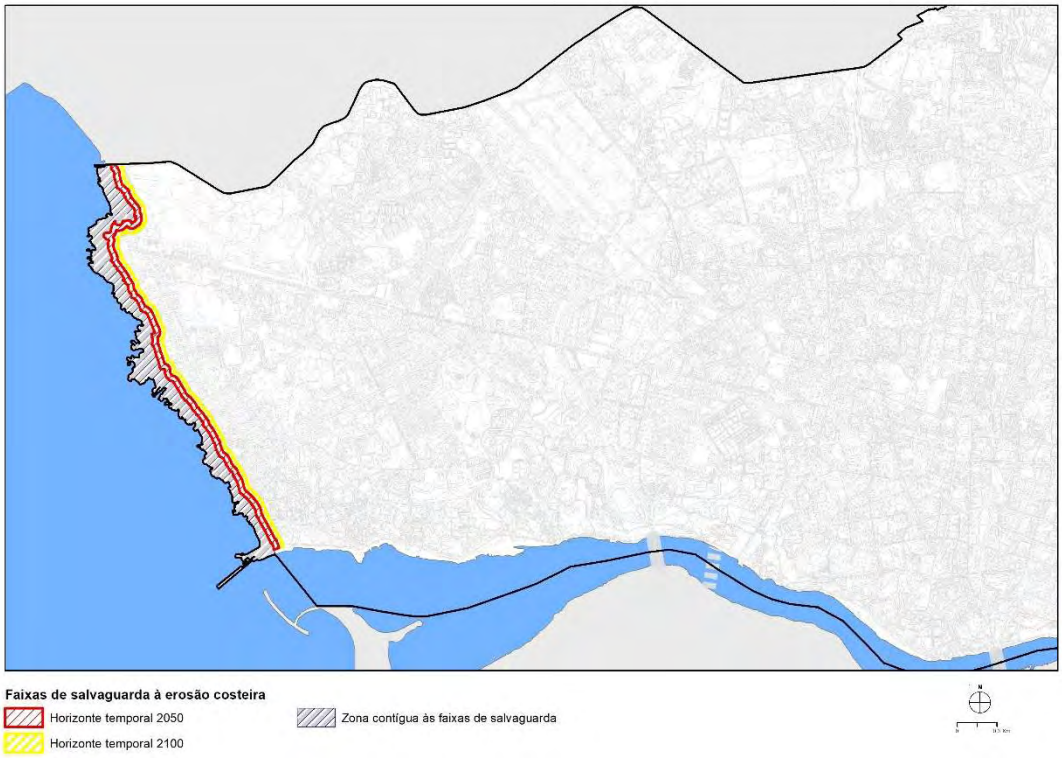
O concelho do Porto não está abrangido pelo Plano de Ordenamento da Orla Costeira Caminha – Espinho. Contudo, estando o *Programa da Orla Costeira Caminha-Espinho* (POC-CE) atualmente em fase de preparação de elementos para posterior publicação, foi tida em consideração a informação nele contida em matéria de áreas de salvaguarda da orla costeira.

Assim, para a definição do modelo territorial previsto para o PDM 2021 foram identificadas as seguintes áreas de salvaguarda da orla costeira definidas no POC-CE:

a) As faixas de salvaguarda à erosão costeira, que correspondem às áreas em que há a probabilidade de erosão e recuo da linha de costa nos horizontes temporais de 2050 (Nível I) e 2100 (Nível II);
b) As faixas de salvaguarda ao galgamento e inundação costeira, que correspondem às áreas em que há probabilidade de galgamento e inundação costeira nos horizontes temporais de 2050 (Nível I) e 2100 (Nível II);
c) As áreas críticas, que correspondem às áreas prioritárias de intervenção no quadro do processo de gestão adaptativa;
d) A zona contígua às faixas de salvaguarda, que corresponde à área de transição entre a zona marítima e as faixas de salvaguarda, composta pelos elementos naturais mais representativos dos sistemas biofísicos costeiros.

As faixas de salvaguarda à erosão costeira (Figura 15) correspondem à possível migração da linha de costa para o interior, sendo a sua determinação baseada em três componentes: projeção da evolução da linha de costa através das taxas históricas observadas nas últimas décadas, projeção da erosão induzida por eventos de temporal extremo e projeção da erosão induzida pela subida expectável do nível médio da água do mar.

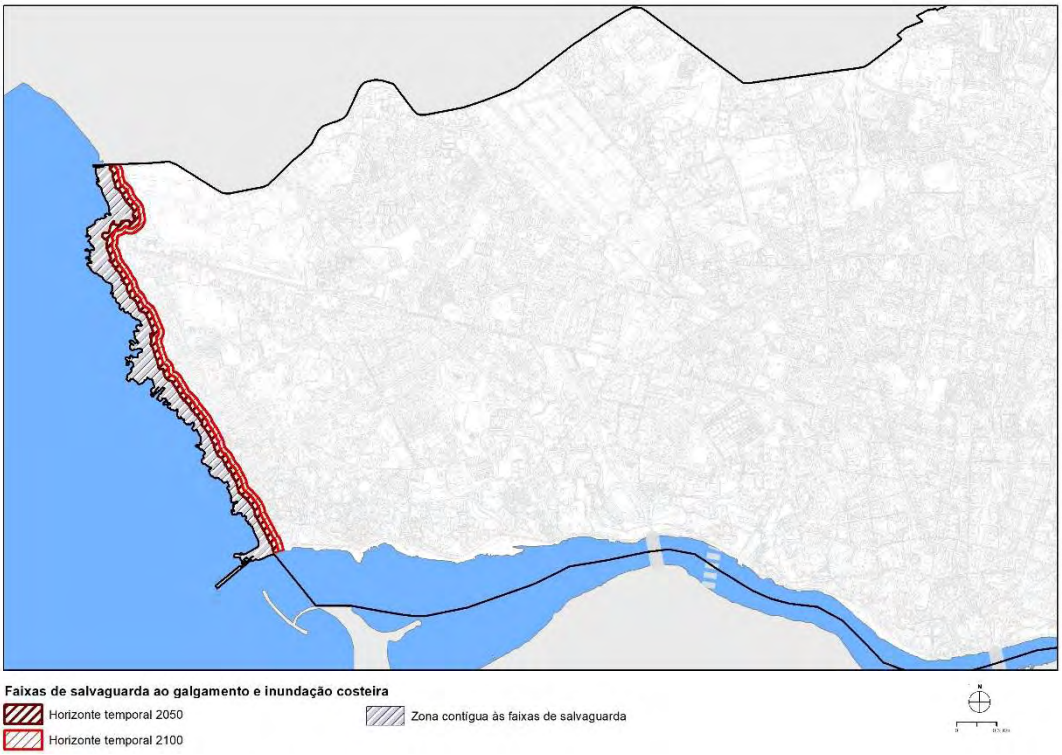
Figura 15 - Faixas de salvaguarda à erosão costeira



Fonte: POC-CE, 2020

As faixas de salvaguarda ao galgamento e inundação costeira, definidas no POC-CE, correspondem à área terrestre em que há probabilidade de ocorrência de galgamentos ou inundações costeiras pelo oceano, tendo em conta os cenários de subida no nível médio da água do mar expectáveis e de ocorrência de fenómenos meteorológicos extremos.

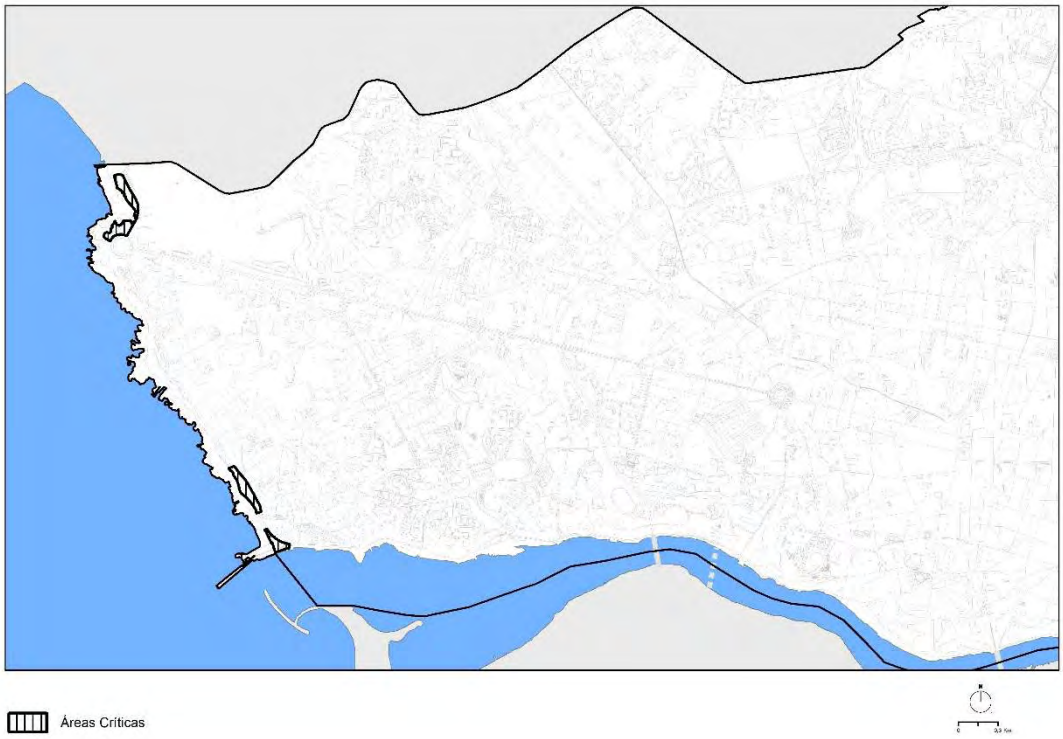
Figura 16 - Faixas de salvaguarda ao galgamento e inundação costeira



Fonte: POC-CE, 2020

As áreas críticas definidas no modelo territorial do POC-CE - Praia Internacional, Praia dos Ingleses e Praia do Carneiro no caso do Porto – são consideradas no PDM, com as devidas estratégias específicas de adaptação aos riscos costeiros, enquanto áreas mais suscetíveis à ocorrência de fenómenos extremos e/ou erosivos (Figura 17).

Figura 17 - Áreas críticas



Fonte: POC-CE, 2020

A identificação e a caracterização das áreas sujeitas a riscos naturais são essenciais para o adequado ordenamento do território, privilegiando uma gestão adaptativa e integrada, no sentido de promover a salvaguarda das pessoas e bens e aumentar resiliência urbana, face às alterações climáticas. A compatibilização das propostas de ocupação de solo com as restrições inerentes ao risco associado a estas áreas permite aumentar a resiliência do território e melhorar a resposta prevista no âmbito o Plano de Emergência e Proteção Civil do município do Porto.

Áreas inundáveis

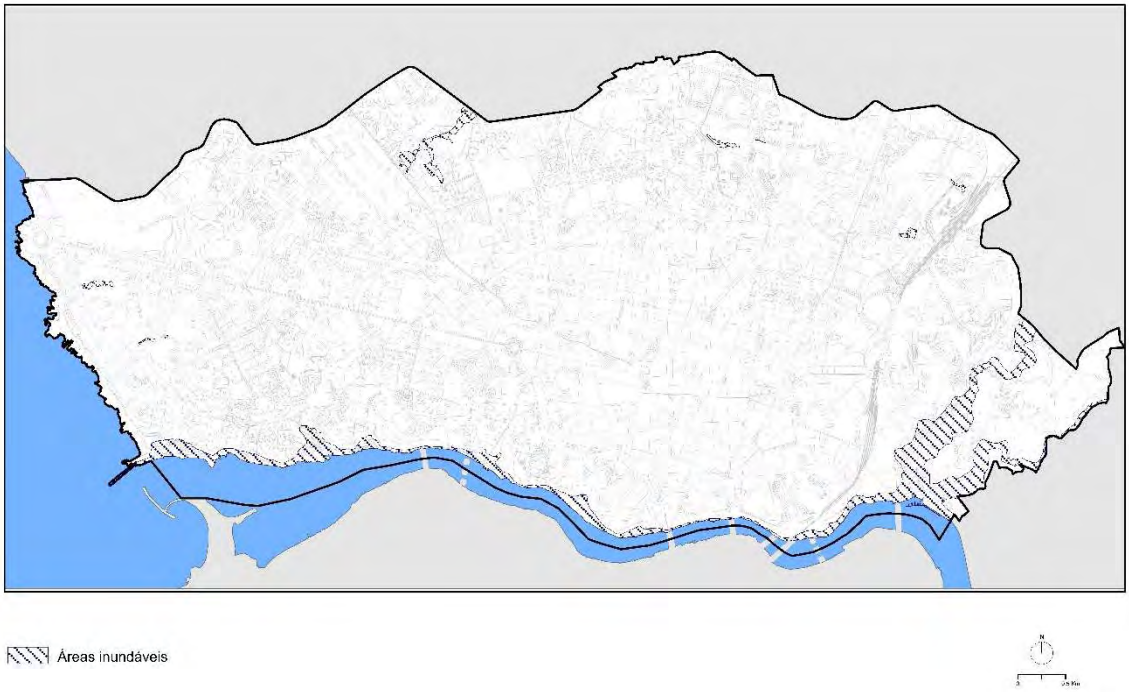
No relatório de caracterização e diagnóstico em torno da caracterização biofísica da cidade é referido que o concelho do Porto é propício à ocorrência de inundações urbanas devido à intensa impermeabilização do solo, à topografia e ao regime de precipitação.

Assim, foi incorporada a informação disponível sobre áreas inundáveis para os rios Douro, Tinto e Torto e para as Ribeiras da Asprela, Granja, Nevogilde, Ervilha, Currais e Cartes.

Verifica-se que nenhuma destas áreas foi classificada como Área Adjacente, não estando portanto constituída nenhuma servidão administrativa/restrição de utilidade pública sobre estas áreas.

Na Figura 18 estão representadas as áreas inundáveis das principais linhas de água da cidade para um período de retorno de 100 anos, sendo a única exceção a ribeira de Cartes, cujo limite foi determinado para cheias menos frequentes a que se associa um elevado grau de incerteza na sua delimitação. No Quadro 5 estão identificados os locais das cotas de cheia centenária do Rio Douro.

Figura 18 - Áreas inundáveis



Fonte: APA, 2014, CEGOT, 2017, FEUP, 2018

Quadro 5 - Localização dos pontos de cota de cheia centenária do Rio Douro

Local	Cota de cheia centenária do rio Douro (NM)
Cais da Cantareira	6.20
ETAR de Sobreiras	7.00
Foz da ribeira de Lordelo	7.70
Rua do Ouro (Ferry)	8.00
Ponte da Arrábida (a montante)	9.20
Ponte Luís I	9.20
Guindais	10.40
Para montante Ponte do Infante	12.50

Fonte: APA

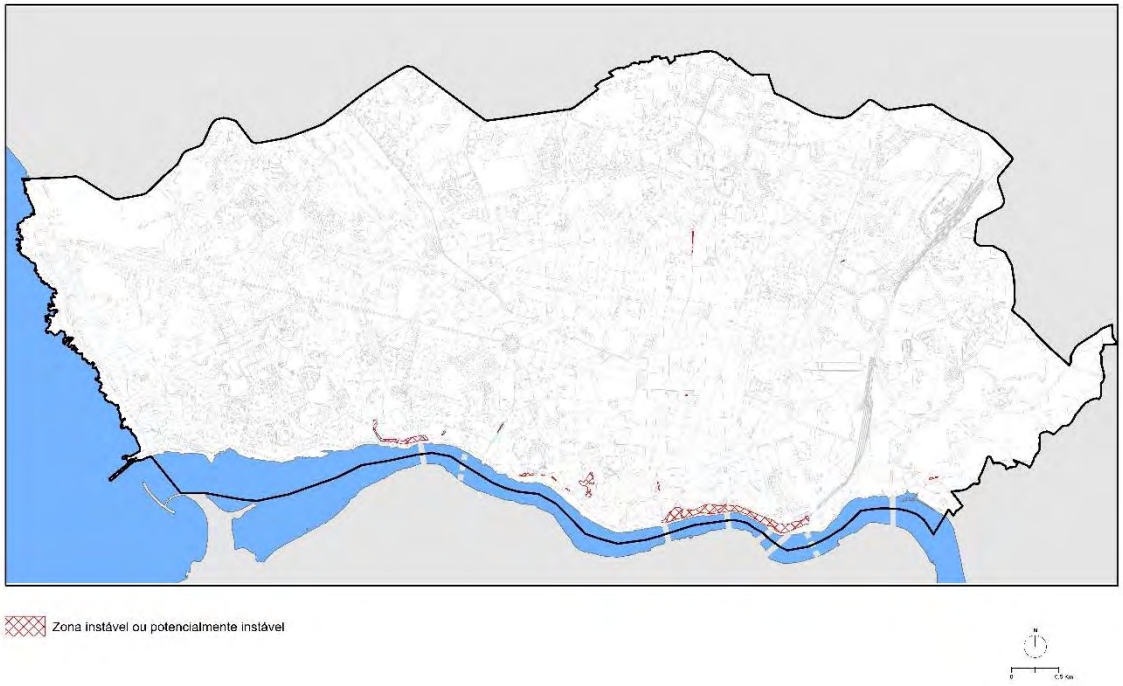
Para as áreas inundáveis identificadas na Planta de Ordenamento – Carta de Riscos Naturais, foram estabelecidas em regulamento normas que procuram estabelecer as restrições necessárias para a mitigação dos efeitos das cheias, prevendo:

- A promoção da renaturalização das linhas de água e o incremento dos espaços verdes com coberto vegetal adequado de forma a aumentar a permeabilidade do solo e a infiltração da água;
- A proibição da realização de obras suscetíveis de obstruir a livre circulação do sistema de escoamento natural;
- Ocupação com restrições das áreas inundáveis, designadamente relativa à construção de pisos habitáveis à cota inferior à da cota local da máxima cheia conhecida ou a alteração dos usos de utilização dos edifícios existentes para equipamentos de utilização coletiva.

Áreas de instabilidade de vertentes

As zonas instáveis e potencialmente instáveis identificadas na Carta Geotécnica do Porto (2003) correspondem a taludes ou encostas onde a presença de fatores desfavoráveis e indícios de instabilização é acentuada e gravosa. A Carta Geotécnica, não obstante de apresentar dados datados (o documento foi apresentado em 2003), constitui o estudo disponível mais pormenorizado onde são abordadas estas questões. Na Carta Geotécnica são referenciados diversos taludes naturais e de origem antrópica que suscitam preocupações em termos da sua estabilidade. Tratam-se de locais situados predominantemente nas zonas mais altas do concelho (acima dos 100 m), onde afloram maciços rochosos, ou nas zonas com declives mais acentuados, regra geral nas margens encaixadas e abruptas do rio Douro (Figura 19).

Figura 19 - Áreas de instabilidade de vertentes



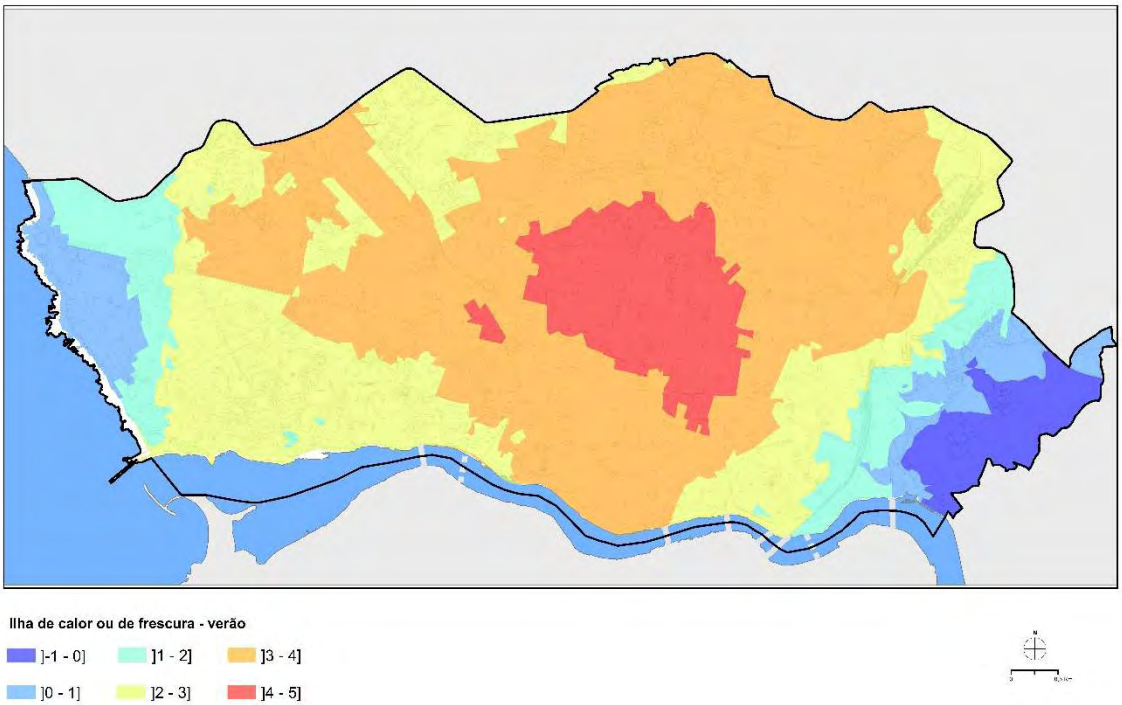
Fonte: Carta Geotécnica do Porto, CMP, 2003

As áreas com instabilidade de vertentes identificadas na Planta de Ordenamento – Carta de Riscos Naturais são áreas que pela sua localização e características acarretam maior risco de instabilidade. Desta forma o PDM estabelece medidas de prevenção necessárias para assegurar a salvaguarda de pessoas e bens. Em termos regulamentares, nas áreas identificadas com instabilidade de vertentes apenas são permitidas obras de proteção e consolidação de vertentes, ações de valorização paisagística, construção de acessos pedonais e zonas de estada e instalação de mobiliário urbano e infraestruturas ligeiras de apoio a atividade de recreio e lazer.

Alterações do clima urbano

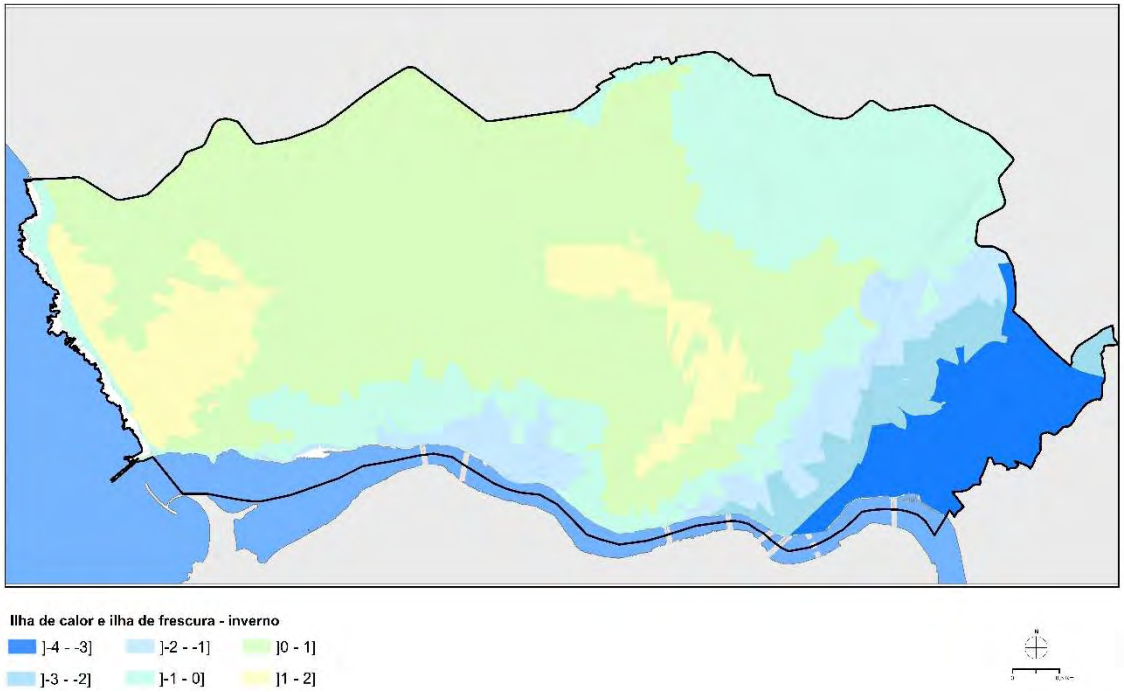
O relatório de caracterização e diagnóstico sobre o clima e ambiente urbano menciona que a intensa artificialização do território na cidade do Porto introduz modificações substantivas na temperatura, na direção e no rumo dos ventos. Os últimos 100 anos, sensivelmente, evidenciam uma tendência de aumento da temperatura média anual que se enquadra nas estimativas previstas para esta latitude pelos vários modelos de projeção climáticos globais. As anomalias térmicas muito prováveis são visíveis nas Figura 20 e Figura 21.

Figura 20 - Anomalias térmicas muito prováveis (verão)



Fonte: CEGOT, 2018

Figura 21 - Anomalias térmicas muito prováveis (inverno)



Fonte: CEGOT, 2018

As projeções climáticas para o município do Porto, observáveis na *Estratégia Municipal de Adaptação as Alterações Climáticas*, apontam, entre outras alterações, para uma potencial diminuição da precipitação total anual (que pode variar entre os 3% e os 25% até ao final do século XXI) e para um potencial aumento das temperaturas anuais (entre 1 a 4°C), em particular das máximas no verão e no outono, intensificando a ocorrência de verões mais quentes e secos. É projetado, ainda, um aumento da frequência de ondas de calor e de eventos de precipitação intensa ou muito intensa, bem como a subida do nível médio da água do mar entre 0.17m e 0.38m para 2050, e entre 0.26m e 0.82m até ao final do século XXI. Apesar das incertezas relacionadas com os efeitos locais, a projeção de uma continuada subida do nível médio do mar poderá criar novos desafios nas zonas costeiras do município.

Os principais impactos climáticos negativos diretamente projetados para o Porto poderão vir a estar associados a:

- Alterações na biodiversidade e no património ambiental e natural do município;
- Intensificação do processo erosivo das zonas costeiras;
- Necessidade de retirada/relocalização de habitações, comércio e serviços junto à 1ª linha de costa;
- Necessidade de desvio de infraestruturas;
- Condicionamento de desportos náuticos;
- Aumento das cheias rápidas e inundações em meio urbano;
- Necessidade de evacuação de pessoas e habitações, comércio e serviços junto à linha de costa ou ribeirinha;

- Diminuição da qualidade dos recursos hídricos;
- Intensificação dos danos para a saúde;
- Aumento dos danos em equipamentos, infraestruturas e vias de comunicação;
- Condicionamento da circulação do Metro por inundação de estações;
- Danos na vegetação por queda de árvores ou parte delas;
- Agravamento dos episódios de queda de blocos e deslocamentos de vertente.

As políticas de adaptação às alterações climáticas procuram, neste contexto, promover a resiliência do território e da economia, reduzindo a vulnerabilidade e tirando partido das oportunidades geradas. Quer a abordagem da mitigação quer a da adaptação envolvem ações a diferentes escalas de intervenção e por parte de diversos agentes.

À escala local, a cidade do Porto é signatária, desde 2008, do Pacto de Autarcas, iniciativa que conta atualmente com mais de 7 000 cidades e que foi lançada com a ambição de reunir os governos locais num compromisso em matéria de clima e energia. As cidades signatárias comprometem-se a implementar a meta de 40% de redução dos gases com efeito de estufa até 2030 e a adotar uma abordagem conjunta para a mitigação e a adaptação às alterações climáticas.

O município do Porto considera as alterações climáticas como um dos desafios mais importantes do século XXI. Em termos de ações de adaptação, a Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas (2016) identifica como áreas prioritárias a proteção civil, os recursos hídricos e a energia. Entre as opções de adaptação privilegiadas a fim de moderar ou evitar danos e / ou explorar oportunidades benéficas encontram-se:

- Melhorar a capacidade adaptativa de pessoas e bens a fenómenos de subida do nível do mar e galgamentos costeiros;
- Melhorar a capacidade adaptativa de pessoas e bens a fenómenos de precipitação excessiva que possam resultar em inundações, cheias e movimentos de terrenos;
- Promover o uso racional de recursos naturais;
- Desenvolver um novo paradigma de estrutura ecológica que seja parte ativa das soluções de adaptação às alterações climáticas;
- Melhorar a capacidade adaptativa ao nível dos sistemas de alerta, vigilância e gestão da emergência;
- Melhorar a capacidade adaptativa dos equipamentos e infraestruturas de saúde;
- Aumentar o conforto térmico no edificado mais vulnerável, minimizando o recurso a fontes convencionais de energia, tendente à adaptação às alterações climáticas;
- Fomentar uma mobilidade menos carbónica;
- Promover a sensibilização, capacitação e envolvimento da sociedade civil.

Caracterização do ambiente sonoro

A Lei de Bases do Ambiente (Lei n.º 19/2014)[7] identifica o ruído como uma componente da política de ambiente, associada a comportamentos humanos. Define ainda como objetivo a redução da exposição da população ao ruído, "*através da definição e aplicação de instrumentos que assegurem a sua prevenção e controlo, salvaguardando a qualidade de vida das populações e a saúde humana*".

O Decreto-Lei n.º 9/2007[8], que aprova o Regulamento Geral do Ruído (RGR), determina que os planos municipais de ordenamento do território "*asseguram a qualidade do ambiente sonoro, promovendo a distribuição adequada dos usos do território, tendo em consideração as fontes de ruído existentes e previstas*", sendo nestes planos estabelecida a "*classificação, a delimitação e a disciplina das zonas sensíveis e das zonas mistas*" (art.º 6.º). "*A classificação de zonas sensíveis e de zonas mistas é realizada na elaboração de novos planos e implica a revisão ou alteração dos planos municipais de ordenamento do território em vigor.*"

Este regulamento determina que quando os valores limite de exposição são ultrapassados nas zonas sensíveis ou mistas, devem os municípios proceder à elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído (art.º 8.º), com o objetivo de caracterizar as zonas de conflito e definir as respetivas medidas de redução de ruído.

Segundo o RGR, os valores limite de exposição a observar são os seguintes:

"a) As zonas mistas não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 65 dB(A), expresso pelo indicador L_{den}, e superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador L_n;

b) As zonas sensíveis não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador L_{den}, e superior a 45 dB(A), expresso pelo indicador L_n;"

Mapa de ruído do Porto

A monitorização do ruído ambiente e a quantificação da população exposta à incomodidade sonora e à sobre-exposição dos valores limite admitidos é efetuada através do Mapa de Ruído.

O Mapa de Ruído do concelho do Porto[9] descreve o ruído ambiente exterior para o conjunto de todas as fontes sonoras, para os indicadores L_{den} (período diurno-entardecer-noturno) e L_n, (período noturno, das 23h às 7h), medido em classes de dB(A).

As fontes de ruído consideradas foram o tráfego rodoviário, ferroviário e aéreo. No caso do Porto, não se verifica a existência de fontes de ruído industrial.

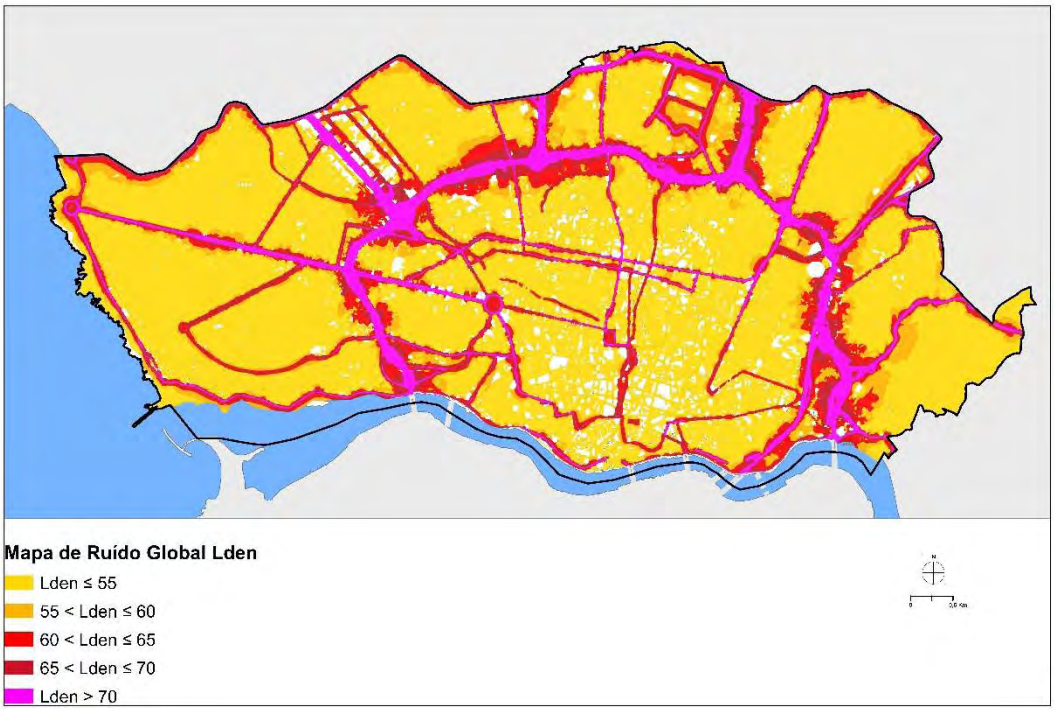
Como se pode observar na Figura 22 – Mapa de Ruído Global L_{den} – o tráfego rodoviário é o principal responsável pelos níveis de poluição sonora, registando-se os valores mais elevados

[7] Lei n.º 19/2014 de 14 de abril - Define as bases da política de ambiente.
[8] Decreto-Lei n.º 9/2007 de 17 de janeiro - Aprova o Regulamento Geral do Ruído (com a Declaração de Rectificação n.º 18/2007 de 16 de março de 2007 e Alteração pelo Decreto-Lei n.º 278/2007 de 1 de agosto).
[9] Mapa de Ruído do Porto - Resumo Não Técnico, Núcleo de Investigação e Desenvolvimento em Engenharia Acústica (NI&DEA) da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), 2014.

de ruído próximo dos eixos estruturantes de entrada e atravessamento da cidade – VCI, estrada da Circunvalação, avenida AEP, A3 e Via Norte.

Neste mapa, que apresenta os valores de ruído médio das 24h do dia, verificam-se situações de sobre-exposição, sobretudo nas proximidades das grandes infraestruturas de transporte, gerando conflitos de incomodidade sonora com os usos estabelecidos nessas áreas.

Figura 22 - Mapa de Ruído Global Lden



Fonte: CMP-DMGA/FEUP (NI&DEA), 2014

O mapa de ruído global noturno - Figura 23 - (período das 23 às 7 horas), que representa os níveis de incomodidade sonora durante o período de descanso noturno, revela ainda zonas em que os níveis de ruído ultrapassam os 45 dB(A), excedendo os valores limite de exposição.

Figura 23 - Mapa de Ruído Global Ln

Fonte: CMP-DMGA/FEUP (NI&DEA), 2014.

Também durante o período noturno é evidente a influência do ruído provocado pelo tráfego rodoviário para o mapa de ruído global, como a principal fonte de ruído.

População exposta ao ruído

O cálculo da população exposta por fonte de ruído foi efetuado através da intersecção dos mapas de ruído por fonte sonora (para os indicadores L_{den} e L_n) com as subsecções estatísticas dos Censos 2011, sendo a população residente distribuída proporcionalmente à área de cada classe de ruído.

Ao avaliar a estimativa da população exposta por fonte de ruído, conclui-se que o tráfego automóvel é a fonte sonora que incomoda um maior número de residentes, quer no período diurno-entardecer-noturno (média das 24h), quer no período noturno (das 23h às 7h), observando-se os valores mais elevados de ruído ao longo das vias fundamentais.

O tráfego aéreo é também responsável por níveis consideráveis de incomodidade sonora, ainda que não seja tão evidente no ruído exterior, por se encontrar de certa forma mascarado pelo ruído do tráfego rodoviário.

Quadro 6 - Número estimado de pessoas (n.º) expostas a diferentes gamas de valores de Lden, a 4 m altura e na "fachada mais exposta", por fonte sonora

	Número estimado de pessoas						
	Tráfego rodoviário		Tráfego ferroviário		Tráfego aéreo		Indústria
	IT simuladas	GIT	IT simuladas	GIT	IT simuladas	GIT	--
$55 < L_{den} \leq 60$	10.584	4.145	1.232	620	5.897	5.897	
$60 < L_{den} \leq 65$	8.821	3.508	867	296			
$65 < L_{den} \leq 70$	7.930	2.376	557	165			
$70 < L_{den} \leq 75$	6.218	2.181	173	101			
$L_{den} > 75$	4.021	3.156	115	104			

IT – Infraestruturas de transporte (inclui as GIT)
GIT- Grandes Infraestruturas de transporte

Fonte: CMP-DMGA/FEUP (NI&DEA), 2014.

Quadro 7 - Número estimado de pessoas (n.º) expostas a diferentes gamas de valores de Ln, a 4 m de altura e na "fachada mais exposta", por fonte sonora

	Número estimado de pessoas						
	Tráfego rodoviário		Tráfego ferroviário		Tráfego aéreo		Indústria
	IT simuladas	GIT	IT simuladas	GIT	IT simuladas	GIT	--
$45 < L_n \leq 50$	11.374	3.995	1.188	565	5.634	5.634	
$50 < L_n \leq 55$	9.464	3.936	830	325			
$55 < L_n \leq 60$	8.251	2.700	536	170			
$60 < L_n \leq 65$	6.806	2.207	106	104			
$65 < L_n \leq 70$	3.192	1.855	96	82			
$L_n > 70$	1.697	1.671	0	0			

IT – Infraestruturas de transporte (inclui as GIT)
GIT- Grandes Infraestruturas de transporte

Fonte: CMP-DMGA/FEUP (NI&DEA), 2014.

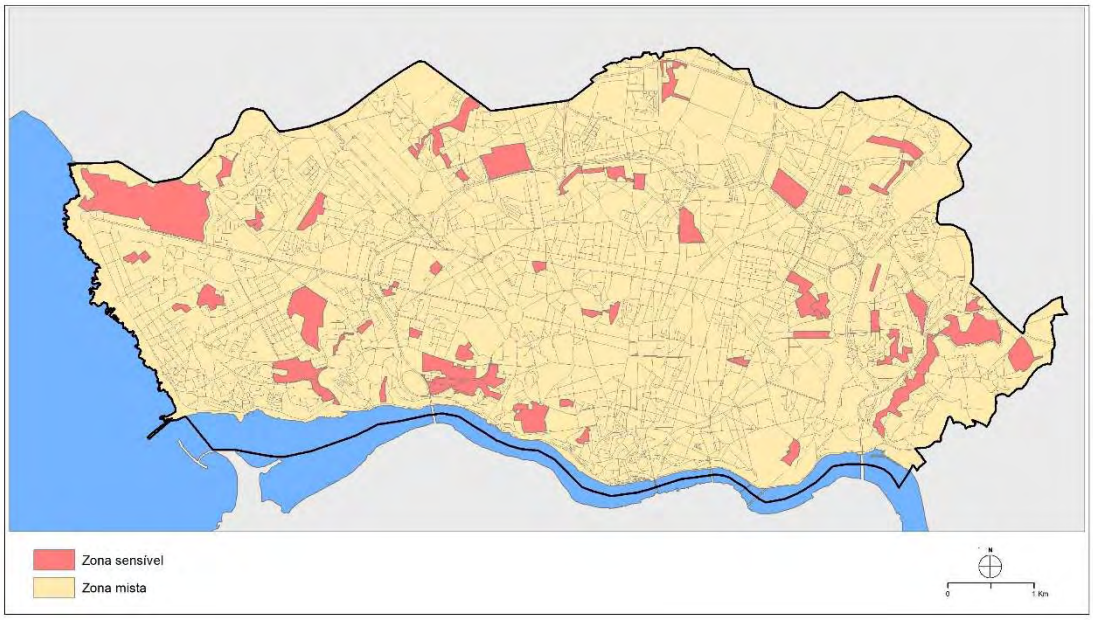
Zonamento acústico

As zonas sensíveis consideradas na Planta de Ordenamento - Carta de Zonamento Acústico (Figura 24) – correspondem aos espaços verdes de acesso público da Planta de Ordenamento - Carta da Estrutura Ecológica Municipal e às áreas verdes associadas a equipamento da Planta de Ordenamento - Carta de Qualificação do Solo, com dimensão igual ou superior a 10.000m^2, desde que não se encontrem na área envolvente de infraestruturas viárias com níveis de ruído elevados.

As zonas mistas correspondem à área do território municipal não classificada como zona sensível.

As zonas sensíveis abrangem cerca de 324 ha o que corresponde a aproximadamente 8 % do território concelhio.

Figura 24 - Zonas Sensíveis e Zonas Mistas



Os espaços verdes foram classificados quanto ao zonamento acústico em função da proximidade a infraestruturas viárias com níveis de ruído elevados, através do cruzamento com o Mapa de Ruído L_{den} (2014), que representa os níveis de ruído global de todas as fontes, para o período das 24h do dia, e com o Mapa de Ruído L_n (2014) que representa os níveis sonoros para o período noturno.

Nesta classificação, foi igualmente avaliada a tipologia das infraestruturas viárias – GIT ou Municipais – por apresentar diferentes valores limite de exposição. Foram assim considerados os seguintes valores limite de acordo com o RGR (Artigo 11.º do RGR, n.º 1):

"b) As zonas sensíveis não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador Lden, e superior a 45 dB(A), expresso pelo indicador Ln;"

" c) As zonas sensíveis em cuja proximidade exista em exploração, à data da entrada em vigor do presente Regulamento, uma grande infra-estrutura de transporte não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 65 dB(A), expresso pelo indicador Lden, e superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador Ln;"

Foram analisadas as seguintes Grandes Infraestruturas Transporte (GIT): Autoestrada A3, Autoestrada A43, avenida AEP/A28, estrada da Circunvalação, Via de Cintura Interna e Via Norte, bem como o caminho-de-ferro e a linha de metro.

Áreas de conflito

A regulamentação em vigor obriga à elaboração de planos municipais de redução de ruído para as áreas em que o ruído ambiente exterior ultrapassa os valores limite.

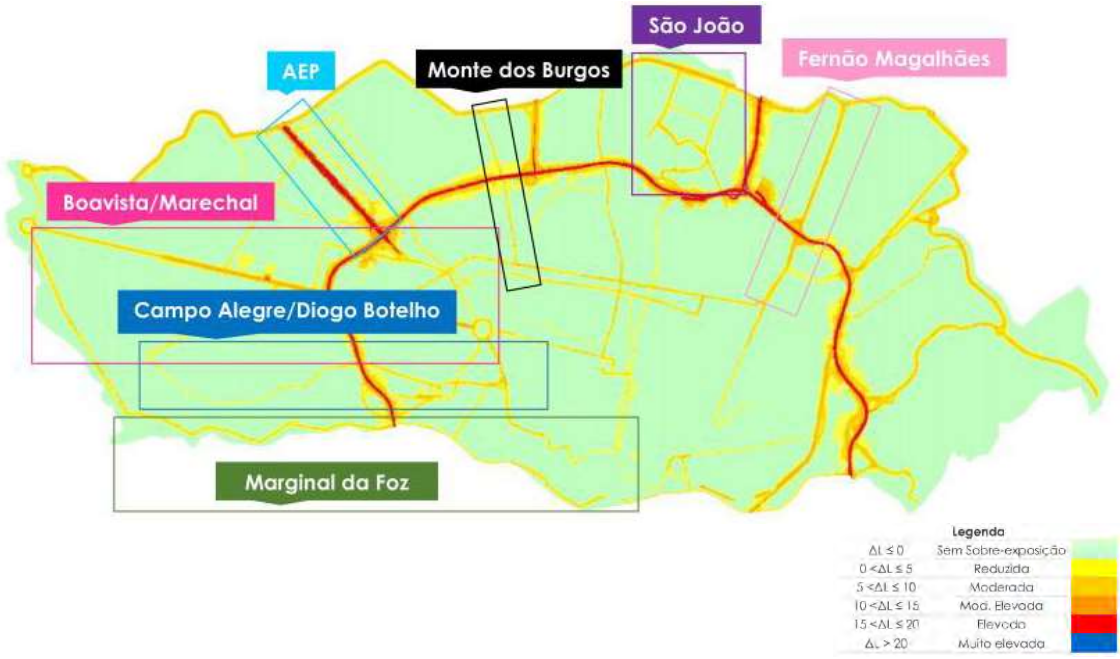
O objetivo destes planos é identificar as áreas de conflito, quantificar a redução necessária de ruído global e por fonte sonora, para os indicadores L_{den} e L_n e identificar as ações a implementar para a diminuição do ruído e a respetiva eficácia.

A elaboração dos planos municipais de redução de ruído é da responsabilidade do município, mas todas as entidades geradoras de poluição sonora no concelho, são identificadas e consultadas, tendo igualmente responsabilidade na sua execução.

A CMP possui um Plano Municipal de Redução de Ruído[10] (PMRR 2014) para as áreas de conflito identificadas no Mapa de Ruído do Porto[11] (zonas em que há sobre-exposição aos valores limite), estando em implementação medidas de minimização do impacto e redução do ruído para as zonas cuja gestão é da sua responsabilidade.

As zonas de conflito sob tutela do Município, apresentam um grau de sobre-exposição que varia entre 5dB(A) a 15dB(A) - Figura 25 - para as quais foram estabelecidos planos de ação, com medidas de redução do ruído.

Figura 25 - Zonas de conflito na cidade do Porto sob tutela da Câmara Municipal do Porto



Fonte: Plano Municipal de Redução do Ruído do Concelho do Porto, 2014.

Para cada uma destas áreas foi quantificada a população sobre-exposta, a fonte sonora responsável pelos níveis de ruído e definido o tipo de intervenção e o prazo para a execução.

[10] Plano Municipal de Redução de Ruído do concelho do Porto, Núcleo de Investigação e Desenvolvimento em Engenharia Acústica (NI&DEA) da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), 2014

[11] Mapa de Ruído do Porto - Resumo Não Técnico, Núcleo de Investigação e Desenvolvimento em Engenharia Acústica (NI&DEA) da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), 2014

Foram estabelecidas medidas de intervenção de redução na fonte de ruído, redução no meio de propagação de ruído e de redução no recetor.

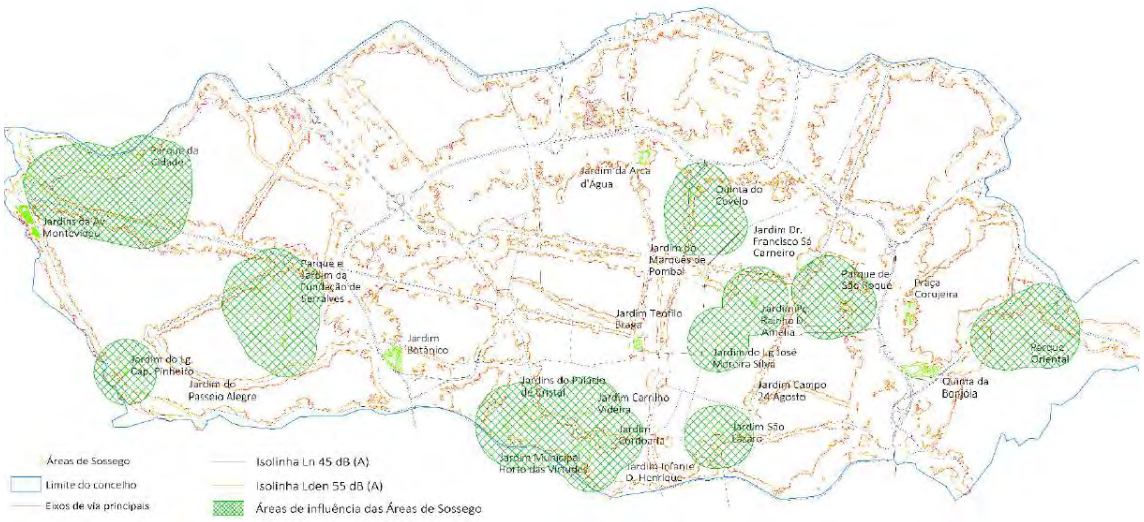
Foram ainda identificadas outras áreas de sobre-exposição, da responsabilidade das seguintes entidades: Infraestruturas de Portugal, SA, Autoestradas Douro Litoral, SA, Brisa, SA, Comboios de Portugal, CP E.P.E. e Metro do Porto, SA.

Espaços verdes e Áreas de sossego

As áreas verdes representadas na Figura 26 foram classificadas como áreas de sossego por se tratar de espaços com características para o usufruto por parte da população residente para descontração e lazer.

Em torno destes espaços foi definida uma distância de 300m, no sentido de quantificar a população residente nesta área de influência e de adotar medidas de proteção do ambiente sonoro, não agravando os níveis acústicos existentes, ou se possível, melhorando.

Figura 26 - Áreas verdes consideradas pelo município como Áreas de Sossego



Fonte: Relatório intercalar – Estimativa de população abrangida por Áreas de Sossego, FEUP, 2015

Segundo o "Relatório intercalar – Estimativa de população abrangida por Áreas de Sossego, Fevereiro de 2015" a população residente nos edifícios contabilizados nestas áreas de influência totalizava cerca de 36.600 habitantes, perfazendo aproximadamente 15% da população do concelho.

Notas metodológicas

No âmbito da fase de caracterização e diagnóstico, integrada no processo de revisão do Plano Diretor Municipal do Porto, foram adjudicados a equipas externas os estudos de Caracterização Biofísica (CEGOT), do Clima e Ambiente Urbano (CEGOT) e da Estrutura Ecológica e Biodiversidade (CIBIO).

O conjunto destes estudos tornou-se fundamental para o conhecimento em profundidade do território municipal – morfologia, hidrografia, fisiografia, geologia e solos, valores naturais e culturais, ambiente urbano e biodiversidade.

Este quadro de referência permitiu refletir sobre as fragilidades mas igualmente sobre as potencialidades da paisagem da cidade. A excessiva impermeabilização do solo, a fragmentação do tecido urbano, a canalização de grande parte da rede hidrográfica, a poluição do ar, da água e do solo integram o conjunto de fragilidades.

Do lado das potencialidades, a cidade apresenta uma relação invejável com o rio e o mar, um património histórico e cultural notável, espaços verdes de elevado valor ambiental e patrimonial, áreas urbanas qualificadas e de elevado potencial em termos de ambiente urbano.

Esta reflexão permitiu estabelecer uma estratégia em termos de princípios metodológicos, que tem por base os seguintes objetivos:

- Criação de um conceito de estrutura ecológica em sistema de contínuo natural que permita a coesão do território, integrando os espaços naturais e os espaços verdes fundamentais.
- Reforço da permeabilidade, salvaguarda do sistema húmido como fator de regulação do ciclo hidrológico, manutenção do fundo de fertilidade.

Tornou-se muito claro desde a fase de diagnóstico que a estratégia para a estrutura Ecológica Municipal deveria integrar grandes objetivos de coesão do território.

Construiu-se um modelo que assenta num sistema arterial, constituído pela frente atlântica e ribeirinha, pelas linhas de água e respetivas áreas de aluvião e, pelas áreas declivosas. A este sistema adicionou-se todo o conjunto de espaços verdes fundamentais que inclui os espaços verdes de acesso público, os espaços verdes com valor ecológico e os espaços verdes associados a áreas sensíveis.

A fórmula final da EEM hierarquiza os corredores verdes estruturantes, em principais e complementares, em função da importância da bacia hidrográfica.

A rede de conexão corresponde à malha capilar de contínuo do sistema natural através da arborização de eixos estruturantes e de requalificação do espaço público.

Sendo uma componente fundamental do Sistema Ambiental, este não se esgota apenas com a EEM. Na atualidade, e dando cumprimento ao quadro legal em vigor, é fulcral abordar a questão dos desequilíbrios ambientais, nomeadamente no que se refere aos riscos, às alterações climáticas e ao ruído. Foram identificadas e cartografadas as áreas sujeitas a riscos relacionados com a orla costeira, a riscos de inundações e a riscos de instabilidade de vertentes. As faixas de salvaguarda costeira bem como, as áreas críticas, estão definidas no POC-CE – Programa da Orla Costeira Caminha-Espinho.

A cota de máxima cheia da Frente Marítima e Rios Douro, Tinto e Torto, foi obtida a partir do Atlas da Água – RH3 – Zonas de inundação DSRH (Mod. Hid. 100 anos), Na zona em que a

linha de Atlas de Água termina, foi adotado o limite da área inundável elaborado pelo CEGOT, no Estudo de Caracterização Biofísica.

No caso das Ribeiras da Asprela, Nevogilde, Ervilha, Currais e Cartes, as áreas inundáveis foram determinadas com base nos estudos hidráulicos e hidrológicos elaborados pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Para o limite da área inundável da Ribeira da Granja foi adotada a informação proveniente do PDM 2006.

As áreas com instabilidade de vertentes correspondem às zonas instáveis e potencialmente instáveis identificadas na Carta de Condicionantes da Carta Geotécnica do Porto (2003).

As ilhas de calor e as ilhas de frescura no verão e inverno, definidas no relatório de Caracterização e Diagnóstico - Clima e Ambiente Urbano, elaborado pelo CEGOT, foram utilizadas na identificação das alterações ao clima urbano.

O zonamento acústico corresponde à classificação do território municipal em zonas sensíveis e zonas mistas, tendo em conta o preconizado no Regulamento Geral do Ruído, que estabelece limiares de ruído exterior diferenciados para estas zonas. Foram consideradas como zonas sensíveis os espaços verdes de acesso público da carta da Estrutura Ecológica Municipal e as áreas verdes associadas a equipamento da Carta de Qualificação do Solo, com dimensão igual ou superior a 10.000 m^2 e que não se encontrem nas proximidades de infraestruturas viárias com níveis de ruído elevados, sendo o restante território classificado como zonas mistas.

6.3 Sistema patrimonial

A cidade do Porto afirma-se pela sua dimensão histórica cultural e geográfica que se reflete numa imagem muito própria, caracterizada por tecidos urbanos e arquiteturas de grande diversidade e riqueza patrimonial.

Um dos principais objetivos do PDM 2021 é a preservação e qualificação deste património – muito dele classificado - e a promoção de uma identidade urbana, que beneficia a economia, a cultura e qualidade de vida dos residentes e utilizadores da Cidade.

O carácter e a singularidade desta combinação entre ambiente construído e paisagem natural constituem pois, um ativo de reconhecido valor local, nacional e internacional que exige uma gestão eficiente e a disponibilidade de bases de informação atualizadas e acessíveis, de modo a que as intervenções a levar a cabo promovam a sua efetiva valorização.

O PDM de 2006

Com a Carta do Património do Plano de 2006 abriu-se um novo quadro de ordenamento do território urbano, no que diz respeito à valorização de imóveis e conjuntos que apresentavam valores arquitetónicos, históricos ou urbanísticos assinaláveis, bem como de áreas sensíveis em termos de potencial arqueológico.

Com esta Carta pretendeu-se lançar as bases de um novo entendimento sobre o papel desempenhado pelas funções urbanísticas e estéticas na consolidação de uma imagem urbana na qual os imóveis e conjuntos com valor patrimonial poderiam desempenhar um papel assinalável para o desenvolvimento do Porto.

Esta carta surge associada ao projeto de "Inventário do Património Arquitetónico do Porto" (IPAP) desenvolvido com o objetivo de identificar e produzir informação qualificada sobre o tecido patrimonial da Cidade.

Este projeto conduziu à inventariação dos "conjuntos e imóveis com interesse patrimonial" que foram selecionados através de critérios que assinalavam o seu valor arquitetónico e urbanístico bem como o seu valor simbólico em termos sociais e culturais.

Este esforço foi extensível aos conjuntos edificados que, pela sua relevância traduziam a efetiva qualidade arquitetónica de certos agrupamentos de construções ou frentes urbanas que se destacavam na consolidação da imagem da cidade, o qual permitiu a delimitação de "Áreas com interesse urbanístico e arquitetónico".

A Carta do Património identificou igualmente os "Núcleos e lugares", "Espaços verdes com valor patrimonial", "Perímetros de proteção arqueológica" e o "Património natural". Incluiu ainda o centro histórico que faz parte da lista de "Património Mundial da Unesco", para além dos imóveis classificados ou em vias de classificação igualmente representados na Carta de Condicionantes.

A perspetiva do novo Plano

O PDM 2021 mantém uma forte aposta na preservação da identidade cultural, urbanística e arquitetónica do Porto, promovendo a requalificação dos seus tecidos urbanos e valorizando o seu acervo patrimonial, numa perspetiva dinâmica de salvaguarda, que também promova novas interpretações dos valores existentes e a criação de um património arquitetónico e urbanístico contemporâneo.

Este objetivo implicou o aprofundamento do conhecimento da realidade patrimonial, tendo-se procedido a uma atualização do inventário existente mas também à sua análise crítica, realizando um esforço prévio de sistematização dos conceitos associados aos diferentes objetos identificados, bem como de definição dos valores que, em cada caso, importaria avaliar e caraterizar[12].

Este trabalho foi desenvolvido com base numa metodologia de trabalho colaborativo entre várias unidades orgânicas da autarquia e permitiu a produção de uma base de dados georreferenciada sobre a realidade patrimonial da Cidade.

[12] O trabalho de sistematização de conceitos e de critérios contou com a colaboração do Centro de Estudos de Arquitetura e de Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

Esta ferramenta constituirá igualmente um instrumento de trabalho fundamental para o apoio futuro à gestão urbanística, de modo a que o património da Cidade – nas suas diversas naturezas – possa contribuir efetiva e positivamente para a sua evolução futura.

As Plantas de Ordenamento – Carta de Património I e II - constituem uma síntese espacializada dos elementos centrais que se pretendem preservar e valorizar criando, assim, condições para o exercício de formas de intervenção adequadas.

Como principais orientações estratégicas foram definidas as seguintes:

- As intervenções que incidam sobre o património, quer seja privado ou público e no qual se inclui o espaço público, devem respeitar as suas caraterísticas e ter presente as possibilidades da sua fruição pela comunidade, num processo de contínua adaptação.
- Qualquer intervenção no edificado deve preservar a identidade cultural e histórica dos aglomerados ou conjuntos, assente não apenas nos bens isolados, mas também nos conjuntos edificados e no espaço público envolvente.
- A adaptação a novas funcionalidades deve ter em conta o significado histórico do imóvel ou do conjunto, o estudo estrutural do edificado, a compatibilização de materiais e a utilização de uma linguagem arquitetónica que promova a harmonização com a envolvente.

De seguida apresentam-se, de forma mais sistematizada as diferentes componentes do sistema patrimonial consideradas, bem como, as orientações mais específicas aplicáveis a cada uma delas.

6.3.1 Património Urbanístico e Arquitetónico

No âmbito do património urbanístico e arquitetónico, foram consideradas as seguintes componentes representadas Figura 27:

Áreas de interesse urbanístico ou arquitetónico

São áreas que contribuem para a valorização da imagem urbana. Correspondem a tecidos que traduzem a noção de conjunto associada a uma visão alargada e multissecular da forma como a cidade cresceu e se desenvolveu. Equivalem a conjuntos representativos do desenvolvimento urbanístico da cidade fora de muro, entre o século XVIII e primeira metade do século XX. Quarteirões de moradias, blocos ou casas em banda projetadas no século XX correspondendo a áreas urbanas com valor identitário na história da cidade ou para a comunidade. Aludem às características do local e ao tratamento do espaço público, pondo em evidência as questões urbanísticas, identitárias do crescimento da cidade, evidenciando diversas intervenções urbanas que se encontram na génese da expansão urbana do Porto e que se pretende salvaguardar.

Pretende-se destacar o respeito pelas caraterísticas principais da malha urbana envolvente e das morfo tipologias dominantes com a preocupação de salvaguardar a génese de áreas significativas do território, com particular cuidado na valorização das suas características

intrínsecas e do valor cultural dos edifícios e conjuntos edificados bem como da sua integração no tecido da cidade.

As Áreas de interesse urbanístico e arquitetónico encontram-se identificadas na Planta de Ordenamento – Carta de Património I, bem como no Anexo 2 ao presente Relatório, onde se encontram identificadas e descriminadas as especificidades de cada uma.

Núcleos e lugares

São unidades territoriais de carácter histórico, que correspondem aos tecidos consolidados mais antigos da cidade e às reminiscências dos núcleos rurais primitivos que ainda conservam a estrutura e os elementos morfológicos iniciais, com significativa representatividade urbanística e arquitetónica, que interessa preservar e requalificar.

Áreas ou conjuntos com unidade arquitetónica, cronológica, tipo-morfológica, construtiva ou outra; arquiteturas de matriz agrícola ou motivadas pela atividade agrícola, com persistência em todo ou em parte da integridade do lugar/núcleo, do território envolvente e do sistema que o motivou (linhas de água, terrenos agrícolas, orografia, construções e dispositivos de produção agrícola, etc.); inclusão de construções e elementos identitários ou caracterizadores de núcleos urbanos: igrejas, casas 'senhoriais' ou de lavoura, conjuntos de instalações agrícolas (habitação, armazéns, lagares e estábulos); ruas e largos, muros, fontanários e cruzeiros; terrenos agrícolas e espaços verdes.

No atual Plano foram identificados 7 Núcleos e lugares indicados na Planta de Ordenamento – Carta de Património I, designadamente:

- Lamas - A aldeia de Lamas vem referida no primeiro assento de óbito registado na freguesia (20 de novembro de 1588), embora a quinta de Lamas (ou da Viscondessa, no século XIX), próximo do centro do lugar, tenha sido doada pelo bispo do Porto no século XII, em conjunto com a Fonte do Outeiro, ao mosteiro de Águas Santas. Ainda no séc. XVI há registos relativos a Paranhos, que referem a "aldeia de Lamas" (há também referências a Bouças, Tronco, Cabo, Couto, Fonte, Regado, Agueto).
  O lugar de Lamas surge nas Memórias Paroquiais de 1758 com 35 vizinhos, um dos mais habitados da paróquia, o que demonstra o seu crescimento. Em 1834, o coronel Arbués Moreira, na sua Carta Topográfica das Linhas do Porto (Cerco do Porto), indica a existência do forte de Lamas. Até aos dias de hoje manteve traços da sua matriz rural, apesar das construções universitárias e da autoestrada que lhe retirou a ligação com a Fonte do Outeiro. O Lugar de Lamas é atualmente um pequeno núcleo rural composto por algumas quintas e terreiros agrícolas, onde se destaca o solar de Lamas, com a sua casa, capela e portal brasonado, construído no último quartel do século XVIII.
- Massarelos - Antigo núcleo de pescadores e marinheiros, foi integrado a partir de 1148, por D. Afonso Henriques, na Colegiada de Cedofeita, e assim permaneceu até que em 1789 foi anexada à cidade do Porto. No foral de 1237 do abade D. Nuno, de Cedofeita, existe a referência ao "porto do Crastelo", um indício importante para compreender o processo de

ocupação desta zona. Na praia de Massarelos existiam "tábuas" onde era seco o sal, constituindo as salinas de "Maçarelos".

Em 1389 há registo da doação de um lugar sito em Massarelos ao Cabido do Porto, e em 1394 terá sido edificada a ermida dedicada a São Pedro Gonçalves Telmo, por um homem do mar em agradecimento a um milagre na viagem de Londres ao Porto, como refere cópia de documento datada de 1616. A ermida foi construída no "baldio de mato da Paxam (?)".

Frondosas quintas e palacetes murados, sobretudo da comunidade inglesa com negócios relacionados com o Vinho do Porto, passam a integrar a paisagem local a partir do século XVIII. Com a industrialização do século XIX, as fábricas de fundição e outras indústrias transformadoras instalaram-se num território abundante em água, alterando a paisagem e a morfologia urbana. Em parte do século XX manteve a vocação industrial, consolidando paulatinamente a malha urbana, conservando contudo alguma ruralidade nos caminhos e encostas íngremes que ladeiam a ribeira do Vilar.

- Nevogilde - Nevogilde surge como Lovygildus nas Inquirições de 1258, pertencia ao Julgado de Bouças e possuía 17 casais (4 do rei, 2 do Mosteiro de Pombeiro, 5 Mosteiro de Santo Tirso, 1 da Ordem do Hospital, 1 da Igreja de Vermoim/ Maia, 2 do Mosteiro de Tarouca e 2 do Mosteiro de Macieira de Sarnes). O lugar desenvolve-se um pouco afastado da primitiva ermida, o que levou à construção de um novo templo já no séc. XVIII.

  Através da doação de D. João I em 1399, o primeiro alcaide-mor do Porto, João Rodrigues de Sá, o “Sá das Galés”, fica com o senhorio direto de prazos em Nevogilde, que foram passando para os seus descendentes. Estes casais ou quintas foram emprazadas e subemprazadas a famílias que as mantinham produtivas.

  O lugar de Nevogilde cresceu junto ao Casal da Igreja, que no século XVIII foi sendo emprazado parcelarmente, dando origem à Quinta do Padrão, prazo que passou para os descendentes de Tomás Pereira Morais, que por casamento ficaram unidos aos Andrade Vilares e depois aos Lacerda Lobo. A atual igreja, de traça barroca, foi obra impulsionada pelo abade Pedro de Barros Ribeiro e a sua construção, atribuída ao mestre Domingos da Costa, desenrolou-se entre 1729 até 1750 estando atualmente classificada como monumento de interesse público. O casario faz a envolvente à igreja e adro arborizado, estendendo-se de forma orgânica em várias direções.

- Ouro - O Núcleo Histórico do Ouro abrange a zona ribeirinha da freguesia de Lordelo do Ouro. A vila de Loordello pertencia ao Julgado de Bouças e aparece mencionada nas Inquirições de 1258.

  Já durante a Romanização este lugar corresponderia a um ponto de travessia fluvial da via romana, referida em época medieval como Via Veteris, que acompanhava o litoral oceânico. No pequeno vale da foz da Ribeira da Granja implantava-se, na época medieval, uma granja cisterciense, em volta da ermida de Santa Eulália (Ovaia).

  A ocupação da zona ribeirinha desenvolve-se numa dupla vocação: lugar de apoio a quantos atravessavam o Douro e lugar de fixação de pescadores. Em documentos dos séculos XI e XII surgem referências a pesqueiras no lugar de São Martinho, em Lordelo, onde em 1258 já existiam 6 pinácias (pequenas embarcações em pinho), 1 caravela - outra estaria em

construção - e 20 barcos savaleiros (barcos utilizados nas travessias de rio e na pesca artesanal).

Em 1395, D. João I doa aos marinheiros de Lordelo do Ouro um terreno para a construção de um orago a Santa Catarina. Pela sua localização, no topo do monte, desde sempre serviu de baliza para a navegação.

Zona piscatória, com areal extenso, cedo demonstrou ter as condições propícias para a construção naval, desenvolvida principalmente a partir do século XVI. Os ofícios ligados a esta atividade crescem e agrupam-se, concentrando-se os cordoeiros na Cordoaria, os marinheiros, calafates e mestres neste lugar do Ouro. Posteriormente é criado o Arsenal ou Trem da Fazenda Nacional, mesmo em frente aos estaleiros.

- Paranhos - Entre as muitas vilas que pertenciam às Terras da Maia estava a "villa de Paramus". Terrenos de lavradio, organizados em núcleos de agricultores e senhores ("domini"), que ergueram as suas quintas e casais em redor de uma capela ou igreja também de sua obra, elegendo o santo padroeiro e dando origem a Paranhos, no século X. As primeiras referências documentais surgem nos séculos XI e XII, entre elas a carta de doação do Couto do Porto, pela condessa D. Teresa ao bispo D. Hugo, que refere a "ecclesia de paramios". Um documento de 1120 do Censual do Cabido refere a existência de "duos cassales in termino de Paramyos". Em 1123 é realizada uma doação do padroado da Igreja de Paranhos ao Bispo do Porto, D. Hugo, por parte de D.ª Elvira Trutesindes e por parte de Pio Mendes, juntamente com vários casais e quintas. No século XIV, D. Afonso IV confirma à Mitra do Porto como sendo couto dos bispos. Desconhece-se a data de construção da primitiva igreja matriz, podendo já existir no século XI, época em que o culto a São Veríssimo se propaga. Em 1758, é referida como tendo 5 altares, mas em 1845 está em estado de ruína, sucedendo-se uma série de benefícios e acrescentos que percorreram o século XIX até meados do século XX. Na envolvente da igreja ainda existem alguns núcleos de povoamento que são testemunhos da riqueza agrícola de outrora.
- S. Pedro de Azevedo - O lugar de Azevedo aparece referenciado documentalmente nos anos de 1058 e1072, relacionado com o Mosteiro de Santa Maria de Campanhã e localiza-se entre o rio Tinto e o rio Torto, na zona de maior abundância de água e de solos mais férteis do vale de Campanhã. Desde a Idade Média até finais do século XIX, as principais atividades a que se dedicavam os habitantes locais era a agricultura e a moagem, como atesta a lista de cidadãos com direito de voto nas eleições de 1836, em que os lavradores e moleiros eram a parte mais representativa, devido ao dinamismo económico que alcançaram. Ainda é possível avistar campos de cultivo, velhos caminhos rurais e serventias, desvios dos rios para servir as mós, e algumas das antigas casas dos lavradores e construções anexas, onde os vários lugares antigos com topónimos sugestivos são relevantes para a contextualização do território e importantes testemunhos sobre o processo histórico da humanização do território.

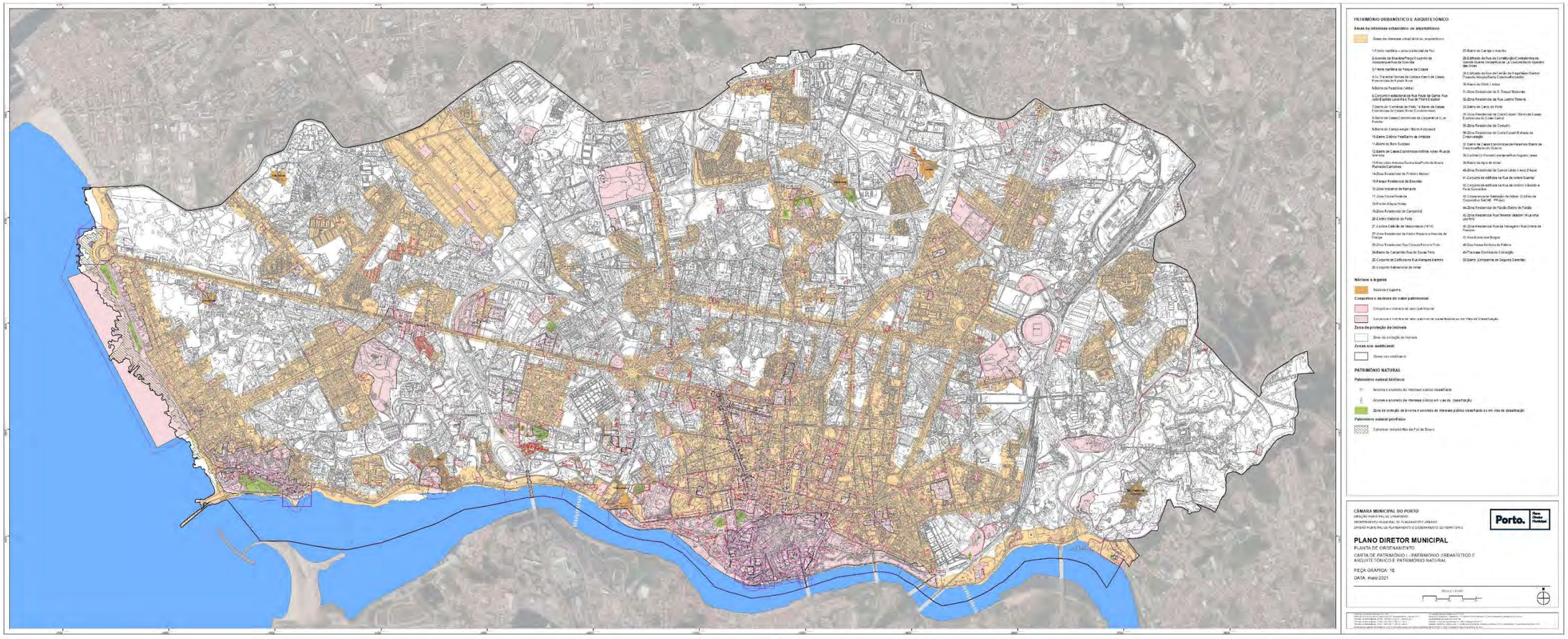
  O lugar de S. Pedro de Azevedo fica estrategicamente localizado no cimo do monte. Aqui, segundo alguns autores, ficava a "eclesia sancti petri" referida em 1120 na carta de doação de D.ª Teresa ao bispo D. Hugo. A primitiva igreja de São Pedro foi um local de romaria

importante, pois já nas Memórias Paroquiais de 1758 é referida a grande afluência de pessoas da cidade do Porto e das freguesias vizinhas nos festejos do santo. A pequena igreja foi reformada no século XIX, tendo sido provavelmente nessa altura que perdeu a orientação canónica medieval com a capela-mor virada a nascente. Todos os caminhos vão dar ao largo da pequena igreja, onde se densifica o tecido urbano com construções com alguns elementos decorativos que dignificam o lugar.

- Vila Nova - Entre os 3 casais regalengos e 20 Hospitalários das Inquirições de 1258 pertencentes à igreja de Aldoar do Julgado de Bouças, está o lugar ou aldeia de Vila Nova. Nas Memórias Paroquiais de 1758 surge como uma das quatro aldeias da freguesia, para no século XIX (1892) aparecer já representada na Carta Topográfica da Cidade do Porto, levantada e dirigida por Augusto Gerardo Telles Ferreira, como lugar de Vila Nova de Cima. Cercada de campos de produção agrícola, neste pequeno núcleo rural têm recentemente aparecido vestígios arqueológicos referenciados a cronologias pré-histórica e medieval.

A intenção é salvaguardar as unidades territoriais que correspondem aos tecidos mais antigos da cidade e às reminiscências de lugares identitários que ainda conservam a estrutura e os elementos morfológicos distintivos e que são testemunhos históricos do processo de humanização do território e contribuem para a diversidade urbanística e arquitetónica.

Figura 27 - Planta de Ordenamento - Carta de Património I



[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

Conjuntos e imóveis de valor patrimonial (CIVP)

Correspondem a imóveis singulares ou conjuntos que, pelo seu interesse histórico, arquitetónico ou ambiental, devem ser alvo de medidas de proteção e valorização, de acordo com critérios que se prendem com o seu valor arquitetónico e urbanístico, artístico, histórico, paisagístico, simbólico, cultural, social, técnico ou científico.

Na Planta de Ordenamento – Carta de Património I, bem como no Anexo 3 ao presente Relatório, encontram-se identificados 1333 CIVP que correspondem a mais de 1800 bens, número que demonstra bem a herança patrimonial que a Cidade acolhe e que encerra objetos de épocas muito distintas e associados a combinações de valores muito diversas que se pretende preservar e potenciar no âmbito das estratégias de regeneração urbana. Um dos objetivos perseguidos foi identificar e produzir informação qualificada sobre o tecido patrimonial da Cidade, para entre outras funções, apoiar o planeamento e a gestão urbanística no ordenamento do território

Os conjuntos e imóveis de valor patrimonial classificados ou em vias de classificação (CIVP - IC/IVC) correspondem ao subconjunto dos CIVP que foram já objeto de uma classificação (ou estão em vias de o vir a ser) ao abrigo da Lei n.º 107/2001, de 08 de setembro, que estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural, e no que diz respeito a questões de procedimento, ao Decreto-Lei n.º 115/2011, de 5 de dezembro. Trata-se, em qualquer dos casos, de bens construídos e/ou paisagísticos que englobam os aspetos do meio ambiente que resultam da interação entre as pessoas e os lugares através do tempo e que assumem uma importância vital para a identidade coletiva, ao mesmo tempo que concorrem para a diferenciação e valorização territorial.

Cerca de 10% do total dos CIVP estão presentemente classificados ou em vias de classificação.

Para além da proteção da obra isolada, existe um grande número de imóveis localizados em áreas classificadas e em zonas de proteção. Nestas áreas – que correspondem a cerca de 17% do território concelhio – a intervenção no edificado está sujeita a parecer vinculativo da entidade de tutela.

Decorrente da lei, os diferentes tipos de Zonas de Proteção são os seguintes:

- Zonas de proteção de imóveis (ZPI) que se destinam a garantir que as intervenções ou obras que se pretendam realizar na envolvente dos imóveis, não ponham em causa o enquadramento paisagístico e os contextos que, pelo seu valor de testemunho, possuam com os imóveis uma relação interpretativa e informativa. Quando se trata de uma zona automática de proteção, é definida pela área de 50m contados a partir dos limites externos do imóvel e vigora automaticamente a partir da data da decisão de abertura do procedimento de classificação.

- Zona especial de proteção (ZEP) onde os bens imóveis classificados beneficiam de uma zona especial de proteção que pode ser estabelecida em simultâneo com a decisão final do procedimento de classificação, ou fixada no prazo máximo de 18 meses a contar da data da publicação da decisão final do mesmo, revestindo a forma de portaria, e que é obrigatória no caso dos monumentos, mas facultativa (quando se considere indispensável para assegurar o

enquadramento arquitetónico, paisagístico e a integração urbana, bem como as perspetivas de contemplação) no que respeita a conjuntos e sítios.

A zona especial de proteção assegura o enquadramento paisagístico do bem imóvel e as perspetivas da sua contemplação, abrangendo os espaços verdes que sejam relevantes para a defesa do respetivo contexto. As zonas de proteção são servidões administrativas, nas quais não podem ser concedidas pelo município, nem por outra entidade, licenças para obras de construção e para quaisquer trabalhos que alterem a topografia, os alinhamentos e as cérceas e, em geral, a distribuição de volumes e coberturas ou o revestimento exterior dos edifícios sem prévio parecer favorável da administração do património cultural competente.

As Zonas *non aedificandi* correspondem a uma delimitação geográfica onde é interdita qualquer espécie de construção. Constituem servidões administrativas, e são geralmente instituídas em zonas de proteção de edifícios classificados.

6.3.2 Património Arqueológico

Apesar do esforço que ao longo dos anos tem vindo a ser feito de pesquisa e interpretação, o conhecimento arqueológico da Cidade encontra-se longe de estar concluído. No atual Plano foram identificadas as áreas de salvaguarda na Planta de Ordenamento – Carta de Património II, bem como no Anexo 4 ao presente Relatório, que refletem a deteção, avaliação, registo ou preservação de elementos de valor arqueológico que contribuem para a compreensão da génese da Cidade, em termos históricos, sociais e económico, bem como o seu enquadramento territorial.

Áreas de salvaguarda arqueológica

Perímetros especiais de proteção arqueológica definidos com base em intervenções arqueológicas e achados devidamente localizados ou eventuais achados, cuja localização precisa se desconhece.

As Áreas de valor arqueológico (AVA) e as Áreas de potencial valor arqueológico (APA) são delimitadas por perímetros assinalados em planta (Figura 28). Os perímetros são linhas delimitadoras dos espaços sujeitos a proteção específica. As Áreas de potencial valor arqueológico podem transformar-se em Áreas de valor arqueológico, desde que a investigação comprove a sua importância.

As Áreas de valor arqueológico (AVA) correspondem aos perímetros especiais de proteção arqueológica definidos com base em intervenções arqueológicas ou achados devidamente localizados. As Áreas de potencial valor arqueológico (APA) são definidas com base em referências documentais, toponímicas ou eventuais achados, cuja localização precisa se desconhece.

6.3.3 Património Natural

Justificam um esforço de preservação e valorização especial, as seguintes componentes:

Património Biofísico – Árvores e arvoredo de interesse público

Fazem parte do Património Natural Biofísico espécies vegetais ameaçadas, com valor universal excecional do ponto de vista da ciência ou da conservação, classificadas de acordo com três tipologias, consoante se trate de conjunto arbóreo, exemplar isolado ou alameda.

Património Geofísico – Complexo metamórfico da Foz do Douro

Património complexo rochoso composto por diversas estruturas geológicas - foliações, eixos e flancos de dobras, fraturas e zonas de cisalhamento - situado entre o Castelo do Queijo e a Praia dos Ingleses, de grande valor científico e pedagógico (Gnaisses).

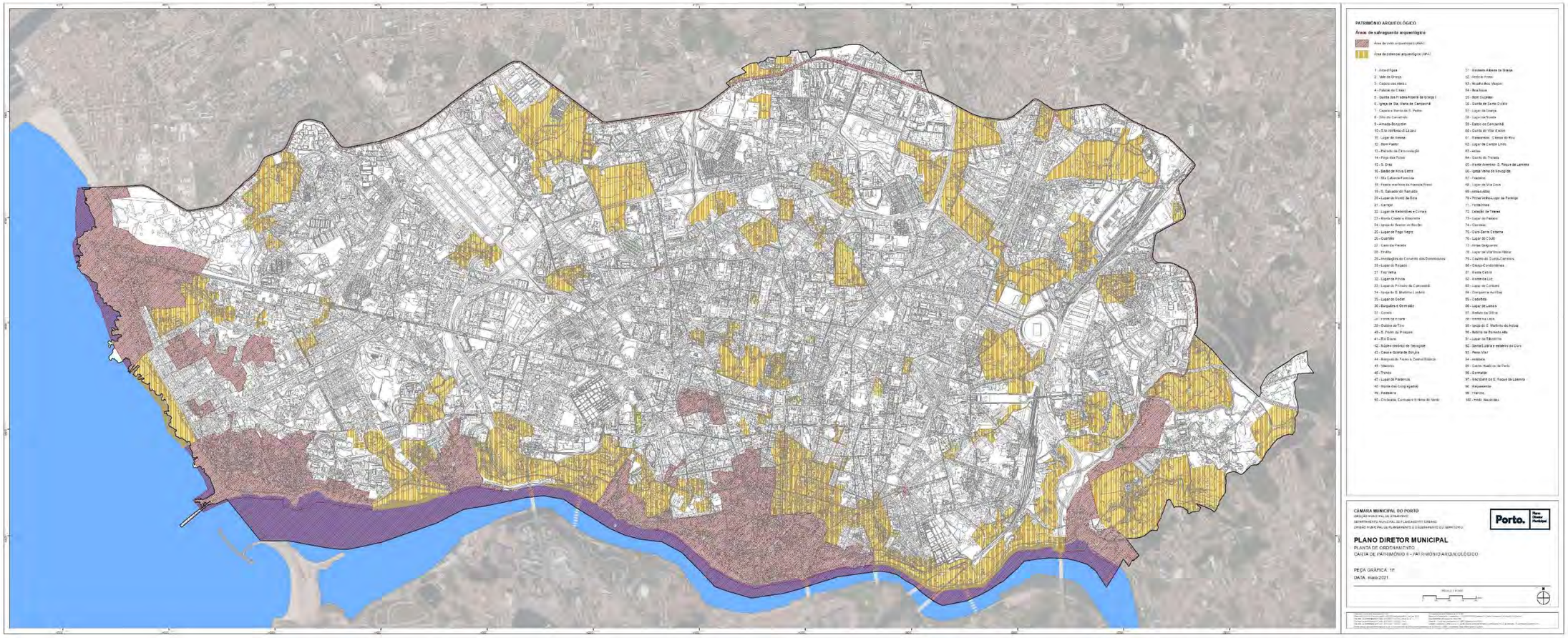
6.3.4 Estabelecimentos de Interesse Histórico e Cultural ou Social Local

Ainda no âmbito do sistema patrimonial, importa sublinhar a importância reconhecida aos estabelecimentos que se encontram abrangidos pelo regime de reconhecimento e proteção de estabelecimentos e entidades de interesse histórico e cultural ou social local, Lei n.º 42/2017, de 14 de junho, bem como, pelo Regulamento Municipal de Reconhecimento e Proteção "Porto de Tradição" que estabelece critérios e medidas de apoio e salvaguarda aos estabelecimentos com reconhecida tradição na Cidade.

Estabelecimentos de interesse histórico e cultural ou social local

Espaços de referência, com caraterísticas arquitetónicas particulares e que apresentam singularidades decorativas relevantes, que na maior parte dos casos aludem ao uso original do mesmo e que interessa preservar – Estabelecimentos de tradição.

Figura 28 - Planta de Ordenamento - Carta de Património II



[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

Notas metodológicas:

Neste domínio particular, o processo de revisão do PDM apoiou-se fortemente numa metodologia de trabalho colaborativa entre as diversas unidades orgânicas da CMP.

Numa primeira fase procedeu-se à caracterização e diagnóstico do sistema, tendo sido efetuada uma atualização e revisão crítica do inventário desenvolvido no âmbito do PDM de 2006, com a colaboração metodológica do CEAU/FAUP, da qual resultou o Relatório de Caracterização e Diagnóstico sobre o tema "Valores Patrimoniais no Âmbito da Revisão do PDM do Porto".

De referir ainda a aposta realizada no desenvolvimento de uma aplicação informática - suportada por uma base de dados georreferenciada - com o objetivo de melhorar o acesso à informação de suporte à tomada de decisão. Esta aplicação, que se revelou fundamental para suportar o trabalho colaborativo, apresenta-se, para o futuro, como uma ferramenta fundamental para a Interoperabilidade e criação de valor, isto é, para que os conjuntos de dados possam ser utilizados e combinados pelos diferentes serviços originando novos resultados com valor acrescentado.

6.4 Sistema de circulação e transportes

A mobilidade das pessoas e das mercadorias constitui tradicionalmente um elemento crucial e distintivo do desenvolvimento urbano. Este é, contudo, um domínio que se encontra em grande transformação face às mudanças em curso em matéria de inovação tecnológica e de mudanças comportamentais.

Com efeito, o objetivo de promover um novo paradigma de sustentabilidade da mobilidade urbana, considerando as metas cada vez mais exigentes que terão de ser adotadas face à necessidade de se atingir uma economia neutra em carbono em duas ou três décadas, só será atingido com alterações estruturais profundas associadas a novos hábitos e opções individuais.

A dinâmica que atualmente ocorre na cidade do Porto em múltiplos setores da vida urbana, e em particular da sua economia, constitui uma oportunidade única para se aprofundar esse processo de mudança. É crescente a afirmação internacional da cidade e também da região, demonstrando capacidade para atrair população, inovação, modernidade e investimento privado.

A evolução do perfil da oferta de múltiplas atividades no centro da cidade, no âmbito de um processo de retorno ao centro, demonstra novas formas de leitura do sistema de transportes, no sentido do aprofundamento de uma cultura da multimodalidade.

Um elemento central desta mudança da política urbana de transportes será uma redistribuição mais adequada dos espaços públicos tendo em vista a multimodalidade. A adoção de critérios rigorosos e ajustados de projeto público e privado para os espaços-canal é fundamental para induzir uma melhor distribuição modal da mobilidade urbana. O metro e novos serviços de

transportes partilhados fazem parte do processo de transformação em curso, que induzirá inevitavelmente alterações profundas nos comportamentos da população.

O PDM de 2006

O objetivo estratégico subjacente ao PDM de 2006 no que respeita à mobilidade foi o seguinte:

- *Racionalização do sistema de transportes e circulação, tendo em vista melhorar a mobilidade intraurbana, dando prioridade aos transportes coletivos em sítio próprio e a outros meios de transportes públicos e individuais, com especial reforço da circulação pedonal e das funções de interface*.

A situação que a Cidade hoje apresenta mostra que muitos problemas e disfuncionamentos persistem. Efetivamente, as funções e atividades urbanas têm vindo a expandir-se e as deslocações diárias, regulares e ocasionais, têm acompanhado a dinâmica que a cidade tem demonstrado e que também se manifesta na importância crescente da rede rodoviária.

Cerca de metade da população da AMP concentra-se na cidade do Porto e sua primeira coroa envolvente, pelo que as ligações rodoviárias entre o Porto e estas cidades vizinhas constituem um dos problemas de funcionamento do sistema viário e da circulação, principalmente porque os eixos onde se efetuam esses movimentos também acumulam o tráfego de atravessamento nacional e/ou regional.

A hierarquização da rede viária da cidade no PDM 2006 procurou fazer a adequação da estrutura viária às necessidades de mobilidade, sobretudo relativamente ao trafego motorizado, refletindo a importância dada ao automóvel. No essencial, a hierarquização da rede rodoviária procurou ajustar a estrutura viária aos seus principais pontos de geração e atração de tráfegos, absorvendo e canalizando com capacidade adequada os principais fluxos de tráfego.

Assim, o funcionamento eficiente e não saturado dos principais eixos da rede estruturante, nomeadamente os da rede nacional/rede coletora, era um elemento fundamental ao funcionamento desta rede, evitando nomeadamente a sobrecarga em setores mais vulneráveis.

No que se refere à rede rodoviária estruturante de base - distribuidoras principais ou eixos urbanos de articulação intermunicipal -, foram identificadas no PDM 2006 algumas deficiências topológicas básicas que provocam problemas de sobrecarga no sistema.

Existem atualmente eixos classificados que não estão efetivamente a exercer funções de distribuidoras principais, resultando em desajustes quanto à sua classificação. Este facto ocorre principalmente por falta de concretização de propostas viárias previstas em 2006 ou de troços de vias que ainda não foram concretizados e por isso não permitem a sua continuidade e consequentemente a sua funcionalidade como distribuidora principal.

Verificam-se ainda situações de intrusão exagerada por deficiência da rede distribuidora principal. Existem eixos de provimento local, que apresentam um desempenho de grau superior

na hierarquia da rede rodoviária, ou seja estão com uma efetiva funcionalidade desajustada à sua classificação.

É fundamental a correta afetação da estrutura viária em função de uma maior multimodalidade, o que implica a redistribuição do espaço público, no sentido de conferir uma maior afetação ao transporte público e aos modos suaves, essencial para a promoção da sustentabilidade do sistema.

A perspetiva do novo Plano

O PDM 2021 propõe uma nova abordagem para a política de transportes, redistribuindo o espaço público existente e incentivando a multimodalidade. O atual predomínio do transporte individual deve ser alterado, tendo em vista a sustentabilidade da Cidade sob o ponto de vista ambiental, de impacto nas alterações climáticas, equação energética e de saúde pública.

Nessa perspetiva, a visão para a mobilidade tem o seu foco no aumento da oferta de espaço dedicado ao peão e restantes modos suaves, no aumento e melhoria da oferta de transporte público, sem esquecer a política de gestão do estacionamento. Ou seja, preconiza-se mais e melhor transporte público, menos transporte individual e a requalificação do espaço dedicado ao peão.

Hoje é claro que não é o sobredimensionamento do espaço que gera o aumento da sua capacidade, o que é necessário é a oferta de espaço devidamente ajustado à circulação rodoviária, eliminando folgas, que deverão ser afetas aos modos suaves de circulação.

Assim, um adequado funcionamento da rede rodoviária da cidade do Porto depende da existência de uma combinação de critérios multimodais, com capacidade e condições de operação adequadas relativamente aos vários níveis hierárquicos que a conformam. As coletoras regionais, distribuidoras principais, distribuidoras locais e vias de acesso local, devem não só garantir a absorção dos principais fluxos de trafego automóvel mas também dos restantes modos de mobilidade, designadamente os transportes públicos e os modos suaves.

