

# PLANO DE PORMENOR DO DALLAS

## RELATÓRIO



DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO  
DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE PLANEAMENTO URBANO  
DIVISÃO MUNICIPAL DE PLANEAMENTO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

ABRIL 2014



## ÍNDICE

I.	ANÁLISE E DIAGNÓSTICO .....	4
1.	INTRODUÇÃO.....	4
1.1.	Localização da área de intervenção do Plano .....	4
1.2.	Objetivos gerais .....	4
1.3.	Enquadramento.....	5
1.4.	Estrutura viária .....	6
1.5.	Estrutura edificada .....	6
2.	GÉNESE E EVOLUÇÃO URBANA .....	8
2.1.	Génese e levantamento do património cultural.....	8
2.1.1.	A Avenida da Boavista.....	8
2.1.2.	Arruamentos na envolvente .....	10
2.1.3.	Património classificado .....	11
2.2.	Evolução do espaço urbano .....	11
2.2.1.	Na área do Plano.....	12
3.	INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL NA ÁREA-PLANO.....	14
3.1.	O Plano Diretor Municipal.....	14
3.1.1.	Ordenamento.....	14
3.1.2.	Condicionantes.....	17
4.	CARACTERIZAÇÃO FÍSICA E AMBIENTAL .....	18
4.1.	Caracterização da Paisagem .....	18
4.2.	Espaço público.....	19
4.3.	Caracterização acústica .....	21
4.4.	Estrutura do parque habitacional.....	23
5.	POPULAÇÃO .....	27
5.1.	Diagnóstico sociodemográfico.....	27
6.	EQUIPAMENTOS.....	30
7.	MOBILIDADE URBANA.....	31
8.	CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO DALLAS .....	31
8.1.	Antecedentes .....	33
8.2.	Relação com o espaço público e estado de conservação .....	35
8.3.	Condicionamentos urbanísticos e legais .....	36
8.4.	Área de construção atual .....	38

II. PROPOSTA.....	40
9. ESTRUTURA URBANA .....	40
9.1. Estratégia adotada .....	40
9.2. Solução proposta .....	44
9.2.1. Intervenção face à Avenida da Boavista .....	45
9.2.2. Intervenção face ao Largo Eng.º António de Almeida .....	46
9.2.3. Intervenção na edificação existente .....	47
9.2.4. Estacionamento.....	50
9.3. Intervenções Transitórias .....	51
9.4. Transformação fundiária .....	52
9.5. Programa de execução e plano de financiamento .....	54
III. COMPOSIÇÃO DA EQUIPA.....	62

### ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Evolução da abertura da Avenida da Boavista .....	9
Figura 2. Porto - Avenida da Boavista.....	9
Figura 3. Planta do alinhamento da Rua do Tenente Valadim (1899) .....	10
Figura 4. Área-Plano na carta de Telles Ferreira (1892) .....	12
Figura 5. Estudo para os terrenos envolventes à zona desportiva do Bessa (1973) ...	13
Figura 6. Planta da situação existente .....	32
Figura 7. Identificação da área do loteamento com o alvará n.º 20/74 .....	33
Figura 8. Levantamento de entradas do piso 1 .....	35
Figura 9. Tipo de revestimento e estado de conservação das fachadas .....	36
Figura 10. Levantamento da área bruta locável do centro comercial .....	39
Figura 11. Perfil longitudinal C4 .....	47
Figura 12. Extrato da Planta da operação de transformação fundiária (Des.n.º19) .....	53

### ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Mapa de Sobre-exposição do PP Dallas - Cenário 2, Lden.....	22
Mapa 2. Edifícios existentes em 2011 por ha.....	24
Mapa 3. Uso dos edifícios existentes em 2011 .....	24
Mapa 4. Época de Construção dos edifícios existentes .....	25
Mapa 5. População residente em 2011 por ha.....	27
Mapa 6. Estrutura Etária da população residente em 2011 .....	28
Mapa 7. População empregada por Setor de Atividade em 2011 .....	30

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Fogos licenciados em construções novas para habitação coletiva .....	23
Gráfico 2. Licenças concedidas entre 1995 e 2009.....	26
Gráfico 3. Fogos licenciados em construções novas para habitação coletiva .....	26

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1. Exigências de acessibilidade.....	37
Quadro 2. Exigências de segurança contra incêndios.....	37
Quadro 3. Área de construção atual .....	38
Quadro 4. Áreas e índices urbanísticos .....	40
Quadro 5. Comparação da área local de centros comerciais .....	43
Quadro 6. Caracterização da proposta e áreas do Plano .....	48
Quadro 7. Transformação fundiária .....	52
Quadro 8. Apuramento da taxa de compensação .....	54
Quadro 9. Distribuição da taxa de compensação por bloco .....	55
Quadro 10. Estimativa global das taxas por cada bloco.....	55
Quadro 11. Simulação das taxas – Bloco A .....	56
Quadro 12. Simulação das taxas – Bloco B .....	57
Quadro 13. Simulação das taxas – Bloco C .....	58
Quadro 14. Simulação das taxas – Bloco D.....	59
Quadro 15. Simulação das taxas – Bloco E .....	60
Quadro 16. Taxas já pagas.....	61
Quadro 17. Equipa técnica .....	62

## I. ANÁLISE E DIAGNÓSTICO

### 1. INTRODUÇÃO

O presente Relatório corresponde à fundamentação técnica das soluções da proposta do Plano de Pormenor do Dallas, suportada na identificação e na caracterização objetiva dos recursos territoriais da sua área de intervenção, e ainda, na avaliação das condições económicas, sociais, culturais e ambientais para a sua execução.

#### 1.1. Localização da área de intervenção do Plano

O Plano de Pormenor que aqui se apresenta abrange uma área de 9.172 m<sup>2</sup>, está integrado na zona da Boavista, dispõe de boas acessibilidades e excelente potencialidade para o desenvolvimento de novas vivências urbanas articuladas com a envolvente. Embora a área-Plano seja pouco significativa em termos de dimensão, relativamente à zona da cidade onde se situa, apresenta uma localização privilegiada para consolidar as dinâmicas sociais e económicas que se geram à volta. Contígua ao complexo desportivo do Estádio do Bessa e na confluência de eixos viários importantes, nomeadamente a Rua do Tenente Valadim, a nascente, e a Avenida da Boavista, a sul, a área do Plano constitui um território com dimensão adequada para produzir mais-valias a diversos níveis no contexto urbano.

#### 1.2. Objetivos gerais

De modo a garantir a consolidação do edificado existente e a sua integração plena em termos urbanísticos, patrimoniais e socioeconómicos no tecido urbano local e na cidade, será necessário intervir na reabilitação dos edifícios (conformando-os com a legislação vigente) e na requalificação do espaço público, devendo, para o efeito, proceder-se à alteração das normas e parâmetros urbanísticos do Plano Diretor Municipal que se identifiquem como impeditivas da consolidação e da integração enunciadas, mas apenas para a área de intervenção do Plano de Pormenor.

---

De acordo com o ponto 5 dos Termos de Referência do Plano de Pormenor, os conteúdos programáticos para o desenvolvimento da solução urbanística preveem o seguinte:

- A requalificação da área através da relação do conjunto edificado com o espaço público;
- A articulação do espaço público com a envolvente, criando novas ligações pedonais que valorizem a área e eventuais demolições que permitam uma melhoria das condições de penetração e interação entre a Avenida da Boavista, o Largo e Rua Eng.º António de Almeida;
- A reorganização e qualificação do Largo Eng.º António de Almeida numa lógica de integração urbana mais adequada às diferentes funções existentes, ou a promover, com benefício do espaço público;
- A promoção de usos que induzam maior dinâmica urbana e que se adaptem mais ao perfil funcional desta área da cidade, que se distingue por concentrar comércio e serviços.

### 1.3. Enquadramento

A elaboração do Plano de Pormenor rege-se pelos procedimentos constantes do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro, com a redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de fevereiro - Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) e pelas alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 181/2009, de 7 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 2/2011, de 6 de janeiro. A decisão de elaboração do Plano de Pormenor foi precedida de uma proposta de celebração de Contrato para Planeamento, dirigida à Câmara Municipal do Porto, por parte do Conselho de Administração do Condomínio do Dallas, ao abrigo do artigo n.º6-A do RJIGT, tendo em vista a resolução do enquadramento jurídico dos edifícios que fazem parte do empreendimento Dallas, permitindo a sua regularização administrativa. O Município do Porto está firmemente empenhado na execução deste Plano, num processo de requalificação e valorização desta zona da cidade, aproveitando a oportunidade da colaboração dos interessados na regularização administrativa do edificado existente para congregar esforços e tornar viável esta operação de renovação urbana no médio prazo. Para a caracterização da área do Plano procedeu-se à recolha de dados relevantes que permitissem de uma forma sucinta avaliar as atuais condições económicas, sociais, culturais e ambientais de modo a fundamentar as opções da

---

Proposta do Plano. Para o efeito o relatório incide numa síntese temática decomposta em temas que abrangem uma área alargada, envolvente aos limites do Plano, permitindo uma análise mais detalhada de cada um deles, constituindo suporte de fundamentação as plantas temáticas de acompanhamento do Plano.

#### 1.4. Estrutura viária

Na Planta de Enquadramento (Peça gráfica n.º03) identificam-se os principais corredores de acessibilidade que servem a área do Plano de Pormenor, caracterizando a situação face a esta malha e ao tecido urbano que serve. A área-Plano situa-se junto da Avenida da Boavista, um dos eixos estruturantes da cidade do Porto, com importância viária significativa e que estabelece a ligação do centro da cidade ao mar. A área dispõe ainda de fáceis acessos à rede viária regional e nacional através do nó de Bessa Leite, a sul, e do nó de Francos, a norte, sendo servida diretamente por transportes públicos (STCP). Está ainda relativamente próxima das estações de Metro da Casa da Música e de Francos.