Nesse sentido, o Plano prevê o redimensionamento do espaço canal no sentido de o adequar aos vários modos de transporte, possibilitando a requalificação dos arruamentos e passeios, melhorando as condições de conforto e de segurança das deslocações pedonais.

Por outro lado, destaca-se a importância do transporte público, com a criação de mais canais dedicados a este modo de transporte, em detrimento do uso de automóvel particular. Com a melhoria das interfaces existentes e a criação de novas, bem como com a instalação de parques de estacionamento dissuasores, será reforçada a oferta e qualidade de serviço de transportes públicos.

Os modos de transporte suaves são cada vez mais uma opção de transporte, designadamente pelas gerações mais novas, pelo que, o reforço dos canais cicláveis, estabelecendo uma rede

de percursos articulados com os restantes modos de transporte, constitui igualmente um elemento central da proposta do Plano.

O sistema pedonal, como já foi referido, constitui um foco primordial da estratégia para a mobilidade urbana. Desde logo, identifica-se a zona central da cidade, onde a pressão pedonal é, já hoje, muito intensa e a área histórica classificada com predominância pedonal.

A gestão do estacionamento representa igualmente uma peça chave dessa estratégia, que deve ser efetuada de forma integrada entre o estacionamento público e privado e de maneira diferente em função da zona da cidade onde se localiza, designadamente através da limitação da oferta na zona central da cidade.

Ao nível da rede viária, propõe-se uma rede estruturante de hierarquia superior minimal, com caraterísticas adequadas a um nível de serviço ajustado a uma circulação automóvel com melhor eficácia.

Ao contrário, no que respeita à rede local, maioritária, pretende-se que esta apresente uma forma mais orgânica, evitando a continuidade do percurso de atravessamento, articulando-se com o sistema pedonal, valorizando este último, sempre que ambos se intersetem.

6.4.1. Estrutura Viária

A hierarquização da rede rodoviária (HRR) constitui um exercício necessário à coerência do PDM, pelas implicações que tem para a definição de novas soluções, prioridades e critérios de gestão.

A HRR integra uma estratégia para suportar o modelo de ordenamento, a definição das cargas quanto à intensidade de uso do solo, a dotação de acessibilidade diferenciada por canais e modos de transporte e procura definir a forma de organização e funcionamento da malha urbana.

A HRR baseia-se na ideia de que as características da malha urbana e a largura dos arruamentos são existentes e não podem evoluir para padrões drasticamente diferentes, exceto em casos muito particulares. Neste contexto a HRR não constitui um conceito de dimensionamento de infraestrutura. Constitui um guião para a gestão dos espaços-canal, evitando a disseminação do tráfego automóvel por toda a malha, e a desqualificação urbana generalizada, contrária à possibilidade de crescimento sustentável da mobilidade de pessoas e mercadorias.

A HRR nesta revisão do PDM assume uma dimensão ou extensão muito contida. Para a rede urbana principal ou estruturante da cidade, aposta numa estrutura complementar de maior compromisso entre tráfego automóvel e outros meios de transporte e generaliza a ideia de uma rede local amplamente dominante, que deve ser preservada de uma utilização automóvel em forma de circuitos alternativos, onde devem ser generalizadas soluções de partilha ou ‘zonas 30’, sobretudo na área central da cidade.

A importância da forma como é distribuído o espaço-canal pelos diferentes modos e meios de transporte é a base para uma reforma estrutural no sistema de circulação e transportes, a

apropriação de espaço público é ainda relevante pelo seu papel social de encontro, passeio, cultura, manutenção física, etc., e constitui a base para a dinâmica da cidade.

A racionalização do espaço-canal, baseada na simultaneidade de usos, impõe que o espaço seja ajustado às necessidades. Se a oferta de espaço automóvel for excessiva, torna-se promotora de velocidade e de insegurança por um lado e, por outro, responsável pela falta de desempenho da própria circulação em virtude da generalização da paragem em 2.ª linha, com consequências também para os hábitos de 'porta a porta' automóvel.

Outra questão essencial para a consolidação da hierarquia rodoviária é o 'conceito de circulação' que lhe está associado, ou seja, o papel que deverá desempenhar a HRR na tomada de decisões por parte da gestão e conceção de alterações ao *layout* dos arruamentos, designadamente no que respeita à gestão das interseções (cruzamentos e entroncamentos), reguladas ou não por temporização, sendo este talvez um dos aspetos fundamentais que a atual revisão do Plano atribui à HRR.

Em síntese, a HRR deve contribuir para uma gestão mais coerente na tomada de decisões de *layout* e projeto, capaz de viabilizar um modelo de cidade de grande compacidade, com maior multimodalidade e forte mobilidade.

Sabe-se no entanto, que a hierarquia da rede rodoviária se concretiza através do papel que as vias desempenham e não em função das suas características geométricas, pelo que é importante existir uma estabilidade quanto ao papel que cada arruamento desempenha na rede, consolidando ao longo do tempo o funcionamento e evolução do sistema rodoviário. Isto não significa porém que não se tomem medidas corretivas e de proteção, sobretudo na rede local com a introdução de percursos a 'zona 30', vias partilhadas/coexistência, zona 'bola azul' (estacionamento/paragem junto da entrada das escolas), etc.

No PDM 2021 a rede viária da cidade surge ordenada e hierarquizada em cinco níveis, de acordo com uma estratégia territorial de mobilidade que visa dotar os diversos modos de transporte de adequado espaço de funcionamento e ainda de acordo com as funções rodoviárias que se pretende ver facilitadas através de adequadas medidas de gestão e, ainda, do tipo de serviço prestado (independentemente da dominialidade da infraestrutura). Encontra-se subdividida de seguinte forma:

a) A Rede de Serviço Nacional tem como função principal estabelecer as ligações interurbanas, que estruturam o território nacional e regional, segundo uma lógica definida pelo Plano Rodoviário Nacional;

b) Canais de Ligação inter-níveis, que têm como função principal desempenhar um papel distribuidor de tráfego entre a rede viária municipal e a rede nacional, dado que a sua utilização está fundamentalmente associada às funções de "saída" e "entrada" na malha urbana;

c) A Rede de Serviço Municipal desagregada nos seguintes níveis:

i) A Rede Urbana Estruturante define a macro setorização da cidade, orienta a forma de interligação entre setores urbanos e a articulação com a rede nacional, garantindo ainda a articulação com a rede estruturante dos concelhos vizinhos – intermunicipalidade. Deve por isso ser minimal e constituir o esqueleto essencial da coesão territorial;

ii) A Rede Urbana Complementar visa a organização das acessibilidades internas de cada setor urbano definido pela rede estruturante, assegurando, simultaneamente, continuidades entre setores adjacentes, o que lhe dá uma importância acrescida em termos de corredores de continuidade. Representa assim um papel de complemento de rede estruturante na medida em que pode absorver tráfego entre diferentes zonas, permitindo uma calibração do sistema. É pois relevante a definição de corredores intersetoriais definidos por eixos da rede complementar, 'em continuidade sequencial', na medida em que eles possam vir a ter um papel decisivo, nomeadamente, na organização futura da rede urbana de transportes coletivos em autocarro.

iii) A Rede de Provimento Local é claramente maioritária e deve ser vista como uma malha interior, de abastecimento dos usos nelas localizados, que é necessário preservar do ponto de vista da sua utilização como *bypass* ou alternativa aos corredores estruturantes e complementares. O seu desenho deve favorecer a circulação pedonal e de bicicletas, entre outros modos suaves. Estas poderão ser ruas de partilha servindo a circulação pedonal e garantindo, em regime adequado, a acessibilidade automóvel para provimento de residentes, comércio e outras atividades. Podem, ainda, ser plataformas de partilha - peão-elétrico-bicicleta, quando se admite para além da circulação pedonal, a operacionalização de corredores de outros modos de transportes.

Parâmetros de forma e 'conceitos regulamentares'

A rede viária de serviço municipal deve refletir, preferencialmente, as seguintes recomendações:

Eixos Urbanos Estruturantes:

- Recurso a tecnologias avançadas de apoio à gestão do congestionamento e à promoção da segurança rodoviária;
- O estacionamento deve ser tendencialmente retirado e o estacionamento não longitudinal deve ser prioritariamente eliminado;
- Segregação de ciclovia, se existir.

Eixos Urbanos Complementares:

- Adoção de uma organização capaz de compatibilizar o tráfego de apoio às atividades implantadas e de atravessamento intrassectorial;
- Melhoria do sistema pedonal por eliminação de ocorrências que lhe retiram eficácia e eficiência;

- A criação de corredores dedicados a bicicletas e veículos equivalentes deve concretizar-se preferencialmente por eliminação de estacionamento e sem prejuízo do sistema pedonal e da arborização.

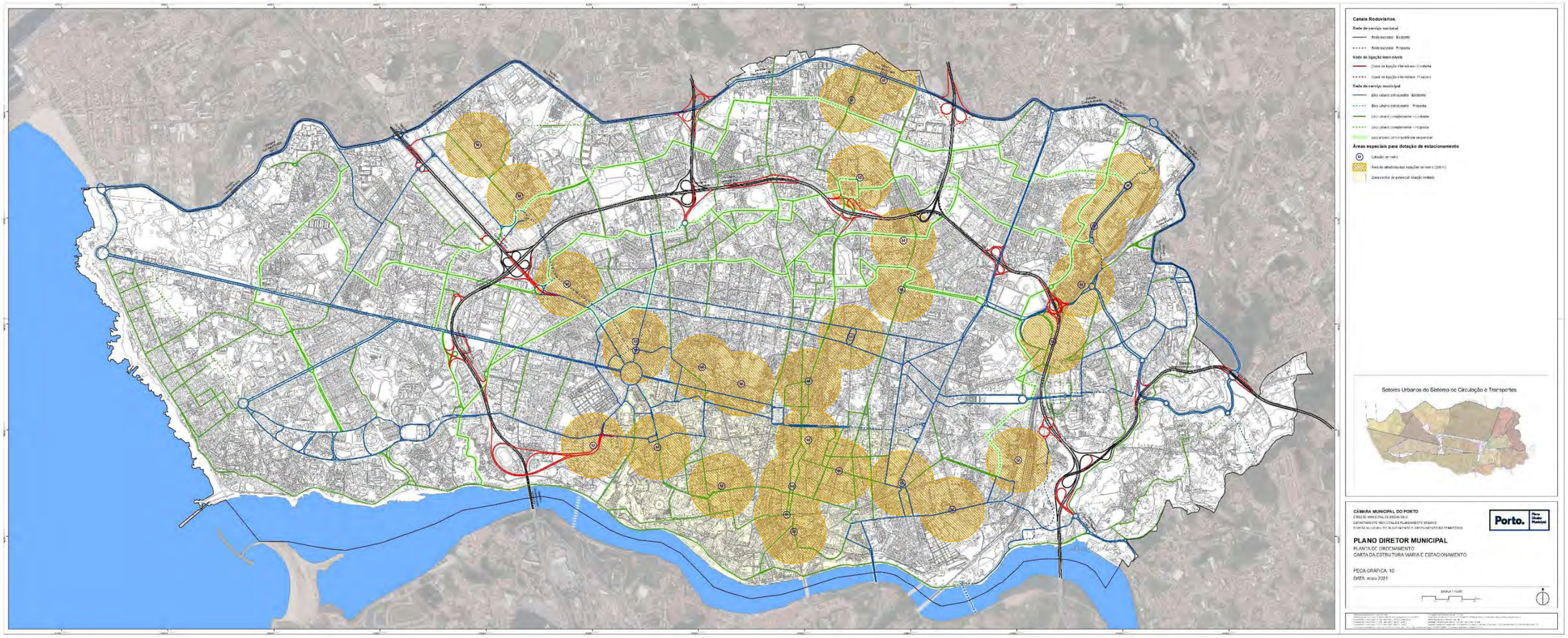
Ruas de Provimento Local:

- Gestão dos sentidos de circulação privilegiando a eliminação de tráfego de atravessamento que não respeita ao quarteirão e ao setor;
- Aumento das situações de partilha / coexistência e a criação de "Zona 30", especialmente na zona central;
- Pavimentos diferenciados e adequados às diferentes funções, quando estas sejam segregadas;
- A faixa de rodagem deve prever apenas uma via de circulação por sentido, admitindo-se a possibilidade da criação de vias de viragem junto das interseções.

No que respeita ao **dimensionamento** devem respeitar as seguintes regras independentemente do nível em que se inserem:

- Duas vias de circulação adjacentes e paralelas não poderão ter uma largura total superior a 6,10 metros, independentemente dos sentidos de circulação adotados, sem prejuízo de se garantir as sobrelarguras necessárias;
- A largura total de uma via de circulação, numa faixa de vias múltiplas, somada de um espaço de estacionamento longitudinal, medida para qualquer um dos lados, não poderá ser superior a 5,10 metros, incluindo contraguia, caso exista, sem prejuízo de se garantirem as sobrelarguras necessárias;
- Uma faixa de rodagem de uma única via não poderá exceder os 3,25 metros de largura, incluindo a(s) contraguia(s) caso existam, sem prejuízo de se garantir as sobrelarguras necessárias, designadamente para estacionamento.

Figura 29 - Planta de Ordenamento - Carta da Estrutura Viária e Estacionamento



[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

Propostas de ligações rodoviárias estratégicas para a coesão territorial

Apresenta-se de seguida um conjunto de ligações estruturantes fundamentais para a consolidação da HRR e alguns aspetos cruciais do sistema de circulação e transportes:

i. Circular Externa Rotunda da Boavista;

ii. Túnel de Gonçalo Cristovão;

iii. Ligação Corujeira-Cerco do Porto;

iv. Ligação entre a Rua do Freixo e o nó de Campanhã da VCI;

v. Ponte D. António Manuel dos Santos;

vi. Ligação Francos entre a avenida de França e a AEP;

vii. Acesso da Ponte D. António Manuel dos Santos à rua do Freixo;

viii. Corredor Circular Externo;

Estas ligações rodoviárias estratégicas para a coesão territorial, correspondem, essencialmente aos corredores viários de fecho de malha já assumidos no anterior PDM, delineando de uma forma minimalista a rede viária estruturante do município e evitando a disseminação do tráfego automóvel por toda a malha, dando resposta aos desígnios do Pacote da Mobilidade do IMT.

Acresce, ainda, a proposta de outros arruamentos estruturantes, praticamente todos assumidos no anterior PDM, e que constam da Planta de Ordenamento – Carta da Estrutura Viária e Estacionamento.

A exceção respeita apenas a uma ligação viária, de iniciativa municipal, que pretende garantir a ligação à EN12, para a qual não se prevê um impacto significativo da mesma sobre a EN12. Com efeito não se preveem cruzamentos, sendo apenas permitidas entradas e saídas de mão, tal como tem vindo a ser estudado desde a definição da mesma no PDM 2006.

Por último, ainda no que respeita a propostas viárias importa referir que os arruamentos de provimento local cujas propostas apenas se registam na Planta de Ordenamento – Carta de Qualificação do Solo, não constituem eixos classificados pelo que não são representados também na Planta de Ordenamento – Carta de Estacionamento e Hierarquia Viária. As propostas viárias de provimento local identificadas na Planta de Ordenamento – Carta de Qualificação de Solo serão preferencialmente concretizadas no âmbito de operações urbanísticas.

6.4.2. Transporte Coletivo

Os transportes coletivos constituem uma solução essencial para a cidade enfrentar os problemas de congestionamento, de poluição ambiental, ruído, etc.. Apesar da melhoria das condições de transporte coletivo de passageiros, quer pelo aumento da infraestrutura dedicada quer pela melhoria das condições de conforto e viagem, verifica-se que a repartição modal na área

metropolitana e na Cidade continua a ser dominada pelo transporte individual que constitui o meio preferencial de utilizado nas deslocações, não só pendulares mas também por outros motivos.

O cidadão comum atribui ao carro próprio a condição para a plena acessibilidade, esquecendo que, como resultado, a mobilidade piora na medida do aumento do congestionamento urbano. O transporte coletivo apresenta-se como uma solução para as cidades que enfrentam problemas de congestionamento e degradação ambiental.

Apesar de parecer uma contradição, diminuir o espaço automóvel numa cidade de fraca rede rodoviária, pode constituir a solução mais aconselhável no sentido da uma mobilidade urbana de maior eficiência e sustentabilidade ambiental, económica, energética.

Por outro lado, não é possível exigir 'cultura multimodal' quando os cidadãos não têm alternativas viáveis ao carro próprio, ou quando o sistema rodoviário se baseia na permissividade e na expetativa de que se acabará sempre por arranjar uma solução de estacionamento ou circulação alternativa para o carro privado

A importância da definição de critérios de projeto para o espaço público representa uma preocupação central e estruturante da proposta do PDM 2021, na medida em que esses critérios poderão conduzir à perpetuação do monopólio automóvel e do baixo padrão de mobilidade, ou, em alternativa, à promoção da multimodalidade, libertando o espaço necessário para outras funções, designadamente para os transportes públicos coletivos e para os modos suaves.

Transporte coletivo em infraestrutura ferroviária ligeira (metro)

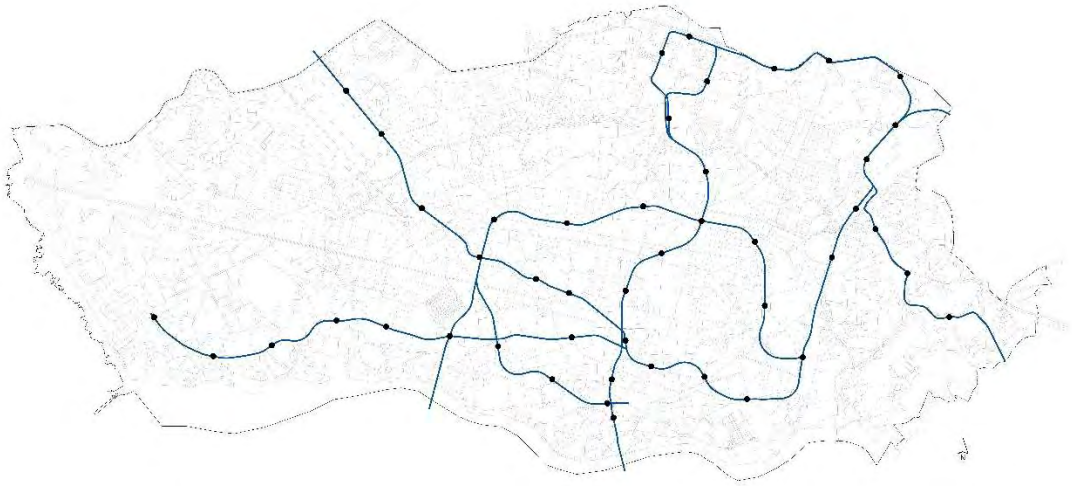
A rede de metro do Porto constitui uma importante infraestrutura de transportes porque permite gerar um alto padrão interno de mobilidade, acentuando o carácter interdependente da Cidade do Porto no território do núcleo central da área metropolitana, designadamente com as cidades da primeira coroa tais como Vila Nova de Gaia, Matosinhos/Senhora da Hora, S. Mamede Infesta e, também, com as freguesias mais próximas dos concelhos da Maia, Gondomar e mesmo Valongo.

A ligação de metro entre S. Bento e a Casa da Música, servirá como ligação-reforço entre as centralidades da Baixa e da Boavista/ AEP/ Senhora da Hora, resolvendo a saturação da linha atual e potenciando fortemente a utilização do metro no seu núcleo central.

Atualmente este modo de transporte lidera em termos de capacidade, facto que não pode ser ignorado, sendo este modo o que define a complementaridade dos modos de transporte. Sendo gerido por uma entidade dependente da Administração Central, que define os canais de grande capacidade, cabe ao município desenhar os sistemas de complementaridade para servir de forma eficiente a população.

Na fase de Caraterização e Diagnóstico foi apresentado um conjunto de dados que demonstram que as decisões a tomar quanto à futura expansão da rede não poderão deixar de atender aos indicadores de desempenho obtidos no núcleo central e nas 'antenas'.

Figura 30 - Cenário prospetivo da rede de metro



No Cenário prospetivo da rede do Metro do Porto (Figura 30), surge a ligação da Casa da Música a V.N. Gaia pela zona ocidental – Campo Alegre e Ponte de Gólgota/ Devesas. Esta expansão da rede é altamente favorável ao crescimento do terciário superior na zona da Boavista, associado a um novo fôlego de crescimento imobiliário no eixo Arrábida-Devesas, que dispõem já de infraestrutura organizativa (espaços-canal) e é dotada de um enorme potencial urbanístico em motivo de grandes áreas de terrenos urbanos livres e com forte capacidade edificatória.

A ligação a Gondomar desde o Hospital de S. João, por Contumil, utilizando o canal viário da avenida de Cartes, permitirá reforçar a coesão territorial da zona oriental da cidade, designadamente a área de S. João de Deus, Ranha, Contumil e também da envolvente à avenida de Cartes, Mercado Abastecedor e a sua ligação ao Parque Oriental.

Outra questão relativa à expansão da rede de metro, respeita à Linha de BRT (*Bus Rapid Transit* avenida da Boavista/avenida Marechal Gomes da Costa), cujo posicionamento na rede configura uma ligação radial entre a praça do Império e a Rotunda da Boavista (rebatendo sobre a ligação Casa da Música - S. Bento), isto é uma ligação da Foz ao centro.

Poderá então afirmar-se que as perspetivas a longo prazo passíveis de influenciar as opções para a expansão do metro, poderão alocar à cidade do Porto ganhos de atratividade metropolitana, regional, nacional e internacional, já que promoverá a inserção num espaço territorial denso e de grande compacidade abrangendo uma população que poderá ir aos 600 mil habitantes num raio de 5-6 km a partir da Trindade. Esta aglomeração (ou núcleo central da AMP) exige naturalmente um reforço estrutural da rede de metro, razão pela qual será muito defensável a organização de uma linha circular que, do lado do Porto, corresponda a um traçado entre a Casa da Música, a rua Dr. Roberto Frias e Campanhã.

Face ao exposto, e considerando a necessidade de colocar orientações programáticas à conceção futura dos projetos de infraestrutura, designadamente a ferroviária, será importante

que este cenário prospetivo seja debatido tendo como referência um horizonte de longo prazo baseado nos dados já disponibilizados pela Metro do Porto, constituindo uma orientação programática para a evolução da rede de metro até 2030, ponderados que sejam, naturalmente, os estudos de procura existentes e futuros. Sendo o horizonte dessas decisões relativamente largo, seria de todo conveniente que elas pudessem ser fundamentadas por um plano de mobilidade e transportes de âmbito supra-local.

Transporte coletivo em infraestrutura ferroviária ultraligeira (elétrico)

O elétrico no Porto demonstra a capacidade de se redescobrirem novas soluções de mobilidade, em função da evolução da organização do sistema a partir de outras formas de relacionamento, e de diferentes meios e modos de transportes. Considera-se que vale a pena investir na evolução das condições operacionais da solução plataforma partilhada elétrico / peão do ponto de vista da segurança, e ainda porque esta apresenta a vantagem de reduzir o espaço automóvel e de alargar o espaço pedonal, ainda que de forma condicionada.

A expansão da rede ferroviária ultraligeira, como solução que permite conjugar diversas vantagens, designadamente: (a) dotação de transporte fiável e de maior capacidade[13] em eixos urbanos onde a procura não justifica o metro[14]; (b) alargar uma oferta coletiva e sustentável em sítio próprio/ via reservada com custos infraestruturais muito inferiores ao metro de superfície; (c) melhorar o sistema pedonal e reduzir superfície automóvel como caminho necessário para melhorar o equilíbrio na repartição modal[15]; (d) contribuir para a sustentabilidade ambiental; (e) adotar veículos de maior capacidade, mais estreitos do que os atuais veículos antigos e de menor preço do que os veículos metro.

A opção de expansão da ferrovia ultraligeira, será numa primeira fase, de novas extensões que possam dar coerência às linhas existentes, em que o peso do atual desempenho turístico poderá ser importante. Neste sentido a opção considerada no horizonte temporal do Plano, designa-se por ETAPA 1 no Quadro 8.

Quadro 8 - Expansão da rede ferroviária ultraligeira | Propostas

Tipologia de Situação	Objetivos estratégicos e específicos
ETAPA 1 - PROPOSTAS DE EXTENSÃO DAS LINHAS ATUAIS no horizonte deste Plano	
1.1. Marginal marítima	Ligação dos pilotos (Passeio Alegre) até Matosinhos- Circunvalação. A partir da Circunvalação existem carris colocados na rotunda da praça Cidade S. Salvador e na avenida Norton de Matos. O edifício do Terminal de Cruzeiros está preparado para receber o elétrico no piso térreo. Também existem carris instalados parcialmente na praça Gonçalves Zarco. Potencial procura turística em veículos históricos a partir dos cruzeiros.
1.2. Ligação da igreja de S. Francisco à Ponte D. Luís I (tabuleiro inferior)	Pela rua do Infante, túnel da Ribeira e rua da Ribeira Negra até meio do tabuleiro. Com prolongamento na Marginal de Gaia pelo menos até ao teleférico no Cais de Gaia. Potencial procura turística no âmbito da acessibilidade às Caves de Vinho do Porto.

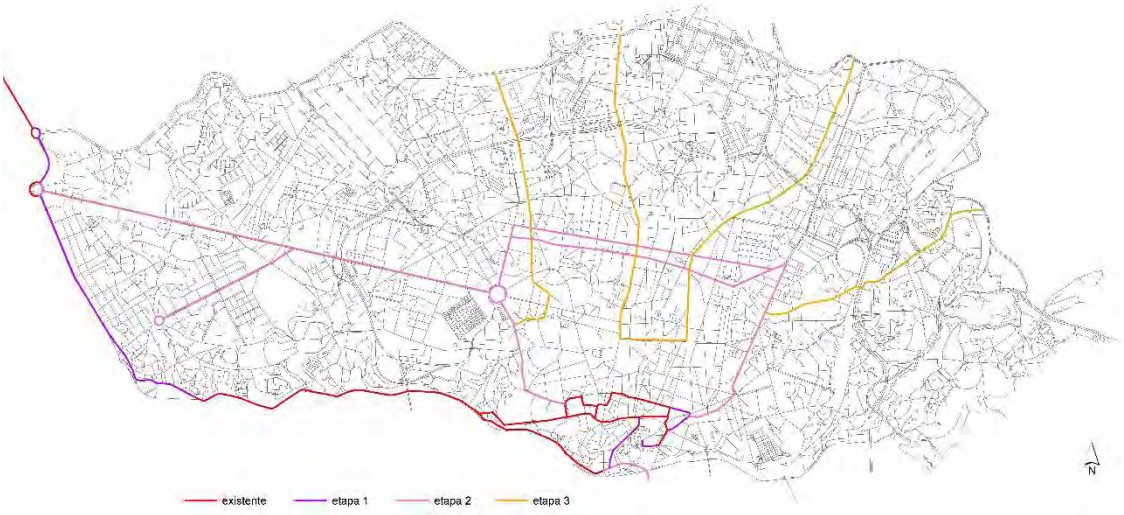
[13] Oferta da ordem dos 30 mil passageiros/ dia em ambos os sentidos.

[14] Oferta da ordem dos 100 mil passageiros/ dia em ambos os sentidos.

[15] Considerando que este meio de transporte pode ser associado a uma alteração de fundo à forma monomodal como os espaços-canal são atualmente utilizados, o que contribuirá decisivamente para combater a excessiva dependência dos cidadãos do transporte individual motorizado.

1.3. Ligação da Igreja de S. Francisco a S. Bento/ 31 de Janeiro	Pela rua Mouzinho da Silveira. Ligação da Linha da Marginal com a Linha circular da Baixa. Resolução da ligação cota alta - cota baixa no CH do Porto. Reordenamento da rua Mouzinho da Silveira por eliminação de estacionamento lateral de ambos os lados e considerando este eixo na rede rodoviária Complementar.
1.4. Ligação dos Guindais à rua Chã	Pela rua Saraiva de Carvalho até ao topo poente da rua Chã. Permite ligar o elétrico à entrada sul da Estação de metro de S. Bento. Liga metro ao funicular dos Guindais e por essa via à Marginal fluvial e Gaia.
1.5. Ligação da Batalha aos Poveiros e à rua de Passos Manuel	Pela rua Entreparedes até à praça dos Poveiros e depois pela rua Passos Manuel até Santa Catarina. Já existe arranque do carril na viragem da Batalha para a rua Entreparedes. Permite ligar entre si dois parques de estacionamento (Poveiros – Leões) viabilizando ligações para a plataforma oposta da Baixa sem atravessamento de carro com combinação do bilhete do parque com o ANDANTE.
ETAPA 2 – CENÁRIO PROSPETIVO DE CONSTRUÇÃO DE UMA REDE INTRAURBANA (para lá do horizonte deste Plano)	
2.1. Ligação Poveiros - Campo 24 Agosto - Constituição	Lado nascente da linha circular existente com autocarros, considerando a migração do Corredor de Autocarros de Alta Qualidade (CAAQ) de Fernão de Magalhães para ferrovia ultraligeira.
2.2. Constituição/ Damião de Góis	Lado norte da linha circular existente com autocarros, considerando via dupla uma em cada eixo.
2.3. Interface da Casa da Música	Lado poente da linha circular existente com autocarros pela Av. de França e Júlio Dinis.
2.4. Rotunda da Boavista e avenida da Boavista até ao mar Avenida do Marechal Gomes da Costa	Eixo radial de ligação da linha circular à linha da Marginal marítima e a Matosinhos, considerando via dupla em plataformas laterais de partilha peão/ elétrico ao longo da avenida da Boavista e à volta da rotunda.
ETAPA 3 – CENÁRIO PROSPETIVO PARA OS EIXOS RADIAIS INTERMUNICIPAIS	
3.1. Radial do Monte dos Burgos	Ligação entre a linha circular (Nª Sª Fátima) por Oliveira Monteiro e rua do Monte dos Burgos até à Circunvalação. Com prolongamento até ao Hospital de Santo António pelo percurso 2.3.
3.2. Radial do Amial	Ligação entre o Bolhão e o Amial pelas ruas de Antero de Quental, Vale Formoso e Amial até à Circunvalação.
3.3. Radial de Costa Cabral	Ligação entre o Bolhão e a Areosa pelas ruas de Santa Catarina e Costa Cabral até à Circunvalação.
3.4. Radial de S. Roque da Lameira	Ligação entre Fernão de Magalhães (percurso circular 2.1) pela rua de S. Roque da Lameira até à Circunvalação.

Figura 31 - Cenário prospetivo para a evolução da rede ferroviária ultraligeira (*tram*)



Considerando as quatro radiais, que corresponde a uma considerável extensão quilométrica acrescentada à rede atualmente existente, poderia considerar-se que uma aposta mais agressiva na rede ferroviária ultraligeira constituiria uma resposta mais rápida ao problema da

sustentabilidade ambiental e climática, forçando uma alteração de paradigma que acabe com a excessiva dependência dos cidadãos relativamente ao automóvel.

Transporte coletivo em infraestrutura rodoviária (autocarro)

A publicação em 2015 da nova Lei do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) constitui um marco na evolução da organização dos transporte coletivo rodoviário na medida em que atribui às autarquias plenos poderes em matéria de autoridade de transportes. Está atualmente em vigor[16] um contrato entre o Estado e os 6 municípios abrangidos pela rede de autocarros da STCP[17], que atribui a estes últimos o financiamento direto da operação do serviço em termos de compensações por obrigações de serviço público. Esta nova situação corresponde a uma viragem decisiva na evolução do transporte urbano de passageiros, tornando-se agora evidente a necessidade efetiva de os municípios passarem a privilegiar, no terreno, a operação do transporte público rodoviário. Esta política, para além de contribuir para a melhoria da mobilidade das pessoas, pode corresponder a uma diminuição dos custos dessas compensações para os orçamentos municipais. A transformação que se irá operar não será imediata e deverá ter como consequência a reformatação na forma como a STCP agora atua, designadamente em termos do redesenho da rede e serviços a prestar.

A evolução necessária e que atempadamente terá de ser equacionada, deverá colocar o perfil de oferta de serviços num tipo de transporte coletivo mas mais partilhado e mais personalizado, respondendo designadamente às necessidades de períodos ou zonas de baixa utilização ou para utilizadores específicos (conceito DRT[18]), com menores custos de exploração. Por outro lado, a diminuição dos intervalos de passagem é crucial para a fidelização de mais utilizadores, a par com a redução da extensão, sinuosidade dos percursos e tempos de viagem. O papel de um plano diretor neste processo é importante na medida em que a infraestrutura é uma questão fundamental.

A definição dos CAAQ, dos corredores de elevadas frequências e de eixos com especial apetência para o transporte coletivo, constituem referenciais de apoio à estruturação da rede e serviços, sendo esta que determinará, em última análise, a forma em concreto como a rede dedicada ao transporte coletivo de passageiros se deverá configurar.

Está atualmente em curso a construção do CAAQ de Fernão de Magalhães, entre o Campo 24 de Agosto e a rua do Amparo/ praça Francisco Sá Carneiro, o que permitirá rebater para este eixo a maior parte do serviço urbano da rua do Bonfim. Este corredor terá sentido duplo na parte a sul da rua do Amparo e sentido descente na parte a partir da praça Francisco Sá Carneiro. Este eixo de transporte coletivo deve ser visto em paralelo com o de Costa Cabral, apesar de representarem diferentes linhas de desejo. Mas, assim como se prevê o rebatimento do eixo do Bonfim para este CAAQ, também no futuro se poderá encarar uma articulação com o corredor

[16] Até final de 2023.
[17] Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia.
[18] *Demand Responsive Transport*.

de elevadas frequências de Costa Cabral, razão pela qual o Plano adota a marcação de uma possível ligação entre ambos.

O anel central desta rede de infraestrutura para o transporte coletivo rodoviário insere-se numa estratégia de beneficiação das condições de circulação ligando os setores da envolvente da área central da cidade entre si, pela Constituição/Damião de Gois, Interface Casa da Música, com atravessamento da Baixa da cidade pela dupla Fernandes Tomás/ Formosa, numa perspetiva em que poderá alternar o conceito de CAAQ com o de corredor de elevada frequência, conforme as condições físicas de traçado que possam ser criadas.

Em complemento ao anel central, numa política de favorecimento do transporte rodoviário coletivo, propõem-se também eixos de elevada frequência nas principais radiais que marcam a evolução urbana da cidade na sua relação com os concelhos vizinhos a norte e nascente. A consideração destes corredores de elevadas frequências visa, por um lado, a reorganização da rede urbana considerando o território da cidade do Porto e os territórios da 1ª coroa de freguesias envolventes, onde estes eixos devem ter um papel coletor.

Acresce ainda a possibilidade de melhoria da circulação de autocarros, considerando a construção do túnel de Gonçalo Cristóvão e a criação de um terminal rodoviário no Bolhão. Uma das grandes dificuldades de gestão destes canais reside na necessidade de compatibilizar a circulação em dois sentidos com paragem de veículos de cargas e descargas ou de residentes, ainda que por períodos curtos. Acresce o facto que a exiguidade da largura dos passeios torna conflituosa a relação entre peões e veículos pesados.

Será pois importante perspetivar uma solução que resolva estas questões, privilegiando o transporte público nestes quatro eixos. A especialização de vias de circulação em vias dedicadas ao transporte público pode condicionar algumas das dinâmicas instaladas e a apropriação da infraestrutura por outro tipo de modos de transporte, no entanto esta opção deve ser a imagem de uma política de transporte e vista como um incentivo à mudança de hábitos instalados.

A estrutura viária da cidade é marcada por eixos radiais rodoviários mais antigos de entrada na cidade, como são o caso das ruas do Monte dos Burgos (Carvalhido), Amial (Arca d' Água), Costa Cabral (Marquês) e S. Roque da Lameira (Dragão), e que se estendem muito para além dos limites da cidade do Porto, apresentando forte ocupação com residência e outras atividades. Em geral estes eixos já foram servidos pela rede de elétricos até à década de oitenta do século passado (em partilha com o automóvel) e representam ainda hoje 'entradas' privilegiadas de transporte público para zonas centrais tais como, respetivamente, Boavista-Cedofeita-Baixa, Praça da República-Baixa, Marquês-Santa Catarina-Baixa e Dragão-Campo 24 Agosto-Baixa.

Independentemente das soluções que venham a ser adotadas para a melhoria do desempenho da rede urbana de transportes rodoviários coletivos e partilhados nestes eixos de elevada frequência, é importante fixar algumas indicações relativamente às funções de términos para a componente do serviço de transportes de articulação metropolitana, na relação da cidade alargada com as unidades territoriais envolventes. Considerando a possibilidade de se consolidar em diferentes frentes de análise, a relevância do papel estratégico do túnel de Gonçalo Cristóvão

para a organização do sistema de transportes da cidade na próxima década, o Bolhão, sendo-lhe adjacente, revela-se local privilegiado para términos de serviços de alguns dos corredores radiais.

O corredor do Amial tem na praça da República o local de rótula distribuidora para o setor ocidental do Centro e Boavista, e poderá fazer términos no Bolhão. O corredor de Costa Cabral tem a sua rótula de articulação no Marquês (metro e anel CAQQ/ corredor de elevada frequência) e terá toda a vantagem em fazer o eixo de Santa Catarina até ao limite superior da Baixa, fazendo também términos no Bolhão. O mesmo poderá ser equacionado para o Corredor de S. Roque da Lameira que tem um primeiro ponto de articulação no Dragão, um segundo em Fernão de Magalhães e poderá também fazer términos no Bolhão.

O corredor de Monte dos Burgos deve poder chegar ao terminal rodoviário do Bolhão, mas deve rebater para o anel circular de transporte coletivo em Júlio Dinis, pelo eixo das ruas Emílio Peres, Santa Isabel e Saudade a partir da rua de Oliveira Monteiro, aproveitando o contra sentido envolvente da rotunda da Boavista.

Quanto às radiais mais recentes e a ocidente, o corredor da Via AEP/Antunes Guimarães tem o seu terminal natural na Interface da avenida de França-Casa da Música. O corredor do Campo Alegre já foi anteriormente abordado no âmbito dos CAAQ.

O corredor da Boavista (avenida) – corredor central dedicado ao BUS – constitui ainda uma proposta para a totalidade da avenida, a ser concretizada de forma coerente na próxima década.

Acresce ainda referir o corredor em 'anel externo' entre Contumil e o Fluvial, localizado no exterior da VCI mas interno à Circunvalação. Este corredor é assinalado como um **eixo com especial apetência para o transporte coletivo** na reorganização da rede urbana de transportes rodoviários coletivos e partilhados, considerando o seu papel de circular externa capaz de intersetar praticamente a totalidade das radiais de elevada frequência, permitindo correspondências entre os setores urbanos mais periféricos sem sobrecarregar as redes centrais e seus pontos de correspondência, gerando viagens intermodais mais rápidas.

Parâmetros de forma e 'conceitos regulamentares'

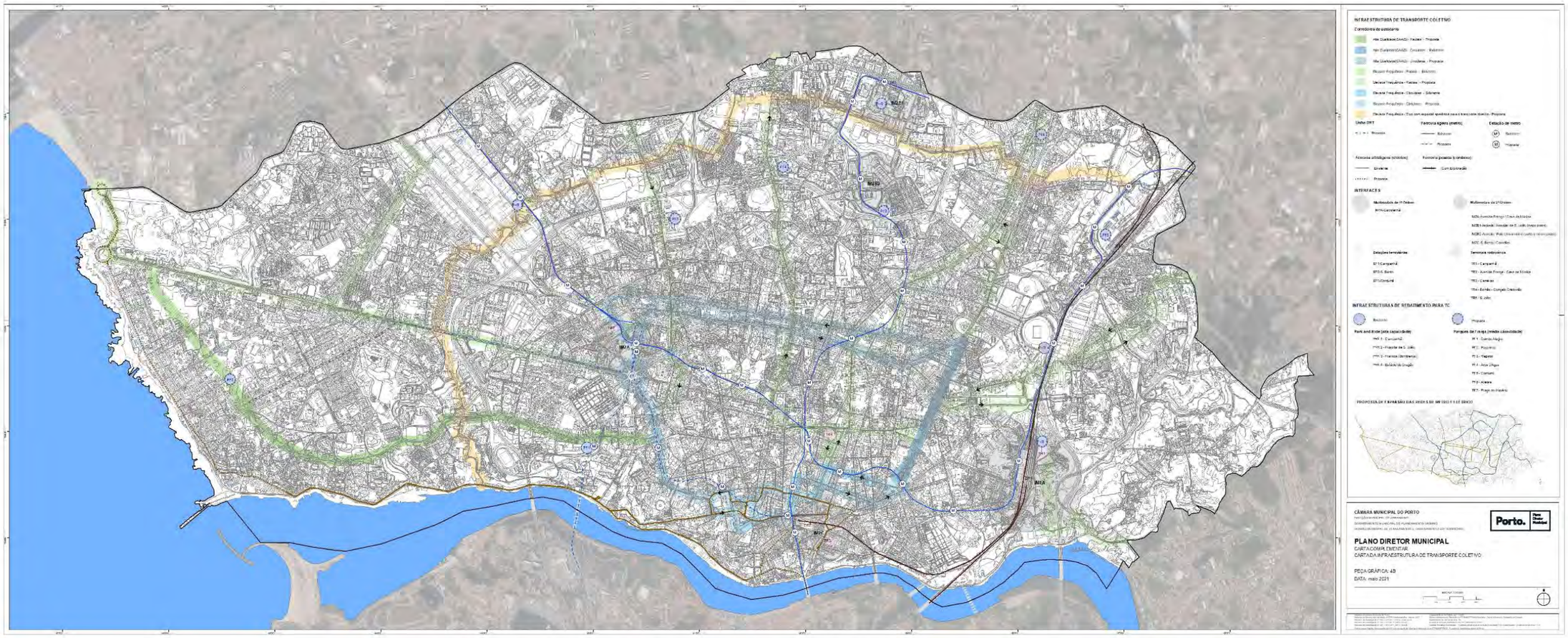
No âmbito do PDM, deverão ser tomadas em conta os seguintes critérios a aplicar na infraestrutura dedicada ao transporte de passageiros (TP) rodoviário.

<u>Corredores TP dedicados:</u>

- Os corredores identificados na carta da infraestrutura de transporte coletivo devem ser segregados do restante trânsito;
- Os corredores identificados devem, sempre que possível, garantir continuidade ao longo dos eixos;
- Devem ter prioridade nos atravessamentos;

- As paragens devem ser confortáveis para o utente, com abrigos, iluminação, fácil acessibilidade e informação atualizada em tempo real;
- A largura de referência da via deve ser 3,10m.

Figura 32 - Carta da infraestrutura de transporte coletivo



[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

Interfaces

O desenvolvimento de um sistema de transporte intraurbano integrado torna inevitável o aparecimento de equipamentos e infraestruturas de apoio à transferência modal de passageiros. Esta abordagem integrada é cada vez mais essencial, até porque o sistema viário do centro da Cidade deixa de ser capaz de absorver toda a procura.

A introdução do transbordo constitui, assim, uma inevitabilidade que acaba por se justificar como forma de minimizar os tempos de deslocação ao centro em cenários de congestionamento, mas também, por razões ambientais. Esta situação de transbordo de modo de transporte terá de ser promovida em locais especialmente preparados para o efeito, as interfaces modais.

A prossecução de políticas de contenção automóvel, a ampliação da rede do metro, a melhoria substancial da motorização em termos ambientais e, agora, o desígnio da motorização elétrica, devem fazer repensar a forma como encaramos o tráfego rodoviário de pesados de passageiros nas zonas mais centrais da cidade, sendo provável que se venha a assistir a uma evolução do modelo tradicional de transporte público coletivo rodoviário e os seus rebatimentos.

Em muitos casos o rebatimento externo para modos de maior capacidade pode constituir uma penalização excessiva para os passageiros de transportes públicos. Pode não interessar o rebatimento de outros modos de transportes para o metro, designadamente se este for feito para facilitar a manutenção ou crescimento da acessibilidade ao centro em transporte individual. A haver rebatimento, então, deverá ser do transporte individual para outros modos de transporte de maior capacidade, através da utilização de estacionamento dissuasor do tipo *Park&Ride* (P+R) e parque de Franja, e não do transporte coletivo.

Esta abordagem deverá também ser acompanhada pela redefinição das exigências em termos da dotação de estacionamento no centro, tendo em vista uma diminuição da taxa de utilização automóvel e a contenção da entrada de veículos no perímetro da cidade, criando fortes contingentes de estacionamento na zona central.

Para além desta estratégia, os locais de interfaces de transportes afiguram-se cada vez mais como territórios onde a utilização do solo deverá promover a compactação urbana. O aumento da densidade populacional e de atividades (emprego) permitirá o crescimento da quota de transporte público por diminuição do transporte individual motorizado.

A organização de rebatimentos entre diferentes modos de transporte é assim essencial à promoção da intermodalidade urbana sendo por isso importante a localização destes equipamentos e seus serviços de apoio, devidamente hierarquizados. No PDM 2021, optou-se por incluir uma definição metodológica com a localização de interfaces, enumerando-se quais os modos de transportes que as integram. Esta abordagem é feita com o objetivo de localizar estas infraestruturas em função das linhas do metro e dos corredores BUS previstos.

A necessidade de uma dimensão territorial ao nível do PDM prende-se com duas razões, por um lado, com a salvaguarda de território para a concretização das novas interfaces propostas, por

outro, com o correspondente aumento da compactação urbana e da densidade populacional e de atividades desejável que se prevê para a sua envolvente.

As principais infraestruturas de interfaces objeto de propostas estão classificadas por níveis, por modo de transporte e tipo de serviço. Em cada uma das interfaces a criar, deverão juntar-se mais do que uma infraestrutura modal. Os projetos das interfaces, para além de prever a articulação entre os diferentes modos de transporte, deverão dar especial atenção à circulação de pessoas, com espaços amplos, distâncias a percorrer relativamente curtas e diretas, bem como à logística de apoio tais como sistemas de bilhética, sinalização informativa e indicativa, segurança e legibilidade de percursos e, ainda, ao comércio de apoio.

As interfaces de transportes na cidade são definidas em função dos modos de transporte em presença e da sua importância para a organização dos sistemas de transportes no contexto urbano, metropolitano e regional, designadamente:

- Interfaces de 1ª Ordem – asseguram conexões entre diferentes modos de transporte, sejam pesados, semipesados, ligeiros ou ultraligeiros, desempenham uma função primordial, não só à escala da cidade, como da área metropolitana, à escala regional e também nacional. São a principal porta de entrada na cidade, quer para o transporte coletivo, quer para o transporte individual de passageiros que optem pela solução de estacionar na interface e continuar a sua viagem em transporte coletivo. Este nível garante a conexão com a rede de transporte coletivo nacional e os diferentes modos de transporte coletivo da cidade, localiza-se junto a nós da rede rodoviária nacional e apresenta uma capacidade média a elevada de estacionamento de longa duração (estacionamento *Park&Ride*). Como exemplo de Interface de 1ª ordem surge a Interface de Campanhã.

- Interfaces de 2ª Ordem – asseguram conexões entre diferentes modos de transporte, sejam pesados, semipesados, ligeiros ou ultraligeiros, desempenham uma função primordial não só à escala da cidade como da área metropolitana e, em certa medida, à escala regional. São importantes pontos de conexão para os fluxos pendulares com origem no exterior do concelho em transporte coletivo. Ou seja, tratam-se de zonas de grande fluxo de passageiros onde é permitida a ligação entre redes de transporte coletivo regional ou suburbano e os modos de transporte coletivo urbano. São exemplos de Interfaces de 2ª ordem: a Interface de S. Bento – Camélias; a Interface da avenida de França – Casa da Música; a Interface da Asprela – Hospital de S. João e Polo Universitário.

Terminais rodoviários – são infraestruturas que se inserem em cadeias de deslocações de âmbito urbano, suburbano, interurbano nacional e internacional. A função terminal para operadores do serviço rodoviário de transporte coletivo deve, para além de garantir os “tempos de suporte”, garantir serviço de rebatimento sobre outros modos. Dada a função de terminal estas infraestruturas deverão incluir bilheteiras, instalações sanitárias, zonas de espera e serviços de apoio.

Parques dissuasores (*Park&Ride* e Parque de Franja) – São parques dissuasores da utilização do automóvel no interior da cidade, situados no raio de 300 metros de uma estação de metro/estação de autocarro, designados na carta da infraestrutura de transporte coletivo (a sua representação em planta é indicativa). Tratam-se de equipamentos que se localizam junto a nós da rede rodoviária nacional de grande fluxo com uma capacidade média a elevada de estacionamento de longa duração, que tem um sistema de pagamento associado ao Andante:

- *Park&Ride* - infraestrutura de estacionamento de rebatimento do transporte individual para transporte coletivo de alta capacidade (metro e comboio);
- Parque de franja – articulação entre o transporte individual e transporte coletivo de média capacidade (autocarros em corredor dedicado).

6.4.3. Estacionamento

A oferta generalizada de estacionamento de superfície nos espaço-canal e nas novas urbanizações não permite contrariar a excessiva dependência do carro próprio e, simultaneamente, por falta de espaço disponível, também não permite incrementar alternativas de mobilidade.

A intervenção ao nível do estacionamento deverá promover uma gradual redução de oferta de estacionamento de rua por toda a cidade e, particularmente, nas zonas de maior concentração de emprego, associada à afetação de espaço-canal a outros modos de transporte, potenciando assim uma maior diversificação modal nas viagens pendulares. E é junto das principais interfaces de transporte e paragens de metro que se propõe que esta política de substituição seja acelerada. Neste contexto, revela-se crítica a adoção de um processo planeado e persistente de redução do estacionamento de emprego.

Manter elevada exigência de estacionamento privativo em edifícios terciários junto de interfaces de transportes não é desejável na medida em que não há aproveitamento de oferta instalada e há maior geração de tráfego automóvel em zonas com maior probabilidade de congestionamento associado à acessibilidade à própria interface. Assim, o regulamento do Plano adota valores máximos para a possibilidade de criação de estacionamento privativo de emprego nas novas edificações e intervenções urbanísticas localizadas num raio de 300 metros envolvente de todas as paragens e estações de metro e em toda a zona central.

Por outro lado, salienta-se a proposta de um programa piloto de atuação transversal em 4 zonas da cidade - Zonas XXI –, apresentadas na Carta de Infraestruturas de Modos Suaves. Os objetivos desta intervenção são a qualificação do espaço público, a promoção da multimodalidade urbana, a eliminação do estacionamento de rua - com exceção do dedicado a cargas / descargas -, a diminuição da taxa de utilização automóvel e a bioclimatização.

A atuação nestas zonas tem como objetivo, ao nível do estacionamento, a dotação integral de estacionamento para residentes fora do espaço público considerando as carências identificadas.

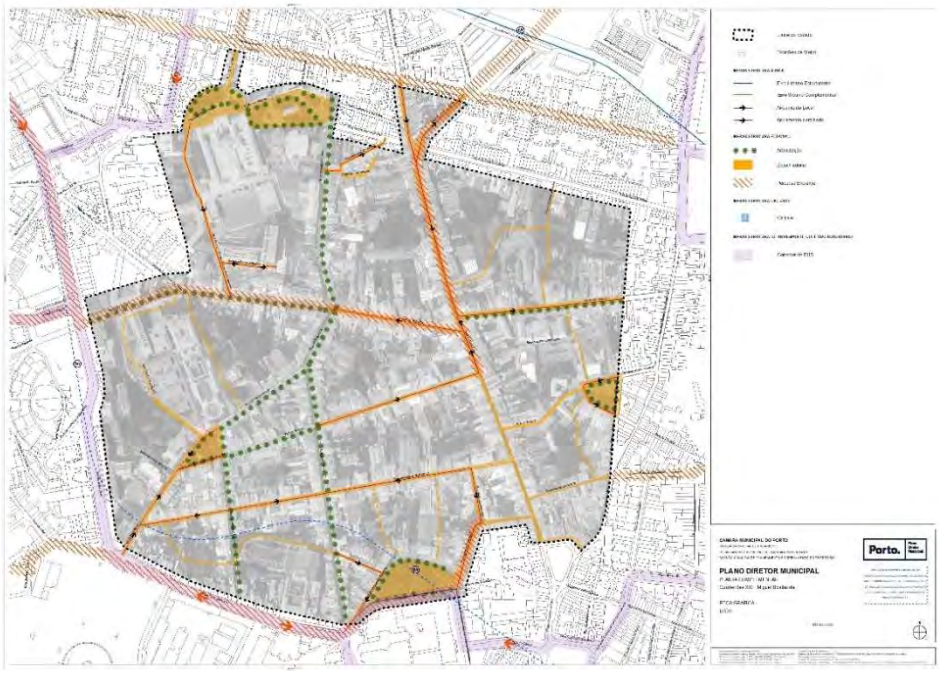
A libertação do espaço atualmente ocupado pelo estacionamento automóvel, muito superior ao que lhe está destinado, permitirá a reorganização do espaço público, limitando o espaço de circulação automóvel ao necessário para o cumprimento das suas funções, dignificando o espaço público, permitindo, ainda, a valorização ambiental e o conforto multimodal.

Zonas XXI

1. MIGUEL BOMBARDA – CEDOFEITA – CARLOS ALBERTO.

Trata-se do território associado à nova acessibilidade gerada pela Linha Rosa do metro, prevendo-se a intervenção no Jardim Carregal, praça da Galiza e acessos à estação da Lapa a partir do eixo de Cedofeita-Carlos Alberto. Pretende-se dar escala e apetência ao designado 'bairro das artes' alavancando um novo polo de atração externa, designadamente através da qualificação e vocação do espaço público.

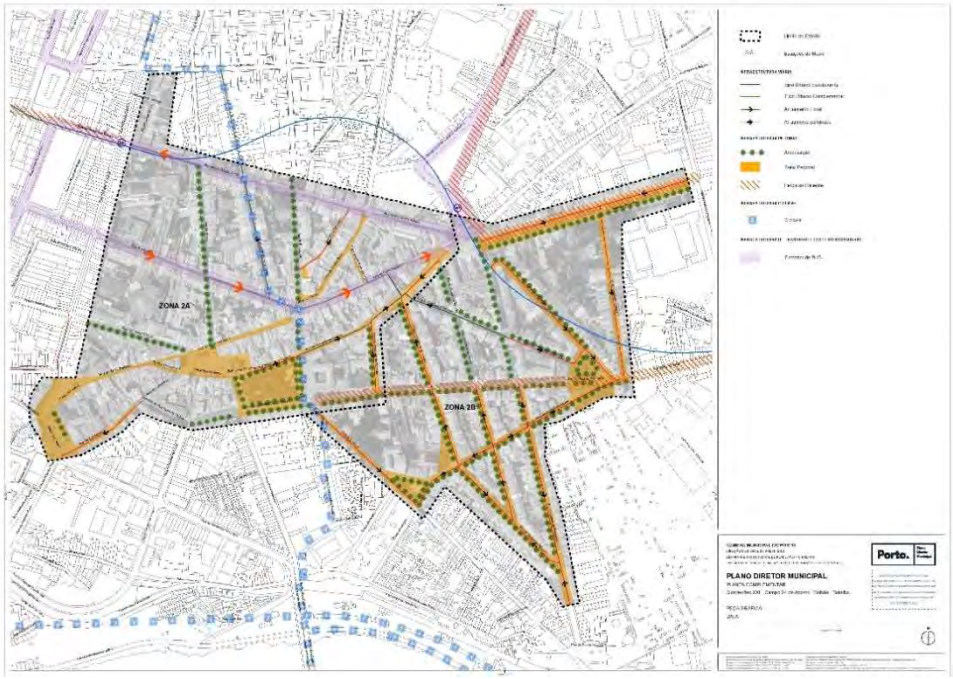
Figura 33 - Zona XXI: Miguel Bombarda – Cedofeita – Carlos Alberto



2. CAMPO 24 AGOSTO – BOLHÃO – BATALHA

Esta área inclui o novo eixo pedonal/comercial de Formosa/Santo Ildefonso e prevê a qualificação das Fontainhas e da malha ortogonal adjacente à avenida Rodrigues de Freitas. Pretende-se que esta a sua afirmação como zona de deslocamento para nascente do centro de gravidade da Baixa comercial integrando de forma mais ativa e qualificada a centralidade do Campo 24 de Agosto.

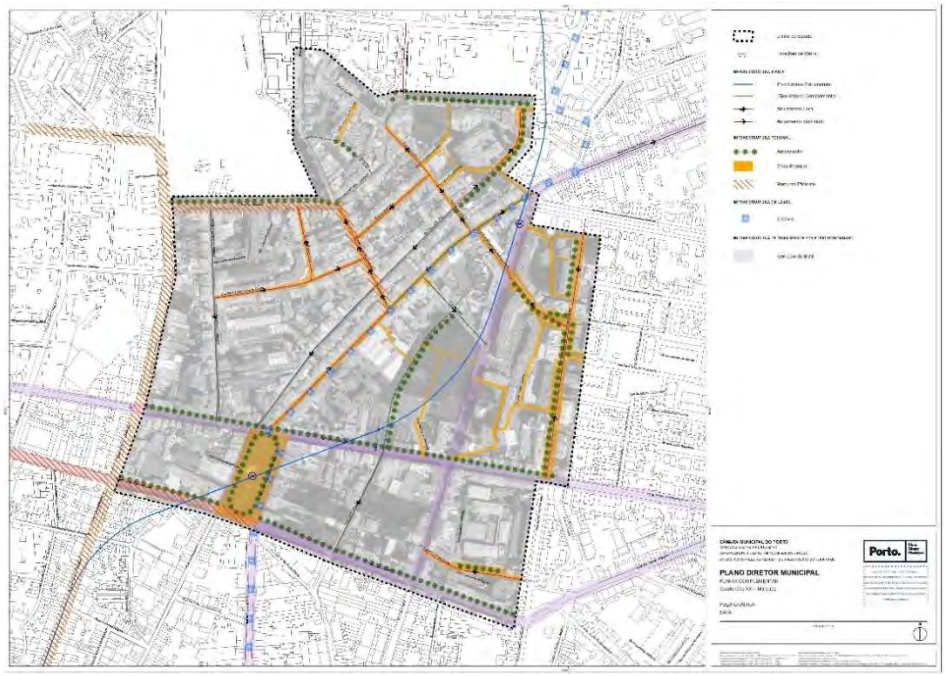
Figura 34 - Zona XXI: Campo 24 de Agosto, Bolhão, Batalha



3. MARQUÊS – QUINTA DO COVELO – COMBATENTES – BENTO DE JESUS CARAÇA – LATINO COELHO,

Dotada de uma forte acessibilidade ao metro (Marquês, Combatentes e Salgueiros), esta área será objeto de intervenção no espaço público - com valorização dos polos/ eixos comerciais do Marquês, Silva Tapada e eixo Costa Cabral – e de qualificação dos bairros/subzonas do Vigorosa e Lindo Vale.

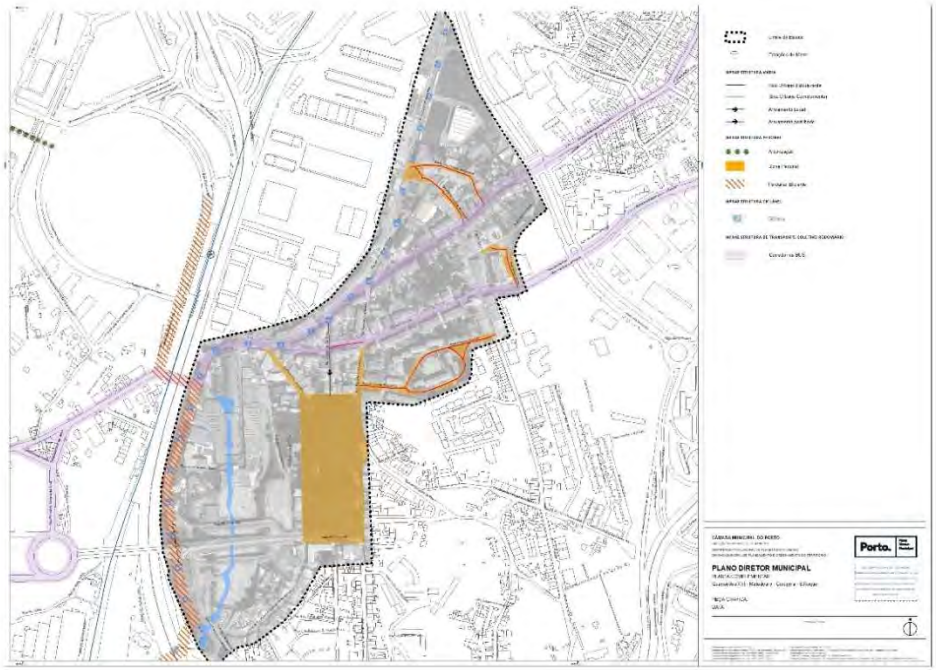
Figura 35 - Zona XXI: Marquês – Costa Cabral



4. MATADOURO – CORUJEIRA – MERCADO ABASTECEDOR,

Nesta área, que inclui a malha adjacente às ruas de S. Roque da Lameira e das Escolas até à avenida de Cartes, a ligação Dragão - avenida 25 de Abril, aposta-se na qualificação do espaço público do Matadouro, numa nova ligação pedonal Matadouro-Dragão e em novas ligações à praça/jardim da Corujeira. Estas intervenções serão complementares às ações de reestruturação urbanística propostas para este território, as quais, no seu conjunto, ajudarão a alavancar o novo polo multifuncional que surgirá no território do antigo Matadouro.

Figura 36 - Zona XXI: Matadouro, Corujeira, Mercado Abastecedor



6.4.4. Modos Suaves

Os modos suaves têm um papel determinante na alteração do atual paradigma das deslocações em espaço urbano. Neste contexto revela-se crucial proporcionar novas condições de acessibilidade aos peões.

Espaços Pedonais

Os espaços dedicados ao modo “a pé” não têm sido tradicionalmente projetados como um sistema/rede, aparecendo associados às vias rodoviárias e resultando, na maioria dos casos, do que sobra do espaço rodoviário.

A aposta na infraestrutura pedonal não deve ser só orientada para a perspetiva do conforto do peão, nomeadamente ao nível dos pavimentos, da iluminação, da bioclimatização, entre outros fatores. Com efeito, um adequado funcionamento do sistema pedonal pressupõe também

condições de operação adaptadas, designadamente no que respeita à densidade, eficiência e segurança necessárias.

Importa salientar, ainda, a necessidade de associar e articular o modo a pé com os restantes modos suaves, designadamente a bicicleta, a trotineta e outros que, cada vez mais, marcam presença no espaço público.

Nesse sentido, identificam-se três tipologias de espaços/corredores pedonais:

- Eixos de ligação:
  - Percursos estruturantes;
  - Percursos eficientes;
  - Percursos amigáveis.
- Áreas de efetiva e potencial densidade pedonal;
- Área classificada com predominância pedonal.

Os eixos de ligação correspondem a percursos com maior probabilidade de utilização pedonal, ainda que não correspondam a uma densidade apreciável e constante de pessoas.

Nos percursos estruturantes, geralmente, associados a zonas com maior intensidade de comércio e serviços, a zonas residenciais e de acesso a interfaces de transporte público, pretende-se qualificar o espaço público e uma maior penalização da circulação rodoviária.

Nestes casos está em causa sobretudo a eficácia e a qualidade desse percurso a pé em termos de pavimentos, arborização/bioclimatização, iluminação noturna, etc. e não tanto a capacidade da infraestrutura.

Nesta tipologia de percursos, destacam-se, ainda, aqueles em que se pretende a eficiência da deslocação (tempo versus distância percorrida) quando está em causa uma ligação de maior extensão, geralmente associados a circuitos entre as principais interfaces e paragens de transportes que os servem.

Já os percursos amigáveis correspondem a eixos de circulação tradicionais, garantindo a ligação entre os principais espaços verdes e de interesse paisagístico da cidade. São eixos que reforçam, também, a ligação entre pontos de maior atratividade turística e articulação com ligações mecânicas cota alta-cota baixa.

Nestes eixos, onde se estima uma menor densidade pedonal, evidencia-se uma função estratégica da estrutura de espaço público que vai para além da circulação de pessoas (dimensão social, cultural, etc.).

No sentido de uma materialização mais eficiente e de ensaio e avaliação de novas soluções, definiram-se as quatro zonas – Zonas XXI, onde se pretende implementar esta estratégia. Aqui, o processo está, essencialmente, associado à eliminação do estacionamento à superfície e ao incremento de vias partilhadas.

As áreas de efetiva e potencial densidade pedonal correspondem a eixos normalmente associados às frentes urbanas com fortes concentrações de comércio que, simultaneamente, coincidem com percursos de passagem.

Nestes casos poderá haver lugar à necessidade de alargamento de passeios ou à pedonalização de algumas áreas de forma a satisfazer as diferentes necessidades em causa - passagem de pessoas, entrada/saída de unidades comerciais, paragem junto a montras, concentrações de peões em locais de atravessamento do sistema rodoviário (passadeiras com forte procura), paragens de transportes públicos, etc.

Propõe-se a conversão de certos arruamentos em vias partilhadas (peão/ carro, com prevalência do primeiro) salvaguardando determinados horários de cargas/ descargas, acesso a residentes, transportes públicos, etc..

Pretende-se ainda a melhoria da infraestrutura quer do lado dos pavimentos como da iluminação noturna e do conforto sazonal (arborização de sombra).

A área classificada com predominância pedonal, corresponde à área histórica classificada onde o espaço público é mais valorizado e deve ser privilegiado o uso pedonal, a articulação com soluções mecânicas e a dinamização de espaços públicos estratégicos.

Os percursos cicláveis devem ser vistos como integrantes do projeto de espaço público, de forma segregada ou não, no que respeita quer aos percursos pedonais ou, em alguns casos, à rodovia. Neste último caso, considera-se a bicicleta, essencialmente, em arruamentos de partilha (velocidade de 20 Km/h) ou Zonas 30, tendo em vista a segurança dos utentes.

A criação de corredores dedicados a bicicletas e veículos equivalentes deve concretizar-se preferencialmente por eliminação de estacionamento e sem prejuízo do sistema pedonal e da arborização.

Parâmetros de forma e 'conceitos regulamentares'

Espaços Pedonais:

Preferencialmente, devem refletir as seguintes recomendações:

- Deverão garantir a acessibilidade inclusiva, preferencialmente com a largura mínima de 2,40m;
- Sempre que possível deverão ter pavimento com conforto, segurança e iluminação adequada;
- Valorização do seu enquadramento urbanístico e paisagístico;
- É desejável que sejam de uso exclusivo pedonal ou de partilha;
- É desejável que possuam mobiliário urbano de apoio e arborização.

Nestes, destacam-se os percursos eficientes, a que acrescem as seguintes recomendações:

- Os tempos de semáforos que devem ser suficientemente longos e sempre que possível a pedido;
- O trajeto deve ser o mais curto e direto, sem desvios desnecessários;
- Relocalização de passadeiras nas interseções e no alinhamento dos passeios;
- Desimpedimento do percurso pedonal relativamente a bolsas de estacionamento automóvel, a localização de paragens de transportes públicos, etc..

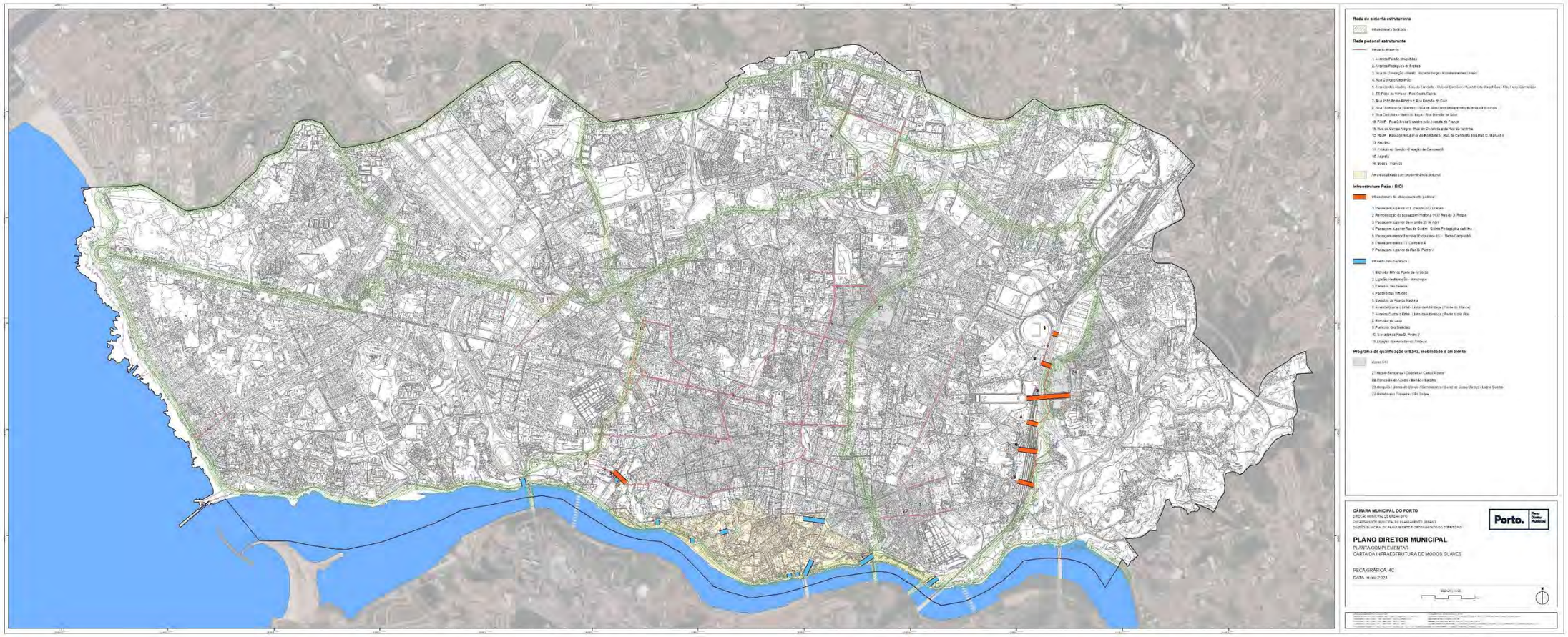
Destacam-se, também, as zonas de partilha, onde se devem ainda respeitar as seguintes recomendações:

- Trata-se de zonas de coexistência, nos termos do artigo 78.º-A da Lei 72/2013, de 3 de setembro – Código da Estrada. Consequentemente, a velocidade máxima permitida é de 20 km/h;
- O peão pode utilizar toda a largura da via, com prioridade;
- É proibido o estacionamento, salvo nos locais onde tal for autorizado por sinalização.

Percursos Cicláveis:

- Os corredores de circulação ciclável devem garantir a segurança e conforto dos utilizadores e sempre que possível deve ser adotado o corredor bidirecional;
- A previsão de ciclovias segregadas deverá basear-se numa largura de referência de 2m para sentido único e de 3,50m para dois sentidos, garantindo no mínimo 1,30m para sentido único e 2,20m para dois sentidos.

Figura 37 - Carta da infraestrutura de modos suaves



[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

6.4.5. Grandes Infraestruturas

O relatório preliminar de caracterização e diagnóstico identificou três principais infraestruturas de transportes na Área Metropolitana do Porto e a sua influência no sistema de circulação e transportes da cidade.

Para o Aeroporto Francisco Sá Carneiro está previsto o investimento na ligação ferroviária a Campanhã, via Contumil (4km a partir de Gatões na linha de Leixões). Além disso, a possibilidade de a longo prazo vir a ter uma estratégia de atravessamento em bitola europeia impõe a implementação de uma estação ferroviária de alta velocidade na Boavista (avenida de França) conforme solução estudada pela RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A..

A economia da Região do Norte está intimamente ligada ao papel da cidade do Porto como principal centro de serviços avançados em diferentes áreas da atividade humana, independentemente da forte evolução a que se assistiu nas últimas décadas em cidades tais como Aveiro, Braga[19], Vila Real[20] ou Bragança, para nomear apenas casos que estruturam um subespaço regional de forte amplitude territorial e onde o ensino superior desempenha um enorme fator de desenvolvimento, a par com o dinamismo das exportações de bens transacionáveis e do turismo. O policentrismo do litoral norte está fortemente marcado, desde o início do século, pelo papel desempenhado pela rede ferroviária pesada de bitola ibérica onde opera a CP com os 'Urbanos do Porto'. Esta rede, que já inclui serviços para Aveiro, Caíde, Guimarães e Braga, será ampliada à Régua e a Viana do Castelo[21], o que fortalecerá este sistema urbano. Será ainda de admitir que outros desenvolvimentos possam vir a ocorrer, como a integração da Linha do Vouga entre Espinho e Oliveira de Azeméis na rede de bitola ibérica ou, num horizonte temporal ainda mais largo, uma ligação ferroviária entre Guimarães e Braga, ou mesmo uma hipótese mais remota de também integrar Vila Real na rede de bitola ibérica[22].

Apesar da importância que terão sempre as linhas ferroviárias convencionais para a estruturação deste modelo urbano policêntrico e também para o abastecimento de mercadorias a inúmeros geradores e utilizadores existentes, dos quais os principais são os Portos de Leixões, Aveiro e Viana do Castelo, não poderá deixar de se ter presente que, a outra escala, designadamente a do eixo atlântico entre Setúbal e a Corunha, a estrutura ferroviária atual não tem possibilidades de se manter como solução a longo prazo. Ou seja, a acumulação de tráfego de mercadorias com passageiros por um lado[23], e a necessidade de redução dos tempos de viagem por outro, exigirão que, futuramente, a ligação Lisboa-Corunha dure praticamente o tempo de viagem que atualmente leva a ligação Porto-Lisboa[24]. Considerando como certo que todo o serviço de

[19] Cada vez mais vista como centro de uma rede de cidades próximas, até pela descentralização económica que existe no quadrilátero formado com Guimarães, Vila Nova de Famalicão e Barcelos. Sistema a que se adiciona Viana do Castelo.
[20] Poderia aqui ser nomeado o eixo Lamego-Régua-Vila Real-Chaves.
[21] Obra de eletrificação da via única concluída.
[22] Cenários colocados na proposta técnica do PROTN (2009).
[23] Impedindo que as mercadorias cresçam e que a velocidade dos passageiros aumente.
[24] Veja-se aliás como Espanha não deixou cair com a recente crise financeira a obra da linha de alta velocidade em bitola europeia entre Madrid e Corunha, como componente estruturante do papel da capital na coesão territorial, apesar do elevadíssimo custo por quilómetro desta ligação quando comparado com as ligações Madrid-Sevilha ou mesmo Madrid-Barcelona e Madrid-Valência.

mercadorias e o serviço dos 'Urbanos' e 'Regional' nunca passarão para uma rede com outra bitola[25], a conclusão que se poderá retirar é a de que a médio ou longo prazo terá de existir uma fórmula europeia que viabilize o financiamento da parte que falta construir de uma linha para serviço de passageiros entre Setúbal, Lisboa, Coimbra, Porto, Vigo, Santiago e Corunha-Ferrol. E essa infraestrutura terá de ser integralmente nova e baseada na bitola 'europeia', tais como as linhas de alta velocidade já construídas ou em construção em Espanha (com ligações a França), também exclusivas para serviços de passageiros. O Plano Nacional de Investimentos (PNI) prevê o reforço da linha férrea atual com mais dois sentidos de circulação (em bitola ibérica) entre Cacia e VN Gaia, assim como entre Contumil e Ermesinde, intervenções que darão um novo fôlego à atual situação.

Não havendo calendário definido ou defensável para a realização da ferrovia em bitola europeia, a concretizar naturalmente por fases[26], a questão que se coloca no horizonte desta revisão de Plano, tendo por base ruturas já evidentes no desempenho da CP na ligação Porto-Coimbra-Lisboa, é a de saber até que ponto a cidade do Porto deve ou não refletir sobre a forma como pretende preparar-se para o impacte dessa nova e futura acessibilidade ferroviária, com implicações fortíssimas sobre localização de atividades, necessidades de infraestruturação a diferentes níveis, organização da rede de metro, organização da rede ferroviária ultraligeira, etc.. Dito de outra forma, a questão está em saber como se elaboram propostas estruturantes para a organização da cidade na próxima década sem a definição de qual a opção de base para o traçado da nova linha ferroviária[27], e se esse dado não deverá ser uma condição essencial, desde já, para a captação de investimento interno e externo.

Não estando no âmbito do PDM a elaboração de estudos de especialidade que determinem uma opção definitiva entre a localização na Boavista[28] (avenida de França) ou em Campanhã, considera-se ser oportuno desencadear estudos multicritério que atualizem o elaborado pela Rede de Alta Velocidade (RAVE) e que colocava três hipóteses em confronto: avenida de França, Campanhã e Devesas em Gaia. Em linhas gerais poderá dizer-se que, à época, a solução Boavista era a que obtinha vantagem dado ter a seu favor a proximidade do potencial mercado. As Devesas obtinham melhor posicionamento do lado da alavancagem de um desenvolvimento urbanístico de maior escala associado a essa infraestrutura e, finalmente, Campanhã apresentava uma ligeira vantagem em termos da acessibilidade rodoviária, mas as condições de circulação na VCI do lado do Freixo (sobretudo nó com a A3) estão bastante mais degradadas.

Nos casos da Boavista e das Devesas, a interface entre os serviços da rede convencional e os serviços ferroviários em bitola europeia teria de localizar-se nas Devesas, o que significava

[25] A exigência em termos de custos de infraestrutura, públicos e privados (ramais de empresas), assim como em material circulante integralmente novo para passageiros e mercadorias, não deixa antever como minimamente realista essa opção.

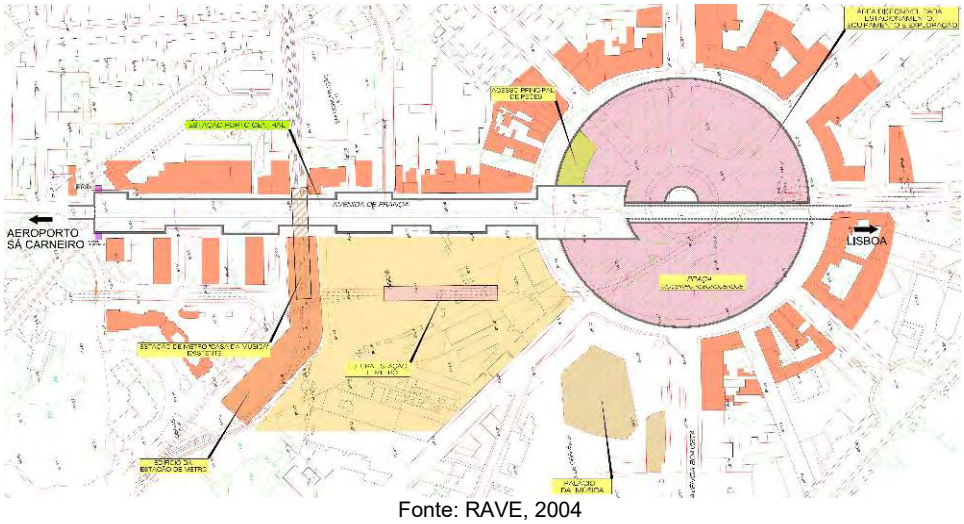
[26] A ligação entre a Corunha e Vigo (sul) também está em obra e prevê infraestrutura bi-bitola (amarração possível em ibérica ou em europeia), mas a verdade é que ainda não existe resposta técnica credível para a forma como no futuro se poderá fazer a migração de bitola sem afetação do serviço durante um longo período de obra.

[27] Mesmo que o seu calendário possa ser de duas décadas.

[28] Solução inicial da RAVE antes da realização de estudos alternativos para o cenário 'sem construção de uma nova ponte sobre o Douro'.

estender o serviço regional e 'urbanos' de Campanhã a Gaia, e neste cenário seria necessária a mobilização da Ponte Maria Pia para os comboios 'urbanos'. Em qualquer dos casos a paragem no Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro é prevista como terminal da ligação Lisboa Porto; e as Devesas poderiam ser a paragem terminal da ligação Porto-Vigo-Corunha para uma nova linha na mesma bitola.

Figura 38 - Layout preliminar da estação avenida de França



Fonte: RAVE, 2004

Um traçado que coloque a paragem dos comboios na Boavista (avenida de França) ou em alternativa em Campanhã, determinará um caminho consideravelmente distinto para um conjunto de propostas de organização do sistema de transportes, que só poderá ser construído de forma coerente com decisões meso e micro que durarão anos, mas que em princípio deverão convergir para uma solução previamente escolhida. Face aos imponderáveis conjunturais que caracterizam as sociedades e as economias atuais, torna-se ainda mais premente a definição de uma estratégia que ajude a orientar a estruturação urbana.

Acresce não ser recomendável que a estruturação urbana da Cidade, em termos estratégicos futuros, ficasse exclusivamente dependente das opções que venham a ser tomadas pelas condicionantes da engenharia da construção civil e da engenharia financeira associável e passível de viabilizar a solução com menos custos. Nesse caso, afigura-se preferível assumir um prazo de execução mais alargado mas não comprometedor de uma estratégia pensada e contemplada na organização do planeamento da cidade. A ideia de que é melhor não avaliar soluções alternativas para não perder (adiar) o investimento, prescindindo-se do exercício de ponderação dos diferentes valores e interesses setoriais, pode ser altamente prejudicial ao papel que a Cidade necessita para se afirmar no âmbito da rede urbana na Europa, e na Península Ibérica em particular.

Figura 39 - Ferrovia pesada convencional e cenários para a 'bitola europeia'

Fonte: Relatório diagnóstico PDM, 2020

Estas preocupações não dispensam a realização de obras estruturantes na atual Linha do Norte, designadamente o reforço da infraestrutura ferroviária em Vila Nova de Gaia e em Contumil como se referiu anteriormente, conforme programação existente por parte da Infraestruturas de Portugal (IP) e que ficará dependente da capacidade de investimento público, na presente conjuntura. Acresce ainda a previsão no PNI de concretização da ligação entre a atual linha de Cintura Ferroviária (Leixões) ao aeroporto, questão que não deve invalidar a solução final em bitola europeia, até porque a distância em causa é pequena. Em qualquer caso a sua justificação carece de demonstração, em termos dos serviços que podem ser colocados até ao aeroporto e qual a procura previsível[29]. Do ponto de vista da cidade do Porto a ligação por metro mostra-se suficiente. Ou seja, estes investimentos pouco acrescentam ao desempenho das ligações de

[29] De notar que na Europa há muitos aeroportos no patamar dos 10 milhões de passageiros que não são servidos por ferrovia ligeira nem pesada.

longo curso, pelo que não podem ser considerados satisfatórios para a organização da acessibilidade ferroviária futura ao Porto no quadro da frente atlântica.

Do lado da rede rodoviária que atravessa a Cidade e que é de nível nacional (VCI-A20, A28 enquanto avenida AEP e A3), a atual situação é de grande estrangulamento e constrangimento funcional, mas a solução só poderá ser definida fora dos limites territoriais da cidade. Ainda haverá margem para a adoção de medidas de gestão na VCI, mas a questão estrutural fica por resolver. Considerando a necessidade de desvio de tráfego para a Circular Regional Externa do Porto (CREP), a questão está associada sobretudo a medidas de gestão/ financiamento que implicam concessões de âmbito nacional.

As opções que se possam colocar de incremento de capacidade são de efeitos questionáveis, porque representarão um sinal de atração de mais tráfego de atravessamento norte-sul no interior da cidade do Porto, e adiarão decisões mais difíceis de gestão do sistema numa escala mais alargada e recorrendo a mecanismos de afetação de custos (portagens e não só).

De acordo com a perceção de vários atores do estudo e gestão do sistema rodoviário metropolitano, o tráfego na VCI comporta atualmente uma componente de movimentos intraurbanos (provavelmente um intervalo de 20-25% do total), de movimentos de atravessamento metropolitano (45-50%)[30] e de movimentos regionais/nacionais (25-30%), muito embora essa distribuição possa variar significativamente de tramo para tramo.

A atual situação resulta de uma inversão de prioridades na construção da infraestrutura rodoviária metropolitana. Na verdade a AMP passou a dispor da Circular Regional Externa do Porto (CREP) (A41), com um traçado a nascente da Serra de Valongo, integralmente construída antes de haver solução (estudo de viabilidade) para o fecho integral de uma Circular Regional Interna do Porto (CRIP)[31] formada pela A4-A29, cruzando o concelho de Gondomar junto da cidade sede de concelho[32].

O posicionamento relativo entre uma primeira circular externa à VCI (A4-A29) e uma segunda circular externa (A41) demonstra como o gradual aumento de distância em radial[33] tornam essa CREP numa alternativa desajustada, caso venha a constituir um fator de dispersão de atividades de ocupação extensiva (logística, por exemplo), sendo o custo do solo sempre mais em conta. A tendência de crescimento de instalações logísticas para nascente do eixo Leixões-aeroporto-Alfena[34] demonstra como esta tendência é real.

Neste contexto surge também o problema associado ao transporte rodoviário de mercadorias em veículos pesados com origem/destino no porto de Leixões, em particular o volume de tráfego

---

[30] Considerando incluídos nesta fatia os movimentos entre a cidade do Porto e a sua metrópole.

[31] Em Lisboa o fecho da CREL também foi antecipado relativamente ao fecho da CRIL, que só ocorreu uns anos depois.

[32] Refira-se que o primeiro PDM de Vila Nova de Gaia propunha um novo atravessamento do Douro em Avintes destinado a eventual fecho da CRIP a partir do nó de S. Lourenço da A20, solução que se mantém no atual PDM ainda que com traçado menos direto. Mas, a reserva de canal que existe em Gaia, não tem correspondência em Gondomar e na Maia, territórios de muito mais difícil atravessamento por razões urbanísticas.

[33] Raios gradualmente maiores em extensão, desde a A28 em Perafita (5,9km) à A29 em S. Félix da Marinha 9,1km.

[34] Ver localização recente dos centros logísticos da *Chronopost* e do Jerónimo Martins em Sobrado, Valongo, junto à A41.

gerado neste polo que contribui para o sistemático congestionamento da via coletora da cidade (VCI), enquadra-se no conjunto de soluções que só pode ser aplicado fora dos limites administrativos da cidade, deixando para a cidade medidas de gestão por curto prazo para resolução ou minimização de conflitos temporários.

A grande infraestrutura multimodal da cidade é a interface de Campanhã, cuja multimodalidade virá a ficar reforçada com a construção da estação rodoviária de passageiros do lado oriental da estação. A sua implementação trará melhorias do ponto de vista da gestão do transporte rodoviário pesado de passageiros, dependendo do tipo de serviço (urbano, interurbano, regional, nacional, etc.) que ali se venha a instalar.

Notas metodológicas

Na fase de caracterização e diagnóstico da revisão do PDM do Porto, foi adjudicado a um consultor externo (GNG.APB – Arquitetura e Planeamento) o estudo do sistema de circulação e transportes, o qual incluiu igualmente uma abordagem estratégica e prospetiva.

O sistema de circulação e transportes proposto, enquanto componente integrante do modelo territorial da cidade, procura dar resposta ao diagnóstico efetuado.

Neste sentido o PDM intervém a três níveis:

1. Pretende-se hierarquizar a estrutura rodoviária municipal essencial para circulação rodoviária, definindo eixos estruturantes, eixos complementares e arruamentos de provimento local, adaptando a sua forma à função pretendida. A política de estacionamento a adotar deverá promover uma gradual redução de oferta de estacionamento, em geral por toda a cidade e em particular nas zonas bem servidas por transporte público de maior concentração de emprego.
2. A estratégia adotada para os modos suaves procura redefinir o espaço dedicado ao peão, em condições de conforto e segurança adequadas. Para o efeito, prevê-se dedicar o maior número possível de arruamentos ao uso preferencial de peões, diminuindo o impacto rodoviário no centro da cidade e privilegiando a criação de Zonas 30 e de coexistência preferencialmente na área central.
3. Ao nível do Transporte público, procura-se identificar os eixos preferenciais a dedicar ao transporte público, criar um anel de circulação interno, maioritariamente, de alta qualidade (CAAQ) e corredores BUS contínuos nos principais eixos radiais de acesso ao centro, bem como articular o transporte público com as interfaces e os parques de estacionamento dissuasores (*Park & Ride* ou Parques de Franja).

O papel essencial do PDM reside precisamente na organização da infraestrutura do sistema de transportes, associada a um determinado modelo de uso do solo e ordenamento urbano.

6.5 Sistema de infraestruturas

A cidade do Porto apresenta um grau de infraestruturação elevado no que concerne aos vários sistemas de infraestruturas urbanas, tal como referido no relatório de caracterização e diagnóstico respetivo. Este fator constitui um dos critérios subjacentes à classificação do solo como urbano, de acordo com o art.º 7.º, do Decreto Regulamentar n.º 15/2015.

Nesse sentido, um dos principais desafios que se coloca atualmente ao Município do Porto é a manutenção e a necessidade de melhoria e/ou expansão dos sistemas de infraestruturas devido à sua maior procura por parte dos cidadãos.

Contudo, as entidades gestoras das várias infraestruturas não podem perder de vista a necessidade crescente dos utilizadores dessas redes em quererem, cada vez mais, um serviço de alta qualidade e que seja rapidamente acessível através do uso de novas tecnologias ("*IoT – Internet of Things*"), potenciando de igual modo a participação ativa dos cidadãos na "monitorização" das infraestruturas. Desta forma, a rede de fibra ótica (sistema de telecomunicações) desempenha um papel crucial, e de base, para a cidade se tornar mais competitiva, coesa e digital ("*SmartCity*"), respondendo de uma forma mais imediata às situações inesperadas.

Um outro fator incontornável, que as entidades que tutelam as infraestruturas terão de perseguir, é a crescente preocupação com as alterações climáticas, de forma a que os recursos relacionados com as várias infraestruturas sejam produzidos e consumidos de uma forma sustentável, promovendo uma reutilização dos mesmos e potenciando a adaptação dos cidadãos a essas alterações climáticas.

Todos estes fatores irão contribuir para um crescimento "inteligente" da cidade do Porto.

As redes de mobilidade e transporte não estão aqui englobadas, sendo tratadas no capítulo 6.4.

O PDM de 2006

No âmbito do relatório do PDM de 2006, no que concerne às redes de infraestruturas, apenas se retratou a rede de abastecimento de água e a rede de saneamento.

No que diz respeito à rede de abastecimento de água apresentaram-se as zonas de divisão do concelho, a forma de captação da água, a caracterização da adução e dos vários reservatórios existentes, com uma espacialização das condutas adutoras multimunicipais, as condutas adutoras municipais (existentes e previstas), os reservatórios multimunicipais e municipais (existentes e previstos) e as estações elevatórias. Ressalva-se que no relatório se focava a ampliação da rede de abastecimento de água com a construção de dois novos reservatórios (Covelo e Prelada – 90 000 m^3), que entretanto não foram construídos. Referia-se ainda que aproximadamente 30% das condutas não respeitavam os diâmetros mínimos regulamentares quando o serviço de combate a incêndios tivesse de ser servido pela rede pública de abastecimento de água.

Na rede de saneamento foram apresentados os dois subsistemas em que é dividido o Porto, com a referência às estações de tratamento de águas residuais (ETAR), aos intercetores, aos emissários e aos coletores gerais de cada subsistema, com uma espacialização dos mesmos. Uma caraterização das ETAR também foi abordada no relatório do PDM de 2006.

No *Regulamento* respetivo abordou-se a rede de transporte de energia elétrica (âmbito, servidões e restrições) e houve ainda a inclusão, ainda que de uma forma muito genérica, das zonas de proteção e condicionamentos para outras redes de infraestruturas.