A Avenida da Boavista, rematada por dois marcos da cultura e do lazer - a Casa da Música e o Parque da Cidade, é ainda um eixo agregador de funções, sejam estas comerciais, empresariais (serviços) ou habitacionais. Salienta-se a existência dos centros comerciais Bristol, fronteiro e na outra margem da Avenida, e Aviz, a poente, e, ainda, junto à Rotunda da Boavista, o Brasília, o Península e o Cidade do Porto. Relativamente aos serviços, para além dos edifícios concebidos de raiz para escritórios, também os palacetes de início de século têm vindo a ser reconvertidos para o mesmo fim. Refira-se ainda a concentração de hotelaria, sobretudo no segmento da Avenida onde se localiza o Dallas (Sheraton, Tiara Park Atlantic, Porto Palácio e Tivoli), no troço mais próximo da Rotunda da Boavista, pólo de atração de fortes dinâmicas ao nível da população utilizadora e, conseqüentemente, de geração de tráfego.

#### 1.5. Estrutura edificada

O tecido urbano onde se integra a área de intervenção caracteriza-se pelas dinâmicas que se têm produzido quer no eixo principal, a Avenida da Boavista, quer a norte, com a intervenção no complexo desportivo do Bessa e envolvente. Toda esta área se organiza com base na importância das frentes urbanas, caracterizadas pelos diversos

---

níveis de consolidação do edificado, elementos de rotura e de descontinuidade do espaço urbano. Ao nível do edificado, observa-se também uma grande variedade de tipo-morfologias, coexistindo, na envolvente próxima, habitação unifamiliar, coletiva, equipamentos e serviços, desenvolvendo-se em frente contínua, em lotes individuais e, com volumes bastante diferenciados.

Da análise da área em função das cérceas (Peça gráfica n.º 5) verifica-se a existência de edifícios-torre com elevado número de pisos (mais de 12), situados à face da Avenida da Boavista, edifícios marcantes e outros de cércea média (5 a 8 pisos). Na área do Plano, os edifícios de maior altura situam-se no quarteirão interior (à face da rua e largo Eng.º António de Almeida) convivendo com moradias unifamiliares de 2 a 3 pisos. A partir de levantamento funcional representado nas peças gráficas da ocupação funcional (Peças gráficas n.ºs 6 e 7), observa-se o seguinte:

- Equilíbrio funcional entre habitação, comércio/serviços e equipamentos;
- Forte presença dos grandes equipamentos hoteleiros (Sheraton, Tiara, Porto Palácio e Bessa);
- Equipamentos desportivos, tais como o complexo desportivo do Boavista Futebol Clube - Estádio Bessa XXI, ao qual se associam as práticas do ténis e ainda o ginásio Holmes Place;
- Equipamentos escolares designadamente as escolas secundárias Clara de Resende e Fontes Pereira de Melo, e a escola primária João de Deus;
- Equipamentos culturais – a Fundação Eng.º António de Almeida;
- Comércio e serviços – são referências o Centro Comercial Bristol e o supermercado Pingo Doce;
- Serviços públicos – a estação dos correios CTT.

Paralelamente, existe ainda boa distribuição espacial e diversidade de oferta de qualidade ao nível dos serviços de restauração.

## 2. GÉNESE E EVOLUÇÃO URBANA

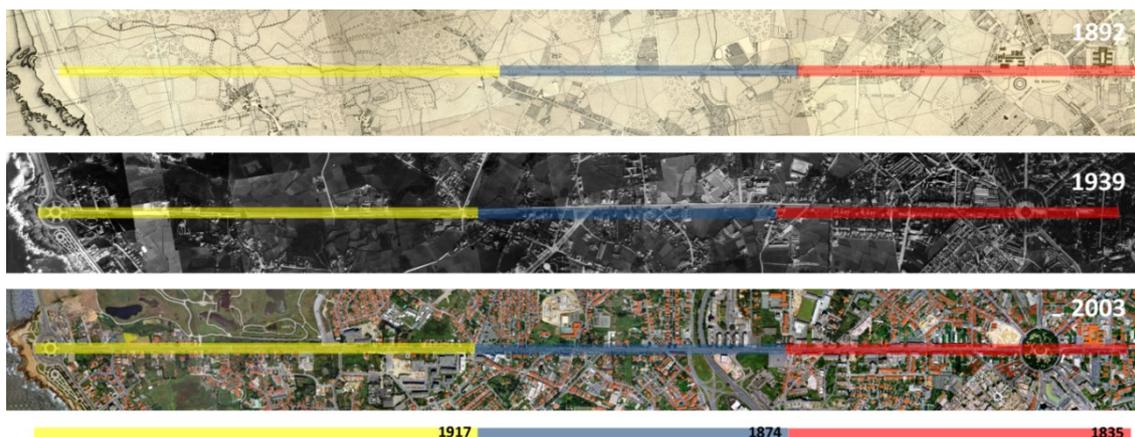
O breve enquadramento sobre a génese urbana da área do Plano, a evolução do espaço urbano e das iniciativas de planeamento urbanístico que se registaram desde o início do século XX até à atualidade, são o objeto deste capítulo.

### 2.1. Génese e levantamento do património cultural

Integrada na freguesia de Ramalde, junto da Avenida da Boavista rasgada durante o século XIX e concluída nos primórdios do séc. XX, a área do Plano de Pormenor do Dallas, está intimamente relacionada com este eixo viário urbano, estruturante da cidade do Porto. É aqui que, na segunda metade do séc. XX, se concentraram edifícios de gama alta do setor terciário, tais como hotéis, comércio e serviços de marcas internacionais e, mais recentemente, equipamentos públicos de relevo, como a Casa da Música, a Casa de Serralves ou o Parque da Cidade. O território ocupado pelo Dallas, situado entre a Avenida da Boavista e a Rua do Engenheiro António de Almeida, identifica-se bem pelo modelo urbano que imperava em finais da década de 70 do séc. XX, caracterizado pelos edifícios de grande volumetria afetos ao sector terciário.

#### 2.1.1. A Avenida da Boavista

O prolongamento da rua da Boavista até ao mar era um desejo antigo desde o início do século XIX. Com efeito, no “Plano da cidade do Porto” de José Francisco de Paiva, anterior a 1824, surge já a intenção deste prolongamento, tendo a Junta de Obras Públicas de então decidido avançar com a pretensão, estabelecendo contactos com proprietários de terrenos necessários à execução de uma nova avenida. O arquiteto Joaquim da Costa Lima Sampaio ficou encarregue da elaboração do projeto da Avenida da Boavista. Em 1833, procedeu-se à demarcação com estacas no percurso estudado, com a largura total de 80 palmos até ao cruzamento com a estrada de Matosinhos, no sítio da Fonte da Moura.



**Figura 1. Evolução da abertura da Avenida da Boavista**

Mais tarde, a obra avançou em direção ao mar, rasgada, em parte nos terrenos da Quinta do Bessa (dos Bessa Leite), seguindo por terrenos rurais e pequenos cursos de água desviados. Ladeada de frondosos plátanos, e o elétrico na placa central, tornou-se numa alameda habitacional de eleição da alta burguesia portuense. A obra ficava concluída em 1917.



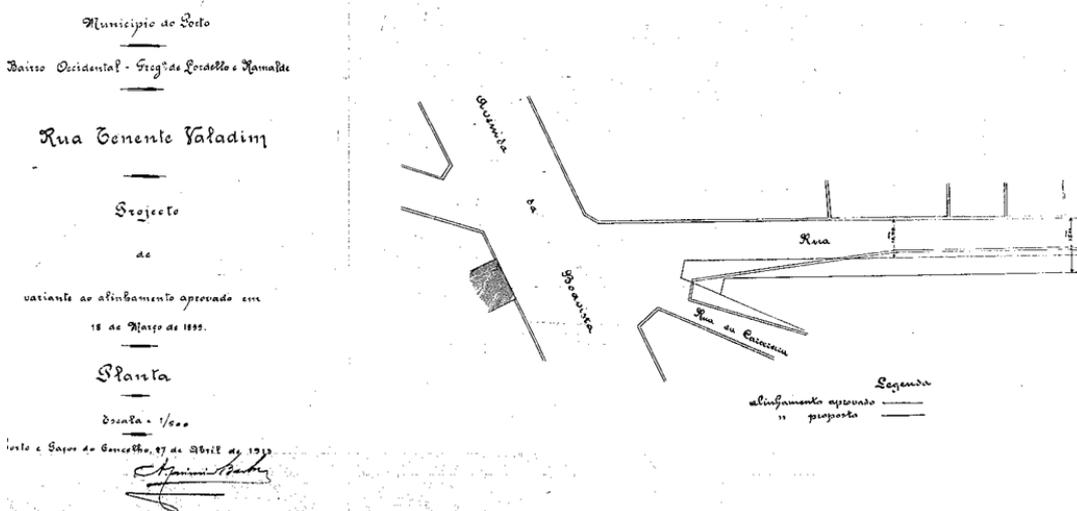
**Figura 2. Porto - Avenida da Boavista**

As grandes transformações surgem a partir da segunda metade do séc. XX, sobretudo com o aumento do tráfego automóvel: muitos dos belos palacetes desapareceram e em seu lugar surgiram edifícios multifamiliares e do setor terciário, dando origem a uma nova centralidade.

2.1.2. Arruamentos na envolvente

A Rua do Engenheiro António de Almeida, situada a norte da área Plano, foi aberta nos anos 70 do séc. XX em resultado de obras de urbanização de um loteamento habitacional. É uma rua sem saída, que esteve prevista prolongar-se para lá do complexo desportivo do Bessa, o que não veio a acontecer. O topónimo deve-se à personalidade portuense, António de Almeida (n.1891 Vila Real, f.1968 Porto), homem ilustre que administrou várias empresas, entre as quais, o Banco Espírito Santo e a Companhia de Seguros Tranquilidade e que instituiu, por testamento, a fundação (casa-museu) com seu nome, de fins artísticos, educativos e de solidariedade social, reunindo ali as suas coleções de ourivesaria, mobiliário e pintura entre outras.

A Rua do Tenente Valadim (topónimo desde 1922) situada a nascente próximo da área do Plano, constitui um eixo importante de fluxo de trânsito desde a avenida da Boavista para norte. É um arruamento muito antigo cujo projeto de reperfilamento surge em 1899. Rua predominantemente residencial, possui também edifícios de hotel e algumas sedes de empresas e a Casa-Museu da Fundação Engenheiro António de Almeida. O seu topónimo, que substituiu o antigo “Rua de Santa Isabel”, deve-se a Eduardo Augusto Pinto de Valadim (n. 1865 Lisboa, f.1890 Niassa, Moçambique), heroico combatente e expedicionário em África.



**Figura 3. Planta do alinhamento da Rua do Tenente Valadim (1899)**

Fonte : (A.H.M.P.) D-CMP-02-287-002

### 2.1.3. Património classificado

No que se refere ao património classificado na envolvente próxima da área do Plano identificam-se dois imóveis, com diferentes níveis de classificação – o Monumento de Interesse Público (MIP) - Escola Secundária Clara de Resende<sup>1</sup>, Rua de O Primeiro de Janeiro, e outro cuja classificação integra o inventário de imóveis de Interesse Patrimonial Municipal (R 11) – Casa-Museu da Fundação Engenheiro António de Almeida, Rua do Tenente Valadim, 257-303.

## 2.2. Evolução do espaço urbano

A segunda metade do século XIX foi uma época de grande dinamismo traduzido no adensamento da malha urbana e na expansão da cidade para além do velho centro. Surgiram novas áreas habitacionais desde a casa popular e operária às casas da burguesia mono ou polifuncionais. Infraestruturas, tais como os - sistemas de iluminação pública a gás (1855), o abastecimento de água ao domicílio (1887) e o saneamento básico, que dão nova imagem à cidade. Num contexto de grande crescimento económico assiste-se também a um aumento demográfico.

As populações do mundo rural são atraídas para estes novos lugares férteis em emprego devido ao florescer das atividades industriais - numa profusa difusão de fábricas, de oficinas e de comércio. A paisagem urbana é marcada pelas chaminés das enormes instalações fabris, bem como pelos inúmeros conjuntos de habitações operárias e de “ilhas” que vem introduzir novas morfologias urbanas e novas formas de habitar o Porto. Nos novos modos de vida “*a casa de habitação dissocia-se da loja - na assunção burguesa*”, a família vive a intimidade da casa, não misturando o trabalho - surgem os *chalets* e palacetes erguidos em zonas periféricas fora do centro urbano.

A par disso, as novas infraestruturas de mobilidade e meios de transporte influenciam as tendências de crescimento em diferentes zonas da cidade - travessias do Douro - à Ponte Pênsil (1843) sucede a Ponte Maria Pia (1877) e a Ponte Luís I (1886). As ligações ferroviárias - Estação de Campanhã (1875); a linha do Minho até Nine; a linha

---

<sup>1</sup> Monumento de Interesse Público, Art. 2.º, alínea c) da Portaria n.º 262/2011, DR n.º 12, 2.º Série, de 18 de janeiro.

do Douro até Penafiel e a ligação Boavista - Póvoa de Varzim. A transformação urbana na zona da Boavista evoluiu logo que surgem equipamentos e espaços públicos estruturantes - o Cemitério de Agramonte, a Praça de Touros, o Hospital Militar, a Estação de Caminho-de-ferro. Contudo, só muito tardiamente, já em pleno séc. XX, é que se verificou a consolidação de um novo tipo de edifícios no alinhamento dos arruamentos na tendência de afirmação do centro direcional da Boavista, perdendo a avenida gradualmente a faceta de *boulevard*, marginado por sumptuosos palacetes da burguesia influente do Porto.

### 2.2.1. Na área do Plano

Ao analisar-se a carta de Telles Ferreira de 1892, podem ver-se os terrenos do Dallas, rodeados de campos de cultivo e dois palacetes à face da Avenida da Boavista com seus frondosos jardins.

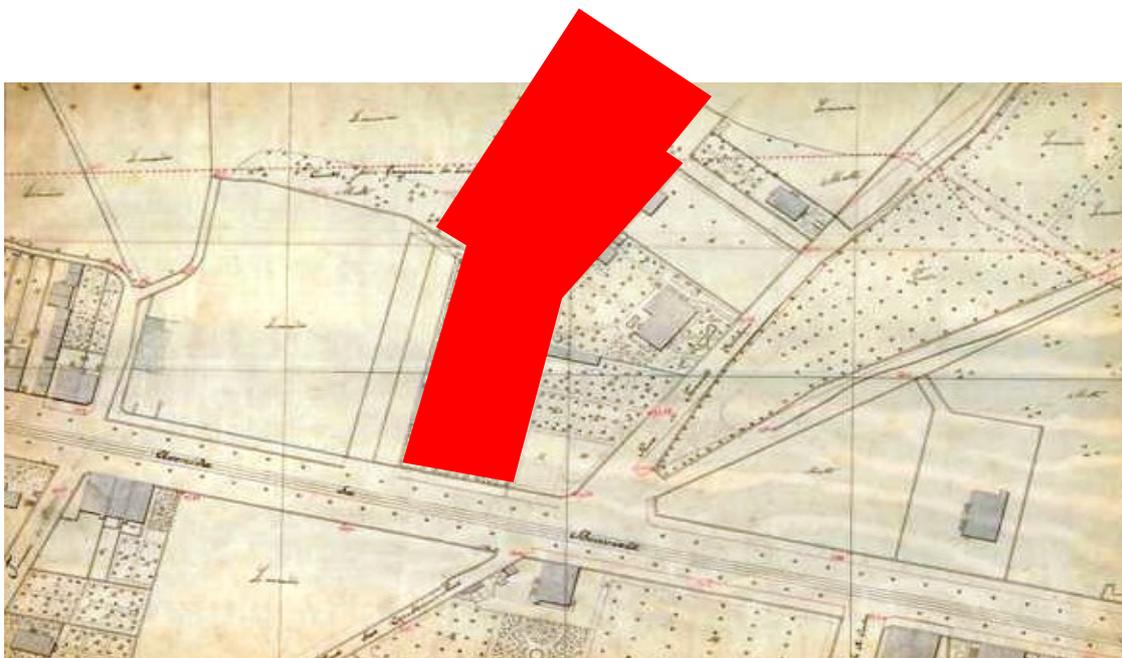


Figura 4. Área-Plano na carta de Telles Ferreira (1892)

Nesta data, nos lotes contíguos ainda não tinham sido edificadas as duas moradias unifamiliares que se mantiveram até finais do século XX, das quais hoje em dia só resta o terreno e uma palmeira. O edificado típico refletia o gosto de uma burguesia endinheirada que através das suas moradias/palacetes ostentavam o seu poder económico nesta zona de elite da cidade.

O Plano Diretor da Cidade (1962), de Robert Auzelle, veio de algum modo influenciar o modelo de ocupação que se verifica atualmente na área do Plano. Auzelle entendia o Porto como uma capital regional e preconizava o reforço do centro através da consolidação do sector terciário, expandindo-o para norte, e a criação de novas zonas residenciais no anel periférico da cidade. Com efeito, o zonamento previsto indicava uma ocupação residencial e áreas verdes, assim como previa o arruamento (hoje parcialmente constituído pela Rua do Eng.º António de Almeida) que ligaria a Rua do Tenente Valadim à Rua de O Primeiro de Janeiro, envolvendo o Estádio do Bessa.

É neste contexto que surge em 1969 o denominado “estudo para os terrenos envolventes à zona desportiva do Bessa”, aprovado em 1973, o qual define com detalhe o desenvolvimento urbano (com usos, implantações, e número de pisos) de uma vasta área na qual se incluem os terrenos do Dallas.

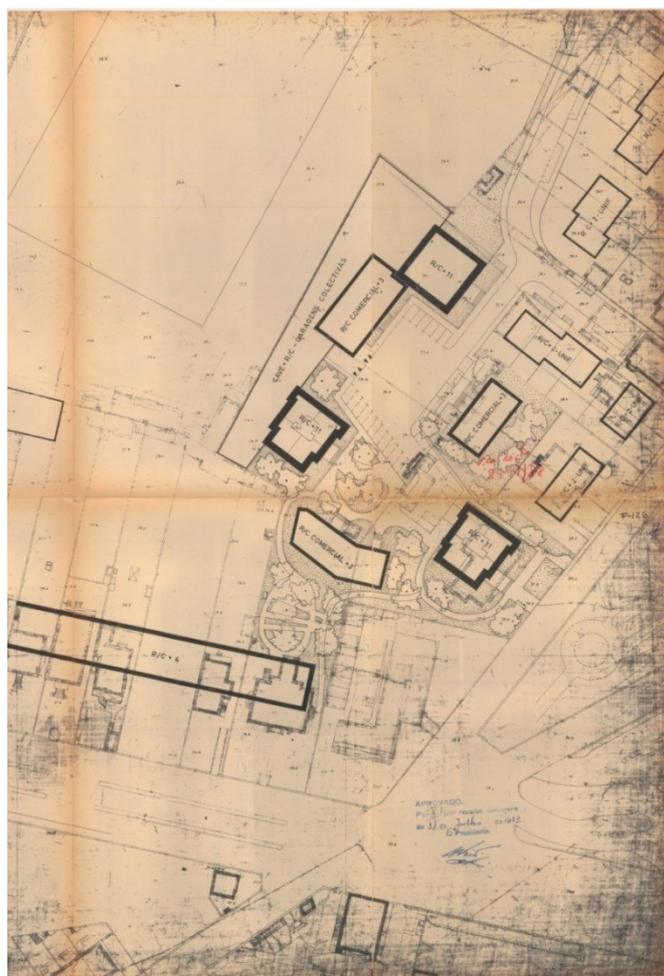


Figura 5. Estudo para os terrenos envolventes à zona desportiva do Bessa (1973)

Este estudo urbanístico constitui-se como o plano muito detalhado de ordenamento desta área, o qual impõe um modelo de ocupação que substitui os velhos palacetes por conjuntos de imóveis de habitação plurifamiliar ao longo da Avenida da Boavista, rodeados por amplas zonas verdes onde pontuam edifícios torre de habitação e áreas de comércio. O desenho que parte do conjunto Dallas veio a tomar, ainda tem muitas das referências deste Estudo.

### 3. INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL NA ÁREA-PLANO

#### 3.1. O Plano Diretor Municipal

A área de intervenção do Plano de Pormenor do Dallas está abrangida pelo Plano Diretor Municipal do Porto (RCM n.º 19/2006, de 3 de fevereiro) alterado pelo, Aviso n.º 14332/2012, publicado na 2.ª série n.º 207 do Diário da República de 25 de outubro de 2012, sendo este plano municipal de ordenamento do território o único instrumento de gestão territorial eficaz na área do Plano de Pormenor, para além do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), que abrange todo o espaço nacional.