A perspetiva do novo Plano

Relativamente ao PDM de 2006, o novo Plano abriu o leque das infraestruturas retratadas. Além dos sistemas de abastecimento de água e da drenagem de águas residuais, foram incluídos:

- Sistema de gestão de resíduos sólidos urbanos;
- Sistema de transporte e distribuição de energia elétrica;
- Sistema de transporte e distribuição de combustíveis;
- Sistema de telecomunicações.

Na atual conjuntura, pretende-se que os sistemas das infraestruturas no novo Plano Diretor sejam promotoras de uma produção e de um consumo sustentáveis (por exemplo: de água e de energia) e de uma reutilização dos recursos (por exemplo: das águas residuais e/ou águas pluviais e/ou dos resíduos sólidos urbanos). Pretende-se ainda a promoção da neutralidade energética, com a produção de energia próxima do local do consumo e o usufruto do apoio das redes inteligentes para uma maior eficiência na sua utilização. Refiram-se a título de exemplos, o projeto designado por "*Porto Solar*", que consiste na instalação de sistemas fotovoltaicos nas coberturas dos edifícios municipais em regime de autoconsumo, a instalação de sistemas fotovoltaicos nas instalações afetas ao ciclo urbano da água, a transformação das ETAR em locais de produção de energia e a subscrição por parte do Município do "*Pacto de Autarcas para o Clima e a Energia*", lançado pela Comissão Europeia.

Todos estes fatores fomentam a economia circular que é um dos focos incontornáveis para garantir a qualidade e sustentabilidade ambiental, promovendo um modelo de desenvolvimento centrado na capacidade de adaptação e na resiliência.

A *Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas do Porto (EMAAC)* já prevê diversas opções de adaptação que se encontram atualmente em fase de implementação ou já implementadas mas que terão de manter uma continuidade, sendo as abaixo descritas enquadradas no domínio temático "*Promover o uso racional de recursos naturais*":

- *Implementar um programa de utilização de água subterrânea nas operações de gestão municipal (limpeza e rega) com recurso a poços e furos*;

- *Desenvolver um plano para aproveitamento de águas pluviais e reutilização de água residual tratada para usos múltiplos (rega, limpeza de jardins), como por exemplo: a utilização de água tratada da ETAR do Freixo para rega da rede de BioSpots;*
- *Implementar um programa para automatização dos sistemas de rega com vista à redução dos consumos de água (sistema que analisa as condições meteorológicas de precipitação e humidade e calcula as necessidades hídricas dos espaços verdes, fazendo uma gestão eficiente da água necessária para a rega);*
- *Manter um sistema de abastecimento de água da cidade do Porto de forma gravítica (Projeto Porto Gravítico), que permite a diminuição da carência energética e da pegada carbónica da cidade;*
- *Manter o plano de redução de água não faturada;*
- *Adotar um sistema de tarifário incentivador ao uso eficiente da água.*

Num outro domínio temático, e de forma a promover a gestão integrada do ciclo urbano da água, a EMAAC refere as seguintes opções de adaptação:

- *Elaborar um Guia de Boas Práticas "Water Sensitive Urban Design", fomentando o uso de um conjunto de infraestruturas e práticas que, combinadas, configuram uma perspetiva inteligente e naturalizada do ciclo urbano da água (aumento de superfícies permeáveis, criação de bacias de retenção, arborização urbana, telhados verdes, unidades de biorretenção, biofiltração e raingardens), e implementando, ainda, medidas de incentivo e compensação - economia verde - ao nível público e privado;*
- *Desenvolver um plano de manutenção e operação das redes de drenagem (águas residuais domésticas, águas pluviais e ribeiras);*
- *Desenvolver e implementar os planos estratégicos / diretores de abastecimento de água e drenagem (águas residuais domésticas, águas pluviais, ribeiras e praias) para adequação hidráulica aos caudais decorrentes das alterações climáticas e melhoria de condições estruturais e de escoamento em zonas críticas (pontes, aquedutos e outros estrangulamentos).*

As várias opções de adaptação, acima descritas, têm como objetivo dar resposta às precipitações excessivas, inundações, temperaturas elevadas, ondas de calor e aluimentos que poderão ocorrer no concelho.

Em complementaridade, podemos afirmar que o Porto pretende ser uma cidade digital, competitiva em termos económicos e que potencie a coesão social, com recurso a sistemas de telecomunicações avançadas (fibra ótica). Ou seja, pretende-se promover a utilização de tecnologias inovadoras e da partilha da informação, de forma a aproximar os serviços públicos dos cidadãos ("*IoT – Internet of Things*" e "*SmartCities*", a plataforma tecnológica das Águas do Porto – "H2Porto" ou o "Centro de Gestão Integrada" (CGI)).

Desta forma, o PDM pretende ser, também ele, um impulsionador da estratégia de transformação digital em curso na Cidade e que potenciará uma gestão mais eficiente do seu funcionamento.

6.5.1 Abastecimento de Água

As componentes estruturantes seguidamente apresentadas estão sob a alçada de duas entidades: Águas do Douro e Paiva,S.A. (AdDP) e Águas do Porto, E.M. (AdP).

- Condutas adutoras do abastecimento de água em alta, da entidade Águas do Douro e Paiva, S.A. (AdDP);
- Condutas adutoras do abastecimento de água em baixa, da entidade Águas do Porto E.M. (AdP);
- Pontos de entrega, que correspondem à transição do abastecimento de água em alta para o abastecimento de água em baixa, ou seja da entidade Águas do Douro e Paiva, S.A. (AdDP) à entidade Águas do Porto, E.M. (AdP);
- Reservatórios (limites de propriedade), relativos ao abastecimento de água em baixa da entidade Águas do Porto, E.M. (AdP).

Ações e/ou recomendações:

i. Águas do Douro e Paiva, S.A. (AdDP)

Não obstante o abastecimento de água em alta ao concelho do Porto estar perfeitamente consolidado, a entidade AdDP referiu que se encontra em projeto uma nova conduta, Jovim-Ramalde-Pedrouços que servirá de redundância ao abastecimento de água ao Porto, através de Pedrouços, não sendo, contudo, concretizada pelo Município. Por este motivo, esta ação não é transposta para o *Programa de Execução* nem para o *Plano de Financiamento* da atual Revisão do PDM.

O regulamento do Plano prevê a indicação de que numa faixa de 5 metros centrada ao eixo da conduta seja interdita qualquer construção como salvaguarda de toda a sua infraestrutura de abastecimento de água em alta à cidade do Porto. Contudo, esta indicação será apenas aplicável aos troços das condutas que não possuem servidão administrativa constituída, uma vez que nos restantes troços se aplica o definido na legislação em vigor para a respetiva servidão (Despacho n.º 24253/2008 de 26 de setembro de 2008).

No que diz respeito aos pontos de entrega não se prevê qualquer tipo de salvaguarda.

ii. Águas do Porto, E.M. (AdP)

O Plano de Segurança da Água da cidade, aposta num aumento da capacidade de reserva de água do Sistema de Abastecimento Municipal, prevendo a construção de mais um reservatório. Esta ação pretende dar resposta ao aumento da procura de água em períodos de maior escassez/disponibilidade hídrica (adaptação às alterações climáticas), bem como à reestruturação e reorganização da cidade em termos de distribuição geográfica e dos consumos de água.

Esta infraestrutura localizar-se-á na zona da Prelada, ocupando uma área aproximada de 5 750 m^2.

A localização da mesma teve em consideração a cota do terreno do local de implantação, as funções e estratégias de adução e distribuição de água na malha infraestrutural da rede, bem como a densidade de consumo de cada zona de abastecimento abrangida, atual e prevista para o futuro.

Outras pequenas áreas deverão ser reservadas de forma a salvaguardar um perímetro adicional para proteção, segurança da água potável distribuída diariamente à população e acesso aos prédios onde se localizam os reservatórios existentes, nomeadamente:

i. Terreno em volta do reservatório da Fonte da Moura (área = 301 m^2);
ii. Escadas (área = 220 m^2) e estacionamento (área = 873 m^2) no reservatório dos Congregados;
iii. Troço final da rua Barão Nova Sintra, de forma a haver a ligação entre dois prédios propriedade da entidade AdP (área = 912 m^2).

Atendendo à dimensão das áreas anteriormente mencionadas, as mesmas não foram incorporadas na Figura 40, sendo apenas incluída a área do futuro reservatório, na Prelada.

Na atual Revisão do PDM esta área do reservatório está indicada na *Carta de Qualificação do Solo*, no *Programa de Execução* e no *Plano de Financiamento do PDM*.

No *Regulamento* encontra-se prevista uma zona de salvaguarda às condutas adutoras do abastecimento de água em baixa de 5 metros centrada ao eixo da conduta onde é interdita qualquer construção.

De forma a manter viva a história do abastecimento de água à cidade do Porto, o Plano pretende promover a valorização de uma importante obra existente no subsolo da cidade, o *Manancial de Paranhos,* igualmente conhecido por *Manancial da Arca de Água* ou *Arca das Três Fontes.* Nesta infraestrutura encontravam-se três nascentes de água que alimentavam várias fontes e chafarizes que abasteciam a população do Porto, com uma elevada pureza e qualidade da água. Esta ação, com a designação de "*Programa de valorização do património afeto ao ciclo urbano da água*" incorpora o *Programa de Execução* e o *Plano de Financiamento* da atual Revisão do PDM.

A distribuição espacial do sistema de abastecimento de água é o apresentado na Figura 40.

6.5.2 Drenagem de Águas Residuais

O sistema de drenagem de águas residuais encontra-se totalmente sob a gestão da Águas do Porto, E.M.. Apresentam-se seguidamente as componentes estruturantes deste sistema:

- Estações de tratamento de águas residuais (ETAR) (limites de propriedade), áreas onde se localizam as estações de tratamento de águas residuais (ETAR). Entidade: Águas do Porto, E.M. (AdP);
- Coletores da rede em alta (coletores gerais, intercetores, emissários e exutor), pertencem ao subsistema ocidental e oriental de drenagem de águas residuais. Entidade: Águas do Porto, E.M. (AdP).

O Plano pretende criar um único complexo de valorização da água do município com a remodelação e ampliação das ETAR bem como a interligação das duas instalações através da implantação de condutas de transporte de lamas e águas para reutilização. Este programa pretende repensar as ETAR por forma a adaptá-las para as novas solicitações, nomeadamente a economia circular, a eficiência energética, a reutilização das águas residuais tratadas, a recuperação de compostos em algumas das etapas e a eliminação de micropoluentes (contaminantes emergentes).

Tendo em conta o anteriormente referido, a ETAR do Freixo necessita de uma reserva de solo com uma área aproximada de 8 000 m^2, para a sua ampliação. As condutas de transporte de lamas e águas para reutilização entre a ETAR de Sobreiras e a ETAR do Freixo terá um comprimento aproximado de 3 100 m.

Pretende-se implementar no concelho, outras pequenas intervenções, nomeadamente:

i. Ampliação do Ejetor Shöne existente na Praça da Ribeira (área = 29 m^2);
ii. Construção de um Ejetor Shöne, na Praça da Ribeira (área = 25 m^2);
iii. Construção de um Ejetor Shöne na Avenida Paiva Couceiro, junto à Estação de Serviço da Cepsa (área = 69 m^2).

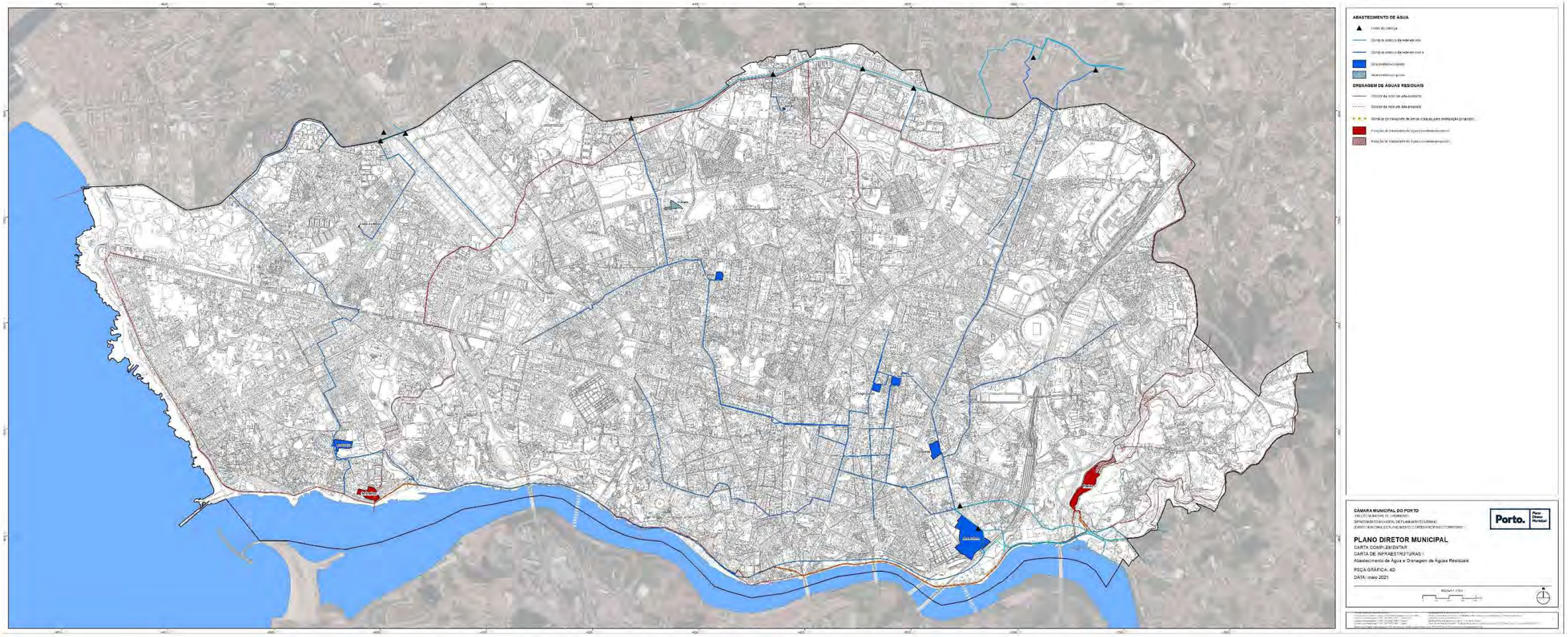
Na Figura 40 apresenta-se a área da ampliação da ETAR do Freixo, bem como as futuras condutas de transporte de lamas e águas para reutilização que irão ser construídas entre a ETAR de Sobreiras e a ETAR do Freixo. Atendendo à dimensão da ampliação da ETAR do Freixo, prevê-se uma reserva de solo na atual Revisão do PDM, transpondo-a assim para a *Carta de Qualificação do Solo,* para o *Programa de Execução* e para o *Plano de Financiamento*.

O *Regulamento* prevê que numa faixa de 5 metros centrada ao eixo dos coletores da rede em alta, seja interdita qualquer construção, como salvaguarda de toda a sua infraestrutura de drenagem de águas residuais em alta à cidade do Porto.

Complementarmente, serão construídos um novo exutor (Riguinha) e um novo intercetor na frente marítima, de forma a melhorar a qualidade das águas balneares. Estas duas ações incorporam o *Programa de Execução* e o *Plano de Financiamento* da atual Revisão do PDM.

A distribuição espacial do sistema de drenagem de águas residuais é o apresentado na Figura 40.

Figura 40 - Carta de infraestruturas I: Abastecimento de água e Drenagem de águas residuais



Fonte: Águas do Douro e Paiva, S.A. (2016/2019). Águas do Porto, E.M. (2019).

[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

6.5.3 Transporte e Distribuição de Energia Elétrica

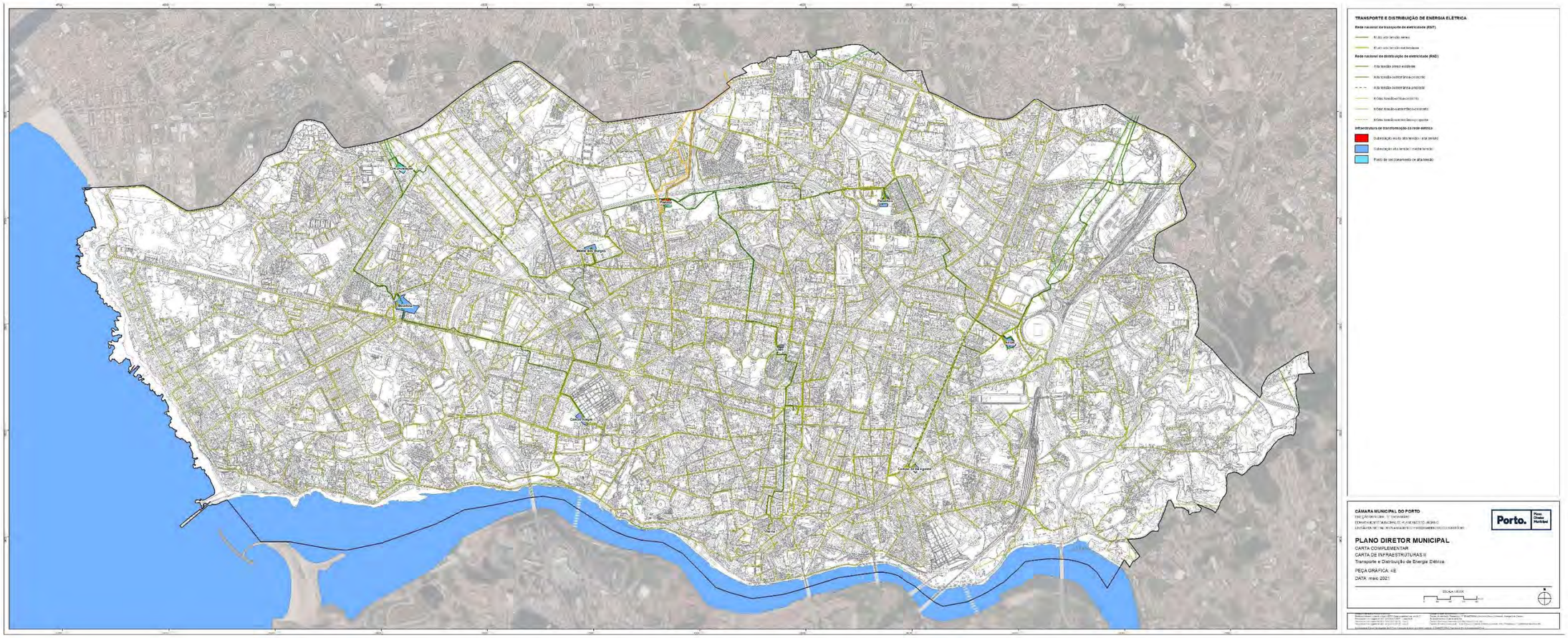
As componentes estruturantes deste sistema são constituídas pelas redes elétricas de muita alta tensão, alta tensão e média tensão, uma vez que apenas estas se encontram abrangidas pelas Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública (SARUP). Assim sendo, encontram-se representadas na Figura 41, as seguintes componentes:

- Rede elétrica de muito alta tensão (MAT), que corresponde a uma tensão entre fases superior a 110kV e pertence à Rede Nacional de Transporte. Entidade: REN – Rede Elétrica Nacional, S.A..
- Rede elétrica de alta tensão (AT), que corresponde a uma tensão entre fases cujo valor eficaz é superior a 45kV e igual ou inferior a 110kV e se encontra englobada na Rede Nacional de Distribuição. Entidade: EDP Distribuição (Energias de Portugal, S.A.).
- Rede elétrica de média tensão (MT), que corresponde a uma tensão entre fases cujo valor eficaz é superior a 1kV e igual ou inferior a 45kV e se integra na Rede Nacional de Distribuição. Entidade: EDP Distribuição (Energias de Portugal, S.A.).
- Subestações (MAT/AT e AT/MT), áreas que são constituídas por um conjunto de instalações elétricas destinado a fins específicos, tais como: transformação da tensão por um ou mais transformadores estáticos, compensação do fator de potência por compensadores síncronos ou condensadores, corte ou seccionamento de linhas. Quando se trate da transformação de muito alta tensão (MAT) em alta tensão (AT) a entidade gestora é a REN, enquanto que no caso da transformação da alta tensão (AT) em média tensão (MT) a entidade gestora é a EDP Distribuição.
- Postos de seccionamento (AT), áreas que permitem estabelecer ou interromper, em vazio, linhas elétricas de alta tensão (AT), por meio de seccionadores. Entidade: EDP Distribuição.

O *Regulamento* prevê que a instalação de novas cablagens de energia só deve ser autorizada no subsolo, devendo ser gradualmente corrigidas as situações em que isso não aconteça.

De acordo com o Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede de Distribuição (PDIRD-E 2018) (2019/2023), a entidade EDP Distribuição prevê uma expansão subterrânea da rede de distribuição de energia elétrica de alta tensão e de média tensão, de acordo com o representado na Figura 41.

Figura 41 - Carta de infraestruturas II: Transporte e distribuição de energia elétrica



Fonte: REN (2020). EDP Distribuição (2016/2018/2019).

[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

6.5.4 Gestão de Resíduos Sólidos Urbanos (RSU)

A gestão dos resíduos sólidos urbanos (RSU), na atual data, encontra-se sobre a alçada da Empresa Municipal de Ambiente do Porto, E.M., S.A. (EMAP) e a componente estruturante considerada foi apenas a correspondente aos Ecocentros, que correspondem aos locais de deposição de RSU do sistema de gestão de RSU.

Dos três ecocentros referenciados nos Estudos de Caracterização e Diagnóstico, o localizado no Castelo do Queijo (que funciona como estação de transferência de resíduos interna e que não está aberto ao público) irá ser desativado. Nesse sentido, não está incorporado na representação da Figura 42.

No âmbito da prevenção da produção de resíduos sólidos urbanos, da sua reutilização e do incremento da recolha seletiva (multimaterial, bio resíduos e outros), o Plano propõe:

Expansão e requalificação dos ecocentros: Alargamento e requalificação do ecocentro das Antas e do ecocentro da Prelada. O alargamento previsto para as Antas prevê um aumento aproximado da área em 4 810 m^2 e para a Prelada essa expansão será aproximadamente de 4 020 m^2, conforme o representado na Figura 42. A requalificação consiste na alteração do modelo de funcionamento, com a introdução do conceito de centro de recuperação e reutilização de materiais, bem como, no que respeita à infraestruturação, a reorganização e cobertura dos cais de descarga, circulação automóvel, incorporação de sistemas de controlo de acesso e de videovigilância. A criação dos centros de recuperação e reutilização visa a prevenção da produção de resíduos, o incremento da recuperação de materiais e a dinamização da economia social. A dinamização desta ação será promovida em parceria com a Lipor e instituições de solidariedade social. Estas expansões e requalificações dos ecocentros incorporam o *Programa de Execução* e o *Plano de Financiamento* da atual Revisão do PDM.

Estes investimentos surgem associados a outras apostas, de natureza complementar:

i. Implementação e alargamento dos sistemas de recolha seletiva para os resíduos orgânicos, papel, embalagens, vidro e verdes, nomeadamente com o alargamento da recolha seletiva porta-a-porta, em zonas com tipologia habitacional de baixo porte, a implementação da recolha seletiva de proximidade de resíduos orgânicos, em zonas com elevada densidade populacional e a expansão da recolha seletiva de resíduos verdes.

ii. Criação de compartimentos para armazenamento de contentores de recolha seletiva, na zona histórica ou em outros locais de difícil acesso.

iii. Criação de parques de compostagem nos parques ou em outros espaços verdes municipais e promoção da compostagem caseira (em curso).

iv. A expansão dos projetos “Dose Certa” e “Embrulha” de forma a combater o desperdício alimentar (em curso).

Na Figura 42 apresentam-se os ecocentros que se irão manter em funcionamento, e ainda as propostas de ampliação do ecocentro das Antas e do ecocentro da Prelada.

6.5.5 Transporte e Distribuição de Combustíveis

No sistema de transporte e distribuição de combustíveis definiram-se as componentes estruturantes seguintes:

- Oleoduto NATO Leixões-Ovar, que liga a base aérea da Nato em Ovar e a refinaria em Matosinhos. Competência: Direção Geral de Recursos da Defesa Nacional;
- Gás natural – rede primária, rede de distribuição de gás natural, onde o gás circula com uma pressão inferior a 20bar e superior a 4bar. Entidade: REN Portgás Distribuição, S.A..

Para estas infraestruturas não se prevê qualquer ampliação das suas redes.

Na Figura 42 representam-se estas infraestruturas.

6.5.6 Telecomunicações

Relativamente ao sistema de telecomunicações, apresenta-se o centro de monitorização do espectro do Porto, a rede de fibra ótica e os pontos de presença respetivos, como componentes estruturantes.

- Centro de monitorização do espectro do Porto, que garante o cumprimento das regras de utilização do espetro radioelétrico pelos operadores de comunicações. Entidade: Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM).
- Rede de fibra ótica, nas vertentes da rede do núcleo, da rede de distribuição, da rede de acesso e fibra de acesso. Entidade: Associação Porto Digital (APD).
- Pontos de presença da fibra ótica, pertencentes à rede do núcleo. Entidade: Associação Porto Digital (APD).

O centro de monitorização do espectro do Porto possui como missão a fiscalização do espectro radioelétrico, garantindo o seu cumprimento por forma a não haver interferências e garantir que todas as redes de comunicações possam coexistir em funcionamento pleno, com especial ênfase para as redes de emergência e segurança. Para este fim, contribui para a recolha e tratamento de informação técnica relevante para a tomada de decisões no âmbito da gestão global do espectro e da avaliação da qualidade de serviço dos operadores móveis.

Para este prédio, a ANACOM iniciou em tempos um processo de constituição de servidão radioelétrica que não foi finalizado com êxito. Contudo, é pretensão da ANACOM reiniciar o processo de constituição de servidão uma vez que este Centro possui um papel relevante no conjunto global da rede de centros da ANACOM em Portugal (Barcarena, Ponta Delgada e Funchal).

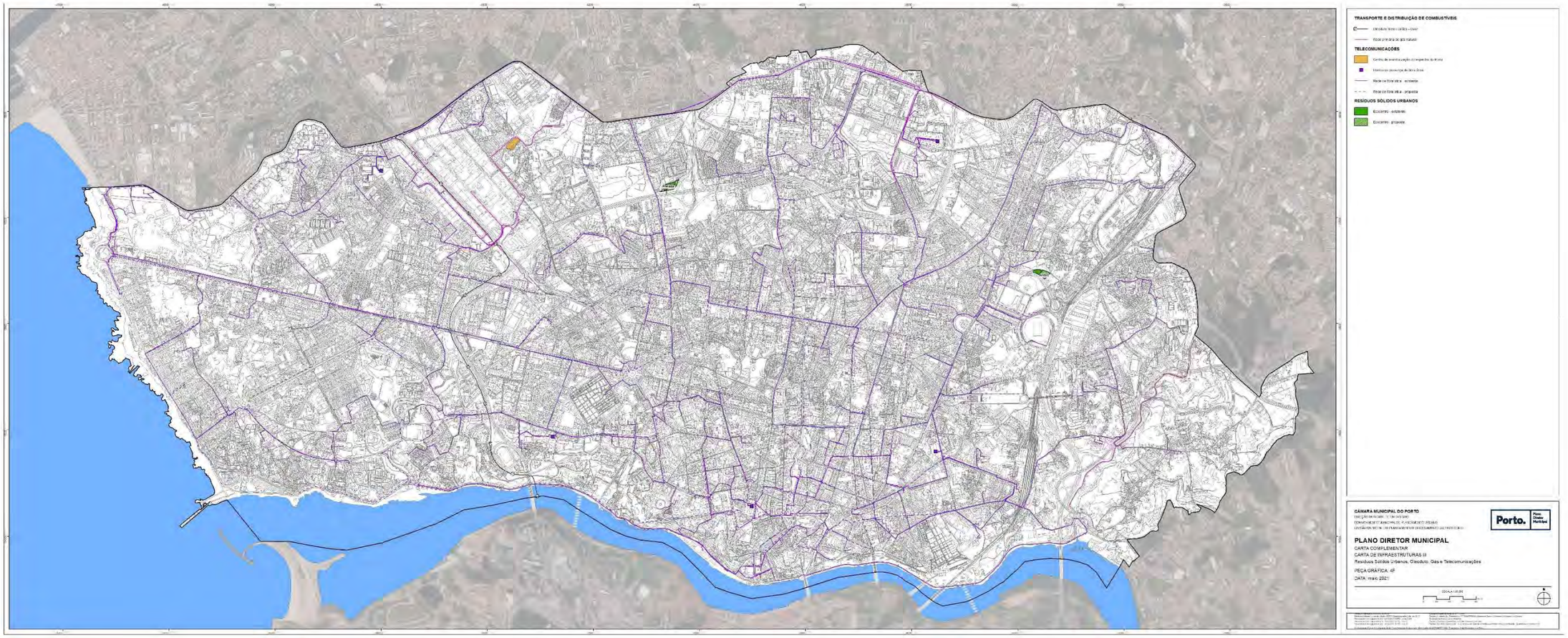
No *Regulamento* determina-se que a instalação de novas cablagens de telecomunicações só deve ser autorizada no subsolo, devendo ser gradualmente corrigidas as situações em que isso não aconteça.

O PDM 2021 assume a importância estratégica da expansão da infraestrutura de fibra ótica e o alargamento da rede *Wi-Fi*.

Nesta linha, pretende-se dotar o Município de uma infraestrutura que complemente a infraestrutura existente, e que possua a capacidade para responder às necessidades de conetividade, quer dos edifícios municipais quer das infraestruturas de cidade, nomeadamente infraestruturas de semaforização e controlo de tráfego, sistemas de controlo de acesso a zonas de acesso condicionado, vídeo vigilância, Wi-Fi, entre outras. Como resultado transversal, é ainda objetivo que o projeto contribua para que a cidade se afirme, cada vez mais, como uma Cidade Inteligente, desenhando e pondo em prática estratégias e projetos com impacto significativo em diversas áreas. Esta aposta garantirá, assim, que através da implementação de novos métodos de gestão e administração pública, bem como fomentando a criação e utilização de ferramentas participativas e de disponibilização de novos serviços aos cidadãos, o município concretize a sua estratégia de transição digital e inovação, com elevado impacto.

Na Figura 42 apresenta-se a distribuição espacial destas componentes estruturantes.

Figura 42 - Carta de infraestruturas III: Gestão de resíduos sólidos urbanos (RSU), Transporte e distribuição de combustíveis e Telecomunicações



Fonte: EMAP, E.M.,S.A. (2020). REN Portgás Distribuição, S.A. (2016). Direção Geral de Recursos da Defesa Nacional (2019). Associação Porto Digital (2018). ANACOM (2020)

[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

Notas metodológicas

Após a caracterização das redes de infraestruturas realizada na fase de caracterização e diagnóstico, foi necessária a seleção das componentes estruturantes para efeitos de elaboração das propostas do PDM 2021.

Para tal, foram tidas em atenção duas questões primordiais:

i. As infraestruturas que se encontram abrangidas pelas Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública (SARUP) e que irão estar plasmadas na Planta de Condicionantes;

ii. Os sistemas relevantes para o funcionamento da cidade, tendo em consideração a sua importância para a correta gestão da ocupação do território municipal e, por outro lado, que poderão ser sensíveis e/ou indispensáveis no campo da Proteção Civil. Dentro destes, selecionaram-se os elementos de carácter principal e que são a base de funcionamento de cada sistema.

Ressalva-se que existe ainda um conjunto associado de infraestruturas secundárias que não foram consideradas.

Assim sendo, as componentes estruturantes dos vários sistemas de infraestruturas bem como as orientações previstas para a sua implementação durante o tempo de vigência do PDM, foram obtidas junto das entidades respetivas.

De notar que, tratando-se de infraestruturas que são tuteladas por diversas entidades, algumas delas externas ao universo da Câmara, houve uma complexidade acrescida na recolha do respetivo cadastro.

Grande parte da informação provém da fase dos estudos de caraterização e diagnóstico. No entanto em algumas das componentes estruturantes, foi necessário atualizar e/ou modificar a informação geográfica, nomeadamente no que diz respeito à geometria dos objetos e aos seus atributos.

Nalguns casos, este facto deveu-se ao novo enquadramento legal que atualmente as infraestruturas possuem no âmbito da qualificação do solo. Ou seja, no PDM de 2006 as infraestruturas foram enquadradas em “área de equipamento”. Contudo e de acordo com o novo Decreto Regulamentar n.º 15/2015 de 19 de agosto (art.º 25, n.º 1, alínea f) ponto ii)), as infraestruturas deverão estar englobadas na categoria de “Espaços de uso especial”, na subdivisão de “Espaços de infraestruturas estruturantes”.

Assim sendo, foi definido que, dentro dos sistemas de infraestruturas estruturantes, os que possuam área superior ou igual a aproximadamente a 3 000 m^2, devem ser representados na *Carta de Qualificação do Solo*, com a categoria de espaço referido anteriormente. No entanto, as infraestruturas que se encontrem em espaços verdes não serão representadas, prevalecendo

o espaço verde de fruição coletiva (por exemplo: o reservatório na Pasteleira e o ecocentro nas Antas).

Nos sistemas de infraestruturas representados na Figura 40, na Figura 41 e na Figura 42, foram incorporadas as infraestruturas que estavam "Fora de serviço" além das que se encontram "Em serviço", uma vez que se considera relevante conhecer as suas localizações para uma correta gestão futura do território.

Os reservatórios que atualmente se encontram "Fora de serviço" são o do Amial, o da Fonte da Moura (células circulares e elevadas) e duas células retangulares da Pasteleira que atualmente são um polo do Museu da Cidade do Porto.

Na *Carta de Qualificação do Solo*, e atendendo ao critério de representar as infraestruturas com área superior e aproximada a 3 000m^2, são apresentados os reservatórios que se encontram ativos (os reservatórios do Amial e da Fonte da Moura não são incluídos), as ETAR, os ecocentros, os postos de seccionamento e praticamente todas as subestações elétricas, uma vez que se exclui a subestação de Vitória por não se enquadrar no critério da área acima referenciado.

As infraestruturas elencadas nos subcapítulos anteriores podem ser distribuídas por dois grandes grupos: sistemas de infraestruturas com servidão e sistemas de infraestruturas sem servidão, de acordo com o apresentado no Quadro 9.

Quadro 9 - Distribuição das infraestruturas com servidão ou sem servidão

Infraestrutura	Sistemas de Infraestruturas com Servidão	Sistemas de Infraestruturas sem Servidão
Condutas adutoras da rede em alta	X (parcialmente)	X (parcialmente)
Condutas Adutoras da rede em baixa		X
Pontos de entrega		X
Reservatórios (Limites de propriedade)		X
ETAR (Limites de propriedade)		X
Coletores da rede em alta		X
Ecocentros		X
Oleoduto	X	
Gás natural – Rede primária		X
Rede elétrica de muito alta tensão, de alta tensão e de média tensão	X	
Subestações	X	
Postos de seccionamento	X	
Rede de fibra ótica		X
Pontos de presença da fibra ótica		X
Centro de monitorização do espectro do Porto		X

Conforme apresentado no Quadro 9, existem componentes estruturantes que, por força das Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública (SARUP), possuem áreas de

servidão que dependem da infraestrutura em causa e que se encontram descritas em legislação própria. Esta informação está disponível no capítulo respetivo das SARUP.

Ressalva-se que no sistema de abastecimento de água em alta (AdDP), apenas dois pequenos troços da conduta de adução designada por "Jovim-Nova Sintra II" possuem servidão administrativa de aqueduto público subterrâneo (Despacho n.º 24253/20008 de 26 de setembro de 2008), sendo por este motivo que a mesma se encontra referenciada no Quadro 9 nos dois grupos (sistemas de infraestruturas com servidão e sem servidão).

As entidades com a tutela dos sistemas de infraestruturas estruturantes são as mencionadas no Quadro 10.

Quadro 10 - Entidades que tutelam os sistemas de infraestruturas estruturantes

ID	Entidade	Sistema de infraestrutura
1	Águas do Porto, E.M. (AdP)	Sistema de abastecimento de água em baixa Sistema de drenagem de águas residuais
2	Águas do Douro e Paiva, S.A. (AdDP)	Sistema de abastecimento de água em alta
3	DGRDN - Direção Geral de Recursos da Defesa Nacional	Sistema de transporte e distribuição de combustíveis (oleoduto)
4	EMAP – Empresa Municipal de Ambiente do Porto, E.M., S.A.	Sistema de gestão de resíduos sólidos urbanos
5	EDP distribuição (Energias de Portugal, S.A.)	Sistema de distribuição de energia elétrica (alta tensão e média tensão)
6	REN – Rede Elétrica Nacional, S.A.	Sistema de transporte de energia elétrica (muito alta tensão)
7	REN Portgás Distribuição, S.A.	Sistema de transporte e distribuição de combustíveis (gás natural)
8	Associação Porto Digital	Sistema de telecomunicações (fibra ótica)
9	Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM)	Sistema de telecomunicações (Centro de monitorização do espectro do Porto)

Dos sistemas estruturantes listados nos subcapítulos anteriores pode-se referir que o funcionamento de cada um é autónomo, contudo, dentro de cada sistema, os elementos referenciados estão todos interligados. Como exemplo, pode-se citar o caso do abastecimento de água, em que as condutas do sistema em alta (AdDP) estão intimamente relacionadas com os pontos de entrega, que por sua vez estão interligadas com as condutas do sistema em baixa (AdP) e estas com os reservatórios. Ou então, a relação direta e sequencial entre o sistema de transporte (muito alta tensão) e o sistema de distribuição (alta tensão e média tensão) de energia elétrica.

Uma exceção é o caso do sistema de transporte e distribuição de combustíveis em que o funcionamento do oleoduto é autónomo relativamente ao funcionamento da rede de gás natural

De uma forma conclusiva, os sistemas de infraestruturas referenciados no capítulo 6.5 são um dos elementos de suporte que contribuem para a definição da *Planta de Ordenamento* (*Carta de Qualificação do Solo*) e para a *Planta de Condicionantes* (elementos constituintes do *PDM do Porto*).

6.6 Sistema de equipamentos de utilização coletiva

Os equipamentos de utilização coletiva condicionam fortemente a forma como a população utiliza o território, influenciando diretamente os seus padrões de mobilidade. Constituindo uma componente chave da organização espacial das cidades, a rede de equipamentos - se diversificada, acessível e qualificada – representa um fator poderoso de atratividade territorial, contribuindo para a qualidade de vida dos cidadãos e para o dinamismo da economia urbana e a vitalidade das áreas onde esses equipamentos se localizam.

Ao promoverem a interação de diferentes grupos de pessoas, que neles encontram disponíveis os serviços de que precisam, os equipamentos coletivos – sobretudo os de utilização mais frequente - desempenham ainda um importante papel no campo da integração social, promovendo o sentimento de pertença à comunidade e a coesão social.

Já os serviços mais especializados, ao exigirem um segmento de consumidores mais alargado por forma a garantir a sua viabilidade e sustentabilidade, tendem a concentrar-se apenas nas aglomerações de maior dimensão.

No seu conjunto, as necessidades coletivas dos cidadãos cuja satisfação é provida através de equipamentos de utilização coletiva correspondem a um conjunto dinâmico reconhecido em cada momento no quadro político e normativo."[35] Daí a importância do conhecimento atualizado quanto às dinâmicas da população, os estilos de vida e a procura de serviços, permitindo antecipar algum tipo de necessidades sociais que exigem repensar a forma como se organizam e distribuem os recursos disponíveis no território. Este conhecimento atualizado não é, contudo, fácil de se atingir já que a natureza dos próprios serviços públicos e privados está – ela própria - em constante transformação.

As mudanças sociodemográficas verificadas na cidade do Porto nas últimas décadas – que aliás acompanham a evolução verificada no País e na Europa - expressam-se sobretudo em fenómenos como o declínio demográfico, o envelhecimento da população e em alterações nas estruturas familiares[36]. A evolução da estrutura etária na cidade evidencia um fenómeno de duplo envelhecimento: o aumento do peso relativo da população muito idosa (com mais de 75 anos) e a redução dos estratos infantis (com menos de cinco anos de idade). O número de indivíduos muito idosos (com 80 e mais anos) é muito elevado correspondendo a 8% da população o que acarreta o surgimento de problemáticas ainda mais específicas de ordem social, familiar e de saúde, particularmente severas quando se trate de envelhecimento desprotegido.

De acordo com os últimos dados censitários (2011) residiam no Porto mais de 13 mil idosos a residir sozinhos (famílias unipessoais), correspondendo a 13% do total de famílias no concelho. Constituindo um segmento associado frequentemente a quadros de maior fragilidade em matéria

[35] Decreto Regulamentar n.º 5/2019 de 27 de Setembro;
[36] Uma análise mais detalhada encontra-se disponível no documento MUDANÇAS DEMOGRÁFICAS - CENSOS 2011; 2014; DMPOT/DMPU/DMU/CMP;

de redes sociais (decorrentes da entrada na reforma; do aumento da solidão; da redução da mobilidade física; da eventual rutura conjugal por morte do cônjuge) configuram um contexto de maior vulnerabilidade e, eventualmente, potenciador de situações de exclusão.

Por outro lado, as novas configurações familiares - a maior expressão das famílias monoparentais, a redução das famílias alargadas, a maior feminização do mercado de trabalho - implicam que a família tem cada vez menos condições para cuidar por si dos seus mais vulneráveis. No Porto, em 2011, as famílias monoparentais (marcadamente femininas) correspondiam a 22% do total de famílias, valor que ultrapassava em muito o registado para a AMP (15%) ou para o País (15%). A monoparentalidade, num contexto de restrição económica e social, está muitas vezes associada a vulnerabilidade à pobreza e à exclusão social.

Se é verdade que as mudanças sociodemográficas estabelecem novos desafios à prestação de serviços sociais, também é inegável que as transformações tecnológicas que se repercutem em todos os sectores da sociedade, em particular o uso da internet, estão de igual modo a alterar a forma de provisão de serviços às populações. A aplicação de novas tecnologias no campo da saúde, por exemplo pode estimular/potenciar a criação de novos serviços - caso da teleassistência, da telemedicina, etc. - em que se pode estar perto mesmo estando longe, em que se pode, ainda que virtualmente, encurtar distâncias e cuidar de quem precisa, aumentando a importância dos serviços orientados aos utilizadores.

A acessibilidade física continua, no entanto, a representar um fator da maior importância, sempre que se trata de assegurar a igualdade de acesso a serviços presenciais frequentes. O tempo despendido a percorrer distâncias e a facilidade de deslocação contribuem fortemente para determinar a acessibilidade aos pontos de interesse, neste caso concreto a equipamentos de utilização coletiva, sendo cada vez mais importante avaliar a possibilidade de recorrer aos transportes públicos e aos modos suaves de deslocação. Garantir a equidade na distribuição dos recursos disponíveis afigura-se assim como uma questão determinante num território que se pretende afirmar pela sua qualidade de vida e coesão social.

A possibilidade de, no quadro de vida local, os cidadãos poderem aceder a um conjunto de equipamentos de utilização coletiva essenciais à vida quotidiana sem que para tal tenham de dispensar muito tempo ou recursos, traduz-se num ganho significativo em termos de bem-estar. Daí que tenha vindo a ganhar força a importância de um “paradigma da proximidade” associado a um modelo de cidade mais sustentável, quer do ponto de vista ambiental quer do ponto de vista social. Esta perspetiva remete para uma outra tendência transformadora ao nível da provisão de serviços a qual assenta no uso partilhado de equipamentos ou co-localização de serviços. Para além de vantagens ao nível da acessibilidade física, esta abordagem maximiza oportunidades de interação de grupos sociais diferentes, promove uma utilização mais eficiente do solo e pode traduzir-se em partilha de custos de gestão e de manutenção.

Todas estas transformações concorrem, de forma mais ou menos determinante, para que a prestação de serviços às populações tenha que se readaptar às mudanças e às novas

expectativas e necessidades dos cidadãos - designadamente através da reconversão e partilha de alguns equipamentos claramente subutilizados para outro tipo de unidades com serviços que atualmente evidenciam uma maior procura - ao mesmo tempo que se deve tornar cada vez mais eficiente e sustentável.

O PDM de 2006

No Relatório do PDM de 2006 é referida a existência de uma extensa e diferenciada rede de equipamentos de utilização coletiva na cidade do Porto ainda que o diagnóstico se tenha circunscrito a três setores: educação, saúde e desporto.

Na proposta de intervenção deste plano foram ponderados princípios de diversidade, complementaridade e flexibilidade dos vários equipamentos, visando alargar a oferta de tipologias para responder às diferentes realidades socioeconómicas e demográficas[37], tendo sido identificadas várias ações de construção/beneficiação de equipamentos, na sua maioria desportivos e de saúde, várias delas não concretizadas.

Na Carta de Qualificação do Solo, da Planta de Ordenamento, foram representadas como áreas de equipamento todas aquelas que correspondiam "(…) às parcelas afetas ou a afetar à instalação de equipamentos ou infraestruturas de interesse público e com carácter estruturante no ordenamento e funcionamento da cidade"[38]. As áreas de equipamento subdividiram-se nas subcategorias *áreas de equipamento existente* ou *áreas de equipamento proposto* consoante correspondessem a equipamentos já instalados ou a equipamentos propostos[39].

Tendo sido este o conceito adotado, foram consideradas como sendo "área de equipamento existente" espaços correspondentes a grandes infraestruturas como, por exemplo, estações ferroviárias, parques de estacionamento, depósitos de água e subestações elétricas.

A perspetiva do novo Plano

O reconhecimento da importância de dotar os territórios de condições que simultaneamente atraiam e fixem o investimento produtivo e promovam as condições de vida e de bem-estar das populações tem implicações diretas ao nível da dotação de equipamentos coletivos, por estes serem essenciais à organização espacial e ao reforço da coesão social-territorial.

No caso de uma metrópole como o Porto, para além da proximidade e da qualidade, a diversidade da oferta de equipamentos coletivos é decisiva para o papel que desempenha como núcleo de uma das duas áreas metropolitanas que estruturam o sistema urbano português e como principal centralidade do noroeste peninsular, atraindo utilizadores que provêm de

[37] Relatório do PDM 2006;
[38] Regulamento do PDM, Diário da República, 1ª Série-B, n.º 25, Artigo n.º 32, 03 de Fevereiro de 2006;
[39] Idem;

territórios que em muito ultrapassam os limites da Cidade e da própria aglomeração metropolitana.

Os Centros Hospitalares Universitários de S. João e do Porto são exemplos de equipamentos cuja área de influência sendo muito alargada atraem um grande número de utilizadores não residentes e que representam igualmente importantes polos de emprego e de atração de atividades complementares. Outros exemplos de equipamentos de referência poderiam ser dados no campo do ensino superior – a Universidade do Porto tem atualmente mais de 26.000 estudantes, considerando os diferentes graus académicos, repartidos pelos seus múltiplos estabelecimentos – ou no campo da cultura. Neste último caso, equipamentos como a Casa da Música ou o Museu de Arte Contemporânea de Serralves, entre muitos outros, desempenham, tal como a UP, um papel fundamental para a internacionalização da cidade, contribuindo decisivamente para o dinamismo da economia urbana e, em particular, para o turismo cultural.

Reconhecendo o papel decisivo da rede de equipamentos coletivos para o equilíbrio funcional da Cidade - quer na perspetiva da competitividade urbana, quer na perspetiva da qualidade de vida dos cidadãos -, o atual Plano integra uma carta complementar onde se encontram identificadas as áreas de equipamento, isto é, as parcelas afetas a equipamentos existentes ou equipamentos propostos, bem como reservas de solo envolvendo acordos e terrenos municipais para novas unidades que se venham a revelar necessárias (Figura 43)[40].

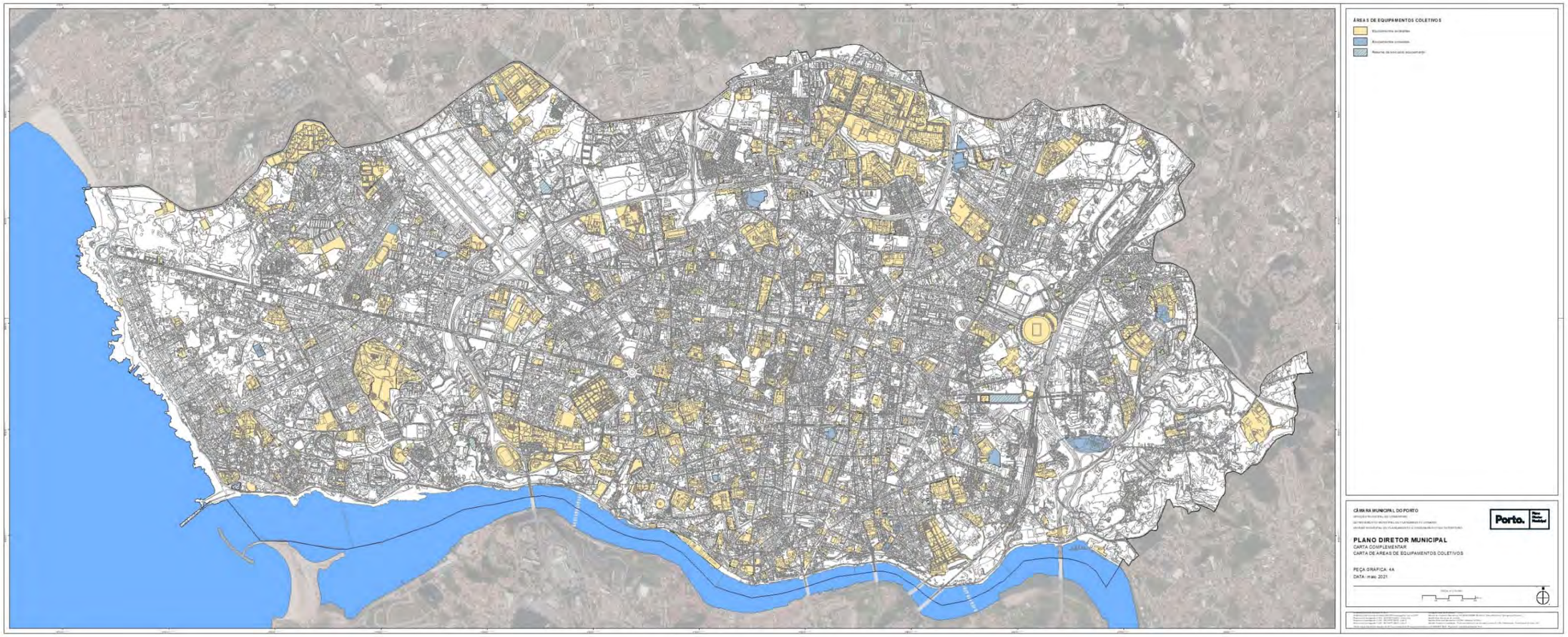
Para além desta carta que permitirá orientar as decisões da administração municipal e central no que concerne à instalação e desativação de equipamentos, prevê-se que na fase subsequente de monitorização do Plano seja assegurado um acompanhamento próximo da evolução da dotação de equipamentos e serviços de proximidade[41], dada a necessidade de se dispor de mecanismos de adequação e adaptação permanente a novas dinâmicas e necessidades da população.

Como se concluiu na fase de caraterização e diagnóstico – em que foi feita uma análise da oferta para os diferentes tipos de equipamentos, - o Porto encontra-se dotado por uma ampla oferta, o que não significa que não se verifique a necessidade de manter uma aposta forte neste domínio, quer colmatando lacunas existentes em termos de equipamentos de proximidade mas também de equipamentos de referência, quer em termos da requalificação das unidades já existentes, adaptando-as ao quadro de desafios e de oportunidades emergentes.

De seguida apresentam-se as principais linhas de intervenção para diferentes setores, sendo que, para vários deles a proposta do Plano integrou contributos de exercícios específicos de planeamento setorial.

[40] Ver notas metodológicas no final deste subcapítulo;
[41] Consultar o capítulo referente ao Sistema de Monitorização do Plano;

Figura 43 - Carta de áreas de equipamentos de utilização coletiva



[Esta página foi propositadamente deixada em branco na versão digital]

6.6.1 Equipamentos de Ensino

Segundo o Decreto-Lei n.º 7/2003, de 15 de janeiro, a Carta Educativa visa promover a adequação da rede de estabelecimentos de modo a que, em cada momento, as ofertas educativas respondam à procura efetiva que se manifeste em cada um dos níveis de ensino.

A Carta Educativa constitui, a nível municipal, *o instrumento de planeamento e ordenamento prospetivo de edifícios e equipamentos educativos a localizar no concelho, de acordo com as ofertas de educação e formação que seja necessário satisfazer, tendo em vista a melhor utilização dos recursos educativos, no quadro do desenvolvimento demográfico e socioeconómico de cada município*[42]. Integra *o plano diretor municipal respectivo, estando, nestes termos, sujeita a ratificação governamental, mediante parecer prévio vinculativo do Ministério da Educação*[43]. No caso do Município do Porto, a Carta Educativa foi revista em 2017.

A rede de estabelecimentos de ensino público é constituída por 78 estabelecimentos, distribuídos por **15 agrupamentos de escolas** (AE)[44], que cobrem de forma abrangente todo o território concelhio (Quadro 11):

Quadro 11 - Agrupamentos de Escolas

Alexandre Herculano	Cerco	Leonardo Coimbra Filho
António Nobre	Eugénio de Andrade	Manoel de Oliveira
Aurélia de Sousa	Fontes Pereira de Melo	Pêro Vaz de Caminha
Carolina Michaëlis	Garcia de Orta	Rodrigues de Freitas
Clara de Resende	Infante D. Henrique	Viso

Fonte: Carta Educativa do Porto; 2017

A representatividade das Redes Privadas, Solidária e Profissional em alguns níveis de ensino é muito significativa (Quadro 12).

Quadro 12 - Equipamentos de educação, por tipologia e natureza do equipamento

Tipologia	Público	Privado
Jardim de Infância	45	103
Escola Básica do 1.º Ciclo	51	33
Escola Básica do 2.º e 3.º Ciclos	16	20
Escola Secundária	13	27

Fonte: CMP-DMPOT/DME

[42] Art.º 10.º do Decreto-Lei n.º 7/2003, de 15 de janeiro;
[43] Art.º 19º do Decreto-Lei n.º 7/2003, de 15 de janeiro;
[44] Carta Educativa do Porto; 2017;

Para além da oferta de cursos profissionais existente nas escolas com ensino secundário, existem ainda no concelho do Porto inúmeras escolas profissionais, ainda que apenas uma esteja integrada na rede pública – a Escola Profissional Infante D. Henrique.

Em termos de distribuição territorial verifica-se uma repartição relativamente equilibrada dos equipamentos educativos da rede pública na cidade. No entanto, a nível intra-concelhio, revelam-se algumas disparidades.

Os estabelecimentos de educação pré-escolar da rede pública encontram-se localizados em maior número nas freguesias mais periféricas do concelho, designadamente em Campanhã, Paranhos e Ramalde. No caso da rede privada e solidária a maioria dos estabelecimentos localiza-se na União de Freguesias de Cedofeita, Miragaia, Santo Ildefonso, São Nicolau, Sé e Vitória. Quanto ao estado, 84% do total beneficiaram de intervenções de reabilitação nos últimos 20 anos.

A rede pública municipal está dotada com 50 estabelecimentos de ensino do 1.º ciclo do ensino básico sendo que desses mais de 60% se localiza nas freguesias de Campanhã (29%), Paranhos (19) e Ramalde (17%). No entanto, a Carta Educativa sublinha que a reestruturação da rede no que concerne a este nível de ensino a reestruturação foi efetuada pelo que, ainda que certos territórios se apresentem claramente mais dotados em relação a outros, os equipamentos existentes respondem presentemente às necessidades da procura.

A Carta Educativa do Porto refere que o número de crianças inscritas nos estabelecimentos de educação pré-escolar da rede pública no concelho do Porto tem vindo a diminuir progressivamente desde 2001. O mesmo se verifica com o número de alunos inscritos no 1.º ciclo do ensino.

A componente demográfica é aliás destacada na Carta Educativa do Porto enquanto componente fundamental para a estruturação e programação do sistema de equipamentos educativos, exigindo exercícios de projeção demográfica tendentes a estimar a estrutura etária da população futura no médio prazo. Essa projeção demográfica assumiu, à partida, dois fenómenos marcantes: a quebra no ritmo de atração de imigrantes, sobretudo dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa – PALOP e Brasil; e as novas dinâmicas que surgiram na AMP, com a expansão da rede de Metro, e que parecem demonstrar que os concelhos limítrofes do Porto, servidos por esta infraestrutura, deverão ser os maiores "acolhedores" de população metropolitana nos próximos anos.

No entanto, não obstante esse quadro de referência, a Carta assume simultaneamente que a dinâmica urbana perspetivada (operações de reabilitação urbana, criação de emprego e forte dinamismo da atividade turística, …), deverá contribuir para promover, nos próximos anos, um processo de atração e fixação de população no concelho.

O quadro seguinte sistematiza em traços gerais as potencialidades e os constrangimentos identificados no processo de revisão da Carta Educativa do Porto em termos de oferta e procura educativas.

Quadro 13 - As oportunidades e os constrangimentos da rede educativa

	Oportunidades	Constrangimentos
Oferta Educativa	1. Cobertura homogénea do território concelhio em todos os níveis de ensino 2. Existência de escolas de referência e de qualidade reconhecida por alunos e pais 3. Intervenções de reabilitação do edificado e espaços exteriores na maior parte dos estabelecimentos da rede pública, ao longo dos últimos 20 anos, com especial incidência ao nível do pré-escolar, 1.º ciclo e secundário 4. Crescente aposta municipal na valorização e qualificação física e funcional dos equipamentos da sua esfera de competência 5. Evolução positiva dos consumos energéticos resultante da progressiva adoção de medidas de eficiência energética 6. Prática enraizada de cedência de espaços à comunidade reforçando as relações de proximidade e envolvimento/potenciação de parcerias, bem como o reconhecimento dos equipamentos como espaços-âncora de integração vivência e notoriedade da comunidade local 7. Oferta de um ensino profissional diversificado e ajustado às necessidades do mercado de trabalho e às expectativas da procura	1. Reduzido número de intervenções de reabilitação do parque escolar do 2.º e 3.º ciclos de ensino 2. Em todos os níveis de ensino existem equipamentos educativos que carecem de intervenções de requalificação o que contribui para a depreciação da sua imagem e consequente atratividade 3. Muitos estabelecimentos de ensino ainda não adotaram medidas, práticas e comportamentos para uma redução global do consumo energético 4. Subocupação de diversos estabelecimentos (salas sem componente letiva) revela uma situação crítica sobretudo ao nível do 2.º e 3.º ciclos de ensino 5. Constrangimentos ao nível dos recursos humanos (não docentes) condicionando a gestão corrente dos espaços e uma maior proximidade aos problemas e necessidades dos alunos
Procura Educativa	1. Área de influência metropolitana do sistema escolar municipal (em alguns níveis de ensino é bastante relevante a representatividade dos alunos que frequentam os estabelecimentos do Porto mas que residem noutros concelhos da AMP) 2. Disponibilidade, diversidade e qualidade das Atividades de Animação e Apoio à Família, Atividades de Enriquecimento Curricular e outros serviços complementares 3. Metade dos estabelecimentos de 2.º/3.º ciclos e ensino secundário disponibiliza atividades complementares ao processo de aprendizagem (desporto escolar, salas de estudo, clubes temáticos, oficinas disciplinares, ateliers de arte e teatro) 4. Existência de outras modalidades de educação e formação (cursos de dupla certificação) com relevante procura	1. Decréscimo progressivo do número de alunos, nos últimos quatro anos letivos, em todos os níveis de ensino (com exceção do ensino secundário) 2. Importantes taxas de retenção em alguns níveis de ensino 3. A envolvente socioeconómica e o perfil dos alunos que frequentam alguns estabelecimentos de ensino concorre para situações de forte insucesso escolar 4. Forte concorrência da rede privada e solidária, pela atração de alunos, em alguns níveis de ensino (pré-escolar e secundário) 5. Perspetivas de uma redução significativa de alunos que deverá frequentar os estabelecimentos que lecionam o 2.º e 3.º ciclos em 2021 2025

Fonte: Carta Educativa do Porto; 2017

Globalmente foi apontada como excelente a qualidade do Sistema Educativo Municipal, com uma rede de escolas de referência metropolitana, gerando uma forte influência e capacidade de atração sobre população escolar residente noutros concelhos vizinhos. No entanto, e em virtude de processos de requalificação e melhoria do parque escolar instalado em concelhos limítrofes,

verifica-se que em alguns espaços concelhios de fronteira se observa uma saída de população residente no Porto para esses estabelecimentos mais próximos.

Em termos de visão para o futuro a Carta Educativa do Porto assume que a rede pública se deve afirmar pela qualidade e diferenciação. Face ao sobredimensionamento do parque escolar instalado, tendo em conta a procura atual mas também a potencial, deverá ser refletida a manutenção de alguns estabelecimentos com perdas acentuadas de alunos e portanto fortemente subocupados sendo eventualmente equacionado o seu reaproveitamento para outras funções que reforcem as condições de aprendizagem disponibilizadas pela rede pública.

Tendo presente esta visão, o presente Plano assume como investimento estratégico para o horizonte 2020-2030, o **Programa de Manutenção e Conservação do Parque Escolar Público Municipal (1º CEB e JI)**, o qual contempla intervenções com amplitudes diferenciadas, conforme as necessidades identificadas aquando da revisão da Carta Educativa do Porto em 2017. No Quadro 14 são identificadas as intervenções previstas.

Quadro 14 - Programa de Manutenção e Conservação do Parque Escolar Público Municipal

Tipo de requalificação	Estabelecimento de ensino
Requalificação Geral	Escola Básica do Falcão
	Escola Básica de Montebello
	Escola Básica dos Correios
	Escola Básica Agra do Amial
	Escola Básica do Cerco do Porto
	Escola Básica da Ponte
Requalificação do espaço exterior	Escola Básica da Alegria
	Escola Básica da Bandeirinha
	Escola Básica da Lomba
	Escola Básica de S. Roque da Lameira
	Escola Básica de S. Tomé
	Escola Básica do Campo 24 de agosto
	Escola Básica do Bom Pastor
	Escola Básica da Constituição
	Escola Básica de Costa Cabral
	Escola Básica de Miosótis
Requalificação geral da cobertura e do espaço exterior no r/chão	Escola Básica de S. Miguel de Nevogilde
Requalificação geral espaço exterior	Escola Básica das Antas
	Escola Básica das Condominhas

O presente Plano inclui ainda a intervenção na Escola Secundária Alexandre Herculano, na sequência de um acordo de colaboração[45] entre o Ministério da Educação e o Município do Porto

[45] O Acordo n.º 15/2019 – Acordo de colaboração entre o Ministério da Educação e o Município do Porto foi publicado no DR n.º 189, 2ª Série, em 2 de Outubro de 2019;

visando a requalificação e modernização das instalações da escola e a construção de um pavilhão polidesportivo.

6.6.2 Equipamentos de Cuidados de Saúde Primários

A Carta dos Equipamentos de Cuidados de Saúde Primários da Cidade do Porto[46], foi elaborada pela Câmara Municipal do Porto em parceria com a Administração Regional de Saúde do Norte, refletindo sobre os problemas atuais na resposta prestada pelas unidades de cuidados de saúde primários do concelho, apontando soluções para os casos considerados mais graves em termos de instalações e traçando um rumo sobre qual deverá ser a aposta em termos de investimentos futuros. É este documento que informa o processo de revisão do PDM atual.

Os cuidados de saúde primários no concelho do Porto encontram-se estruturados em dois Agrupamentos de Centros de Saúde (ACeS) - Ocidental e Oriental – que integram oito Centros de Saúde.

O Agrupamento de Centros de Saúde do Porto Oriental engloba três Centros de Saúde (Bonfim, Campanhã e Paranhos), distribuídos por 7 edifícios, e dá resposta, em termos de cuidados de saúde primários, à população da zona oriental da cidade, predominantemente oriunda das Freguesias do Bonfim, Campanhã e Paranhos.

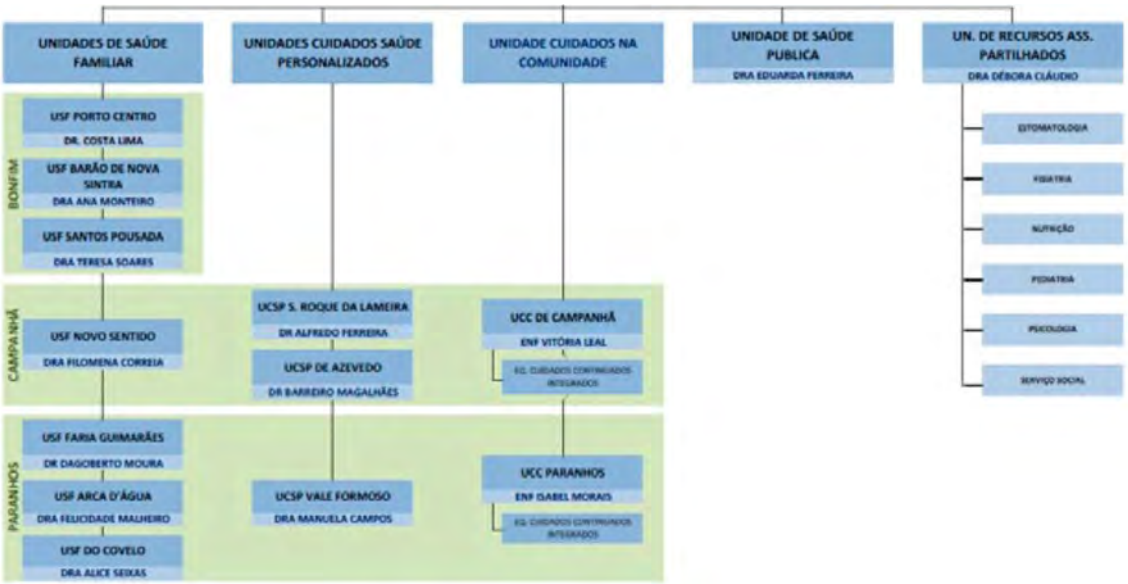
Os três centros de saúde integram 14 unidades funcionais de saúde, nomeadamente 7 Unidades de Saúde Familiares (USF), 3 Unidades de Cuidados de Saúde Personalizados (UCSP), 2 Unidades de Cuidados na Comunidade (UCC), a Unidade de Saúde Pública (USP) e a Unidade de Recursos Assistenciais Partilhados (URAP).

O Agrupamento de Centros de Saúde do Porto Ocidental engloba cinco Centros de Saúde (Aldoar, Foz Douro, Carvalhosa, Batalha e S. João), distribuídos por 16 edifícios, e dá resposta aos habitantes da zona ocidental e central da cidade, a maioria oriunda das Freguesias de Ramalde, da União de Freguesias de Aldoar, Foz do Douro e Nevogilde, da União das Freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos e da União das Freguesias de Cedofeita, Miragaia, Santo Ildefonso, S. Nicolau, Sé e Vitória.

Os cinco centros de saúde integram 21 unidades prestadoras de cuidados de saúde, nomeadamente 11 Unidades de Saúde Familiares (USF), 5 Unidades de Cuidados de Saúde Personalizados (UCSP), 3 Unidades de Cuidados na Comunidade (UCC), a Unidade de Saúde Pública (USP) e a Unidade de Recursos Assistenciais Partilhados (URAP).

[46] Carta dos Equipamentos de Cuidados de Saúde Primários da Cidade do Porto; 2017;

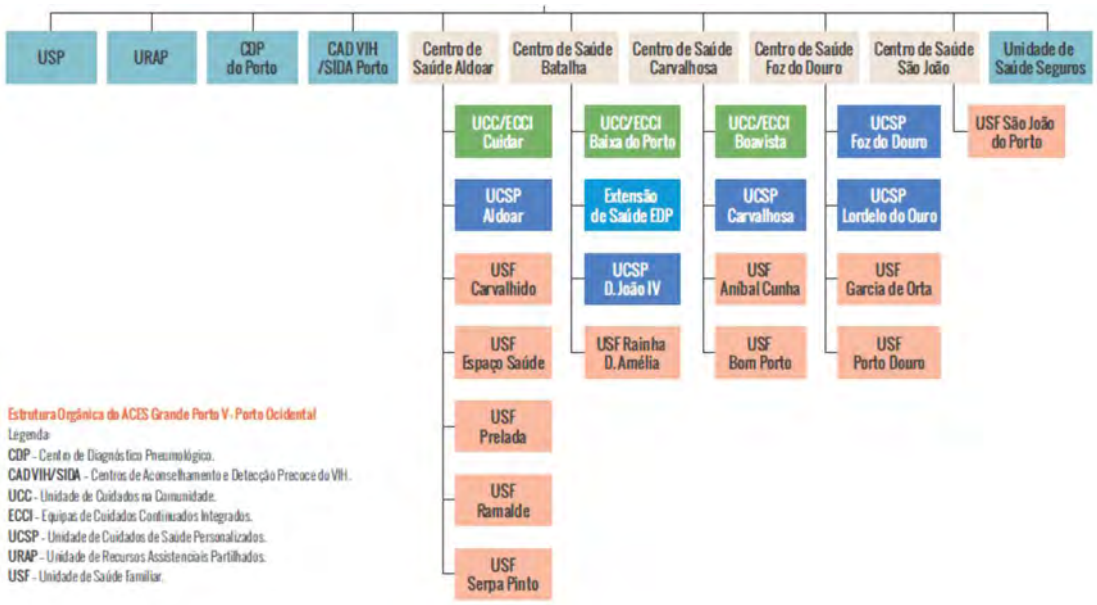
Figura 44 - Agrupamento de Centros de Saúde Oriental



Fonte: Carta dos Equipamentos de Cuidados de Saúde Primários do Porto; 2017

Neste ACeS ainda existem outras unidades, quer de prestação de cuidados de saúde primários (Seguros e EDP), quer de atividades transversais a todo o Concelho do Porto, nomeadamente o Centro de Diagnóstico Pneumológico do Porto (CDP), o Centro de Aconselhamento e Deteção (CAD) do VIH/SIDA e o Centro de Vacinação Internacional (CVI).

Figura 45 - Agrupamento de Centros de Saúde Ocidental



Fonte: Carta dos Equipamentos de Cuidados de Saúde Primários do Porto; 2017

Ambos os agrupamentos de centros de saúde, através das respetivas unidades funcionais, dão resposta a um número de utentes manifestamente superior ao número de residentes, segundo os dados do último recenseamento geral da população (2011).

No ACeS do Porto Oriental, as unidades funcionais respondem a um número de utentes que está 18% acima do valor correspondente aos residentes. No ACeS do Porto Ocidental esse valor sobe para 33%. Esta circunstância explica-se essencialmente pela migração de população para outros concelhos (nomeadamente as segundas gerações), mas que mantêm a ligação forte ao seu médico de família e, ainda, cidadãos que trabalham no Porto e apesar de viverem noutros locais preferem optar por equipamentos localizados perto do seu local de trabalho.

Se por um lado este dado facto sublinha uma enorme atratividade dos equipamentos do conselho, por outro lado implica uma exigência acrescida, designadamente em termos de recursos materiais e humanos, na prestação dos cuidados de saúde.

Face ao diagnóstico elaborado e à concertação entre as partes envolvidas, designadamente Administração Regional de Saúde e Câmara Municipal do Porto, a expansão da rede de cuidados de saúde primários foi aprovada, encontrando-se esta em fase de execução.

Assim, no quadro do Agrupamento de Centros de Saúde Ocidental, a nova unidade de saúde de Ramalde está concluída numa empreitada que foi assumida pela Câmara Municipal do Porto, encontrando-se já em funcionamento. Esta intervenção teve por base a transformação de um edifício abandonado no bairro das Campinas em início da construção e que se encontrava muito degradado e ao abandono há vários anos.

Ainda no Agrupamento de Centros de Saúde Ocidental e no que concerne às 3 unidades de saúde do Centro de Saúde da Batalha (Guindais, D. João IV e Rodrigues de Freitas) que, de acordo com a Carta dos Equipamentos de Cuidados de Saúde Primários do Porto, necessitavam de substituição urgente, a Carta dos Equipamentos de Cuidados de Saúde Primários da Cidade do Porto assumiu a opção da ARSN de concentração das três unidades, tendo em vista ganhos de eficácia.

A realização de obras de remodelação e beneficiação do edifício centenário que fazia parte do extinto Convento de Santa Clara, património do Estado, para a instalação da Unidade de Saúde da Batalha, permitiria ainda reunir no mesmo edifício, cinco unidades funcionais do ACeS Porto Ocidental (USF Rainha D. Amélia, UCSP D. João IV, UCC Baixa do Porto, USP) e que se encontravam a funcionar em diferentes imóveis arrendados.

Relativamente às obras de beneficiação do Centro de Saúde Rainha Dona Amélia /Batalha, este equipamento está em funcionamento desde fevereiro de 2020, colmatando assim uma grande lacuna em termos de instalações físicas destas unidades de saúde, melhorando o acesso á população.

Tendo presente as orientações deste instrumento, o presente Plano integra como intervenções estratégicas (Quadro 15), neste domínio, duas ações associadas ao Agrupamento de Centros de Saúde Oriental: a instalação da unidade prestadora de cuidados de saúde onde funcionava a

Escola Básica e Secundária do Cerco do Porto (no quadro do protocolo celebrado com a DREN que tinha por objeto a cedência de prédio sito na Travessa da Maceda, na freguesia de Campanhã, a fim de a ARSN aí instalar uma unidade prestadora de cuidados de saúde) e a requalificação do Centro de Saúde de Azevedo.

Quadro 15 - Intervenções na área dos cuidados de saúde primários

Designação do Programa/Ação
Requalificação do Centro de Saúde de Azevedo
Construção da Unidade de Saúde Familiar do Cerco

6.6.3 Equipamentos de Solidariedade e Segurança Social

A Carta Social[47] é a ferramenta dinâmica do Gabinete de Estratégia e Planeamento do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social - GEP/MSSS - onde estão inscritas todas as respostas sociais organizadas em quatro grandes áreas de intervenção - Infância e Juventude, População Adulta, Família e Comunidade e Grupo Fechado.

Com base nesta classificação, verifica-se que no concelho do Porto existem cerca de 300 equipamentos sociais que garantem a prestação de mais de 500 respostas sociais distribuídas pelas áreas da Infância e Juventude (46%), População Adulta (45%) e Família e Comunidade (9%).

As respostas sociais Creche e Estabelecimento de Educação Pré-escolar são as que registam maior expressão no concelho, registando 18% e 14%, respetivamente. De ressaltar que os dados se referem às respostas da rede solidária e com Acordo de Cooperação com a Segurança Social a que acrescem a rede pública, por exemplo na educação pré-escolar e a rede privada nas diversas valências. O Serviço de Apoio Domiciliário a Idosos (13%) e a Estrutura Residencial para Idosos (12%) constituem as respostas que se seguem em termos de frequência.

A distribuição dos equipamentos pelo território concelhio revela a concentração de um grande número de equipamentos na área central da Cidade. Apenas na União de Freguesias de Cedofeita, Miragaia, S. Nicolau, Santo Ildefonso, Sé e Vitória estão concentrados quase 34% dos equipamentos de solidariedade e ação social da cidade. As freguesias de Campanhã, Bonfim e Paranhos acolhem, cada uma, cerca de 13% desse tipo de equipamentos.

Em 2019 foi elaborado o Plano de Desenvolvimento Social do Porto 2019-2021 (PDS.Porto), o qual constitui um documento estratégico que estabelece eixos e objetivos visando a ação concertada entre os 267 parceiros da **Rede Social do Porto (RSPorto)**, sendo também uma ferramenta através da qual o Município define parte significativa das suas políticas e práticas para a ação social local.

[47] http://www.cartasocial.pt/

Não incluindo propostas concretas de intervenção em equipamentos existentes ou propostos, este Plano remete a sua concretização e operacionalização no terreno para Planos de Ação e, ainda, para um conjunto de ações operativas potencialmente inovadoras resultantes da análise das necessidades e do tecido de respostas sociais existentes no município.

Neste contexto uma das peças chave identificada diz respeito ao Observatório Permanente de Desenvolvimento Social, atualmente em fase de implementação e que conta já com informação georreferenciada atualizada das respostas sociais.

Este instrumento será fundamental para a decisão em torno de novos investimentos, designadamente em áreas críticas já identificadas: crianças, jovens e suas famílias em situação de vulnerabilidade; população sénior; pessoas com deficiência ou incapacidade; pessoas com problemas de saúde mental; pessoas com comportamentos aditivos e dependências; pessoas em situação de sem-abrigo; pessoas em situação de violência de género e doméstica, migrantes e minorias étnicas. Pretende-se que, progressivamente, constitua um mecanismo basilar em todo o processo de suporte às políticas e práticas sociais locais.

6.6.4 Equipamentos Desportivos

No relatório de caraterização e diagnóstico sobre este tema caraterizou-se a oferta existente em termos de equipamentos de base formativa, especializados e, ainda, de competição e espetáculo.

Globalmente foi possível constatar que essa oferta apresenta uma ampla cobertura na Cidade, correspondendo à forte dinâmica desportiva e à vitalidade das suas instituições, que desempenham um papel muito relevante a nível local (estabelecimentos de ensino, coletividades, instituições desportivas privadas).

No que diz respeito à rede pública, a atuação do município nos últimos anos tem estado menos orientada para a construção de novos equipamentos desportivos e mais centrada na requalificação/remodelação dos equipamentos desportivos existentes como forma de dar resposta à procura identificada e às necessidades, preferências e expectativas da população utilizadora.

Para além prosseguir com esta orientação, traduzida na requalificação do campo sintético do Viso e do complexo desportivo universitário do Porto (neste último caso, da responsabilidade da Administração Central), o presente Plano aposta igualmente no reforço da oferta pública de equipamentos com a expansão do parque desportivo de Ramalde e com a construção de seis novas instalações (Quadro 16).

Com esta ampliação da rede pretende-se reforçar a dotação da cidade em equipamentos desportivos de proximidade, colmatando carências sentidas e antecipando novas necessidades associadas ao desenvolvimento urbanístico de certas áreas, designadamente na área mais oriental da Cidade.

Quadro 16 - Plano das ações na área do desporto

Designação do Programa/Ação
Construção do Campo do Outeiro
Expansão do Parque Desportivo de Ramalde
Construção de Campo de Jogos do Pinheiro Manso
Construção do Complexo Desportivo Municipal de Campanhã
Construção de Campo de Futebol da Ervilha
Requalificação do Complexo Desportivo Universitário do Porto (CDUP)
Requalificação do Campo Sintético do Viso
Construção do Polidesportivo das Eirinhas
Construção de Equipamento Desportivo do Regado

6.6.5 Equipamentos de Cultura

A cultura assume primordial importância no carácter crescentemente cosmopolita da Cidade. O Porto possui um vasto conjunto de equipamentos culturais da gestão da administração municipal, da administração central e outros ainda ligados ao sector privado e ao movimento associativo.

Nos últimos anos, o forte dinamismo do setor do turismo tem vindo a contribuir para o aumento da procura de atividades culturais e artísticas e para a internacionalização de múltiplos eventos, exposições, festivais, etc.. Por outro lado tem-se vindo a criar uma oferta cultural de maior proximidade no sentido de também reforçar a coesão social e espacial, potenciando uma maior e melhor qualidade programática nas estruturas culturais dispersas pelo território urbano e uma maior articulação interinstitucional.

Reconhecendo a importância do setor cultural para qualidade de vida urbana, mas também para a competitividade económica e afirmação interna e externa do Porto, o presente Plano inclui propostas de intervenção no sentido de alargar e qualificar a oferta de equipamentos neste domínio (Quadro 17).

Quadro 17 - Plano das ações na área da cultura

Designação de Programa/Ação
Programa de reabilitação do Cace Cultural do Freixo
Instalação do Museu da Indústria
Construção de Pavilhões de Jardim - Museu da Cidade
Instalação do Museu da Natureza Contemporânea
Ampliação e requalificação da Biblioteca Pública Municipal do Porto
Instalação das Reservas Museológicas Municipais
Reabilitação do Cinema Batalha

No que diz respeito ao Museu da Cidade, as intervenções previstas incluem a instalação de dois novos núcleos: o Museu da Indústria, numa das naves das instalações do Cace Cultural do Freixo e o Museu da Natureza Contemporânea na Quinta da Bonjóia, a qual será objeto de obras de reabilitação e de adaptação para este efeito.

Ainda no que diz respeito ao Museu da Cidade, aposta-se igualmente na criação de um conjunto de pavilhões de exterior nos jardins de cinco dos seus espaços museológicos: Quinta da Bonjóia, Museu do Romantismo, Reservatório-Museu da História da Cidade, Casa Museu Marta Ortigão Sampaio e Casa Oficina António Carneiro. A programação expositiva destes pavilhões será eminentemente temporária e apresentará objetos das coleções do Museu da Cidade, de artistas e de outras entidades.

As Reservas Museológicas Municipais terão também um novo equipamento que tratará de acolher os serviços municipais responsáveis pelo acondicionamento, conservação e restauro de objetos.

Quanto à Biblioteca Pública Municipal do Porto será ampliada, com a construção de uma nova área (em edifício novo) para acomodar o passivo acumulado de Depósito Legal dos últimos anos e o seu crescimento no horizonte dos próximos 20-25 anos, em três áreas: monografias, periódicos e reservados. O projeto inclui ainda uma intervenção no edifício-mãe, tendo em vista melhorar a sua organização interna.

Por seu lado a reabilitação do CACE Cultural na antiga Central Elétrica, está associada a um programa ambicioso de criação de um novo polo multifuncional - o Polo Cultural do Freixo, no qual se concentrarão – para além do atrás referido Museu da Indústria – um polo da Galeria Municipal Almeida Garrett, ateliers diversos ligados às artes visuais, performativas e musicais, bem como empresas ligadas às indústrias criativas.

No caso do Cinema Batalha, a intervenção proposta passa pela reabilitação criteriosa do edifício, preservando todos os elementos originais que ainda se mantêm, garantindo todas as condições para que este volte a acolher a função de cinema.

6.6.6 Outros Equipamentos de Utilização Coletiva

Para além dos equipamentos de utilização coletiva referidos nos pontos anteriores, existem ainda outras ações de destaque como as que se inscrevem no quadro seguinte:

Quadro 18 - Plano das ações – outros equipamentos

Designação de Programa/Ação
Restauro e modernização do Mercado do Bolhão
Ampliação da Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto
Requalificação Silo-Auto
Construção da Residência Universitária da UP
Construção da Unidade de Investigação da UP (INESC)

No caso do Mercado do Bolhão, trata-se da intervenção já em curso neste equipamento de referência na Cidade que, não obstante o seu simbolismo e relevância funcional, viu adiada por muitos anos a sua evidente necessidade de reabilitação. Para além dos problemas de natureza estrutural que serão resolvidos, a intervenção no edifício permitirá manter a atividade tradicional

do mercado mas também captar novas valências, reforçando o seu papel de polo de animação da área central da Cidade.

A ampliação da Faculdade de Belas Artes – um projeto a levar a cabo pela Universidade do Porto – visa edificar novos espaços de trabalho em continuidade e complemento dos existentes.

No que respeita ao Silo – Auto, a intervenção prevista visa a criação de um equipamento multifuncional - potenciando as caraterísticas e a localização do edifício -, adaptando-o a novas valências e alargando a sua funcionalidade.

A construção de uma nova Residência Universitária para estudantes – é um projeto a levar a cabo pela Universidade do Porto, com o objetivo de melhorar os serviços de ação social e ter uma maior capacidade de resposta para os alunos que vêm estudar para a cidade do Porto.

A construção de uma Unidade de Investigação da Universidade do Porto (INESC) – é um projeto a concretizar pela Universidade do Porto, com vista a aumentar a sua capacidade de resposta em termos de investigação.

Notas metodológicas

Na fase de caraterização e diagnóstico da elaboração do presente Plano procedeu-se à inventariação e caracterização sistemática de todos os equipamentos existentes na cidade tendo-se alargado o espectro de categorias consideradas em 2006. Foram consideradas as seguintes: saúde, educação, cultura, solidariedade e ação social, cultura, desporto, segurança e proteção civil, defesa, justiça e, ainda um conjunto de outro tipo de domínios: culto, cemitérios e crematórios, administração local, administração central. Todos estes equipamentos foram georreferenciados através de pontos.

Para a fase de definição da proposta de modelo territorial – e concretamente para a elaboração da carta das áreas de equipamento de utilização coletiva optou-se por delimitar as parcelas afetas ou a afetar à instalação de equipamentos com carácter estruturante no ordenamento e funcionamento da cidade, tendo, para o efeito, sido adotada a grelha apresentada no Quadro 19.

Quadro 19 - Equipamentos de Utilização Coletiva representados espacialmente, através de áreas

Domínios	Equipamentos georreferenciados
Educação e formação profissional	Estabelecimentos do ensino básico e secundário público
	Jardins de infância públicos
	Estabelecimentos de ensino superior público e privado Residências universitárias públicas.
	Estabelecimentos de ensino particular e/ou cooperativo que lecionem todos os ciclos de ensino e com edifício construído de raiz para o efeito ou profundamente adaptado, a funcionar num único espaço e em parcela única.
	Estabelecimentos de ensino profissional em edifício construído de raiz para o efeito ou profundamente adaptado e que seja exclusivamente utilizado para este fim.
Saúde	Hospitais públicos, privados e solidários
	Institutos públicos
	Centros de respostas integradas
	Centros de saúde
Solidariedade e Segurança Social	Respostas para a Infância e Juventude - rede pública e solidária
	Respostas para a População Adulta - rede pública e solidária
	Respostas para a Família e Comunidade - rede pública e solidária
Cultura	Museus - rede pública e fundações

Domínios	Equipamentos georreferenciados
	Bibliotecas municipais
	Arquivos públicos
	Teatros
	Outros espaços (Casa das Artes, Super Bock Arena - Pavilhão Rosa Mota, Casa da Música, Coliseu do Porto, Cinema Batalha, Ferreira Borges)
Desporto	Equipamentos de competição e espetáculo
	Equipamentos da rede pública municipal e do ensino superior público
	Equipamentos desportivos de associações com estatuto de utilidade pública ativo
Segurança e Proteção Civil	Esquadras/Centro de Comando (Polícia Municipal)
	Quartéis de Bombeiros Comando Distrital de Operações de Socorro - CDOS
Defesa	Fortes
	Quartéis (militares e GNR)
Justiça	Tribunais desde que construídos de raiz para o efeito
	Centro Educativo do Porto - Colégio de Santo António
	Polícia Judiciária
Culto/Religiosos	Todos desde que construídos de raiz para o efeito
Cemitérios e Crematórios	Inclui os públicos e os privados
Administração Local	Paços do Concelho, DOMUS e Oficinas/Estaleiros, Mercado do Bolhão, outros mercados, Juntas de Freguesia, CACE Cultural do Freixo, Horto Municipal, Centro de Recolha Oficial de Animais, Silo-Auto - Equipamento Multiusos
Administração Central	Todos os equipamentos desde que tenham edifício construído de raiz para o efeito ou tenham sido profundamente adaptados para o efeito
Equipamentos associados a imóveis com valor patrimonial	Imóveis inventariados (no seu todo ou em parte) com função patrimonial de matriz de equipamento que mantenham ou não função de equipamento no âmbito dos critérios de levantamento de 2020 e que preservem as características originais do edifício

Excetuando alguns casos correspondentes a imóveis com valor patrimonial reconhecido e cuja matriz original era de equipamento, foi tida em conta a manutenção no presente dos imóveis em que se prestam serviços ao público ou áreas que foram já aprovadas para o efeito, tendo a administração central contribuído no esforço de atualização, no que envolveu equipamentos sob a sua tutela[48].

A informação de base usada para a produção desta planta constituiu uma base de referência para a definição dos Espaços de Uso Especial – Equipamentos, da Qualificação Funcional do Solo, a qual assumiu critérios adicionais para a delimitação destes espaços[49].

Foram também incluídas nesta planta parcelas municipais que constituem reservas de solo para equipamentos que se venham a considerar necessários para o futuro.

[48] O Ministério das Finanças, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças forneceu uma lista de imóveis desafetados de bens imóveis do domínio público ou dos fins de utilidade pública a que se encontravam adstritos.
[49] Subcapítulo 6.1.1 Qualificação operativa e Qualificação funcional.

7 Servidões e restrições de utilidade pública

O artigo 97.º do RJIGT identifica no seu n.º1 os elementos que constituem o PDM: regulamento, planta de ordenamento e planta de condicionantes.

É na planta de condicionantes que se identificam as servidões administrativas e as restrições de utilidade pública em vigor que possam constituir limitações ou impedimentos a qualquer forma específica de aproveitamento do solo.

Nos termos do artigo 11.º da Lei 31/2014, sem prejuízo da definição do regime de uso do solo, podem ser estabelecidas, por lei, restrições de utilidade pública ao conteúdo do direito de propriedade, prevalecendo sobre as demais disposições de regime de uso do solo, para a prossecução de finalidades genéricas de interesse público relativas à política pública de solos.

Quando tenham carácter permanente e expressão territorial suscetíveis de impedir ou condicionar o aproveitamento do solo, as restrições de utilidade pública são obrigatoriamente traduzidas nos planos territoriais de âmbito municipal.

O artigo 119.º do RJUE estabelece que as câmaras municipais devem manter atualizada a relação dos instrumentos de gestão territorial e as servidões administrativas e restrições de utilidade pública especialmente aplicáveis na área do município, nomeadamente:

a) Os referentes a programa e plano regional de ordenamento do território, planos especiais de ordenamento do território, planos municipais e intermunicipais de ordenamento do território, medidas preventivas, áreas de desenvolvimento urbano prioritário, áreas de construção prioritária, áreas de reabilitação urbana e alvarás de loteamento em vigor;

b) Zonas de proteção de imóveis classificados ou em vias de classificação, reservas arqueológicas de proteção e zonas especiais de proteção de parque arqueológico a que se refere a Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, e o Decreto-Lei n.º 309/2009, de 23 de outubro;

c) Zonas de proteção a edifícios e outras construções de interesse público a que se referem os Decretos-Leis n.º 40 388, de 21 de novembro de 1955, e 309/2009, de 23 de outubro;

d) Imóveis ou elementos naturais classificados como de interesse municipal a que se refere a Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, e o Decreto-Lei n.º 309/2009, de 23 de outubro;

e) Zonas terrestres de proteção das albufeiras, lagoas ou lagos de águas públicas a que se refere o Decreto-Lei n.º 107/2009, de 15 de maio;

f) Zonas terrestres de proteção dos estuários a que se refere o Decreto-Lei n.º 129/2008, de 21 de julho;

g) Áreas integradas no domínio hídrico público ou privado a que se referem as Leis n.os 54/2005, de 15 de novembro, e Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro;

h) Áreas classificadas a que se refere o Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho;

i) Áreas integradas na Reserva Agrícola Nacional a que se refere o Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março;

j) Áreas integradas na Reserva Ecológica Nacional a que se refere o Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto;

l) Zonas de proteção estabelecidas pelo Decreto-Lei n.º 173/2006, de 24 de agosto.

As Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública são estabelecidas tendo em vista os seguintes objetivos:

- A segurança dos cidadãos;
- O funcionamento e ampliação das infraestruturas e equipamento;
- O enquadramento do património cultural e ambiental;
- A execução de Infraestruturas programadas ou já em fase de projeto.