##### 3.1.1. Ordenamento

De acordo com o PDM e relativamente à qualificação do solo, a área do Plano de Pormenor integra-se na categoria de espaço relativa ao solo urbanizado e abrange três subcategorias de espaço: “área de frente urbana contínua em consolidação”, “área de habitação de tipo unifamiliar” e “sistemas de circulação e mobilidade”. Para estas áreas, as disposições regulamentares são as seguintes:

##### *Secção II – Área de frente urbana contínua em consolidação*

##### *«Artigo 18.º – Âmbito e objetivos*

*As áreas de frente urbana contínua em consolidação correspondem 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; pretende -se a manutenção e reestruturação das malhas e a consolidação do tipo de relação do edificado com o espaço público existente.*

##### *Artigo 19.º – Usos*

*As áreas de frente urbana contínua em consolidação são zonas mistas com predominância do uso habitacional; são permitidas atividades complementares e outros usos desde que compatíveis com a função dominante.*

*Artigo 20.º – Edificabilidade*

*1 - As obras de edificação a levar a efeito regem -se pelas seguintes disposições:*

*a) Cumprimento dos alinhamentos e das formas de relação do edifício com o espaço público dominante na frente urbana em que o prédio se integra, exceto nas situações em que a CMP já tenha estabelecido ou venha a estabelecer novos alinhamentos;*

*b) Admite-se o prolongamento construtivo em cave para além do plano da fachada de tardo do corpo dominante, desde que esse prolongamento não represente um acréscimo de Abcnem uma impermeabilização superior a 70 % da área do prédio;*

*c) O alinhamento da fachada de tardo do corpo dominante do edifício é o definido pelo alinhamento do corpo dominante dos edifícios a manter nessa frente urbana;*

*d) Na construção de novos edifícios ou ampliação de edifícios existentes em prédio ou lote cuja exígua dimensão e configuração irregular não permita satisfazer em simultâneo o cumprimento da área máxima de impermeabilização e o alinhamento da fachada de tardo de acordo com, respetivamente, as alíneas b)e c) anteriores, a profundidade máxima é definida pelo alinhamento dominante;*

*e) Na construção de novos edifícios ou ampliação de edifícios existentes, em prédio ou lote de gaveto, deverão privilegiar-se soluções arquitetónicas adequadas ao conveniente remate urbano das respetivas frentes, dispensando -se, se necessário, do cumprimento do disposto nas alíneas b), c) e h) deste número;*

*f) A altura da fachada confinante com a via pública não pode exceder a largura do arruamento confrontante, medida entre os limites do espaço público dominante ou estabelecido, não sendo permitidos pisos habitáveis acima dessa altura e sem prejuízo do definido na alínea seguinte;*

*g) Na construção de novos edifícios ou ampliação de edifícios existentes, admite-se um andar recuado para além da altura da fachada definida na alínea anterior, quando tal seja dominante nessa frente urbana, ou sirva de colmatação a empena existente;*

*h) Admite-se a edificação ao nível do piso térreo para além da fachada de tardo do corpo dominante, até 20 % da área compreendida entre esta fachada e o limite posterior do lote;*

*i) A área do prédio não afeta à ocupação de edifícios, pode ser impermeabilizada no máximo de 10 % desde que não comprometa a existência de uma área permeável de 30 % da área do prédio.*

*2 - Cumulativamente com a alínea f) do número anterior devem ser atendidas as seguintes disposições:*

*a) Quando o perfil transversal do espaço público e via pública confinantes com uma frente urbana tiver um alargamento pontual numa dada extensão, a cércea é a admitida para a restante frente urbana;*

b) Quando o perfil transversal do espaço público e via pública confinantes com uma frente urbana seja superior a 21 m, a cêrcea máxima admitida é de 21 m, exceto quando a moda da cêrcea for superior, respeitando-se essa moda, ou quando já existir uma cêrcea estabelecida pela CMP para essa frente urbana.

3 - A CMP pode impor cêrceas diferentes das resultantes da aplicação dos números anteriores deste artigo, quando estiver em causa a salvaguarda de valores patrimoniais ou a integração urbanística no conjunto edificado onde o prédio se localiza.

Artigo 21.º – Logradouros e interior dos quarteirões

1 - O interior dos quarteirões destina -se a espaço verde afeto aos logradouros das parcelas confinantes com os arruamentos que definem o quarteirão ou à utilização coletiva.

2 - (Revogado.)

3 - Admite-se a divisão de um quarteirão quando se verificar uma das seguintes condições:

a) Abertura de novos arruamentos públicos em conformidade com a planta de ordenamento — qualificação do solo;

b) Quando a CMP considerar que, pela significativa dimensão do quarteirão e desejável alteração dos usos e ocupação existentes no seu interior, a divisão do quarteirão contribuir para a qualificação urbanística e ambiental dessa zona da cidade, e ou para a melhoria das condições de circulação viária.

4 - Na situação do número anterior, cumulativamente com as disposições constantes desta secção, devem verificar-se as seguintes regras:

a) O novo arruamento que divide o quarteirão existente deve ter um traçado que permita a adequação do cadastro à solução urbanística, devendo ainda estabelecer a ligação entre dois arruamentos já existentes;

b) A cêrcea dos edifícios a implantar à face do novo arruamento deve garantir uma correta articulação entre as cêrceas das frentes urbanas em que se apoia o novo arruamento.»

Secção IV – Área de habitação do tipo unifamiliar

«Artigo 22.º – Âmbito e objetivos

As áreas reguladas na presente secção correspondem às zonas em queo tipo dos edifícios é predominantemente o de habitação de tipo unifamiliar, que deve ser mantido como tal, ou às áreas para as quais o PDMP impõe essa mesma tipologia.

Artigo 23.º – Usos

Nas áreas de habitação de tipo unifamiliar o uso dominante é o da habitação, admitindo -se outros usos desde que compatíveis com a função dominante.

Artigo 24.º – Edificabilidade

1 — As novas construções ou as intervenções nos edifícios existentes a levar a efeito subordinar -se -ão às seguintes disposições:

a) *Cumprimento dos alinhamentos dominantes da frente urbana respetiva, quer para os edifícios quer para as frentes do lote confinantes com o espaço público, exceto nas situações em que a CMP já tenha estabelecido ou venha a estabelecer novos alinhamentos;*

b) *A área de impermeabilização não pode exceder 60 % da área do prédio ou lote, sem prejuízo do cumprimento da alínea anterior;*

c) *O número máximo de pisos acima do solo é três, exceto em frentes urbanas estabilizadas, nas quais é definido em função da cércea dominante;*

d) *Todos os fogos das novas construções devem ter acesso direto e independente ao exterior, podendo as caves ser comuns.*

2 — *No caso de operação de loteamento ou de impacte semelhante a loteamento, a área de impermeabilização não pode exceder 60 % da área do prédio.*

3 — *Excetuaam -se das alíneas b) e c) do n.º 1, as obras de edificação em prédio ou lote de reduzidas dimensões ou quando seja necessário garantir as condições mínimas de habitabilidade;*

4 — *A construção de novas frentes urbanas decorrentes da abertura de novos arruamentos implica a ligação destes a dois arruamentos existentes, podendo ser permitidas outras opções urbanas desde que devidamente enquadráveis em soluções já adotadas na envolvente próxima.»*

### *Capítulo III – Sistemas de circulação e mobilidade, Secção I – Disposições gerais*

#### *«Artigo 48.º - Objeto*

1 — *Consideram -se sistemas de circulação e mobilidade os que servem de canal de transporte ou de elemento de conexão e correspondência entre diferentes modos e meios de transportes e comunicações, facilitando a relação entre os setores urbanos e, ainda, entre a cidade e a sua área metropolitana ou outros pontos do espaço nacional e internacional.*

2 — *O ordenamento das componentes locais dos sistemas a concretizar através de planos, loteamentos, projetos de edificação públicos ou privados, projetos de urbanização e infraestruturas deve ser coerente com os objetivos gerais definidos nos sistemas de circulação e mobilidade, assim como com as previsões de edificação e usos constantes do PDMP, tendo em vista a viabilização de equilíbrios urbanos duráveis.»*

#### 3.1.2. Condicionantes

Nas áreas abrangidas por servidões administrativas e restrições de utilidade pública, a disciplina de uso, ocupação e transformação do solo é regulada pelas disposições expressas de espaço sobre que recaem, em acordo com o regulamento e com a planta de condicionantes dinâmica do Plano Diretor Municipal do Porto, sem prejuízo das disposições vinculativas das servidões ou restrições de utilidade pública, que a todo o tempo vigorarem na área delimitada no Plano de Pormenor do Dallas.

---

No território abrangido pelo Plano são observadas as disposições referentes a servidões administrativas e restrições de utilidade pública em seguida identificadas, constantes da legislação em vigor:

- a) Servidão aeronáutica do Aeroporto Sá Carneiro – sector 3C;
- b) Zonas acústicas mistas e sensíveis.

O Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 1 de agosto, aprova o Regime Legal Sobre a Poluição Sonora, estabelecendo que a delimitação de zonas mistas e sensíveis deve ser feita no respetivo Plano Municipal de Ordenamento, de acordo com os critérios fixados nesse diploma:

- Zona Sensível: área vocacionada para usos habitacionais, existentes ou previstos, bem como para escolas, hospitais, espaços de recreio e lazer e outros equipamentos coletivos prioritariamente utilizados pelas populações como locais de recolhimento, existentes ou a instalar;
- Zona Mistas: zona cuja ocupação seja afeta a outras utilizações para além das definidas nas zonas sensíveis, nomeadamente comércio e serviços.

A área de intervenção está integralmente classificada como Zona Mista.

#### **4. CARACTERIZAÇÃO FÍSICA E AMBIENTAL**

##### **4.1. Caracterização da Paisagem**

No que se refere à caracterização da paisagem urbana, deve assinalar-se os edifícios mais relevantes na área de intervenção e sua envolvente, bem como a existência de barreiras à continuidade do espaço público ou problemas de fecho visual e paisagístico de alinhamentos:

- Do ponto de vista da paisagem urbana e da morfologia do edificado, verifica-se que, em geral, os edifícios da envolvente que apresentam maior volumetria se encontram junto à Avenida da Boavista, eixo suporte de maior capacidade, enquanto que, no empreendimento Dallas, esta lógica se inverte, sendo os edifícios mais afastados da Avenida que têm maior cêrcea;

- Em termos de animação do espaço público pelas atividades, questão diretamente ligada à permeabilidade espaço público/ espaço privado, verifica-se que esta é mais forte também junto à Avenida da Boavista;
- No entanto, existem algumas barreiras a esta permeabilidade, decorrentes da existência de barreiras físicas;
- Neste contexto, a área de intervenção encontra-se de certa forma “encravada”, apresentando uma frente estreita junto à Avenida (espaço nobre e “chamariz” por excelência), com o restante desenvolvimento em situação de traseiras;
- Esta situação agrava-se pela função que o Largo Eng.º António de Almeida oferece atualmente, que é a de quase exclusividade para estacionamento e acesso automóvel, e pelo tratamento dos muros que conformam este espaço.

#### 4.2. Espaço público

Os espaços públicos na envolvente próxima do Plano são constituídos essencialmente pelos arruamentos e eixos viários claramente estabilizados. Para além destes, os espaços de utilização coletiva são praticamente inexistentes (faltam praças e jardins ou outros espaços significativos de uso coletivo).

Já no que se refere à área-Plano, identificam-se dois espaços públicos de diferente carácter. O primeiro, é o espaço de utilização coletiva situado na frente urbana da Avenida da Boavista, constituído pela plataforma elevada que resulta do recuo do edifício Dallas. Esta razoável praça de entrada no conjunto comercial tem sido, no entanto, deixada ao abandono (frequentemente ocupada com estacionamento). O seu enquadramento urbano pode ser potenciado de modo a constituir um elemento de composição do desenho urbano, gerador de usos e usufruto coletivos.

Na parte interior norte do Plano surge o Largo Eng.º António de Almeida, bolsa divergente da rua homónima, profundamente desqualificado, sendo a sua génese deficitária em termos de desenho urbano. É um espaço intersticial, resultante das ocupações edificatórias e não espaço criado com propósitos claros, acabando por ser usado como estacionamento automóvel - via em *cul-de-sac*, geradora de conflitualidade de tráfego e congestionamento. À desqualificação geral acresce o mau

---

estado de conservação das fachadas dos edifícios confrontantes e o abandono das frentes comerciais, decorrente de mais de uma década de encerramento do *shopping*,

No que se refere à continuidade entre espaço público e espaço privado, verifica-se que a permeabilidade do espaço privado (caraterizado pela existência ou não de barreiras físicas à continuidade, diferenças de cota, muros, entre outras), é praticamente inexistente. Contudo, analisados os espaços contíguos ao Plano, podem facilmente identificar-se situações onde esta permeabilidade (especialmente ao nível do uso pedonal) se pode conseguir. Exemplo disso está nos próprios conteúdos programáticos para a solução urbanística, inscritos nos Termos de Referência do Plano de Pormenor do Dallas, que identifica a possibilidade de *“articulação do espaço público com a envolvente criando novas ligações pedonais que valorizem a área (...) e a interação entre a Avenida da Boavista e o Largo e Rua do Eng.º António de Almeida”*. Esta ligação sendo feita à custa dos atravessamentos entre espaços públicos e privados garante a continuidade do sistema dos espaços coletivos. Outras possibilidades de continuidade urbana se apresentam, como é o caso do possível atravessamento entre a galeria comercial do Estádio do Bessa e o futuro espaço comercial do Dallas, o qual permitiria a ligação pedonal desde a Rua de O Primeiro de Janeiro até à Rua do Tenente Valadim, ou, ainda, uma provável ligação entre a entrada nascente do estádio do Bessa (na Rua Eng.º António de Almeida) e a Rua João de Deus, na entrada a norte, junto ao complexo de ténis do Bessa.

A identificação destas possíveis penetrações público-privado podem contribuir para se encontrar soluções para a animação e continuidade do espaço público, devolvendo à zona novas valências no usufruto destes espaços, criando em simultâneo melhores condições de utilização dos equipamentos e a consolidação de um comércio ativo, cujo sucesso está muitas das vezes dependente de boas condições de acessibilidade a partir dos espaços de utilização pública.

No que se refere à qualificação dos espaços públicos em termos do seu traçado, desenho e matérias de revestimento, verifica-se que houve recentemente intervenções nos arruamentos próximos, como é o caso das obras de qualificação na Rua O Primeiro de Janeiro, estando prevista, ainda para o ano em curso, a requalificação do traçado e do perfil da Avenida da Boavista que, na verdade, funciona como o eixo unificador de todo este tecido urbano.

#### 4.3. Caracterização acústica

A caracterização acústica que aqui se apresenta em breve resumo, é parte do Estudo Acústico e respetivos Mapas de Ruído (conteúdo documental do Plano) desenvolvido pelo Núcleos de Investigação e Desenvolvimento em Engenharia Acústica, da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, coordenado pelo Professor Rui Calejo, com o objetivo de estudar o impacto do ruído exterior junto das habitações, provocado pelos veículos quando do funcionamento em pleno do Plano de Pormenor do Dallas.

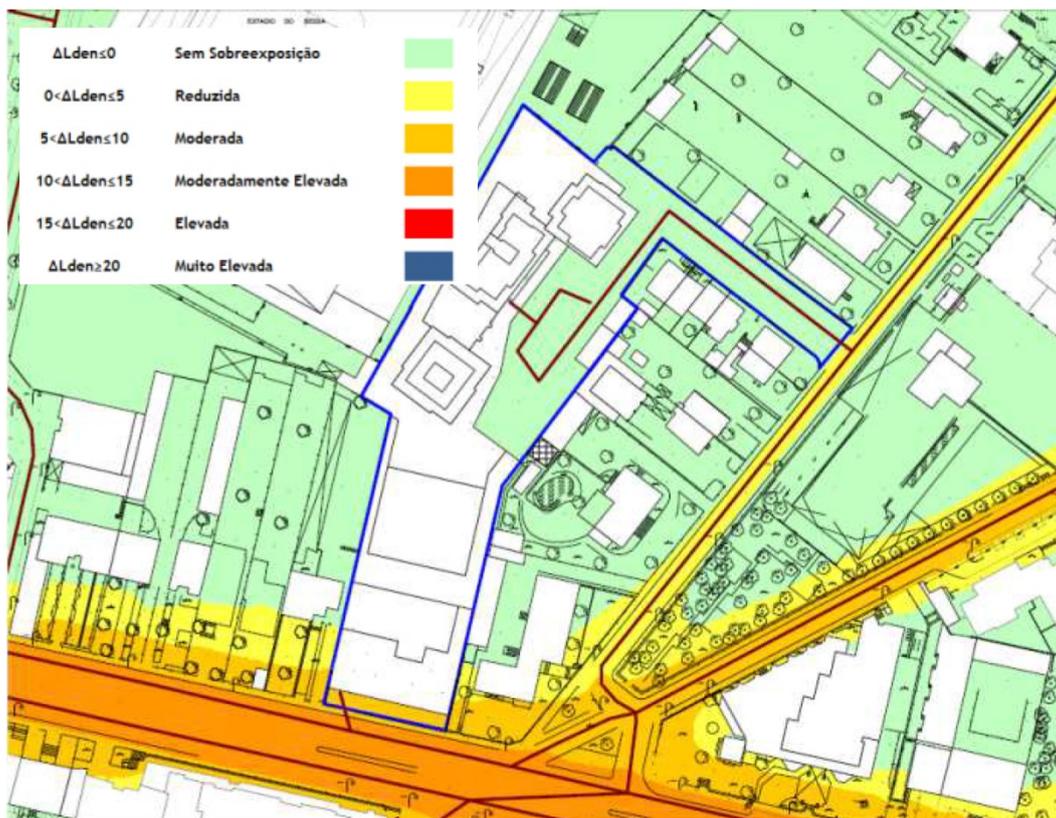
O Edifício Dallas possui atualmente uma taxa de ocupação muito reduzida, sobretudo no Bloco C (centro comercial) e no Bloco E (habitação). Os restantes blocos apresentam uma ocupação na ordem dos 30 %. Com a implementação do Plano de Pormenor do Dallas prevê-se uma ocupação plena, na qual o Centro Comercial será o centro dinamizador do conjunto. Surgem no entanto dúvidas quanto aos impactos, em termos de ruído, nas habitações existentes na área do Plano e envolvente, nomeadamente as habitações do Bloco E e nas moradias existentes ao longo da Rua do Eng.º António de Almeida. O parque de estacionamento do Centro Comercial tinha uma saída para o Largo (atualmente desativada).

No plano equaciona-se a eliminação definitiva desta saída do parque de estacionamento para o Largo, ficando o acesso aos parques subterrâneos limitados à entrada e saída através da Avenida da Boavista. Apenas o acesso ao parque privativo do Bloco E se fará na parte de trás (Largo e Rua).

O estudo acústico tomou em consideração estes pressupostos e debruçou-se sobre os vários cenários de mobilidade de que resultou a elaboração de mapas de sobre-exposição, para 3 diferentes cenários, donde foram retiradas algumas conclusões relativamente ao impacto em termos de ruído nas habitações de proximidade do Plano de Pormenor do Dallas:

- Cenário 1 – Entrada e saída de veículos pela “Avenida da Boavista” e “Largo e Rua” (traseiras);
- Cenário 2 – Entrada e saída de veículos pela “Avenida da Boavista e saída de veículos do Bloco E pelo “Largo e Rua” (traseiras);
- Cenário 3 – Entrada e saída de veículos pelo “Largo e Rua” (traseiras).

A partir destes limites de exposição, é então possível elaborar os mapas de sobre-exposição, nos quais são representadas as zonas onde os limites legais são excedidos. Dos variados Mapas que constam do estudo, reproduz-se o seguinte relativamente ao Cenário 2.