O PDM de 2006

No âmbito do primeiro processo de revisão do PDM que culminou com a publicação do plano em 2006 foram consideradas as seguintes servidões administrativas e restrições de utilidade pública:

- Imóveis classificados ou em vias de classificação;
- Edifícios Públicos;
- Rodovias;
- Ferrovias;
- Domínio Hídrico;
- Infraestruturas de Distribuição;
- Aeroporto;
- Sinalização Marítima;
- Equipamentos;
- Defesa Nacional;
- Vértices Geodésicos;
- Áreas Mistas e Sensíveis;
- Espécies Arbóreas Classificadas ou Protegidas;
- Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística.

Verifica-se que no território do concelho não havia áreas a integrar na Reserva Ecológica Nacional por força da aplicação da portaria 1041/91 de 11 de outubro.

Uma vez que todo o território do concelho do Porto foi à data classificado como solo urbano considerou-se também que não havia lugar à integração de áreas em Reserva Agrícola Nacional.

A perspetiva do novo Plano

Sem prejuízo das atualizações que têm vindo a ser feitas à Planta de Condicionantes, no âmbito da revisão do PDM foram analisadas todas as servidões administrativas e restrições de utilidade pública em presença no território, auscultadas as entidades da tutela e reestruturada a Planta de Condicionantes.

Assim, na Planta de Condicionantes – Carta de Condicionantes Geral que integra o presente Plano foram consideradas as seguintes servidões administrativas e restrições de utilidade pública:

- Domínio hídrico;
- Espécies florestais protegidas;
- Árvores e arvoredo de interesse público;
- Património edificado;
- Estabelecimentos prisionais e tutelares de menores;
- Defesa nacional;
- Rede elétrica;
- Gasodutos e oleodutos;
- Rede rodoviária nacional e estradas desclassificadas;
- Rede ferroviária;
- Aeroportos e aeródromos (Zonas de servidão aeronáutica);
- Faróis e outros sinais marítimos;
- Marcos geodésicos;
- Abastecimento de água.

A atualização efetuada a esta peça incluiu a alteração das designações das servidões administrativas e restrições de utilidade pública bem como a atualização das entidades tutelares.

No âmbito das reuniões da Comissão de Acompanhamento confirmou-se que se mantém em vigor a portaria 1041/91 de 11 de outubro, pelo que no território do concelho continua a não haver áreas a integrar na Reserva Ecológica Nacional e que, uma vez que o território do concelho do Porto está classificado como urbano na sua totalidade, não há lugar à integração de áreas em Reserva Agrícola Nacional.

7.1 Recursos naturais

7.1.1 Domínio hídrico

O domínio hídrico é constituído pelo conjunto de bens que, pela sua natureza, são considerados de uso público e de interesse geral e inclui as parcelas de terrenos situadas nos leitos e margens das linhas de água.

No concelho do Porto foram identificadas áreas:

- Margens (com uma largura de 10 metros) das linhas de água identificadas de acordo com o levantamento efetuado pela empresa Águas do Porto, EM;
- Margem do rio Douro definida de acordo com indicações da Agência Portuguesa do Ambiente, com uma largura de 50 metros a contar da linha de limite do leito do rio Douro;
- Margem da frente marítima definida nos termos do Programa da Orla-Costeira atualmente em revisão.

Nestas áreas presumem-se públicas todas as parcelas de terreno com exceção daquelas sobre as quais já decorreu um processo de reconhecimento de propriedade privada ou procedimento de delimitação do domínio público hídrico. No concelho do Porto tem havido alguns procedimentos de reconhecimento de propriedade privada, sobretudo na zona da ribeira e Miragaia. No âmbito do processo da 1.ª revisão do PDM do Porto, que culminou com a publicação da Resolução de Conselho de Ministros n.º 19/2006, procedeu-se à delimitação do domínio público hídrico, conforme melhor esclarecido nos elementos anexos à ata da 2.ª reunião plenária da Comissão de Acompanhamento. Esta delimitação respeita à "faixa marginal do domínio público marítimo" bem como todo o estuário do rio Douro desde 200 m a montante da Ponte de D. Luís I até à Foz. De notar que esta delimitação não altera o limite da margem, apenas identifica, dentro da faixa de terreno que corresponde à margem, a área de domínio público hídrico.

As entidades que atualmente têm jurisdição e detêm competências de administração e gestão sobre os terrenos do domínio público hídrico no concelho do Porto são:

- A Agência Portuguesa do Ambiente (APA), que, como autoridade nacional da água, representa o Estado como garante da política nacional das águas;
- A APDL S.A., de acordo com o D.L. 335/98, 03 de novembro, alterado pelo D.L. 83/2015, de 21/05, na faixa marginal do domínio público marítimo desde o enfiamento do eixo da Rua da Bélgica, na praia de Lavadores, até ao paralelo do farol da Boa Nova, ao norte do porto de Leixões, e compreende, além disso, duas zonas sendo uma respeitante à Zona do Porto do Douro, que inclui todo o estuário do rio Douro desde 200 m a montante da ponte Luís I até à Foz, com todas as suas margens, acostadouros, cais, docas e terraplenos existentes ou a ser construídos, estendendo-se aos terrenos e massas de água de toda a via navegável do rio Douro.

Embora tenham sido identificadas desde o PDM 2006 áreas inundáveis de algumas linhas de água, as mesmas não foram classificadas como Zonas Adjacentes pelo que não se encontram representadas na Planta de Condicionantes – Carta de Condicionantes Geral.

Figura 46 - Domínio hídrico

7.1.2 Espécies florestais protegidas

Esta servidão recai sobre as parcelas que apresentem árvores isoladas ou conjuntos de árvores das seguintes espécies: sobreiros, azinheiras e azevinhos.

Na Planta de Condicionantes – Carta de Condicionantes Geral estão apenas identificados os povoamentos de sobreiros identificados de acordo com levantamento dos serviços municipais. Trata-se de uma servidão que impende sobre o território independentemente de qualquer representação geográfica. Não obstante tenha sido feito um esforço no sentido de procurar identificar todas as áreas onde surgem árvores destas espécies, não é possível garantir que todas as áreas estão representadas geograficamente. Contudo está certamente identificada a grande maioria destas áreas pelo que se considerou que, embora o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas não tenha podido validar esta informação, importa representar a mesma na planta pois permitirá dar a conhecer aos interessados que sobre aquelas parcelas de terreno impende uma servidão com as consequências previstas na Lei. Estas áreas serão atualizadas a todo o tempo, sempre que houver nova informação, uma vez que a Planta de Condicionantes – Carta de Condicionantes Geral é dinâmica

Figura 47 – Espécies florestais protegidas

7.1.3 Árvores e arvoredo de interesse público

As espécies vegetais que, pela sua idade, porte ou raridade carecem de cuidadosa conservação são objeto de classificação nos termos do Regime Jurídico da Classificação de Arvoredo de Interesse Público.

Na Planta de Condicionantes – Carta de Condicionantes Geral estão identificadas os exemplares isolados ou conjuntos de árvores que estão classificados ou em vias de classificação.

As espécies arbóreas classificadas ou em vias de classificação no concelho do Porto são as descritas no quadro seguinte e encontram-se espacializadas na Figura 48.

Quadro 20 - Árvores e arvoredo de interesse público

Processo	Tipificação	Espécie	Nome vulgar	Quan_ tidade	Localização	Legislação aplicável	Raio de Proteção (metros)
KNJ1/009	Exemplar isolado	*Liriodendron tulipifera L.*	tulipeiro-da-virgínia	1	Rua de João de Deus, n.º 395 (Recreio da escola municipal EB1 João de Deus)	Diário do Governo, n.º 280 - II Série de 2/12/1939	50
KNJ1/113	Exemplar isolado	*Liriodendron tulipifera L.*	tulipeiro-da-virgínia	1	Rua de Entre Quintas, n.º 155 (Casa Tait)	Diário do Governo n.º 204 - II Série de 1/9/1950	50
KNJ1/221	Exemplar isolado	*Camellia japonica Thumb.*	cameleira; japoneira	1	Largo da Igreja de Paranhos, n-º 32	Aviso da DGF, DR n.º 35, II Série de 11/2/1992	50
KNJ1/222	Exemplar isolado	*Camellia japonica Thumb.*	cameleira; japoneira	1	Largo da Igreja de Paranhos, n-º 32	Aviso da DGF, DR n.º 35, II Série de 11/2/1992	50
KNJ1/443	Exemplar isolado	*Cedrus atlantica (Endl.) Manetti ex Carrière*	cedro-do-atlas	1	Rua do Campo Alegre, n.º 893 - Jardim da Casa do Professor - Círculo Universitário (UP)	Aviso n.º 11260/2004 da DGRF, DR n.º 281 - II Série, de 30 de novembro	50
KNJ1/444	Exemplar isolado	*Liriodendron tulipifera L.*	tulipeiro-da-virgínia	1	Rua do Campo Alegre, n.º 893 - Jardim da Casa do Professor - Círculo Universitário (UP)	Aviso n-º 11260/2004 da DGRF, DR n-º 281 - II Série, de 30 de novembro	50

Processo	Tipificação	Espécie	Nome vulgar	Quan_ tidade	Localização	Legislação aplicável	Raio de Proteção (metros)
KNJ1/445	Exemplar isolado	*Platanus occidentalis L.*	plátano	1	Rua do Campo Alegre, n.º 893 - Jardim da Casa do Professor - Círculo Universitário (UP)	Aviso n.º 11260/2004 da DGRF, DR n.º 281 - II Série, de 30 de novembro	50
KNJ1/448	Exemplar isolado	*Metrosideros excelsa Soland ex Gaert.*	metrosídero	1	Jardim do Passeio Alegre	Aviso n.º 169/2005 da DGRF, DR n.º 6 - II Série de 10 de janeiro	50
KNJ1/449	Exemplar isolado	*Metrosideros excelsa Soland ex Gaert.*	metrosídero	1	Jardim do Passeio Alegre	Aviso n..º 169/2005 da DGRF, DR n.º 6 - II Série de 10 de janeiro	50
KNJ1/450	Exemplar isolado	*Araucaria bidwilli Hooker*	araucária-da-queenslândia ou bunya-bunya	1	Jardim da Cordoaria (no Campo dos Mártires da Pátria)	Aviso n.º 169/2005 da DGRF, DR n.º 6 - II Série de 10 de janeiro	50
KNJ1/451	Exemplar isolado	*Ginkgo biloba L.*	nogueira-do-japão	1	Jardim das Virtudes	Aviso n.º 169/2005 da DGRF, DR n.º 6 - II Série de 10 de janeiro	50
KNJ1/611	Exemplar isolado	*Cedrus atlantica (Endl.) Manetti ex Carrière*	cedro-do-atlas	1	Jardins da Secção Regional do Norte da Ordem dos Médicos, Freguesia de Paranhos	Aviso n.º 14/2011 da Autoridade Florestal Nacional de 22 de agosto	50
KNJ1/612	Exemplar isolado	*Liriodendron tulipifera L.*	tulipeiro-da-virgínia	1	Jardins da Secção Regional do Norte da Ordem dos Médicos, Freguesia de Paranhos	Aviso n.º 14/2011 da Autoridade Florestal Nacional de 22 de agosto	50
KNJ3/045	Alameda	*Metorsideros excelsa Soland ex Gaert.*	metrosídero	33	Avenida de Montevideu (junto ao Castelo do Queijo)	Aviso n.º 169/2005 da DGRF, DR n.º 6, II Série de 10 de janeiro	50
KNJ3/046	Alameda	*Metorsideros excelsa Soland ex Gaert.*	metrosídero	55	Avenida de Montevideu (Jardim do Homem do Leme)	Aviso n.º 169/2005 da DGRF, DR n.º 6, II Série de 10 de janeiro	50
KNJ3/047	Conjunto arbóreo	*Araucaria heterophylla (Salisbury) Franco*	araucária-de-norfolk	28	Jardim do Passeio Alegre	Aviso n.º 169/2005 da DGRF, DR n.º 6, II Série de 10 de janeiro	50
KNJ3/048	Alameda	*Phoenix canariensis Chabaud*	palmeira-das-canárias	63	Jardim do Passeio Alegre	Aviso n.º 169/2005 da DGRF, DR n.º 6, II Série de 10 de janeiro	50
KNJ3/049	Conjunto arbóreo	*Liriodendron tulipifera L.*	tulipeiro-da-virgínia	5	Praça de Pedro Nunes (junto ao Liceu D. Manuel II)	Aviso n.º 169/2005 da DGRF, DR n.º 6 - II Série de 10 de janeiro	50
KNJ3/050	Alameda	*Platanus hybrida Brot.*	plátano	37	Jardim da Cordoaria (no Campo dos Mártires da Pátria)	Aviso n.º 169/2005 da DGRF, DR n.º 6, II Série de 10 de janeiro	50
KNJ3/051	Conjunto arbóreo	*Magnolia grandiflora L.*	magnólia-sempre-verde	12	Jardim de Marques de Oliveira (Jardim de S. Lázaro)	Aviso n.º 169/2005 da DGRF, DR n.º 6 - II Série de 10 de janeiro	50
AIP131203 59I	Exemplar isolado	*Afrocarpus falcatus (Thunb)*	podocarpo-de-madeira-amarela	1	Palácio do Freixo	Despacho (extrato) n.º 3202/2019, DR n.º58 - II Série de 22 de março	20
AIP131218 57C	Alameda (Alinhamento)	*Washingtonia robusta H. Wendland*	washingtónia -mexicana	7	Palácio de Cristal	Despacho (extrato) n.º 3352/2019 - DR n.º 60/2019, II Série II de 26 de março	50
AIP131218 58I	Exemplar isolado	*Metrosideros excelsa Sol. ex Gaertn.*	metrosídero	1	Palácio de Cristal (topo norte do edificio da biblioteca Almeida Garrett)	Despacho (extrato) n.º 2794/2019, DR n.º 53, 2º série de 15 de março	20
KNJ1/009	Exemplar isolado	*Liriodendron tulipifera L.*	tulipeiro-da-virgínia	1	Rua de João de Deus, n.º 395 (Recreio da escola municipal EB1 João de Deus)	Diário do Governo, n.º 280 - II Série de 2/12/1939	50
AIP131218 89I	Exemplar isolado	*Arbutus xalapensis Kunth*	medronheiro-do-texas	1	Jardim Botânico	Despacho n.º 1638/2021, DR n.º 29/2021 - 2º série 11 de fevereiro	20
AIP131218 91I	Exemplar isolado	*Bischofia javanica*	biscófia, cedro-de-java	1	Jardim Botânico	Despacho n.º 1638/2021, DR n.º	20

Processo	Tipificação	Espécie	Nome vulgar	Quan_ tidade	Localização	Legislação aplicável	Raio de Proteção (metros)
						29/2021 - 2º série 11 de fevereiro	
AIP131218 84I	Exemplar isolado	*Cinnamomum camphora (L.) J. Presl*	canforeira	1	Jardim da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR -N)	Despacho n.º 1637/2021, DR n.º 29/2021 - 2º série 11 de fevereiro	20
AIP131218 85I	Exemplar isolado	*Aesculus hippocastanum*	castanheiro-da-índia	1	Jardim do palacete Burmester / Faculdade Ciências da Universidade do Porto	Despacho n.º 1634/2021, DR n.º 29/2021, 2º série 11 de fevereiro	20
AIP131218 86I	Exemplar isolado	*Cedrus deodara*	cedro-do-himalaia	1	Jardim do palacete Burmester / Faculdade Ciências da Universidade do Porto	Despacho n.º 1634/2021, DR n.º 29/2021, 2º série 11 de fevereiro	20
AIP131218 92I	Exemplar isolado	*Bischofia javanica*	biscófia, cedro-de-java	1	Jardim Botânico	Despacho n.º 1638/2021, DR n.º 29/2021 - 2º série 11 de fevereiro	20
AIP131218 87I	Exemplar isolado	*Liriodendron tulipifera*	tulipeiro-da-virgínia	1	Jardim do palacete Burmester / Faculdade Ciências da Universidade do Porto	Despacho n.º 1634/2021, DR n.º 29/2021, 2º série 11 de fevereiro	20
AIP131219 0I	Exemplar isolado	*Bischofia javanica*	biscófia, cedro-de-java	1	Jardim Botânico	Despacho n.º 1638/2021, DR n.º 29/2021 - 2º série 11 de fevereiro	20
AIP131210 83C	Alameda	*Magnolia grandiflora*	magnólia-sempre-verde	12	Jardim Arca d'água	Despacho n.º 1635/2021, DR n.º 29/2021 - 2º série 11 de fevereiro	ZP
AIP131218 88I	Exemplar isolado	*Taxus baccata*	teixo	1	Jardim do palacete Burmester / Faculdade Ciências da Universidade do Porto	Despacho n.º 1634/2021, DR n.º 29/2021, 2º série 11 de fevereiro	20
AIP131218 82I	Exemplar isolado	*Cinnamomum camphora*	canforeira	1	Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto	Despacho (extrato) n.º 9919/2020, DR n.º200 - 2ª Série de 14 de outubro	20
AIP131218 81I	Exemplar isolado	*Fagus sylvatica*	faia	1	Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto	Despacho (extrato) n.º 9919/2020, DR n.º200 - 2ª Série de 14 de outubro	20

Quadro 21 - Árvores e arvoredo em vias de classificação

Processo	Tipificação	Espécie	Nome vulgar	Quan_ tidade	Localização	Legislação aplicável	Raio de Proteção (metros)
KNJ5/848	Exemplar isolado	*Liriodendron tulipifera*	tulipeiro-da-virgínia	1	Casa Tait	Processo	50
KNJ5/850	Exemplar isolado	*Magnolia grandiflora*	magnólia-sempre-verde	1	Casa Tait	Processo	20
KNJ5/852	Exemplar isolado	*Eucalyptus diversicolor*	eucalipto	1	Parque Nova Sintra	Processo	20
KNJ5/869	Exemplar isolado	*Liriodendron tulipifera*	tulipeiro-da-virgínia	1	Casa das Artes	Processo	25
S/P	Conjunto arbóreo	*Washingtonia filifera*	palmeira-da-califórnia	4	Praça Mouzinho de Albuquerque	Processo	50

Figura 48 - Árvores e arvoredo de interesse público

7.2 Património edificado

7.2.1 Imóveis classificados ou em vias de classificação

No âmbito da atualização do inventário municipal foi também atualizada a listagem de imóveis classificados ou em vias de classificação tendo sido corrigidas delimitações (do imóvel ou da zona de proteção) ou designações de modo a garantir a conformidade com o diploma que procedeu à sua classificação.

No concelho do Porto estão identificados os seguintes imóveis classificados de acordo com o respetivo enquadramento legal.

Quadro 22 - Monumentos Nacionais

Identificação	Localização	Fundamento Legal
Chafariz do Passeio Alegre	Jardim do Passeio Alegre	Decreto de 16-06-1910, DG, n.º 136, de 23-06-1910
Chafariz das Virtudes	Calçada das Virtudes	Decreto de 16-06-1910, DG, n.º 136, de 23-06-1910
Hospital de Santo António	Rua do Prof. Vicente José de Carvalho, Rua do Dr. Tiago de Almeida e Rua da Restauração	Decreto de 16-06-1910, DG, n.º 136, de 23-06-1910
Paço episcopal	Terreiro da Sé	Decreto de 16-06-1910, DG, n.º 136, de 23-06-1910
Sé do Porto	Terreiro da Sé	Decreto de 16-06-1910, DG, n.º 136, de 23-06-1910
Muralhas denominadas de D. Fernando e respetivo miradouro	Largo do Actor Dias, Rua Arnaldo Gama, Escadas dos Guindais (lanço do miradouro), Escadas do Caminho Novo, Rua Francisco da Rocha Soares e restos encobertos na Rua da Madeira e Campo dos Mártires da Pátria	Decreto n.º 11 454, DG, I Série n.º 35, de 19-02-1926
Capela de Nossa Senhora de Agosto (Capela dos Alfaiates)	Largo Actor Dias	Decreto n.º 14 425, DG, I Série, n.º 228, de 15-10-1927

Identificação	Localização	Fundamento Legal
Palácio do Freixo	E. N. 108	Decreto de 16-06-1910, DG, n.º 136, de 23-06-1910 ZEP - Portaria de 24-03-1949, publicada no DG, II Série, n.º 79, de 6-04-1949 (com Zona "non aedificandi")
Igreja dos Clérigos, designadamente a sua torre	Rua dos Clérigos, Rua de S. Filipe de Nery, Rua da Assunção e Campo dos Mártires da Pátria	Decreto de 16-06-1910, DG, n.º 136, de 23-06-1910 ZEP - Portaria de 22-10-1953, publicada no DG, II Série, n.º 6, de 8-01-1954 (com Zona "non aedificandi")
Igreja de S. Francisco	Rua do Infante D. Henrique	Decreto de 16-06-1910, DG, n.º 136, de 23-06-1910 ZEP - Portaria de 18-01-1960, publicada no DG, II Série, n.º 21, de 26-01-1960 (com Zona "non aedificandi")
Torre do Palácio dos Terenas	Rua da Boa Nova/Rua de D. Manuel II	Decreto de 16-06-1910, DG, n.º 136, de 23-06-1910 ZEP - Portaria de 6-05-1960, publicada no DG, II Série, n.º 115, de 16-05-1960 (com ZNA)
Casa da Rua da Alfândega Velha	Rua da Alfândega e Rua do Infante, 47 - 53	Decreto n.º 9 888, DG, I Série, n.º 146, de 2-07-1924 ZEP - Portaria de 9-01-1960, publicada no DG, II Série, n.º 27, de 2-02-1960 (com Zona "non aedificandi")
Igreja de Santa Clara	Largo 1.º de Dezembro	Decreto de 16-06-1910, DG, n.º 136, de 23-06-1910 ZEP - Portaria de 28-07-1964, publicada no DG, II Série, n.º 182, de 4-08-1964 (com Zona "non aedificandi")
Igreja de S. Martinho de Cedofeita	Largo do Priorado	Decreto de 16-06-1910, DG, n.º 136, de 23-06-1910 ZEP - Portaria de 2-11-1971, publicada no DG, II Série, n.º 263, de 9-11-1971 (com Zona "non aedificandi")
Igreja e Convento de S. Bento da Vitória	Rua das Taipas, Rua de São Bento da Vitória, Travessa das Taipas, Travessa de São Bento	Decreto n.º 129/77, DR, I Série, n.º 226, de 29-09-1977
Palácio da Bolsa	Rua da Bolsa	Dec. n.º 28/82, DR n.º 47, I Série, de 26 de fevereiro
Igreja e Convento dos Grilos, incluindo o seu recheio	Largo do Colégio	Dec. n.º 28/82, DR n.º 47, I Série, de 26 de fevereiro
Ponte de D. Maria Pia	Sobre o rio Douro, liga Fontainhas e Vila Nova de Gaia	Dec. n.º 28/82, DR n.º 47, I Série, de 26 de fevereiro
Centro Histórico do Porto, Ponte Luiz I e Mosteiro da Serra do Pilar	Nos concelhos do Porto e de Vila Nova de Gaia	Lei n.º107/01 de 08/09 (n.º 7,art.15º) e Aviso n.º 19137/2018, DR n.º245, II Série, de 20 de dezembro; Inscrito na lista «Património Mundial» da UNESCO a 5/12/96 (cf.«Relatório 20ª Sessão Comité» México) ZEP - n.º 2 do Aviso n.º 19137/2018 no Diário da República, 2.ª série – N.º 245, de 20 de dezembro
Teatro Nacional de São João	Praça da Batalha	Dec. n.º 16/2012, DR n.º 132, I Série, de 10 de julho
Casal de Santa Maria (conjunto edificado e zona envolvente), também denominado «Parque de Serralves» ou «Quinta do Riba de Ave» (primitiva Quinta do Conde de Vizela - Carlos Alberto Cabral)	Rua de Serralves, Avenida do Marechal Gomes da Costa, Rua de Bartolomeu Velho, Rua de Gil Eanes, Rua de D. João de Castro, Largo de D. João III	Decreto n.º 31-G/2012, DR, 1.ª série, n.º 252 (suplemento), de 31-12-2012 ZEP - Portaria n.º 593/99, DR n.º 133, II série, de 9 de junho (confirmada pelo Decreto n.º 31-G/2012, DR, 1.ª série, n.º 252 (suplemento), de 31-12-2012)
Conjunto constituído pela Igreja dos Carmelitas Descalços e Igreja de Nossa Senhora do Monte do Carmo	Praça de Parada Leitão	Decreto n.º 4/2013, DR, 1.ª série, n.º 85, de 3-05-2013
Ponte da Arrábida	Sobre o rio Douro, com acesso pela Via de Cintura Interna	Decreto n.º 13/2013, DR, 1.ª série, n.º 119, de 24-06-2013 ZEP – Portaria n.º 140/2019 - Diário da República n.º 34/2019, Série II de 2019-02-18 (com Restrições).
Antiga Cadeia e Tribunal da Relação do Porto	Largo Amor de Perdição, Campo dos Mártires da Pátria, Rua de S. Bento da Vitória e Travessa de S. Bento	Decreto n.º 6/2017, DR, 1.ª série, n.º 43, de 1-03-2017

Quadro 23 - Interesse Público

Identificação	Localização	Fundamento Legal
Pequeno fontanário existente no Largo da Sé do Porto	Calçada de D. Pedro Pitões	Decreto n.º 11 454, DG, I Série n.º 35, de 19-02-1926
Recolhimento dos Órfãos	Avenida de Rodrigues de Freitas em frente do Jardim de Marques de Oliveira	Decreto n.º 22 618, DG, I Série, n.º 122, de 2-06-1933
Chafariz da Colher	Rua de Miragaia	Decreto n.º 28 536, DG, I Série, n.º 66, de 22-03-1938
Chafariz do Jardim de S. Lázaro	Jardim de Marques de Oliveira (Jardim de S. Lázaro)	Decreto n.º 28 536, DG, I Série, n.º 66, de 22-03-1938
Chafariz da Rua de S. João (restos)	Rua de São João	Decreto n.º 28 536, DG, I Série, n.º 66, de 22-03-1938
Chafariz da Rua das Taipas	Rua das Virtudes	Decreto n.º 28 536, DG, I Série, n.º 66, de 22-03-1938
Chafariz da Rua Escura	Rua de D. Hugo	Decreto n.º 28 536, DG, I Série, n.º 66, de 22-03-1938
Castelo do Queijo	Praça de Gonçalves Zarco	Decreto n.º 23 684, DG, Série I, n.º 65, de 20-03-1934 ZEP - Portaria n.º 574/2011, DR, 2.ª Série, n.º 109, de 6-06-2011 e Declaração de retificação n.º 442/2013, DR, 2.ª série, n.º 69, de 9-04-2013 (com Zona "non aedificandi")
Dois obeliscos provenientes da Quinta da Prelada	Jardim do Passeio Alegre	Decreto n.º 28 536, DG, I Série, n.º 66, de 22-03-1938
Igreja de S. Pedro de Miragaia	Largo de São Pedro de Miragaia	Decreto n.º 42 007, DG, I Série, n.º 265, de 6-12-1958
Torre, Capela ou Ermida de S. Miguel-o-Anjo	Rua do Passeio Alegre	Decreto n.º 38 147, DG, I Série, n.º 4, de 5-01-1951 ZEP - Portaria de 29-09-1960, publicada no DG, II Série, n.º 240, de 14-10-1960
Palácio dos Carrancas	Rua de D. Manuel II	Decreto n.º 24 003, DG, I Série, n.º 136, de 12-06-1934 ZEP - Portaria de 9-03-1962, publicada no DG, II Série, n.º 73, de 27-03-1962 (com Zona "non aedificandi")
Prédio situado na Rua de São Miguel, 2 e 4, na parte em que existem painéis de azulejo do século XVII	Rua de S. Miguel, 2 - 4	Decreto n.º 44 675, DG, I Série, n.º 258, de 9-11-1962
Forte de S. João Baptista	Avenida de D. Carlos I / Esplanada do Castelo	Decreto n.º 47 984, DG, I Série, n.º 233, de 6-10-1967
Estátuas e elementos decorativos existentes no edifício com frentes para a Rua do Dr. Barbosa de Castro, 51, e Passeio das Virtudes, 14, bem como o muro em que se integram esses elementos	Rua do Dr. Barbosa de Castro, 51 e Passeio das Virtudes, 14	Decreto n.º 251/70, DG, I Série, n.º 129, de 3-06-1970
Conjunto urbano constituído pela Praça da Ribeira e as suas naturais extensões, ou sejam a Rua de S. João e respetiva transversal, a Rua do Infante D. Henrique	Rua do Infante D. Henrique, Rua de S. João e Praça da Ribeira	Decreto n.º 516/71, DG, I Série, n.º 274, de 22-11-1971
Prédios na Avenida de Rodrigues de Freitas, 192, 194, 200 e 204	Avenida Rodrigues Freitas n.ºs 192, 194, 200 e 204	Decreto n.º 735/74, DG, I Série, n.º 297, de 21-12-1974
Prédio na Rua da Galeria de Paris, 28	Rua da Galeria de Paris, 28	Decreto n.º 735/74, DG, I Série, n.º 297, de 21-12-1974

Identificação	Localização	Fundamento Legal
Prédio na Rua de Cândido dos Reis, 75 a 79	Rua de Cândido dos Reis, 75 - 79	Decreto n.º 735/74, DG, I Série, n.º 297, de 21-12-1974
Edifício onde se encontra instalada a Biblioteca Pública Municipal do Porto	Avenida de Rodrigues de Freitas, Rua de D. João IV e Rua do Morgado de Mateus	Decreto n.º 735/74, DG, I Série, n.º 297, de 21-12-1974
Casa do Despacho da Venerável Ordem Terceira de S. Francisco, incluindo o seu recheio	Rua do Infante D. Henrique	Decreto n.º 129/77, DR, I Série, n.º 226, de 29-09-1977
Casa do Dr. Domingos Barbosa, onde está instalado o Museu de Guerra Junqueiro	Rua de D. Hugo, n.ºs 30 a 32	Decreto n.º 129/77, DR, I Série, n.º 226, de 29-09-1977
Casa da Prelada, com o conjunto que a envolve, designadamente a mata e o jardim	Rua dos Castelos, Rua do Monte dos Burgos e Rua de Santa Luzia	Decreto n.º 129/77, DR, I Série, n.º 226, de 29-09-1977
Lago, fontes e escadaria que restam da Quinta da Prelada	Rua dos Castelos	Decreto n.º 28 536, DG, I Série, n.º 66, de 22-03-1938
Edifício do Frigorífico do Peixe	Alameda de Basílio Teles/Rua de D. Pedro V	Decreto n.º 129/77, DR, I Série, n.º 226, de 29-09-1977
Igreja da Misericórdia	Rua das Flores	Decreto n.º 129/77, DR, I Série, n.º 226, de 29-09-1977
Igreja de Santo Ildefonso	Praça da Batalha	Decreto n.º 129/77, DR, I Série, n.º 226, de 29-09-1977
Igreja de S. João Baptista, na Foz do Douro, incluindo os seus retábulos de talha, a pia baptismal e os restantes elementos antigos de arte decorativa, de escultura e de pintura	Largo da Igreja	Decreto n.º 129/77, DR, I Série, n.º 226, de 29-09-1977
Palácio de S. João Novo (Museu de Etnografia e História)	Largo São João Novo n.º 11	Decreto n.º 129/77, DR, I Série, n.º 226, de 29-09-1977
Casa de Ramalde, com todas as suas pertenças	Rua da Igreja de Ramalde	Decreto n.º 129/77, DR, I Série, n.º 226, de 29-09-1977
Capela do Senhor dos Passos	Rua de S. Sebastião	Decreto n.º 95/78, DR, I Série, n.º 210, de 12-09-1978
Igreja de S. José das Taipas, incluindo os retábulos com pinturas e esculturas	Rua do Dr. Barbosa de Castro, em frente ao Jardim da Cordoaria	Decreto n.º 28/82, DR, I Série, n.º 47, de 26-02-1982
Mercado de Ferreira Borges	Praça do Infante D. Henrique, Rua de Sousa Viterbo, Rua de Ferreira Borges, Rua de Mouzinho da Silveira	Decreto n.º 28/82, DR, I Série, n.º 47, de 26-02-1982
Pilares (2) que sustentavam a ponte pênsil	Cais na margem direita do rio Douro, imediatamente a jusante da Ponte D. Luís - Cais da Ribeira	Decreto n.º 28/82, DR, I Série, n.º 47, de 26-02-198
Ponte de D. Luís	Sobre o rio Douro, com acesso pelo Cais da Ribeira e Avenida de Vímara Peres	Decreto n.º 28/82, DR, I Série, n.º 47, de 26-02-1982
Prédio, incluindo todo o conjunto disperso por uma mata exótica com espécies raras e do qual fazem parte integrante a estufa, a casa do guarda, o coreto, o lago, moinhos de vento e jardim, situado no gaveto da Avenida da Boavista e a Rua dos Belos Are	Gaveto da Avenida da Boavista n.º 1256 com a Rua de Belos Ares, n.º 23 a 27	Decreto n.º 28/82, DR, I Série, n.º 47, de 26-02-1982
Estátua Equestre de D. Pedro IV	Praça da Liberdade	Decreto n.º 28/82, DR, I Série, n.º 47, de 26-02-1982 ZEP - art. 2.º, alínea b) da Portaria n.º 582/2011, DR n.º 113, IISérie , de 14 de junho
Edifício situado na Rua das Virtudes (antigo Clube dos Ingleses)	Rua das Virtudes, 11	Decreto n.º 8/83, DR, I Série, n.º 19, de 24-01-1983

Identificação	Localização	Fundamento Legal
Café Majestic	Rua de Santa Catarina, 112	Decreto n.º 8/83, DR, I Série, n.º 19, de 24-01-1983
Restaurante Comercial	Rua do Infante D. Henrique, 77 a 79	Decreto n.º 29/84, DR, I Série, n.º 145, de 25-06-1984
Igreja de São Martinho de Lordelo	Rua das Condominhas, 701	Decreto n.º 1/86, DR, I Série, n.º 2, de 3-01-1986
Capela das Almas, também denominada «Capela de Santa Catarina»	Rua de Santa Catarina/Rua de Fernandes Tomás	Decreto n.º 45/93, DR, I Série-B, n.º 280, de 30-11-1993
Casa dos Ferrazes Bravos	Rua das Flores, 25 a 39	Decreto n.º 45/93, DR, I Série-B, n.º 280, de 30-11-1993
Quinta do Viso, também denominada «Quinta do Rio»	Rua Direita do Viso	Decreto n.º 45/93, DR, I Série-B, n.º 280, de 30-11-1993
Edificações da Rua de Cedofeita e topo norte da Praça de Carlos Alberto	Rua de Cedofeita 1-615 e 2-692	Decreto n.º 45/93, DR, I Série-B, n.º 280, de 30-11-1993 ZEP - Portaria n.º 559/2011, DR, 2.ª Série, n.º 100, de 24-05-2011
Zona do Passeio Alegre	Esplanada do Castelo, Rua do Passeio Alegre e Rua de São José	Decreto n.º 45/93, DR, I Série-B, n.º 280, de 30-11-1993
Capela do Divino Coração de Jesus, também denominada «Capela dos Pestanas»	Rua do Almada	Decreto n.º 2/96, DR, I Série-B, n.º 56, de 6-03-1996
Zona histórica do Porto	Vários arruamentos	Decreto n.º 67/97, DR, I Série-B, n.º 301, de 31-12-1997 explicitado pela Portaria n.º 975/2006, DR, II Série, n.º 113, de 12-06-2006
Estação dos Caminhos de Ferro de São Bento, também denominada «Estação de São Bento», incluindo a gare metálica, os painéis de azulejos e a boca de entrada no túnel	Praça de Almeida Garrett, Rua da Madeira, Rua do Loureiro	Decreto n.º 67/97, DR, I Série-B, n.º 301, de 31-12-1997
Imóvel onde se encontra a Ourivesaria Cunha, incluindo a Ourivesaria Cunha e o seu recheio	Rua de 31 de Janeiro, 200 - 202	Decreto n.º 5/2002, DR, I Série-B, n.º 42, de 19-02-2002
Solar do Conde de Bolhão	Rua Formosa, 340-346	Art.º 1º da Portaria n.º 218/2010, DR, 2.ª Série, n.º 55, de 19-03-2010 e Declaração de rectificação n.º 735/2010, DR, 2.ª Série, n.º 73, de 15-04-2010 (corrige a designação da freguesia) ZEP - Art.º 2º da Portaria n.º 218/2010, DR, 2.ª Série, n.º 55, de 19-03-2010 e Declaração de rectificação n.º 735/2010, DR, 2.ª Série, n.º 73, de 15-04-2010 (fixa a ZEP em artigo próprio, sem alterar a delimitação)
Edifício do Antigo Quartel da Guarda Nacional Republicana da Bela Vista (antigo Instituto Moderno do Porto)	Rua de S. Roque da Lameira	Art.º 1º da Portaria n.º 318/2010, DR, 2.ª Série, n.º 87, de 5-05-2010 ZEP - Art.º 2º da Portaria n.º 318/2010, DR, 2.ª Série, n.º 87, de 5-05-2010
Conjunto urbano da Avenida da Boavista entre o Pinheiro Manso e a Avenida do Marechal Gomes da Costa	Avenida da Boavista n.º 2438 a 2806 e n.º 2405 a 2671, n.º 2831 e Avenida do Marechal Gomes da Costa n.º 50	Art.º 1º da Portaria n.º 400/2010, DR, 2.ª série, n.º 114, de 15-06-2010 ZEP - Art.º 2º da Portaria n.º 400/2010, DR, 2.ª série, n.º 114, de 15-06-2010
Igreja de São Miguel de Nevogilde e adro	Largo de Nevogilde	Art.º 1º da Portaria n.º 687/2010, DR, 2.ª série, n.º 181, de 16-09-2010 ZEP - Art.º 2º da Portaria n.º 687/2010, DR, 2.ª série, n.º 181, de 16-09-2010

Identificação	Localização	Fundamento Legal
Mercado do Bom Sucesso	Rua de Caldas Xavier / Praça do Bom Sucesso, 114 - 168	Art.º 1º, alínea a) da Portaria n.º 250/2011, DR, 2.ª Série, n.º 17, de 25-01-2011 ZEP - Art.º 2º, alínea a) da Portaria n.º 250/2011, DR, 2.ª Série, n.º 17, de 25-01-2011
Casa e Capela do Bom Sucesso	Rua do Bom Sucesso 4-168, Largo Ferreira Lapa 21-183	Art.º 1º, alínea a) da Portaria n.º 250/2011, DR, 2.ª Série, n.º 17, de 25-01-2011 ZEP - Art.º 2º, alínea a) da Portaria n.º 250/2011, DR, 2.ª Série, n.º 17, de 25-01-2011
Liceu Alexandre Herculano	Avenida de Camilo	Art.º 1º, alínea b) da Portaria n.º 226/2011, DR, 2.ª Série, n.º 12, de 18-01-2011 ZEP - Art.º 2º, alínea b) da Portaria n.º 226/2011, DR, 2.ª Série, n.º 12, de 18-01-2011
Escola Secundária Clara de Resende	Rua de "O Primeiro de Janeiro", 239 - 273	Art.º 1º, alínea c) da Portaria n.º 226/2011, DR, 2.ª Série, n.º 12, de 18-01-2011 ZEP - Art.º 2º, alínea c) da Portaria n.º 226/2011, DR, 2.ª Série, n.º 12, de 18-01-2011
Passeio marítimo e Avenida de Montevideu	Avenida de Montevideu	Art.º 1.º, alínea c) da Portaria n.º 574/2011, DR, 2.ª série, n.º 109, de 6-06-2011 ZEP - Art.º 2.º, número 3 da Portaria n.º 574/2011, DR, 2.ª série, n.º 109, de 6-06-2011 (com Zona "non aedificandi"), Declaração de retificação n.º 442/2013, DR, 2.ª série, n.º 69, de 9-04-2013
Garagem do Jornal "O Comércio do Porto"	Rua do Almada, 218 / Rua de Elísio de Melo	Art.º 1.º, número 1 alínea b) da Portaria n.º 582/2011, DR, 2.ª Série, n.º 113, de 14-06-2011 ZEP – Art.º 2.º, alínea b) da Portaria n.º 582/2011, DR, 2.ª Série, n.º 113, de 14-06-2011 (ZEP conjunta da Garagem do Jornal O Comércio do Porto e do conjunto da Praça da Liberdade, Avenida dos Aliados e Praça do General Humberto Delgado).
Conjunto urbano constituído pela Praça da Liberdade, Avenida dos Aliados e Praça do General Humberto Delgado, incluindo a estátua equestre de D. Pedro IV e todos os restantes elementos escultóricos existentes	Avenida dos Aliados, Praça da Liberdade e Praça do General Humberto Delgado	Art.º 1.º, número 2 alínea a) da Portaria n.º 582/2011, DR, 2.ª Série, n.º 113, de 14-06-2011 ZEP – Art.º 2.º, alínea b) da Portaria n.º 582/2011, DR, 2.ª Série, n.º 113, de 14-06-2011 (ZEP conjunta da Garagem do Jornal O Comércio do Porto e do conjunto da Praça da Liberdade, Avenida dos Aliados e Praça do General Humberto Delgado)
Palacete do Visconde de Vilar de Allen, jardins e auditório	Rua de António Cardoso, 175 a 185 e Rua Ruben A, 210	Art.º 1.º da Portaria n.º 192/2012, DR, 2.ª série, n.º 86, de 3-05-2012, Declaração de retificação n.º 785/2012, DR, 2.ª série, n.º 117, de 19-06-2012 ZEP - Art.º 2.º da Portaria n.º 192/2012, DR, 2.ª série, n.º 86, de 3-05-2012
Vestígios da Judiaria do Porto (Hêkhal)	Rua de S. Miguel, n.º 9-11	Portaria n.º 448/2012, DR, 2.ª série, n.º 181, de 18-09-2012
Coliseu do Porto	Rua de Passos Manuel, 135-163	Portaria n.º 637/2012, DR, de 2.ª série, n.º 212, de 2-11-2012
Cinema Batalha	Praça da Batalha, 47	Portaria n.º 666/2012, DR, 2.ª série, n.º 215, de 7-11-2012
Conjunto arquitetónico da Rua de Álvares Cabral	Rua de Álvares Cabral	Portaria n.º 714/2012, DR, 2.ª série, n.º 237, de 7-12-2012

Identificação	Localização	Fundamento Legal
Casa e Quinta de Bonjóia	Rua de Bonjóia, 185	Portaria n.º 740-FL/2012, DR, 2.ª série, n.º 252 (suplemento), de 31-12-2012 ZEP – Portaria n.º 740-FL/2012, DR, 2.ª série, n.º 252 (suplemento), de 31-12-2012
Quartel de Santo Ovídio	Praça da República	Portaria n.º 740-FE/2012, DR, 2.ª série, n.º 252 (suplemento), de 31-12-2012
Edifício Parnaso	Rua de Nossa Senhora de Fátima, n.º 231-265 e Rua de Oliveira Monteiro, n.º.s 471 a 497	Art.º 1º da Portaria n.º 144/2013, DR, 2.ª série, n.º 53, de 15-03-2013 ZEP – Art.º 2º da Portaria n.º 144/2013, DR, 2.ª série, n.º 53, de 15-03-2013
Bloco da Costa Cabral	Rua de Costa Cabral, 744-750-760	Portaria n.º 181/2013, DR, 2.ª série, n.º 67, de 5-04-2013
Faculdade de Economia da Universidade do Porto	Rua do Dr. Roberto Frias / Rua do Actor Fernando Silva	Portaria n.º 173/2013, DR, 2.ª série, n.º 67, de 5-04-2013
Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto	Avenida de Rodrigues de Freitas, 265 a 269 e Praça da Alegria	Portaria n.º 175/2013, DR, 2.ª série, n.º 67, de 5-04-2013
Casa e Quinta da Revolta	Calçada de S. Pedro	Art.º 1º da Portaria n.º 207/2013, DR, 2.ª série, n.º 71, de 11-04-2013 ZEP – Art.º 2º da Portaria n.º 207/2013, DR, 2.ª série, n.º 71, de 11-04-2013
Igreja e Cemitério de Nossa Senhora da Lapa	Largo da Lapa e Rua de S. Brás	Art.º 1º da Portaria n.º 222/2013, DR, 2.ª série, n.º 72, de 12-04-2013 ZEP – Art.º 2º da Portaria n.º 222/2013, DR, 2.ª série, n.º 72, de 12-04-2013
Casa Aristides Ribeiro	Rua de Vitorino Damásio, 120	Portaria n.º 267/2013, DR, 2.ª série, n.º 90, de 10-05-2013
Edifício sito na Avenida da Boavista, n.º 1354	Avenida da Boavista, 1354	Portaria n.º 319/2013, DR, 2.ª série, n.º 106, de 3-06-2013, Declaração de retificação n.º 736/2013, DR, 2.ª série, n.º 122, de 27-06-2013
Conjunto da Foz Velha	Localizado a Norte do Jardim do Passeio Alegre	Portaria n.º 323/2013, DR, 2.ª série, n.º 106, de 3-06-2013 (com restrições)
Livraria Lello e Irmão	Rua das Carmelitas, 144	Art.º 1º da Portaria n.º 625/2013, DR, 2.ª série, n.º 182, de 20-09-2013 ZEP – Art.º 2º da Portaria n.º 625/2013, DR, 2.ª série, n.º 182, de 20-09-2013
Mercado do Bolhão	Rua Formosa / Rua de Sá da Bandeira / Rua de Alexandre Braga / Rua de Fernandes Tomás	Art.º 1º da Portaria n.º 613/2013, DR, 2.ª série, n.º 182, de 20-09-2013 ZEP – Art.º 2º da Portaria n.º 613/2013, DR, 2.ª série, n.º 182, de 20-09-2013
Casa e jardim da Rua da Vilarinha, 431 a 475, também denominada Casa Manoel de Oliveira	Rua da Vilarinha, n.º 431 a 475	Art.º 1º da Portaria n.º 120/2015, DR, 2.ª série, n.º 35, de 19-02-2015 ZEP – Art.º 2º da Portaria n.º 120/2015, DR, 2.ª série, n.º 35, de 19-02-2015
Depósito de Materiais da Companhia Cerâmica das Devesas	Rua da Conceição, n.º 59-67 / Rua de José Falcão, n.º 199	Portaria n.º 960/2014, DR, 2.ª série, n.º 221, de 14-11-2014
Bloco da Carvalhosa	Rua da Boavista, 571-573	Artigo 1.º da Portaria n.º 316/2017, DR, 2.ª série, n.º 191, de 3-10-2017 ZEP - Artigo 2.º da Portaria n.º 316/2017, DR, 2.ª série, n.º 191, de 3-10-2017
Teatro Sá da Bandeira	Rua de Sá da Bandeira, n.º 94-108	Portaria n.º 101/2020, DR, 2º série, n.º 20, de 29-01-2020

Quadro 24 - Interesse Municipal

Identificação	Localização	Fundamento Legal
Quiosque no Largo da Ramadinha (primitivamente na Praça dos Poveiros)	Praça de Carlos Alberto	Decreto n.º 2/96, DR, I Série-B, n.º 56, de 6-03-1996
Alminhas da Ponte	Cais da Ribeira	Decreto n.º 28/82, DR, I Série, n.º 47, de 26-02-1982
Conjunto formado por habitação e logradouro arborizado, sito na Rua do Campo Alegre, 855 a 1021	Rua do Campo Alegre, 855 - 1021	Decreto n.º 28/82, DR, I Série, n.º 47, de 26-02-1982
Edifício na Rua de Pereira Reis	Rua de Pereira Reis, 278	Decreto n.º 8/83, DR, I Série, n.º 19, de 24-01-1983; Edital n.º 471/2021, DR n.º 81/21021 – Parte H, de 27-04-2021, Retificação de classificação
Conjunto na Zona do Campo Alegre / Arrábida, junto às Ruas do Campo Alegre, da Rainha D. Estefânia, do Bom Sucesso e da Travessa do Campo Alegre	delimitado por Rua do Campo Alegre, Rua da Rainha D. Estefânia, Rua do Bom Sucesso e Travessa do Campo Alegre	Decreto n.º 8/83, DR, I Série, n.º 19, de 24-01-1983
Conjunto de imóveis sitos na Rua do Passeio Alegre	Rua do Passeio Alegre, 496-1028	Decreto n.º 29/84, DR, I Série, n.º 145, de 25-06-1984
Fonte das Oliveiras e edifício anexo	Largo de Alberto Pimentel, 8 / Rua dos Mártires da Liberdade, 1-5 / Rua do General Silveira, 4-10	Decreto n.º 45/93, DR, I Série-B, n.º 280, de 30-11-1993
Capela do Senhor e Senhora da Ajuda	Rua da Senhora da Ajuda	Decreto n.º 45/93, DR, I Série-B, n.º 280, de 30-11-1993
Passos da Freguesia de São João da Foz do Douro	Rampa da Igreja, Rua Bela, Rua do Padre Luís Cabral, Rua do Alto de Vila, Largo do Rio da Bica	Decreto n.º 45/93, DR, I Série-B, n.º 280, de 30-11-1993
Cruzeiro do Senhor do Padrão	Praça do Exército Libertador, na confluência da Rua de Oliveira Monteiro com a Rua de 9 de Julho	Decreto n.º 45/93, DR, I Série-B, n.º 280, de 30-11-1993
Quiosque no Largo de Mompilher (antigo Largo da Picaria)	Largo de Mompilher	Decreto n.º 2/96, DR, I Série-B, n.º 56, de 6-03-1996
Farol de Nossa Senhora da Luz, também denominado «Farol da Luz» ou «Farol da Senhora da Luz»	No Monte da Luz, com acesso pela Rua do Farol	Decreto n.º 2/96, DR, I Série-B, n.º 56, de 6-03-1996
Quiosque no Jardim do Passeio Alegre, também denominado «Chalet do Passeio Alegre» «Chalet do Carneiro» ou «Chalet Suíço»	Jardim do Passeio Alegre	Decreto n.º 2/96, DR, I Série-B, n.º 56, de 6-03-1996
Quiosque na Praça do Marquês de Pombal	lado Sul da Praça do Marquês de Pombal, em frente ao cruzamento da R. Santa Catarina com a R. Latino Coelho	Decreto n.º 2/96, DR, I Série-B, n.º 56, de 6-03-1996
Quiosque do Serviço de Transportes Coletivos do Porto	Praça da Liberdade	Decreto n.º 67/97, DR, I Série-B, n.º 301, de 31-12-1997
Estádio do Dragão	Via Futebol Clube do Porto	Edital 32/06, BM 3659 de 02/06/2006
Edifício da Travessa de S. Carlos, n.ºs 3 a 7	Travessa de S. Carlos, n.º 3 a 7	Aviso n.º 14421/2014, DR, 2.ª série, n.º 249, de 26-12-2014

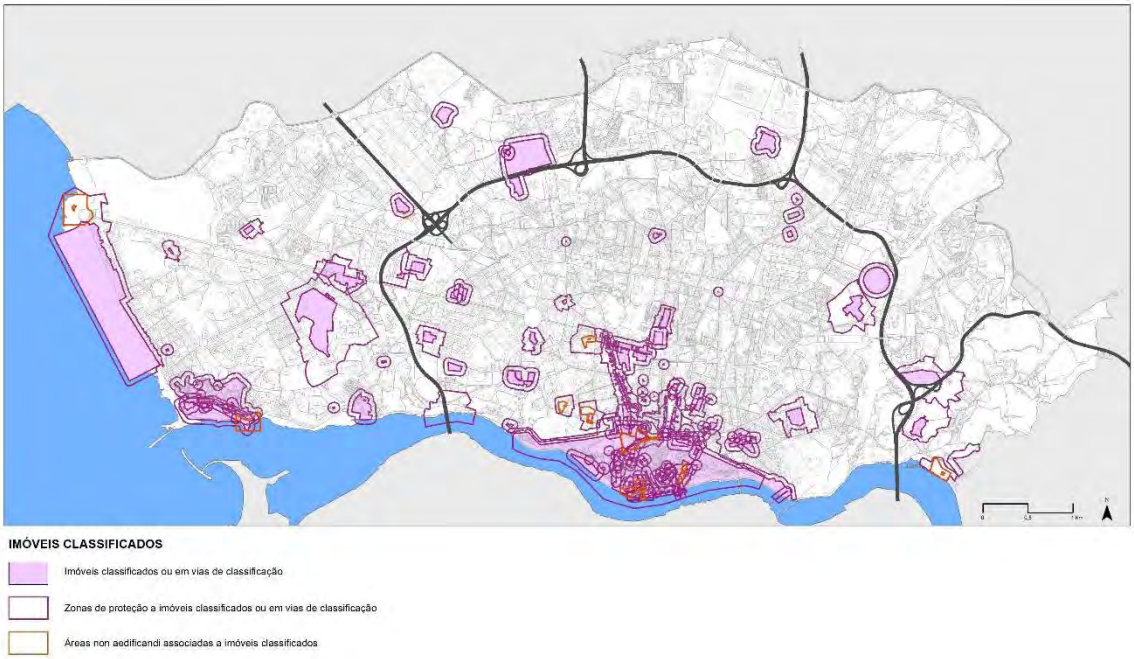
Quadro 25 - Vias de Classificação

Identi*ficação*	Localização	Fundamento Legal
Edifício da Alfândega Nova, incluindo o guindaste exterior	Rua Nova da Alfândega, 275-525	Anúncio n.º 171/2018, DR n.º 193, II Série, de 8 de outubro; Anúncio n.º 4/2020, DR n.º 6/2020, II Série de 19 de janeiro
Igreja e Antigo Hospital da Ordem da Trindade	Praça da Trindade, 150-182	Anúncio n.º 74/2017, DR, 2.ª série, n.º 100, de 24-05-2017; Anúncio n.º 39/2020, DR, 2.ª série, n.º 42, de 28-02-2020
Igreja de Nossa Senhora da Boavista e Centro Paroquial	Rua de Azevedo Coutinho, 111	Anúncio n.º 33/2019, DR, 2.ª série, n.º 37, de 21-02-2019 ZEPP - Anúncio n.º 33/2019, DR, 2.ª série, n.º 37, de 21-02-2019
Conjunto no Ouro	Limitado a sul pela Rua do Ouro, a poente pela Rua das Condominhas, a norte pela antiga servidão de acesso ao topo do monte e limites	Edital n.º 140/2020, DR, 2.ª série, n.º 16, de 23-01-2010 (com planta, que exclui a capela)

	posteriores dos terrenos que confinam com o Miradouro da Capela de Santa Catarina, a nascente pela Travessa de Luís Cruz, Rua do Senhor da Boa Morte, Rua da Cordoaria Velha de Lordelo e praia dos antigos Estaleiros do Ouro	
Cine-Teatro Vale Formoso e Grupo de Moradias	Rua de S. Dinis, 896-944	Edital nº 343/2021, DR n.º 57, II série, de 23-03-2021
Palácio do Comércio	Rua de Sá da Bandeira, 467-531	Anúncio n.º 75/2021, DR n.º 78-Parte C, II série, de 22-04-2021

A figura seguinte ilustra a localização dos imóveis classificados ou em vias de classificação no concelho do Porto.

Figura 49 - Imóveis classificados ou em vias de classificação



7.2.2 Edifícios públicos e outras construções de interesse público

Os edifícios e outras construções de interesse público não classificados como monumento nacional ou como imóveis de interesse público são suscetíveis de medidas de proteção, desde que as entidades que têm a seu cargo a conservação e gestão desses edifícios ou construções o solicitem.

Os edifícios e outras construções de interesse público não classificados como monumento nacional ou como imóveis de interesse público, nomeadamente as instalações escolares, hospitalares, administrativas e religiosas, os quartéis, as pontes, as barragens, podem dispor de uma zona de proteção cuja extensão varia consoante a utilização do edifício ou construção, os valores que se quer proteger (estéticos ou de outra natureza) e a ocupação dos terrenos circundantes.

O quadro e a figura abaixo identificam os edifícios públicos e outras construções de interesse público no concelho do Porto.

Quadro 26 - Edifícios públicos e outras construções de interesse público

Identificação	Fundamento Legal
Zona de Proteção do Museu Nacional Soares dos Reis	Portaria do Ministério das Obras Públicas de 06/06/1945, D.R. II Série, n.º 143, de 21/06/1945
Zona de Proteção da Escola Técnica Elementar Ramalho Ortigão	Portaria do Ministério das Obras Públicas de 03/02/1954, D.R. II Série, n.º 11, de 14/01/1955
Zona de Proteção do Instituto Industrial do Porto	D.L. 34993, D.R. n.º 226, I Série, de 11/10/1945; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 20/05/1963, D.R. II Série, n.º 204 de 30/08/1963
Zona de Proteção do Hospital Magalhães Lemos	D.L. n.º 40388 de 21/11/1955, D.G. I Série, n.º 254; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 18/06/1970, DR, II Série, n.º 164, de 16/07/1970
Zona de Proteção da Escola Técnica Elementar Clara de Resende	D.L. 34993, D.R. n.º 226, I Série, de 11/10/1945; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 07/05/1956, D.R. II Série, n.º 124 de 24/05/1956
Zona de Proteção do Quartel da GNR da Bela Vista	D.L. 34993, D.R. n.º 226, I Série, de 11/10/1945; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 12/03/1953, D.R. II Série, n.º 82, de 07/04/1953
Zona de Proteção do Edifício das Obras Públicas	D.L. 34993, D.R. n.º 226, I Série, de 11/10/1945; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 14/09/1944, D.R. II Série, n.º 234, de 07/10/1944
Zona de Proteção da Escola Industrial Aurélia de Sousa	D.L. 34993, D.R. n.º 226, I Série, de 11/10/1945; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 03/01/1959, D.R. II Série, n.º 29, de 04/02/1959
Zona de Proteção do Hospital Escolar do Porto	D.L. 34993, D.R. n.º 226, I Série, de 11/10/1945; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 16/07/1954, D.R. II Série, n.º 182 de 04/08/1954
Zona de Proteção do Hospital Joaquim Urbano	D.L. 34993, D.R. n.º 226, I Série, de 11/10/1945; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 29/10/1951, D.R. II Série, n.º 267 de 17/11/1951
Zona de Proteção do Liceu Carolina Michaelis	Decreto 21875, D.G. n.º 271, I Série, de 18/11/1932; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 07/09/1945, D.R. II Série, n.º 222, de 21/09/1945
Zona de Proteção da Escola de Belas Artes do Porto	D.L. 34993, D.R. n.º 226, I Série, de 11/10/1945; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 25/07/1968, D.R. II Série, n.º 202, de 27/08/1968
Zona de Proteção da Escola Comercial D. Filipa de Vilhena	D.L. 34993, D.R. n.º 226, I Série, de 11/10/1945; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 16/01/1956, D.R. II Série, n.º 29, de 03/02/1956
Zona de Proteção da Maternidade Júlio Dinis	Decreto 21875, D.G. n.º 271, I Série, de 18/11/1932; Portaria do Ministério das Obras Públicas de 01/07/1944, D.R. II Série, n.º 185 de 10/08/1944

Figura 50 - Edifícios públicos e outras construções de interesse público

7.3 Equipamentos

7.3.1 Estabelecimentos prisionais e tutelares de menores

Os estabelecimentos prisionais e os estabelecimentos tutelares de menores (compreendendo as edificações e os terrenos diretamente ligados à realização dos seus fins), bem como os terrenos

destinados à sua construção, beneficiam de uma zona de proteção com a largura de 50 m, contados a partir da linha limite dos referidos estabelecimentos ou terrenos.

Excecionalmente, a zona de proteção poderá ter limites diversos sempre que circunstâncias concretas o justifiquem.

No caso município do Porto, o Colégio de Santo António está identificado na Planta de Condicionantes em vigor na categoria de "Edifícios Públicos - Zona de Proteção a Edifícios Públicos". Trata-se no entanto de um edifício com servidão no âmbito dos "Estabelecimentos Prisionais e Tutelares de Menores".

7.3.2 Defesa nacional

As organizações ou instalações militares possuem zonas de proteção, com vista a garantir não só a sua segurança, mas também a segurança das pessoas e dos bens nas zonas confinantes e, ainda, permitir às forças armadas a execução das missões que lhes competem, no exercício da sua atividade normal ou dentro dos planos de operações militares.

As zonas confinantes com algumas organizações ou instalações não militares, mas de interesse para a defesa nacional também estão sujeitas a restrições e autorizações especiais, como é o caso das refinarias, fábricas de armamento, etc..

No concelho do Porto as Condicionantes a respeitar relativamente a equipamentos de defesa nacional e áreas militares, de acordo com o respetivo enquadramento legal, estão representadas na imagem abaixo e são as seguintes:

- D.L. n.º 46 466 de 04/08/1965 - Quartel do Viso e anexo (rua de 14 de Agosto);
- D.L. n.º 47 200 de 16/09/1966 - Quartel de Santo Ovídio (praça da República);
- D.L. 49 279 de 02/10/1969 - Instalações de telecomunicações Militares no Bom Pastor (rua de Vale Formoso).

Figura 51 – Equipamentos de Defesa Nacional

7.4 Infraestruturas

7.4.1 Abastecimento de água

Descrição da servidão

Numa matéria tão delicada como é o abastecimento de água potável às populações, é indispensável assegurar a proteção sanitária dos canais e depósitos destinados a essa finalidade, condicionando a realização, nos terrenos confinantes, de quaisquer obras ou ações que possam de algum modo afetar a pureza e a potabilidade da água.

No concelho do Porto esta servidão recai sobre parte de uma infraestrutura da empresa Águas do Douro e Paiva, S.A. que enviou dados que possibilitaram a retificação do traçado da adutora Jovim-Nova Sintra I, a verificação da marcação do traçado das adutoras existentes e a implantação da nova conduta adutora Jovim-Nova Sintra II. No concelho do Porto as condicionantes a respeitar relativamente às redes de Abastecimento de Água, de acordo com o respetivo enquadramento legal, são as seguintes:

- Uma parcela de terreno na linha de adução Jovim - Nova Sintra - Troço 1 (Despacho n.º 24253/2008 de 26/09)

7.4.2 Rede elétrica

As servidões constituídas sobre a rede elétrica destinam-se a facilitar o estabelecimento dessas infraestruturas, a eliminar todo o perigo previsível para as pessoas e a evitar danos em bens materiais.

Estas infraestruturas podem transportar energia elétrica em:

- Muito alta tensão (MAT) - a tensão entre fases cujo valor eficaz é superior a 110 kV.
- Alta tensão (AT) - a tensão entre fases cujo valor eficaz é superior a 45 kV e igual ou inferior a 110 kV;
- Média tensão (MT) - a tensão entre fases cujo valor eficaz é superior a 1 kV e igual ou inferior a 45 kV;
- Baixa tensão (BT) - a tensão entre fases cujo valor eficaz é igual ou inferior a 1 kV.

No concelho do Porto as Condicionantes a respeitar relativamente às redes de Energia Elétrica, de acordo com o respetivo enquadramento legal, são as seguintes:

- Rede de Muito Alta Tensão e faixa de servidão com largura de 45 m
- Rede de Alta Tensão e faixa de servidão com largura de 25 m
- Rede de Média Tensão e faixa de servidão com a largura de 15 m
- Infraestruturas de Transformação da Rede Elétrica

7.4.3 Gasodutos e oleodutos

Os gasodutos e os oleodutos, pelos fins de interesse público a que se destinam, pelos riscos inerentes e previsíveis do funcionamento das instalações e perigosidade para o homem e para o ambiente, justificam a criação de um regime de servidões.
No caso do município do Porto, a demarcação da área de servidão do Oleoduto Leixões/Ovar encontra-se associada ao Despacho do Ministro Defesa de 11/5/1983, D.R. II Série, n.º171 de 27/7 - Declaração de utilidade pública da expropriação para Servidão do Oleoduto Leixões- Ovar.

No concelho do Porto as Condicionantes a respeitar relativamente a Gasodutos/Oleodutos, são apenas ao Oleoduto Leixões-Ovar.

7.4.4 Rede rodoviária nacional e estradas desclassificadas

A rede rodoviária nacional e as estradas desclassificadas *estão sujeitas a um regime de servidões que se destina a proteger essas vias de ocupações que podem afetar a visibilidade e a segurança da circulação.*

O Plano Rodoviário Nacional, revisto e atualizado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, alterado pela Lei n.º 98/99 de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º182/2003 define a rede rodoviária nacional do continente que desempenha funções de interesse nacional ou internacional.

A rede rodoviária nacional é constituída por:

- Rede nacional fundamental - que integra os itinerários principais (IP), que são as vias de comunicação de maior interesse nacional, que asseguram a ligação entre os centros urbanos com influência supra distrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras e;
- Rede nacional complementar - que integra os itinerários complementares (IC) e as Estradas Nacionais (EN) que asseguram a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infra distrital.

No caso do município do Porto, à luz da legislação em vigor, Lei n.º 34/2015 de 27 de abril que aprovou o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), as operações urbanísticas de edificação, construção, transformação, ocupação e uso do solo em prédios confinantes e vizinhos de:

- **IP1, IC1, IC23 e IC29 -** De acordo com a legislação em vigor, os IP ficam sujeitos a 50 m para cada lado do eixo da estrada e nunca a menos de 20 m da zona da estrada e os IC ficam sujeitos a 35 m para cada lado do eixo da estrada e nunca a menos de 15 m da zona da estrada. Nos troços constantes do Plano de Alinhamentos Especial à VCI, aprovado pelo Secretário de Estado das Obras Públicas em 16/08/2001 (inf. 69/VP/ICERR, arquivada na DMCC c/ a referência 51/02 (838), deve ser respeitado o alinhamento definido;
- **EN14 -** De acordo com a legislação em vigor a servidão, para esta tipologia de estrada, compreende uma faixa de 20 metros a partir do eixo e nunca menos de 5 da zona da estrada;
- **ER108 -** Dado que consta do Plano Rodoviário Nacional, via D.L. n.º 222, de 17 de julho, a faixa *non aedificandi* é de 20 m para cada lado do eixo da estrada e nunca a menos de 5 m da zona da estrada;
- **EN12 -** De acordo com a legislação em vigor a servidão para esta tipologia de via, compreende uma faixa de 20 metros a partir do eixo e nunca menos de 5 metros da zona da estrada.

7.4.5 Rede ferroviária

O domínio público ferroviário é constituído por diversos bens que pertencem à infraestrutura ferroviária. Por razões de segurança do transporte ferroviário, considerou-se necessária a criação de um regime de servidões e restrições de utilidade pública para os proprietários ou vizinhos dos prédios confinantes com as linhas de caminho-de-ferro.
Na Planta de Condicionantes – Carta de Condicionantes Geral do plano estão representadas as áreas presumivelmente afetas ao domínio público ferroviário conforme figura abaixo:

Figura 52 – Domínio público ferroviário

7.4.6 Aeroportos e aeródromos

As servidões relativas aos aeródromos e instalações de apoio à aviação civil abrangem perímetros circulares ou de formas mais complexas, tanto mais fortemente restritivos quanto se encontrem mais próximos das instalações a que se referem.
Os perímetros mais afastados impõem limites de desenvolvimento em altura das construções ou de quaisquer obstáculos de modo a que estes não afetem o funcionamento e a segurança das operações aeronáuticas.

No caso do Porto a servidão prende-se com o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, sendo estabelecidos setores de servidão aeronáutica identificados em planta com o número da zona e do setor (quando aplicável).

7.4.7 Faróis e outros sinais marítimos

Os dispositivos de sinalização marítima destinam-se a permitir que a navegação e manobra das embarcações se faça em condições de segurança pelo que se justifica o estabelecimento de servidões que assim o garantam.

No caso do Porto a representação desta servidão seguiu as orientações da Direção de Faróis que remeteu um diagrama exemplificativo da área de servidão do assinalamento marítimo do enfiamento de entrada do Rio Douro.

7.4.8 Marcos geodésicos

A Rede Geodésica Nacional é composta por um conjunto de pontos coordenados – Vértices Geodésicos - que possibilitam a referenciação espacial e que devem ser mantidos em condições de visibilidade.

No concelho do Porto estes marcos estão distribuídos conforme a figura abaixo.

Figura 53 - Marcos Geodésicos

8 A abordagem perequativa

A Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (Lei 31/2014, 30 de maio, LBPPSOTU), lei de valor reforçado, base para interpretação do demais quadro legal que a complementa, estabelece que:

- *Todas as operações urbanísticas sistemáticas e não sistemáticas estão sujeitas ao regime económico-financeiro* (Artigo 64.º, nº 1).
- *As mais-valias originadas pela edificabilidade estabelecida em plano territorial são calculadas e distribuídas entre os proprietários e o fundo municipal de sustentabilidade ambiental e urbanística* (Artigo 68.º, nº 2).
- *A redistribuição de benefícios e encargos a efetivar no âmbito dos planos territoriais de âmbito intermunicipal ou municipal toma por referência unidades operativas de planeamento e gestão, bem como unidades de execução, considerando a globalidade de território por eles abrangida* (Artigo 64.º, nº 3).

Os planos territoriais têm, assim, de garantir uma justa repartição de benefícios (mais-valias fundiárias) e de encargos urbanísticos em todo o território que abrangem, prevendo para tal mecanismos diretos e/ou indiretos de perequação.

Neste sentido, conforme o n.º 2 do Art.º 176.º do RJIGT (Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial), a redistribuição de benefícios e encargos a prever nos planos territoriais deve ter em consideração a garantia da igualdade de tratamento relativamente a benefícios e encargos decorrentes de plano municipal, a obtenção (pelos municípios) de meios financeiros adicionais para o financiamento da reabilitação urbana, da sustentabilidade dos ecossistemas e para garantia da prestação de serviços ambientais, a disponibilização de terrenos e de edifícios ao município para a construção ou ampliação de infraestruturas, de equipamentos coletivos e de espaços verdes e outros espaços de utilização coletiva, a supressão de terrenos expetantes e da especulação imobiliária, a correção dos desequilíbrios do mercado urbanístico, a promoção do mercado de arrendamento por via da criação de uma bolsa de oferta de base municipal e a realização das infraestruturas urbanísticas e de equipamentos coletivos em zonas carenciadas.

Em comparação com o PDM 2006, o PDM 2021 propõe um modelo de perequação mais abrangente do ponto de vista do tipo de operações envolvidas, das condições operacionais previstas e dos territórios de incidência.

No que respeita ao tipo de operações sujeito a mecanismos perequativos, o regulamento do PDM de 2006 definia no seu Capítulo II as características das "*áreas para espaços verdes e de utilização coletiva e equipamentos de utilização coletiva*" que as operações de loteamento e as obras de edificação que determinem impactes semelhantes a uma operação de loteamento necessitavam de respeitar. Este conceito baseava-se no cumprimento de certos parâmetros de dimensionamento, mas apenas para este tipo de operações, excluindo deste modo todas as

outras operações urbanísticas que ocorressem no território. Em contrapartida, o regulamento do PDM de 2021 prevê mecanismos de perequação da edificabilidade e dos encargos urbanísticos extensivos a todas as operações urbanísticas.

As condições operacionais de incidência são igualmente mais abrangentes. O PDM 2006 apenas previa um mecanismo perequativo de escala local, decorrente da distribuição de benefícios e encargos entre os proprietários e outros investidores no interior de uma mesma Unidade Operativa de Planeamento e Gestão (UOPG), sendo esta entendida como coincidente com Unidade (ou somatório de unidades) de Execução, operação urbanística que integra vários prédios e que no final se traduz em alvará de reparcelamento.

O PDM 2021 incorpora, para as unidades de execução, dois processos perequativos complementares. Para além da perequação "local" já prevista no plano de 2006, o PDM 2021 introduz um modelo perequativo que poderá ser designado como "global", no sentido em que incide sobre a totalidade das operações urbanísticas (sistemáticas e não-sistemáticas) e distribui as mais-valias originadas pela edificabilidade estabelecida no plano não apenas pelos proprietários e investidores como pelo próprio Município, mediante a criação de um fundo específico para o efeito. Cumpre-se, deste modo, o previsto no Artigo 64º da LBPPSOTU.

Diretamente relacionado com esta alteração das condições operacionais, assistimos ao alargamento do território de incidência dos mecanismos perequativos. A perequação local prevista no PDM 2006 circunscrevia-se a Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG) coincidentes maioritariamente com "vazios urbanos" e espaços por consolidar ou colmatar, assim como a Unidades de Execução que lhes fossem exteriores. A distribuição de benefícios e encargos circunscrevia-se, deste modo, a uma parte claramente minoritária do território concelhio.

Os mecanismos de perequação global previstos no PDM 2021 são alargados ao conjunto da Cidade. Deste modo, a redistribuição dos benefícios e encargos deixa de estar circunscrita às UOPG e Unidades de Execução, alargando-se a Unidades Territoriais que, em conjunto, abarcam a totalidade do território concelhio[50].

Todas estas alterações encontram-se em conformidade com a LBPPSOTU (de 2014)[51] e da consequente revisão do RJIGT, ocorrida no ano seguinte[52]. Além disso, os mecanismos perequativos encontram-se detalhados em regulamento autónomo publicado em Diário da República para Discussão Pública em 10 de março de 2021[53], com a designação de "Regulamento Perequativo de Edificabilidade e de Encargos Urbanísticos" (RPEEU)

[50] A utilização do termo "Unidades Territoriais" para designar os territórios de referência da perequação global, em detrimento do disposto no Artigo 64º da LBPPSOTU (Unidades Operativas de Planeamento e Gestão) tem origem na continuidade dada às políticas de consolidação dos tecidos urbanos, prosseguidas no PDM 2006. Nesse sentido, a designação Unidade Operativa de Planeamento e Gestão (UOPG) continua a ser utilizada para a delimitação de "vazios" urbanos e de espaços por colmatar. No interior destas UOPG, são delimitadas Unidades de Execução através das quais é realizada a perequação de âmbito local (regulada pelo Artigo 181º do RJIGT).

[51] Lei n.º 31/2014, de 30 de maio.

[52] Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio.

[53] Regulamento n.º 214/2021, publicado no Diário da República, 2ª série, de 10 de março de 2021.

conjuntamente com o regulamento do "Fundo Municipal de Sustentabilidade Ambiental e Urbanística" (FMSAU).

O RPEEU, em concordância com o PDM, estabelece normas perequativas relativas à edificabilidade e aos encargos urbanísticos, incluindo nestes a cedência para infraestrutura geral, as obras de urbanização a cargo da operação e a taxa pela realização, manutenção e reforço de infraestruturas urbanísticas. Inclui ainda, também em complemento do PDM 2021, incentivos às operações que se pretendem fomentar.

8.1 Redistribuição de benefícios e encargos: principais conceitos e formas de operacionalização

Para efeitos perequativos e do processo de gestão urbanística foram adotados os seguintes **conceitos**:

- Edificabilidade: a edificabilidade admitida para cada local (parcela ou conjunto de parcelas) nas disposições do Plano (quantitativas e qualitativas) e demais regulamentação aplicável.
- Edificabilidade média: referente a cada uma das UOPG delimitadas pelo Plano para efeitos perequativos, adiante designadas Unidades Territoriais (UT), exprime o quociente entre o total da área de edificação nela admitida (incluindo a existente) e a respetiva área territorial.
- Edificabilidade abstrata: a afeta pelo Plano ao proprietário de cada parcela (ou conjunto de parcelas), referencia-se à edificabilidade média subtraída da edificabilidade afeta ao FMSAU;
- Edificabilidade concreta: a edificabilidade legal já existente numa dada parcela ou a que vier a ser estabelecida em processo de gestão urbanística.

Tal como referido anteriormente, as **Unidades Territoriais** (UT) são utilizadas para efeitos de perequação global, ou seja, os mecanismos que lhes estão associados são aplicáveis a qualquer operação urbanística, afetando parte da mais-valia a um fundo municipal que será utilizado em diversas funções sociais e ambientais. Nesse sentido, as UT deverão ser relativamente amplas, para que o sistema de compensações de encargos e benefícios seja suficientemente abrangente, pleno e genérico.

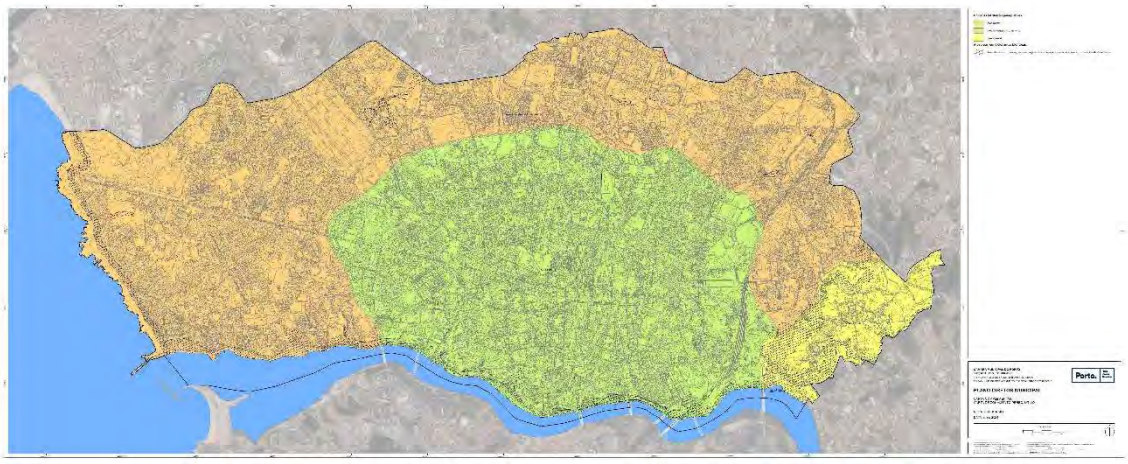
Partindo do reconhecimento de uma diferenciação macro do Município em quatro áreas (Área Central, Área Ocidental, Arco Exterior e Área Oriental), o cálculo das respetivas edificabilidades médias traduziu-se em valores muito próximos relativamente a duas delas (Área Ocidental e Arco Exterior).

Nesse sentido, para efeitos de perequação da edificabilidade foi definido um zonamento em Unidades Territoriais (UT), baseado nas caraterísticas do território e nas disposições regulamentares previstas, que estabelece três áreas (Figura 54):

a) Área Central;
b) Área Ocidental e Arco Exterior;
c) Área Oriental;

Identificaram-se, no interior destas Unidades, as áreas com condicionantes biofísicos à edificabilidade, para as quais foram estabelecidas regras perequativas específicas.

Figura 54 - Zonamento para efeitos de perequação



Toda a **edificabilidade**, admitida de forma abstrata no presente Plano e permitida de forma concreta no licenciamento municipal, traduz-se na criação de mais-valias nos prédios a que se reporta. O presente Plano estabelece, de acordo com o estipulado na lei, os critérios para a parametrização e distribuição dessas mais-valias:

a) Identificando as edificabilidades médias decorrente das suas disposições;
b) Distribuindo essas edificabilidades entre proprietários e um Fundo Municipal de Sustentabilidade Ambiental e Urbanística (FMSAU) a criar pela Câmara;
c) Assegurando uma distribuição perequativa de edificabilidade entre os proprietários.

A edificabilidade média relativa a cada uma das Unidades Territoriais estabelecidas foi calculada com rigor, em função da edificação existente em cada uma destas áreas e incluindo os valores previstos para as áreas que serão submetidas a maiores transformações. Não foram consideradas as construções localizadas em Área de Equipamento e Área Verde Associada a Equipamento, na medida em que são, na sua maioria, de propriedade pública.

Resultaram deste cálculo, os seguintes valores de edificabilidade média:

a) 1,2 m^2ae/m^2 na Área Central;
b) 0,7 m^2ae/m^2 na Área Ocidental e Arco Exterior;
c) 0,25 m^2ae/m^2 na Área Oriental.

Sendo, "ae" a área de edificação, definida no regulamento do PDM[54].

No que diz respeito à edificabilidade a afetar ao FMSAU, foi estabelecido que seria inferior a 20% da edificabilidade média, nos termos definidos no regulamento. Aos proprietários de cada parcela foram então afetas as seguintes edificabilidades abstratas (entendidas como direito abstrato):

a) 1,0 m^2ae/m^2 na Área Central;
b) 0,6 m^2ae/m^2 na Área Ocidental e Arco Exterior;
c) 0,2 m^2ae/m^2 na Área Oriental.

Excluem-se desta disposição situações específicas, designadamente áreas com condicionantes biofísicos à edificabilidade, na medida em que as limitações à edificabilidade nestes espaços não decorrem de opções do plano e, por outro lado, áreas destinadas a atividades económicas, cuja concretização se pretende especialmente incentivar.

Índices "brutos" e "líquidos"

Importa sublinhar que as edificabilidades médias, tal como as abstratas, se referenciam à globalidade da respetiva Unidade Territorial, pelo que será necessário considerar e distinguir a diversidade de propriedades presentes no território, desde um prédio de vários hectares totalmente não infraestruturado até a uma parcela infraestruturada de formato e dimensão similar a lote da morfologia urbana onde se insere. No primeiro caso, deve-se aplicar um índice à zona, "bruto", tal como se fez no cálculo das edificabilidades médias. No segundo caso, deve-se aplicar um índice "líquido", igual ao do lote.

Com base em diversos estudos e ocupações existentes, é possível concluir que para uma morfologia urbana "clássica" (de ruas e praças, formatando quarteirões; não considerando "soluções modernistas", de edifícios isolados rodeados por espaço púbico), o espaço público local (não considerando o destinado a infraestrutura geral) corresponde a cerca de 40% dos espaços urbanizados, ocupando os lotes os restantes 60%.

Assim, para assegurar equilíbrio morfotipológico e também equidade (um prédio infraestruturado vale mais do que um não infraestruturado, tal como o reconhece aliás o Código de Expropriações), houve que distinguir situações em que deva ser aplicado o índice "bruto" daquelas a que deva ser aplicado o "líquido", e considerar a proporção atrás referida: índice "líquido" = índice "bruto" / 0,6.

Considerando a profundidade dominante dos lotes urbanizados, será razoável assumir como infraestruturadas as faixas de 30 metros paralelas às vias existentes, e apenas essas. Nesse sentido, admite-se como adequado aplicar o "índice líquido" a essas faixas e o "índice bruto" a prédios cuja edificação tenha de ser precedida de urbanização.

[54] Definida como o somatório da área de cada um dos pisos dos edifícios que existem ou podem ser realizados na parcela, com exclusão de áreas técnicas, terraços, varandas ou balcões abertos ao exterior, sótãos sem pé-direito regulamentar, arrecadações e espaços de estacionamento instalados na cave e espaços livres de uso público cobertos pelas edificações.

Contudo, ocorrendo no território, entre as duas situações limite, muitas outras intermédias optou-se, garantindo uma total transparência, por estabelecer as seguintes edificabilidades abstratas (Artigo 136.º do Regulamento):

a) Na Área Central, para cada parcela, a maior das seguintes:
   a. 1,0 m^2ae x área da parcela;
   b. 1,7 m^2ae x área da parcela situada até 30m de via infraestruturada existente.
b) Na Área Ocidental e Arco Exterior, para cada parcela, a maior das seguintes:
   a. 0,6 m^2ae x área da parcela;
   b. 1,0 m^2ae x área da parcela situada até 30m de via infraestruturada existente.
c) Na Área Oriental: para cada parcela, a maior das seguintes:
   a. 0,2 m^2ae x área da parcela;
   b. 0,35 m^2ae x área da parcela situada até 30m de via infraestruturada existente.

Como atrás foi referido, as áreas com condicionantes biofísicos à edificabilidade e as áreas destinadas a atividades económicas são objeto de disposições específicas.

Nas áreas com fortes condicionantes biofísicos à edificabilidade a edificabilidade real é, inerentemente, zero. Contudo, para efeitos perequativos (e consequente valoração) é-lhes atribuída uma edificabilidade abstrata de 0,2 m^2ae/m^2 quando, por imposição do Plano, devam integrar o domínio público, e uma edificabilidade abstrata que no máximo pode ser igual à da UT onde se inserem, quando (face à envolvente, não obstante as suas caraterísticas) o Plano as destine a consolidação edificatória.

Nas áreas destinadas pelo Plano a atividade económica, a edificabilidade abstrata é, para cada parcela, e para as incentivar, a maior das seguintes:

a) 1,0 m^2ae x área da parcela;
b) 1,8 m^2ae x área da parcela situada até 30 m de via infraestruturada existente, quando inserida em "Área de Atividades Económicas Tipo I".
c) 1,4 m^2ae x área da parcela situada até 30 m de via infraestruturada existente, quando inserida em "Área de Atividades Económicas Tipo II".

No que concerne ao **FMSAU,** a criar pela CMP nos termos do RJIGT e da LBPPSOTU, tem como objetivos:

a) Operacionalização dos processos de redistribuição de mais-valias segundo princípios de equidade e justiça, previstos no presente Plano;
b) Apoio fundiário e financeiro à concretização do Plano, nomeadamente operações de salvaguarda e valorização ambiental e/ou urbanística;
c) Disponibilização de solo destinado a infraestruturas, equipamentos e espaços verdes públicos e ao desenvolvimento da política municipal de habitação.

Como receitas do FMSAU serão consideradas:

a) As cedências de terrenos com edificabilidade e as compensações pecuniárias por excesso de edificabilidade;

b) As cedências de terrenos com edificabilidade e as compensações pecuniárias decorrentes de operações enquadradas no sistema de Zonamento Inclusivo;
c) As compensações por insuficiente cedência para infraestrutura geral;
d) Outras verbas que a Câmara lhe decida afetar, no decurso da implementação do Plano, com base na avaliação que for sendo feito da aplicação deste instrumento, bem como do próprio contexto do desenvolvimento urbano.

São encargos do FMSAU:

a) Compensar proprietários por edificabilidade concreta inferior à abstrata ou por cedência para infraestrutura geral superior à média;
b) Contribuir em operações de salvaguarda e valorização ambiental e/ou urbanística.

A operacionalização deste fundo será complementada com base em regulamento municipal próprio.

Compensações urbanísticas

Tal como previsto no RJIGT, quando a edificabilidade concreta, a autorizar a proprietário ou conjunto de proprietários em cada operação urbanística, for superior à edificabilidade abstrata, há lugar a compensações numa das seguintes modalidades:

a) Cedência à Câmara de uma área com a edificabilidade em excesso, salvo se razões urbanísticas ou logísticas o impeçam ou desaconselhem;
b) Pagamento de uma compensação à Câmara, proporcional à edificabilidade concreta que exceda a abstrata, no caso de não se verificar a cedência.

Quando, por razões urbanísticas que não decorram das caraterísticas próprias do respetivo prédio (biofísicas, patrimoniais ou cadastrais), a edificabilidade for inferior à abstrata, a edificabilidade concreta pode aproximar-se da abstrata, desde que daí não decorram inconvenientes urbanísticos. Não sendo esta modalidade considerada adequada ou suficiente, a Câmara paga uma compensação ao promotor proporcional à diferença entre a edificabilidade concreta e a abstrata.

Considerando que, tal como decorre da Lei, os particulares têm o dever de participar no financiamento das infraestruturas urbanísticas e que os encargos urbanísticos devem ser distribuídos de forma equitativa por todas as operações urbanísticas, sistemáticas e não sistemáticas, foram definidos os encargos urbanísticos a considerar no PDM 2021.

Nesse sentido, foram considerados como encargos os relativos à construção, reforço e manutenção de infraestruturas, abrangendo, designadamente as seguintes:

a) Todo o espaço público de circulação e estadia, incluindo vias, praças, estacionamento, espaços verdes;
b) Os sistemas de abastecimento de água e de drenagem de águas residuais e pluviais, o sistema de recolha de resíduos sólidos urbanos, as redes de fornecimento de energia elétrica, iluminação pública, gás e telecomunicações;

c) Equipamentos públicos de utilização coletiva.

Em função da sua abrangência, a infraestrutura considera-se dividida em infraestrutura local (a que serve diretamente cada conjunto edificado) e infraestrutura geral (a que serve o território municipal na sua globalidade).

Os encargos urbanísticos padrão foram determinados e encontram-se sistematizados em regulamento municipal, bem como a forma como estes podem ser concretizados pelos particulares.

8.2 Outros instrumentos perequativos e mecanismos de incentivo

Zonamento inclusivo

O Zonamento Inclusivo pretende assegurar a disponibilização de habitação acessível através do mercado imobiliário privado, promovendo a diversidade social em zonas urbanas sujeitas a processos seletivos de exclusão e segmentação residencial por efeito do forte aumento dos preços de mercado imobiliário. A área de atuação deste instrumento é definida em planta constante em Regulamento Municipal.

O Zonamento Inclusivo aplica-se a operações urbanísticas relativas a nova construção, ampliação e alteração de uso das quais resulte uma construção com área de edificação superior a 1500 m^2 e traduz-se na obrigatoriedade de afetação de uma parte da área (definida no regulamento do PDM) para habitação acessível pelo prazo mínimo de 25 anos.
Em alternativa à disponibilização das unidades habitacionais referidas no parágrafo anterior, admite-se a cedência de solo com capacidade edificativa equivalente, ou o pagamento de valor monetário a reverter para o FMSAU, de acordo com as condições previstas em regulamento municipal.

Mecanismos de incentivo

Tendo em conta a concretização dos objetivos estratégicos previstos no presente Plano, são definidos um conjunto de mecanismos de incentivo de natureza diferenciada, aplicáveis a contextos territoriais específicos e outros a toda a cidade. No caso das operações urbanísticas que destinem parte da edificabilidade a habitação acessível, que promovam a regeneração de áreas de habitação social ou a qualificação ambiental, os incentivos considerados são os seguintes:

a) Majoração do índice de edificabilidade em determinadas categorias do solo.
b) Redução de encargos urbanísticos para as operações urbanísticas.

No caso das operações urbanísticas que promovam a vitalização urbana por via da dinamização do comércio de rua, da utilização pública de espaços verdes privados e da demolição de edifícios existentes nos logradouros, legalmente constituídos, sem valia arquitetónica, urbanística ou cultural, os incentivos previstos incidem na redução de encargos.

Avaliação de solo

Para efeitos de execução do Plano a avaliação pública do solo urbano constitui instrumento fundamental do regime económico-financeiro do Plano. Esta avaliação será baseada na edificabilidade abstrata atribuída à parcela, nos encargos urbanísticos inerentes à edificabilidade e no valor de edificação, caso exista legalmente, considerando o respetivo estado de conservação. Para esta avaliação serão utilizados parâmetros decorrentes do quadro legal aplicável, nomeadamente Código de Expropriações.

9 Preexistências e Legalizações

O artigo 97.º do RJIGT (alínea c) do n.º 3) determina que o Plano Diretor Municipal (PDM) é acompanhado de "planta e relatório com a indicação dos alvarás de licença e dos títulos de comunicação prévia de operações urbanísticas emitidos, bem como das informações prévias favoráveis em vigor ou declaração comprovativa da inexistência dos referidos compromissos urbanísticos na área do plano". Com a definição desta norma pretende-se que o Município efetue uma avaliação do impacto dos compromissos urbanísticos existentes no território do concelho no modelo territorial preconizado para o plano em revisão.

O PDM 2006, atualmente em vigor, determinou no seu artigo 3.º o que considerou como "Atos Válidos" dispondo o seguinte:

"1 - O presente PDMP não derroga os direitos conferidos por informações prévias favoráveis, autorizações e licenças, aprovações ou alterações válidas, incluindo projetos de arquitetura e hastas públicas alienadas, mesmo que ainda não tituladas por alvará, concedidas pelas entidades administrativas competentes antes da entrada em vigor do PDMP.