Mapa 1. Mapa de Sobre-exposição do PP Dallas - Cenário 2, Lden

Após a análise dos resultados obtidos nos mapas de ruído relativamente aos três diferentes cenários traçados, não é espectável a existência de sobre-exposição nas habitações localizadas nas traseiras do PP Dallas (acesso “Largo e Rua”). As conclusões do estudo apontam para que a situação de exposição mais favorável seja a que está exposta no Cenário 2 no qual as entradas e saídas de veículos são efetuadas pela “Avenida da Boavista”, e o acesso “Largo e Rua” (traseiras) é apenas utilizado como via de entrada e saída dos veículos do Bloco E.

4.4. Estrutura do parque habitacional

Relativamente ao parque habitacional, importa analisar a dimensão do mesmo, as suas características, uso e época de construção. Além disso, faz-se ainda um breve apontamento relativamente aos licenciamentos desde 1995 a 2009, de forma a retratar a dinâmica nos últimos anos. Nas imagens seguintes é possível verificar que as subsecções mais densas ao nível do edificado são na zona nascente, sendo maioritariamente residenciais.

É perceptível que as subsecções envolventes à área de intervenção resultaram de operações urbanísticas de carácter distinto do tecido urbano a nascente, existindo portanto edifícios de habitação multifamiliar de maior dimensão e mais espaços verdes de utilização coletiva entre os edifícios, tornando o espaço mais permeável, característica das morfologias modernistas dominantes na zona poente.

	Fogos licenciados em construções novas para habitação familiar							
	Tipologia do fogo				Entidade promotora			
	T0 ou T1	T2	T3	T4 ou mais	Pessoa singular	Organismo Público	Empresa privada	Outros
Lordelo do Ouro	554	766	754	598	262	0	2410	0
Ramalde	656	1391	1470	661	635	0	3366	177
Concelho do Porto	5583	7118	6154	3380	2688	603	18014	930

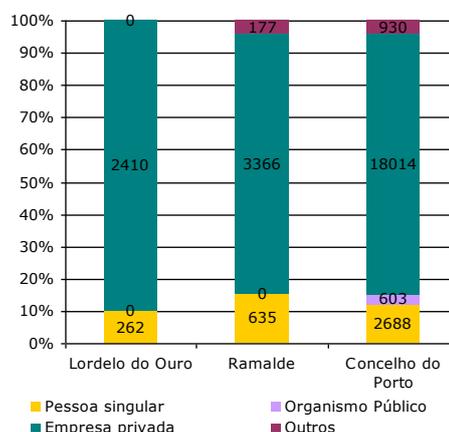
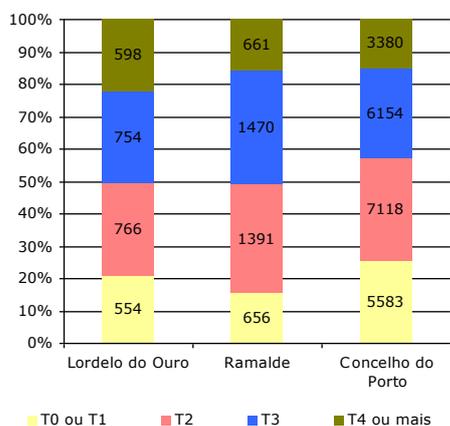
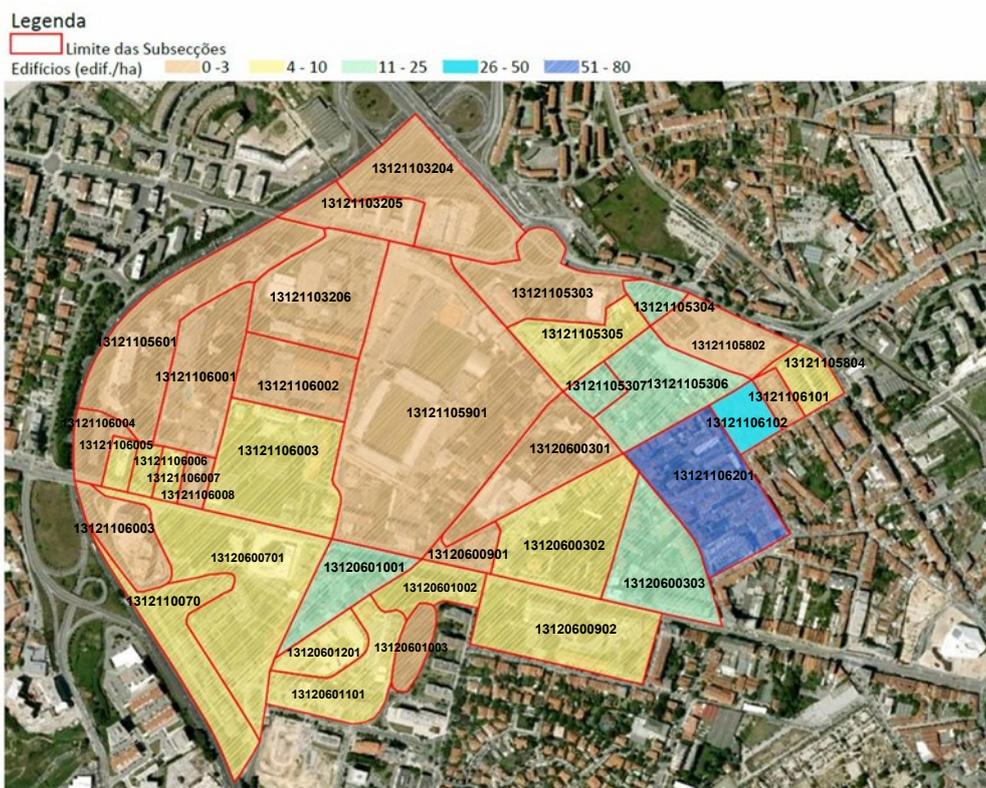
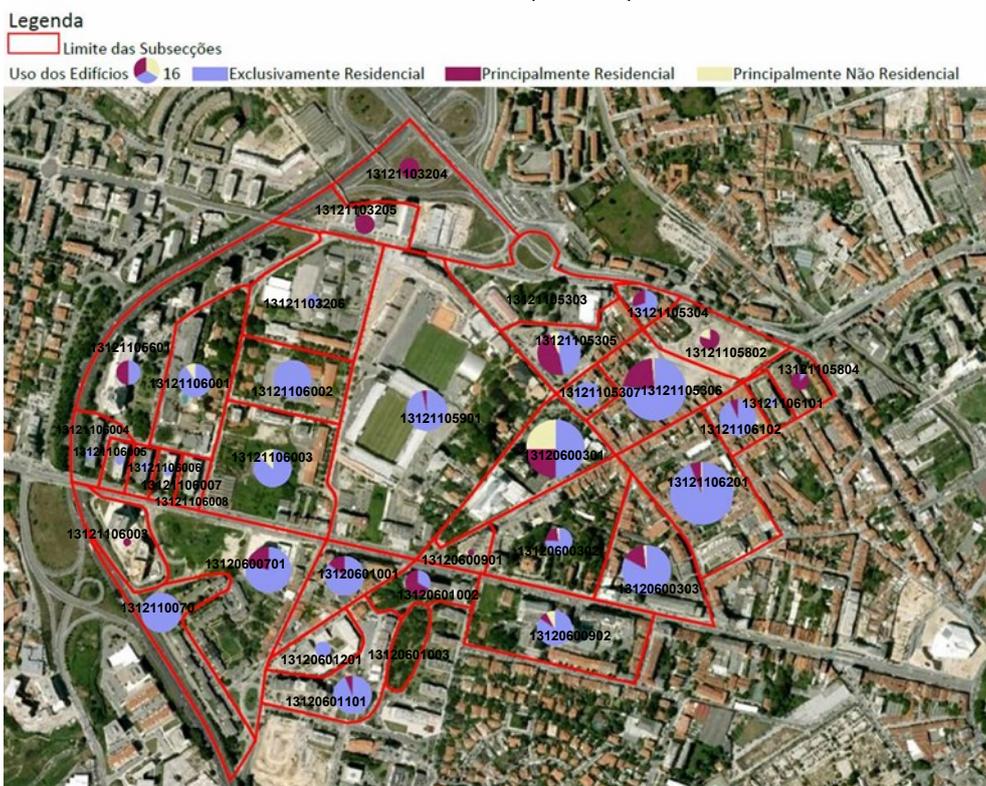