2 - O disposto no número anterior não prejudica o regime legal de extinção de direitos, designadamente por caducidade, nem a possibilidade de alteração, por iniciativa municipal, das condições de licença ou autorização de operação de loteamento necessária à execução do PDMP, decorrentes da legislação em vigor."

Com a inscrição desta norma pretendeu-se à data salvaguardar direitos adquiridos reconhecendo que havia um conjunto de compromissos urbanísticos que iam para além dos atos de gestão urbanística e que, independentemente do modelo territorial adotado, o município não pretendia extinguir. Esta norma não foi acompanhada de peça gráfica ou relatório pelo que se torna difícil a identificação de todas a situações.

Na elaboração do presente plano entendeu-se ser relevante identificar e avaliar novamente todas as situações que poderiam constituir-se como compromissos urbanísticos.

9.1 Identificação dos compromissos urbanísticos

Uma vez que não existia nos serviços municipais uma base organizada de compromissos urbanísticos sobre a qual fosse possível desenvolver uma análise e proceder apenas a atualizações, foi necessário estabelecer alguns pressupostos para organizar a informação disponível.

Assim, foi elaborado um quadro de referência no qual se definiu a tipologia de processos que poderiam vir a constituir compromissos urbanísticos, a saber:

- Atos de gestão urbanística municipal, com exceção dos loteamentos com alvará emitido:
    - Informação prévia favorável

  - Aprovação do projeto de arquitetura
  - Deferimento do pedido de licenciamento
  - Comunicação Prévia
- Alvarás de loteamento com especificações urbanísticas;
- Outros compromissos urbanísticos:
  - Processos da gestão patrimonial municipal (Hastas públicas com condições específicas, no sentido de se preconizar uma determinada solução urbanística, e para as quais não tenha ocorrido reversão; Expropriações amigáveis em que a contrapartida seja em créditos edificativos; Permutas em que a contrapartida seja em créditos edificativos; Cedência em direito de superfície, em que existem condições específicas de edificabilidade)
  - Processos de planeamento territorial (Contratos para planeamento; Contratos de urbanização)
  - Outros títulos (Sentenças proferidas em processos judiciais transitados em julgado; Acordos amigáveis em que ocorra contrapartida em créditos edificativos)
  - Títulos SIM-Porto

Tendo presente este levantamento, com recurso à informação disponível nas várias bases de informação dos serviços municipais, foi possível construir uma carta de compromissos urbanísticos e respetivo relatório. Estes dois elementos são peças complementares do Plano e fazem parte integrante do mesmo. É de ressalvar que, não obstante o esforço de inventariação, poderão estar representados e identificados processos que estarão já concluídos ou, ao contrário, poderão não estar identificadas situações que de facto constituam compromissos urbanísticos que ainda não se concretizaram. Entende-se portanto que, quer a planta quer o relatório de compromissos urbanísticos, são elementos de inventariação indicativos. Assim sendo, a identificação (ou ausência de identificação) de cada situação não dispensa a análise da situação em concreto para confirmação da existência ou não de compromisso urbanístico.

O quadro seguinte apresenta o número de situações inventariadas por tipologia de compromisso urbanístico à data de 16/10/2020.

Quadro 27 – Compromissos Urbanísticos de acordo com a tipologia

Tipologia de Compromisso Urbanístico	Número
Atos de gestão urbanística municipal, com exceção dos loteamentos com alvará emitido	**5 483**
Informação prévia favorável	243
Aprovação do projeto de arquitetura	957
Deferimento do pedido de licenciamento	4 220
Comunicação prévia	61
Alvarás de loteamento com especificações urbanísticas	**371**
Outros compromissos urbanísticos	**49**
Processos de gestão patrimonial municipal	10
Processos de planeamento territorial	6
Outros atos válidos	7
Títulos SIM-Porto	26
TOTAL	**5 901**

Após análise das situações identificadas e efetuado um balanço sobre o custo/benefício da manutenção das mesmas, concluiu-se que o Plano deveria introduzir uma regra que permitisse a salvaguarda destes direitos adquiridos.

O artigo 5.º do Regulamento do PDM concretiza esta intenção e estabelece as condições em que poderá haver alterações ao estabelecido no âmbito do compromisso urbanístico. Foi estabelecido um prazo para a concretização dos direitos adquiridos para que, após a sua concretização, se possa avaliar o impacto dos mesmos no modelo territorial preconizado e proceder a eventuais alterações ao Plano.

9.2 Legalização de situações de desconformidade com o Plano

O Regime Jurídico da Urbanização e Edificação (RJUE) atualmente em vigor estabelece no seu artigo 102.º-A o regime a adotar para as legalizações de edificações. O n.º 7 do referido artigo prevê que "Os municípios aprovam os regulamentos necessários para concretizar e executar o disposto no presente artigo, devendo, designadamente, concretizar os procedimentos em função das operações urbanísticas e pormenorizar, sempre que possível, os aspetos que envolvam a formulação de valorações próprias do exercício da função administrativa, em especial os morfológicos e estéticos".

Por se considerar que poderão existir algumas situações que careçam de legalização estando no entanto já consolidadas no tecido urbano, entendeu-se ser de prever no Regulamento do Plano uma norma que permita procurar resolver estas questões e dar resposta ao estabelecido no RJUE.

Assim, o Regulamento do Plano estabelece no seu artigo 6.º que devem ser objeto do regime especial de legalização as situações relativas a atividades, explorações, instalações e edificações fisicamente existentes que não possam ser consideradas preexistências. É

estabelecido também o âmbito da apreciação do pedido e as condições que as mesmas terão que reunir para que possam ser objeto de parecer favorável.

A redação do artigo 6.º, em particular no que toca à data de referência estabelecida (1979), teve por base a informação disponível nos serviços municipais e o enquadramento legal aplicável ao planeamento e ordenamento do território. Constatou-se que o levantamento aerofotogramétrico (realizado à escala 1/1000), que serviu de base para a definição do Plano Geral de Urbanização aplicável ao território municipal desde 1987, foi efetuado em 1979. Este Plano Geral de Urbanização esteve na base do 1.º Plano Diretor Municipal publicado em 1993.

Não foi previsto um prazo para a instrução de pedido de legalização uma vez que o Município pretende estabelecer um regime especial de legalização e não um regime transitório de legalização. A prática tem mostrado que a fixação de um prazo não resolve o problema, podendo até agravá-lo, já que muitas vezes apenas se deteta que há ilegalidades quando se pretende fazer uma intervenção no edifício ou quando há um transação do mesmo o que, a ocorrer depois do prazo fixado, já não permite a legalização, mesmo que esta cumprisse as regras especiais criadas a pensar especificamente para o efeito.

10 Avaliação e monitorização

De acordo com o estipulado no DL n.º 80/2015, de 14 de maio, que procede à revisão do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), o plano diretor municipal deve incluir indicadores qualitativos e quantitativos que suportem a sua avaliação.

O quadro de desafios com que as cidades são confrontadas e o ritmo das transformações faz com que o seu futuro, mais do que nunca, não seja fácil de antecipar e projetar. Daí a importância dos planos preverem mecanismos de monitorização que permitam o seu ajustamento face à emergência de novas realidades e a mudanças não previstas.

O presente capítulo tem como objeto a apresentação do sistema desenvolvido para suportar os futuros exercícios de monitorização do Plano Diretor Municipal do Porto, o qual estabelece para esse fim três conjuntos complementares de medidas: *indicadores de contexto* - que são em boa parte influenciados por fatores externos ao sistema de planeamento e que permitirão identificar tendências da transformação da Cidade em múltiplos domínios -, *indicadores de desempenho* da estratégia territorial e *indicadores de execução* das intervenções estratégicas previstas no Programa de Execução e Plano de Financiamento.

Antes de se caraterizarem os vários painéis de indicadores estabelecidos para assegurar o acompanhamento das diferentes vertentes que serão objeto de monitorização atrás referidas, descreve-se a metodologia adotada, começando por invocar alguns projetos e iniciativas que constituíram referências e aprendizagens relevantes para a abordagem desenvolvida.

A opção assumida para a divulgação dos exercícios de monitorização e avaliação do PDM do Porto ao longo do seu tempo de vigência será apresentada no final do capítulo.

Apresentam-se ainda dois quadros contendo coleções de dados numéricos. No anexo 5 são incluídos dados recolhidos para os indicadores de cidade respeitantes a um período de referência temporal situado entre 2016-2020, procurando-se, deste modo, traçar um retrato da situação da cidade no momento anterior à entrada em vigor do novo Plano. Nesse anexo sistematiza-se um conjunto de medidas associadas aos diferentes temas tratados no PDM do Porto e que também fornece uma leitura quantitativa da situação de partida, quer ao nível dos diferentes sistemas que estruturam o território, quer ao nível das propostas de intervenção.

10.1 Descrição metodológica

A importância crescentemente atribuída à avaliação do desempenho das políticas públicas nas últimas décadas tem vindo a impulsionar uma “cultura de avaliação” nos diferentes níveis da Administração do Estado. Há, no entanto, ainda um longo caminho a percorrer no que diz respeito à discussão e à partilha de ferramentas e métodos mais adequados para os diferentes contextos e objetivos dessa avaliação.

No domínio particular do ordenamento do território, apesar das possibilidades abertas pelas novas tecnologias de informação e pelos volumes cada vez maiores de dados disponíveis, são ainda escassos os sistemas de indicadores, a nível nacional, que possam constituir referências a adotar.

Existe, contudo, um consenso alargado de que, devido à crescente complexidade e imprevisibilidade das transformações ocorridas nos territórios, o foco da avaliação não deverá cingir-se à execução material dos instrumentos de planeamento. Esta deverá igualmente atender às dinâmicas de que esses territórios são palco, designadamente, às complexas interdependências entre fenómenos sociais, económicos e culturais, de modo a que possam ser tiradas conclusões quanto à sua eficácia e adequação para, ao longo do tempo, promover a qualidade de vida e o bem-estar das populações.

Para além da definição de quais as dimensões analíticas a que a monitorização deverá atender, um outro desafio incontornável é o da identificação das melhores métricas a utilizar. Nem sempre é óbvia a escolha do indicador que melhor poderá sustentar o conhecimento rigoroso e a tomada de decisão, exigindo, pelo contrário, uma análise de alternativas e uma seleção final baseada num conjunto de critérios, devidamente ponderados.

Para a definição do sistema de indicadores do novo PDM do Porto foi realizado um exercício de revisão de outros projetos internacionais e nacionais. Experiências anteriores e atuais de monitorização por parte do município constituíram igualmente uma base importante para a definição dos diferentes painéis adotados, que mais adiante serão apresentados.

Quadros de referência e critérios de seleção de indicadores

São vários os organismos, nacionais e internacionais, que têm vindo a desenvolver sistemas de indicadores de acompanhamento das políticas públicas.

Sistemas de indicadores de desenvolvimento propostos por organizações como a OCDE, as Nações Unidas ou a União Europeia constituem exemplos importantes para o acompanhamento e avaliação das políticas públicas à escala nacional. A estrutura de cada um destes sistemas de monitorização, os quadros de referência que lhes estão associados, os indicadores que propõem e a articulação com as políticas que pretendem avaliar, bem como as limitações que lhes são assumidamente reconhecidas, representam um capital de boas-práticas de inegável valor.

Numa perspetiva mais orientada para o âmbito desta reflexão, é de destacar o trabalho sobre indicadores e dados-base do sistema nacional de ordenamento do território e desenvolvimento urbano, apresentado em finais de 2010, onde são apresentados sistemas de indicadores de referência e estruturados conceitos e metodologias em torno da construção deste tipo de abordagem.

Importa também referir, pela sua relevância no plano metodológico e operativo, o Sistema de Indicadores para o Desenvolvimento Sustentável (SIDS Portugal), cuja estrutura tem vindo a ser ajustada ao longo do tempo aos desafios da avaliação do próprio conceito.

Outros sistemas de indicadores de cidades foram ainda consultados, designadamente, alguns propostos no âmbito da revisão de outros planos diretores municipais recentemente aprovados.

No seu conjunto a revisão realizada permitiu, sobretudo, a que se chegasse a um conjunto de critérios de seleção:

- **Relevância** – os indicadores escolhidos devem constituir a mais rigorosa estatística que permita medir o fenómeno/tendência em causa;
- **Passível de atualização –** é um fator decisivo para garantir a recolha e atualização sistemática da informação, a partir das condições de contexto existentes (técnicas e institucionais);
- **Robustez e fiabilidade estatística** – a existência de dados coerentes e consistentes, produzidos por entidades oficiais credíveis constitui um elemento decisivo para a qualidade da informação a produzir;
- **Sensibilidade ao contexto** – consiste na seleção de indicadores pertinentes no âmbito do contexto territorial em causa e sensíveis a alterações no quadro de vida local.
- **Capacidade de comunicação** – a forma clara e inequívoca de definição dos indicadores é fundamental para permitir a sua apreensibilidade pelos diferentes utilizadores e facilitar a compreensão de resultados.
- **Comparabilidade no tempo e no espaço** – trata-se da possibilidade de efetuar comparações com outros níveis territoriais e numa linha temporal, permitindo aferir o posicionamento da cidade face a outros contextos / realidades e a sua própria evolução**.**

Todos estes critérios, de forma mais ou menos conseguida, foram usados de forma transversal aos diferentes painéis de indicadores estabelecidos para o PDM do Porto.

Experiências anteriores de monitorização

Com o objetivo de apoiar a atividade interna de planeamento, o município do Porto tem vindo a desenvolver desde 2003 sistemas de indicadores cuja atualização permanente tem permitido criar importantes repositórios de informação. A experiência adquirida ajudou particularmente no exercício de seleção dos indicadores de monitorização do PDM, sobretudo no que diz respeito à identificação de *proxies* nas situações em que as medidas “ideais” não se encontram disponíveis.

Neste contexto, cabe destacar o *Sistema de Monitorização da Qualidade de Vida Urbana* (SMQVU). Trata-se de um projeto que, de forma sistemática tem vindo a recolher um conjunto de dados sobre as condições de vida e bem-estar na cidade do Porto, acompanhando as suas dinâmicas e trajetórias no âmbito económico, social e ambiental. Paralelamente, procura posicionar a cidade face a referenciais adotados a nível nacional e internacional e compará-la com outras unidades territoriais, supramunicipais. O objetivo é aprofundar o conhecimento sobre os desafios que se colocam à cidade, informando o processo de tomada de decisão.

Também a experiência de elaboração, em 2015, do *Relatório do Estado do Ordenamento do Território* (REOT) constituiu uma oportunidade de aprendizagem em termos de acompanhamento de dinâmicas da cidade e de avaliação de resultados já que permitiu ensaiar várias dimensões da monitorização e testar medidas estatísticas concretas. O REOT baseou-se em três referenciais de avaliação:

- O referencial das dinâmicas de transformação do território – através do qual se mediram as dinâmicas construtivas, a ocupação do solo e as complexas interdependências entre fenómenos sociais, económicos e culturais, indutores de mudanças;
- O referencial dos instrumentos de gestão do território – através do qual se monitorizou a execução de políticas e estratégias e se aferiu o papel destes instrumentos nas transformações ocorridas nos respetivos territórios de incidência;
- O referencial do sistema de planeamento – através do qual se analisou o grau de coerência entre os diferentes instrumentos e estratégias com incidência na cidade do Porto.

De mencionar ainda, o processo de *Avaliação Ambiental Estratégica* (AAE), paralelo ao próprio exercício de revisão do PDM do Porto, e que implicou igualmente um esforço de identificação de dimensões analíticas e de uma bateria alargada de indicadores que pudessem ser, simultaneamente, relevantes e viáveis para a realidade da cidade do Porto.

Sempre que foi possível, usaram-se indicadores comuns, de modo a potenciar o mais possível o esforço de recolha, estruturação e análise dos dados

A abordagem proposta

Da reflexão desenvolvida tendo em vista a definição da abordagem a seguir e a infraestrutura a montar para a avaliação futura do PDM do Porto, resultou, em primeiro lugar, a identificação de três perspetivas complementares:

- A **avaliação contínua das dinâmicas urbanas,** em diversos domínios (ambiental, social, económico) e que se revela decisiva para identificar eventuais mudanças nas condições de contexto, sobretudo das que poderão levar a reequacionar a própria direção das políticas urbanas e a rever algumas das linhas de atuação do Plano durante o seu período de vigência.
- A **avaliação do desempenho da estratégia do Plano**, que permitirá determinar o grau de conformidade entre as intenções e objetivos iniciais do Plano e os resultados decorrentes da sua implementação.
- A **avaliação da execução do Plano** através da qual se fará o acompanhamento do nível de concretização material e financeira das ações.

Cada uma destas perspetivas obrigou à seleção de indicadores concretos adaptados à natureza e aos propósitos de cada uma das dimensões da avaliação, com base nos critérios anteriormente apresentados.

Quanto ao tipo de indicadores usados, foi privilegiado o recurso a indicadores estatísticos de natureza quantitativa.

Apesar da aposta em parâmetros quantitativos oficiais - tanto quanto possível medidas *standard* -, utilizando dados produzidos por fontes que permitam uma atualização periódica e regular, salvaguarda-se a possibilidade de recorrer a indicadores específicos, de carácter especializado ou, eventualmente, de natureza qualitativa, para responder a exigências pontuais decorrentes de imposições legais ou de necessidades concretas de avaliação de resultados.

Assim, considerando os três grandes eixos de avaliação, foram estabelecidos diferentes painéis: Indicadores de Cidade, Indicadores de Estratégia e Indicadores de Execução.

10.2 Componentes do sistema de monitorização

10.2.1 Indicadores de cidade

A proposta de monitorização do Plano, face a este eixo de avaliação, obedece a uma estrutura de organização por domínios, que decorre da identificação das grandes áreas em que ocorrem transformações no território e sobre as quais é pertinente dispor de um sistema de medição que caraterize a realidade da cidade e a sua evolução. A definição dos domínios e dos indicadores escolhidos constitui uma aproximação às questões necessariamente consideradas mais relevantes associadas a áreas de intervenção sobre as quais o município tem uma influência mais direta mas também a áreas mais transversais, que se relacionam com outras esferas da política pública e mesmo com a ação de outros atores / agentes que intervêm no território.

Os indicadores considerados são principalmente indicadores de estado e de resultado, que traduzem a realidade observada num dado domínio de análise e num dado momento. A seleção recai sobre medidas que utilizam dados passíveis de serem acompanhados anualmente, pelo que se optou por não incluir indicadores censitários (Quadro 28). O município é, ele próprio, uma das entidades oficiais que alimentará este sistema, recorrendo a várias bases de dados internas, atualmente disponíveis.

Quadro 28 - Indicadores de cidade

Domínio	Indicador	Unidade	Descrição	Fornecedor / Fonte
Uso e transformação do solo	Licenças emitidas (total)	n.º	Total das licenças emitidas	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
	Licenças emitidas para reabilitação urbana	n.º	Licenças emitidas para obras de alteração, ampliação e reconstrução	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
	Licenças de utilização emitidas para construção nova	n.º	Licenças emitidas para obras de construção integral de um edifício	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
	Licenças de utilização emitidas para comércio e serviços	n.º	Licenças emitidas por tipo de uso (comércio e serviços).	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
	Licenças de utilização emitidas para estabelecimentos hoteleiros	n.º	Licenças emitidas por tipo de uso (hotelaria).	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
	Licenças emitidas - alvarás de operação de loteamento	n.º	Licenças emitidas para operações de loteamento / obras de urbanização.	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
Ambiente	Ocorrências de inundação de estruturas ou superfícies por precipitação intensa	n.º	Registos de ocorrência de inundação de estruturas ou superfícies por precipitação intensa.	CMP, Departamento Municipal de Proteção Civil
	Ocorrências de inundação de estruturas por água canalizada	n.º	Registos de ocorrência de inundação de estruturas por água canalizada.	CMP, Departamento Municipal de Proteção Civil
	Ocorrências de inundação por galgamento costeiro	n.º	Registos de ocorrência de inundação por galgamento costeiro.	CMP, Departamento Municipal de Proteção Civil
	População exposta a situação de cheia	%	Proporção da população residente que se encontra exposta a situação de cheia.	CMP, Departamento Municipal de Proteção Civil
	Espaços verdes de acesso público	m^2/hab	Capitação que Inclui parques e jardins de acesso público; praças arborizadas e ajardinadas; coberturas ajardinadas de acesso público	CMP
	Temperatura média mensal do mês mais quente	°C	Valor médio mensal da temperatura média do ar do mês mais quente.	IPMA, Estação Meteorológica de Pedras Rubras
	Temperatura média mensal do mês mais frio	°C	Valor médio mensal da temperatura média do ar do mês mais frio.	IPMA, Estação Meteorológica de Pedras Rubras
	Dias com Índice de Qualidade do Ar Bom ou Muito Bom	%	Percentagem de dias com Índice de Qualidade do Ar Bom ou Muito Bom (IQAr). O Índice de Qualidade do Ar é uma classificação do estado da qualidade do ar, obtido em função das medições dos poluentes englobados nesta medida, e varia numa escala com cinco níveis entre Muito Bom e Mau (adaptado de APA).	APA
	Dias com excedências de PM10	n.º	Dias com excedências de partículas em suspensão (PM10), registados nas estações de medição da qualidade do ar da cidade do Porto (valor máximo). Trata-se de excedências ao valor limite de base diária (50 µg/m3) para proteção à saúde humana.	APA
	Edifícios com certificação energética por tipologia de classe energética - E	%	Proporção de edifícios com certificação energética por tipologia de classe energética - E.	AdEPorto
	Emissões de GEE (gases de Efeito de Estufa) por setor de atividade	tCO2	Repartição das emissões de GEE (gases de Efeito de Estufa) por setor de atividade (edifícios residenciais, edifícios de serviços, transportes, indústria, outros)	AdEPorto

Domínio	Indicador	Unidade	Descrição	Fornecedor / Fonte
Demografia	População residente	n.º	Conjunto de pessoas que, independentemente de estarem presentes ou ausentes num determinado alojamento no momento de observação, viveram no seu local de residência habitual por um período contínuo de, pelo menos, 12 meses anteriores ao momento de observação, ou que chegaram ao seu local de residência habitual durante o período correspondente aos 12 meses anteriores ao momento de observação, com a intenção de aí permanecer por um período mínimo de um ano.	INE, Estimativas Anuais da População Residente
	População no escalão etário 0-14 anos	n º	População residente no escalão etário 0-14 anos	INE, Estimativas Anuais da População Residente
	População no escalão etário 15-64 anos	n º	População residente no escalão etário 15-64 anos	INE, Estimativas Anuais da População Residente
	População no escalão etário 65 ou mais anos	n º	População residente no escalão etário 65 ou mais anos	INE, Estimativas Anuais da População Residente
	População estrangeira residente	n.º	Conjunto de pessoas de nacionalidade não portuguesa com autorização ou cartão de residência, em conformidade com a legislação de estrangeiros em vigor.	SEFSTAT, Portal de Estatística do SEF
	Densidade populacional	n.º/km^2	Relação entre o número de habitantes de uma área territorial determinada e a superfície desse território (habitualmente expressa em número de habitantes por quilómetro quadrado) (conceito do INE).	INE
	Taxa de mortalidade	‰	Número de óbitos observado durante um determinado período de tempo, normalmente um ano civil, referido à população média desse período (habitualmente expressa em número de óbitos por 1000 habitantes).	INE
	Taxa de natalidade	‰	Número de nados-vivos ocorrido durante um determinado período de tempo, normalmente um ano civil, referido à população média desse período (habitualmente expressa em número de nados-vivos por 1000 habitantes).	INE
	Saldo natural	n.º	Diferença entre o número de nados-vivos e o número de óbitos num dado período de tempo.	INE
	Saldo migratório	n.º	Diferença entre o número de entradas e saídas por migração, internacional ou interna, para um determinado país ou região, num dado período de tempo.	INE
Educação	Estabelecimentos com oferta de Educação Pré-Escolar - Total (público e privado)	n.º	Número de estabelecimentos, públicos, privados e da rede solidária, com oferta de educação destinada a crianças entre os 3 anos e a idade de ingresso no ensino básico.	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Crianças a frequentar Educação Pré-Escolar - Total (público e privado)	n.º	Número total de crianças a frequentar os estabelecimentos com oferta de educação, públicos, privados e da rede solidária, destinada a crianças entre os 3 anos e a idade de ingresso no ensino básico.	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Estabelecimentos de ensino com oferta do ensino básico (1º 2º e 3º Ciclos) - Total (público e privado)	n.º	Número total de estabelecimentos, da rede pública, privada e solidária, com oferta do 1.º, 2.º e 3.º ciclos do ensino básico, da rede pública e privada.	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Alunos a frequentar o ensino básico (1º 2º e 3º CEB) -Total (púb/priv/outra)	n.º	Número total de alunos, da rede pública, privada e solidária, a frequentar estabelecimentos com oferta do 1.º, 2.º e 3.º ciclos do ensino básico.	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência

Domínio	Indicador	Unidade	Descrição	Fornecedor / Fonte
	Estabelecimentos de ensino com oferta de ensino secundário - Total (pub/priv/outra)	n.º	Número total de estabelecimentos, da rede pública, privada e solidária, com oferta do ensino secundário.	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Alunos a frequentar os estabelecimentos de ensino com oferta de ensino secundário - Total (pub/priv/outra)	n.º	Número total de alunos a frequentar estabelecimentos, da rede pública, privada e solidária, com oferta do ensino secundário.	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Taxa de retenção e desistência no ensino secundário	%	Desistência: situação que ocorre em consequência do abandono temporário de aluno ou formandos da frequência das atividades letivas de um curso, de um período de formação ou de uma ou mais disciplinas no decurso de um ano letivo. Retenção: situação que ocorre em consequência do aproveitamento sem êxito do aluno pelo não cumprimento dos requisitos previstos na legislação em vigor para a frequência no ano de escolaridade seguinte àquele em que se encontra (DGEEC)	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Estabelecimentos de ensino superior	n.º	Número total de estabelecimentos de ensino superior, públicos e privados.	INE, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Alunos inscritos no ensino superior	n.º	Número total de alunos inscritos em estabelecimentos de ensino superior, públicos e privados.	INE, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
Saúde	Farmácias	n.º	Estabelecimento devidamente autorizado a dispensar ao público medicamentos que estejam ou não sujeitos a receita médica.	IINFARMED
	Hospitais	n.º	Estabelecimentos de saúde, públicos e privados, que prestam cuidados de saúde curativos e de reabilitação em internamento e ambulatório, podendo colaborar na prevenção da doença, no ensino e na investigação científica.	INE
	Médicos no SNS	n.º	Profissionais de saúde com licenciatura em medicina e autorização pela respetiva ordem profissional para o exercício da medicina.	INE
	Enfermeiros no SNS	n.º	Profissional de saúde qualificado com licenciatura em enfermagem e autorização da respetiva ordem profissional para o exercício da enfermagem.	INE
	Centros de saúde	n.º	Estabelecimento público de saúde, que visa a promoção da saúde, prevenção da doença e a prestação de cuidados, quer intervindo na primeira linha de atuação do Serviço Nacional de Saúde, quer garantindo a continuidade de cuidados, sempre que houver necessidade de recurso a outros serviços e cuidados especializados. Globalmente dirige a sua ação, no diagnóstico e tratamento, ao indivíduo, à família e à comunidade. Pode ser dotado de internamento.	Administração Regional de Saúde do Norte
	Utentes sem médico de família.	n.º	Utentes inscritos nos centros de saúde, sem médico de família atribuído.	Administração Regional de Saúde do Norte
	Mortalidade precoce (< 65anos)	%	Óbitos ocorridos abaixo dos 65 anos de idade na população.	INE
	Maternidade na adolescência (15-19 anos)	‰	Nados vivos de mães adolescentes no grupo etário das jovens entre os 15 e 19 anos.	INE
	Lugares de internamento em Unidades da Rede de Cuidados Continuados	n.º	Lugares de internamento em unidades prestadoras de cuidados de saúde em internamento integradas na rede pública e contratualizada.	Administração Regional de Saúde do Norte

Domínio	Indicador	Unidade	Descrição	Fornecedor / Fonte
Proteção social	Creches	n.º	Equipamento sócio-educativo destinado a acolher crianças dos 3 meses aos 3 anos durante o período diário de impedimento dos pais por motivos de ordem profissional ou outros (conceito do INE).	MTSSS, Carta Social
	Capacidade das creches	n.º	Lugares disponíveis em equipamentos de natureza socioeducativa (das redes solidária, pública e lucrativa) para acolher crianças até aos 3 anos de idade durante o período diário correspondente ao impedimento dos pais ou da pessoa que tenha a sua guarda de facto (conceito do MTSS/GEP).	MTSSS, Carta Social
	Equipamentos de acolhimento para crianças e jovens em situação de vulnerabilidade	n.º	Equipamentos de caráter social destinados a apoiar crianças e jovens.	MTSSS, Carta Social
	Capacidade dos equipamentos para crianças e jovens em situação de vulnerabilidade	n.º	Lugares disponíveis em equipamentos de carácter social destinados a apoiar crianças e jovens.	MTSSS, Carta Social
	Equipamentos para adultos com deficiência ou incapacidade	n.º	Lugares disponíveis em equipamentos de carácter social destinados a apoiar adultos com deficiência.	MTSSS, Carta Social
	Capacidade dos equipamentos para adultos com deficiência ou incapacidade	n.º	Lugares disponíveis em equipamentos de carácter social destinados a apoiar adultos com deficiência.	MTSSS, Carta Social
	Equipamentos para apoio a idosos (ERPI - estruturas residenciais para pessoas idosas)	n.º	Lugares disponíveis em equipamentos das redes solidária, pública e lucrativa, de apoio à vida quotidiana dos idosos.	MTSSS, Carta Social
	Capacidade dos equipamentos para idosos (ERPI - estruturas residenciais para pessoas idosas)	n.º	Capacidade dos equipamentos das redes solidária, pública e lucrativa, de apoio à vida quotidiana dos idosos.	MTSSS, Carta Social
	Abono de família para crianças e jovens	n.º	Prestação pecuniária mensal, de montante variável em função do nível de rendimentos, da composição do agregado familiar e da idade do respetivo titular, visando compensar os encargos familiares respeitantes ao sustento e educação das crianças e jovens.	PORDATA, II/MTSSS
	Beneficiários de Rendimento Social de Inserção (RSI)	n.º	Pessoas que auferem Rendimento Social de Inserção. São contabilizados todos os beneficiários da medida, isto é, quer o titular, quer os membros abrangidos do agregado familiar que tenham tido pelo menos o processamento de uma prestação no ano em análise.	PORDATA, II/MTSSS
Cultura	Museus	n.º	Instituições permanentes, sem fins lucrativos, de natureza pública e privada, abertas ao público e que adquirem, conservam, comunicam e expõem para estudo, educação e lazer testemunhos diversos, de âmbito cultural.	INE
	Visitantes de museus	n.º	Visitantes de museus e espaços museológicos. Excluem-se as entradas para o restaurante, a cafetaria, a loja e outros equipamentos, quando independentes, assim como as visitas ao sítio de internet do museu.	INE
	Salas de espetáculo (incluindo teatros)	n.º	Teatros e outras salas destinadas a apresentação de espetáculos de caráter diverso.	CMP
	Galerias de arte e outros locais de exposição	n.º	Locais que acolhem, para divulgação, exposições coletivas e exposições individuais e, em geral, obras de arte (trabalhos, documentos ou objetos resultantes da criação, produção científica ou artística) (adaptação do conceito do INE).	INE
	Criminalidade registada	%	Crimes registados contra pessoas e crimes registados contra o património	INE

Domínio	Indicador	Unidade	Descrição	Fornecedor / Fonte
Segurança pública e Proteção civil	Esquadras existentes	n.º	Esquadras da PSP.	CMP
	Elementos efetivos da PSP e da Polícia Municipal	n.º	Total de elementos efetivos da PSP e da Polícia Municipal.	MAI/CMP
	Acidentes com vítimas e / ou feridos graves	n.º	Acidentes envolvendo pessoas que tenham ficado gravemente feridas (pelo menos uma, sofrendo lesões que levem à sua hospitalização) ou mortas (conceito adaptado da ANSR).	MAI, Autoridade Nacional Segurança Rodoviária
Participação cívica e institucional	Participações em processos de consulta pública da CMP	n.º	Número de participações em processos formais de consulta pública do município	CMP
	Participações em processos de consulta pública relacionadas com instrumentos de ordenamento do território	n.º	Número de participações em processos formais de consulta pública relacionados com os instrumentos de ordenamento do território	CMP
Desporto	Piscinas	n.º	Piscinas de aprendizagem, piscinas desportivas e piscinas polivalentes, ao ar livre ou cobertas. Inclui ainda piscinas cobertas e as piscinas ao ar livre, para fins recreativos (conforme Atlas Desportivo).	Ágora - Cultura e Desporto do Porto, E.M
	Pavilhões polidesportivos	n.º	Instalações desportivas cobertas que permitem a prática de uma ou várias modalidades desportivas (conforme Atlas Desportivo).	Ágora - Cultura e Desporto do Porto, E.M
	Campos de jogos	n.º	Grandes campos de jogos para futebol, râguebi e hóquei em campo (conforme Atlas Desportivo).	Ágora - Cultura e Desporto do Porto, E.M
Economia	Variação do volume de negócios das empresas sediadas no município	%	Variação, em valores percentuais, do volume de negócios das empresas.	MTSSS, Quadros de Pessoal
	Variação dos estabelecimentos de atividade económica	%	Taxa de variação anual do número de estabelecimentos de atividade económica.	MTSSS, Quadros de Pessoal
	Variação das dormidas nos estabelecimentos hoteleiros	%	Taxa de variação anual das dormidas nos hotéis, pensões e outros estabelecimentos hoteleiros.	PORDATA
	Estabelecimentos de comércio a retalho	n.º / 1000 hab.	Número de estabelecimentos de comércio a retalho.	MTSS, Quadros de Pessoal
	Estabelecimentos hoteleiros segundo o tipo	n.º	Número de estabelecimentos hoteleiros segundo a tipologia.	Turismo de Portugal, Registo Nacional de Turismo
	Alojamento local	n.º	Número de estabelecimentos do tipo "Alojamento local".	Turismo de Portugal, Registo Nacional de Turismo
	Restaurantes e bares	n.º / 1000 hab.	Número de estabelecimentos de restauração e bares.	MTSSS, Quadros de Pessoal
	Serviços de apoio à população	n.º / 1000 hab.	Número de estabelecimentos de serviços diversificados de apoio à população.	MTSSS, Quadros de Pessoal
	Emprego privado	n.º / 1000 hab.	Trabalhadores registados nos Quadros de Pessoal do MTSSS.	MTSSS, Quadros de Pessoal
	Desempregados inscritos nos centros de emprego	n.º / 1000 hab.	Indivíduos inscritos nos centros de emprego que nunca tiveram emprego, não têm emprego ou procuram um emprego, e que estão disponíveis para trabalhar (conceito do IEFP).	PORDATA, Instituto de Emprego e Formação Profissional

Domínio	Indicador	Unidade	Descrição	Fornecedor / Fonte
	Inscritos nos centros de emprego com idade inferior a 25 anos	%	Indivíduos, com menos de 25 anos, inscritos nos centros de emprego que nunca tiveram emprego, não têm emprego ou procuram um emprego, e que estão disponíveis para trabalhar (conceito do IEFP).	PORDATA, Instituto de Emprego e Formação Profissional
	Inscritos nos centros de emprego com idade superior a 55 anos	%	Indivíduos, com mais de 55 anos, inscritos nos centros de emprego que nunca tiveram emprego, não têm emprego ou procuram um emprego, e que estão disponíveis para trabalhar (conceito do IEFP).	PORDATA, Instituto de Emprego e Formação Profissional
	Desempregados de longa duração inscritos nos centros de emprego	%	Indivíduos inscritos nos centros de emprego há mais de 1 ano que nunca tiveram emprego, não têm emprego ou procuram um emprego, e que estão disponíveis para trabalhar (conceito do IEFP).	PORDATA, Instituto de Emprego e Formação Profissional
	Remuneração média mensal	euros	Montante ilíquido (antes da dedução de quaisquer descontos) em dinheiro e/ou géneros, pago com carácter regular e garantido ao trabalhador no período de referência e correspondente ao período normal de trabalho.	PORDATA, MTSSS/GEP, Quadros de pessoal
	Quociente entre os percentis 80 e 20 da Remuneração média mensal (ganho)	índice	Quociente entre os percentis 80 e 20 da Remuneração média mensal (ganho) dos trabalhadores, com exceção dos trabalhadores da função pública e profissionais liberais.	CMP
Habitação	Custo médio de aquisição	euros /m^2	Valores da avaliação bancária, por área útil, de alojamentos destinados à habitação que são objeto de financiamento.	INE
	Custo médio de arrendamento	euros /m^2	Valores médios do valor de arrendamento mensal, por área útil, de casas destinadas à habitação.	INE
	Fogos de habitação social	n.º	Número de fogos de habitação social municipal.	Domus Social, EM
	População residente em habitação social	n.º	População residente em habitação social municipal	Domus Social, EM
Património	Número de conjuntos e imóveis de valor patrimonial classificados ou em vias de classificação	n.º	Número de conjuntos e imóveis de valor patrimonial classificados ou em vias de classificação nos termos da Lei de Bases do Património Cultural	CMP
Transportes e Mobilidade	Passageiros em transporte público (Metro do Porto)	n.º (milhões)	Total de passageiros em transporte público (Metro), medidos em função do número de validações dos títulos de transporte.	Metro do Porto, S.A., Relatório e Contas
	Passageiros em transporte público (STCP)	n.º (milhões)	Total de passageiros em transporte público (STCP), medidos em função do número de validações dos títulos de transporte.	STCP S.A. , Relatório e Contas
	Passageiros em transporte público (CP-Porto)	n.º (milhões)	Total de passageiros em transporte público (CP - Porto), medidos em função do número de validações dos títulos de transporte.	CP
	Passageiros no aeroporto	n.º (milhões)	Total de passageiros embarcados e desembarcados no aeroporto por nacionalidade da transportadora.	ANA
	Estacionamento público gratuito e pago por tipo (parques municipais)	n.º	Lugares em parques de estacionamento municipais pagos, gratuitos e concessionados.	CMP
	Ciclovias existentes	km	Extensão linear das ciclovias existentes	CMP
Infraestruturas	Água distribuída por habitante	m^3/hab	Volume médio diário de água distribuída por habitante	AP, EM
	Consumo de água por clientes domésticos	m^3/hab	Consumo de água por parte de clientes domésticos	AP, EM

Domínio	Indicador	Unidade	Descrição	Fornecedor / Fonte
	Consumo total de energia final por habitante	Tonelada equivalente de petróleo/ hab	Energia fornecida aos consumidores finais para todas as utilizações da energia (conceito do Eurostat).	Direção Geral de Energia e Geologia
	Resíduos sólidos urbanos	toneladas	Total de resíduos domésticos, resíduos provenientes de estabelecimentos comerciais e do setor de serviços, e outros resíduos que, pela sua natureza ou composição, sejam semelhantes aos resíduos domésticos desde que a produção diária unitária não exceda2 000 litros (conceito do INE).	EMAP, EM
	Taxa de recolha seletiva	ton/1000 hab	Taxa de recolha especial de resíduos que são objeto de deposição separada por parte do detentor com a finalidade de serem reciclados.	EMAP, EM

10.2.2 Indicadores de Estratégia

O Plano Diretor Municipal tem subjacente uma visão de futuro para o desenvolvimento sustentável da cidade. Como instâncias de concretização dessa visão, foram definidos sete objetivos estratégicos, profundamente relacionados com o quadro de principais desafios e de oportunidades que, num horizonte de dez anos, se perspetiva para a Cidade.

Os indicadores que servirão de base à monitorização da estratégia do PDM têm como função acompanhar os progressos alcançados com a implementação da estratégia ao longo do tempo, relativamente a cada um dos sete objetivos definidos. Para tal foi definido um conjunto de indicadores de desempenho, tendo sido realizado um esforço de conter este painel num conjunto reduzido de indicadores chave. Para todos estes indicadores será realizado um exercício de atualização anual de dados (Quadro 29).

Quadro 29 - Indicadores de Estratégia

Objetivos	Indicador	Unidade	Fornecedor /Fonte
Promover as condições de vida e de bem-estar da população, reforçando a atratividade residencial do Porto	População residente	Nº	INE
	Fogos construídos para habitação acessível	n.º	CMP
	Variação do valor mediano de arrendamento	%	INE, Estatísticas de Rendas da Habitação ao nível local
	Edifícios que integram certificados energéticos A e A+	n.º	ADENE / AdENERGIA
	Espaço público requalificado	km linear	CMP
Preservar a identidade cultural, urbanística e arquitetónica do Porto, qualificando os seus tecidos urbanos e valorizando os seus recursos materiais e simbólicos	Número de CIVP (conjuntos e imóveis com valor patrimonial) que registam um Estado de conservação Razoável, Bom ou Muito Bom face ao total de CIVP	%	CMP
	Licenças de reabilitação emitidas	N.º	CMP
Garantir a qualidade e sustentabilidade ambiental, promovendo um modelo de desenvolvimento urbano sustentável	Área verde de acesso público	hectare	CMP
	Área verde proposta e concretizada	hectare	CMP
	Extensão de ruas arborizadas	km linear	CMP
	Extensão de ribeiras requalificadas	km linear	CMP
	Taxa de recolha seletiva	ton/1000 hab	CMP
Melhorar a acessibilidade interna e externa, criando novas condições para a intermodalidade e a utilização dos modos de transporte "suaves"	Velocidade média em transporte público rodoviário	km/h	STCP
	Passageiros em transporte público (METRO, STCP)	n.º	METRO/STCP
	Oferta de lugares em parques de estacionamento periféricos (park and ride e de franja)	n.º	CMP
	Extensão de percursos pedonais qualificados	km linear	CMP
	Extensão das ciclovias	km linear	CMP
Reduzir as assimetrias sócio-espaciais, promovendo um modelo de desenvolvimento urbano policêntrico e eliminando fatores de estigmatização	Diferencial no custo da habitação entre zonas	%	CMP, Confidencial Imobiliário
	Emprego criado em áreas deprimidas da cidade	%	ME-Quadros de Pessoal
	Edifícios reabilitados em bairros sociais	%	DOMUS SOCIAL
	Operações urbanísticas licenciadas no território das ARU de Campanhã, Corujeira e Azevedo	n.º	CMP
	Espaços exteriores de bairros sociais requalificados	%	CMP/Domus Social

Objetivos	Indicador	Unidade	Fornecedor /Fonte
	Espaço público na área envolvente aos bairros	%	CMP/Domus Social
	População residente em áreas dotadas de equipamentos e serviços de proximidade	%	CMP
	Acessibilidade a equipamentos e serviços de proximidade	metros	CMP
Promover condições para o reforço da competitividade da base económica urbana e o crescimento do emprego	Operações urbanísticas aprovadas em áreas empresariais de tipo I e II	n.º	CMP
	Variação dos desempregados inscritos nos centros de emprego	%	IEFP
	Alunos no ensino superior (todos os graus)	n.º	MEC, Direção-Geral de Estatísticas da Educação e Ciência
	Centros de I&D	n.º	MEC, Direção-Geral de Estatísticas da Educação e Ciência
Desenvolver a capacidade de afirmação do Porto às escalas regional, nacional e internacional	Eventos internacionais	n.º	Entidades a protocolar
	Estudantes universitários em mobilidade internacional na cidade	n.º	MEC, Direção-Geral de Estatísticas da Educação e Ciência
	Passageiros no Aeroporto Francisco Sá Carneiro	n.º	ANA Aeroportos
	Dormidas em estabelecimentos turísticos (hotéis)	n.º	INE, Inquérito à capacidade do alojamento

10.2.3 Indicadores de Execução

O terceiro conjunto de indicadores servirá de base à avaliação da concretização dos programas de intervenção e das ações incluídas no Programa de Execução e Plano de Financiamento do PDM do Porto. Assim, para cada uma das propostas contidas neste documento serão apurados valores de:

- Execução física, a qual poderá ser expressa em unidades distintas em função da natureza do programa de intervenção ou ação estratégicos (ver indicadores identificados no Programa de Execução e Plano de Financiamento);
- Execução financeira, correspondente ao volume do valor do investimento realizado;
- Execução temporal, que permitirá avaliar a capacidade de cumprimento da programação estabelecida.

Todos estes indicadores depois de apurados de forma desagregada numa base anual, permitirão apurar taxas globais de execução do Plano, as quais, lidas em conjunto com as indicações captadas pelos restantes indicadores de monitorização, fornecerão igualmente uma base de conhecimento útil para a atuação do Município.

10.3 Relatórios de monitorização e avaliação

Apesar de se preconizar um esforço de atualização anual de todo o tipo de dados, a frequência e a natureza dos exercícios de avaliação será distinta.

Assim, será elaborado um **Relatório Anual de Monitorização** com base nos Indicadores de Cidade. Este relatório permitirá identificar a emergência de novas tendências com potencial

impacto na eficácia/adequação da estratégia territorial e fazer um acompanhamento de novos fenómenos/dinâmicas.

De três em três anos, será elaborado o **Relatório do Estado do Ordenamento do Território**[55] o qual oferecerá um balanço da execução dos programas e dos planos territoriais em vigor no Município, bem como dos níveis de coordenação interna e externa obtidos entre os diferentes IGT, fundamentando uma eventual necessidade de revisão.

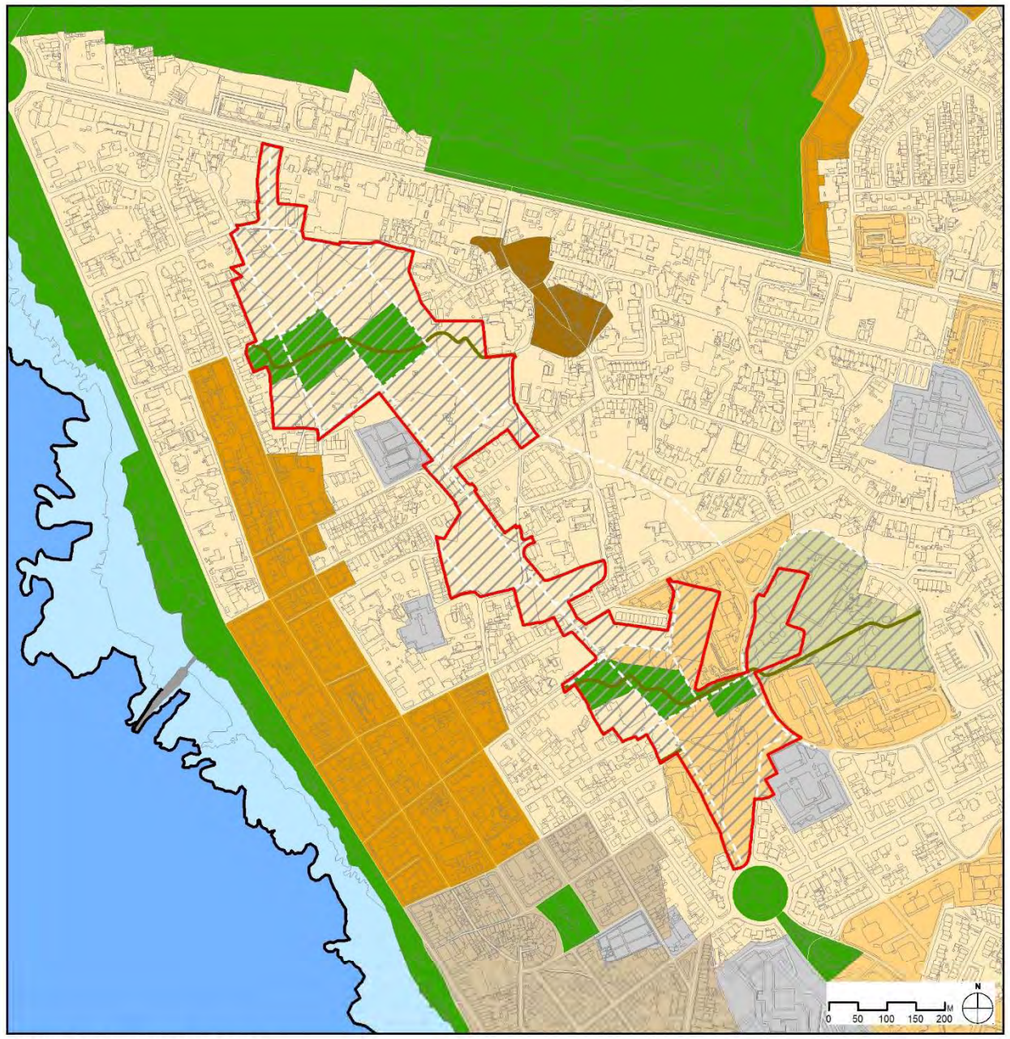
A elaboração destes documentos, que a legislação em vigor prevê que sejam objeto de apreciação por parte da assembleia municipal e submetidos a um período de discussão pública de duração não inferior a 30 dias, constituirá uma oportunidade para que se faça uma avaliação mais extensiva do PDM, mobilizando todos os indicadores de monitorização atrás apresentados.

Uma das peças chave do sistema de monitorização do Plano diz respeito à infraestrutura de dados georreferenciados em que o Município do Porto tem vindo a apostar e que integra muita informação produzida internamente. A colaboração dada por uma série de instituições de âmbito nacional e local que asseguram o fornecimento regular de variáveis estatísticas constitui uma outra vertente crucial deste sistema de monitorização.

[55] De acordo com o RJIGT este relatório terá que ser elaborado com uma frequência máxima de quatro anos.

Anexos

Anexo 1 - Fichas UOPG



Categorias e sub categorias de solo urbano

Qualificação de solo Funcional

Espaços centrais
- Área histórica
- Área de frente urbana contínua de tipo I
- Área de frente urbana contínua de tipo II
- Área de edifícios de tipo moradia
- Área de blocos isolados de implantação livre

Espaços de atividades económicas
- Área de atividades económicas de tipo I
- Área de atividades económicas de tipo II

Espaços urbanos de baixa densidade
- Espaços urbanos de baixa densidade

Espaços verdes e Frente atlântica e ribeirinha
- Área verde de fruição coletiva
- Área verde associada a equipamento
- Área verde lúdico-produtiva
- Área verde de proteção e enquadramento
- Área de frente atlântica e ribeirinha

Espaços de uso especial de equipamentos
- Área de equipamentos

Espaços de uso especial de infraestruturas
- Área de infraestruturas

Qualificação de solo Operativa
- Espaços consolidados
- Espaços em consolidação

Propostas viárias
- Rodoviárias
- Pedonais

Área de intervenção de plano municipal - plano de pormenor
- Em vigor
- Em elaboração

Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
- UOPG 1 - Nun'Álvares

UOPG 1 – Nun'Álvares

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pela avenida da Boavista e travessa da Igreja de Nevogilde, terrenos urbanizados a sul da Travessa de Nevogilde, rua de Afonso Baldaia e rua de Nun'Álvares Pereira, praça do Império, terrenos livres a nascente das ruas do Dr. Nunes da Ponte, de Corte Real, da Escola, de Sá de Albergaria e do Marechal Saldanha, conforme registado na planta anexa.

b) <u>Objetivos e Termos de Referência</u>

A intervenção tem por objetivo a abertura da nova via, que estabelecerá ligação entre a praça do Império e a avenida da Boavista e a estruturação urbana das áreas envolventes. O modelo territorial deverá, preferencialmente, dar continuidade à tipo-morfologia predominante nas áreas adjacentes.

Desenvolve-se uma sequência de espaços de estadia, destinados a hierarquizar o espaço público e potenciar a sua fruição pela comunidade. Pretende-se a renaturalização dos troços das ribeiras de Nevogilde e da Ervilha que se encontram a céu aberto e a sua integração em espaços verdes.

b.1) Esta UOPG destina-se a "Área de Edifícios de Tipo Moradia", "Área de blocos isolados de implantação livre", "Área Verde de Fruição Coletiva" e "Área Verde Associada a Equipamento".

b.2) Disponibilizar solos necessários para a concretização dos espaços verdes e das vias, como definido no PDMP.

c) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

c.1) São os correspondentes às categorias e subcategorias de qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial.

c.2) A edificabilidade na totalidade da UOPG é de 0,67.

d) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Execução da nova avenida, que liga a praça do Império à avenida da Boavista.

d.2) Execução da restante rede viária, prevista no modelo territorial e identificada na planta anexa.

d.3) Construção de um parque de estacionamento subterrâneo junto à praça do Império.

d.4) Execução de espaços públicos, prevista no modelo territorial e identificada na planta anexa.

d.5) Execução de áreas verdes associadas à renaturalização das linhas de água acima referidas

e) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) Privados para as ações: d.1), d.2), d.3) e d.4).

e.2) CMP para as ações d.1), d.2), d.3), d.4) e d.5).

f) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

g) <u>Prazo</u>

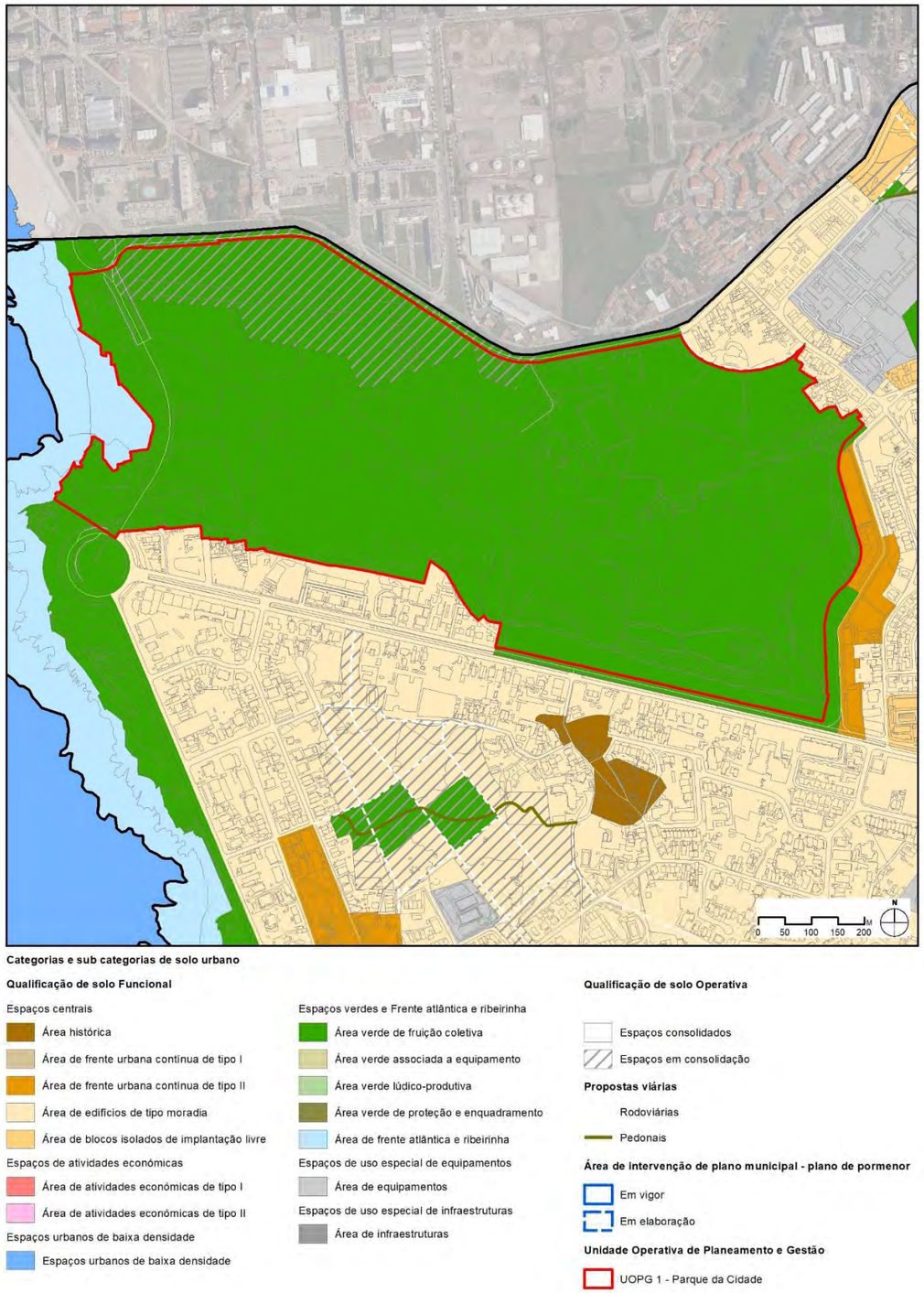
g1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 6 anos a contar da data de entrada em vigor do presente Plano.

g.2) O Sistema de Execução a adotar é de Iniciativa dos Particulares nos primeiros 3 anos e de Cooperação nos 3 anos seguintes, podendo este último ser antecipado designadamente por razões de ordem política, oportunidade ou conjuntura socioeconómica.

h) <u>Ações Complementares</u>

h.1) Renaturalização das ribeiras de Nevogilde e da Ervilha e espaços envolventes, através da redefinição das margens, meandrização dos leitos, construção de bacias de retenção, para reduzir as inclinações, os caudais, e promover deste de modo a regularização hidrológica e reduzir o risco de inundações.

h.2) Deslocar - em coordenação com a Águas do Porto, E.M. - os troços das ribeiras de Nevogilde e Ervilha que se encontram aquedutados por baixo dos prédios, para as ruas do Funchal e do Padrão respetivamente.



UOPG 2 – Parque da Cidade

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pela estrada da Circunvalação, traseiras dos edifícios que facejam com a rua da Vilarinha, avenida do Parque, avenida da Boavista e frente marítima, conforme registado na planta anexa.

a) <u>Objetivos e Termos de Referência</u>

A intervenção urbanística programada visa completar o Parque e definir o seu enquadramento com a estrada da Circunvalação e a frente marítima.

b.1) Esta UOPG destina-se dominantemente a Área Verde de Fruição Coletiva, admitindo-se apenas intervenções compatíveis com estas categorias de espaço.

b.2) Qualquer atividade que se pretenda instalar neste território, deve ter em consideração a sua correta inserção no espaço verde, garantindo que não sejam criados impactos negativos à fruição desta área de lazer e recreio.

b.3) Na Área Verde de Fruição Coletiva em consolidação, podem ser admitidos programas referentes a desporto, cultura e turismo, mediante a aprovação de plano de pormenor.

b) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

São os correspondentes às categorias e subcategorias de qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial.

c) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Requalificação total ou parcial da área impermeabilizada na zona do Queimódromo.

d.2) Intervenção no espaço verde, junto à via do Castelo do Queijo.

d) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) CMP para todas as ações.

e) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

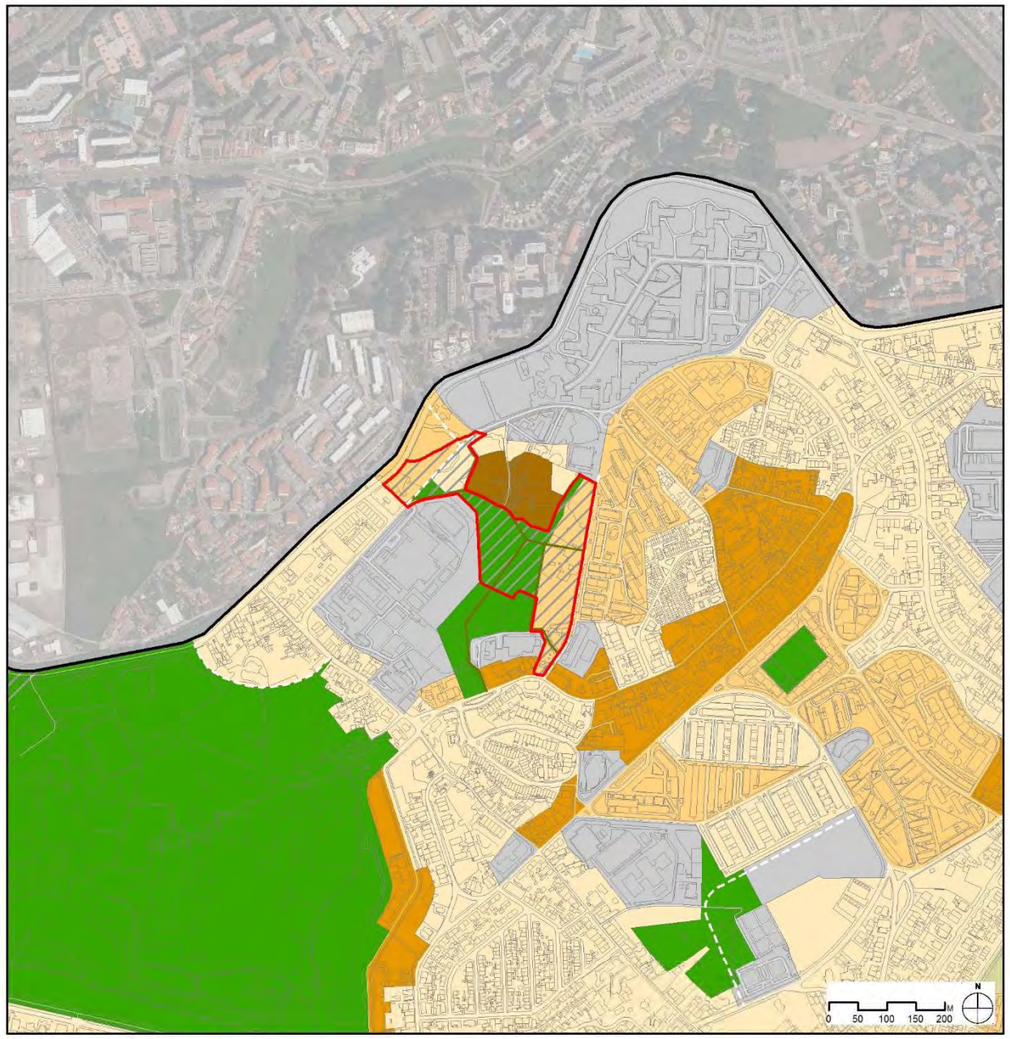
f) <u>Prazo</u>

g.1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 6 anos a contar da data de entrada em vigor do presente Plano.

g.2) O Sistema de Execução é de Iniciativa municipal, a ser concretizada no prazo de vigência do Plano.

g) <u>Ações Complementares</u>

Não aplicável



Categorias e sub categorias de solo urbano

Qualificação de solo Funcional

Espaços centrais
- Área histórica
- Área de frente urbana contínua de tipo I
- Área de frente urbana contínua de tipo II
- Área de edifícios de tipo moradia
- Área de blocos isolados de implantação livre

Espaços de atividades económicas
- Área de atividades económicas de tipo I
- Área de atividades económicas de tipo II

Espaços urbanos de baixa densidade
- Espaços urbanos de baixa densidade

Espaços verdes e Frente atlântica e ribeirinha
- Área verde de fruição coletiva
- Área verde associada a equipamento
- Área verde lúdico-produtiva
- Área verde de proteção e enquadramento
- Área de frente atlântica e ribeirinha

Espaços de uso especial de equipamentos
- Área de equipamentos

Espaços de uso especial de infraestruturas
- Área de infraestruturas

Qualificação de solo Operativa
- Espaços consolidados
- Espaços em consolidação

Propostas viárias
- Rodoviárias
- Pedonais

Área de intervenção de plano municipal - plano de pormenor
- Em vigor
- Em elaboração

Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
- UOPG 3 - Aldoar

UOPG 3 - Aldoar

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pela Estrada da Circunvalação, ruas de Martim Moniz, Dr. João Fernandes Lopes Neves e de Vila Nova e o bairro de Aldoar, conforme registado na planta anexa.

b) <u>Objetivos e Termos de Referência</u>

A intervenção urbanística programada visa a estruturação de uma parcela de território, através da criação parcial de uma área verde de fruição coletiva ao longo da ribeira de Aldoar, integrando um espaço comunitário de hortas urbanas.

b.1) Esta UOPG destina-se a Área de Edifícios de Tipo Moradia, a Área de Blocos Isolados de Implantação Livre, incluindo comércio e serviços e a Área Verde de Fruição Coletiva.

b.2) Disponibilizar solos necessários para a Área Verde de Fruição Coletiva e canais de circulação rodoviária propostos, como definido no PDMP.

c) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

c.1) São os correspondentes às categorias e subcategorias de qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial.

c.2) A edificabilidade na totalidade da UOPG é de 1,0.

d) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Novo traçado de parte da rua de Vila Nova.

d.2) Execução do parque verde urbano (área norte), junto ao núcleo e lugar de Aldoar e respetivos percursos pedonais, designadamente a ligação entre a rua de Vila Nova e o futuro prolongamento da rua do Dr. João Fernandes Lopes Neves.

d.3) Renaturalização da ribeira de Aldoar.

e) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) Privados para a ação d.1) .

e.2) CMP para as ações d.2) e d.3).

f) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

g) **<u>Prazo</u>**

g.1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 6 anos a contar da data de entrada em vigor do presente Plano.

g.2) O Sistema de Execução a adotar é de Iniciativa dos Particulares nos primeiros 3 anos e de Cooperação nos 3 anos seguintes, podendo este último ser antecipado designadamente por razões de ordem política, oportunidade ou conjuntura socioeconómica

h) <u>Ações Complementares</u>

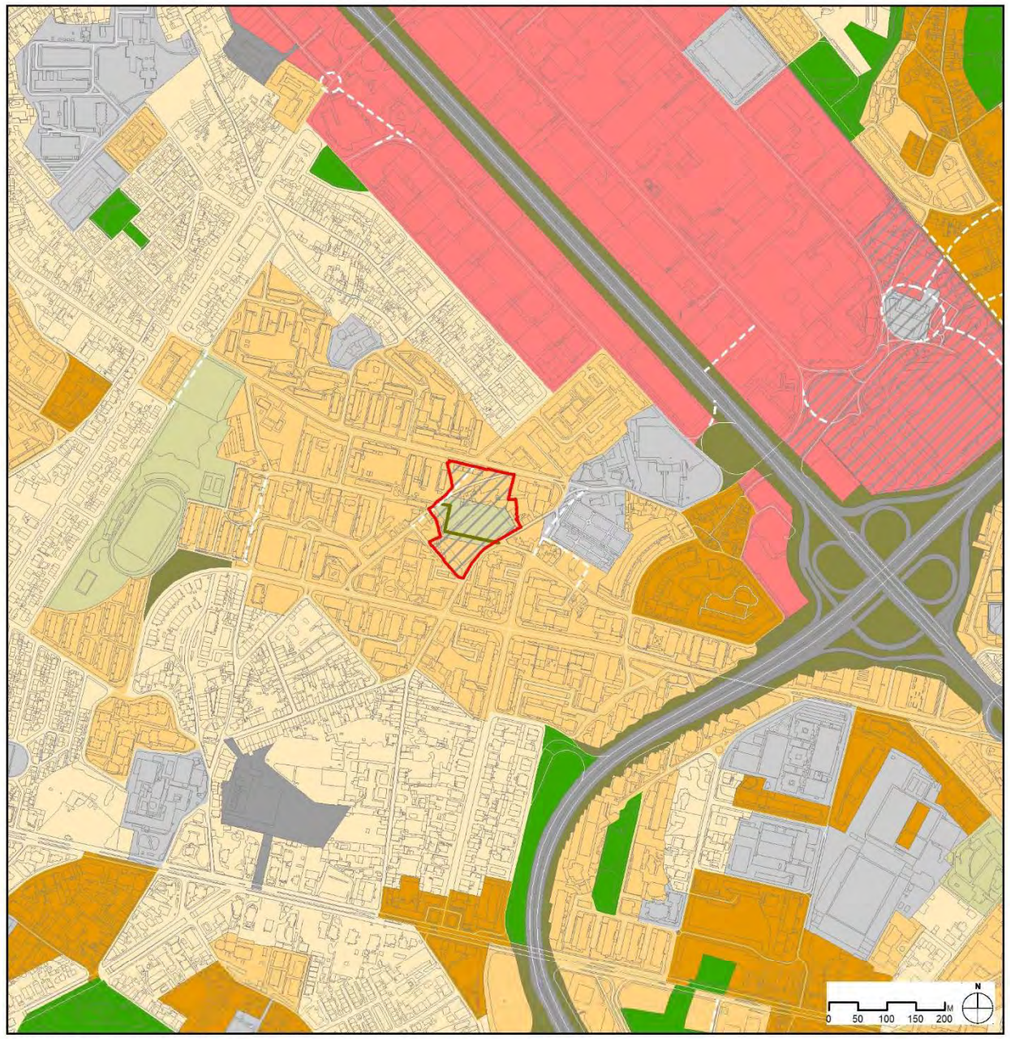
h.1) Execução do parque verde urbano (área sul) com hortas urbanas, incluindo a renaturalização da ribeira de Aldoar.

h.2) Criação de uma entrada de acesso ao novo espaço verde no terreno do equipamento do CEFPI, sito à rua de Martim Moniz, com a consequente relocalização das respetivas instalações.

h.3) Salvaguardar o Núcleo Histórico existente, estruturado com ruas de partilha de forma a articular-se com os acessos à área verde.

h.4) Prolongamento da rua de Dr. João Fernandes Lopes Neves até à rua de Martim Moniz.

h.5) Ligação à E.N. 12 (estrada da Circunvalação), do novo troço da rua de Vila Nova.



Categorias e sub categorias de solo urbano

Qualificação de solo Funcional

Espaços centrais
- Área histórica
- Área de frente urbana contínua de tipo I
- Área de frente urbana contínua de tipo II
- Área de edifícios de tipo moradia
- Área de blocos isolados de implantação livre

Espaços de atividades económicas
- Área de atividades económicas de tipo I
- Área de atividades económicas de tipo II

Espaços urbanos de baixa densidade
- Espaços urbanos de baixa densidade

Espaços verdes e Frente atlântica e ribeirinha
- Área verde de fruição coletiva
- Área verde associada a equipamento
- Área verde lúdico-produtiva
- Área verde de proteção e enquadramento
- Área de frente atlântica e ribeirinha

Espaços de uso especial de equipamentos
- Área de equipamentos

Espaços de uso especial de infraestruturas
- Área de infraestruturas

Qualificação de solo Operativa
- Espaços consolidados
- Espaços em consolidação

Propostas viárias
- Rodoviárias
- Pedonais

Área de intervenção de plano municipal - plano de pormenor
- Em vigor
- Em elaboração

Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
- UOPG 12 - Parque Oriental

UOPG 4 - Ramalde

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pela avenida Vasco da Gama, rua do Pinheiro Manso, travessa das Campinas e rua Direita das Campinas, conforme registado na planta anexa.

b) <u>Objetivos e Termos de Referência</u>

A intervenção urbanística programada visa a reestruturação do quarteirão, através da criação de uma área verde associada a equipamento e do reperfilamento das ruas do Pinheiro Manso, Direita de Campinas e travessa de Campinas.

b.1) Esta UOPG destina-se a Área de Blocos Isolados de Implantação Livre, incluindo comércio e serviços, e a Área Verde Associada a Equipamento.

b.2) Disponibilizar áreas públicas para o reperfilamento dos eixos viários.

b.3) Disponibilizar o solo necessário para a Área Verde Associada a Equipamento.

c) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

c.1) São os correspondentes às categorias e subcategorias de qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial.

c.2) A edificabilidade na totalidade da UOPG é de 1,0.

d) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Reperfilamento e alteração do traçado atual da rua Direita de Campinas.

d.2) Reperfilamento da travessa das Campinas.

d.3) Reperfilamento da rua do Pinheiro Manso.

d.4) Execução de uma área verde com o enquadramento de uma área de equipamento de desporto e lazer.

e) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) Privados para a ação d.1)

e.2) CMP para as ações.d.2), d.3) e d.4)

f) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

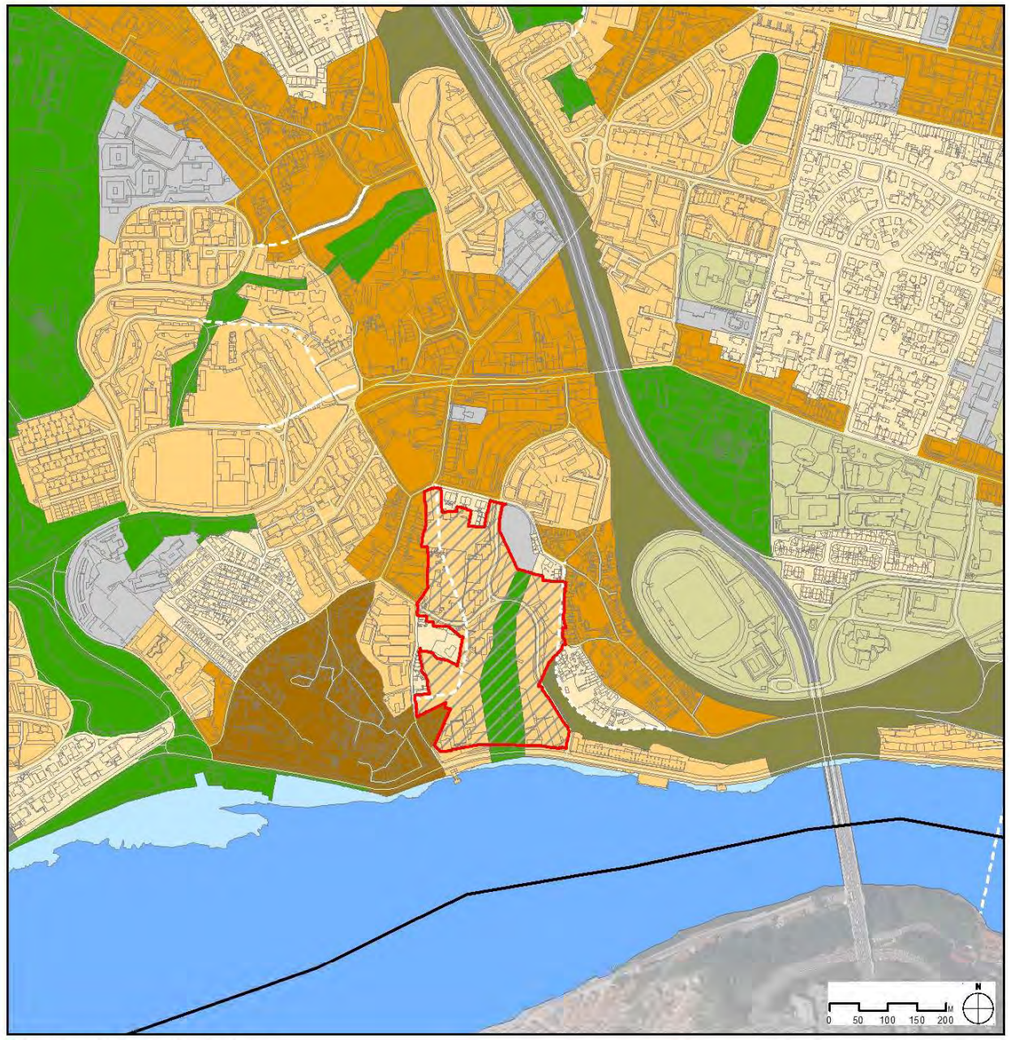
g) <u>Prazo</u>

g.1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 10 anos a contar da data de entrada em vigor do presente Plano.

g.2) O Sistema de Execução a adotar é de Iniciativa dos Particulares nos primeiros 5 anos e de Cooperação nos 5 anos seguintes, podendo este último ser antecipado designadamente por razões de ordem política, oportunidade ou conjuntura socioeconómica.

h) <u>Ações Complementares</u>

Não aplicável



Categorias e sub categorias de solo urbano

Qualificação de solo Funcional

Espaços centrais
- Área histórica
- Área de frente urbana contínua de tipo I
- Área de frente urbana contínua de tipo II
- Área de edifícios de tipo moradia
- Área de blocos isolados de implantação livre

Espaços de atividades económicas
- Área de atividades económicas de tipo I
- Área de atividades económicas de tipo II

Espaços urbanos de baixa densidade
- Espaços urbanos de baixa densidade

Espaços verdes e Frente atlântica e ribeirinha
- Área verde de fruição coletiva
- Área verde associada a equipamento
- Área verde lúdico-produtiva
- Área verde de proteção e enquadramento
- Área de frente atlântica e ribeirinha

Espaços de uso especial de equipamentos
- Área de equipamentos

Espaços de uso especial de infraestruturas
- Área de infraestruturas

Qualificação de solo Operativa
- Espaços consolidados
- Espaços em consolidação

Propostas viárias
- Rodoviárias
- Pedonais

Área de intervenção de plano municipal - plano de pormenor
- Em vigor
- Em elaboração

Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
- UOPG 5 - Aleixo

UOPG 5 - Aleixo

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pela rua do Ouro, rua do Aleixo, rua da Arrábida, rua da Mocidade da Arrábida e traseiras dos prédios urbanos que facejam com as ruas das Condominhas e da Arrábida, conforme registado na planta anexa.

b) <u>Objetivos e Termos de Referência</u>

A intervenção urbanística programada visa a estruturação de um território para habitação, com a criação de um espaço verde de fruição coletiva, desde a frente ribeirinha até ao limite norte da UOPG (rua da Arrábida), assim como, a compatibilização dos projetos urbanísticos de grande dimensão previstos para o antigo bairro do Aleixo e para a antiga Companhia do Gás e Central Térmica do Ouro.

b.1) Esta UOPG destina-se a Área de Blocos Isolados de Implantação Livre, incluindo comércio e serviços e a Área Verde de Fruição Coletiva.

b.2) Disponibilizar solos necessários para a Área Verde de Fruição Coletiva e novos arruamentos, definidos no PDMP.

c) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

c.1) São os correspondentes às categorias e subcategorias de qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial.

c.2) A edificabilidade na totalidade da UOPG é de 1,2.

d) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Execução de área verde de fruição coletiva, incluindo a renaturalização da ribeira do Aleixo.

d.2) Reperfilamento da rua de Mocidade da Arrábida para inserção na futura Via Panorâmica Edgar Cardoso.

d.3) Execução de um eixo urbano a ligar a rua do Aleixo à rua do Progresso.

e) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) Privados para as ações d.2) e d.3).

e.2) CMP para a ação d.1).

f) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

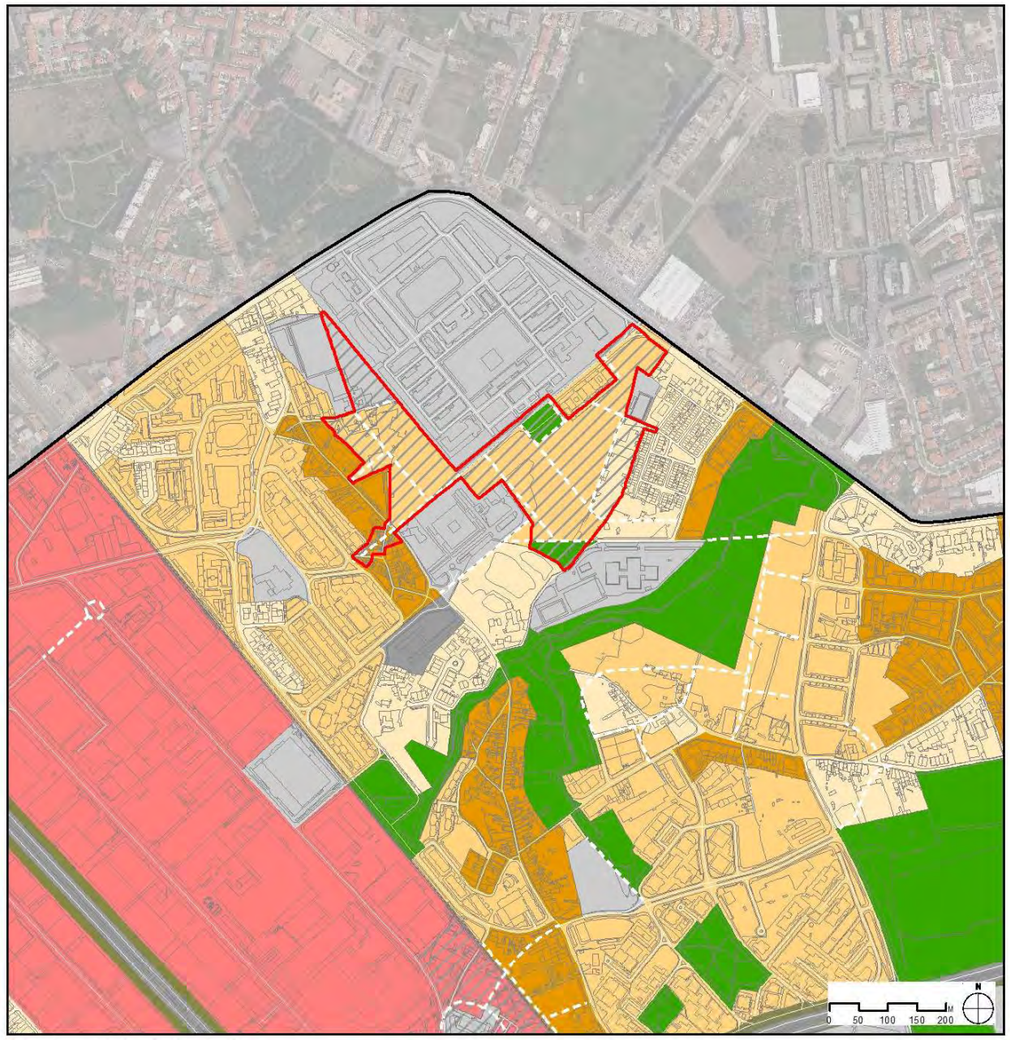
g) <u>Prazo</u>

g.1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 10 anos a contar da data de entrada em vigor do presente plano.

g.2) O Sistema de Execução a adotar é de Iniciativa dos Particulares nos primeiros 5 anos e de Cooperação nos 5 anos seguintes, podendo este último ser antecipado designadamente por razões de ordem política, oportunidade ou conjuntura socioeconómica.

h) <u>Ações Complementares</u>

h.1) Execução da Via Panorâmica Edgar Cardoso até à rua de Mocidade da Arrábida.



Categorias e sub categorias de solo urbano

Qualificação de solo Funcional

Espaços centrais
- Área histórica
- Área de frente urbana contínua de tipo I
- Área de frente urbana contínua de tipo II
- Área de edifícios de tipo moradia
- Área de blocos isolados de implantação livre

Espaços de atividades económicas
- Área de atividades económicas de tipo I
- Área de atividades económicas de tipo II

Espaços urbanos de baixa densidade
- Espaços urbanos de baixa densidade

Espaços verdes e Frente atlântica e ribeirinha
- Área verde de fruição coletiva
- Área verde associada a equipamento
- Área verde lúdico-produtiva
- Área verde de proteção e enquadramento
- Área de frente atlântica e ribeirinha

Espaços de uso especial de equipamentos
- Área de equipamentos

Espaços de uso especial de infraestruturas
- Área de infraestruturas

Qualificação de solo Operativa
- Espaços consolidados
- Espaços em consolidação

Propostas viárias
- Rodoviárias
- Pedonais

Área de intervenção de plano municipal - plano de pormenor
- Em vigor
- Em elaboração

Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
- UOPG 6 - Viso

UOPG 6 - Viso

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pela rua de 14 de Agosto, estrada da Circunvalação, bairro de Santo Eugénio, Escola Básica 2/3 do Viso, Quinta do Rio, Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, rua de Cidade de Recife, rua Direita do Viso, Campo Sintético do Viso e pela Escola Prática de Transmissões, conforme registado na planta anexa.

b) <u>Objetivos e Termos de Referência</u>

Pretende-se promover a estruturação de um território, conferindo continuidade a dois eixos urbanos, os troços da rua de 14 de Agosto até à rua de Cidade de Recife e da rua Artur Brás até à rua de 14 de Agosto, bem como, ampliar a área de equipamento do campo sintético do Viso.

b.1) Esta UOPG destina-se à instalação de Área de Edifícios Tipo Moradia, Área de Blocos Isolados de Implantação Livre, incluindo comércio e serviços, Área de Equipamento e Área Verde de Fruição Coletiva.

b.2) Disponibilizar solos necessários para a ampliação da Área de Equipamento e da Área Verde de Fruição Coletiva e novos arruamentos definidos no PDMP.

c) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

c.1) São os correspondentes às categorias e subcategorias de qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial.

c.2) A edificabilidade na totalidade da UOPG é de 1,0.

d) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Prolongamento da rua de 14 de Agosto até à rua de Cidade de Recife.

d.2) Prolongamento da rua Artur Brás até à rua de 14 de Agosto.

d.3) Novo arruamento a partir do prolongamento da rua de 14 de Agosto até à Travessa do Viso, prolongamento desta até ao Quartel do Viso e ligação à rua Direita do Viso.

d.4) Novo arruamento de ligação da rua de 14 de Agosto à rua das Cegonhas.

d.5) Novo arruamento de ligação do Largo dos Cisnes à rua de 14 de Agosto, e reconversão do espaço de estacionamento na traseira do bairro existente para espaço viário.

d.6) Novo arruamento paralelo à rua das Andorinhas, a poente.

d.7) Troço intermédio da ligação da rua de Artur Brás à rua Ferreira de Castro.

d.8) Requalificação com ampliação do Campo Sintético do Viso.

d.9) Execução da área verde de fruição coletiva.

e) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) Privados para as ações: d.1) a d.7).

e.2) CMP para as ações d.8) e d.9).

f) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

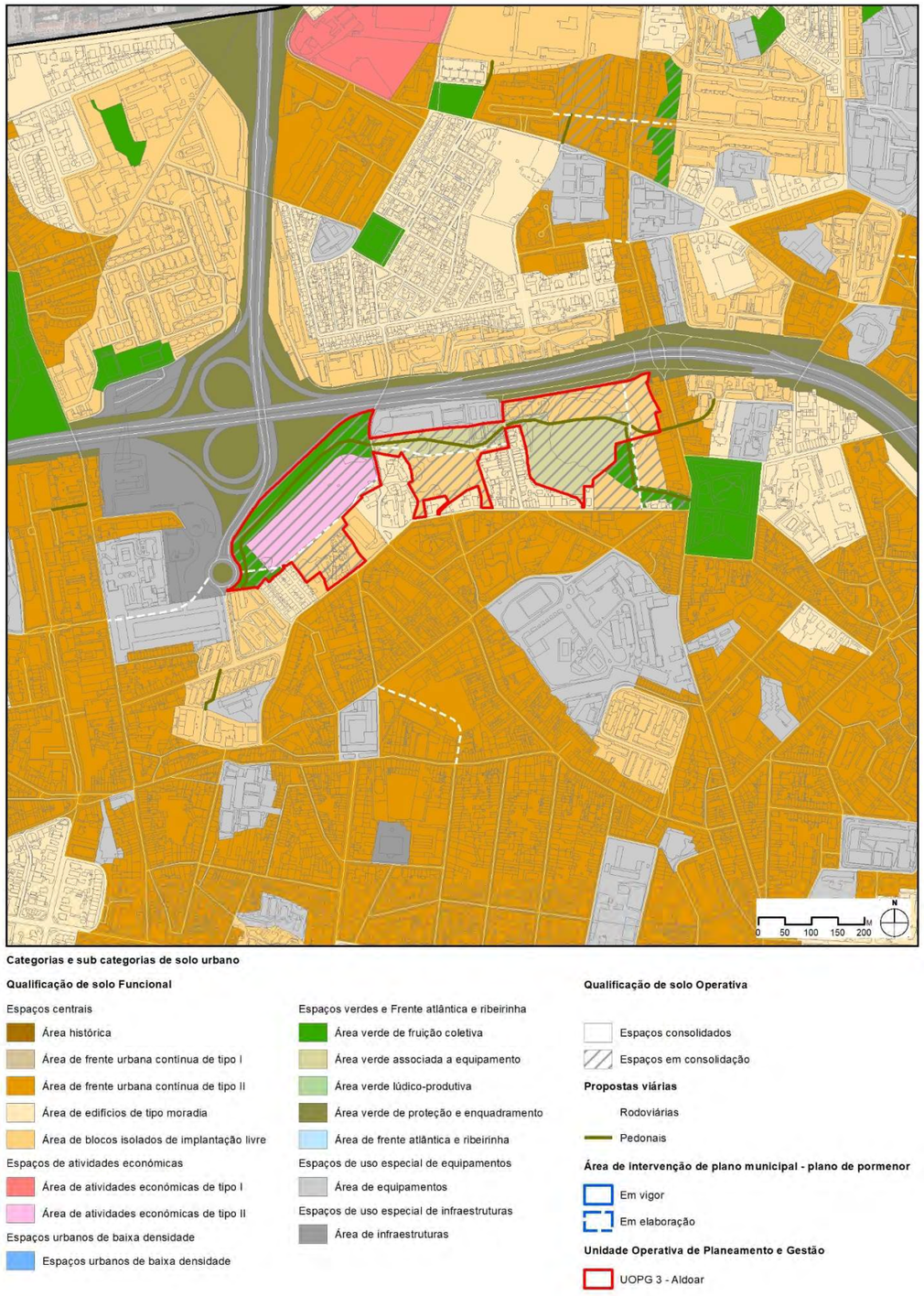
g) <u>Prazo</u>

g.1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 6 anos a contar da data de entrada em vigor do presente plano.

g.2) O Sistema de Execução a adotar é de Iniciativa dos Particulares nos primeiros 3 anos e de Cooperação nos 3 anos seguintes, podendo este último ser antecipado designadamente por razões de ordem política, oportunidade ou conjuntura socioeconómica.

h) <u>Ações Complementares</u>

h.1) Ligação da rua de Artur Brás à Avenida das Congostas (a nascente) e à rua Ferreira de Castro (a poente).