Gráfico 1. Fogos licenciados em construções novas para habitação coletiva



**Mapa 2. Edifícios existentes em 2011 por ha**

FORTE: Censos 2011 por subsecção

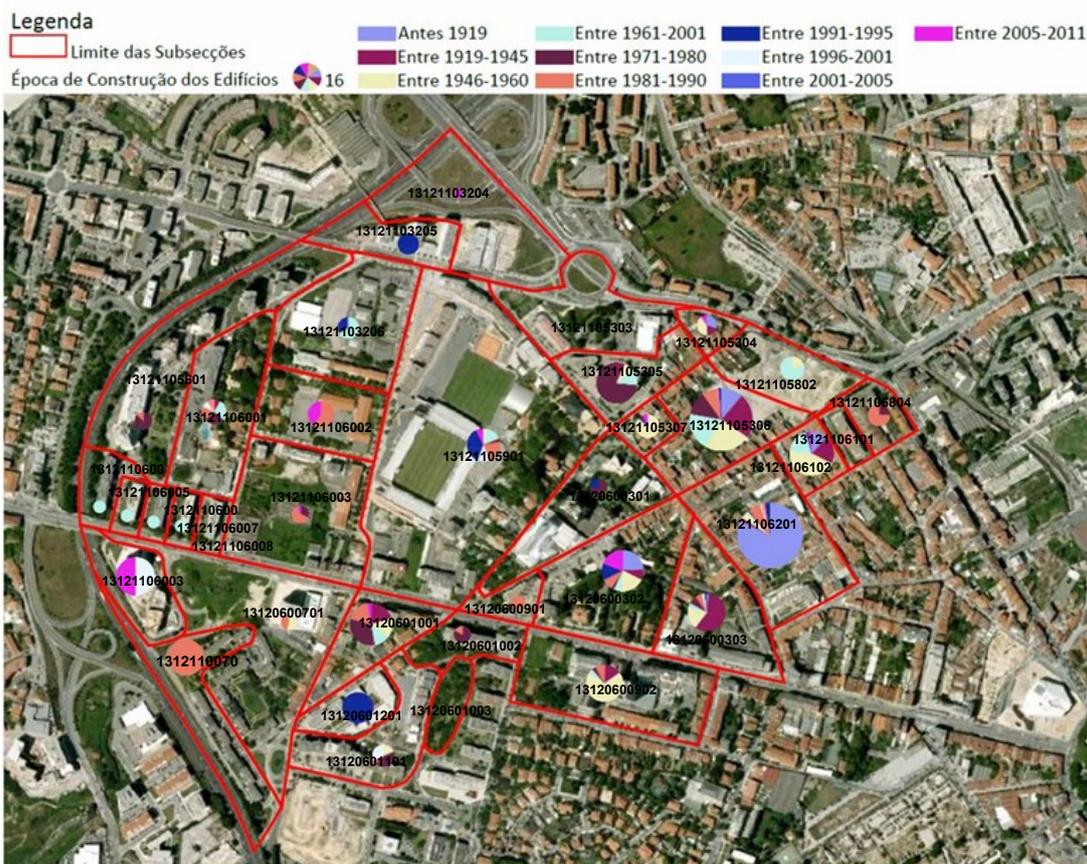


**Mapa 3. Uso dos edifícios existentes em 2011**

FORTE: Censos 2011 por subsecção

Relativamente aos usos cabe ainda salientar o peso dos edifícios principalmente não residenciais. É também transversal a quase todas as subsecções um nível de edifícios principalmente residenciais relevante, indicando que partes de alguns edifícios são efetivamente usados para comércio ou serviços. A imagem seguinte retrata a época de construção de edifícios retendo-se essencialmente o seguinte:

- Os quarteirões mais a nascente constituem o tecido urbano mais antigo estando grande parte do parque edificado consolidado até 1960;
- Depois de 1990 quase não houve construção de novos edifícios na maioria das subsecções.

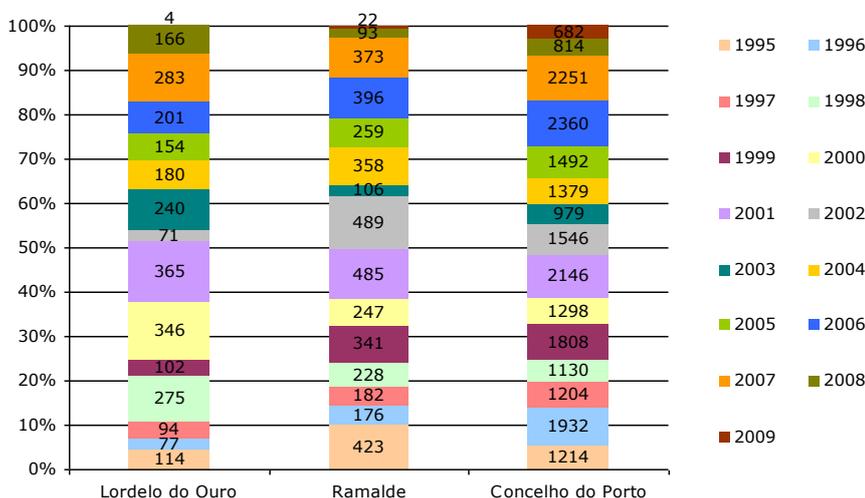


**Mapa 4. Época de Construção dos edifícios existentes**

FONTE: Censos 2011 por subsecção

Cabe ainda referir que de acordo com os dados dos Censos de 2011 quer o município, quer a freguesia de Ramalde perdem edifícios (5.05% e 2.46%, respetivamente), ainda que aumentem o número de alojamentos (9.66% e 14.87%, respetivamente). Lordelo do Ouro, por seu turno, regista um aumento significativo ao nível dos alojamentos, 21.95%, mas que apenas corresponde a um aumento de 2.67% ao nível dos edifícios.

No gráfico seguinte apresentam-se as licenças concedidas por ano, entre 1995 e 2009, verificando-se que, após a forte dinâmica verificada entre 2000 e 2001, o número de licenças concedidas tem vindo gradualmente a estabilizar, com a exceção de 2009 em que o número de licenças é anormalmente baixo, fruto possivelmente da conjuntura económica.

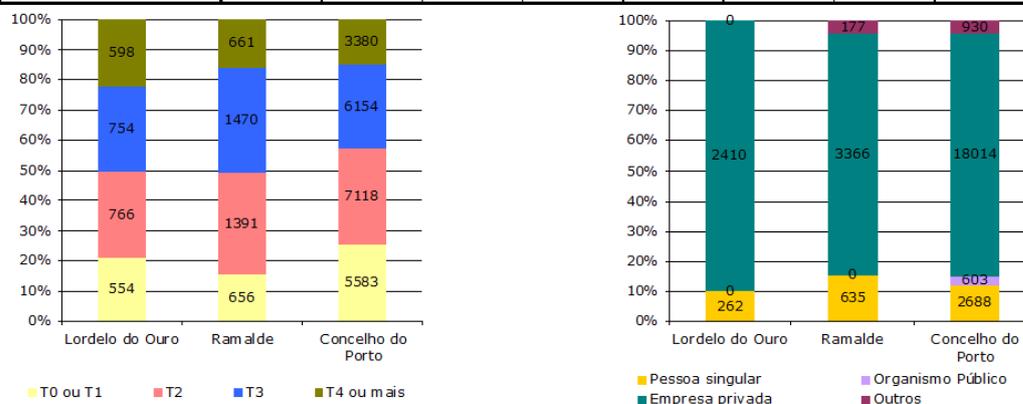


**Gráfico 2. Licenças concedidas entre 1995 e 2009**

Quanto à tipologia dos fogos licenciados e às entidades promotoras, o quadro e os gráficos seguintes congregam a síntese dos dados sendo de registar:

- A preponderância de tipologias T2 e T3;
- A quase exclusividade das empresas privadas enquanto promotores.

	Fogos licenciados em construções novas para habitação familiar							
	Tipologia do fogo				Entidade promotora			
	T0 ou T1	T2	T3	T4 ou mais	Pessoa singular	Organismo Público	Empresa privada	Outros
Lordelo do Ouro	554	766	754	598	262	0	2410	0
Ramalde	656	1391	1470	661	635	0	3366	177
<b>Concelho do Porto</b>	<b>5583</b>	<b>7118</b>	<b>6154</b>	<b>3380</b>	<b>2688</b>	<b>603</b>	<b>18014</b>	<b>930</b>



**Gráfico 3. Fogos licenciados em construções novas para habitação coletiva**

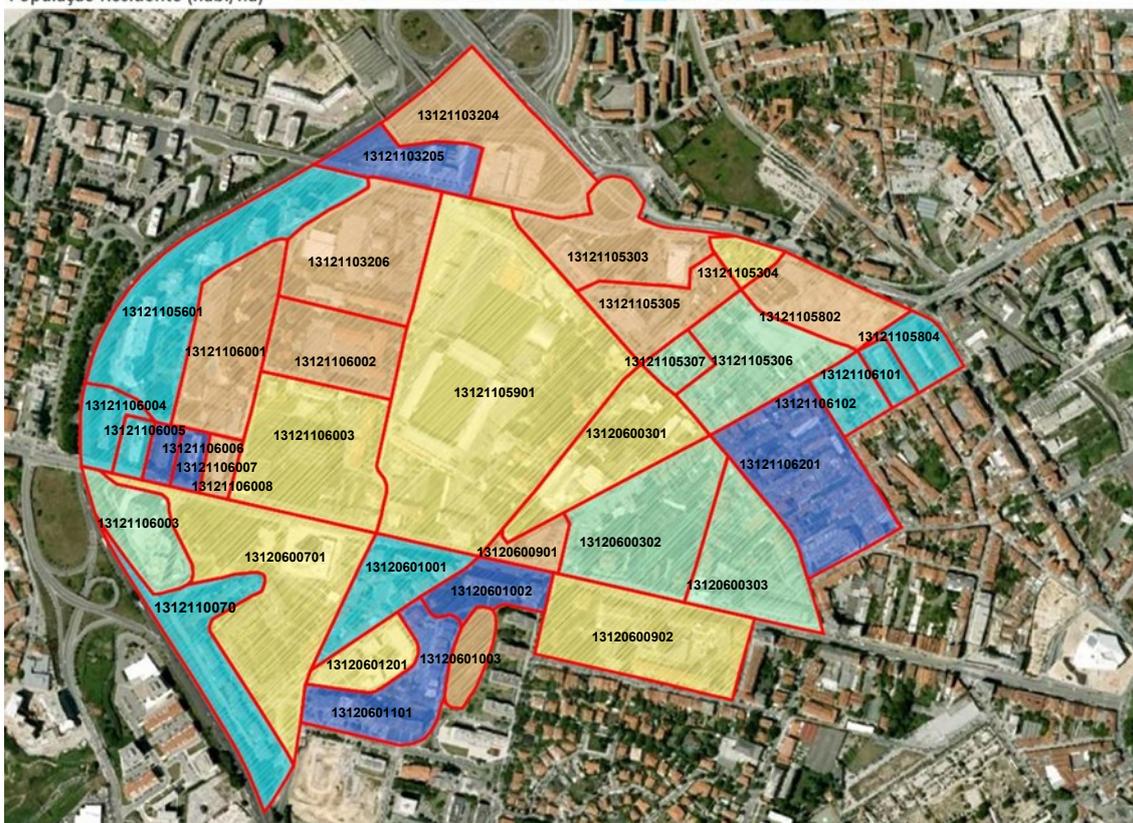
## 5. POPULAÇÃO

### 5.1. Diagnóstico sociodemográfico

Na imagem seguinte é possível verificar que a densidade de população é mais elevada nos quarteirões marginantes à Via de Cintura Interna a Poente e nos quarteirões a Nascente (a caminho da Casa da Música) e a Sul (em frente à área de intervenção). Contudo a subsecção em que se insere a área de intervenção é das que possui maior número de indivíduos (690).