UOPG 7 – Regado

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pela Via de Cintura Interna, traseiras dos prédios urbanos que facejam com as ruas do Amial e de Monsanto, e o Nó do Regado, conforme registado na planta anexa.

b) <u>Objetivos e Termos de Referência</u>

A intervenção urbanística programada visa a estruturação de um território, através da criação de um corredor verde contínuo, incluindo a renaturalização da ribeira de Arca de Água, bem como de uma área de equipamento de utilização coletiva que lhe está associada.

b.1) Esta UOPG destina-se a Área de Blocos Isolados de Implantação Livre, Área de Edifícios Tipo Moradia, Área de Atividades Económicas do Tipo I, incluindo comércio e serviços, Área Verde de Fruição Coletiva e Área Verde Associada a Equipamentos.

b.2) Disponibilizar solos necessários para a implementação de Infraestruturas viárias, Área Verde de Fruição Coletiva e Área Verde Associada a Equipamento, definidas no PDMP.

c) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

c.1) São os correspondentes às categorias e subcategorias de qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial.

c.2) A edificabilidade na totalidade da UOPG é de 1,2.

d) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Execução de um canal viário que liga a rotunda de Orlando Ribeiro à rua de Silva Porto.

d.2) Execução de um canal viário que liga a rua de Silva Porto à rua Particular de Monsanto.

d.3) Execução de um canal viário que liga a rua de Monsanto ao ramal de saída da Via de Cintura Interna.

d.4) Execução do corredor verde entre a praça Nove de Abril e a rotunda de Orlando Ribeiro com a renaturalização da ribeira de Arca de Água.

d.5) Execução de uma área de equipamento desportivo.

e) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) Privados para as ações: d.1), d.2) e d.3).

e.2) CMP para a ação d.4) e d.5).

f) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

g) <u>Prazo</u>

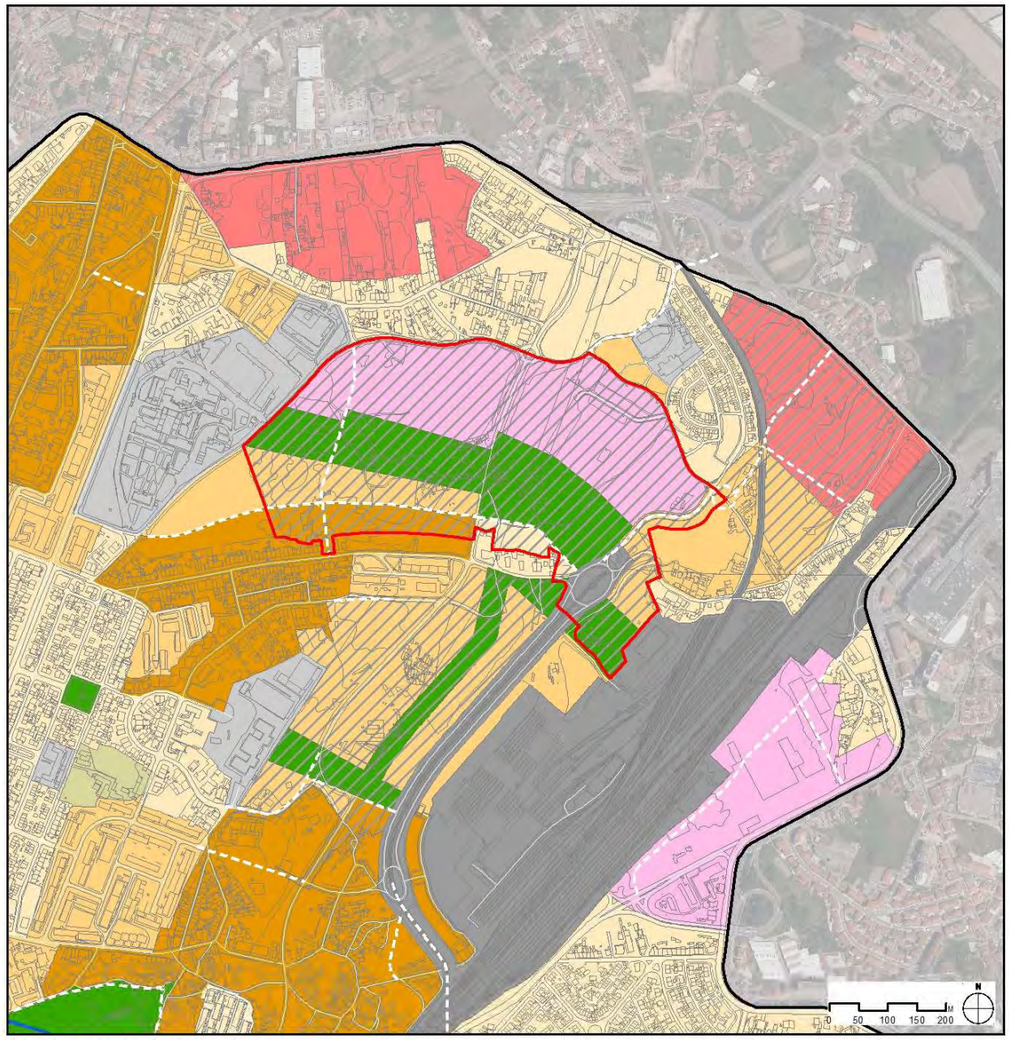
g.1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 10 anos a contar da data de entrada em vigor do presente plano.

g.2) O Sistema de Execução a adotar é de Iniciativa dos Particulares nos primeiros 5 anos e de Cooperação nos 5 anos seguintes, podendo este último ser antecipado designadamente por razões de ordem política, oportunidade ou conjuntura socioeconómica.

h) <u>Ações Complementares</u>

h.1) Execução de parte do canal viário que liga a rua de Monsanto ao ramal de saída da Via de Cintura Interna.

h.2) Requalificação de troço na rua de Silva Porto.



Categorias e sub categorias de solo urbano

Qualificação de solo Funcional

Espaços centrais
- Área histórica
- Área de frente urbana contínua de tipo I
- Área de frente urbana contínua de tipo II
- Área de edifícios de tipo moradia
- Área de blocos isolados de implantação livre

Espaços de atividades económicas
- Área de atividades económicas de tipo I
- Área de atividades económicas de tipo II

Espaços urbanos de baixa densidade
- Espaços urbanos de baixa densidade

Espaços verdes e Frente atlântica e ribeirinha
- Área verde de fruição coletiva
- Área verde associada a equipamento
- Área verde lúdico-produtiva
- Área verde de proteção e enquadramento
- Área de frente atlântica e ribeirinha

Espaços de uso especial de equipamentos
- Área de equipamentos

Espaços de uso especial de infraestruturas
- Área de infraestruturas

Qualificação de solo Operativa
- Espaços consolidados
- Espaços em consolidação

Propostas viárias
- Rodoviárias
- Pedonais

Área de intervenção de plano municipal - plano de pormenor
- Em vigor
- Em elaboração

Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
- UOPG 8 - Currais

UOPG 8 – Currais

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pelas ruas de Currais, da calçada da Ranha, rua de Virgínia Moura, rua do Dr. Deniz Jacinto e terrenos dos prédios urbanos que confrontam a sul com a rua da Nau Vitória, conforme registado na planta anexa.

b) <u>Objetivos e Termos de Referência</u>

A intervenção urbanística programada visa a estruturação de um território, através da implementação de dois eixos viários e do reperfilamento da rua de Virgínia Moura. Visa ainda a criação de uma Área Verde de Fruição Coletiva que enquadra alguns equipamentos de índole local, bem como, a renaturalização da ribeira de Currais e a criação de uma bacia de retenção a poente do Centro de Comando Operacional (CCO) da REFER em Contumil. Para este território, identifica-se a necessidade de realização de um estudo geotécnico para o aterro do antigo bairro São João de Deus, com vista a determinar a eventual necessidade de descontaminação.

b.1) Esta UOPG destina-se a Área de Frente Urbana Contínua de Tipo II, Área de Blocos Isolados de Implantação Livre, Área de Edifícios de Tipo Moradia, Área de Atividades Económicas de Tipo II, incluindo comércio e serviços de apoio, e Área Verde de Fruição Coletiva.

b.2) Deve disponibilizar os solos necessários para as infraestruturas viárias para a Área Verde de Fruição Coletiva, definidas no PDMP.

c) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

c.1) São os correspondentes às categorias e subcategorias da qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial

c.2) A edificabilidade na totalidade da UOPG é de 1,0.

d) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Execução do eixo viário que liga a rotunda Hugo Rocha à rua de Currais e requalificação da rua de Nau Vitória com encerramento à rotunda de Hugo Rocha.

d.2) Execução de um canal viário que liga as ruas da Nau Vitória (sul) e de Currais (a norte).

d.3) Execução de espaço verde entre as ruas de Currais e a rotunda Hugo Rocha, com renaturalização da ribeira de Currais.

d.4) Execução de espaço verde com bacia de retenção na ribeira de Currais junto ao CCO da REFER.

d.5) Reperfilamento da rua de Virgínia Moura.

e) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) Privados para as ações d.1), d.2) e d.5).

e.2) CMP para as ações d.3) e d.4).

f) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de um Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

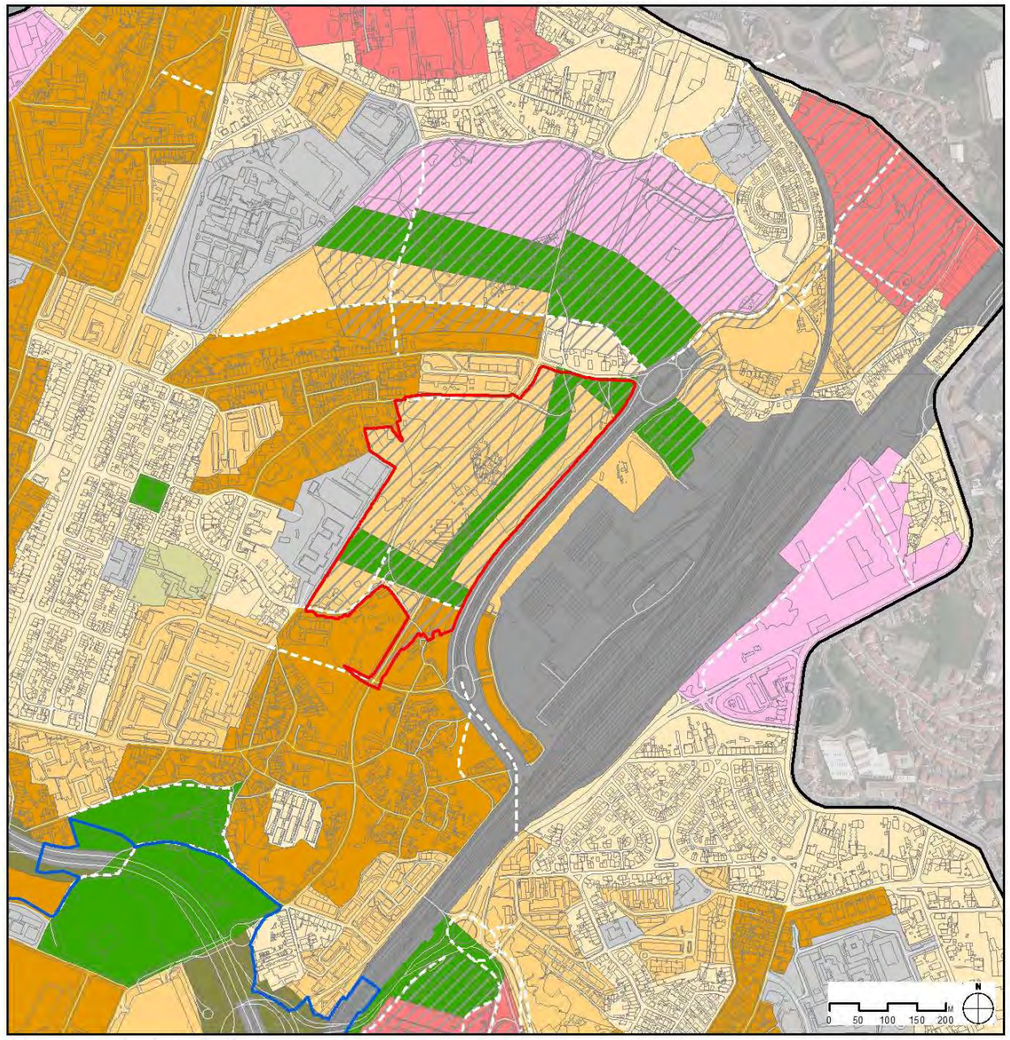
g) <u>Prazo</u>

g.1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 10 anos a contar da data de entrada em vigor do presente plano.

g.2) O Sistema de Execução a adotar é de Iniciativa dos Particulares nos primeiros 5 anos e de Cooperação nos 5 anos seguintes, podendo este último ser antecipado designadamente por razões de ordem política, oportunidade ou conjuntura socioeconómica.

h) <u>Ações Complementares</u>

h.1) Execução de troço do eixo viário de ligação à rua de Currais.



Categorias e sub categorias de solo urbano

Qualificação de solo Funcional

Espaços centrais
- Área histórica
- Área de frente urbana contínua de tipo I
- Área de frente urbana contínua de tipo II
- Área de edifícios de tipo moradia
- Área de blocos isolados de implantação livre

Espaços de atividades económicas
- Área de atividades económicas de tipo I
- Área de atividades económicas de tipo II

Espaços urbanos de baixa densidade
- Espaços urbanos de baixa densidade

Espaços verdes e Frente atlântica e ribeirinha
- Área verde de fruição coletiva
- Área verde associada a equipamento
- Área verde lúdico-produtiva
- Área verde de proteção e enquadramento
- Área de frente atlântica e ribeirinha

Espaços de uso especial de equipamentos
- Área de equipamentos

Espaços de uso especial de infraestruturas
- Área de infraestruturas

Qualificação de solo Operativa
- Espaços consolidados
- Espaços em consolidação

Propostas viárias
- Rodoviárias
- Pedonais

Área de intervenção de plano municipal - plano de pormenor
- Em vigor
- Em elaboração

Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
- UOPG 9 - Contumil

UOPG 9 – Contumil

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pela rua da Nau Vitória, rotunda de Hugo Rocha, alameda da Cruz Vermelha Portuguesa, rua Amorim de Carvalho, rua de Santo António de Contumil e rua do Dr. Corino de Andrade conforme registado na planta anexa.

b) <u>Objetivos e Termos de Execução</u>

A intervenção urbanística programada visa estruturar o território, com a criação do jardim frontal à Escola Nicolau Nasoni e área verde adjacente e, ainda, o reperfilamento das ruas de Santo António de Contumil e do Dr. Corino de Andrade.

b.1) Esta UOPG destina-se à implantação de Área de Frente Urbana Contínua de Tipo II, Área de Blocos Isolados de Implantação Livre, incluindo comércio e serviços de apoio e Área Verde de Fruição Coletiva.

b.2) Disponibilizar as áreas necessárias para Área Verde de Fruição Coletiva, definidas no PDMP.

c) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

c.1) São os correspondentes às categorias e subcategorias da qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial.

c.2) A edificabilidade na totalidade da UOPG é de 1,0.

d) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Construção do espaço verde de fruição coletiva definido no PDM, entre a Escola Nicolau Nasoni e a respetiva estação de metro e a rua da Nau Vitória.

d.2) Execução do reperfilamento das ruas Santo António de Contumil e do Dr. Corino de Andrade.

e) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) Privados para a ação d.2).

e.2) CMP para a ação d.1)

f) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de um Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

g) <u>Prazo</u>

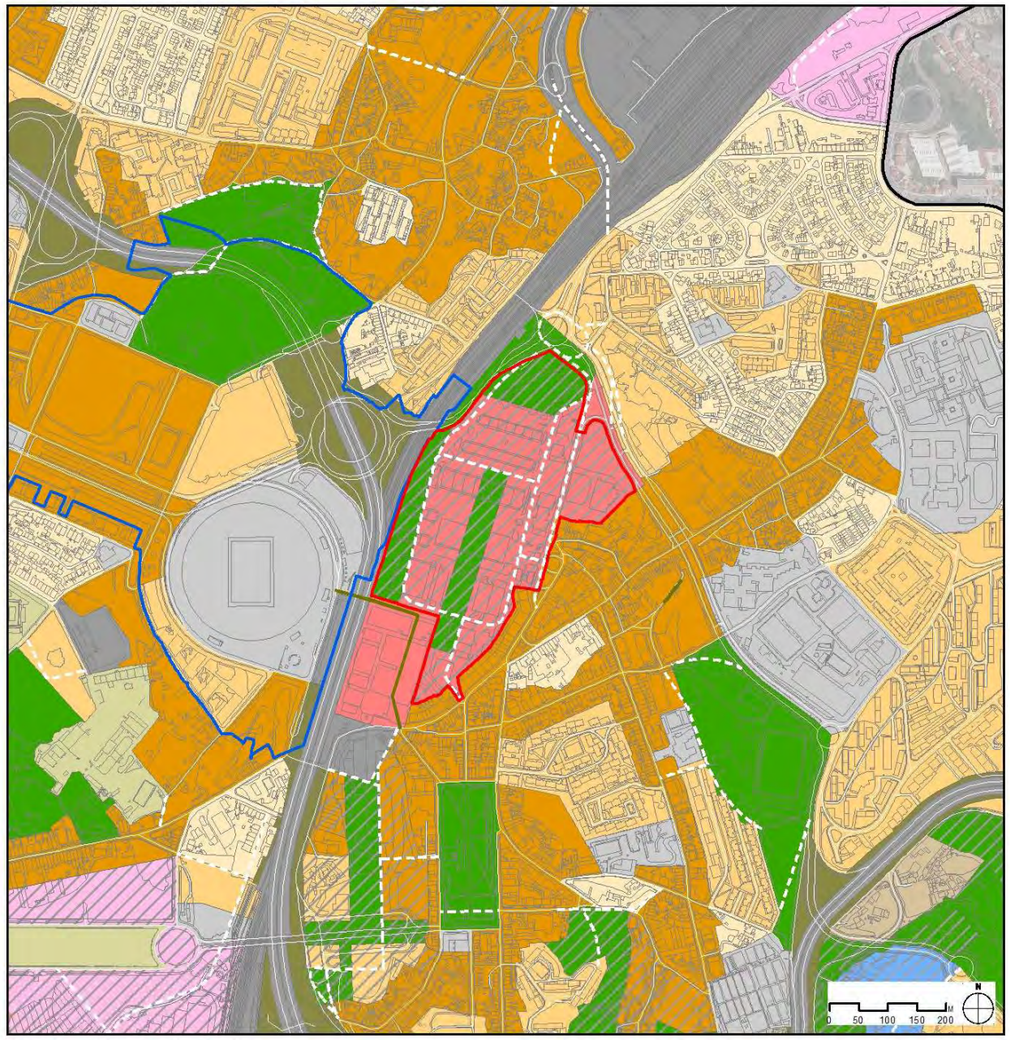
g.1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 6 anos a contar da data de entrada em vigor do presente plano.

g.2) O Sistema de Execução a adotar é de Iniciativa dos Particulares nos primeiros 3 anos e de Cooperação nos 3 anos seguintes, podendo este último ser antecipado designadamente por razões de ordem política, oportunidade ou conjuntura socioeconómica.

h) <u>Ações Complementares</u>

h.1) UOPG de Currais: Execução de parte do eixo viário que liga a rotunda Hugo Rocha à rua de Currais e sequente requalificação da rua da Nau Vitória com o seu encerramento à rotunda Hugo Rocha.

h.2) Execução do viaduto entre a alameda da Cruz Vermelha Portuguesa e a rotunda do Mercado Abastecedor.



Categorias e sub categorias de solo urbano

Qualificação de solo Funcional

Espaços centrais
- Área histórica
- Área de frente urbana contínua de tipo I
- Área de frente urbana contínua de tipo II
- Área de edifícios de tipo moradia
- Área de blocos isolados de implantação livre

Espaços de atividades económicas
- Área de atividades económicas de tipo I
- Área de atividades económicas de tipo II

Espaços urbanos de baixa densidade
- Espaços urbanos de baixa densidade

Espaços verdes e Frente atlântica e ribeirinha
- Área verde de fruição coletiva
- Área verde associada a equipamento
- Área verde lúdico-produtiva
- Área verde de proteção e enquadramento
- Área de frente atlântica e ribeirinha

Espaços de uso especial de equipamentos
- Área de equipamentos

Espaços de uso especial de infraestruturas
- Área de infraestruturas

Qualificação de solo Operativa
- Espaços consolidados
- Espaços em consolidação

Propostas viárias
- Rodoviárias
- Pedonais

Área de intervenção de plano municipal - plano de pormenor
- Em vigor
- Em elaboração

Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
- UOPG 10 - Cartes

UOPG 10 - Cartes

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pela alameda de Cartes, rua de Chaves de Oliveira, traseiras dos prédios urbanos confrontantes a nascente com a rua de S. Roque da Lameira, Matadouro Municipal, Via de Cintura Interna e rua das Linhas de Torres, conforme registado na planta anexa.

b) <u>Objetivos e Termos de Referência</u>

A intervenção urbanística programada visa a criação de uma Área de Atividades Económicas de Tipo I, estruturada por um corredor verde de fruição coletiva, definido no PDMP.

b.1) Esta UOPG destina-se a Área de Atividades Económicas de Tipo I incluindo comércio e serviços de apoio e Área Verde de Fruição Coletiva.

b.2) Execução da malha viária da UOPG, com ligação à rede viária envolvente.

b.3) Disponibilizar os solos necessários para a Área Verde de Fruição Coletiva definida no PDMP.

c) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

c.1) São os correspondentes às categorias e subcategorias de qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial.

c.2) A edificabilidade na totalidade da UOPG é de 1,8.

d) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Execução da área verde com renaturalização da ribeira.

d.2) Execução da estrutura viária interna e melhoramento dos vários acessos à rede viária envolvente.

e) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) Privados para a ação d.2).

e.2) CMP para a ação d.1).

f) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

g) <u>Prazo</u>

g.1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 10 anos a contar da data de entrada em vigor do presente plano.

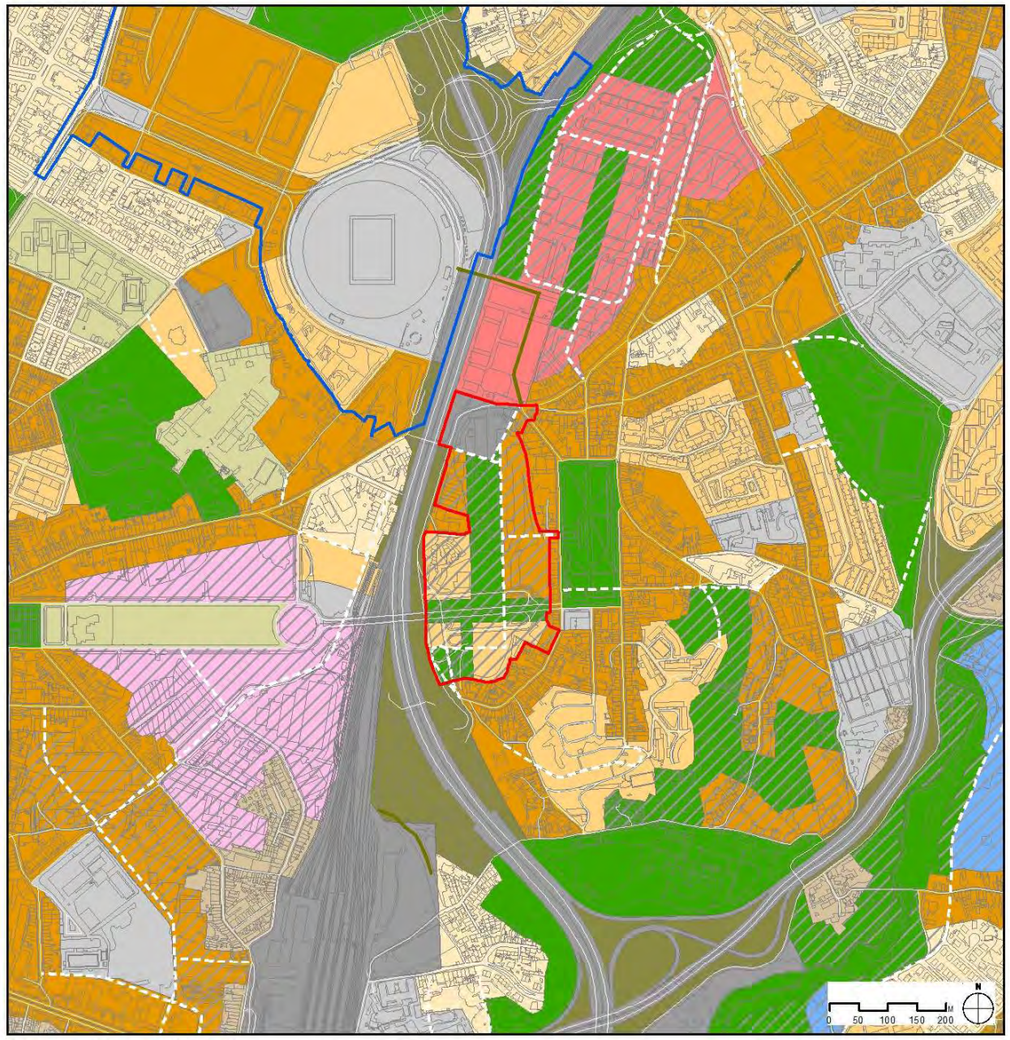
g.2) O Sistema de Execução a adotar é de Iniciativa dos Particulares nos primeiros 5 anos e de Cooperação nos 5 anos seguintes, podendo este último ser antecipado designadamente por razões de ordem política, oportunidade ou conjuntura socioeconómica.

h) <u>Ações Complementares</u>

h.1) Passagem superior sobre a VCI de ligação do antigo Matadouro à Estação de metro do Dragão.

h.2) Construção de corredor verde na UOPG da Corujeira.

h.3) Remodelação da rotunda do Mercado Abastecedor.



Categorias e sub categorias de solo urbano

Qualificação de solo Funcional

Espaços centrais
- Área histórica
- Área de frente urbana contínua de tipo I
- Área de frente urbana contínua de tipo II
- Área de edifícios de tipo moradia
- Área de blocos isolados de implantação livre

Espaços de atividades económicas
- Área de atividades económicas de tipo I
- Área de atividades económicas de tipo II

Espaços urbanos de baixa densidade
- Espaços urbanos de baixa densidade

Espaços verdes e Frente atlântica e ribeirinha
- Área verde de fruição coletiva
- Área verde associada a equipamento
- Área verde lúdico-produtiva
- Área verde de proteção e enquadramento
- Área de frente atlântica e ribeirinha

Espaços de uso especial de equipamentos
- Área de equipamentos

Espaços de uso especial de infraestruturas
- Área de infraestruturas

Qualificação de solo Operativa
- Espaços consolidados
- Espaços em consolidação

Propostas viárias
- Rodoviárias
- Pedonais

Área de intervenção de plano municipal - plano de pormenor
- Em vigor
- Em elaboração

Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
- UOPG 11 - Corujeira

UOPG 11 - Corujeira

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pelas ruas Nova da Corujeira, de S. Roque da Lameira, da praça da Corujeira, traseiras dos prédios urbanos que confrontam a sul com a rua do Dr. Maurício Esteves Pereira Pinto e da Fábrica "A Invencível", conforme registado na planta anexa.

b) <u>Objetivos e Termos de Referência</u>

A intervenção urbanística programada visa a estruturação de um território atualmente desqualificado e abandonado e a sua reconversão numa área destinada a habitação coletiva, comércio e serviços, com a dotação de novos espaços verdes.

b.1) Destina-se à implementação de Área de Blocos Isolados de Implantação Livre, de Área de Frente Urbana Contínua de Tipo II, de Espaços de Uso Especial – Infraestruturas, a Área Verde de Fruição Coletiva.

b.2) Propõe-se ainda o arranjo urbanístico do espaço público contíguo ao Matadouro, através da criação de uma praça que se prolonga por baixo da VCI e que permite uma melhor acessibilidade à zona do Estádio do Dragão e estação do metro, incluindo a alteração do atual traçado da rua de S. Roque da Lameira.

b.3) Disponibilizar os solos necessários à concretização das propostas de canais de circulação rodoviária, do espaço público proposto, incluindo a Área Verde de Fruição Coletiva definida no PDMP.

c) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

c.1) São os correspondentes às categorias e subcategorias de qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial.

c.2) A edificabilidade na totalidade da UOPG é de 1,1.

d) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Execução do espaço da praça junto ao Matadouro e a consequente alteração do traçado viário atual da rua de S. Roque da Lameira

d.2) Execução do eixo viário de ligação entre a rua da Fábrica "A Invencível" à praça da Corujeira e à rua de S. Roque da Lameira.

d.3) Execução da Área Verde ao longo da ribeira a renaturalizar.

d.4) Demolição dos acessos viários à Ponte da avenida 25 de Abril.

e) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) Privados para a ação d.2)..

e.2) CMP para as ações d.1), d.3) e d.4).

f) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

g) <u>Prazo</u>

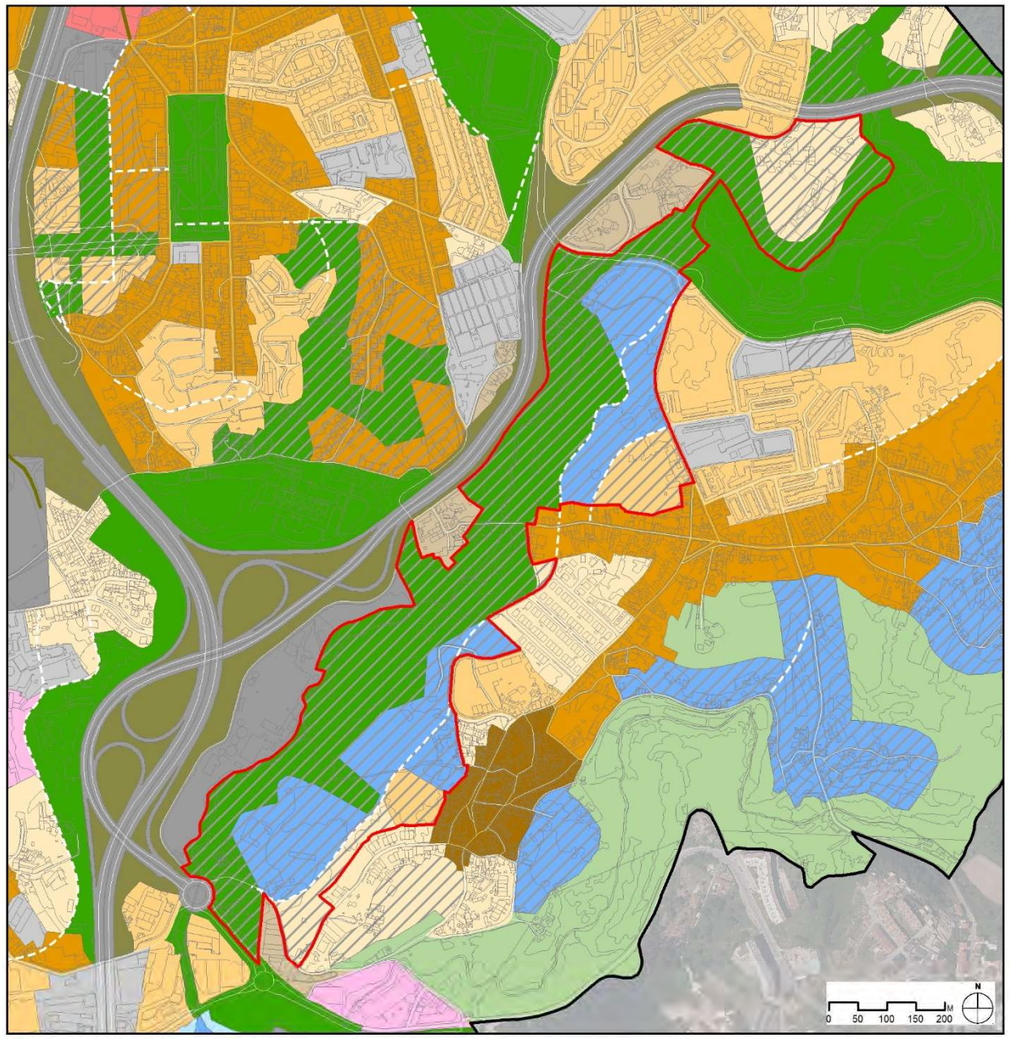
g.1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 10 anos a contar da data de entrada em vigor do presente plano.

g.2) O Sistema de Execução a adotar é de Iniciativa dos Particulares nos primeiros 5 anos e de Cooperação nos 5 anos seguintes, podendo este último ser antecipado designadamente por razões de ordem política, oportunidade ou conjuntura socioeconómica.

h) <u>Ações Complementares</u>

h.1) Execução de Área Verde de Fruição Coletiva na UOPG de Cartes.

h.2) Execução do arruamento local de ligação entre a urbanização do Monte da Bela e a rua do Dr. Maurício Esteves Pereira Pinto.



Categorias e sub categorias de solo urbano

Qualificação de solo Funcional

Espaços centrais
- Área histórica
- Área de frente urbana contínua de tipo I
- Área de frente urbana contínua de tipo II
- Área de edifícios de tipo moradia
- Área de blocos isolados de implantação livre

Espaços de atividades económicas
- Área de atividades económicas de tipo I
- Área de atividades económicas de tipo II

Espaços urbanos de baixa densidade
- Espaços urbanos de baixa densidade

Espaços verdes e Frente atlântica e ribeirinha
- Área verde de fruição coletiva
- Área verde associada a equipamento
- Área verde lúdico-produtiva
- Área verde de proteção e enquadramento
- Área de frente atlântica e ribeirinha

Espaços de uso especial de equipamentos
- Área de equipamentos

Espaços de uso especial de infraestruturas
- Área de infraestruturas

Qualificação de solo Operativa
- Espaços consolidados
- Espaços em consolidação

Propostas viárias
- Rodoviárias
- Pedonais

Área de intervenção de plano municipal - plano de pormenor
- Em vigor
- Em elaboração

Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
- UOPG 12 - Parque Oriental

UOPG 12 - Parque Oriental

Conteúdos Programáticos

a) <u>Área de Intervenção</u>

Território delimitado pela estrada da Circunvalação, rua do Pego Negro, Parque Oriental, rua do Lagarteiro, traseiras da rua de Azevedo, rua de Rio Tinto, rua de Costa Barreto, rua do Meiral, rua da Senhora da Hora e rua do Freixo, conforme registado na planta anexa.

b) <u>Objetivos e Termos de Referência</u>

A intervenção urbanística programada visa ordenar um território estruturado pelo Rio Tinto e pela expansão do Parque Oriental.

b.1) Destina-se à implementação de Área de Edifícios de Tipo Moradia, Área de Blocos Isolados de Implantação Livre, Área Verde de Fruição Pública e Espaços Urbanos de Baixa Densidade.

b.2) A concretização de um eixo viário entre a rotunda do Freixo e a do Ribeirinho, de modo a assegurar o serviço de apoio ao parque e às áreas urbanas a criar.

c) <u>Parâmetros Urbanísticos</u>

c.1) São os correspondentes às categorias e subcategorias de qualificação do solo que integram o respetivo polígono territorial.

c.2) A edificabilidade na totalidade da UOPG é de 0,2.

d) <u>Ações Executórias</u>

d.1) Execução do eixo viário entre a rotunda do Freixo e a do Ribeirinho;

d.2) Alargamento do Parque Oriental.

e) <u>Entidades Envolvidas</u>

e.1) Privados para a ação d.1).

e.2) CMP para a ação d.2).

f) <u>Forma de Execução</u>

Esta UOPG é concretizada através de Plano de Pormenor e/ou por uma ou várias Unidades de Execução.

g) <u>Prazo</u>

e.1) A UOPG tem um prazo máximo de execução de 6 anos a contar da data de entrada em vigor do presente plano.

e.2) O Sistema de Execução a adotar é de Iniciativa dos Particulares nos primeiros 3 anos e de Cooperação nos 3 anos seguintes, podendo este último ser antecipado designadamente por razões de ordem política, oportunidade ou conjuntura socioeconómica.

h) <u>Ações Complementares</u>

Não aplicável

Anexo 2 - Áreas de interesse urbanístico ou arquitetónico

Identificador	Designação	Caracterização
1	Frente marítima – zona residencial da Foz	Malha urbana com desenvolvimento orgânico e desenho irregular; com raízes rurais; que subsiste até hoje na zona da Foz Velha tratando-se de dois conjuntos classificado; "Foz Velha e Passeio Alegre". Acresce também; com evidências distintas; a malha ortogonal; com edificado dos séculos XIX e XX; cujas características ilustram um tratamento diferenciado do espaço público; da dimensão dos arruamentos e dos lotes; que inclui de igual modo o conjunto classificado "Passeio Marítimo e Avenida Montevideu". A Foz do Douro, também conhecida popularmente como Foz Velha, foi vila e sede de concelho, com uma única freguesia, entre 1833 e 1836, quando foi integrada no município do Porto. Numa primeira fase este território foi uma terra de pescadores, periférica habitada desde o período paleolítico. Como porto de entrada para a segunda cidade portuguesa, foi aqui construída uma das principais fortalezas do país, e já no século XIX tornou-se estância balnear das famílias mais abastadas, que no período do Verão atraía cada vez mais pessoas, tendo para tal contribuído a melhoria das ligações terrestres e os transportes públicos do centro do Porto à Foz. A Avenida de Montevideu é um elo de ligação entre os dois sistemas defensivos avançados, na orla marítima da cidade, o Forte de São João Baptista e o Castelo do Queijo, junto a Matosinhos. Este topónimo Montevideu, foi dado em homenagem à República do Uruguai, sendo proposta e aprovada em sessão camarária de 25 de julho de 1926. Os seus jardins, junto ao molhe, foram inaugurados em 28 de junho de 1929.
2	Avenida da Boavista/Praça Mouzinho de Albuquerque/Rua da Boavista	Abertura do Eixo Viário que liga a Praça da República à Frente Marítima. A Avenida da Boavista é um arruamento que atravessa as freguesias de Cedofeita, Massarelos, Lordelo do Ouro, Ramalde, Aldoar e Nevogilde, tem cerca de 5.500 m. Foi rasgada em meados do século XIX (1850), mas o último tramo entre a Fonte da Moura e o mar só foi concluído em 1917. Até meados do século XX a avenida era uma alameda com duas filas de frondosos plátanos e palacetes oitocentistas e novecentistas que foram dando lugar a edificado contemporâneo. Denominada na última década de oitocentos por "Praça de Boavista", o largo, já na altura com forma circular, passou a ser vulgarmente chamada por "Rotunda da Boavista" desde então. Aqui se destaca o Monumento aos Heróis da Guerra Peninsular em que a águia simboliza a França derrotada e o leão a Inglaterra (aliada de Portugal). O topónimo oficial da praça data de 1903, sendo em homenagem a Joaquim Augusto Mouzinho de Albuquerque, brilhante figura militar portuguesa de finais do século XIX. Boavista foi o nome dado no século XVIII a uma quinta que ficava junto da atual Praça da República, conhecida como Campo de Santo Ovídio. Em 1784, a família Figueiroa cedeu gratuitamente à Câmara do Porto uma porção de terreno, a norte da sua propriedade, onde foi aberta uma rua, ligando o topo noroeste do Campo de Santo Ovídio as Águas Férreas. Este novo arruamento retilíneo adotou o nome da quinta ficando a designação de Rua da Boavista.
3	Frente marítima do Parque da Cidade	Colmatação da frente marítima com o limite do concelho; englobando a frente do Parque da Cidade O Parque da Cidade do Porto do risco do arquiteto paisagista Sidónio Pardal, é o maior parque urbano do país ocupando um total de 83 hectares e cerca de 10km de caminhos. Em 1932, no Prólogo ao Plano de Urbanização da Cidade do Porto, Ezequiel de Campos defendia a criação de um espaço verde junto à Estrada da Circunvalação. A sua construção teve início em 1990 e nele está inserido o Pavilhão da Água (proveniente da Expo 1998), o *Sea Life Center* e o Queimódromo.

Identificador	Designação	Caracterização
4	Av. Marechal Gomes da Costa e Bairro de Casas Económicas do Estado Novo	Malha urbana de desenho regular constituída na sua maioria por edificado do século XX englobando o conjunto do Bairro de Casas Económicas do Estado Novo. A avenida homenageia Manuel de Oliveira Gomes da Costa, militar e político português, décimo presidente da República. Com 1.570 metros de comprimento, esta avenida desenvolve-se num eixo linear reto, com uma inflexão entre a interseção com a Rua de Serralves e a Avenida da Boavista. A malha urbana desenvolvida na envolvente da avenida assenta neste eixo, a partir de uma composição ortogonal de pequenos quarteirões, ocupados por moradias unifamiliares. Apesar do investimento público de construção de habitação social (Bairro de Casas Económicas Marechal Gomes da Costa, 1950) esta zona residencial foi sendo ocupada por uma burguesia abastada, tornando-se numa das áreas mais nobres da cidade a par da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra.
5	Bairro da Pasteleira (Velha)	Bairro construído de acordo com o Plano de Melhoramentos de 1955-1956. O objetivo principal da construção destas casas foi a extinção das ilhas, criando bairros com melhores condições de salubridade. Este plano foi delineado de acordo com o Decreto-Lei 40616, de 28 de maio de 1956, que pretendia resolver o problema da habitação no centro da cidade. O Bairro da Pasteleira construído a sul do bairro de Casas Económicas de Gomes da Costa, e junto a uma zona de habitação para a classe média, então planeada para o PDM de Robert Auzelle é o primeiro grande bairro do Plano de Melhoramentos. Possui 608 fogos (36 T1, 130 T2, 410 T3, 32 T4) concluído em 1957.
6	Conjunto Habitacional da Rua Paulo da Gama, Rua João Baptista Lavanha e Rua de Pedro Escobar	Edificado datado da década de 60 e 70 do século XX sendo que alguns dos imóveis têm autoria do arqt. Pedro Ramalho. Pedro Ramalho da "Escola do Porto" é autor de trabalhos nas áreas da habitação, equipamentos e urbanismo, que se inserem numa arquitetura influenciada pelos modelos dos grandes mestres do movimento moderno, mostrando forte preocupação com os pormenores construtivos e a perfeita adequação da construção ao local. Os topónimos dos arruamentos deste conjunto foram atribuídos em homenagem aos navegadores portugueses que contribuíram para a glorificação dos Descobrimentos Portugueses durante o reinado de D. Manuel I.
7	Bairro do “Comércio do Porto “ e Bairro de Casas Económicas do Estado Novo (Condominhas)	Bairro do “Comércio do Porto” conjunto de habitações económicas em banda datado de 1901 e Bairro das Condominhas, habitação económica de promoção pública estatal do Estado Novo. Bairro Operário de Lordelo do Ouro de iniciativa do jornal “O Comércio do Porto” com projeto de 1901. A unidade habitacional é composta por um nível voltado à rua da Granja, com porta e janela, e logradouro voltado à rua da Figueira da Foz. Encontra se inventariado na Carta do Sistema Patrimonial. Bairro das Condominhas, habitação económica de promoção pública estatal, Bairro de casas económicas de média dimensão composto por casas geminadas unifamiliares térreas da classe A (tipo 1, 2 e 3), com logradouro à frente e no tardoz. As habitações são distribuídas horizontalmente duas a duas ou em banda, ao longo de ruas de traçado retilíneo, que integram praças, jardins e equipamentos coletivos como a escola primária. Todas as ruas de acesso às habitações convergem para a praceta (Largo da Póvoa do Varzim) onde está edificada a Escola”.
8	Bairro de Casas Económicas da Cooperativa o Lar Familiar	Bairro erguido em 1955, da autoria do arqt. Mário Bonito sendo que a sua construção obedeceu a três fases. Conhecido como "Bairro dos Músicos". À maneira Corbusiana, as unidades habitacionais apresentavam jardim de inverno/estacionamento por vezes interiorizado e cores primárias nos paramentos conferido lhe uma certa unidade urbana. É um dos mais notáveis exemplos da arquitetura moderna na cidade do Porto. Foi projetado em 1950 pelo arquiteto Mário Bonito a convite da cooperativa de habitação "O Lar Familiar", uma associação de moradores com fundos privados. O bairro organiza-se em torno de uma praça central e todas as habitações são moradias unifamiliares de dois pisos.
9	Bairro do Campo Alegre / Bairro Hollywood	Bairro de habitação Unifamiliar com edificado datado entre a década de 30 e 70 do século XX; alguns da autoria de reputados arquitetos da cidade. Zonas verdes ajardinadas completam este aglomerado urbano. Edificado relacionado entre o jardim e a necessidade de privacidade habitacional que a burguesia de finais do século XIX e inícios do século XX desenvolveu completado com muros e vedações. Desenvolvimento territorial sobretudo nos anos 30 do século XX, com moradias para as classes mais privilegiadas. Nesta zona estão presentes o Colégio Alemão, a Sinagoga Kadoorie Mekor Haim e a Igreja e Confraria do Santíssimo Sacramento.

Identificador	Designação	Caracterização
10	Bairro Sidónio Pais/Bairro da Arrábida	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana. Bairro Sidónio Pais erguido por iniciativa Estatal (1919-29). Bairro Sidónio Pais (1919/29). O bairro localiza-se na freguesia de Lordelo do Ouro junto e a norte da Colónia Viterbo de Campos. O Bairro, é constituído por 100 habitações, podendo ser ocupada por aproximadamente 300 habitantes. Os lotes com uma frente variando entre os 4 e os 8 metros, dispõe-se formando três quarteirões, sendo o acesso às habitações feito através das vias principais e secundárias. A Colónia Viterbo de Campos (1916/17) promovida pela CMP localiza-se na freguesia de Lordelo do Ouro, à saída da Ponte da Arrábida. Nesta Colónia é reafirmada a preferência pela casa quadripartida, no sentido de ser uma solução adequada de rentabilização do empreendimento, elevando ao máximo o número de casas unifamiliares agrupadas.
11	Bairro do Bom Sucesso	Foi construído em 1958 fazendo parte do Plano de Melhoramentos (1955-1956). É constituído por 128 fogos; distribuídos por 6 blocos. Bairro do Bom Sucesso, datado de 1956, com 128 fogos T3, foi erguido em terrenos camarários. Este Bairro foi dos poucos que melhor se integrou no tecido urbano e social da cidade. É inaugurado a 1 de março de 1958 pelo ministro das Obras Públicas, sendo a primeira realização do plano para erradicar as ilhas.
12	Bairro de Casas Económicas António Aroso /Rua da Vilarinha	Área com unidade morfológica contemporânea de traçado regular. Habitação económica de promoção pública estatal. Rua da Vilarinha, eixo viário de saída da cidade para o antigo Julgado de Bouças (Matosinhos). Bairro de casas económicas de alguma dimensão composto por casas unifamiliares geminadas e em banda de dois pisos das classes A (tipo 2, 3 e 4), B (tipo 2, 3 e 4), C (tipo 2, 3 e 4) e D (tipo 2, 3 e 4), com logradouro no tardoz e fachada principal. O agrupamento de casas económicas de António Aroso foi projetado segundo os moldes do Decreto-Lei n. 33 278, de 24 de novembro de 1943, que define a construção de mais duas classes a C e D, destinadas a estratos sociais mais altos tal como os Bairros Marechal Gomes da Costa da Vilarinha e do Amial, Ampliação). A conceção destes bairros teve como modelo de inspiração as "cidades-jardim" britânicas. Rua da Vilarinha, eixo viário para a Estrada da Circunvalação.
13	Eixo viário Antunes Guimarães/Fonte da Moura /Ramalde/Campinas	Edificado constituído por habitação unifamiliar na Av. Antunes Guimarães; Casas Económicas do Estado Novo; Bairro das Campinas e Fonte da Moura do Plano de Melhoramentos 1955-56; Grupo Residencial do Grémio dos Armazenistas de Mercearia na Rua Aarão de Lacerda e Unidade Residencial de Ramalde da autoria do arqt. Fernando Távora. A avenida Antunes Guimarães foi rasgada em 1922 e começou por se chamar Avenida Epitácio Pessoa (presidente da República do Brasil entre 1919 e 1922), desde a Avenida da Boavista até ao chamado Largo de Pereiró, hoje a Praça Afrânio Peixoto. Esse arruamento foi rasgado através da Quinta do Raimundo. Na sua generalidade é caraterizada por habitação unifamiliar com lotes de alguma dimensão. Acabou a avenida por receber o nome do médico João Antunes Guimarães (1877 - S. Salvador de Briteiros / Guimarães; 1951) uma personagem que foi ministro do Estado Novo tendo ficado até aos nossos dias a ser conhecida por Avenida Dr. Antunes Guimarães. Importante eixo viário que faz a ligação para a zona Industrial de Ramalde. De salientar o inovador projeto de Fernando Távora para a Unidade Residencial de Ramalde (1952-60) inspirado no Bairro de Alvalade em Lisboa e na Villa Stein-De Monzie, de Le Corbusier, construída nos anos 20 nos arredores de Paris.
14	Zona Residencial do Pinheiro Manso	Eixo viário rasgado na primeira metade do século XX. Moradias unifamiliares com lotes de alguma dimensão, intercalam com edificado das décadas de 70, 80 e 90 dos século XX.O topónimo "Pinheiro Manso" retirou a sua designação de um grande pinheiro que existiu numa quinta, no início da rua, à face da Av. da Boavista. O pinheiro foi poupado aquando das obras de urbanização da quinta, e continuou crescendo e engrossando, até que um ciclone em 15 de fevereiro de 1941 o derrubou.
15	Parque Residencial da Boavista	Enquadrado nas políticas territoriais do Plano Diretor Municipal do Porto que, em 1962, se desenvolvia, foi dedicado ao Parque Residencial da Boavista (1962-73) um terreno de 70.000 m2, pertencente à fábrica de tecelagem William Graham. Autoria do arqt. Agostinho Ricca, João Serôdio e José Carlos Magalhães Carneiro, englobando habitação, comércio e serviços. Torres de habitação, comércio, hotel e cinema e o complexo da Igreja de Nossa Senhora da Boavista. Os prédios localizam-se na periferia do terreno, mantendo entre si um espaçamento arborizado. O escocês William Graham Jr. chegou a Portugal após as invasões francesas. Logo em 1814 decidiu dedicar-se, ao comércio do vinho. Mandou vir o seu sobrinho John Graham e com ele se associou na firma William & John Graham & C. Em 1880 compram, em Lisboa, a Tinturaria e Estamparia do Braço de Prata. Tendo tido sucesso e tendo verificado que no Porto seria mais rentável desenvolver os negócios têxteis, fundaram a mais importante fiação, tecelagem e tinturaria do país, a Fábrica de Fiação e Tecidos da Boavista, mais conhecida por fábrica do Graham ou

Identificador	Designação	Caracterização
		dos ingleses, que aliás eram escoceses. Para tal adquiriram um grande terreno a poente do campo do Boavista F. C. que chegou a ter cerca de 10 hectares. Este terreno começava onde hoje é a Rua Azevedo Coutinho e estendia-se até à Rua de S. João de Brito.
16	Zona Industrial de Ramalde	Eixo viário da Rua Manuel Pinto de Azevedo; zona Industrial decorrente do Zonamento do Plano Regulador do Porto do Eng. Almeida Garrett; 1952. O Plano da Zona industrial de Ramalde é da autoria do Arquiteto Arménio Losa.O Plano Regulador da Cidade do Porto, aprovado em 1954 constituiu o primeiro exercício exaustivo de planeamento da cidade. Os principais objetivos deste plano eram a resolução das ligações oriental-ocidental - deixando de fora o centro comercial da cidade e o tecido medieval -, e a divisão da cidade em cinco tipos de área: a residencial, a rural particular, a verde e o espaço público e industrial.
17	Zona Fluvial/Arrábida	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana. Frente d'água fluvial com edificado do século XIX e XX. A sua posição privilegiada face ao exterior proporcionou trocas comerciais com os outros portos europeus, colocando o Porto numa posição de excelência face aos restantes portos do norte de Portugal. Este desenvolvimento da atividade comercial conduziu à progressiva urbanização da zona ribeirinha, surgindo construções ao longo dos caminhos e ao adensamento urbano do interior do casco antigo. Edificado de habitação, atividade industrial (fábricas de cerâmica, fundições), armazéns de vinho, frigoríficos do bacalhau, lota do pescado, centrais de produção de eletricidade, entre outras implantações tomaram aqui o seu lugar. Em 1998, no âmbito da Cimeira Ibero-Americana realizada na cidade e por iniciativa municipal foi esta zona fluvial requalificada pelo Plano de Urbanização entre a Alfândega e o Passeio Alegre da autoria do Arqt. Manuel Fernandes de Sá. Atualmente o panorama urbanístico e arquitetónico preconizado é a requalificação de armazéns ou imóveis abandonados em habitação (condomínios) ou serviços.
18	Frente d'Água Freixo	Frente ribeirinha e edificado dos séculos XVIII; XIX e XX. Esta área abrange as freguesias de Bonfim e Campanhã. O Freixo foi uma zona agrícola de abastecimento da cidade durante séculos e fazia a ligação entre o Porto e o concelho vizinho de Gondomar. A Frente Ribeirinha abarca edificado dos séculos XIX e XX. A antiga rua dos Guindais nos anos 60 do século XX deu origem à Avenida Gustavo Eiffel que vai até à Quinta da China onde se destaca na sua proximidade a presença dos antigos Fornos da Fábrica de Cerâmica de Massarelos. Desta zona até à rotunda passa a adquirir o topónimo da avenida Paiva Couceiro. Esta última é caraterizada pelas ruínas da Antiga Central Elétrica do Freixo.
19	Zona Residencial de Campanhã	Eixos viários resultantes da política de expansão urbana de finais do século XIX; início de século XX decorrentes do dinamismo inerente à construção da 5ª Secção da Linha de Caminho de Ferro (Estação de Campanhã) Áreas ou conjuntos com unidade arquitetónica; tipo-morfológica; volumétrica; construtiva ou outra. A freguesia de Campanhã insere-se no concelho do Porto possuindo cerca de 8,13Km^2 de área. Foi vila e sede de Concelho até 1836 sendo constituída por uma freguesia e apresentando em 1801, 3.967 habitantes. Situado na parte mais oriental da cidade do Porto o Vale de Campanhã ocupa uma área total de 374ha, sendo limitado a sul pelo rio Douro e a nascente pelo concelho vizinho de Gondomar. A linha do caminho de ferro (Douro e Minho) acompanha a norte e a ocidente os seus limites. A formação do seu território foi resultante da ação de diversos agentes erosivos, pelos seus cursos de água mais importantes os Rios Tinto e Torto. A Rua de Pinto Bessa, de todas as projetadas no Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto de 1881, foi a primeira a ser concluída dada a sua proximidade à estação. A descrição da época diz nos que era ocupada ".por elegantes habitações, algumas levantadas com tal rapidez e febril ansiedade que, não estando por vezes, feitos os aterros da calçada, os moradores tiveram que subir durante algum tempo, por altas escadas de mão para entrar para a porta, que parecia só por si, janela de segundo andar, tal era a altura a que ficava do solo.. ". Foi projetada em perspetiva pela estação de caminho de ferro, secundarizando a Igreja do Bonfim.

Identificador	Designação	Caracterização
20	Centro Histórico do Porto	Perímetro de intra muralha fernandina de malhar urbana orgânica com parcelas de tecido urbano que revelam ainda uma estrutura viária de raiz medieva, acompanhada de áreas de expansão Almadina e oitocentista planeadas, que correspondem a épocas marcantes do desenvolvimento da cidade fora de muros; séc. XVIII e 1ª metade séc. XX. O Centro Histórico do Porto é constituído por uma malha urbana de grande valor histórico, cultural, artístico e arquitetónico, que está confinado à linha da muralha Fernandina do século XIV, mais alguns arrabaldes próximos tais como Miragaia a Poente, e os Guindais e Fontaínhas a Nascente. A necessidade de defesa militar e proteção contra o inimigo, aliados a motivos de culto, levaram a que um polo humano se desenvolvesse no Morro da Sé ou da Penaventosa, ponto geográfico mais elevado. A presença do rio Douro foi fundamental para a implantação do povo Romano. Segundo alguns autores o nome de Portugal provém da junção dos topónimos Portus e Cale. No morro da Penaventosa seria o povoado de Cale, cujo porto, o portus de Cale daria origem a Portucale. Deste modo, surgiriam dois polos urbanos que se desenvolveram e caraterizaram o nascimento do burgo portuense : a zona ribeirinha, junto ao rio, cais de embarque e desembarque de mercadorias e ponto de passagem para a outra margem, onde os burgueses, dominavam apoiados pelo Rei, e o Morro da Penaventosa no qual o Bispo era Senhor, através da doação de D. Teresa do Couto do Porto ao bispo francês D. Hugo, dando plenos poderes ao Clero. Neste morro em torno da Catedral ou Sé, um primeiro perímetro de muralha é erguido, denominada por cerca românica (século XII), mas com o aumento de população uma nova cintura de muralha é edificada no século XIV, abrangendo mais território, ficando esta conhecida como Fernandina. Foi durante a segunda metade do século XVIII que os ideais iluministas se vieram a concretizar com mais força e alento mediante a ação de João de Almada e Melo e seu filho Francisco de Almada e Mendonça. Assim sendo, e após o Terramoto de 1755 em Lisboa, fazendo-se uso de nova legislação iniciam-se novos arranjos urbanísticos tendo em conta os interesses públicos. Em virtude desta alteração de conceitos, importantes trabalhos de requalificação urbana em zona intramuros são levado a cabo. Na centúria de oitocentos assiste-se à demolição de grande parte do pano das muralhas. Com o eclodir do Liberalismo novas teorias de urbanismo surgem com toda a força. A burguesia mercantil com o seu poder e dinamismo vai ter um papel preponderante com o advento da Revolução Industrial na segunda metade do século. Este progresso e desenvolvimento provoca um adensamento da malha urbana e a génese da especulação fundiária. Esta especulação galopante conduziu os responsáveis pelos destinos da cidade à elaboração de planos coerentes de desenvolvimento do Porto. Da típica cidade medieval que crescia organicamente consoante as necessidades da população, passa-se a uma cidade planeada meticulosamente, de que o século XX é palco com os vários Planos Urbanísticos tendo em vista a requalificação da urbe.
21	Colónia Estêvão de Vasconcelos (1914)	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana; de malha regular. Conjunto arquitetónico residencial unifamiliar. Habitação económica de promoção pública municipal. Conjunto operário de média dimensão, composto por casas geminadas térreas, agrupadas em quatro, com logradouro junto à fachada principal, formando quarteirões. Em 1914, a Câmara Municipal do Porto introduz uma nova rubrica no seu orçamento, intitulada "construção de habitação operária", primeira iniciativa de promoção pública municipal para a edificação de habitação económica; início da construção das colónias Antero de Quental, com 28 casas, e Estêvão Vasconcelos, com 90 casas; Destinados única e exclusivamente à classe operária, preferencialmente trabalhadora por conta de outrem, sendo proibidos de qualquer prática profissional dentro das habitações. Estas habitações podiam ser arrendadas mas também adquiridas pelos inquilinos.
22	Zona Residencial de Pedro Hispano e Avenida de França	Áreas ou conjuntos com unidade arquitetónica, tipo-morfológica, volumétrica, construtiva ou outra. Predominante a habitação unifamiliar com lotes de alguma dimensão intercalada com edificado de finais do século XX. O topónimo antigo de Pedro Hispano era "Rua da Carcereira". A avenida de França foi rasgada em 1877, sendo uma das radiais da Rotunda da Boavista que conduzia à Quinta da Prelada. Inicialmente teve a designação de Rua das Pirâmides em referência aos obeliscos, da autoria de Nicolau Nasoni, que assinalavam a entrada para a referida quinta e que estavam no seu extremo.
23	Zona Residencial Rua Cónego Ferreira Pinto	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana. Quarteirões de moradias; blocos ou casas em banda projetadas no séc. XX., Unidade Residencial de moradias unifamiliares que mantém harmonia e equilíbrio estético. Edificado datado das décadas de 60, 70 e 80 do século XX.
24	Bairro do Carvalhido Rua de Sousa Pinto	Bairro construído de acordo com o Plano de Melhoramentos de 1955-1956 (1ª fase). Conjunto arquitetónico residencial multifamiliar.de habitação económica de promoção pública municipal. Conjunto de grande dimensão composto por

Identificador	Designação	Caracterização
		edifícios multifamiliares em banda de quatro pisos, com fogos T1, T2, T3 e T4, formando quarteirões abertos.
25	Conjunto de Edifícios na Rua Marques Marinho	Áreas ou conjuntos com unidade arquitetónica; tipo-morfológica; volumétrica; construtiva ou outra. Edificado dos séculos XVIII, XIX e XX que ainda mantêm alguma ruralidade a par de construções mais recentes.
26	Conjunto Habitacional do Amial	Eixo viário da Rua do Amial confrontando com a VCI (Via de Cintura Interna); conjuntos com unidade arquitetónica; tipo-morfológica; volumétrica; construtiva ou outra. Conjunto de habitação económica de promoção estatal decorrente do programa desenvolvido pelo Estado Novo. Agrupamento de moradias unifamiliares, de renda económica, geminadas duas a duas e em banda, com quintal e jardim. Predominam as fachadas simples de unidade tipológica, organizadas segundo classes diferenciadas de A a D. Paredes em alvenaria mista, rebocadas e pintadas de cores variadas, vãos destacados por molduras salientes, cobertura em telha cerâmica. Contemporâneo dos bairros Marechal Gomes da Costa, da Vilarinha e António Aroso, estabelecido pelo decreto-lei 33278 de 24 de novembro de 1943, que define a construção de mais duas classes, a C e D.
27	Bairro do Carriçal e Azenha	O Bairro do Carriçal foi construído em 1961 e requalificado em 2009. Bairro da Azenha; área com unidade morfológica contemporânea de traçado regular; com perímetro triangular. Habitação económica de promoção pública estatal. Bairro de casas económicas de média dimensão composto por casas geminadas unifamiliares térreas das classes A (tipo 1; 2 e 3) e B (tipo 2 e 3) com logradouro no tardoz. O Bairro do Carriçal é um conjunto arquitetónico residencial multifamiliar de habitação económica de promoção pública municipal, enquadrada no Plano de Melhoramentos do Porto (1.ª fase). Conjunto de média dimensão composto por edifícios multifamiliares em banda de quatro pisos, formando quarteirões abertos. É composto por 13 blocos, de 5 pisos.
28	Edificado da Rua da Constituição/Combatentes da Grande Guerra /Antas/Rua de La Couture/Bairro Operário das Antas	Eixos viários resultantes da política de expansão urbana do século XX e Plano Diretor Municipal de Robert Auzelle. Áreas ou conjuntos com unidade arquitetónica; tipo-morfológica; volumétrica; construtiva ou outra. A Avenida dos Combatente da Grande Guerra foi rasgada no início do século XX, nos terrenos pertencentes a antigas quintas das quais hoje em dia restam vestígios (Quinta dos Cepedas).Com a criação desta larga artéria pretendia-se criar na zona oriental da cidade uma réplica à Avenida do Marechal Gomes da Costa, no eixo Foz - Boavista, com casas de habitação unifamiliar para uma elite portuense. A zona das Antas na altura da elaboração do Plano Diretor da Cidade de 1962, apresentava-se estruturada a partir da rua de Costa Cabral, que desde a cidade amuralhada, estabelecia no prolongamento da rua do Bonjardim e na rua de santa Catarina, a comunicação entre o centro e a zona nordeste da cidade, prolongando-se na estrada para Guimarães. O Bairro Operário das Antas foi construído por iniciativa do jornal " O Comércio do Porto" devido ao aumento da população, vinda das zonas rurais para ocupar lugares na indústria em desenvolvimento conduzindo ao aparecimento das ilhas e dos bairros operários, situados em locais de maior densidade industrial. Os bairros operários estenderam-se um pouco por toda a cidade. O Bairro Operário das Antas é constituído por habitações reunidas em grupos de quatro, formando um único edifício no meio de uma parcela de terreno dividido em quatro partes iguais. A cada habitação correspondia um ângulo do edifício, com duas fachadas livres e um jardim independente. Cada uma destas habitações, de dois pisos, era composta por uma sala de estar, uma sala de jantar, cozinha, dois quartos, e um pequeno jardim.
29	Edificado da Rua de Fernão de Magalhães /Santos Pousada /Alegria/Santa Catarina/Bonjardim	Eixos viários resultantes da política de expansão urbana Almadina. Áreas ou conjuntos com unidade arquitetónica; tipo-morfológica; volumétrica; construtiva ou outra. A rua do Bonjardim era o troço da Antiga Estrada de Guimarães desde a Porta de Carros ao Largo da Aguardente (atual praça do Marquês).O Bonjardim é um dos velhos topónimos portuenses que recordam a paisagem rústica às portas da cidade. Aqui ainda presente edificado dos séculos XVIII e XIX. No Porto oriental no início do século XX arrancava aquela que viria a ser a espinha dorsal no desenvolvimento futuro da zona do Bonfim, a Avenida de Fernão de Magalhães. O pequeno troço da Avenida de Fernão de Magalhães surge ainda com o nome de Rua Nova de Montebelo, entre o tramo noroeste da Rua de Barros Lima e a recém aberta Rua Nova de S. Crispim, que fazia a ligação ao moderno Largo da Rainha D. Amélia (antes Largo da Póvoa). O arruamento de Santos Pousada, em 1839 e de acordo com a planta de Joaquim da Costa Lima aparece como um longo, estreito e tortuoso caminho rural ainda sem designação, que conduzia ao lugar da Póvoa de Cima (local onde hoje se implanta a atual Praça da Rainha D. Amélia). Em 1878 recebeu o nome de S. Jerónimo. A conclusão da Rua de S. Jerónimo consta do Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto de 1881. O topónimo atual foi-lhe atribuído em 1913.

Identificador	Designação	Caracterização
30	Bairro do SAAL / Antas	No âmbito do projeto de alojamento SAAL. Quarteirões de moradias; blocos ou casas em banda projetadas no séc. XX. Conjunto arquitetónico residencial unifamiliar. Habitação económica de promoção pública estatal (FFH / Operação SAAL). Conjunto de pequena dimensão, composto por casas unifamiliares em banda de dois pisos, com logradouro junto à frente, e fachadas orientadas para a via pública. Em 1974 com o I Governo Provisório o arqt. Nuno Portas à data Secretário de Estado da Habitação e Urbanismo, apresenta o "Programa de ações prioritárias a considerar pelos serviços do Fundo de Fomento da Habitação" (FFH). Este programa procurava definir uma política de atuação para a Habitação, destinado a populações mais carenciadas, mas com capacidade de auto-organização, concedendo o Estado ajuda na implantação dos novos bairros de realojamento, infraestruturas, apoio técnico e financiamento. O Serviço de Apoio Ambulatório Local (SAAL) pressupunha a avaliação das potenciais localizações para operações de "autoconstrução" e a possibilidade de um sistema de crédito concedido pelo FFH a grupos de moradores ou cooperativas, e a preparação de pessoal técnico de enquadramento da mão-de-obra local, desempregada, ou em sistema de voluntariado, para se constituírem grupos de construção, saneamento e urbanização.
31	Zona Residencial de S. Roque/ Belavista	Áreas ou conjuntos com unidade arquitetónica; tipo-morfológica; volumétrica; construtiva ou outra. Edificado de século XIX e XX. A artéria de S. Roque da Lameira ocupa o território que em tempos idos pertencia à Quinta de S. Roque. Foi em tempos uma das vias principais de acesso à cidade e corresponde a um troço da antiga Estrada Real n 33. Em 1941 a Câmara do Porto aprovou o projeto de alargamento desta artéria. Principia na Estrada da Circunvalação e termina na Praça das Flores. A figura de S. Roque (1293-1327) era um santo de origem francesa protetor das pestes.
32	Zona Residencial da Rua Justino Teixeira	Eixos viários resultantes da política de expansão urbana de finais do século XIX; início de século XX decorrentes do dinamismo inerente à construção da 5ª Secção da Linha de Caminho de Ferro (Estação de Campanhã) Áreas ou conjuntos com unidade arquitetónica; tipo-morfológica; volumétrica; construtiva ou outra. A rua de Justino Teixeira, próxima da Estação de Campanha homenageia a memória do diretor dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Augusto César Justino Teixeira que dirigiu a construção da Ponte de Luíz I. Tem início na Rua de Pinto Bessa e termina na Praça das Flores. O antigo topónimo era Rua Nova da Estação.
33	Bairro do Cerco do Porto	Erguido no seguimento do Plano de Melhoramentos de 1955-56.Foi construído em 1963 e ampliado em 1991. Conjunto arquitetónico residencial multifamiliar. Habitação económica de promoção pública municipal, enquadrada no Plano de Melhoramentos do Porto (1.ª fase). Conjunto de grande dimensão composto por edifícios multifamiliares em banda de quatro pisos, com fogos T1, T2, T3 e T4, formando quarteirões abertos.
34	Zona Residencial de Costa Cabral / Bairro de Casas Económicas de Costa Cabral	No seguimento do regime de casas económicas do Estado Novo. Bairro constituído por 240 moradias unifamiliares, distribuídas por onze quarteirões retangulares, delimitados a noroeste pela Avenida Fernão de Magalhães, importante via de acesso ao centro da cidade, e intercalados por arruamentos secundários e pedonais, praças e jardins, de toponímia ligada a nomes de freguesias do Concelho de Lisboa, como a Rua dos Anjos, Rua de Alcântara, Rua de Belém, Rua da Ajuda, Rua de Benfica, Rua dos Arroios, Rua de Carnide, Rua da Encarnação, Rua de Santa Justa, Praça do Campo Grande e Jardim de Belém. As moradias, em banda, geminadas quatro a quatro ou duas a duas, integram-se nas classes A e B, tipologia I, II e III, com dois pisos, jardim, logradouro e garagem. O tratamento dos alçados, diferente nas duas classes, também varia dentro das classes de tipologia para tipologia. A classe A, de linguagem mais simples e menores dimensões, apresenta vãos retos, em número variável, destacados por bordadura de tom diferente, apresentando as janelas do piso superior, parapeito saliente. A classe B, destaca-se pela porta principal, que apresenta moldura em cantaria de granito, rematada por arco de volta perfeita.
35	Zona Residencial de Contumil.	Conjunto urbanístico que correspondem a épocas marcantes do desenvolvimento da cidade fora de muros; sec. XVIII e 1ª metade sec. XX. O lugar de Contumil fica situado entre a ancestral estrada do Porto para Guimarães (atual Rua de Costa Cabral), com a qual tinha ligação direta no cruzamento da Cruz das Regateiras (onde se situa atualmente o Hospital Conde Ferreira), e a que seguia da cidade para Valongo (atual Rua de S. Roque da Lameira)

Identificador	Designação	Caracterização
36	Zona Residencial de Costa Cabral/ Estrada da Circunvalação	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana. Contém o antigo Posto Alfandegário da Circunvalação. O Porto está cercado, em grande parte (exceto na parte oriental) por uma estrada dupla, a Estrada da Circunvalação (N12). Esta estrada tem origem e traçado militar: a placa central era originalmente um fosso, com 2 a 3 metros de profundidade, e com postos de sentinela a cada 150 metros. Construída entre 1889 e 1896, servia como barreira alfandegária, para taxar os bens de consumo que entravam no Porto. Existiam ao longo dela, nas estradas de acesso à cidade, 13 edifícios onde os funcionários da Coroa, do Bispado e do Município estavam instalados e cobravam as taxas. Apenas subsistem 7 atualmente, tendo sido vendidas ou demolidas após a extinção, em 1922, do imposto "Real de Água "
37	Bairro de Casas Económicas de Paranhos /Bairro de Paranhos/Bairro do Outeiro	Conjunto de habitação económica de promoção pública estatal; construído no âmbito do programa de "habitação económica" desenvolvido pelo governo. O bairro de Casas Económicas de Paranhos apresenta afinidades formais; tanto à escala do urbanismo como à dos objetos arquitetónicos; com o Bairro de Casas Económicas do Ilhéu; da Azenha; de Ramalde (das Condominhas e do Amial. Bairro de planta retangular, de traçado retilíneo, rasgado por duas ruas principais longitudinais, a Rua do Guadiana e a Rua do Dr. Manuel Laranjeira, por catorze ruas secundárias, transversais e longitudinais, a rua do Baça, do Mondego, do Vez, do Neiva, do Zêzere, do Tejo, do Sado, do Lis, do Vouga, do Tâmega, do Corgo, do Tua, do Côa e do Águeda, e por uma praça, a Praça do Cávado. É definido por um agrupamento de moradias económicas de unidade tipológica, da Classe A e B, do tipo um, dois e três, de um e dois pisos, em banda e geminadas duas a duas, com logradouro junto do alçado posterior, jardim fronteiro e alpendre a anteceder a porta principal.
38	Colónia Dr Manuel Laranjeira/Rua Augusto Lessa	Construção de habitação operária; primeira iniciativa de promoção pública municipal para a edificação de habitação económica; 1917 com 130 casas. Conjunto arquitetónico residencial unifamiliar. Conjunto operário de grande dimensão; composto por casas geminadas térreas; agrupadas em quatro; com logradouro junto à fachada principal; formando quarteirões.
39	Bairro da Agra do Amial	Decorrente do Plano de Melhoramentos 1955-56. Construído em 1960 e requalificado em 2002. Conjunto arquitetónico residencial multifamiliar. Habitação económica de promoção pública municipal, enquadrada no Plano de Melhoramentos do Porto (1.ª fase). Conjunto de média dimensão composto por edifícios multifamiliares em banda de quatro pisos, formando quarteirões abertos. É composto por 8 blocos, de 4 pisos.
40	Zona Residencial do Campo Lindo e Arca d'Água	Áreas ou conjuntos com unidade arquitetónica; tipo-morfológica; volumétrica; construtiva ou outra. Conjunto urbanístico que correspondem a épocas marcantes do desenvolvimento da cidade fora de muros; sec. XVIII e 1ª metade sec. XX. Em finais do século XIX, Paranhos vai crescendo a um ritmo lento. Foram-se formando duas ruas bastante compridas que espelhavam a atração da população, sendo elas a chamada Rua da Rainha, atual Antero de Quental e Vale Formoso e a Rua de Costa Cabral. Os lugares do Covelo e Campo Lindo, seriam também integrados na cidade. Na rua do Campo Lindo edificado dos séculos XIX e XX e alguns lotes de grande dimensão de habitação unifamiliar. O Jardim de Arca d'Água localizado no centro da Praça de 9 de Abril é o pulmão verde desta zona, e o seu nome deriva dos reservatórios das águas de Paranhos que foram o sustento de muitas fontes e chafarizes do Porto até aos finais do Século XIX.
41	Conjunto de edifícios na Rua de Antero Quental	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana. Edificado de finais séc. XIX e XX. Até 1875 «teve o antigo lugar do Sério a designação de travessa do Campo Lindo; a seguir foi Rua da Rainha, e hoje é Rua de Antero Quental. Edificado do século XIX e do século XX com moradias unifamiliares e prédios de habitação multifamiliar.
42	Conjunto de edifícios na Rua de António Cândido e Faria Guimarães	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana. Edificado constituído por palacetes de finais do século XIX e século XX. Grande parte do edificado de moradias unifamiliares de inícios do século XX da rua de Faria Guimarães já foram demolidos. Edificado da década de 70 com as caraterísticas estéticas que lhe são inerentes.

Identificador	Designação	Caracterização
43	Cooperativa de Habitação de Aldoar (Edifício da Cooperativa SACHE 1ªFase)	Edificado em 3 fases com a primeira solução arquitetónica referenciada a anteriores processos SAAL; da autoria do arqt. Manuel Correia Fernandes, década de 80 do século XX. Da autoria do arqt. Manuel Correia Fernandes, o conjunto habitacional de Aldoar integra três diferentes fases erguidas, entre 1979 e 1996.COOPERATIVA SACHE, 1 Fase; Bloco em Aldoar, onde se destaca a presença de material que permitiu a criação de uma unidade e identidade deste complexo habitacional. O tijolo maciço aparente foi o material de eleição. Verifica-se nesta obra um processo de alteração, onde os aspetos da construção e da ciência dos materiais, da tecnologia construtiva, adquirem uma crescente importância, invadindo o projeto e o estaleiro sempre com alternativas, quer ao nível da oferta de materiais, quer ao nível da associação dos elementos, dos sistemas construtivos, e de novos métodos de construção. O Bloco de Aldoar é neste processo de alteração, um singular exemplo. Um marco na arquitetura de habitação coletiva e cooperativa portuguesa, pelo trabalho sobre a ideia de casa, um edifício coletivo, projetando o fogo e a unidade como se de uma 'moradia' se tratasse, e propondo novas relações de uso e vizinhança, fomentando o prolongamento do espaço de habitar para o exterior. Num outro sentido, promove a introdução de novos materiais em simultâneo com a utilização de soluções mais tradicionais, como são o caso das janelas que se apresentam ainda em madeira.
44	Zona Residencial do Falcão /Bairro do Falcão	Bairro de iniciativa municipal; foi construído na década de 70/80 e é constituído por 397 fogos; distribuídos por 15 blocos. Conjunto arquitetónico residencial multifamiliar. Habitação económica de promoção pública municipal, enquadrada no Plano de Melhoramentos do Porto (2.ª fase). Conjunto de grande dimensão composto por edifícios multifamiliares em banda de quatro pisos, formando quarteirões abertos.
45	Zona Residencial Rua Tenente Valadim / Rua Artur Loureiro	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana e de arquitetura de autor. Na rua de Artur Loureiro e no largo António Ramalho o edificado é caraterístico dos anos 60 e 70 do século XX, constituído por moradias unifamiliares ou blocos de 2 pisos. Alguns do risco de reputados arquitetos da cidade. Na rua Tenente Valadim os lotes são de moradias unifamiliares com grandes jardins, sendo ocupado ainda por edifícios de serviços que ocuparam os lotes de antigas e grandes quintas. Destaca-se nesta artéria a casa da Fundação Eng. António de Almeida com jardim de valor paisagístico.
46	Zona Residencial Rua da Travagem / Rua Direita de Francos	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana. Edificado de pequenas moradias térreas de construção simples datadas do início do século XX, com pequenos quintais, na rua da Travagem. A rua direita da Travagem é caraterizada por construções de finais do século XIX e arquitetura do século XX.
47	Rua Monte dos Burgos	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana e importante eixo viário de saída da cidade. Eixo viário principal de saída da cidade em direção à Maia e Matosinhos. O topónimo atribuído " Burgo" faz alusão, aos seixos rodados e eles existem em grande quantidade no leito e nas margens do vizinho rio Leça.
48	Rua Nossa Senhora de Fátima	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana e de arquitetura de autor. Até 20 de agosto de 1942 chamou-se rua das Valas. Salientam-se neste arruamento a Igreja de Nossa Senhora de Fátima, da Oficina ARS - Arquitetos, o edifício Parnaso de José Carlos Loureiro e Pádua Ramos e a Casa-Museu Marta Ortigão Sampaio. Algumas habitações unifamiliares ainda pautam a frente urbana desta rua.
49	Travessa Senhora da Conceição	Áreas ou conjuntos com qualidade arquitetónica e frentes urbanas mais os menos extensas; com importância na consolidação da imagem urbana. Arruamento sinuoso e estreito com vestígios quase "rurais" com edificado de pequenas casas do século XIX a par de construções do século XX.
50	Bairro (Companhia de Seguros Garantia)	Conjunto arquitetónico residencial unifamiliar de habitação económica de promoção privada. Trata se de conjunto residencial de pequena dimensão, composto por casas geminadas de dois pisos, com logradouro no tardoz, formando quarteirões. Conjunto habitacional constituído por 14 edifícios com 28 habitações, servido por duas ruas paralelas, com 8 metros de largura, até há poucos anos eram fechadas por portões e grades de ferro. Edifícios com unidade arquitetónica única, constituídos por cave, rés-do-chão e andar, ostentando nas fachadas painéis de azulejos decorativos, cachorros com floreiras e molduras dos vãos destacadas. Interiormente apresenta três ou quatro quartos, sala de jantar, cozinha, instalação sanitária e pátio. Coberturas diferenciadas com telhados de múltiplas águas, sendo os correspondentes às cozinhas mais estreitos. No ano de 1835, surge a "Garantia", Companhia de Seguros com sede na Rua Ferreira Borges, n.º 37 no Porto. A criação de habitação para pessoas de rendimentos reduzidos coloca-se como problema

Identificador	Designação	Caracterização
		urbano desde que, com a revolução industrial, houve um aumento significativo de moradores nas cidades, e as companhias de seguros tornam-se promotoras de habitação para os mais desfavorecidos.

Anexo 3 - Conjuntos e imóveis de valor patrimonial

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
MN1	Hospital de Santo António	Professor Abel Salazar (L. do)	Interesse Nacional
MN2	Chafariz das Virtudes	Virtudes (Calç. das)	Interesse Nacional
MN3	Muralhas denominadas de D. Fernando e respetivo Miradouro	S. João Novo (Largo de), Cima do Muro (R. de), Madeira (R. da), Trás (R. de)	Interesse Nacional
IP4	Palácio de S. João Novo (Museu de Etnografia e História)	S. João Novo (L. de), 9-12	Interesse Público
IP5	Estátuas e elementos decorativos existentes no edifício com frentes para a Rua do Dr. Barbosa de Castro, 51, e Passeio das Virtudes, 14, bem como o muro em que se integram esses elementos	Virtudes (Passeio das), 14	Interesse Público
IP6	Chafariz da Colher	Miragaia (R. de)	Interesse Público
IP7	Edifício situado na Rua das Virtudes (antigo Clube dos Ingleses)	Virtudes (R. das), 11	Interesse Público
IP8	Chafariz da Rua das Taipas	Virtudes (R. das)	Interesse Público
IP9	Palácio dos Carrancas	D. Manuel II (R. de), 50-56	Interesse Público
IP10	Igreja de S. Pedro de Miragaia	S. Pedro de Miragaia (L. de)	Interesse Público
VC11	Edifício da Alfândega Nova, incluindo o guindaste exterior	Nova da Alfândega (R.), 275-525	(em vias de classificação)
12	Edifício de Habitação	Restauração (R. da), 432	
13	Conjunto de Dois Edifícios	Miragaia (R. de), 44-45-46	
14	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 47-48	
15	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 51-52	
16	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 56-57	
17	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 58-59	
18	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 75-77	
19	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 81-82	
20	Edifício	Miragaia (R. de), 84-86	
21	Armazéns da Real Companhia Velha	Miragaia (R. de), 97-106	
22	Casa onde nasceu Tomás António Gonzaga	Miragaia (R. de), 104-105	
23	Casa de Maria Ermelinda Viana	Restauração (R. da), 388-392	
24	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 110-111	
25	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 118-120	
26	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 121-122	
27	Edifício de Habitação	Armazéns (R. dos), 8	
28	Edifício de Habitação	Armazéns (R. dos), 16-18	
29	Edifício de Habitação	Armazéns (R. dos), 3-5	
30	Conjunto de Edifícios	Armazéns (R. dos), 53-61-67-77-83	
31	Bairro da Quinta do Loureiro	Armazéns (R. dos), 55	
32	Conjunto de Dois Edifícios de Habitação	Cidral de Baixo (R. do), 31-35	
33	Edifício de Maria Ermelinda Viana	Restauração (R. da), 376-382	
34	Conjunto de Três Edifícios de Habitação	Cidral de Baixo (R. do), 25-29	
35	Muro do Passeio das Virtudes	Virtudes (Passeio das)	
36	Edifício de Habitação	Cidral de Baixo (R. do), 13-15	
37	Edifício de Habitação	Cidral de Baixo (R. do), 5-11	
38	Edifício de Habitação	Monte dos Judeus (Escadas do), 4	
39	Edifício de Habitação	Monte dos Judeus (R. do), 26-32	
40	Edifício de Habitação	Monte dos Judeus (R. do), 38-44	
41	Edifício de Habitação	Ilha do Ferro (V. da), 10	
42	Casa dos Beleza de Andrade	Monte dos Judeus (Escadas do), 6	
43	Três Edifícios de Habitação	Miragaia (R. de), 130-136	
44	Edifício de Habitação da Fonte da Colher	Miragaia (R. de), 137-137A	
45	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 139	
46	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 140-141	
47	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 146	
48	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 149-151	
49	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 152-154	
50	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 166-168	
51	Casa dos Viscondes de Silva Monteiro	Restauração (R. da), 314-324	
52	Dois Edifícios de Habitação	Miragaia (R. de), 171-176	
53	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 177-178	
54	Solar	Bandeirinha (R. da), 12	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
55	Bandeirinha da Saúde	Bandeirinha (R. da)	
56	Solar dos Cunha Portocarreiro / Casa das Sereias	Bandeirinha (R. da), 3	
57	Edifício Vaz Cerquinho	Bandeirinha (R. da), 26	
58	Edifício de Habitação	Bandeirinha (R. da), 28-32	
59	Edifício Alberto Aguiar	Bandeirinha (R. da), 29-45	
60	Edifício de Habitação	Bandeirinha (R. da), 34-36	
61	Edifício Restauração	Restauração (R. da), 305-331	
62	Edifício de Habitação	Bandeirinha (R. da), 38-38A	
63	Conjunto de Dois Edifícios de Habitação	Bandeirinha (R. da), 40-46	
64	Edifício Tomás Ferreira	Bandeirinha (R. da), 56-60A	
65	Edifício de Habitação	Restauração (R. da), 407-411	
66	Edifício de Habitação	Restauração (R. da), 413	
67	Edifício Faria e Cardoso	Restauração (R. da), 443-481	
68	Edifício de Joaquim Correia	Alberto Aires de Gouveia (R. de), 15-17-19	
69	Casa de António Pinto Machado	Alberto Aires de Gouveia (R. de), 55-59	
70	Edifício Azevedo Meireles	Alberto Aires de Gouveia (R. de), 61-63	
71	Edifício Moreira da Silva e Filhos	D. Manuel II (R. de), 51-55-63	
72	Antigo Quartel da Quinta da Torre da Marca	D. Manuel II (R. de), 231	
73	Rés-do-chão de Edifício de Habitação	Virtudes (Calç. das), 1-2	
74	Casa dos Viscondes de São João da Pesqueira	D. Manuel II (R. de), 14	
75	Edifício Borges de Castro	D. Manuel II (R. de), 2-12	
76	Edifício António Pereira	Rosário (R. do), 14-22	
77	Edifício Rodrigues de Paula	Rosário (R. do), 107	
78	Edifício de Habitação	Bandeirinha (R. da), 62	
79	Oficina de Estuques do Sr. Domingos Enes Baganha	Rosário (R. do), 125-129	
80	Conjunto de Dois Edifícios de Habitação	Rosário (R. do), 141-151	
81	Conjunto de Edifícios	Francisco da Rocha Soares (R. de), 61-63-65-71	
82	Casa dos Albuquerques	Rosário (R. do), 80-84	
83	Conjunto de Edifícios	Prof. Jaime Rios de Sousa (R. do), 18-42	
84	Edifício Mendes Guimarães	Clemente Menéres (R. de), 11-13	
85	Edifício de Habitação	Clemente Menéres (R. de), 19-20	
86	Conjunto de Dois Edifícios de Habitação	Clemente Menéres (R. de), 21-24	
87	Casa Cândido Fernandes	Clemente Menéres (R. de), 25	
88	Casas de Maria Amélia Machado	Clemente Menéres (R. de), 71-72	
89	Edifício de Habitação	Bandeirinha (R. da), 66	
90	Edifício de Habitação	Clemente Menéres (R. de), 87	
91	Casa Primo Monteiro	Carregal (Tv. do), 17	
92	Casa e Capela dos Viscondes de Vilarinho de São Romão	Carregal (Tv. do), 77-81	
93	Prédio de Aureliano Santos	Diogo Brandão (R. de), 46	
94	Prédio de José de Oliveira Martins	Diogo Brandão (R. de), 36	
95	Prédio de Avelina de Sousa Victor	Diogo Brandão (R. de), 26-28	
96	Casa de Moreira Júnior	Diogo Brandão (R. de), 18	
97	Casas de Rodrigues da Silva	Miguel Bombarda (R. de), 77-79	
98	Casa Moreira Marques	Miguel Bombarda (R. de), 93-97	
99	Edifício de Rebelo de Lima	Miguel Bombarda (R. de), 129-133	
100	Edifício de Habitação	Viriato (L. do), 10-12	
101	Edifício de Habitação	Francisco da Rocha Soares (R. de), 52	
102	Edifício de Correia da Silva	Miguel Bombarda (R. de), 181	
103	Casa de Maria Helena	Miguel Bombarda (R. de), 211	
104	Edifício Teixeira de Magalhães	Rosário (R. do), 128-134	
105	Edifício Conde de Vizela	Miguel Bombarda (R. de), 347-351	
106	Prédio da Caixa Sindical de Previdência do Pessoal da Indústria Têxtil	Miguel Bombarda (R. de), 377-395	
107	Edifício José de Barros	Miguel Bombarda (R. de), 441-451	
108	Edifícios Gomes Lima	Miguel Bombarda (R. de), 457-469	
109	Casa de Joaquim Aires de Gouveia Allen	Miguel Bombarda (R. de), 487-493	
110	Edifício Perry Sampaio	Adolfo Casais Monteiro (R. de), 94-100	
111	Edifício de Habitação	Viriato (L. do), 7-9	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
112	Edifício Pereira Neto	Adolfo Casais Monteiro (R. de), 82-92	
113	Edifício de Habitação	Ilha do Ferro (V. da), 2	
114	Edifício de Habitação	Francisco da Rocha Soares (R. de), 27-31	
115	Edifício de Habitação	Francisco da Rocha Soares (R. de), 21-25	
116	Edifício de Habitação	Francisco da Rocha Soares (R. de), 11-13	
117	Conjunto de Quatro Edifícios	Mártires da Pátria (Campo dos), 19-30	
118	Edifício de Habitação	Francisco da Rocha Soares (R. de), 7-9	
119	Edifício de Habitação	Francisco da Rocha Soares (R. de), 14-16	
120	Edifício Pinto Pestana	Tomás Gonzaga (R. de), 61-67A	
121	Edifício de Habitação	Viriato (L. do), 2A-2B	
122	Conjunto de Dois Edifícios de Habitação	Tomás Gonzaga (R. de), 43-45-47-49	
123	Dois Edifícios de Habitação	Tomás Gonzaga (R. de), 31-33-35-37	
124	Edifício Sociedade de Construções Invicta, Limitada	Tomás Gonzaga (R. de), 21-23	
125	Edifícios de Habitação	Tomás Gonzaga (R. de), 9-19	
126	Antiga Fábrica de Louça de Miragaia	Tomás Gonzaga (R. de), 1-3-7	
127	Capela do Espirito Santo	S. Pedro de Miragaia (L. de), 11	
128	Casa de António José Borges	S. Pedro de Miragaia (R. de), 2-4	
129	Edifício Setecentista	Azevedo de Albuquerque (R. de), 74-76	
130	Edifício de Habitação	S. Pedro de Miragaia (R. de), 10-12	
131	Edifício de Habitação	S. Pedro de Miragaia (R. de), 14-16	
132	Balneário do Viriato	Viriato (L. do), s/n	
133	Edifício de Habitação	S. Pedro de Miragaia (R. de), 22-24	
134	Casa Brasonada dos Rocha	S. Pedro de Miragaia (R. de), 28-32	
135	Edifício de Habitação	S. Pedro de Miragaia (R. de), 15-17	
136	Edifício de Habitação	Ancira (R.), 3	
137	Edifício de Habitação	Arménia (R.), 108	
138	Edifício de Habitação	Arménia (R.), 102-104	
139	Edifício de Habitação	Arménia (R.), 90-92	
140	Edifício Ramos Meira	Azevedo de Albuquerque (R. de), 58	
141	Edifício de Habitação	Arménia (R.), 86-88	
142	Casa de Villar de Allen	Restauração (R. da), 444	
143	Edifício de Habitação	Arménia (R.), 46-48	
144	Edifício de Habitação	Arménia (R.), 30-32	
145	Edifício José de Carvalho	Nova da Alfândega (R.), 80-82	
146	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 7-10	
147	Conjunto de Quatro Edifícios de Habitação	Miragaia (R. de), s/n-16-s/n-13-15	
148	Conjunto de Dois Edifícios	Miragaia (R. de), 18-19-20-21	
149	Edifício de Habitação	Miragaia (R. de), 30-31	
150	Edifício de Habitação	Arménia (R.), 47	
151	Conjunto de Três Edifícios de Habitação	Miragaia (R. de), 39-40-41-42-43	
152	Casa dos Pinto de Meireles / Casa das Virtudes	Azevedo de Albuquerque (R. de), 1-25	
MN153	Igreja de S. Francisco	Infante D. Henrique (R. do)	Interesse Nacional
MN155	Casa da Rua da Alfândega Velha	Alfândega (R. da), s/n	Interesse Nacional
MN156	Palácio da Bolsa	Infante D. Henrique (R. do)	Interesse Nacional
MN157	Igreja e Convento dos Grilos, incluindo o seu recheio	Colégio (L. do)	Interesse Nacional
IP158	Chafariz da Rua de S. João (restos)	S. João (R. de)	Interesse Público
IP159	Ponte de D. Luís	Vímara Peres (Av. de)	Interesse Público
IP160	Conjunto urbano constituído pela Praça da Ribeira e as suas naturais extensões, ou sejam a Rua de S. João e respetiva transversal, a Rua do Infante D. Henrique	S. João (R. de) e respetiva transversal e Infante D. Henrique (R. do)	Interesse Público
IP161	Casa do Despacho da Venerável Ordem Terceira de S. Francisco, incluindo o seu recheio	Infante D. Henrique (R. do)	Interesse Público
IP162	Restaurante Comercial	Infante D. Henrique (R. do), 75-79	Interesse Público
IP163	Mercado de Ferreira Borges	Infante D. Henrique (P. do), 113	Interesse Público
IP164	Pilares (2) que sustentavam a ponte pênsil	Guindais (Cais dos)	Interesse Público

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
IM165	Alminhas da Ponte	Ribeira (Cais da)	Interesse Municipal
166	Igreja e Mosteiro de S. João Novo, incluindo a Capela de N.ª S.ª da Esperança	S. João Novo (Lg. de)	
167	Igreja da Ordem Terceira de São Francisco	Infante D. Henrique (R. do)	
MN168	Paço episcopal	Sé (Terreiro da)	Interesse Nacional
MN169	Sé do Porto	Sé (Terreiro da)	Interesse Nacional
MN170	Teatro Nacional de São João	Batalha (P. da), 69-71	Interesse Nacional
MN171	Capela de Nossa Senhora de Agosto (Capela dos Alfaiates)	S. Luís (R. de)	Interesse Nacional
MN173	Centro Histórico do Porto, Ponte Luiz I e Mosteiro da Serra do Pilar	(não aplicável)	Interesse Nacional
MN174	Igreja de Santa Clara	Primeiro de Dezembro (L.)	Interesse Nacional
IP175	Casa do Dr. Domingos Barbosa, onde está instalado o Museu de Guerra Junqueiro	D. Hugo (R. de), 30-32	Interesse Público
IP176	Capela do Senhor dos Passos	S. Sebastião (R. de)	Interesse Público
IP177	Pequeno fontanário existente no Largo da Sé	D. Hugo (R. de)	Interesse Público
IP178	Chafariz da Rua Escura	Dr. Pedro Vitorino (L. do)	Interesse Público
IP179	Recolhimento dos Órfãos	Rodrigues de Freitas (Av. de), 339-343	Interesse Público
IP180	Estação dos Caminhos de Ferro de S. Bento, também denominada «Estação de S. Bento», incluindo a gare metálica, os painéis de azulejo e a boca de entrada no túnel	Almeida Garrett (P. de)	Interesse Público
IP181	Cinema Batalha	Batalha (P. da), 47-48-50-60	Interesse Público
IP182	Zona histórica do Porto	(não aplicável)	Interesse Público
183	Pelourinho no Terreiro da Sé	Sé (Terreiro da)	
184	Edifício de habitação	Gustavo Eiffel (Av.), 172-174	
185	Conjunto de Edifícios de habitação	Gustavo Eiffel (Av.), 27268-276	
186	Edifício Cassia Dias	Gustavo Eiffel (Av.), 278-280-282	
187	Dois Edifícios de Habitação	Gustavo Eiffel (Av.), 284-292	
188	Dois Edifícios de Habitação	Gustavo Eiffel (Av.), 294-296-300	
189	Edifícios Pinto de Azeredo	Guindais (Escadas dos), 27-29-31	
190	Edifício de Habitação	Miradouro (R. do), 40-52A	
191	Edifício de Habitação	Arnaldo Gama (R. de), 64	
192	Edifício de Habitação	Arnaldo Gama (R. de), 70-80	
193	Casa do Elevador dos Guindais / Estação Intermédia	Guindais (Escadas dos), 59	
194	Antigo Muro da Quinta e Portal	Fontainhas (Passeio das), muro	
195	Edifícios Rodrigues de Freitas	S. Luís (R. de), 22-42	
196	Recolhimento de Nossa Senhora das Dores e São José / Recolhimento da Porta do Sol	Augusto Rosa (R. de), 24	
197	Edifício Sousa Avides	Sol (R. do), 94-102	
198	Edifício João Silva	Sol (R. do), 31-37	
199	Edifício de habitação	Corticeira (R. da), 2	
200	Edifício de Habitação e Comércio	Fontainhas (Passeio das), 18-21	
201	Edifício de habitação	Fontainhas (Passeio das), 40-42	
202	Edifício de habitação	Fontainhas (Passeio das), 45-48	
203	Conjunto de edifícios de habitação	Fontainhas (R. das), 37-69	
204	Bairro de Gaspar Cardoso	Fontainhas (R. das), 58-66	
205	Antigo Hospital dos Lázaros e Lázaras	Fontainhas (R. das), 72-78	
206	Edifício Alves Viana	Fontainhas (R. das), 109-111	
207	Edifício Riobom Santos Júnior	Camarão (L. do), 26-30	
208	Edifícios Paiva	Alexandre Herculano (R. de), 44-60	
209	Edifício Augusto de Almeida	Alexandre Herculano (R. de), 66-88	
210	Edifício Santos Júnior	Alexandre Herculano (R. de), 90-102	
211	Edifício Rodrigues dos Santos	Alexandre Herculano (R. de), 106-108	
212	Oficina de São José	Alexandre Herculano (R. de), 103-123	
213	Edifícios Dias Tavares	Alexandre Herculano (R. de), 138-148-150	
214	Edifício Joaquim Novais	Alexandre Herculano (R. de), 172-180-184	
215	Edifício de habitação	Alexandre Herculano (R. de), 186-192	
216	Edifício Júlio Teixeira	Alexandre Herculano (R. de), 194-198	
217	Garagem Sousa Pinto	Alexandre Herculano (R. de), 202-226	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
218	Conjunto de Edifícios de Almeida, Soares e Vilares	Alexandre Herculano (R. de), 169-239	
219	Edifício Domingues de Almeida	Duque de Loulé (R. do), 84-108	
220	Palacete Mota Ribeiro	Duque de Loulé (R. do), 101-113	
221	Edifício da Estação da União Elétrica Portuguesa	Alexandre Herculano (R. de), 230-242	
222	Edifício Marques Pereira	Duque de Loulé (R. do), 148	
223	Antiga Padaria Bijou	Duque de Loulé (R. do), 156-166	
224	Antigo edifício da Associação do Círculo Catholico de Operários	Duque de Loulé (R. do), 188-202-212	
225	Edifício Conde, Cabral e Vaz, Limitada	Duque de Loulé (R. do), 132-132A	
226	Conjunto Mota Ribeiro	Duque de Loulé (R. do), 165-187	
227	Edifícios Alexandrino dos Santos	Duque de Loulé (R. do), 233-255	
228	Conjunto de Edifícios	Rodrigues de Freitas (Av. de), 385-389	
229	Dois edifícios de habitação e comércio	Rodrigues de Freitas (Av. de), 367-377	
230	Edifício Pinto de Basto	Rodrigues de Freitas (Av. de), 441-443-445-447	
231	Edifício Magalhães da Silva	Entreparedes (R. de), 60-62	
232	Edifício Campos Navarro	Entreparedes (R. de), 40-48	
233	Edifício de Habitação e Comércio	Alexandre Herculano (R. de), 360-362	
234	Edifício da Garagem Atlântico	Alexandre Herculano (R. de), 366	
235	Edifício Barros Júnior	Alexandre Herculano (R. de), 384	
236	Edifício Domingues de Almeida	Alexandre Herculano (R. de), 392-400	
237	Edifício Manuel Moreira	Entreparedes (R. de), 63A-64-64A-65	
238	Edifício das Encomendas Postais	Entreparedes (R. de), 1	
239	Casa da Batalha, da Família Guedes da Silva Fonseca, da Quinta da Aveleda	Batalha (P. da), 62	
240	Antigo Cine-Teatro Águia d'Douro	Batalha (P. da), 32-37	
241	Messe dos Oficiais do Porto	Augusto Rosa (R. de), s/n	
242	Edifício Sede da Junta de Freguesia da Sé	Augusto Rosa (R. de), 198	
243	Edifício Alberto de Sousa	Augusto Rosa (R. de), 192-194	
244	Edifício Gonçalves da Silva	Augusto Rosa (R. de), 176-190	
245	Edifício «Paulo»	Augusto Rosa (R. de), 172-174	
246	Dois Edifícios de habitação e comércio	Augusto Rosa (R. de), s/n-s/n-44-46	
247	Palácio das Cardosas	Liberdade (P. da), 2-39	
248	Convento e Igreja de Santa Clara	Primeiro de Dezembro (L.)	
MN250	Conjunto constituído pela Igreja dos Carmelitas Descalços e Igreja de Nossa Senhora do Monte do Carmo	Rua do Carmo / Praça de Carlos Alberto	Interesse Nacional
MN251	Igreja dos Clérigos, designadamente a sua torre	Clérigos (R. dos)	Interesse Nacional
MN252	Igreja e Convento de S. Bento da Vitória	S. Bento da Vitória (R. de), s/n	Interesse Nacional
MN253	Antiga Cadeia e Tribunal da Relação do Porto	Amor de Perdição (Largo)	Interesse Nacional
IP254	Depósito de Materiais da Companhia Cerâmica das Devesas	José Falcão (R. de), 199	Interesse Público
IP255	Vestígios da Judiaria do Porto (Hêkal)	S. Miguel (R. de), 9-11	Interesse Público
IP256	Edificações da Rua de Cedofeita e topo norte da Praça de Carlos Alberto	Carlos Alberto (P. de), 1 - 36	Interesse Público
IP257	Igreja da Misericórdia	Flores (R. de), 5	Interesse Público
IP258	Prédio situado na Rua de S. Miguel, 2 e 4, na parte em que existem painéis de azulejo do século XVII	S. Miguel (R. de), 2-4	Interesse Público
IP259	Casa dos Ferrazes Bravos	Flores (R. das), 25-33	Interesse Público
IP260	Prédio na Rua da Galeria de Paris, 28	Galeria de Paris (R. da), 26-32	Interesse Público
IP261	Livraria Lello e Irmão	Carmelitas (R. das), 144	Interesse Público
IP262	Igreja de S. José das Taipas, incluindo os retábulos com pinturas e esculturas	Dr. Barbosa de Castro (R. do)	Interesse Público
IP263	Prédio na Rua de Cândido dos Reis, 75 a 79	Cândido dos Reis (R. de), 75-79	Interesse Público
IM264	Quiosque do Largo da Ramadinha (primitivamente na Praça dos Poveiros)	Carlos Alberto (P. de)	Interesse Municipal
265	Igreja de Nossa Senhora da Vitória	S. Bento da Vitória (R. de)	
266	Edifício	Clérigos (R. dos), 76-82	
267	Edifício	Clérigos (R. dos), 70-74	
268	Edifício	Clérigos (R. dos), 62-64	
269	Edifício da Sociedade Industrial Aliança	Clérigos (R. dos), 42-44	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
270	Edifício do Laboratório Pasteur	Clérigos (R. dos), 34-38	
271	Edifício	Clérigos (R. dos), 28-32	
272	Edifício	Clérigos (R. dos), 24	
273	Edifício	Almada (R. do), 3-9	
274	Edifícios de Habitação e Comércio	Almada (R. do), 13-17	
275	Faculdade de Ciências / Academia de Marinha e Comércio	Gomes Teixeira (P. de)	
276	Edifício de Habitação e Comércio	Almada (R. do), 37-41	
277	Dois Edifícios de Habitação e Comércio	Almada (R. do), 43-47-51	
278	Dois Edifícios de Habitação e Comércio	Almada (R. do), 61-65-69	
279	Edifício de Habitação e Comércio	Almada (R. do), 109-111	
280	Antiga Casa da Fábrica	Fábrica (R. da), 1-7	
281	Edifício do Hotel Internacional	Fábrica (R. da), 2-12	
282	Dois Edifícios de Habitação e Comércio	Almada (R. do), 153-155-157-161	
283	Três Edifícios de Habitação e Comércio	Fábrica (R. da), 22-24-18-16	
284	Edifício Costa Guimarães	Fábrica (R. da), 15-43	
285	Edifício de Habitação	Fábrica (R. da), 45-55	
286	Edifício de Habitação	Parada Leitão (P. de), 55-57	
287	Edifício Cyrne e Sampaio	Fábrica (R. da), 57-65	
288	Edifício Costa Machado	Fábrica (R. da), 34-40	
289	Edifício Ferreira Leite	Fábrica (R. da), 46-56	
290	Edifício Monteiro Madeira	Fábrica (R. da), 74-76	
291	Edifício da Companhia de Fiação e Tecidos de Alcobaça	Ceuta (R. de), 3-19	
292	Edifício Soares e Irmão, Limitada	Ceuta (R. de), 10-18	
293	Edifício do Café Ceuta	Ceuta (R. de), 20-34	
294	Edifício Ferreira dos Santos	José Falcão (R. de), 70	
295	Edifícios de Habitação	José Falcão (R. de), 100-110	
296	Edifício Maxwell Wright	José Falcão (R. de), 95	
297	Edifício do Café «Âncora d'Ouro» / «O Piolho»	Parada Leitão (P. de), 49-53	
298	Edifício Pereira de Morais	José Falcão (R. de), 113-115	
299	Edifício Óscar Moreno	José Falcão (R. de), 133-145	
300	Edifício Manuel Francisco da Costa e Companhia, Limitada	José Falcão (R. de), 132-136	
301	Edifício Brito de Sampaio e Pereira da Silva	José Falcão (R. de), 138-144-150	
302	Edifício Rodrigues Forbes	José Falcão (R. de), 152-156	
303	Edifício Santos e Gomes	José Falcão (R. de), 178-182	
304	Edifício Barros Costa	José Falcão (R. de), 184-188	
305	Edifício Cascão Linhares	José Falcão (R. de), 190-208	
306	Edifício Graça	José Falcão (R. de), 181-189	
307	Edifício de Habitação e Comércio	Parada Leitão (P. de), 41-47	
308	Edifício Manuel Vicente	Conceição (R. da), 39-45	
309	Edifício de Habitação	Conceição (R. da), 31-37	
310	Edifício Vicente	Conceição (R. da), 21-29	
311	Edifício Ferreira de Azevedo	Mompilher (L. de), 3-5-7-11-13	
312	Conjunto de Edifícios Teixeira da Silva	Picaria (R. da), 103-109	
313	Conjunto Alves da Silveira	Picaria (R. da), 90-98	
314	Conjunto Passos Rosas	Picaria (R. da), 35-41	
315	Edifício Sousa Neto	Picaria (R. da), 27-27A	
316	Edifício Ribeiro de Araújo	Picaria (R. da), 7-9	
317	Edifício da Anglo-Portuguese Telephone Company, Limited	Picaria (R. da), 5-5A	
318	Edifício de Habitação e Loja	Parada Leitão (P. de), 21-23	
319	Edifício de Habitação e Comércio	D. Filipa de Lencastre (P. de), 162-178	
320	Edifício Seiscentista	D. Filipa de Lencastre (P. de), 181-183	
321	Edifício de Habitação	D. Filipa de Lencastre (P. de), 186-189	
322	Edifício de Habitação	D. Filipa de Lencastre (P. de), 191-195	
323	Edifício Seiscentista	D. Filipa de Lencastre (P. de), 208-210	
324	Edifício José Pinto de Magalhães, Limitada	Almada (R. do), 277-283	
325	Edifício de Habitação e Comércio	Almada (R. do), 333-339	
326	Conjunto de Edifícios de Habitação e Comércio	Almada (R. do), 341-347	
327	Edifício de Habitação e Comércio	Almada (R. do), 359-371	
328	Pavilhão do Mercado do Anjo	Carmelitas (R. das), 7-17	
329	Edifício do Conselheiro Sousa Vaz	Parada Leitão (P. de), 7-13	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
330	Fonte de S. Domingos	S. Domingos (L. de), s/n	
331	Sigla de Cristão Novo em Edifício de Habitação	Vitória (R. da), 229-233	
332	Edifício de Habitação	Mártires da Pátria (Campo dos), 62-63	
333	Edifício de Habitação	Mártires da Pátria (Campo dos), 60-61	
334	Conjunto de Dois Edifícios de Habitação	Mártires da Pátria (Campo dos), 56-57-58	
335	Edifício de Habitação e Comércio	Mártires da Pátria (Campo dos), 49-50	
336	Conjunto de Dois Edifícios de Habitação	Mártires da Pátria (Campo dos), 46-47-48	
337	Edifício de Habitação	Mártires da Pátria (Campo dos), 44-45	
338	Conjunto de dois Edifícios de Habitação	Prof. Abel Salazar (L. do), 27-28-29-30	
339	Edifício de Habitação	Prof. Abel Salazar (L. do), 24	
340	Edifício de Habitação	Carmo (R. do), 17-18	
341	Edifício de Habitação e Comércio	Carmo (R. do), 9	
342	Escola Médico-Cirúrgica do Porto / Instituto de Ciências Biomédicas Abel Salazar	Prof. Abel Salazar (L. do), s/n	
343	Portal	Carregal (Tv. do), frente ao n.º 15	
344	Edifício da Venerável Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo	Carregal (Tv. do), 120-150	
345	Edifício de Habitação e Comércio	Cedofeita (R. de), 25-29	
346	Edifício de Habitação e Comércio	Cedofeita (R. de), 21-23	
347	Edifício de Habitação e Comércio	Cedofeita (R. de), 15-19	
348	Edifício de Habitação e Comércio	Cedofeita (R. de), 82-86	
349	Antiga "Casa Margaridense"	Cedofeita (Tv. de), 20-20B	
350	Edifício de Habitação	Oliveiras (R. das), 61-63	
351	Edifício de Alberto Pereira	Oliveiras (R. das), 40-44	
352	Casa dos Viscondes de Balsemão	Carlos Alberto (P. de), 69-72	
353	Edifício de Habitação	Carlos Alberto (P. de), 66-68	
354	Edifício de Habitação	Cedofeita (R. de), 2-6	
355	Edifício da Companhia União de Crédito Popular	Carlos Alberto (P. de), 77-79	
356	Edifício de Gonçalves Jorge	Carlos Alberto (P. de), 88-89	
357	Edifício do Café Luso	Carlos Alberto (P. de), 90-91-92	
358	Edifício de Habitação	Carlos Alberto (P. de), 93-94	
359	Edifício Silva Braga	Carlos Alberto (P. de), 95	
360	Edifício de Habitação	Carlos Alberto (P. de), 102-104	
361	Edifício de Habitação	Carlos Alberto (P. de), 111-112-113	
362	Edifício de Habitação	Carlos Alberto (P. de), 114-115	
363	Igreja da Misericórdia (IP) e Casa do Despacho	Flores (R. das), 5-15	
364	Casa Brasonada da Família Moreira do Couto	Gomes Teixeira (P. de), 1-7	
365	Igreja da Venerável Ordem Terceira de N.ª Sr.ª do Carmo, Sacristia e Hospital	Carmo (R. do), 32	
366	Igreja dos Carmelitas Descalços e Antigo Convento	Carmo (R. do), s/n	
367	Edifício dos Armazéns Cunha	Gomes Teixeira (P. de), 14-16	
368	Edifício de Habitação e Comércio	Gomes Teixeira (P. de), 23-25	
369	Edifício dos Armazéns do Castelo	Gomes Teixeira (P. de), 35-40	
370	Dois Edifícios de Habitação e Comércio	Sá Noronha (R. de), 19-39	
371	Dois Edifícios	Guilherme Gomes Fernandes (P. de), 13-17-21	
372	Edifício Pereira da Silva	Sá Noronha (R. de), 18-22	
373	Edifício de Habitação	Sá Noronha (R. de), 53-57	
374	Dois Edifícios de Habitação e Comércio	Sá Noronha (R. de), 28-32	
375	Dois Edifícios de Habitação e Comércio	Sá Noronha (R. de), 40-s/n	
376	Edifício Manuel da Cunha	Guilherme Gomes Fernandes (P. de), 100-104	
377	Edifício de Habitação e Comércio	Moinho de Vento (L. do), 4-5	
378	Edifício de Habitação e Comércio	Sá Noronha (R. de), 76-80	
379	Edifício de Habitação e Comércio	Sá Noronha (R. de), 82-90	
380	Conjunto de Valente Moreira	Santa Teresa (R. de), 26-26A-20-22-24-14-18	
381	Igreja e Torre dos Clérigos	Clérigos (R. dos)	
382	Edifício Manuel José Pereira	Santa Teresa (R. de), 4-6A	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
383	Edifício Marques Sampaio	Galeria de Paris (R. da), 115-117	
384	Edifícios Henrique Castanheira	Galeria de Paris (R. da), 95-105	
385	Edifícios Ferreira dos Santos	Galeria de Paris (R. da), 73-75	
386	Edifício Henrique Castanheira	Galeria de Paris (R. da), 102-112	
387	Edifício Amaro Ramos	Galeria de Paris (R. da), 94-96	
388	Edifício de Joaquim da Silva	Galeria de Paris (R. da), 66-80	
389	Edifício Ferreira dos Santos	Galeria de Paris (R. da), 48-64	
390	Edifício Bernardo da Silva Dâmaso e Companhia	Galeria de Paris (R. da), 36-40	
391	Antiga Casa dos Sandeman	Mártires da Pátria (Campo dos), 169A-178	
392	Edifício Conselheiro Boaventura Rodrigues de Sousa	Galeria de Paris (R. da), 37-43	
393	Edifício Lopes Coelho	Carmelitas (R. das), 150-162	
394	Edifício António da Silva	Galeria de Paris (R. da), 25-29	
395	Edifício Carvallo e Conde	Galeria de Paris (R. da), 1-23	
396	Edifício Fernandes, Mattos & C.ª	Galeria de Paris (R. da), 2-24	
397	Edifício "Quatro Estações"	Carmelitas (R. das), 96-100	
398	Edifício Abel de Lacerda	Carmelitas (R. das), 92-94	
399	Edifício dos "Armazéns da Capela"	Cândido Dos Reis (R. de), 1-29	
400	Edifício Bernardo da Silva Dâmaso e Companhia	Cândido dos Reis (R. de), 63-67	
401	Edifício da "Biblioteca Musical"	Cândido Dos Reis (R. de), 113-119	
402	Edifícios - Quarteirão Conde de Vizela	Conde de Vizela (R. do), 15-153	
403	Dois Edifícios de Habitação	Conde de Vizela (R. do), 104-108-110-114	
404	Edifício de Habitação	Conde de Vizela (R. do), 92-96	
405	Edifício de Habitação	Conde de Vizela (R. do), 74-76	
406	Edifício Russell Cortês	Conde de Vizela (R. do), 68-68A	
407	Dois Edifícios de Habitação e Comércio	Conde de Vizela (R. do), 44-46-48-50	
408	Edifício de Habitação	Conde de Vizela (R. do), 28-32	
409	Edifício Sucursal dos Armazéns do Anjo	Clérigos (R. dos), 90-92	
IP410	Capela das Almas, também denominada «Capela de Santa Catarina»	Santa Catarina (R. de)	Interesse Público
IP411	Mercado do Bolhão	Formosa (R.), 318-328	Interesse Público
IP412	Solar do Conde de Bolhão	Formosa (R.), 340-344	Interesse Público
IP413	Chafariz do Jardim de S. Lázaro	Marques de Oliveira (J. de)	Interesse Público
IP414	Estátua equestre de D. Pedro IV	Liberdade (P. da)	Interesse Público
IP415	Conjunto urbano constituído pela Praça da Liberdade, Avenida dos Aliados e Praça do General Humberto Delgado, incluindo a estátua equestre de D. Pedro IV e todos os restantes elementos escultóricos existentes	Liberdade (P. da), 40 - 112	Interesse Público
IP416	Capela do Divino Coração de Jesus, também denominada «Capela dos Pestanas»	Almada (R. do), 660	Interesse Público
IP417	Café Majestic	Rua de Santa Catarina, 112	Interesse Público
IP418	Teatro de Sá da Bandeira	Sá da Bandeira (R. de), 94-108	Interesse Público
IP419	Imóvel onde se encontra a Ourivesaria Cunha, incluindo a Ourivesaria Cunha e o seu recheio	31 de Janeiro (R. de), 200-202	Interesse Público
IP420	Igreja de Santo Ildefonso	Batalha (P. da)	Interesse Público
IP421	Coliseu do Porto	Passos Manuel (R. de), 135-163	Interesse Público
IP422	Garagem do Jornal "O Comércio do Porto"	Almada (R. do), 218	Interesse Público
IM423	Quiosque do Serviço de Transportes Coletivos do Porto	Liberdade (P. da)	Interesse Municipal
IM424	Quiosque na Praça do Marquês de Pombal	Marquês de Pombal (P. do)	Interesse Municipal
VC425	Igreja e Antigo Hospital da Ordem da Trindade	Trindade (P. da), 150-182	(em vias de classificação)
426	Edifício Paz dos Reis	Liberdade (P. da), 58-60	
427	Antigo Edifício "O Comércio do Porto"	Aliados (Av. dos), 107-137	
428	Edifício de Avelino Correia	Santa Catarina (R. de), 209-213	
429	Edifício de Domingos Bacelar, Irmãos e Companhia	Santa Catarina (R. de), 250-252	
430	Palacete Castro Pereira / Edifício das Obras Públicas	Santa Catarina (R. de), 258-268	
431	«A Pérola do Bolhão»	Formosa (R.), 279	
432	Edifício Singer	Sá da Bandeira (R. de), 244-282	
433	Edifício Alves Barbosa	Alexandre Braga (R. de), 24-40	
434	Edifício do Jornal "A Montanha"	Alexandre Braga (R. de), 56-58	
435	Edifício Marques da Silva	Alexandre Braga (R. de), 92-94	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
436	Palacete	Santa Catarina (R. de), 375-377	
437	Edifício Almeida Cunha, Limitada	Aliados (Av. dos), 151-179	
438	Edifício Fernandes de Oliveira	Sá da Bandeira (R. de), 361-365	
439	Edifício Manuel de Oliveira	Sá da Bandeira (R. de), 373-377	
440	Edifício Rodrigues Cardoso	Sá da Bandeira (R. de), 393-401	
441	Edifício da Companhia de Seguros Garantia	Sá da Bandeira (R. de), 458-498	
442	Edifício Pinto, Moura e Barbosa	Sá da Bandeira (R. de), 502-512	
443	Edifício Peneda e Santos	Sá da Bandeira (R. de), 520-526	
VC444	Palácio do Comércio	Sá da Bandeira (R. de), 467-531	(em vias de classificação)
445	Edifício Ferreira Borges	Santa Catarina (R. de), 533	
446	Companhia de Seguros Garantia	Aliados (Av. dos), 195-237	
447	Edifício Passos Ângelo	Firmeza (R. da), 384-394	
448	Edifício Ferreira e Filhos, Limitada	Sá da Bandeira (R. de), 562-614	
449	Bloco Emporium	Sá da Bandeira (R. de), 630-676	
450	Conjunto Residencial e de Serviços de Sá da Bandeira	Sá da Bandeira (R. de), 706-816	
451	Conjunto Pinto Barbosa	Alegria (R. da), 343~343A-343B-343C-343D-343E	
452	Edifício de Vitorina Bua	Santa Catarina (R. de), 808-812	
453	Escola do Magistério Primário do Porto / Escola Normal do Porto	Alegria (R. da), 481-525	
454	Edifício Nunes da Fonseca	Gonçalo Cristovão (R. de), 12	
455	Edifício DKW	Sá da Bandeira (R. de), 631-675	
456	Edifício Ferreira e Filhos, Limitada	Sá da Bandeira (R. de), 557-619	
457	Edifício António Soares Marinho	Almada (R. do), 294-318	
458	Edifício do Hotel D. Henrique	Guedes de Azevedo (R. de), 187	
459	Edifícios Freitas Pedrosa	Bolhão (R. do), 129-149	
460	Edifício Setecentista	Bonjardim (R. do), 448-452	
461	Edifício da Viela do Anjo da Guarda	Bonjardim (R. do), 421-425	
462	Dois Edifícios Setecentistas	Bonjardim (R. do), 500-504	
463	Conjunto de Três Edifícios Setecentistas	Bonjardim (R. do), 516-530	
464	Edifícios Seiscentistas	Bonjardim (R. do), 560-582	
465	Edifício de Habitação e Comércio	Bonjardim (R. do), 606-608	
466	Palacete dos Pestanas e Capela do Divino Coração de Jesus, também denominada «Capela dos Pestanas»	Gonçalo Cristovão (R. de), 369-373	
467	Club dos Fenianos Portuenses	Clube Fenianos (R. do), 3-47	
468	Palacete das «Águias»	República (P. da), 210	
469	Edifício de Leite de Faria	Gonçalo Cristovão (R. de), 306-314	
470	Edifício Fernando Santos	República (P. da), 145-147	
471	Moradia Júlio Eugénio	Paraíso (R. do), 359	
472	Edifício Júlio Eugénio	Paraíso (R. do), 347-353	
473	Padaria «Flor do Paraíso de Joaquim de Sousa Menezes»	Paraíso (R. do), 268-270	
474	Oficina Palhinhas e Garagem Tourrette	Camões (R. de), 641-643-645-649-651	
475	Moradia Silva Leitão	Camões (R. de), 812-822	
476	Cooperativa do Povo Portuense	Paraíso (R. do), 211-223	
477	Edifício Rodrigues de Carvalho	Paraíso (R. do), 143-159	
478	Salão-Jardim da Trindade / Cinema Trindade	Dr. Ricardo Jorge (R. do), 34-58	
479	Edifício Santos e Moreira	Fonseca Cardoso (R. de), 172-178	
480	Edifício Carvalho Barcelos	Fonseca Cardoso (R. de), 134-150	
481	Edifício Vilhena Marques	Fonseca Cardoso (R. de), 88	
482	Edifício Rodrigues de Freitas	Fonseca Cardoso (R. de), 7-19	
483	Edifício Moreira Neves	João das Regras (R. de), 120-122	
484	Edifício Silva Neves	Bonjardim (R. do), 890	
485	Edifício Veloso Moreira	Santa Catarina (R. de), 1185-1193	
486	Moradia e jardim («Castelo de Santa Catarina»)	Santa Catarina (R. de), 1331-1343-1349	
487	Edifício Arnaldo Leite	João de Oliveira Ramos (R. de), 47	
488	Palacete António Costa Carneiro e antigos Laboratórios BIAL	João de Oliveira Ramos (R. de), 87	
489	Casa de Custódio José da Silva e Jardim	Bonjardim (R. do), 1254-1276	
490	Palacete e Jardim dos Visconde de Souza Soares	Santa Catarina (R. de), 1489-1491	
491	Casa do Visconde Pereira Machado / Asilo Profissional do Terço	Marquês de Pombal (P. do), 103	
492	Igreja Paroquial da Senhora da Conceição	Marquês de Pombal (P. do), 117-149	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
493	Conjunto Pereira da Fonseca	João Pedro Ribeiro (R. de), 738-750	
494	Paços do Concelho	General Humberto Delgado (P. do)	
495	Edifício de Lima Júnior e Companhia, Limitada	Dr. Magalhães Lemos (R. do), 109-111	
496	Capela de Nossa Senhora da Boa Hora de Fradelos	Guedes de Azevedo (R. de), 50	
497	Edifício Sociedade do Café Excelsior	31 de Janeiro (R. de), 43	
498	Edifício de Nogueira Gonçalves	Aliados (Av. dos), 170-200	
499	Antigo Edifício d'O Jornal de Notícias	Aliados (Av. dos), 146	
500	Edifícios Vasques, Sousa e Mota	Liberdade (P. da), 62-68	
501	Caixa Geral de Depósitos	Aliados (Av. dos), 104-128	
502	Edifício Montepio Geral	Aliados (Av. dos), 58-90	
503	Edifício de Joaquim Emílio Pinto Leite	Aliados (Av. dos), 20	
504	Edifício Carvalho e Fonseca	Liberdade (P. da), 123-124	
505	Edifício Silva Braga / Edifício do Antigo Café Imperial	Liberdade (P. da), 126-130	
506	Antigo Edifício do Banco Nacional Ultramarino	Liberdade (P. da), 132-139	
507	Igreja dos Congregados	Almeida Garrett (P. de)	
508	Edifício de Fortuna Pimenta	Sá da Bandeira (R. de), 1-3-5	
509	Edifícios Borges e Almeida	Sá da Bandeira (R. de), 7-11	
510	Edifício da Barbearia Tinoco	Sá da Bandeira (R. de), 13-15	
511	Banco de Portugal	Liberdade (P. da), 75-112	
512	Edifício do Hotel Peninsular	Sá da Bandeira (R. de), 19-29	
513	Edifício de Habitação	Congregados (Tv. dos), 15-17	
514	Edifício da Filial do Montepio Geral	Dr. Magalhães Lemos (R. do), 115-123	
515	Edifício de Amélia Esteves	Dr. Magalhães Lemos (R. do), 105	
516	Rivoli Teatro Municipal	Bonjardim (R. do), 143-155	
517	Quartel dos Bombeiros Voluntários do Porto	Rodrigues Sampaio (R. de), 139-153	
518	Edifício de J. J. Monteiro	Rodrigues Sampaio (R. de), 198-204	
519	Edifício de Habitação e Comércio	Bonjardim (R. do), 223	
520	Dois Edifício de Habitação e Comércio	Bonjardim (R. do), 302-306-308-310	
521	Companhia de Seguros "A Nacional"	Liberdade (P. da), 114-115	
522	Edifício Pinto Ferreira	Formosa (R.), 429-431	
523	Palácio Atlântico	D. João I (P. de), 12-54	
524	Devanture do Antigo Bazar do Louvre	Sá da Bandeira (R. de), 182-184	
525	Edifício Rialto	D. João I (P. de), 9-43	
526	Edifício Fernandes Alonso	Passos Manuel (R. de), 2-12	
527	Ateneu Comercial do Porto	Passos Manuel (R. de), 44	
528	Edifício da Brasileira	Sá da Bandeira (R. de), 69-101	
529	Edifício Azevedo Spratley	Sá da Bandeira (R. de), 48-52	
530	Edifício Correia de Vasconcelos	Sá da Bandeira (R. de), 10	
531	Antigo Banco do Minho	Aliados (Av. dos), 35-41	
532	Antiga Camisaria Gomes	31 de Janeiro (R. de), 24	
533	Casa Vicent	31 de Janeiro (R. de), 174-176	
534	Loja Ruby	31 de Janeiro (R. de), 222-230	
535	Edifício de Pereira Magalhães	Santo Ildefonso (R. de), 1-5	
536	Edifícios Costa e Ferrão	Santo Ildefonso (R. de), 106-112-118	
537	Edifício Soares da Costa	Aliados (Av. dos), 83-89	
538	Edifício Tomé, Limitada	Poveiros (P. dos), 2-30	
539	Edifício Alípio Dias e Irmão, Limitada	Campinho (R. do), 48-70	
540	Edifício Silva Moreira	Campinho (R. do), 18	
541	Antiga Casa da Família Moreira Aranha Furtado de Mendonça	Rodrigues de Freitas (Av. de), 330-350	
542	Edifício de Habitação e Comércio	S. Lázaro (Passeio de), 18-21	
543	Edifício de Habitação e Comércio	Santo Ildefonso (R. de), 213-215	
544	Edifício Borges e Irmão	Santo Ildefonso (R. de), 253-261	
545	Edifício Lopes Barbosa	Elísio de Melo (R. de), 29-33	
546	Edifício de Habitação e Comércio	Santo Ildefonso (R. de), 269-273	
547	Edifício Augusto de Almeida	Santo Ildefonso (R. de), 318-320	
548	Litografia Nacional	D. João IV (R. de), 145	
549	Palacete Leite Borges	D. João IV (R. de), 187-211	
550	Palacete e Jardim Silva Moreira	Rua de D. João IV, 227-239-251	
551	Palacete Pereira de Vasconcelos	D. João IV (R. de), 331-351	
552	Igreja dos Redentoristas/Igreja de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro	Firmeza (R. da), 165	
553	Edifício Ferreira dos Santos	Alegria (R. da), 176-190	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
554	Edifício Pinto Leite e Vidal de Castro	Alegria (R. da), 179-195	
555	Edifício Matos e Ferreira	Fernandes Tomás (R. de), 515-531	
556	Edifício Moreira Ramalhão	Elísio de Melo (R. de), 41-51	
557	Edifício Rodrigues Amorim	Alegria (R. da), 92-96	
558	Casa de Sousa Guimarães / Imprensa Portuguesa	Formosa (R.), 108-116	
559	Edifício Alves de Amorim	Formosa (R.), 146-150	
560	Palacete do Visconde de Pereira Machado	Formosa (R.), 111-131	
561	Edifício do Mealheiro dos Empregados Telégrafo-Postais	Formosa (R.), 158-160	
562	Garagem Passos Manuel	Passos Manuel (R. de), 174-180	
563	Antigo Cine Teatro Olímpia	Passos Manuel (R. de), 119-133	
564	Edifício de Habitação e Casa Reis & Filhos	31 de Janeiro (R. de), 243-247	
565	Edifício Araújo e Silva e Livraria Latina	Santa Catarina (R. de), 2-10	
566	Loja Otello	Santa Catarina (R. de), 54-60	
567	Antiga Casa Inglesa	Passos Manuel (R. de), 126	
568	Conjunto de Edifícios de Habitação	Santa Catarina (R. de), 45-57	
569	Grandes Armazéns Nascimento / Antigas Galerias Palladium	Santa Catarina (R. de), 63-73	
570	Edifício Pereira de Novais e Café Majestic	Santa Catarina (R. de), 108-112	
571	Edifício Pinto Queirós	Santa Catarina (R. de), 122-130	
572	Palacete Sousa e Silva	Santa Catarina (R. de), 144	
573	Palacete	Santa Catarina (R. de), 147-159	
574	Grande Hotel do Porto	Santa Catarina (R. de), 191-203	
575	Edifício de Luis Soares /Antigo Grande Bazar do Porto	Santa Catarina (R. de), 198-200	
MN576	Ponte de D. Maria Pia	Paiva Couceiro (Av. de)	Interesse Nacional
IP577	Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto	Rodrigues de Freitas (Av. de), 265-269	Interesse Público
IP578	Prédios na Avenida de Rodrigues de Freitas, 192, 194, 200 e 204	Avenida de Rodrigues de Freitas, 192, 194, 200 e 204	Interesse Público
IP579	Liceu Alexandre Herculano	Camilo (Av. de), 93	Interesse Público
IP580	Edifício onde se encontra instalada a Biblioteca Pública Municipal do Porto	D. João IV (R. de), s/n	Interesse Público
581	Quinta da China	Paiva Couceiro (Av. de), 1208	
582	Edifício Quatroruote	Latino Coelho (R. de), 31-93	
583	Edifício de Maria Clara Faria de Vasconcelos	Latino Coelho (R. de), 5-9	
584	Moradia de António Magalhães Silva	Santos Pousada (R. de), 952-960	
585	Bloco de António Magalhães Silva	Santos Pousada (R. de), 920-928	
586	Escola Primária do Bairro de Fernão Magalhães	D. Agostinho de Jesus e Sousa (R. de)	
587	Creche d' O Comércio do Porto	Fernão de Magalhães (Av. de)	
588	Edifício de Alfredo Silva Nunes	Coutinho de Azevedo (R. de), 120-122	
589	Edifício de António Faria	Joaquim António de Aguiar (R. de), 114	
590	Garagem Orey	Fernão de Magalhães (Av. de), 985-1009	
591	Casa José Braga	Santos Pousada (R. de), 1231-1241	
592	Edifícios de Abel e Ricardino Baptista	Santos Pousada (R. de), 1274-1286	
593	Bloco de António de Sousa Pedrosa Carvalho	Santos Pousada (R. de), 1330	
594	Bloco Camarinha, Carvalho e Nunes	Constituição (R. da), 27-63	
595	Moradia de Afonso Fernandez Cubeles	Carlos Malheiro Dias (R. de), 396	
596	Casa de Joaquim Malheiro Pereira	Carlos Malheiro Dias (R. de), 324-326	
597	Moradias de Natália Pinheiro Fernandes de Sá	Carlos Malheiro Dias (R. de), 290-308	
598	Grupo de Moradias a Norte da Praça Velasques	Francisco Sá Carneiro (P. de), 361-364	
599	Edifício de António Joaquim Moreira de Sousa	Joaquim António de Aguiar (R. de), 140	
600	Casa Engenheiro José Praça	Naulila (R. de), 24-38	
601	Quatro Casas de Álvaro Salgado Lencart	Naulila (R. de), 51-55-61-65	
602	Casa Peres	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 21	
603	Igreja Paroquial de Santo António das Antas	Naulila (R. de), 154	
604	Moradias de Alexandre Andrade	Naulila (R. de), 254-262-264-272	
605	Moradias de Francisco Guerreiro Chaves	Naulila (R. de), 221-243	
606	Moradia de Ângelo Coelho Pereira	Nevala (R. de), 31-43	
607	Moradias de José da Costa e Castro	La Couture (R. de), 103-105-131	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
608	Garagens de José de Oliveira e Sousa	Joaquim António de Aguiar (R. de), 236-288	
609	Casa Manuel Magalhães	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 154	
610	Bairro da Sociedade Portuense de Urbanização / Bairro das Antas	Vigorosa (R. da), 829-885	
611	Centro de Caridade de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro	Costa Cabral (R. de), 110-134	
612	Hospital Joaquim Urbano	Rua de Câmara Pestana, 352-356	
613	Museu Militar do Porto (Palacete e Capela)	Heroísmo (R. do), 345-361	
614	Estabelecimento Humanitário do Barão de Nova Sintra	Barão de Nova Sintra (R. do), 322-434	
615	Palacete e Jardim de João Henrique Andersen	Barão de Nova Sintra (R. do), 244	
616	Quinta Wright	Barão de Nova Sintra (R. do), 225	
617	Quinta de António Dias Pereira	Barão de Nova Sintra (R. do), 130	
618	Fornos da antiga Fábrica de Louça de Massarelos	Paiva Couceiro (Av. de), s/n	
619	Edifício de Vicente de Carvalho Vieira	Rua do Heroísmo, 4-20	
620	Fábrica Portuguesa de Passamarias de António Gomes de Sousa, Filhos & C.ª	Lomba (R. da), 153-163	
621	Conjunto de Edifícios Vieira & C.ª	S. Rosendo (R. de), 254-249	
622	Edifício do Dr. Felisbino Madeira	Pinto Bessa (R. de), 535	
623	Central Telefónica do Bonfim	Bonfim (R. do), 490	
624	Igreja Paroquial de Nosso Senhor do Bonfim e da Boa Morte	Cláudio Carneiro (Alam. de)	
625	Edifício de Joaquim Martins	Bonfim (R. do), 418-420	
626	Edifício de Alfredo António de Campos Moreira	Bonfim (R. do), 410-414	
627	Edifício de Serafim Ribeiro	Bonfim (R. do), 328-334A	
628	Conjunto de Manuel Pinto de Azevedo	Bonfim (R. do), 310	
629	Casa, Serviços e Fábrica de Tecelagem Manuel Pinto de Azevedo	Bonfim (R. do), 326	
630	Conjunto de José Carneiro de Melo	Bonfim (R. do), 213-215-217-225	
631	Edifício de Augusto Lencart da Fonseca e Silva	Bonfim (R. do), 190-192	
632	Edifício de Rodrigo António Ferreira Dias	Bonfim (R. do), 84-86	
633	Quatro Edifícios de Influência Déco	Rua do Bonfim, 57-75	
634	Edifício de Manuel Pinto de Azevedo	Camilo (Av. de), 352-356	
635	Colégio dos Órfãos	Padre Baltazar Guedes (L.), 240-248-258	
636	Moradia de Agostinho Luís Marques	Camilo (Av. de), 281-289	
637	Moradia de Esmeralda Correia Loureiro	Camilo (Av. de), 240	
638	Antiga Quinta de Sacais	António Granjo (R. de), 219-243	
639	Garagem	Camilo (Av. de), 72-112	
640	Porto Garagem	Camilo (Av. de), 26-56	
641	Casa-Museu António Carneiro	António Carneiro (R. de), 345-363	
642	Edifício de João Peixoto Braga	António Granjo (R. de), 102	
643	Casas de Joaquim Ferreira do Nascimento	Rua de António Granjo, 131-155	
644	Edifício de António Joaquim Carvalho	António Granjo (R. de), 117-125	
645	Capela do Prado do Repouso	Padre Baltazar Guedes (L.)	
646	Casa de Eduardo Fernandes Leite	António Granjo (R. de), 105-107	
647	Conjunto Soares	Ferreira Cardoso (R. de), 62-100	
648	Edifícios de Botelho Dias e Castro Mesquita	Ferreira Cardoso (R. de), 172-174	
649	Edifício de Dias Moreira	Conde de Ferreira (R. do), 176-180	
650	Palacete de Francisco Abelenda Pereira	Rodrigues de Freitas (Av. de), 126	
651	Palacete de João Crisóstomo de Carvalho	Rodrigues de Freitas (Av. de), 150	
652	Bloco de Habitações Duque de Saldanha	Duque de Saldanha (R. do), 106-120	
653	Edifício de José Martins Barbosa	Morgado de Mateus (R. do), 119-121-125	
654	Palacete de José António de Lemos	Morgado de Mateus (R. do), 137	
655	Casa do Poço das Patas / Junta de Freguesia do Bonfim	Campo de Vinte e Quatro de Agosto, 280-294-312	
656	Edifício de José Dias Tavares	Fernandes Tomás (R. de), 1-35	
657	Edifício de Júlia Gonçalves de Oliveira e Sousa	Fernandes Tomás (R. de), 2-22	
658	Edifício de Germana Sampaio	Fernandes Tomás (R. de), 28-48	
659	Bloco "Empresa Industrial do Ouro"	Fernandes Tomás (R. de), 47-107	
660	Edifício de Inácia Maria Pereira Mendes	Fernandes Tomás (R. de), 133-137	
661	Edifício de Laurentino Pereira de Brito	Padrão (L. do), 337-341	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
662	Abrigo Dispensário dos Pequeninos	Alegria (P. da), 8A-81A	
663	Edifício de Alfredo Sequeira	Fernandes Tomás (R. de), 244-246	
664	Moradia de Joaquim Soares da Silva Moreira	D. João IV (R. de), 320	
665	Moradia de Soares Moreira	D. João IV (R. de), 340	
666	Antiga Fábrica Monteiro & Filhos	Campo de Vinte e Quatro de Agosto, 66-76	
667	Antigo Asilo das Raparigas Abandonadas	Santos Pousada (R. de), 160-182	
668	Casa de Manuel Francisco Moreda	Santos Pousada (R. de), 297	
669	Memória Industrial da Fábrica da Companhia Aliança	Santos Pousada (R. de), 384	
670	Edifício Bayer	Santos Pousada (R. de), 423-441	
671	Palacete de António José de Magalhães Basto	D. João IV (R. de), 535-549	
672	Edifício de Manuel Justino de Azevedo	Firmeza (R. da), 146-148-150	
673	Asilo de Mendicidade Portuense / Matadouro das Fontainhas	Fontainhas (Alam. das), s/n	
674	Edifício de José Joaquim Pinto	D. João IV (R. de), 737-749	
675	Casa António Bastos	Moreira (R. do), 193-195	
676	Edifício Sede e Oficinas da Cooperativa dos Pedreiros / Edifício Miradouro	Alegria (R. da), 580-598	
677	Moradia de António Rodrigues Teixeira	Alegria (R. da), 653-657	
678	Casa Joaquim Alves Barbosa	Santa Catarina (R. de), 1166-1176	
679	Edifício do Visconde de Fragosela	Santa Catarina (R. de), 1184-1228	
680	Vila Júlia	Santa Catarina (R. de), 1316	
681	Edifícios de Avelino Augusto Correia	Santa Catarina (R. de), 1428-1432-1434	
682	Edifício de Júlio Pereira do Amaral Júnior	Santa Catarina (R. de), 1530-1534	
683	SAAL São Vítor	Associação de Moradores de São Vítor (R. de), 84	
684	Palacete de José Lopes Martins	Marquês de Pombal (P. do), 18-30-40	
685	Casa-Atelier Marques da Silva	Marquês de Pombal (P. do), 44	
686	Palacete de Francisco Ferreira Zimbres	Marquês de Pombal (P. do), 184-196	
687	Antiga Fábrica de Tabacos Lealdade	Costa Cabral (R. de), 202-220	
688	Memória Industrial da Fábrica Matos, Irmãos, Limitada	Alegria (R. da), 2011-2015	
689	Parque Residencial do Luso-Lima	Residencial do Lima (Parque), 18	
690	Moradia de Augusto Leite da Silva Guimarães	Latino Coelho (R. de), 352	
691	Moradia de Filipe Carlos Barbosa	Latino Coelho (R. de), 329-337	
692	Conjunto de moradias de Avelino do Nascimento	Latino Coelho (R. de), 295-297-311	
693	Conjunto de moradias de José Alves Carneiro	Latino Coelho (R. de), 302-304-308-314	
MN694	Igreja de S. Martinho de Cedofeita	Priorado (L. do)	Interesse Nacional
IP695	Edifício Parnaso	Nossa Senhora de Fátima (R. de), 231	Interesse Público
IP696	Conjunto arquitetónico da Rua de Álvares Cabral	Rua de Álvares Cabral e Praça de República	Interesse Público
IP697	Igreja e Cemitério de Nossa Senhora da Lapa	Lapa (L. da), 1	Interesse Público
IP698	Quartel de Santo Ovídio	República (P. da)	Interesse Público
IP699	Bloco da Carvalhosa	Boavista (R. da), 571-583	Interesse Público
IM700	Cruzeiro do Senhor do Padrão	Oliveira Monteiro (R. de)	Interesse Municipal
IM701	Quiosque no Largo de Mompilher (antigo Largo da Picaria)	Mompilher (L. de)	Interesse Municipal
IM702	Edifício da Travessa de São Carlos, n.º 3 a 7	São Carlos (Tv. de), 3 - 7	Interesse Municipal
IM703	Fonte das Oliveiras e edifício anexo	Mártires da Liberdade (R. dos), 1-5	Interesse Municipal
704	Edifício de Dinorah Reis (Residencial Flor de Liz)	Antero de Quental (R. de), 659	
705	Palacete do Conde de Alves Machado	República (P. da), 75	
706	Casa engenheiro Theotónio Santos Rodrigues	Nossa Senhora de Fátima (R. de), 63-67-73	
707	Casa Dr. Álvaro da Cunha Reis	Nossa Senhora de Fátima (R. de), 135	
708	Moradia George Ph. Schweder (Cruz Vermelha Portuguesa)	Nossa Senhora de Fátima (R. de), 106-138	
709	Igreja de Nossa Senhora de Fátima	Nossa Senhora de Fátima (R. de)	
710	Edifício Maria Rosa Gama	Oliveira Monteiro (R. de), 450-460	
711	Casa-Museu Marta Ortigão Sampaio	Nossa Senhora de Fátima (R. de), 291-307	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
712	Edifício SCOPP	Nossa Senhora de Fátima (R. de), 436-450	
713	Memória Industrial da Fábrica Ach. Brito	D. António Barroso (R. de), 196-272	
714	Conjunto Dr. António de Oliveira Monteiro	Oliveira Monteiro (R. de), 621	
715	Casas de José Ribeiro Braga	Mártires da Liberdade (R. dos), 259-265	
716	Quinta Amarela	Oliveira Monteiro (R. de), 833-887	
717	Edifício Vieira Neves	Quinta Amarela (R. da), 173	
718	Moradia de João Pires Gouveia	Vieira Portuense (R. de), 128	
719	Moradias Menezes Guimarães	Domingos Sequeira (R. de), 65	
720	Moradia Luís José Caetano	Domingos Sequeira (R. de), 52-72	
721	Moradia Manuel Guimarães Ferreira	Domingos Sequeira (R. de), 27-29	
722	Edifício Comercial Luís José Caetano	Domingos Sequeira (R. de), 8-10	
723	Moradia Luís José Bento	França (Av. da), 549	
724	Moradia Artur Martins Castro	França (Av. da), 635	
725	Edifício dos Albergues Nocturnos do Porto	Mártires da Liberdade (R. dos), 227-239	
726	Moradia Anjos da Costa	França (Av. da), 680-694	
727	Moradia José Ribera (Externato Sol Nascente)	França (Av. da), 756-762	
728	Mercearia Fina Guimarães Ribeiro	França (Av. da), 859	
729	Bloco Manuel Guimarães Ferreira	Açores (R. dos), 253-265	
730	Moradia Salvador Domingues Pereira	Pedro Hispano (R. de), 1122-1134	
731	Moradia Augusto Figueiredo	Oliveira Monteiro (R. de), 1129	
732	Casa José Custódio Rosa Pestana	Nove de Julho (R. de), 310	
733	Edifício Costa Reis	Exército Libertador (P. do), 2	
734	Bloco Silva Rocha	Natária (R. da), 38-80	
735	Bairro Operário do Monte Pedral ("O Comércio do Porto)	Niassa (R. do), 15-46	
736	Edifício de Bernardino Ribeiro da Silva	Bragas (R. dos), 30-40-58	
737	Moradia José do Rosário Ferreira	Quanza (R. do), 202-206	
738	Asilo Escola D. Maria Amélia (Quartel de Serpa Pinto)	Serpa Pinto (R. de)	
739	Edifício e Bairro Luíz de Sá	Serpa Pinto (R. de), 117-123	
740	Edifício e Bairro António Manuel Rodrigues de Oliveira & C.ª	Egas Moniz (R. de), 126-128	
741	Conjunto Manuel Afonso Figueiredo	Egas Moniz (R. de), 30	
742	Moradias de Manuel Maria de Sousa	Constituição (R. da), 1601-1629	
743	Escola Primária da Constituição	Constituição (R. da)	
744	Casa Dr. Alfredo Ribeiro dos Santos	Constituição (R. da), 1433	
745	Capela da Ramada Alta / Capela do Senhor do Calvário	Ramada Alta (L. da)	
746	Edifício de António Joaquim Machado	Bragas (R. dos), 53-61	
747	Moradias Forbes de Magalhães	França (Avenida de), 162	
748	Capela de Nossa Senhora dos Anjos	Bragas (R. dos), 315-321	
749	Edifício António Tavares	Barão de Forrester (R. do), 683-687	
750	Moradia Sociedade Cooperativa «Casa Lusitana»	Constituição (R. da), 2622	
751	Palacete Prudêncio Olímpio Macambira	Constituição (R. da), 953	
752	Edifício de Joaquim Ferreira da Costa	Mártires da Liberdade (R. dos), 182	
753	Casa da Música	Boavista (Av. da), 604-610	
754	Edifício e Loja da «Renascença Portuguesa»	Mártires da Liberdade (R. dos), 174-178	
755	Solar	Mártires da Liberdade (R. dos), 144-152	
756	Edifício de António Moutinho Assunção	Mártires da Liberdade (R. dos), 87	
757	Bloco de Teresa Pinto Conceição	Mártires da Liberdade (R. dos), 69-83	
758	Edifício de José António Soares	Antero de Quental (R. de), 629	
759	Edifício de Habitação	Mártires da Liberdade (R. dos), 116-120	
760	Quinta do Pinheiro / Antiga Escola Académica	Pinheiro (R. do), 4	
761	Capela do Pinheiro ou de Nossa Senhora da Conceição e Casa anexa	Pinheiro (R. do), 4	
762	Edifício de Albino da Silva Guimarães	General Silveira (R. do), 23B-25	
763	Edifício de Albino da Silva Guimarães	General Silveira (R. do), 23-23A	
764	Edifício de Habitação e Comércio (Solar)	Cedofeita (R. de), 41-67	
765	Edifício de Arnaldo Ramalho	Diogo Brandão (R. de), 29	
766	Casa Manuel Rodrigues Gomes	Miguel Bombarda (R. de), 57	
767	Palacete de João Borges de Almeida (antigo Tribunal do Trabalho)	Cedofeita (R. de), 137-149	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
768	Antiga Garagem Minerva (Fábrica de Salgueiros)	Antero de Quental (R. de), 479-489	
769	Edifício de Habitação e Comércio	Cedofeita (R. de), 152-156-160-162	
770	Edifício de Habitação e Comércio	Cedofeita (R. de), 178-192	
771	Casa de D. Carolina Michaelis de Vasconcelos	Cedofeita (R. de), 157-159	
772	Edifício de Habitação e Comércio	Cedofeita (R. de), 163	
773	Casas de José Joaquim Pereira de Lima	Cedofeita (R. de), 167-173	
774	Casa de Fulgêncio José Pereira	Cedofeita (R. de), 304-316	
775	Casa de Francisco Alves Santieiro	Rosário (R. do), 276-278	
776	Moradias José Gonçalves Rocha	Torrinha (R. da), 55-57-65	
777	Antiga Faculdade de Engenharia / Actual Faculdade de Direito da Universidade do Porto	Bragas (R. dos), 177-289	
778	Casa de Jerónimo Carneiro Geraldes Júnior	Antero de Quental (R. de), 337-367	
779	Companhia Aurifícia	Bragas (R. dos), 250	
780	Casa António Eduardo Glama	Álvares Cabral (R. de), 384	
781	Moradia António Maria Lopes	Álvares Cabral (R. de), 306-316	
782	Moradias Matos e Lopes	Álvares Cabral (R. de), 259	
783	Moradia Crispim da Rocha	Álvares Cabral (R. de), 184	
784	Edifício Ferreira Alves e Irmão	Álvares Cabral (R. de), 20	
785	Edifício Fernando Pinto da Rocha	Álvares Cabral (R. de), 9-17	
786	Casa Gomes Monteiro / Honório de Lima	Cedofeita (R. de), 401-407	
787	Casa do Barão do Seixo	Cedofeita (R. de), 433	
788	Casa do Visconde de Barreiros	Cedofeita (R. de), 439-445	
789	Casa do Conselheiro Francisco Maria Melquíades da Cruz Sobral	Antero de Quental (R. de), 188-194-200	
790	Casa Pinho e Peres	Sacadura Cabral (R. de), 33-35-39-41	
791	Moradia Ascenção	Sacadura Cabral (R. de), 65	
792	Edifício Manuel Nogueira	Cedofeita (R. de), 618-622	
793	Casa do Coronel Raul de Andrade Peres	Igreja de Cedofeita (R. da), 52-60	
794	Edifício da Creche de Cedofeita	Aníbal Cunha (R. de), 194	
795	Igreja Paroquial de Cedofeita	Aníbal Cunha (R. de), 193-237	
796	Edifício de Joaquim da Silva	Priorado (L. do), 34-38	
797	Edifícios Emília Correia Pinto dos Santos	Priorado (L. do), 104-120	
798	Conjunto de Habitações	Antero de Quental (R. de)	
799	Escola Secundária Rodrigues de Freitas (anterior Liceu D. Manuel II)	Pedro Nunes (P. de), 148	
800	Junta de Freguesia de Cedofeita	Pedro Nunes (P. de), 10-16	
801	Casas Cogorno de Oliveira	Pedro Nunes (P. de), 74	
802	Edifício de Eurico Vaz Osório	Pedro Nunes (P. de), 86	
803	Edifício de Alfredo Soares de Oliveira	Pedro Nunes (P. de), 110-114	
804	Moradia Bartilotti	Pedro Nunes (P. de), 126	
805	Instituto Araújo Porto	Joaquim de Vasconcelos (R. de), 39-79	
806	Casas Zaida Chaves	Santa Isabel (R. de), 52-64-72	
807	Edifícios Júnior e Malheiro	Santa Isabel (R. de), 111	
808	Casa Ricardo Severo	Ricardo Severo (R. de), 21-83	
809	Torre Habitacional "Montepio Geral"	Júlio Dinis (R. de), 648-656	
810	Edifício Joaquim Rodrigues Oliveira Sá	Júlio Dinis (R. de), 860	
811	Moradia Sebastião Pinto de Sousa	Boavista (Av. da), 942	
812	Conjunto António Marques Paula Santos	Quinze de Novembro (R. de), 71-75	
813	Edifícios de Habitação Geminados	Quinze de Novembro (R. de), 141-147	
814	Edifícios David de Almeida Coimbra	Vanzeleres (R. dos), 122-136	
815	Edifício Tranquilidade	Boavista (Av. da), 320-346	
816	Hospital da Venerável Irmandade de Nossa Senhora da Lapa	Lapa (L. da), 3-7	
817	Hospital Militar	Boavista (Av. da)	
818	Edifícios Mesquita, Sousa Neto e Oliveira	Oliveira Monteiro (R. de), 221-243	
819	Edifícios de João Brito Ribeiro	Boavista (R. da), 847-863	
820	Hospital de Crianças Maria Pia	Boavista (R. da), 827-841	
821	Edifício Alberto Costa	Augusto Luso (R. de), 42-76	
822	Moradias Elisa Costa Nunes	Augusto Luso (R. de), 36	
823	Palacete António Pinto dos Santos (Lúmen)	Boavista (R. da), 743-765	
824	Edifícios Boaventura Rodrigues de Sousa	Boavista (R. da), 689	
825	Casa do Visconde de Pinhel	Boavista (R. da), 626	
826	Edifício de Habitação	Boavista (R. da), 436	
827	Edifício Joaquim Guimarães	Boavista (R. da), 264-270	
828	Oficinas Gerais de Fardamento e Equipamento da Manutenção Militar do Porto	Boavista (R. da), 216	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
829	Casa da Boavista dos Almeida Garrett (Grande Colégio Universal)	Boavista (R. da), 148-168	
830	Bairro da Bouça	Águas Férreas (R. das)	
831	Casa da Pedra e Jardim	Águas Férreas (R. das), 39-43	
832	Quinta das Beldroegas	Melo (R. do)	
833	Quinta de Santo António das Águas Férreas (Centro de Observação e Ação Social do Porto)	Melo (R. do), 5-7-9	
834	Edifício Magalhães	Paula Vicente (R. de), 193-209	
MN835	Torre do Palácio dos Terenas	Boa Nova (R. da), s/n	Interesse Nacional
MN836	Ponte da Arrábida	Ponte da Arrábida	Interesse Nacional
IP837	Edifício do Frigorífico do Peixe	Basílio Teles (Alam.), s/n	Interesse Público
IP838	Mercado do Bom Sucesso	Bom Sucesso (P. do), 114-168	Interesse Público
IP839	Casa e Capela do Bom Sucesso	Bom Sucesso (R. do), 347-365	Interesse Público
IM840	Conjunto na zona de Campo Alegre/Arrábida, junto às Ruas do Campo Alegre, da Rainha D. Estefânia, do Bom Sucesso e da Travessa do Campo Alegre	(não aplicável)	Interesse Municipal
IM841	Conjunto formado por habitação e logradouro arborizado, sito na Rua do Campo Alegre, 855-1021	Campo Alegre (R. do), 855-1021	Interesse Municipal
842	Antigo Convento da Madre de Deus de Monchique	Monchique (R. de), 13-24	
843	British Church of Saint James / Igreja dos Ingleses	Boa Nova (R. da), 45	
844	Casa do Campo Pequeno / Palacete Pinto Leite	Maternidade (R. da), 3-13	
845	Bloco Pinto Leite	Maternidade (R. da), 147-163	
846	Edifício Sousa Ramos	Boa Hora (R. da), 77-85	
847	Escola Industrial Infante D. Henrique	Alexandre Sá Pinto (L. de)	
848	Edifício Monteiro de Carvalho	Júlio Dinis (R. de), 509-521	
849	Maternidade de Júlio Dinis	Maternidade (R. da), 17	
850	Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto	Panorâmica (Via), s/n	
851	Edifício Natividade e Castro e Oratório	Campo do Rou, 29	
852	Antiga Fábrica da CUF do Porto	Restauração (R. da), 46-82	
853	Moradias Sousa Feiteira	Boavista (Av. da), 1043-1057	
854	Moradia Rodrigues Nogueira	Boavista (Av. da), 911-915	
855	Conjunto de Habitações	Boavista (Av. da), 1065-1075	
856	Edifício Silva Braga	Boavista (Av. da), 1017-1025	
857	Casa Coverley	Pena (R. da), 193	
858	Edifício de Habitação	Bicalho (R. do), 52	
859	Antiga Escola Básica do Gólgota	Rua da Boa Viagem, 11	
860	Casa de Ferreira da Silva	Boa Viagem (R. da), 8	
861	Quinta do Passadiço	Entre Quintas (R. de), 20-24	
862	Igreja da Confraria das Almas do Corpo Santo de Massarelos	Adro (L. do), 2A-2B	
863	Edifício de Habitação	Pedras (Cais das), 37-39	
864	Edifício de Habitação	Basílio Teles (Alam.), 13-14	
865	Casa dos Perdigões	Basílio Teles (Alam.), 15-16	
866	Edifício de Habitação	Outeiro (R. do), 18-22	
867	Edifício de Habitação	Outeiro (R. do), 24-26	
868	Edifício de Habitação	Campo do Rou, 31	
869	Posto de Transformação	Monchique (R. de)	
870	Edifício de Habitação	Campo do Rou (Tv. do), 25	
871	Edifício de Habitação	Campo do Rou (Tv. do), 8	
872	Edifício de Habitação	Casal do Pedro (R. do), 16	
873	Edifício de Habitação	Casal do Pedro (R. do), 10	
874	Edifício de Habitação	Casal do Pedro (R. do), 2	
875	Edifício de Habitação	Fonte de Massarelos (R. da), 35-37	
876	Edifício de Habitação	Fonte de Massarelos (R. da), 31-33	
877	Cruzeiro do Senhor dos Navegantes	Fonte de Massarelos (R. da), junto ao n.º 27	
878	Edifício de Habitação	Fonte de Massarelos (R. da), 18	
879	Bairro Inês / Bairro Operário Ignez	Sobre-O-Douro (R. de), 181	
880	Museu do Carro Elétrico / Central Termoelétrica de Massarelos	Basílio Teles (Alam. de), 51	
881	Cantina e Armazéns da antiga Legião Portuguesa	Bicalho (R. do), 2-26	
882	Edifício Assistência Social Legião Portuguesa	Boa Viagem (R. da), 141-179	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
883	Edifício de Habitação	Bicalho (R. do), 54	
884	Frigorífico do Bacalhau	Ouro (R. do), 62-134	
885	Capela da Rua da Boa Viagem	Boa Viagem (R. da), 9	
886	Edifício de Habitação e Jardim	Gólgota (R. do), 100-130	
887	Casa da Quinta da Póvoa e Pavilhão Carlos Ramos	Panorâmica (Via)	
888	Armazém do Cais Novo/Guarda Fiscal	Monchique (R. de), 43-77	
889	Colónia Viterbo de Campos	Entre Campos (R. de), 473	
890	Bairro Sidónio Pais	Entre Campos (R. de), 334	
891	Casa Burmester	Campo Alegre (R. do), 1055	
892	Moradias Lopes das Neves	Campo Alegre (R. do), 934	
893	Moradias Alfredo dos Reis	Campo Alegre (R. do), 896	
894	Colégio Alemão do Porto	Guerra Junqueiro (R. de), 150-162	
895	Edifício Pereira da Costa e Outros	Guerra Junqueiro (R. de), 198	
896	Moradia José Ferreira da Costa	Guerra Junqueiro (R. de), 195-211	
897	Moradia Cardoso Artaloytia	Guerra Junqueiro (R. de), 227-241	
898	Casa do Cais Novo e Armazéns	Monchique (R. de), 68-126	
899	Moradia Madalena Luizelo	Soares de Passos (R. de), 55-61	
900	Moradia Silva Adrião	Soares de Passos (R. de), 46-48	
901	Moradia Bernardes Pereira	Soares de Passos (R. de), 38	
902	Moradia Manuel Viana	Guerra Junqueiro (R. de), 325-331	
903	Sinagoga Kadoorie Mekor Haim	Guerra Junqueiro (R. de), 340	
904	Moradias Mendes de Abreu	Guerra Junqueiro (R. de), 494-500	
905	Igreja do Santíssimo Sacramento	Guerra Junqueiro (R. de)	
906	Moradias Sousa Feiteira	Guerra Junqueiro (R. de), 557	
907	Moradias Feiteira, Nogueira e Correia	Boavista (Av. da), 1083	
908	Edifício de Habitação	Cristelo (R. do), 14-18	
909	Moradia Rodrigues Nogueira	Boavista (Av. da), 919	
910	Moradia Marques	Boavista (Av. da), 881	
911	Edifícios Silva Barbosa	Boavista (Av. da), 753	
912	Edifício Mendes de Abreu	Boavista (Av. da), 719	
913	Edifícios Alberto de Sousa	Boavista (Av. da), 665-667	
914	Edifício António da Silva	Boavista (Av. da), 645-647	
915	Edifício Cruz Júnior	Boavista (Av. da), 583	
916	Igreja Baptista Lusitana	Mousinho de Albuquerque (P. de), 193	
917	Edifício Silva Tavares	Mousinho de Albuquerque (P. de), 154-155	
918	Casa Domingos Fernandes	Mousinho de Albuquerque (P. de), 151	
919	Edifício de Habitação	Cristelo (R. do), 20-26	
920	Capela de Agramonte	Agramonte (R. de) / Cemitério de Agramonte	
921	Moradia e Jardim Braga de Oliveira	Bom Sucesso (R. do), 18-52	
922	Conjunto de Habitações José Lourenço da Silva	Arquiteto Marques da Silva (R. do), 227	
923	Edifício Isolino de Sousa	Arquiteto Marques da Silva (R. do), 74	
924	Bloco Milheiro, Santos e Chaves	Arquiteto Marques da Silva (R. do), 30-62	
925	Junta de Freguesia de Massarelos	Campo Alegre (R. do), 244	
926	Quinta do Inglês da Mão de Pau	Rainha D. Estefânia (R. da), 213-251	
927	Solar e Quinta de Sequeira Araújo	Rainha D. Estefânia (R. da), 151-163	
928	Edifício de Habitação e Cruzeiro do Senhor do Cristelo	Cristelo (R. do), 28-30	
929	Edifício de Habitação	Rainha D. Estefânia (R. da), 142	
930	Edifício de Habitação e Jardim	Rainha D. Estefânia (R. da), 49-63	
931	Antiga Casa do Vilar ou dos Kopke van Zeller	Rainha D. Estefânia (R. da), 54	
932	Bloco Brito Cardoso	Campo Alegre (R. do), 126-136	
933	Quinta da Pena	Pena (R. da), 113	
934	Edifício de Habitação e Comércio	Vilar (R. de), 123-129	
935	Seminário de Vilar	Vilar (R. de), 79-103	
936	Instituto do Arcediago van Zeller	Vilar (R. de), 94	
937	Edifício Pinto da Silva	Vilar (R. de), 54-54A	
938	Quinta do Vilar, do Castanheiro ou do Pacheco Pereira	Vilar (R. de), 3-3A	
939	Conjunto de dois Edifícios de Habitação	Cristelo (R. do), 41-45-47-49	
940	Edifício Alves de Freitas	D. Manuel II (R. de), 342	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
941	Casa Tait e Jardim / Antiga Quinta do Meio	Entre Quintas (R. de), 219	
942	Quinta da Macieirinha / Antiga Quinta do Sacramento	Entre Quintas (R. de), 220	
943	Pavilhão dos Desportos, Jardins do Palácio de Cristal e suas construções.	D. Manuel II (R. de) - Jardins do Palácio de Cristal	
944	Palácio dos Marqueses de Terena e Monfalim e Torre de Pedro Sem	D. Manuel II (R. de), 286	
945	Conjunto de Edifícios van Zeller	Miguel Bombarda (R. de), 641	
946	Capela do Senhor da Boa-Nova	D. Manuel II (R. de), s/n	
947	Edifício Oliveira Barbosa	D. Manuel II (R. de), 240	
948	Edifício de Habitação	D. Manuel II (R. de), 224-226	
949	Edifício Azevedo Neves	D. Manuel II (R. de), 160	
MN950	Casal de Santa Maria (conjunto edificado e zona envolvente), também denominado «Parque de Serralves» ou «Quinta do Riba de Ave» (primitiva Quinta do Conde de Vizela - Carlos Alberto Cabral)	Serralves (R. de), 977-999	Interesse Nacional
IP951	Conjunto Urbano da Avenida da Boavista entre o Pinheiro Manso e a Avenida do Marechal Gomes da Costa	(não aplicável)	Interesse Público
IP952	Igreja de São Martinho de Lordelo	Condominhas (R. das), 701-739	Interesse Público
IP953	Palacete do Visconde de Vilar de Allen, jardins e auditório	António Cardoso (R. de), 175-185	Interesse Público
IP954	Edifício sito na Avenida da Boavista, n.º 1354	Boavista (Av. da), 1336-1354	Interesse Público
IP955	Prédio, incluindo todo o conjunto disperso por uma mata exótica com espécies raras e do qual fazem parte integrante a estufa, a casa do guarda, o coreto, o lago, moinhos de vento e jardim, situado no gaveto da Avenida da Boavista e a Rua dos Belos Are	Boavista (Av. da), 1256	Interesse Público
IM956	Capela do Senhor e da Senhora da Ajuda	Paulo da Gama (R. de)	Interesse Municipal
VC957	Conjunto no Ouro	(não aplicável)	(em vias de classificação)
958	Moradia José Maria da Silva	Boavista (Av. da), 2653	
959	Moradia Alves Soares	Boavista (Av. da), 2609	
960	Moradia Celestino da Silva	Boavista (Av. da), 2547-2563	
961	Moradia Silva Rios	Boavista (Av. da), 2533-2541	
962	Moradia de Júlio da Costa	Boavista (Av. da), 2483-2521	
963	Moradia Soares Vieira	Boavista (Av. da), 2453	
964	Moradia Gomes de Almeida	Boavista (Av. da), 2427-2449	
965	Moradia Companhia de Fomento Colonial	Boavista (Av. da), 2407-2423	
966	Moradia Esteves e Sarmanha	Boavista (Av. da), 2405	
967	Memória Industrial da Companhia de Lanifícios de Lordelo	Rua de Serralves, 351	
968	Quinta da Murta	Cordoaria Velha de Lordelo (R. da), 42	
969	Conjunto Habitacional na Pasteleira	Paulo da Gama (R. de), 550	
970	Moradia Lopes Rodrigues	António Cardoso (R. de), 498	
971	Edifício de Habitação	Ouro (R. do), 231-232	
972	Edifício de Habitação	Ouro (R. do), 220-222	
973	Casa de Sobreiras e Capela do Senhor dos Navegantes	Sobreiras (R. de), 636-628	
974	Edifício de Habitação	Senhor da Boa Morte (R. do), 11-17	
975	Edifício de Habitação	Aleixo (R. do), s/n	
976	Edifício de Habitação	Aleixo (R. do), 7	
977	Edifício de Habitação	Ouro (Calç. do), 60-70	
978	Edifício de Habitação	Ouro (R. do), 200-202	
979	Companhia do Gás e Central Térmica do Ouro	Ouro (R. do), 151-155	
980	Casa do Rio	Ouro (R. do), 797-799	
981	Moradia e Jardim Carlos de Lima	Arrábida (R. da), 315-321	
982	Moradia e Jardim Carlos de Lima	Aleixo (R. do), 96	
983	Capela de Santa Catarina	Santa Catarina (L. de)	
984	Edifício de Habitação	Sobreiras (R. de), 546	
985	Edifício de Habitação	Condominhas (R. das), 207	
986	Bairro de «O Comércio do Porto»	Granja de Lordelo (R. da)	
987	Conjunto Silva e Salaberca	Progresso (R. do), 147-131	
988	Conjunto de Casas Setecentistas	Condominhas (R. das), 771-781	
989	Quinta do Salabert, Quinta Grande ou do Campo Alegre /Jardim Botânico	Campo Alegre (R. do), 1141-1191	
990	Casa das Artes	Ruben A (R. de), 210	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
991	Central de Sobreiras	Sobreiras (R. de), 301-331	
992	Moradias Brito Navarro	Feliciano de Castilho (R. de), 346	
993	Moradia Coimbra de Oliveira	Feliciano de Castilho (R. de), 94-132	
994	Centro Regional da Segurança Social do Norte	António Patrício (R. de), 252-300	
995	Moradia Freitas Leal	António Cardoso (R. de), 95-119	
996	Edifício José António Saraiva	Boavista (Av. da), 1032-1044	
997	Casa e Capela de São Francisco de Paula / Quinta dos Frades	Serralves (R. de), 370-400	
998	Edifício de Habitação	Serralves (R. de), 445-463	
999	Escola Francesa / École Française	Gil Eanes (R. de), 27	
1000	Moradia Porfírio de Araújo	Marechal Gomes da Costa (Av. do), 866-912	
1001	Moradias Loureiro e Carvalhal	Marechal Gomes da Costa (Av. do), 354-356	
1002	Bloco Rodrigues da Costa	D. Afonso V (P. de), 25-73	
1003	Moradia Rocha Gonçalves	Tristão da Cunha (R. de), 59-63	
1004	Moradia Carrapatoso	Tristão da Cunha (R. de), 134-136	
1005	Moradia e Jardim	Correia de Sá (R. de), 450	
1006	Manutenção Militar do Porto	Ouro (R. do), 1492	
1007	Edifício de Habitação	Tânger (R. de), 1369-1401	
1008	Moradias Carvalho da Gama	Boavista (Av. da), 3031-3043	
1009	Moradia Rodrigues Serrano	Boavista (Av. da), 2831	
1010	Casa onde viveu Pinho Leal	Serralves (R. de), 769-773	
1011	Edifício-Sede da Cooperativa de Lordelo do Ouro	Prof. Augusto Nobre (R. do), 193	
1012	Conjunto de Edifícios de Habitação	Prof. Augusto Nobre (R. do), 52-66	
1013	Bairro «O Lar Familiar»	Dr. Aires Borges (Rua do), 42-44	
1014	Cisterna da Fábrica de Lanifícios de Lordelo	Mouteira (Tv. da)	
1015	Moradia Celestino da Silva	Boavista (Av. da), 2671	
1016	Casa da Superintendência e Armazéns Reais	Ouro (R. do), 282	
MN1017	Chafariz do Passeio Alegre	Passeio Alegre (J. do)	Interesse Nacional
IP1018	Torre, Capela ou Ermida de S. Miguel-o-Anjo	Passeio Alegre (R. do)	Interesse Público
IP1019	Forte de S. João Batista	Castelo (Esp. do)	Interesse Público
IP1020	Dois obeliscos provenientes da Quinta da Prelada	Passeio Alegre (J. do)	Interesse Público
IP1021	Zona do Passeio Alegre	(não aplicável)	Interesse Público
IP1022	Conjunto da Foz Velha	(não aplicável)	Interesse Público
IP1023	Igreja de S. João Baptista, incluindo os seus retábulos de talha, a pia baptismal e os restantes elementos antigos de arte decorativa, de escultura e de pintura	Largo da Igreja	Interesse Público
IM1024	Farol de Nossa Senhora da Luz, também denominado «Farol da Luz» ou «Farol da Senhora da Luz»	Farol (R. do)	Interesse Municipal
IM1025	Quiosque no Jardim do Passeio Alegre, também denominado «Chalet do Passeio Alegre», «Chalet do Carneiro» ou «Chalet Suiço»	Passeio Alegre (J. do)	Interesse Municipal
IM1026	Passos da Freguesia de S. João da Foz do Douro	Passeio Alegre (R. do), Bela (R. da), Padre Luís Cabral (R. do), Alto de Vila (R. do)	Interesse Municipal
IM1031	Conjunto de imóveis sitos na Rua do Passeio Alegre	Passeio Alegre (R. do), 496 - 498	Interesse Municipal
1032	Chalet Santos Júnior	Passeio Alegre (R. do), 42-56	
1033	Moradia de António Joaquim Pimenta	Padre Luís Cabral (R. do), 568	
1034	Capela de Nossa Senhora da Conceição	Padre Luís Cabral (R. do), 666	
1035	Quinta do Monte	Alegre (Tv.), 25-47-51	
1036	Edifício de Habitação	Alegre (R.), 35	
1037	Dois Edifícios de Habitação	Alegre (R.), 9-11	
1038	Edifício de Habitação	Alegre (R.), 16	
1039	Edifício de Habitação	Montebelo (R. do), 59	
1040	Edifício de Habitação	Montebelo (R. do), 34	
1041	Edifício de Habitação	Adro da Foz (R. do), 7	
1042	Casa Emílio Peres	S. João da Foz (R. de), 220-236	
1043	Edifício de Habitação	S. João da Foz (R. de), 101-103	
1044	Edifício de Habitação	S. João da Foz (R. de), 88-90	
1045	Edifício de Habitação	S. João da Foz (R. de), 58	
1046	Edifício de Habitação	S. João da Foz (R. de), 54-54A	
1047	Casas geminadas	S. João da Foz (R. de), 43	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
1048	Edifício de Habitação	Raul Brandão (R. de), 10	
1049	Edifício de Habitação	Raul Brandão (R. de), 12-18	
1050	Casa e Capela da Senhora da Lapa ou dos Mareantes	Passeio Alegre (R. do), 496-498	
1051	Casa de Constantino Rodrigues Batalha	Passeio Alegre (R. do), 612-624	
1052	Casa de Miguel de Sousa Guedes	Passeio Alegre (R. do), 718-720	
1053	Chalet da Família Bettencourt	Passeio Alegre (R. do), 758	
1054	Casa da Família Pinho	Laranjeiras (Calçada das)	
1055	Igreja e Casa Paroquial de São João Batista da Foz do Douro	Igreja (L. da)	
1056	Edifício de Habitação	Laranjeiras (R. das), 86	
1057	Edifício de Habitação	Laranjeiras (R. das), 102-104	
1058	Casa de Margarida Rosa Pereira Machado	Passeio Alegre (R. do), 840-846	
1059	Edifício de Habitação	Motas (R. das), 34	
1060	Edifício de Habitação	Motas (R. das), 85	
1061	Edifício de Habitação	Passeio Alegre (R. de), 254	
1062	Edifício de Habitação	Padre Luís Cabral (R. do), 908	
1063	Edifício de Habitação	Padre Luís Cabral (R. do), 889	
1064	Edifício de Habitação	Padre Luís Cabral (R. do), 873-883	
1065	Edifício de Habitação	Padre Luís Cabral (R. do), 830-834	
1066	Sanitários Públicos do Jardim do Passeio Alegre	Passeio Alegre (J. do)	
1067	Casa da Família Oliveira Maya	Passeio Alegre (R. do), 954	
1068	Antiga Casa de Agostinho de Souza Guedes	Passeio Alegre (R. do), 1006-1014	
1069	Edifício Carlos Sousa Guedes	Passeio Alegre (R. do), 1016-1028	
1070	Moradias José Serrano Júnior	Castelo (Esp. do), 14-23	
1071	Edifício de Habitação	Bela (R.), 12	
1072	Edifício de Habitação	Olivais (Tv. dos), 3-7	
1073	Edifício de Habitação	Bela (R.), 16	
1074	Edifício de Habitação	Bela (R.), 11-11A	
1075	Edifício de Habitação	Bela (R.), 17-19	
1076	Edifício de Habitação	Passeio Alegre (Tv. do), 6-8-8A	
1077	Capela de Santa Anastácia	Padre Luís Cabral (R. do)	
1078	Edifício de Habitação	Padre Luís Cabral (R. do), 1052-1054	
1079	Antiga Igreja de São João Baptista e "Palácios" de D. Miguel da Silva	Castelo (Esp. do)	
1080	Edifício de Habitação	Senhora da Luz (R. da), 13-27	
1081	Edifício de Habitação	Passeio Alegre (R. do), 400-402	
1082	Edifício de Habitação	Alto de Vila (R. do), 289	
1083	Três Edifícios de Habitação	Alto de Vila (R. do), 368-376	
1084	Casa da Quinta dos Álvares Ribeiro	Paraíso da Foz (R. do), 86	
1085	Edifício Lourenço Joaquim Carregosa	Brasil (Av. do), 6	
1086	Moradia Manuel José Rolo	Brasil (Av. do), 72	
1087	Bloco Pinto Leite	Brasil (Av. do), 136-140	
1088	Moradia José Rodrigues Cardoso	Monte da Luz (R. do), 16	
1089	Conjunto de quatro moradias da "Gráfica Portuense, Limitada" e moradia José Augusto da Costa	Agra (R. da), 131	
1090	Villa Helena	Dr. Sousa Rosa (R. do), 99-107	
1091	Moradia António Leite	Agra (R. da), 402	
1092	Edifício de Habitação	S. José (R. de), 29	
1093	Bloco Cooperativa Construtora de Habitações G.A.M.	Corte Real (R. de), 160-168	
1094	Edifício Joaquim Rodrigues Pacheco	Diu (R. de), 131	
1095	Edifício Ferreira Machado	Diu (R. de), 236-238	
1096	Garagem Aurora	Diu (R. de), 287	
1097	Moradia Nunes de Matos	Império (P. do), 44	
1098	Moradias Maria Marçal Brandão	Império (P. do), 95	
1099	Moradias Prado de Castro	Império (P. do), 236	
1100	Moradias Rogério de Azevedo e Baltazar de Castro	Marechal Gomes da Costa (Av. do), 1385-1395	
1101	Casa Daniel Barbosa	Marechal Gomes da Costa (Av. do), 1103	
1102	Edifício de Habitação	Santo Antonino (R. de), 124	
1103	Moradia Joaquim Moreira Ramalhão	Marechal Gomes da Costa (Av. do), 1025	
1104	Antigo Aqueduto da Foz do Douro	Montebelo (R. de)	
1105	Conjunto de edifícios de habitação	Rua do Passeio Alegre, 154-160	
1106	Edifício de Habitação	Beneditina (R. da), 76	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
1107	Moradia José de Carvalho	Ribeirinho (R. do), 356-384	
IP1108	Castelo do Queijo	Gonçalves Zarco (P. de)	Interesse Público
IP1109	Igreja de São Miguel de Nevogilde e adro	Nevogilde (L. de)	Interesse Público
IP1110	Passeio marítimo e Avenida de Montevideu	(não aplicável)	Interesse Público
1111	Garagem Belo Horizonte	Brasil (Av. do), 494-516	
1112	Moradia Carlos Alberto Cabral	Montevideu (Av. de), 866-904	
1113	Antiga Sub-Estação do Castelo do Queijo	Castelo do Queijo (Via do)	
1114	Bloco "A Previdente"	Goa (P. de), 56	
1115	Edifício Francisco de Oliveira	Funchal (R. do), 84-104	
1116	Moradias Pinto e Cruz	Gondarém (R. de), 1178-1180	
1117	Moradia Barbosa Ferreira	Marechal Saldanha (R. do), 1014-1020	
1118	Moradia Claus	Marechal Saldanha (R. do), 588-614	
1119	Moradias Tito Fontes	Marechal Saldanha (R. do), 438-454	
1120	Edifício Rodrigues Cardoso	Brasil (Av. do), 523	
1121	Moradias Joaquim Soares da Silva Moreira	Gondarém (R. de), 658-680	
1122	Moradia e Jardim Charles Tait	Índia (R. da), 202	
1123	Casa de João Baptista de Lima Júnior	Dr. Sousa Rosa (R. do), 327	
1124	Casa do Dr. José Menéres	Padrão (R. do), 43-59	
1125	Moradias Soares Brandão	Boavista (Av. da), 4844	
1126	Casa de Nevogilde ou Quinta do Padrão	Nevogilde (L. de), 224	
1127	Edifício de Habitação	Igreja de Nevogilde (Tv. da), 83	
1128	Moradia Coimbra de Sousa	Crasto (R. do), 736	
1129	Moradia Barbosa Leão	Pêro da Covilhã (R. de), 143	
1130	Casa Abrantes Melo	Boavista (Avenida da), 4795-4797	
1131	Moradia Croft de Moura	Pero de Alenquer (R. de), 161-163	
1132	Casa Neomanuelina	Brasil (Av. do), 777-791	
1133	Moradia Feuerheerd e Jardim	Montevideu (Av. de), 66-88	
1134	Moradia Soares Carneiro	Montevideu (Av. de), 156	
1135	Moradia Henrique Andresen	Montevideu (Av. de), 210-236	
1136	Casa Maria Borges	Montevideu (Av. de), 580	
1137	Moradia Prata de Lima	Montevideu (Av. de), 644-646	
IP1138	Casa e jardim da Rua da Vilarinha, 431 a 475, também denominada Casa Manoel de Oliveira	Vilarinha (R. da), 415-475	Interesse Público
1139	Edifício de Habitação e Jardim	Passos (Tv. De), 83-87	
1140	Moradia Unifamiliar	Vilarinha (R. da), 965-983	
1141	Moradia Oliveira	Vilarinha (R. da), 1043	
1142	Igreja de São Martinho de Aldoar	Vilarinha (R. da), 1012	
1143	Antigo Posto de Fiscalização da Vilarinha	Circunvalação (Est. da), 14937-14949	
1144	Moradias de Corte Pinto	Boavista (Av. da), 4441-4467	
1145	Moradia Carneiro Melo	Boavista (Av. da), 4383-4397	
1146	Moradia dos Arcos da Boavista	António Aroso (R. de), 55-97	
1147	Moradias Dr. Avelino Rodrigues Salgado	Dr. Antunes Guimarães (Av. do), 313-395	
1148	Moradia de João Carlos Pinto de Freitas	Avenida do Dr. Antunes Guimarães, 645-653	
1149	Escola Primária do Bairro da Fonte da Moura	Macau (R. de), 14-58	
1150	Cooperativa de Habitação de Aldoar	Moçambique (R. de), 397-477	
1151	Moradia e jardim Minneman	Vilarinha (R. da), 477-507	
IP1152	Casa de Ramalde, com todas as suas pertenças	Igreja de Ramalde (R. da), 103-145	Interesse Público
IP1153	Quinta do Viso, também denominada «Quinta do Rio»	José Fontes Rocha (R.), 21	Interesse Público
IP1154	Casa da Prelada, com o conjunto que a envolve, designadamente a mata e o jardim	Castelos (R. dos)	Interesse Público
IP1155	Escola Secundária Clara de Resende	O Primeiro de Janeiro (R. de), 239-273	Interesse Público
IP1156	Lago, fontes e escadaria que restam da Quinta da Prelada	Rua dos Castelos	Interesse Público
VC1157	Igreja de Nossa Senhora da Boavista e Centro Paroquial	Rua de Azevedo Coutinho, 111	(em vias de classificação)
1158	Moradia Ribeiro da Silva	França (Av. de), 877-895	
1159	Bloco Bastos Xavier	Sidónio Pais (Av. de), 190-198	
1160	Casa da Fundação Eng.º António de Almeida	Tenente Valadim (R. do), 231-343	
1161	Parque Residencial da Boavista	Azevedo Coutinho (R. de)	
1162	Moradia e Jardim William Graham	Azevedo Coutinho (R. de), 341-345	
1163	Bloco José de Almeida	Boavista (Av. da), 2438-2460	
1164	Conjunto Silva Cunha	Pinheiro Manso (R. do), 228-244	
1165	Moradia Domingos Barreira	Boavista (Av. da), 2652-2672	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
1166	Moradia e Jardim Afonso Dias	Boavista (Av. da), 2806	
1167	Conjunto Araújo Pimenta	Dr. Antunes Guimarães (Av. do), 530-536	
1168	Casa Domingues da Silva	Prelada (R. da), 33-37-41	
1169	Moradias Luís Alves	Dr. Antunes Guimarães (Av. do), 688	
1170	Moradias Azevedo	Dr. Antunes Guimarães (Av. do), 1054	
1171	Antigo Posto de Fiscalização de Pereiró	Preciosa (R. da), 480	
1172	Auto-Sueco	Manuel Pinto de Azevedo (R. de), 901-961	
1173	Fábrica-Armazém Moisés Cardoso & Companhia	Manuel Pinto de Azevedo (R. de), 475-539	
1174	Fábrica - Armazém	Manuel Pinto de Azevedo (R. de), 349-359	
1175	Estação de Serviço Peugeot	Delfim Ferreira (R. de), 230-414	
1176	Igreja Paroquial de São Salvador de Ramalde	Igreja de Ramalde (R. da)	
1177	Edifício de Habitação	Outeiro de Ramalde (R. do), 13	
1178	Moradia e Jardim Themudo Rangel	Francos (R. de), 258-304	
1179	Casa Rural	Central do Viso (R.), 473-483	
1180	Conjunto a "Lutuosa de Portugal"	Monte dos Burgos (R. do), 119-125	
1181	Moradia e Jardim Moura Beirão	Monte dos Burgos (R. do), 279-307	
1182	Antigo Posto de Fiscalização da Senhora da Hora	Circunvalação (Est. da), 11965-11977	
1183	Moradia Nugent	Boavista (Av. da), 2756	
1184	Moradias Bizarro Soares	Boavista (Av. da), 2692-2706	
1185	Moradia Lopes da Cruz	Boavista (Av. da), 2632-2640	
1186	Moradia Moreira da Silva	Boavista (Av. da), 2628	
1187	Grupo Residencial do Grémio dos Armazenistas de Mercearia	Dr. Aarão de Lacerda (R. do), 9-29	
1188	Unidade Residencial de Ramalde	Dr. Vasco Valente (R. do), 168-170	
1189	Moradia Lemos Amorim	S. João de Brito (R. de), 279	
1190	Moradia Manuel Martins Vieira	S. João de Brito (R. de), 98-108-110	
1191	Moradia Rocha Gonçalves	S. João de Brito (R. de), 158-160	
1192	Casa Dalila Lello Pereira da Costa	Cinco de Outubro (R. de), 436-444	
1193	Moradia Andrade de Faria	Augusto Gil (R. de), 28	
1194	Conjunto Xavier, Cunha e Lopes	Artur Loureiro (R. de), 38	
1195	Edifício Hoechst	Sidónio Pais (Av. de), 379-435	
IP1196	Bloco da Costa Cabral	Costa Cabral (R. de), 744-760	Interesse Público
IP1197	Casa Aristides Ribeiro	Vitorino Damásio (R. de), 120	Interesse Público
IP1198	Faculdade de Economia da Universidade do Porto	Dr. Roberto Frias (R. do)	Interesse Público
IM1199	Edifício na Rua de Pereira Reis	Pereira Reis (R. de), 278	Interesse Municipal
1200	Memória Industrial da Antiga Fábrica de Sedas	Monte dos Burgos (R. do), 470-492	
1201	Moradia e jardim Moreira Ramalhão	Nove de Abril (P. de), 349	
1202	Casa Tojal Barbosa	Costa Cabral (R. de), 2378	
1203	Casa de Dias Alves	Costa Cabral (R. de), 1022-1024-1026	
1204	Moradia Guimarães Vilaça	Silva Tapada (R. de), 97-115	
1205	Edifício Ribeiro Dias	Costa Cabral (R. de), 2775-2811	
1206	Moradia e Jardim Silva Bastos	Nove de Abril (P. de), 260	
1207	Moradia Silva Sousa	Delfim Maia (R. de), 304	
1208	Moradias Gonçalves Meireles	Delfim Maia (R. de), 300	
1209	Moradia e Jardim Araújo Pinto	Delfim Maia (R. de), 267	
1210	Igreja Paroquial de São Veríssimo de Paranhos	Igreja de Paranhos (L. da)	
1211	Bloco "A Previdente"	S. Dinis (R. de), 559	
1212	Vila Amélia	Ribeiro de Sousa (R. de), 401	
VC1213	Cine-Teatro Vale Formoso e Grupo de Moradias	S. Dinis (R. de), 896-944	(em vias de classificação)
1214	Bloco Pereira Lopes	Campo Lindo (R. do), 325-357	
1215	Moradia Perdigão	Campo Lindo (R. do), 234	
1216	Moradia e Jardim Leão Ramos	Campo Lindo (R. do), 137	
1217	Edifício Caulino e Júnior	Campo Lindo (R. do), 235-237	
1218	Edifício Francisco Palhinha	Lima Júnior (R. de), 3	
1219	Moradias Rodrigues de Oliveira	Lima Júnior (R. de), 62	
1220	Bloco Rodrigues de Oliveira	Pedro Ivo (R. de), 124	
1221	Moradia Ribeiro	Antero de Quental (R. de), 940-944	
1222	Conjunto de moradias	Pedro Ivo (R. de), 45	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
1223	Escola Primária do Covelo	Dr. Adriano de Paiva (R. do), 197-203-265	
1224	Bairro da Companhia de Seguros Garantia	Amial (R. do), 1061	
1225	Moradia Matos Mergulhão	Antero de Quental (R. de), 582-728	
1226	Moradia Oliveira Costa	António Cândido (R. de), 154-162	
1227	Moradia Duarte Veloso	António Cândido (R. de), 176-194	
1228	Moradia Gonçalves Meireles	António Cândido (R. de), 167-187	
1229	Moradia Costa Veiga	António Cândido (R. de), 215	
1230	Moradia e Jardim Marquês de Sá	António Cândido (R. de), 249-277	
1231	Edifícios Moreira, Dias e Vale	António Cândido (R. de), 262	
1232	Moradia Carvalho Barcelos	António Cândido (R. de), 278	
1233	Moradias Vieira de Carvalho	Faria Guimarães (R. de), 836-842	
1234	Bairro Social Monteiro dos Santos / Bairro dos Pobres	Ribeira Grande (R. da), 1	
1235	Quinta do Covelo	Bolama (R. de), s/n	
1236	Cinema Júlio Diniz	Costa Cabral (R. de), 323-327	
1237	Edifício Soares Vieira	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 689-701	
1238	Moradia Soares Estêvão	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 475-485	
1239	Vila Saavedra	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 425-445	
1240	Edifício Moreira Enes	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 297-315	
1241	Moradia Ribeiro Cepêda	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 243-253	
1242	Moradia Filgueiras	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 386	
1243	Moradias Matos Almeida	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 418-444	
1244	Casa de José Joaquim Vieira	Costa Cabral (R. de), 615	
1245	Casa Joaquim Costa	Amial (R. do), 928-942	
1246	Moradia Ferreira de Sousa	Costa Cabral (R. de), 797-799	
1247	Moradia Costa Camisão	Costa Cabral (R. de), 845-847	
1248	Bloco Ribeiro	Dr. Joaquim Pires de Lima (R. do), 204-218	
1249	Moradia Montenegro	Augusto Lessa (R. de), 109	
1250	Bloco Sequeiro Pinto	Augusto Lessa (R. de), 51-77	
1251	Bloco Forte e Silva	Luis Woodhouse (R. de), 325-347	
1252	Moradias Queirós Sobrinho	Amial (R. do), 850	
1253	Edifício Solla Soares	Pereira Reis (R. de), 53-73	
1254	Hospital do Conde de Ferreira	Costa Cabral (R. de)	
1255	Bloco Ferreira dos Santos	Costa Cabral (R. de), 1696	
1256	Moradia Barreira Coelho	Honório de Lima (R. de), 150	
1257	Bloco Guimarães, Pinto e Batista	Honório de Lima (R. de), 88-104	
1258	Moradia Gomes Pimenta	Costa Cabral (R. de), 1791	
1259	Bloco Gomes Pimenta	Costa Cabral (R. de), 1799-1805	
1260	Moradia e Jardim Morais Júnior	Cruz (R. da), 300	
1261	Bloco Figueiredo Barros e Outros	Artur de Paiva (R. de), 2-30	
1262	Bairro da Companhia de Seguros "O Trabalho"	Costa Cabral (R. de), 2037	
1263	"Casa da Eva" da Empresa Nacional de Publicidade	Costa Cabral (R. de), 2140-2136	
1264	Conjunto Ferreira Botelho	Areosa (R. da), 87-113	
1265	Fábrica da Areosa	Dr. Eduardo Santo Silva (R. do), 185-401	
1266	Antigo Hospital Rodrigues Semide	Porto Feliz (Rua do)	
1267	Moradia Ferreira Guimarães	Fernão de Magalhães (Av. de), 2501-2505	
1268	Moradia Silva Castro	Amial (R. do), 414-442	
1269	Solar de Lamas	Dr. Manuel Pereira da Silva (R. do), 699	
1270	Sub-Estação Amial / Antiga Companhia Elétrica do Varoza	S. Tomé (R. de), 1221	
1271	Antigo Posto de Fiscalização da Areosa	Estrada da Circunvalação (Estr. da), 6101-6121	
1272	Barreiras da linha de fiscalização do Estado	Circunvalação (Est. da)	
1273	Moradias Soares de Pinho	António Cândido (R. de), 136	
1274	Moradia Oliveira e Silva	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 495-507	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
1275	Moradia Pinto da Conceição	Nove de Abril (P. de), 289-307	
1276	Moradia Sousa Costa	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 510-512	
1277	Moradia Ferreira	Combatentes da Grande Guerra (Av. dos), 514-524	
1278	Moradia Eduardo Rodrigues Serrano	Circunvalação (Estr. da), 9081-9083	
1279	Recolhimento do Bom Pastor / Quartel do Vale Formoso	Vale Formoso (R. do), 409-443	
1280	Capela do Monte Pedral	Padre José Pacheco do Monte (R. do), 233	
1281	Conjunto do Regado	Monsanto (R. de), 509-539	
1282	Conjunto Costa Peixoto	Rua de Carlos Maia, 150-174	
1283	Casa Campos Monteiro	Circunvalação (Estrada da), 9059	
1284	Moradia Martins de Almeida	Circunvalação (Estrada da), 8951-8973	
1285	Edifício Pontes e Azevedo	Dr. Carteado Mena (R. do), 66-68	
MN1286	Palácio do Freixo	Estrada Nacional 108, 190-206-372	Interesse Nacional
IP1287	Casa e Quinta da Revolta	S. Pedro (Calç. de)	Interesse Público
IP1288	Edifício do Antigo Quartel da Guarda Republicana da Bela Vista (antigo Instituto Moderno do Porto)	S. Roque da Lameira (R. de), s/n	Interesse Público
IP1289	Casa e Quinta de Bonjóia	Bonjóia (R. de), 99-185	Interesse Público
IM1290	Estádio do Dragão	Futebol Clube do Porto (Via), s/n	Interesse Municipal
1291	Conjunto Rural da Areias	Areias (T. das)	
1292	Cinco figuras alegóricas e outros elementos	S. Pedro (L. de), 17-27	
1293	Igreja de São Pedro de Azevedo	S. Pedro (L. de), 1-22-91	
1294	Companhia de Moagens Harmonia	Estrada Nacional 108	
1295	Casa de José António Passos	Freixo (R. do), 533-547	
1296	Edifício de Habitação	Freixo (R. do), 586	
1297	Casa Rural	Aldeia (V. da), 47-51	
1298	Ponte - Sifão da «Compagnie Générale des Eaux pour l'Étranger»	Freixo (R. do), 959	
1299	Edifício da J. A. E.	Paiva Couceiro (Av. de), 422	
1300	Casa da Quinta do Rego Lameiro	Paiva Couceiro (Av. de), 670	
1301	Fábrica de Vidro de Embalagem Barbosa & Almeida	Rego Lameiro (R. de), 30-44	
1302	Edifícios Manuel Reis e Alfredo Cardoso	Estação (R. da), 111-115-117-123	
1303	Estação de Campanhã	Estação (R. da)	
1304	Centro Juvenil de Campanhã - Seminário dos Meninos Desamparados	Pinheiro de Campanhã (R. do), 436-500	
1305	Conjunto de António Dias da Silva	Aldeia (R. da), 71-81-91-101-109	
1306	Casa de Godim	Godim (L. de), 4-7	
1307	Casa de Joaquim da Rocha Póvoas	D. Lopo de Almeida (R. de), 10-18	
1308	Casa Manuel Reis	Justino Teixeira (R. de), 612	
1309	Casa de Manuel Ribeiro da Silva	S. Roque da Lameira (R. de), 2275-2779	
1310	Quinta da Lameira (Parque de S. Roque)	S. Roque da Lameira (R. de)	
1311	Moradias Garcia e Vasconcelos	Fonte Velha (Tv. da), 8-30	
1312	Matadouro Industrial Municipal	S. Roque da Lameira (R. de), 1564	
1313	Casa de Manuel Ferreira da Rocha	S. Roque da Lameira (R. de), 1277	
1314	Casa Pinto de França	S. Roque da Lameira (R. de), 1237-1253	
1315	Antigo Posto de Fiscalização de S. Roque	Circunvalação (Est. da), 2875-2891	
1316	Casa de Lavoura	Vila Cova (Tv. de), 205	
1317	Quinta	Vila Cova (R. de), 119-121	
1318	Antigo Posto de Fiscalização de Vila Cova	Circunvalação (Est. da), 4079-4087	
1319	Ponte Antiga de Tirares	Lagarteiro (R. do)	
1320	Quinta do Palacete (Internato Municipal Condessa de Lumbrales) e Capela da Quinta da Pena	Belém (R. de)	
1321	Edifício de Habitação	Contumil (R. de), 810-828	
1322	Casa Vitorino Ribeiro	Joaquim Vitorino Ribeiro (R. de), 148-152	
1323	Antiga Quinta	Giestal (R. do), 293-297	
1324	Casa Rural	Souto de Contumil (R. do), 351-381	
1325	Capela de Santo António	Santo António de Contumil (R. de)	
1326	Casa das Glicínias / antiga Subestação Elétrica de Contumil	Contumil (R. de), 107-145	
1327	Casa e Quinta de Salgueiros	Vigorosa (R. da), 341	
1328	Moradia de Serafim Santos Valente	Estádio (R. do), 132-138	

Identificador Carta de Património I	Designação	Localização	Tipo de Classificação
1329	Moinhos do Lugar de Pego Negro	Pego Negro (R. do), 770-776	
1330	Conjunto de oito Moradias	Monte Aventino (R. do), 82-94-100-102-112-114-120-132	
1331	Bairro Operário do Bonfim	Manuel Carqueja (R. de), 71-83-87-99-103-115-119-131	
1332	Bairro Operário das Antas	Bento Carqueja (R. de), 87-99	
1333	Edifício de Habitação e Comércio de "A Lutuosa"	Fernão de Magalhães (Av. de), 1256-1272	
1334	Edifício de António Tomás da Silva	Fernão de Magalhães (Av. de), 1108-1112	
1335	Moinho da Quinta da Ponte	Furamontes (R. de)	
1336	Igreja de Santa Maria de Campanhã	Igreja de Campanhã (R. da), 285	
1337	Barreiras da Linha de Fiscalização do Estado	Circunvalação (Est. da)	
1338	Casa do Dr. José Moreira da Fonseca	Formiga (R. da), 40A	
1339	Fonte de Nossa Senhora e Aqueduto de Bonjóia	Rua de Bonjóia	
1340	Casa de Raul Lino	Ciríaco Cardoso (R. de), 431-435	

Anexo 4 – Áreas de salvaguarda arqueológica

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
1	Arca d'Água	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Importante manancial de águas - também chamado manancial de Paranhos - onde se encontram três nascentes de água reunidas em duas arcas abobadadas, em cantaria, a "Arca Velha" e a "Arca Nova". Na carta de couto outorgada por D. Teresa ao Bispo do Porto, datada de 1120, surge a referência à "arcam veterem", uma provável alusão à Arca Velha, que, depois de Paranhos, servia de delimitação ao couto. Por alvará concedido por Filipe I, em 1579, começaram a ser aproveitadas para abastecimento das fontes da cidade, com construção de galerias subterrâneas, obra concluída em 1669. Este manancial está situado junto à antiga estrada de Braga, uma das mais concorridas "estradas velhas do Porto" desde a época medieval, cujas origens deverão remontar à época romana.
2	Vale da Granja	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Pequeno esporão situado numa curva do rio Tinto, com condições para uma ocupação antiga, ainda que sazonal.
3	Capela das Almas	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Capela dos inícios do séc. XVIII. Existe um plano topográfico de 1838 que mostra o novo alinhamento da Travessa das Almas, que passava por detrás da capela, um alinhamento anterior à Rua Bela da Princesa, antigo nome da Rua de Sta Catarina.
4	Palácio de Cristal	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Morro com boa implantação topográfica sobre o rio Douro. Na encosta, a Poente, sobretudo na plataforma do Campo do Rou, foram descobertos vestígios arqueológicos de época romana (v. ficha 25). Numa escritura de 1445 surge a referência ao Lugar da Macieirinha que estava acima de Massarelos, e referindo ainda o "ribeiro do Vilar". No sopé, a Sudoeste, já perto da marginal, existe o sugestivo topónimo "Cristelo", geralmente associado a ocupação proto-histórica ou alti-medieval. No topo do morro, em local assinalado na cartografia antiga, D. João III mandou erguer, em 1530, a Torre da Marca, uma construção em pedra que servia de marca à navegação das embarcações que cruzavam o Douro.
5	Quinta dos Frades-Ribeira da Granja I	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A Quinta dos Frades situa-se no denominado Monte da Carreira, onde em 1780 se fundou a Brévia ou Hospício de S. Francisco de Paula, uma casa com capela anexa. O lado poente confronta com a antiga estrada que subia do Ouro em direção a Bouças. No interior da propriedade, que é atravessada pela Ribeira da Granja, ainda existe um moinho com azenha.
6	Igreja de Sta. Maria de Campanhã	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O topónimo "campanhã" deriva de "campaniana" que, segundo J. Piel, deriva de "Campanius", mas para Alberto Sampaio "campaniana" será um exemplo, raro, de gentilício romano. Em 994 existe uma referência ao "ribulum campaniana", rio de Campanhã (atual Rio Torto). A igreja de Sancta Mariae de Campanham está documentada, pelo menos, desde 1058 - carta de doação de bens diversos ao mosteiro de Santa Maria, na «villa campaniana», que foi herdada, com suas pertenças, pelo doador, abade do Mosteiro - e S. Mamede e S. Cristóvão (Rio Tinto) surgem associados a Campanhã no séc. XI. Em 1100 há uma doação ao mosteiro de Santa Maria de Campanhã, feita por Paio Gonçalves, irmão de Garcia Gonçalves, cujo "pallatium" surge referido na carta de couto de D. Teresa. As Inquirições de 1258 fazem referência à "villa que vocatur Sancta Maria de Camapanaa", indicando diversos lugares. No séc. XV a igreja possuía, em edifícios anexo, uma albergaria, para apoio a quantos percorriam a importante via para Trás-os-Montes que saía junto à Igreja de Sto Ildefonso e seguia, pelo Poço das Patas e Bonfim até à Corujeira, onde bifurcava, descendo a Campanhã, seguia para Vale de Ferreiros. A actual da igreja de Santa Maria de Campanhã é obra do séc. XVIII (com obras nos sécs. XIX e XX), mantendo a orientação canónica, pelo que poderá ter sido feita sobre o anterior templo. Situa-se numa pequena elevação na encosta do Monte da Bela, abrindo para o vale. O Topónimo "Bela" pode reportar-se a "vela", sinónimo de "monte facho" ou seja, seria um ponto de vigilância e sinalização.

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
7	Capela e Monte de S. Pedro	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Na documentação medieval há referências a S. Pedro de Azevedo, um morro com boa implantação topográfica, situado entre os rios Torto e Tinto e sobranceiro ao ponto de confluência destas linhas de água com o Douro, com potencial para uma ocupação antiga. A igreja de S. Pedro (Azevedo) é mencionada na doação de D. Teresa em 1120 ao bispo do Porto, e em 1343 a documentação refere o "casal de Azevedo" em Campanhã.
8	Sítio do Carvalhido	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Situado na confluência de vários caminhos e junto à importante estrada para Vila do Conde, o topónimo Carvalhido aparece referido em documentos do séc. XVI. Existia então um casal foreiro à Misericórdia designado Casal do Carvalhido, a par do Casal das Vendas, topónimo associado a um pequeno conjunto de casas com a tradicional pedra saliente no vão térreo, de apoio ao tabuleiro que ainda se encontram em antigos caminhos do Entre-Douro-e-Minho. No atual largo do Exército Libertador existiu uma linha defensiva e uma bateria no Cerco do Porto, com posto de controlo sobre a estrada de Vila do Conde.
9	Almada-Bonjardim	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Área correspondente à expansão da malha urbana para norte, entre o eixo Bonjardim e Hortas-Almadas. Fora da Porta de Santo Elói, depois Porta dos Almadas, existia um terreiro com uma fonte desde o séc. XVI, a que se seguiam as "hortas do Bispo", referidas na documentação medieval; mais tarde o terreiro dá lugar à praça das Hortas, depois Praça Nova das Hortas, futuro centro cívico da cidade oitocentista. A Rua das Hortas passava junto ao bairro das Hortas-Laranjal (séc. XVIII) depois substituída e prolongada pela Rua do Almada até ao Campo de Santo Ovídio. Frente à Porta de Carros existia desde o séc. XVII a capela de Santo António, e, ainda no séc. XVII, os Congregados, daqui saindo a antiga Rua do Bonjardim, já urbanizada em grande parte do seu troço inicial. O lugar de Bonjardim vem já referido no testamento do bispo do Porto, D. Vicente Mendes, de 1296, estando na posse do Cabido em 1427. Por ele passava a estrada velha de Guimarães que saía da Porta de Carros ligava ao largo da Aguardente (Marquês) seguindo para norte.
10	S.to Ildefonso-S.Lázaro	Área de Potencial Arqueológico (APA)	As ermidas de Santo Ildefonso e de São Estevão e Santo André, ficavam situadas extramuros, junto a uma antiga rua direita, estrada de saída da cidade pela Porta de Vandoma em direção a Paredes e Penafiel, importante eixo viário medieval. Pereira de Novais refere o achado de sepulturas com pedras redondas com cruzes e símbolos gravados junto à capela de S.to André, apontando a origem "goda" dos dois templos, à volta dos quais se fixaram casais e casas a ladear a estrada. Os primeiros documentos que relatam a ocupação em S. Lázaro ascendem ao século XIV altura em que é aqui criada uma gafaria, ficando o local a denominar-se São Lázaro em homenagem ao seu patrono. No Campo de S. Lázaro a câmara possuía em início de Quinhentos vários imóveis, e existiram oficinas de olaria que laboraram desde o séc. XVII até, sensivelmente, ao 2º quartel do séc. XIX. Por aqui passa o aqueduto de Mijavelhas vindo da Arca de Água (Campo de 24 de Agosto) e se dirigia para a zona da Sé, documentado desde finais da do séc. XVI. O antigo Convento de Santo António da Cidade - hoje BPMP - começou a ser construído nos finais do séc. XVIII, junto ao Campo de S. Lázaro, entre a Rua Direita de Santilafonso, estrada velha, e a antiga Rua do Reimão, ligando ao Campo de Mijavelhas. A Rua do Reimão, hoje Duque de Loulé, corresponde ao traçado, alinhado, da antiga estrada velha que ligava ao Bonfim e Campanhã (Noeda).
11	Lugar da Areosa	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Antigo lugar do couto de Paranhos, situado perto da estrada velha de Guimarães, integrava o couto de Paranhos. Nesta área existiu um reduto miguelista, fechado, sem fosso nem canhoneiras, mas com paiol.
12	Bom Pastor	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Local onde existiu um importante reduto liberal, a bateria das Medalhas, do Cerco do Porto. Este morro poderá corresponder às "Penhas de Regueira" referidas na carta de ampliação do couto do Porto, de D. Afonso Henriques, e apresenta condições propícias para instalação de um ponto de controlo sobre a antiga estrada de Braga. Na planta de 1813 surge com a designação "Monte das Regueiras". A Rua de Vale Formoso corresponde ao antigo alinhamento da estrada de Braga, a qual poderá ter origem na época romana.

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
13	Estrada da Circunvalação	Área de Valor Arqueológico (AVA)	A Estrada da Circunvalação foi feita com o propósito de controlar a entrada de mercadorias da cidade, para cobrança de contribuições municipais que a Lei de 25 de fevereiro de 1861 tinha facultado ao concelho do Porto, tendo o projeto sido aprovado em 1889 e a obra concluída em 1897. Esta extensa cinta urbana percorre, sensivelmente, todo o perímetro exterior da cidade, à exceção da zona de Campanhã e na zona da Areosa. Na sua origem, este perímetro era constituído por troços de barreiras complementados por um fosso e postos alfandegários localizados junto das ruas de entrada na cidade. A obra "As Barreiras da cidade do Porto" descrevem esta estrutura: "A maior parte desta linha seguia ao longo de um largo fosso ou vala com extensão de 16 345 metros, cavada em volta da cidade", do Freixo a Campanhã, tendo postos de vigia nos locais de entrada na cidade. Tinha duas estradas a ladear o fosso: a estrada exterior e a interior - a que se designou "Circunvalação" - ao longo da qual são visíveis alguns panos do "muro" e postos alfandegários, tendo o fosso sido aterrado.
14	Poço das Patas	Área de Valor Arqueológico (AVA)	No âmbito da construção de uma estação do Metro do Porto no Campo de 24 de Agosto, foi identificada e escavada uma Arca de Água do séc. XVI, originariamente chamada de Mijavelhas, e o espaço envolvente. Bem próximo situava-se a Ponte do Poço das Patas, documentada desde finais do séc. XVIII, no alinhamento da antiga estrada direita de Santilafonso, que passava pelo lado norte do Campo de S. Lázaro, junto à capela de Sto André. Existem registos do emprazamento feito pelo Concelho, em finais do séc. XV, de uns terrenos onde foi feita a Quinta do Reimão - termo que significa "infecto" - depois designada Campo do Cirne, e no séc. XVII toda a zona se encontrava em processo de urbanização.
15	S. Braz	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Bateria do Cerco do Porto: estrutura aberta, sem fosso, com parapeitos onde se rasgavam quatro canhoneiras, que funcionava articulada com a bateria do Covelo e das Medalhas.
16	Barão de Nova Sintra	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Área próxima do lugar da Formiga, com boas condições para a implantação de uma ocupação antiga.
17	Sta Catarina-Formosa	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Zona marcada pelo novo planeamento almadino, transformando antigas paisagens rurais numa nova imagem de cidade comercial. Rasgada sobre uma antiga quinta com capela devotada a Santa Catarina Mártir, a Rua de Santa Catarina já existia antes de 1748, tendo sido regularizada e prolongada até à Aguardente (Marquês) por iniciativa dos Almadas que criaram novos arruamentos sob uma apertada métrica de lotes e de composição arquitetónica.
18	Frente marítima da Avenida Brasil	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Área de potencial arqueológico pelo achado de materiais líticos nas imediações. Neste zona, a nascente do molhe, existiu um porto de abrigo, que servia de alternativa ao porto da Ribeira, quando as condições do mar não permitiam a entrada na barra do Douro.
19	S. Salvador de Ramalde	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Na época de D. Sancho II esta parcela de território denominava-se "Ramunhaldy" e era constituída por cinco lugares: "Francos, Requezendi, Ramuhaldi Jusão e Ramuhaldi Susão" (atualmente Ramalde do Meio). As Inquirições de 1258 referem a igreja e lugar de Ramalde, que eram então propriedade régia, cujos limites chegavam a Paranhos e ao Seixo, existindo alguns casais pertença dos mosteiros de Cedofeita e Tarouca. Na primeira metade do século XVI, João Dias Leite compra à família de Vasco Gil de Bacelar, senhor da Torre e Solar de Bacelar, uma casa de morada - torre e edifício anexo (?) - e terras no lugar de Ramalde, de que sobrevivem a estrutura da torre, e outros elementos que constituem a chamada Casa de Ramalde. Em 1581 terá sido edificada a Capela de S. Roque, por uma congregação da cidade, em local próximo à casa.
20	Lugar do Monte da Bela	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Zona com boas condições topográficas para implantação de uma atalaia na época medieval, de onde deriva o nome "Monte da Bela", uma deturpação de "Monte da Vela", existindo a referência ao Outeiro da Vela em meados do séc. XVII, e para o séc. XVIII há referências à "aldeia do Monte da Vela".
21	Carriçal	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Lugar do antigo couto de Paranhos, situado junto ao alinhamento da estrada medieval que ligava o Porto a Braga, a qual poderá corresponder a um troço da via romana que ligava Cale a Bracara Augusta. O topónimo Carriçal relaciona-se com a passagem de uma antiga via, e nas imediações sobrevive o topónimo Lugar do Marco (Concelho de Matosinhos), existindo referências ao achado de um marco miliário.

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
22	Lugar de Rebordões e Currais	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Área de toponímia antiga, por aqui passava o caminho que vinha da Cruz da Regateira, em direção ao antigo mosteiro de Rio Tinto. Na doação do couto de Rio Tinto ao mosteiro do mesmo nome, dada por D. Afonso Henriques em 1141, vêm referidos os nomes Currais e " Rebordãos", topónimos identificados na atual área urbana do Porto. Nesta zona existem diversos afloramentos graníticos e áreas não urbanizadas que poderão ainda conter alguns vestígios de ocupação antiga.
23	Monte Crasto e Ribeirinho	Área de Valor Arqueológico (AVA)	O Monte Crasto corresponde a um pequeno morro sobranceiro à linha de costa, cujo topónimo e implantação topográfica apontam para uma ocupação antiga. Junto ao Monte corria o ribeiro de S. Paio, topónimo que indicia uma provável ocupação medieval, e nesta área regista-se também o topónimo Gondarém, de origem alti-mediévica (indício de uma villa?).
24	Igreja do Senhor do Bonfim	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A igreja do Senhor do Bonfim e da Boa Morte foi construída no cimo de pequena elevação situada no estremo sul do Monte do Bonfim, sobre a estrada velha de Santo Ildefonso para Campanhã; nas imediações terá existido uma forca. O local oferece boas condições para a localização de um posto de controle/ vigia. A igreja foi edificada 1874-94 em substituição de uma capela construída em 1750, a qual antecedeu uma outra mais pequena também setecentista. No topo desta elevação existiu uma bateria militar das guerras liberais (1832-33).
25	Lugar de Pego Negro	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A carta de Couto de D. Afonso Henriques ao Mosteiro de Rio Tinto e sua abadessa D. Ermezinda Guterres, de 1141, cita o lugar de Pego Negro, em Campanhã, um dos limites do território coutado. Ao topónimo "pego" é atribuído o significado de "pegasus", um ribeiro, rio, qualquer alinhamento de água, de um simples açude a um lago (Elucidário de Viterbo), podendo ainda estar associado ao processo de tratamento do linho (curtir implica sumergir em água depois de ripado). O Lugar de Pego Negro é constituído por antigos moinhos, junto ao rio Torto e algumas casas.
26	Quartéis	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Esta zona, que acompanha a estrada que ligava a Lordelo e à Foz, passando perto da Torre de Pedrossem em direção aos lugares de Vilar e Pena, é uma zona "natural" de crescimento da cidade, nela se cruzando outras artérias antigas, como a que ligava a Monchique e a Cedofeita. Daí o aparecimento de importantes edifícios, como o Palácio dos Carrancas, de finais do séc. XVIII, em estilo neoclássico, atribuído a Joaquim da Costa Lima Sampaio, projetado para residência e fábrica, tendo servido de residência a D. Pedro no Cerco do Porto (1832). Em terreno fronteiro erguiam-se os quarteis da Torre da Marca, integrados no atual espaço do edifício da Universidade e dos serviços do Hospital de Santo António, de que se conserva um portal setecentista inserido numa ala do antigo quartel.
27	Casa da Prelada	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A Casa da Prelada é uma construção do séc. XVIII, da autoria de Nicolau Nasoni, edificada sobre uma anterior construção. As primeiras referências documentais ao topónimo Prelada reportam-se às Inquirições de 1258, época em que é mencionada a existência de existiam quatro casais, um na posse da rainha D. Mafalda e três na posse de "Domni Silvestre". No século XVII é aqui edificada uma propriedade que, ao longo dos séculos, vai ser alvo de várias intervenções e ampliações sendo a mais conhecida a realizada no século XVIII por Nicolau Nassoni.
28	Ervilha	Área de Valor Arqueológico (AVA)	O Forte da Ervilha corresponde a um reduto militar da época do Cerco do Porto (1832-33), poligonal e com trincheiras, e fazia parte de um programa de estruturas defensivas articuladas entre si. Além da estrutura militar, foram identificados materiais arqueológicos da Idade do Ferro (?) e nas imediações foram recolhidos achados líticos avulsos, eventualmente pré-históricos.
29	Imediações do Convento dos Dominicanos	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Referências bibliográficas aludem a escavações realizadas em 1973 nas imediações do Convento dos Dominicanos, do lado sul, tendo-se encontrado vestígios arqueológicos presumivelmente da Idade do Ferro. Nesta área, aquando da abertura da nova rua a norte, foram recolhidas centenas de pedreneiras de sílex, achados relacionados com as várias estruturas fortificadas e linhas defensivas do Cerco do Porto existentes na área.

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
30	Lugar do Regado	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Existem referências de inícios da época moderna (1552) aos "casais do Regado", então pertença do couto de Paranhos. As Memórias Paroquiais de 1758 registam a aldeia do Regado, uma das 15 aldeias de Paranhos na época, e muitas das atuais edificações já surgem representadas na cartografia de Telles Ferreira. O Lugar do Regado era atravessado pelo ribeiro que vinha da Arca de Água, apresentando características geomorfológicas com potencial para uma ocupação antiga.
31	Foz Velha	Área de Valor Arqueológico (AVA)	O núcleo antigo da freguesia da Foz do Douro ou "Foz Velha" incorpora um conjunto de imóveis de grande importância arquitetónica, alguns deles classificados (Fortaleza de S. João da Foz do Douro, Igreja Matriz, Capela-farol, Passos, etc), assim como vários exemplares de arquitetura civil datáveis dos sécs. XVI a XVIII. A povoação da Foz surge referida na documentação do séc. XII, e poderá aqui ter origens na época romana, hipótese indiciada pelo achado de uma ara romana integrada no alicerce da primitiva ermida de S. João da Foz (Interior do Castelo) e da estátua (togado) no Rio Douro. Na zona da Foz (castelo e cemitério) foram também recolhidos alguns líticos pré-históricos.
32	Lugar da Póvoa	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O Lugar da Póvoa surge referenciado em inícios da época moderna, sendo então um lugar de casais. Durante o Cerco do Porto foram erguidas baterias, abertas e sem fosso, no lugar da Póvoa de Cima e da Póvoa de baixo, ambas com sistema de canhoneiras.
33	Lugar do Pinheiro de Campanhã	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Pequeno núcleo populacional concentrado no extremo de um pequeno esporão voltado ao vale de Campanhã, contíguo ao "castro" de Noeda, sítio de provável ocupação antiga. na doação do couto de Campanhã, de 1058, surge a referência «villa piniario», presumivelmente o lugar de Pinheiro. Cunha Freitas refere o "Casal do Pinheiro de Mira Flores", de Campanhã, que em 1343 se encontrava na posse do Cabido.
34	Igreja de S. Martinho Lordelo	Área de Valor Arqueológico (AVA)	Nas Inquirições de 1258 surgem referências à vila de Loordello do Julgado de Bouças, pertença do rei, com uma igreja e 26 casais. Por aqui passava a importante via romana que saía do Ouro em direção a Bouças e Leça. O documento mais antigo referente a este templo é de D. Afonso Henriques, datado de 1144, referindo a existência de um templo religioso na paróquia de Lordelo do Ouro, num lugar denominado por "Eyrado", presumivelmente no mesmo local onde hoje está implantada a atual igreja paroquial. O templo atual é da 2ª metade do séc. XVIII, tendo substituído um outro de menores dimensões. As intervenções arqueológicas até ao momento realizadas no local permitem estabelecer uma longa sequência ocupacional, tendo sido identificados níveis de ocupação tardo-romanos, com espólios e estruturas, e níveis medievais, com estruturas e cerâmicas datadas da século IX e X.
35	Lugar de Godim	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O lugar de Godim surge já referido na documentação medieval, como Vilar de Godim, da "villa campaniana" (1058), constituindo um pequeno aglomerado situado não longe da estrada velha para Vandoma e Penafiel. Segundo Joseph M. Piel, Godim, genitivo de nome de pessoa Gutinus, ampliação com o sufixo - inus de Goto, Godo, Goda.
36	Burguães e Germalde	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O topónimo Germalde surge referido na carta de couto de D.Teresa ao bispo do Porto, como um dos limites do couto antes de passar em Cedofeita. Nesta zona passa a importante estrada velha para Braga, sensivelmente no alinhamento da Rua Antero de Quental. O lugar de Burgães, topónimo que deriva de burgo, é um pequeno aglomerado orgânico, situado num pequeno outeiro sobranceiro às bouças do monte Cativo, referido na documentação do séc. XVII.
37	Covelo	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Existe um documento de 1440 que refere a fonte do Covelo. A Quinta do Covelo, construída no séc. XVIII e atualmente quase em ruínas, abrange um pequeno morro com boa implantação topográfica e boa visibilidade em redor, possuindo potencial para ocupação de época antiga. No século XVIII, a quinta do Covelo, era chamada do Lindo Vale ou da Boa Vista, tendo sofrido os efeitos do Cerco do Porto e da presença de um reduto militar (1832-33) no cimo da elevação.
38	Fonte da Moura	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A estação da Fonte da Moura foi identificada em 1969, aquando da abertura da Rua de Sagres, tendo-se recolhido instrumentos líticos num nível de praia observado visível num corte do terreno,

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
			em princípio enquadráveis na Pré-História antiga. Segundo D. Domingos de Pinho Brandão, nesta rua foram também recolhidos fragmentos de cerâmica romana.
39	Outeiro do Tine	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Monte com boa implantação topográfica de controle sobre o rio Douro e o vale de Campanhã, com potencial para ocupação antiga. Aqui existiu um reduto militar do Cerco do Porto (1832-33), um forte fechado e com fosso assinalado na carta topográfica das Linhas do Cerco do Porto como "Forte do Tim".
40	S. Pedro de Miragaia	Área de Valor Arqueológico (AVA)	Núcleo populacional antigo, que se desenvolveu frente à praia de Miragaia, no vale do Rio Frio, afluente que serviu de demarcação do couto outorgado por D. Teresa ao Bispo D. Hugo, em 1120. Fruto da sua exposição e enquadramento geográfico, com um extenso areal frente ao rio, Miragaia foi o principal arrabalde da cidade medieval, aqui tendo funcionado o principal estaleiro da cidade medieval. A Igreja de S. Pedro de Miragaia ostenta uma inscrição que faz alusão à origem sueva do templo, tendo sido detetados materiais romanos nas proximidades, bem como uma estela funerária de cronologia tardo-romana, a par de materiais medievais. No Monte dos Judeus foi recolhido um machado polido, de provável cronologia pré-histórica. Ainda no séc. XIII (Inquirições de 1258) há referências à existência de casas na outra margem do ribeiro, em direção ao Monte dos Judeus onde se situaria a sinagoga em fase anterior à criação da judiaria dos Olivais (1386).
41	Rio Douro	Área de Valor Arqueológico (AVA)	O rio Douro corresponde a um importante eixo de comunicação não só intra-regional e da região com os portos nacionais, como ao nível da comunicação com o resto do mundo. O seu potencial enquanto depósito de materiais e vestígios de embarcações é grande, pela amplitude cronológica da ocupação humana que tem vindo a ser registada em ambas as margens do rio, da Foz a Crestuma e Entre-os-Rios. O achado de um cepo de ânfora romano, junto à barra do Douro, similar a outros que têm sido encontrados próximos da costa, e o achado de vestígios de ânforas e outros espólios romanos um pouco por toda a área do Porto e Gaia, são indicadores da existência de rotas de navegação que utilizavam o Douro na ligação à cidade e aos portos mais interiores. Por seu lado a documentação medieval faz referência, desde cedo, ao comércio marítimo do Porto com cidades do Atlântico Norte, nomeadamente do Norte da França, movimento que vai em crescendo ao longo das idade média e moderna, com a posterior abertura ao resto do mundo. O movimento marítimo do porto da Ribeira, associado à presença de inúmeros cais de acostagem e a pontos de construção naval nas margens do rio ao longo dos tempos, torna o rio Douro um potencial depósito arqueológico.
42	Núcleo histórico de Nevogilde	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Ao Lugar de Nevogilde vinham dar os caminhos que, da Foz e de Passos, seguiam em direção a Matosinhos; o lugar desenvolveu-se um pouco afastado da primitiva ermida, que ficariam mais próxima da costa, e nas Inquirições de 1258 a vila de Louygildus, cuja igreja era dos mosteiros de Sto Tirso e de Pombeiro. No séc XVIII é edificado um novo templo, rodeado por extenso adro onde confluem vários caminhos. Existem notícias de recolhas antigas de instrumentos líticos na área da freguesia
43	Casa e Quinta de Bonjóia	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A propriedade encontra-se referenciada desde os finais do séc. XIV, época em que pertencia ao Chantre Martim Viegas, tendo os seus testamenteiros legado ao Cabido da Sé. A reedificação da casa residencial no séc. XVIII é identificada com a escola de Nicolau Nasoni. Junto à Quinta passava um caminho antigo onde ainda se vêm troços do aqueduto que alimentava a propriedade.
44	Marginal do Freixo e Central Elétrica	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Em 1943, no decurso da construção da estrada marginal ao Douro, mais concretamente entre a Quinta da China e o Esteiro de Campanhã, foram recolhidos, num corte do terreno, utensílios líticos num nível sedimentar do terraço fluvial que podem remontar à Pré-História antiga. Mais recentemente foi recolhido um fragmento de cerâmica pré-histórica na intervenção na Central Elétrica do Freixo. Esta importante unidade industrial começou a laborar em 1927.
45	Vilarinha	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A villa de Aldoar será anterior à edificação do primitivo ermo de S. Martinho e S. Miguel Arcanjo, edificado em 944. Na primeira metade do séc. XI, a ermida e seu ermo foram legados a D. Unisco Mendes e a seu filho D. Osoredo Troitosendes, que, por sua vez, os doaram ao mosteiro da Vacariça. Nas Inquirições de 1258, a

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
			vila de Aldoar pertencia à Ordem de S. João do Hospital, que detinha 20 dos 23 casais da vila, sendo apenas 3 do rei.
46	Tronco	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A antiga Quinta do Tronco, onde hoje é a Rua do Amial e Rua Nova do Tronco, foi outrora propriedade da Mitra do Porto, integrada no couto de Paranhos doada por D. Afonso IV em 1348 aos bispos do Porto. A Rua do Amial corresponde ao troço superior da antiga estrada de Braga, já existente na época medieval, um alinhamento que poderá remontar à época romana, ligando Cale a Bracara Augusta.
47	Lugar de Paranhos	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Numa carta de doação ao mosteiro de Campanhã, datada de 1058, vem citada a "villa paramio", uma referência ao lugar de Paranhos. Por sua vez, o Censual do Cabido do Porto refere, para o ano de 1123, a Igreja de São Veríssimo de Paranhos - "Villa quae dicitur Paramus Ecclesia sancti veriximi de paramio", origem da paróquia medieval. Paranhos pertenceu à Mitra do Porto, tendo Afonso IV confirmado o couto de Paranhos em 1341, um território que integrava também os antigos lugares da Bouça e da Asprela. O Censual da Mitra do Porto refere, em 1542, o Casal da Bouça, e, para o séc. XVIII, há referências documentais ao topónimo "Lugar da Aldeia da Bouça". Nas memórias paroquiais, do séc. XVIII, vem mencionado o "Casal da Asprella". A igreja paroquial sofreu obras profundas em 1845, tendo sido reconstruída por se encontrar muito degradada, mantendo a orientação canónica, pelo que é provável a existência de vestígios da anterior ocupação no local e na área envolvente.
48	Monte dos Congregados	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O Monte dos Congregados corresponde a uma elevação onde se encontra referenciada uma das maiores baterias militares das guerras liberais (1832-33), que constituía um reduto fechado e sem fosso.
49	Pasteleira	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Morro com boa implantação sobre o vale da Ribeira da Granja e sobre a foz do Douro, havendo registos de achados líticos pré-históricos na zona da Pasteleira. Neste relevo foram construídas estruturas defensivas durante o Cerco do Porto, nomeadamente o Reduto do Pinhal e a Flecha dos Mortos.
50	Cordoaria, Carregal e Moinho de Vento	Área de Valor Arqueológico (AVA)	No Campo da Cordoaria, antigo Campo do Olival, terreiro fronteiro à Porta do Olival, estabeleceram-se os cordoeiros, que abasteciam o estaleiro de Miragaia, tendo existido depois uma fábrica criada por D. José. Daqui partiam as estradas para a Foz, para Vila do Conde e Braga, uma estrutura viária de provável origem romana. Neste local existiu a Ermida de Nª Senhora da Graça e a Ermida de S. Miguel-o-Anjo que a lenda atribui à iniciativa de D. Afonso Henriques e D. Mafalda, que deu nome ao Recolhimento do Anjo (1661). Em inícios do séc. XVII é criada a Alameda do Olival, possuindo o Concelho diversas casas na zona. A construção do convento do Carmo (1619), e do Colégio dos Órfãos (1651) são reflexo da expansão urbanística da área, de que sobrevive o testemunho do pequeno quarteirão agregado à atual Trv do Carmo, onde pontuam alguns imóveis seiscentistas. No Carregal havia uma torre, provavelmente relacionada com o Vínculo do Carregal (séc. XV) criado por João Martins Ferreira, e há referências ao Carregal de Baixo e Carregal de Cima em documentação de finais do séc. XVI, existindo ainda hoje o topónimo Beco do Paço. Mais a norte, regista-se a referência ao "Lugar e Cazal do Pinheiro" num documento de 1533, o qual estava situado entre a estrada velha de Guimarães e o caminho de Liceiras; nesta propriedade, outrora Quinta do Laranjal de Cima, que incluía a "Pena de Arca", foi construída, no séc. XVIII, a Casa e Capela da Quinta do Pinheiro.
51	Mouteira-Ribeira da Granja	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Pequeno lugar de cariz rural, situado nas proximidades da ribeira da Granja e da antiga via medieval para Bouças que pode corresponder em alguns troços à antiga via romana que ligava à Via veteris, e não longe da Igreja de Lordelo (vestígios romanos e medievais), surgindo o topónimo num registo de óbito do séc. XVI. Nesta área existem as ruínas da Companhia de Lanifícios de Lordelo, datada de 1853 mas que sucede, provavelmente no mesmo local, à "fábrica de panos" de Plácido Teixeira, fundada em 1805, agora integradas num complexo habitacional.

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
52	António Aroso	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Colina bem destacada na paisagem, com potencial para ocupação de época medieval, relacionada nomeadamente com uma eventual atalaia ou ponto fortificado. Fica muito próxima da igreja velha de S. Martinho e S. Miguel Arcanjo, referida em documento de 944, e junto à via que atravessando o Douro no lugar do Ouro, seguia para Bouças. CAFA localiza o castro Mafamudi, um dos castelos documentados até ao ano Mil, em Aldoar, admitindo-se a sua implantação nesta colina, pese embora a inexistência de vestígios arqueológicos até à data.
53	Bicalho-Boa Viagem	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Lugar localizado a poente da ribeira de Massarelos, em terrenos outrora integrados no couto de Cedofeita, tinha uma capela dedicada a Nossa Senhora da Boa Viagem que alguns autores identificam como a primitiva matriz do lugar, a qual terá entrado em decadência após a edificação da nova igreja de S. Pedro de Massarelos, acabando por ser demolida. Daqui subia-se à Pena, pelo Gólgota, e à Arrábida, tendo sido um local escolhido, a partir do séc. XVIII para construção de casas senhoriais. A partir da segunda metade do séc. XIX assiste-se à instalação de grandes espaços industriais na zona ribeirinha, como a Fundição de Massarelos. Para 1832-1834. a Carta Topográfica das Linhas do cerco do Porto assinala neste lugar a "bateria do Bicalho".
54	Boa Nova	Área de Valor Arqueológico (AVA)	Edificação da Baixa Idade Média, mais conhecida por Torre de Pedro Sem ou da Marca, da 1ª metade do séc. XIV, foi mandada construir por Pero Docém, chanceler-mor de D. Afonso IV. Existe, para 1431, uma referência à quinta da torre de Pero Sem. No séc. XV a propriedade é conhecida por Quinta da Boa Vista. A torre primitiva tinha frestas por cima do piso térreo, e posteriormente nela foram rasgadas janelas modernas. Originalmente a porta de acesso à torre encontrava-se a uma cota mais elevada. Em inícios do séc. XVII foi erigido um padrão nesta zona, hoje em dia integrado num cunhal da Capela do Senhor da Boa Nova, edificada no séc. XVIII, época em que é construída a casa da Torre da Marca, junto à torre, pela família Brandão. Numa obra realizada num dos edifícios próximos da Capela voltados à Rua D. Manuel II, foram identificados, no decurso de uma obra, algumas cerâmicas de cronologia medieval.
55	Bom Sucesso	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Ponto de encontro de vários caminhos - o que vinha de Vilar, o de Lordelo e o de Cedofeita, neste pequeno largo foi edificada uma casa com capela, em finais do séc. XVII e inícios do séc. XVIII, local que fica situado nas proximidades da Agra do Monte; a propriedade foi adquirida por um mercador rico do Porto, que mandou colocar, junto à capela de invocação de Nª Senhora do Bom Sucesso, que reformou, uma fonte com uma inscrição datada de 1748. No local existiu um importante reduto militar no Cerco do Porto (1833-1834) que tinha várias estruturas associadas.
56	Quinta de Santo Ovídio	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A Quinta de Santo Ovídio ocupava parte da encosta do monte por onde passava a estrada de Ovídio, acima da Colegiada de Cedofeita, sendo uma das principais quintas dos arredores do Porto, notável pelos seus jardins e terraços. Nesta propriedade foi rasgada, no séc. XIX, a Rua de Álvares Cabral.
57	Lugar da Granja	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O Lugar da Granja terá pertencido ao couto de Campanhã, existindo referências na documentação à aldeia do Monte da Granja (séc. XVI), situada junto ao ribeiro de Campanhã.
58	Lugar de Noeda	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O lugar de Noeda surge mencionado em documentação do séc. XII como "castrum de Noeda" (per Lunetam seguia pelo «ribiro de Conairo (Conari riuulum), surgindo também nas Inquirições de 1258 "loco que dicitur Luneta". A tradição oral ainda parece reconhecer nos dias de hoje o topónimo "campo do Castro" ou "do Crasto" no topo de uma colina a Norte do lugar, mais concretamente em terrenos contíguos a uma fábrica de moagens. Estes elementos, conjugados com a dominância visual que se alcança do cimo da elevação, sobretudo para o sector Nascente, sugerem que pode tratar-se de um sítio que teve ocupação na Idade do Ferro, apesar de se encontrar em boa parte afetado por construções.

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
59	Esteio de Campanhã	Área de Valor Arqueológico (AVA)	Em 1943 Russel Cortez terá descoberto materiais líticos num terraço do rio Douro, de cronologia pré-histórica, entre a Quinta China e o esteio de Campanhã. Na época medieval há referências a pesqueiras no Douro. Esta zona abrange ainda o Palácio do Freixo, obra de Nicolau Nasoni, construído em meados do séc. XVIII, embora aqui tenham sido descobertos vestígios arqueológicos mais antigos, datáveis da 2ª metade de Seiscentos. A Quinta da Revolta, com solar do séc. XVIII, está situada a meia encosta do morro de S. Pedro de Campanhã, numa pequena elevação existente junto a um dos meandros do rio Tinto, próximo da sua foz e do esteiro, um local com condições topográficas para a implantação de uma ocupação antiga. Para o séc. XIX, das primitivas instalações da fábrica de lavagem de lã, fundada no dealbar do século, apenas resta um edifício, no lugar do Esteiro de Campanhã, mesmo junto à foz do rio Tinto. Posteriormente instalou-se também no local uma fábrica de sabão.
60	Quinta de Vilar d'Allen	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Casa e quinta oitocentistas, encontrando-se ainda referenciado no seu perímetro um reduto militar das guerras liberais (1832-33), poligonal e com fosso. No local existiu também a fábrica de curtumes "do Simão", datada de meados do séc. XIX, de que ainda restam alguns vestígios.
61	Massarelos - Campo do Rou	Área de Valor Arqueológico (AVA)	Em diversos arruamentos do núcleo antigo de Massarelos, no encaixado vale do ribeiro de Vilar, na encosta poente do morro do Palácio de Cristal, não longe da margem ribeirinha, foram identificados vestígios arqueológicos de época romana e medieval, com particular relevância na plataforma do Campo do Rou. Ao longo do ribeiro existiam vários moinhos, de que sobrevivem alguns vestígios, sendo frequentes os achados de mós; em 1356 há referências documentais aos moleiros dos moinhos e azenhas de Massarelos, entre outros, sendo conhecidas as "azenhas de Vilar". A montante, na encosta da ribeira de Massarelos e ao longo da Rua de Entre-quintas existiam várias casas agrícolas e senhoriais, com destaque para a antiga Quinta dos Pacheco Pereira, aforada à Colegiada de Cedofeita, de que há referências desde o séc. XVI. No foral do abade D. Nuno, de Cedofeita, de 1237, existe a referência ao "porto do Crastelo", um indício importante para compreender o processo de ocupação desta zona. Na praia de Massarelos existiam "tábuas" onde era seco o sal, provavelmente relacionadas com as salinas de "maçarelos". A Igreja de Massarelos tem origem numa ermida dedicada a S. Pedro Gonçalves Telmo edificada em agradecimento a um milagre na viagem de Londres ao Porto.
62	Lugar de Campo Lindo	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Campo Lindo ocupa um antigo largo - objeto de um plano em 1838 - onde confluiam vários caminho (para a Igreja de Paranhos, para a Aldeia do Couto, para o lugar da Travessa, para Arca d'Água, etc), e provavelmente terá origem numa bifurcação da antiga estrada para Guimarães.
63	Antas	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Área situada no planalto das Antas, onde poderão existir vestígios relacionados com a necrópole megalítica que ficou registada na documentação medieval, através das referências à "Arca da Samigosa" e "Mamôa Furada". Junto à estrada velha para Guimarães, o Cabido do Porto possuía, no séc. XVII, a Quinta das Regateiras, onde terá sido edificado o Hospital Conde Ferreira. Neste local existiu uma bateria miguelista no Cerco do Porto (1832-1833).
64	Quinta da Prelada	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O topónimo Prelada terá origem no termo latim "petra lata", que significa pedra larga. No caso concreto, Prelada deverá significar uma extensa área em que no subsolo se regista a presença de muitos calhaus rolados, vestígios de antigos depósitos fluviais do quartenário antigo e pliocénio recente (assinalados na Carta Geológica da Carta Geotécnica do Porto). A Quinta da Prelada compreendia uma extensa propriedade, com as suas áreas de cultivo e de parque, além da mata. No parque, uma alameda conduzia ao lago, protegido por um "castelo", tendo este conjunto sido cortado pela VCI.
65	Monte Aventino- S. Roque da Lameira	Área de Potencial Arqueológico (APA)	No Parque de S. Roque e área circundante ter-se-ão implantado três redutos militares do Cerco do Porto (1832-33), chamados das Antas, integrados num mesmo complexo defensivo. O Monte Aventino, também chamado Monte da Costa (1892), faz parte do planalto das Antas (antiga Rua das Antas).

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
66	Igreja Velha de Nevogilde	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A igreja de Nevogilde, referida na documentação medieval, nomeadamente nas Inquirições de 1258, estaria associada a uma pequena paróquia que está na origem do lugar de Nevogilde. No séc. XVIII foi construído um novo tempo, por o primeiro se encontrar em local afastado da povoação que, entretanto, se tinha desenvolvido mais próximo de Passos; a primitiva igreja foi abandonada tendo sido reaproveitados alguns materiais de construção, nomeadamente algumas pedras, mas a localização do sítio original, que estará num aro de cerca de 600 metros para poente, permanece desconhecida.
67	Fradelos	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Existem referências medievais ao lugar de Fradelos: em 1283 Mem Mouro deixou ao Cabido as terras que tinha em Fradellos em que se fizeram 2 casais. O topónimo tem origem no termo Frater Fratisque significa frades pelo que poderá indiciar a existência de um pequeno hospício nas imediações da atual capela. Registe-se que este local se encontra muito próximo da estrada velha para Guimarães, uma das principais vias de comunicação da cidade na época medieval, e que poderá ter origem numa via anterior.
68	Lugar de Vila Cova	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A carta de couto de D. Afonso Henriques ao Mosteiro de Rio Tinto e sua abadessa D. Ermezinda Guterres, de 1141, refere o topónimo Vila Cova ao definir os limites do território coutado. Segundo se lê na monografia de Campanhã, perto de Vila Cova passava uma das variantes da estrada velha que vinha de Santo Ildefonso e Bonfim, a qual subindo a Vila Cova e à Ranha, passava junto ao mosteiro de rio Tinto, subia por S. Sebastião e juntava-se à outra variante (Campanhã) em Vale de Ferreiros. Vila Cova possui ainda um conjunto de casas agrícolas, algumas das quais com elementos datáveis do séc. XVII-XVIII, uma das quais um solar de inícios do séc. XVIII, de arquitetura chã.
69	Areias Altas	Área de Valor Arqueológico (AVA)	Estação do Bronze Inicial/Médio, com datações de 1800 a 1600 aC, inicialmente descoberta por Russel Cortez da década de 50, por ocasião da abertura do prolongamento da Rua do Marechal Saldanha junto à Avenida da Boavista, no lugar das Areias Altas. Na altura foram identificados vestígios de uma estrutura em negativo e outros vestígios (fundo de cabana?) com espólios cerâmicos, líticos, macocológicos, entre outros, tendo na última década sido identificados vestígios deste habitat no extremo da plataforma que se eleva ao longo da linha da costa, junto ao declive para a antiga zona de lagoas situada no atual Parque da Cidade.
70	Presa Velha-Lugar da Formiga	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Existem referências à "aldeia da Formiga" em 1664, mas este pequeno núcleo, situado numa pequena chã na encosta setentrional do monte de Noeda, voltada ao Douro e ao esteio de Campanhã, próximo da importante estrada para Entre os Rios, poderá ter uma origem antiga. Nas Inquirições de 1258 há referências ao "loco qui dicitur Pressa", mas não sabemos se é este o local.
71	Fontaínhas	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O Passeio das Fontainhas, projeto de João de Almada e Melo (séc. XVIII) indicia a urbanização desta área, onde foram rasgadas outras artérias e onde se erguiam os matadouros da cidade desde fins do séc. XVII. No extremo nascente da alameda, perto da encosta, existiam alguns moinhos, aproveitando a passagem de um ribeiro que descia ao lugar da Aguada. Na área do Colégio dos Salesianos encontra-se documentada uma bateria militar das guerras liberais (1832-33), que seria aberta e sem fosso, denominada do Seminário (dado que foi edificada no terreiro Sul do antigo Seminário do Bispo que aqui existiu).
72	Estação de Tirares	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Pequeno aglomerado rural situado no fértil vale de Campanhã, existindo a referência, para 1422, a uma zenha de Tirares aforada ao Cabido do Porto. Recentemente, no âmbito da intervenção arqueológica que acompanha a obra d regularização das margem do rio Tinto, foi identificado um sítio pré-histórico, a montante de Tirares, na margem esquerda do Rio Tinto, constituído por estruturas negativas (buracos de poste) de assentamento de cabanas de provável cronologia neolítica..
73	Lugar de Passos	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Perto de Passos, junto a Cristo Rei, num corte de terreno, apareceu cerâmica romana, tendo também sido recolhidos alguns instrumentos líticos que foram datados do Paleolítico. Na época medieval, o lugar de Passos desenvolve-se a partir da encruzilhada dos caminhos que vinham de S. João da Foz e de Nevogilde, com a ligação à estrada que ligava o lugar do Ouro -

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
			travessia do Douro - em Lordelo, a S. Martinho de Aldoar e a Bouças (provável Via Veteris).
74	Guindais	Área de Valor Arqueológico (AVA)	Área extra-muros da cidade medieval, implantada uma antiga vertente sobre o Douro que termina numa estreita plataforma junto ao Douro, contígua à Lada. A zona inferior foi utilizada como cais, pelo menos desde finais da Idade Média, relacionando-se o topónimo Guindais com a existência da escarpa e de uma zona de receção de mercadorias - o cais - que seriam depois "guindadas" monte acima, tal como em Gaia. No cimo da escarpa o antigo postigo do Carvalho, depois Porta do Sol, ligava à Rua do Sol, um antigo caminho de saída da cidade, junto a Santa Clara, tendo sido detetados materiais romanos na área. A ocupação humana ao longo da vertente deverá ter-se iniciado em finais da idade média e de forma mais sistemática já na época moderna, expandindo-se em finais do séc. XVIII, data provável da construção das Escadas dos Guindais.
75	Ouro-Santa Catarina	Área de Valor Arqueológico (AVA)	Morro bem destacado na paisagem, com implantação topográfica dominante sobre a barra do Douro. No sopé, a Sul e a Sudeste, mais precisamente na Rua do Ouro e na Calçada do Ouro, assim como junto à Rua do Aleixo, foram descobertos vestígios arqueológicos de época romana/alti-medieval (v. ficha 26). As condições deposicionais dos materiais, no caso de sondagens efetuadas na Calçada do Ouro e próximo da Rua do Aleixo, sugerem ter existido um núcleo de ocupação antiga a cota superior, designadamente neste monte. A capela de Sta. Catarina é referenciada desde o séc. XIV, tendo sido edificada por navegantes.
76	Lugar do Couto	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Pequeno lugar de cariz rural situado perto do largo de Campo Lindo, cujo topónimo poderá relacionar-se com o antigo couto de Paranhos, que D. Afonso IV outorgou aos bispos do Porto em 1341, existindo uma referência ao casal do Couto, propriedade da Mitra.
77	Antas-Salgueiros	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Área situada na franja do planalto das Antas, extensa plataforma que se estende para norte, onde outrora terão existido diversos monumentos megalíticos, da pré-história recente. Esta zona situa-se perto da antiga Rua das Antas de Cima, existindo ainda referências na documentação medieval à Arca de Samigosa ou Mamoa Pedrosa, construções funerárias entretanto desaparecidas. No séc. XVIII foi edificado o solar de Salgueiros, casa brasonada com capela, rodeada por jardins onde ainda existe a fonte barroca, propriedade que se encontra abandonada.
78	Lugar de Vila Nova-Aldoar	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Desconhece-se a origem do Lugar de Vila Nova, um pequeno aglomerado de casas rurais que se desenvolveu um pouco afastado do lugar de Nevogilde, e onde existe a Rua da Vila Nova de Cima. Recentemente foram recolhidos alguns espólios cerâmicos da época medieval, numa intervenção de acompanhamento realizada numa das parcelas do lugarejo.
79	Castelo do Queijo-Carreiros	Área de Valor Arqueológico (AVA)	Na área Sudoeste do Parque da Cidade, contígua à ZEP do Castelo do Queijo, foram descobertos instrumentos líticos enquadráveis no Mesolítico, semelhantes aos materiais exumados pelos trabalhos realizados na área envolvente ao Castelo do Queijo. Ainda na Praça Gonçalves Zarco e na zona contígua do Parque da Cidade, foram detetados três grandes tipos de depósitos: eólicos, erosivos, e um depósito lagunar; a dispersão dos materiais arqueológicos nos depósitos dunares (eólicos) resultou da ação das correntes responsáveis pelo arrastamento das areais e da maior parte do material lítico, fenómeno testemunhado pela presença de canais erosivos. O Castelo de S. Francisco Xavier do Queijo data da 2ª metade de Seiscentos (1643), tendo sido edificado para proteção da costa durante a Guerra da Restauração. O forte, de planta trapezoidal irregular, é uma fortificação abaluartada envolvida por fosso, com ponte levadiça no acesso ao portal.
80	Granja-Condominhas	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Pequeno promontório que se eleva junto à foz da ribeira da Granja, protegido pelo vale deste afluente do Douro e pelo declive da Rua das Condominhas, configurando uma zona aplanada com potencial para uma ocupação antiga. No topo deste relevo identifica-se o topónimo Rua da Granja de Lordelo, sobrevivência do antigo couto da Granja de Santa Eulália.

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
81	Monte Cativo	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Relevo mencionado na carta de couto de D. Teresa, de 1120, servindo de limite ao território doado ao bispo do Porto, surgindo ainda referências nos séculos XVI e XVII, a propósito de propriedades foreiras à Colegiada de Cedofeita. Pela sua topografia e relação com a estrada velha de Vila do Conde, este local poderá ter tido ocupação medieval, como denuncia o topónimo "Burgães", termo que decorre da palavra "burgo".
82	Monte da Luz	Área de Valor Arqueológico (AVA)	O atual Farol de Nossa Sra. da Luz no topo do Monte da Luz, foi edificado no séc. XVIII junto à Capela da mesma invocação, construída no séc. XVI. O farol de Nossa Senhora da Luz foi mandado edificar em 1758 pelo Marquês de Pombal, e durante o Cerco do Porto foi seriamente danificado tendo sido reconstruído em 1834. Em 1866 é reconstruído reaproveitando silhares da antiga ermida de Nossa Senhora da Luz. No local existiu ainda o Forte da Luz, reduto militar fechado e com fosso das guerras liberais (1832-33). O Monte da Luz tem uma implantação topográfica dominante sobre a área envolvente, nomeadamente sobre o mar e a foz do Douro. Num afloramento granítico que sobressai no topo, observa-se pelo menos uma gravura rupestre com motivo geométrico. Nas proximidades foram recolhidos seixos lascados pré-históricos no cemitério da Foz.
83	Lugar de Contumil	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Seria em Contumil o paço ("pallatium") de Garcia Gonçalves, cujo nome surge referido na carta de couto de D. Teresa, de 1120. Nas Inquirições de 1258 há uma referência a "Gontemir", sendo o único lugar de Campanhã que não integrava o couto do bispo do Porto. O lugar de Contumil é referido na documentação do Cabido (ADP), existindo um documento de 1341 (auto de posse de umas casas e um casal) e um prazo de 1468, em que surge designado como a "aldeia de Gontumil". Um documento do séc. XVIII refere o casal da Torre na aldeia de Contumil.Com implantação dominante sobre o vale de Campanhã, parece conservar ainda vestígios do seu núcleo primitivo, percetíveis no traçado das ruas e na existência de algumas casas dos sécs. XVI e XVII. Próximo de Contumil, a sul, existia o antigo "lugar das Antas de Cima" (cartografia de 1892)
84	Companhia Aurifícia	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A Companhia Aurifícia foi uma das fábricas pioneiras de ourivesaria, fundição, laminagem e estampagem de metais em Portugal. Constituída em 1864, concentrava no mesmo local a fábrica, a oficina e a habitação do empresário. Fica próximo da antiga estrada que saía do Porto em direção a Vila do Conde, passando pelo couto de Cedofeita (Rua de Cedofeita).
85	Cedofeita	Área de Valor Arqueológico (AVA)	O mais antigo e fidedigno documento que se conhece, em que vem mencionado o mosteiro de Cedofeita é uma bula do Papa Calixto II, datada de 1120. Também na carta de doação do couto do Porto ao bispo D. Hugo, de 1120, é referida a "curtim fratum", a "cortinha" dos frades, que na descrição dos limites surge após a referência a "cito facta", não como instituição monástica mas como realidade territorial, talvez já uma proto paróquia. Por sua vez, no ADP existe um documento de doação de um casal numa herdade em Cedofeita no ano de 1181, numa clara alusão a uma entidade territorial. O mosteiro de S. Martinho de Cedofeita ficava próximo da estrada do Porto para Vila do Conde, via que deverá ser anterior à época medieval, tal como o referido mosteiro. Em 1148, D. Afonso Henriques faz doação do couto à Colegiada de Cedofeita, doação confirmada por D. Afonso II, em 1218, com base em informações dos próprios abades e cónegos regrantes, refere que «D. Afonso, nosso senhor e avo reparara o dito mosteyro e anovadamente o dotara». O templo românico terá sido (re) edificado na primeira parte do séc. XIII, provável época de instalação dos cónegos regrantes de Santo Agostinho e da criação da Colegiada de Cedofeita, mas a igreja possui capitéis em calcário do séc. X-XI que apontam para uma fase pré-românica. Também a inscrição do tímpano da porta principal, datada de 1767, refere a existência no local de um templo sagrado por Lucrécio, bispo de Braga, em 559, no tempo do Rei Teodomiro. Sondagens arqueológicas efetuadas junto à capela-mor, permitiram a descoberta de materiais de época tardo-romana, não tendo sido possível identificar o tipo de ocupação associada.

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
86	Lugar de Lamas	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Tal como o topónimo indica, este lugar estaria situado junto a linhas de água ou zonas húmidas, áreas em que os solos são férteis, propícios ao cultivo de cereais e para pastagem. Na Carta Geotécnica do Porto, estes terrenos caraterizam-se pela existência de solos aluvionares e coluvionares - na área de influência de duas linhas de água - e por solos residuais graníticos muito caulinizados. O Lugar de Lamas é um pequeno núcleo rural composto por algumas quintas e terrenos agrícolas, onde se destaca o solar de Lamas, casa setecentista brasonada. No Arquivo Distrital do Porto há registos relativos a Paranhos, para os anos de 1588, 1592, 1598, que referem a "aldeia de Lamas". Na cartografia de 1892 são ainda bem visíveis dois núcleos de casas rurais, que se podem observar ainda no levantamento de 1939/40, tendo apenas sobrevivido o conjunto mais a nascente. Neste lugar existiu uma estrutura defensiva miguelista durante o Cerco do Porto (1832-1834).
87	Reduto da Glória	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Reduto fechado no Monte Pedral, sem fosso, com construções e posto telégrafo, erigido durante o Cerco do Porto. Na cartografia de 1892 está identificado um paiol na área.
88	Monte da Lapa	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O Monte da Lapa fica junto à antiga estrada velha de Braga, outrora Rua da Rainha, atual Rua de Antero de Quental, e alguns dos seus troços poderão corresponder à via romana que ligava Cale a Bracara Augusta. Pela sua topografia e domínio sobre o território envolvente, poderá ter funcionado como ponto de vigia na época da Reconquista, admitindo-se anteriores ocupações. O Monte da Lapa será o Monte de “germinade” citado na carta de doação do couto do Porto ao Bispo da cidade, em 1120, de que subsiste o topónimo Germalde. A existência de um padrão em pedra do séc. XVII na Capela do Senhor do Socorro (ou do Senhor do Olho Vivo), remete-nos para o Padrão Velho de Santo Ovídio, citado na documentação do séc. XVIII, indicador da passagem de uma importante via. O edifício de planta circular existente no topo da elevação, e que se assemelha a um moinho, poderá estar relacionado com o “telégrafo” ótico assinalado na cartografia do Porto a partir de 1834, designação que pode estar na origem do vocábulo “Olho Vivo".
89	Igreja de S. Martinho de Aldoar	Área de Potencial Arqueológico (APA)	A primeira referência documental à igreja de S. Martinho de Aldoar remonta ao séc. X (944). O templo atual, no entanto, é obra genericamente do séc. XVIII, e localiza-se junto à antiga via (romana?) que vinha do Ouro em direção a Bouças. Aqui realizaram-se recentemente sondagens arqueológicas de avaliação prévia, no âmbito de obras de remodelação do edifício, tendo-se encontrado vestígios essencialmente de época contemporânea.
90	Bateria da Ramada Alta	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Bateria assinalada na Carta Topográfica das Linhas do Cerco do Porto, provavelmente situada no topo da pequena elevação situada nos logradouros das casas voltadas à capela da Ramada Alta.
91	Lugar do Ribeirinho	Área de Valor Arqueológico (AVA)	Pequeno núcleo rural próximo de Tirares situado junto ao rio Torto, integrado no aro de Campanhã. Nas margens do Rio Tinto e Torto têm sido identificados vestígios de ocupação antiga, pré-histórica.
92	Santa Eulália e estaleiro do Ouro	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O ermo de S.ta Eulália junto a Lordelo, foi doado em 1144 por D. Afonso Henriques aos eremitas de Tarouca, desconhecendo-se a época da sua fundação. Em 1163 foi promulgada uma bula papal que refere a "granja de Portugale", que confirma a propriedade do sítio ao mosteiro de Tarouca. A ermida estaria ligada à Granja de Lordelo, nome do estreito mas caudaloso ribeiro que desagua no Douro. O pequeno couto de Sta Eulália integrava o troço final da Ribeira da Granja, perto da sua foz, no local onde existem uma pequena enseada transformada em "ilhotas" na maré cheia. Na delimitação do couto surgem referências a "Marinha" e à "Barreira do Esteio" e a "Sobreiras", entre outras. A edificação da capela de Nª Senhora da Ajuda num pequeno promontório voltado à foz da ribeira, poderá estar relacionada com eventuais vestígios da antiga ermida: o achado, no séc. XVII, da imagem da "Senhora" entre as silvas que existiam no local, poderá ser um indício da anterior ocupação.

Identificador	Designação	Tipo de Perímetro Arqueológico	Caracterização
93	Pena-Vilar	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Pena - sítio localizado numa zona elevada, abrindo para o vale do ribeiro de Massarelos e para o rio Douro, próximo do caminho antigo que ligava à cidade, pelo Campo do Olival, e à zona da Arrábida e litoral. O topónimo, vulgar no Entre-Douro-e-Minho, está geralmente associado a um relevo com afloramento rochoso e boa implantação estratégica, onde se implantaria uma pequena estrutura defensiva do período da Reconquista, de controlo territorial, neste caso também relacionada com a passagem da via antiga; neste ponto seria possível controlar a zona sul, de Massarelos e a zona da Arrábida. O lugar do Vilar, o mesmo topónimo do ribeiro que desagua em Massarelos, acompanhava a estrada para a Foz e Lordelo, parte da atual Rua do Vilar, que neste lugar cruzava com o caminho que vinha de Massarelos e o que seguia para Vila do Conde. Este lugar fazia parte do antigo couto de Cedofeita, existindo referências às azenhas de Vilar em documentos dos séculos XVI e XVII.
94	Arrábida	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O topónimo Arrábida terá, segundo alguns autores, origem árabe, tendo-se desenvolvido um pequeno lugar numa chã mais recuada da linha de rio, na vertente poente do morro da Arrábida, sobranceiro ao Lugar do Ouro, onde passava a antiga Via Veteris. As Inquirições de 1258 referem "quod una via veteris incipitur in fluvio Dorii in loco qui dicitu Arraba". O Lugar da Arrábida estendeu-se pelo caminho que, subindo de Lordelo segue em direção à cidade ou descia ao Bicalho ou Massarelos. Na cimo da Arrábida existiu um importante forte liberal durante o Cerco do Porto (1832-1834).
95	Centro Histórico do Porto	Área de Valor Arqueológico (AVA)	O Centro Histórico do Porto, classificado Património Cultural da Humanidade, abrange o perímetro da Muralha Fernandina do séc. XIV e condensa uma malha urbana de arruamentos e edifícios em permanente construção desde a época medieval até aos nossos dias. O primitivo núcleo de povoamento, com origens no final da Idade do Bronze, implantado no morro da Sé mas com inquestionáveis extensões à zona ribeirinha, registou um crescimento urbano durante a romanização, ultrapassando o rio da Vila e chegando à margem direita do rio Frio (Miragaia). No final do reino suévico foi criada a diocese de Portucale (sede Meinedo) transferida para Portucale, provavelmente, após a conquista do reino visigótico. Após a regressão urbana que carateriza o período da Reconquista, a cidade retoma a sua dinâmica mercantil apoiada no porto da Ribeira (sécs. XI-XII), abrangido pela nova muralha (séc.XIV) e por um novo termo, configurando um novo espaço urbano.
96	Germalde	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Topónimo já citado na Carta de couto de D. Teresa de 1120.
97	Necrópole de S. Roque da Lameira	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Área situada entre uma pequena linha de água e o desaparecido caminho do Calvário, que ligava a Rua de S. Roque da Lameira - antiga estrada romana para Penafiel - ao lugar de Contumil. Nesta área foi identificado um conjunto de cerca de três sepulturas escavadas na rocha, de cronologia medieval, descobertas nos anos 40 durante a construção de um bairro municipal nesta zona de S. Roque da Lameira, cuja localização exata se desconhece.
98	Requesende	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O lugar de "Requisendi" surge referenciado na documentação medieval, sendo um dos lugares citados nas Inquirições de 1258 na "freguesia" de Ramalde. Nas Inquirições medievais de 1230 (D. Sancho II) e de 1258 (D. Afonso III) menciona-se a "ville que vocatur Requisendi" como um dos cinco lugares que integravam a paróquia de "Ramuhaldi" ou "Rianhaldy" já com a sua igreja de invocação a S. Salvador, o qual contaria, então, com 11 “casais”, declarando-se, também, que à "ville de Requesende" pertencia o lugar da Pedra Lada (Prelada). A atual Igreja da Senhora do Porto encontra-se edificada no local onde existia uma antiga ermida dedicada a Nossa Senhora, tal como se observa na Planta da Cidade de 1892 que ainda regista o "Lugar de Requesende".
99	Francos	Área de Potencial Arqueológico (APA)	O antigo lugar de Francos vem citado nas Inquirições de 1258, e o topónimo poderá relacionar-se com a presença de cavaleiros francos que vieram em auxílio dos condes de Portucale - séculos XI-XII - nas guerras contra a ocupação árabe e na organização dos territórios conquistados.
100	Horto das Areias	Área de Potencial Arqueológico (APA)	Local com pequeno promontório sobre o vale do Torto tendo a nascente uma área de cultivo alimentada pelo Rio Torto.

Anexo 5 - Indicadores de Cidade

Domínio	Indicador	Valor	Unidade	Ano de referência	Fornecedor/Fonte
Uso e transformação do solo	Licenças emitidas (total)	803	n.º	2018	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
	Licenças emitidas para reabilitação urbana	650	n.º	2018	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
	Licenças de utilização emitidas para construção nova	91	n.º	2018	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
	Licenças de utilização emitidas para comércio e serviços	89	n.º	2018	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
	Licenças de utilização emitidas para estabelecimentos hoteleiros	34	n.º	2018	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
	Licenças emitidas - alvarás de operação de loteamento	36	n.º	2018	CMP, Direção Municipal de Urbanismo
Ambiente	Ocorrências de inundação de estruturas ou superfícies por precipitação intensa	66	n.º	2018	CMP, Departamento Municipal de Proteção Civil
	Ocorrências de inundação de estruturas por água canalizada	**	n.º	_	CMP, Departamento Municipal de Proteção Civil
	Ocorrências de inundação por galgamento costeiro	**	n.º	_	CMP, Departamento Municipal de Proteção Civil
	População exposta a situação de cheia	**	%	_	CMP, Departamento Municipal de Proteção Civil
	Espaços verdes de acesso público	17	m^2/hab	2021	CMP
	Temperatura média mensal do mês mais quente	20,03	°C	2019	IPMA, Estação Meteorológica de Pedras Rubras
	Temperatura média mensal do mês mais frio	10,25	°C	2019	IPMA, Estação Meteorológica de Pedras Rubras
	Dias com Índice de Qualidade do Ar Bom ou Muito Bom	65	%	2016	APA
	Dias com excedências de PM10	1	n.º	2016	APA
	Edifícios com certificação energética por tipologia de classe energética - E	**	%	_	AdEPorto
	Emissões de GEE (gases de Efeito de Estufa) por setor de atividade	961799	tCO2	2016	AdEPorto
Demografia	População residente	215 284	n.º	2018	INE, Estimativas Anuais da População Residente
	População residente 0-14 anos	27 743	n.º	2018	INE, Estimativas Anuais da População Residente
	População residente 15-64 anos	126 551	n.º	2018	INE, Estimativas Anuais da População Residente
	População residente 65 ou mais anos	60 990	n.º	2018	INE, Estimativas Anuais da População Residente
	População estrangeira residente	11 993	n.º	2018	SEFSTAT, Portal de Estatística do SEF
	Densidade populacional	5 198	n.º/km^2	2018	INE
	Taxa de mortalidade	14	‰	2018	INE
	Taxa de natalidade	9	‰	2018	INE
	Saldo natural	-1008	n.º	2018	INE
	Saldo migratório	1706	n.º	2018	INE
Educação	Estabelecimentos com oferta de Educação Pré-Escolar - Total	133	n.º	2017/2018	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência

Domínio	Indicador	Valor	Unidade	Ano de referência	Fornecedor/Fonte
	Crianças a frequentar Educação Pré-Escolar - Total	6636	n.º	2017/2018	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Estabelecimentos de ensino com oferta do ensino básico (1º 2º e 3º Ciclos) - Total	181	n.º	2017/2018	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Alunos a frequentar o ensino básico (1º 2º e 3º CEB), Total	28 572	n.º	2017/2018	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Estabelecimentos de ensino com oferta de ensino secundário - Total	53	n.º	2017/2018	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Alunos a frequentar os estabelecimentos de ensino com oferta de ensino secundário - Total	21 115	n.º	2017/2018	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Taxa de retenção e desistência no ensino secundário	10,5	%	2017/2018	MEC, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Estabelecimentos de ensino superior	39	n.º	2018/2019	INE, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
	Alunos inscritos no ensino superior	60 562	n.º	2018/2019	INE, Direção Geral de Estatísticas de Educação e Ciência
Saúde	Farmácias	110	n.º	2020	INFARMED
	Hospitais (públicos e privados)	18	n.º	2017	INE
	Médicos no SNS	4754	n.º	2017	INE
	Enfermeiros no SNS	9718	n.º	2017	INE
	Centros de saúde	20	n.º	2017	Administração Regional de Saúde do Norte
	Utentes sem médico de família	17 512	n.º	2014	Administração Regional de Saúde do Norte
	Mortalidade precoce (< 65anos)	2	‰	2016	INE
	Maternidade na adolescência (15-19 anos)	26,0	‰	2018	INE
	Lugares de internamento em Unidades da Rede de Cuidados Continuados	124	n.º	2019	Administração Regional de Saúde do Norte
Proteção social	Creches	83	n.º	2017	MTSSS, Carta Social
	Capacidade das creches	2876	n.º	2017	MTSSS, Carta Social
	Equipamentos de acolhimento para crianças e jovens em situação de vulnerabilidade	34	n.º	2017	MTSSS, Carta Social
	Capacidade dos equipamentos para crianças e jovens em situação de vulnerabilidade	847	n.º	2017	MTSSS, Carta Social
	Equipamentos para adultos com deficiência ou incapacidade	4	n.º	2017	MTSSS, Carta Social
	Capacidade dos equipamentos para adultos com deficiência ou incapacidade	1190	n.º	2017	MTSSS, Carta Social
	Equipamentos para apoio a idosos (ERPI - estruturas residenciais para pessoas idosas)	61	n.º	2017	MTSSS, Carta Social
	Capacidade dos equipamentos para idosos (ERPI - estruturas residenciais para pessoas idosas)	1671	n.º	2017	MTSSS, Carta Social

Domínio	Indicador	Valor	Unidade	Ano de referência	Fornecedor/Fonte
	Abono de família para crianças e jovens	14 957	n.º	2018	PORDATA, II/MTSSS
	Beneficiários de Rendimento Social de Inserção (RSI)	17 987	n.º	2018	PORDATA, II/MTSSS
Cultura	Museus	18	n.º	2018	INE
	Visitantes de museus	1 142 447	n.º	2017	INE
	Salas de espetáculo (incluindo teatros)	12	n.º	2017	CMP
	Galerias de arte e outros locais de exposição	55	n.º	2017	INE
Segurança pública e Proteção civil	Criminalidade registada	74,1	‰	2018	INE
	Esquadras existentes	12	n.º	2016	CMP
	Elementos efetivos da PSP e da Polícia Municipal	*	n.º		MAI/CMP
	Acidentes com vítimas e / ou feridos graves	16	n.º	2018	MAI, Autoridade Nacional Segurança Rodoviária
Participação cívica e institucional	Participações em processos de consulta pública da CMP - total	*	n.º	_	CMP
	Participações em processos de consulta pública relacionadas com instrumentos de planeamento e ordenamento do território da responsabilidade da CMP	*	n.º	_	CMP
Desporto	Piscinas (desportivas, lazer, olímpica)	69	n.º	2017	Ágora - Cultura e Desporto do Porto, E.M
	Pavilhões polidesportivos	281	n.º/	2017	Ágora - Cultura e Desporto do Porto, E.M
	Campos de jogos	22	n.º	2017	Ágora - Cultura e Desporto do Porto, E.M
Economia	Variação do volume de negócios das empresas sediadas no município	*	%	_	MTSSS, Quadros de Pessoal
	Variação dos estabelecimentos de atividade económica	*	%	_	MTSSS, Quadros de Pessoal
	Variação das dormidas nos alojamentos turísticos (estabelecimentos hoteleiros /SMQVU)	8,2	%	2018	PORDATA
	Estabelecimentos de comércio a retalho	–	n.º / 1000 hab.	–	MTSS, Quadros de Pessoal
	Estabelecimentos hoteleiros segundo o tipo	106	n.º	2019	Turismo de Portugal, Registo Nacional de Turismo
	Alojamento local	8716	n.º	2020	Turismo de Portugal, Registo Nacional de Turismo
	Restaurantes e bares	*	n.º / 1000 hab.	–	MTSSS, Quadros de Pessoal
	Serviços de apoio à população	*	n.º / 1000 hab.	–	MTSSS, Quadros de Pessoal
	Emprego privado	*	n.º / 1000 hab.	–	MTSSS, Quadros de Pessoal

Domínio	Indicador	Valor	Unidade	Ano de referência	Fornecedor/Fonte
	Desempregados inscritos nos centros de emprego	59	n.º / 1000 hab.	2018	PORDATA, Instituto de Emprego e Formação Profissional
	Inscritos nos centros de emprego com idade inferior a 25 anos	6	%	2019	PORDATA, Instituto de Emprego e Formação Profissional
	Inscritos nos centros de emprego com idade superior a 55 anos	32	%	2019	PORDATA, Instituto de Emprego e Formação Profissional
	Desempregados de longa duração inscritos nos centros de emprego	63	%	2017	PORDATA, Instituto de Emprego e Formação Profissional
	Remuneração média mensal	1.134	euros	2018	PORDATA, MTSSS/GEP, Quadros de pessoal
	Quociente entre os percentis 80 e 20 da Remuneração média mensal (ganho)	2,8	índice	2012	CMP, Sistema de Monitorização da Qualidade de Vida Urbana
Habitação	Custo médio de aquisição	_	euros /m^2	_	INE
	Custo médio de arrendamento	_	euros /m^2	_	INE
	Fogos de habitação social	12 338	n.º	2019	Domus Social, EM
	População residente em habitação social	28 392	n.º	2019	Domus Social, EM
Património	Número de conjuntos e imóveis de valor patrimonial classificados ou em vias de classificação	130	n.º	2021	CMP
Transportes e Mobilidade	Passageiros em transporte público (Metro do Porto)	60593	n.º (milhões)	2017	Metro do Porto, S.A., Relatório e Contas
	Passageiros em transporte público (STCP)	72408	n.º (milhões)	2017	STCP S.A. , Relatório e Contas
	Passageiros em transporte público (CP-Porto)	*	n.º (milhões)	–	CP
	Passageiros no aeroporto	10 790 271	n.º (milhões)	2017	ANA
	Estacionamento público gratuito e pago por tipo (parques municipais)	19	n.º	2019	CMP
	Ciclovias existentes	30	km	2018	CMP
Infraestruturas	Volume médio diário de água faturada por cliente	47 520	m^3/hab	2018	AP, EM
	Consumo de água por clientes domésticos	10 457 998	m^3/hab	2018	AP,EM
	Consumo total de energia final por habitante	*	Tonelada equivalente de petróleo/hab	–	Direção Geral de Energia e Geologia
	Resíduos sólidos urbanos	139 093	toneladas	2017	EMAP, EM
	Taxa de recolha seletiva	24 842	ton/1000 hab	2017	EMAP, EM

* A decorrer o processo de obtenção de dados ** Possibilidade de obtenção de dados

FICHA TÉCNICA

Presidente da Câmara Municipal do Porto

Rui Moreira

Vereador do Pelouro de Urbanismo e do Pelouro do Espaço Público e Património

Pedro Baganha

Adjunta da Vereação do Pelouro do Urbanismo

Susana Bettencourt

Diretor Municipal de Urbanismo

José Duarte

Diretora do Departamento de Planeamento Urbano

Isabel Martins

Chefe Divisão Municipal de Planeamento e Ordenamento do Território

Liliana Cunha

Chefe da Divisão Municipal de Informação Geográfica

Alexandra Rodrigues

Coordenação Técnica do Plano

Manuel Fernandes de Sá (Consultor)

Liliana Cunha

Equipa Técnica

Alexandra Faria

André Azevedo

André Coelho

Aníbal Caldas

Armanda Abreu

Armanda Carvalho

Bela Azevedo

Carlos Oliveira

Cátia Lopes

Célia Azevedo

David Leite

Delfina Oliveira

Eduardo Santos

Eugénia Rocha

Eurico Ferreira

Fátima Brito

Fernando Pau-Preto

Graça Lage

Isabel Rebelo

Isabel Carvalho

Jorge Maia

José Bento

Manuel Ribeiro

Manuela Martins

Marlene Costa

Marta Gomes

Mónica Santos

Paula Azeredo

Paulo Costa

Rúben Santos

Rui Pimpão

Sandra Alves

Sérgio Basaloco

Susana Oliveira

Colaborações Internas

Direção Municipal de Urbanismo

Ana Prata

Adélia Aresta

Célia Ferreira

Cristina Neto

Jorge Humberto Moreira

José Dinis

Lara Salgado

Miguel Pinto

Pedro Negrão

Rita Lopes

Sandra Salazar

Sérgio Rocha

Susana Gomes

Direção Municipal de Finanças e Património

Fátima Pereira

Nuno Albuquerque

Direção Municipal de Serviços Jurídicos

Andreia Resende

Cristina Marques

Departamento Municipal de Espaços Verdes e Gestão de Infraestruturas

Cristina Azurara

Diana Almeida

José Franco

Departamento Municipal de Gestão Cultural

Alexandra Cerveira Lima

Isabel Osório

Luís Mamede

Marta Pereira

Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental

Pedro Pombeiro

Marta Pinto

Departamento Municipal de Sistemas de Informação

Graça Araújo

Rui Cavaco

Departamento Municipal de Proteção Civil

Luís Moutinho

Duarte Ricardo

Porto Vivo, SRU

Ana Leite Pereira

Águas do Porto, E.M.

Rita Cunha

Catarina Tuna

Consultadorias Externas

Fernanda Paula Oliveira

Jorge Carvalho

CEAU - Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (Coord: Francisco Barata e Teresa Ferreira)

CEGOT - Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território / GETIN - Grupo de Estudos em Território e Inovação da Universidade de Aveiro (Coord: Teresa Sá Marques)

CIBIO - Centro de Investigação em Biodiversidade e Recursos Genéticos da Universidade do Porto (Coord: Paulo Farinha Marques)

Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (Coord: Isabel Breda Vazquez e Paulo Conceição)

gng.apb – Arquitectura e Planeamento Lda. (Coord: António Babo)

Direção Municipal de Urbanismo
Departamento Municipal de Planeamento Urbano
Divisão Municipal de Planeamento e Ordenamento do Território

Porto.
Câmara
Municipal