#### Legenda

Limite das Subsecções  
 População Residente (hab./ha)
  0 - 35
  36 - 75
  76 - 105
  106 - 165
  166 - 250

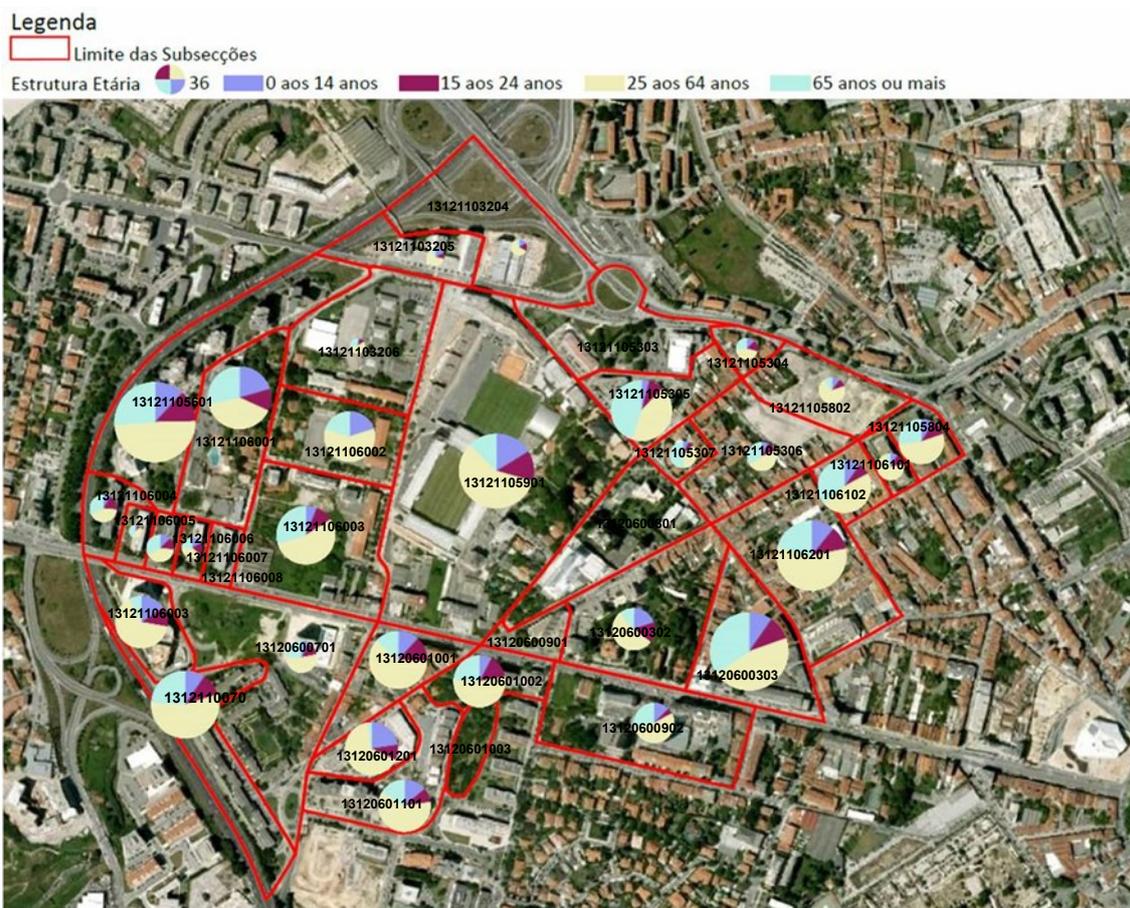


**Mapa 5. População residente em 2011 por ha**

FONTE: Censos 2011 por subsecção

As subsecções em que a numeração inicial é 131206 pertencem à freguesia de Lordelo do Ouro, enquanto as 131211 pertencem à freguesia de Ramalde. Em termos populacionais as subsecções analisadas neste âmbito correspondem apenas a 14.2% e 10.2%, do total das freguesias de Lordelo do Ouro e de Ramalde, respetivamente, sendo essas proporções em função da área quase da mesma ordem de grandeza, 9.5% e 10.0%, respetivamente. Atendendo aos dados dos Censos de 2011 para o

município do Porto e para as freguesias de Lordelo do Ouro e de Ramalde, enquanto o município perdeu quase 10% da sua população, estas freguesias registaram variações muito ténues, Lordelo do Ouro ganhou 58 pessoas (0.26%) e Ramalde ganhou 365 (0.97%). Já no que toca às famílias os dados apontam para aumentos substanciais em Lordelo do Ouro e Ramalde, 10.09% e 11.77%, respetivamente, enquanto o município regista apenas aumentos da ordem dos 0.13%.



**Mapa 6. Estrutura Etária da população residente em 2011**

FONTE: Censos 2011 por subsecção

Ainda na análise da população importa analisar a estrutura etária, tanto pela questão do conhecimento do público-alvo para a unidade comercial, mas também pelas questões de dependência económica.

A análise da estrutura etária constitui uma ferramenta importante, uma vez que descreve as sinergias entre os diversos grupos etários, das quais resultam determinados fenómenos demográficos, nomeadamente o coeficiente de dependência total e o índice de envelhecimento. No caso do coeficiente de dependência total

---

obtemos informações preciosas relativas ao nível de população potencialmente não ativa face à população empregada/ adulta, ou seja, é possível medir o grau de dependência da população assumindo-se que o rendimento do trabalho da população empregada é o principal sustento de toda a restante população.

O índice de dependência nos jovens e nos idosos resulta da decomposição do total para o grau de dependência dos jovens e dos idosos, respetivamente, em oposição ao total de população não ativa. O retrato da estrutura etária é muito semelhante para todas as unidades territoriais em análise, focalizado numa população maioritariamente adulta, em idade ativa, com proporções de crianças e jovens bastante razoável, sendo que a população idosa ronda os 21%. No geral este retrato devolve um índice de dependência total não muito elevado (ronda em média 53.1).

É no entanto importante salientar o seguinte:

- As subsecções 13120600303, 13121105304, 13121105305, 13121105307, 13121106001, 13121106004, 13121106005, 13121106006, 13121106007 possuem um nível de população adulta baixo, inferior a 40%, surgindo em contrapartida entre os que possuem níveis de população idosa mais elevados (superior a 25%);
- As subsecções 13121105305 e 13121105307 possuem os níveis mais baixos de população jovem e jovem adulta, representando os indivíduos até aos 29 anos 12.24% e 13.33%, respetivamente;
- Além disso para as subsecções 13120600303, 13121105305, 13121105307, 13121106001, 13121106005, 13121106006, 13121106007 e 13121106102 os índices de dependência totais são muito elevados, superiores a 75;
- As subsecções 13121105802 e 13121106101 apresentam o índice de dependência total mais baixo, sobretudo pelos baixos níveis de população jovem e idosa.

A imagem seguinte retrata a população empregada por setor de atividade, verificando-se uma preponderância de população empregue no Setor Terciário.

**Legenda**

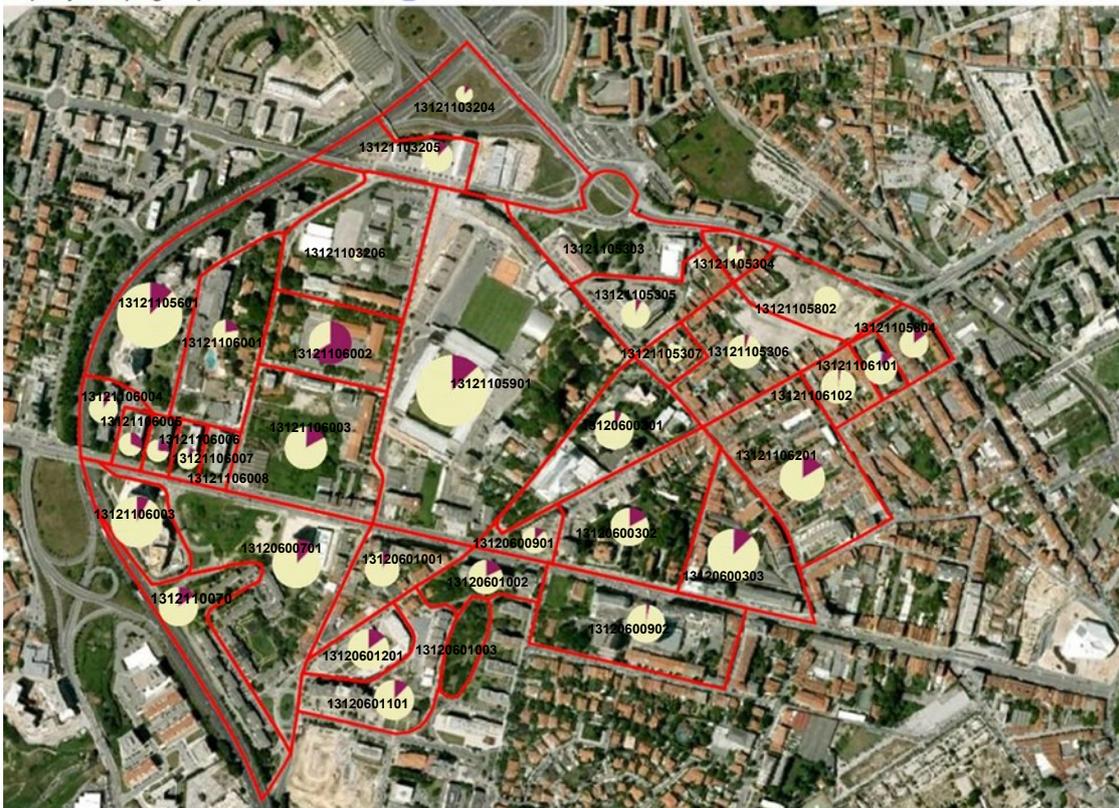
Limite das Subsecções

População Empregada por Sector de Atividade 61

Sector Primário

Sector Secundário

Sector Terciário



**Mapa 7. População empregada por Setor de Atividade em 2011**

FONTES: Censos 2011 por subsecção

## 6. EQUIPAMENTOS

Nas proximidades do Plano existem alguns equipamentos escolares e desportivos de relevo, nomeadamente as escolas secundárias Fontes Pereira de Melo e Clara de Resende e o complexo desportivo Estádio do Bessa Séc. XXI. O complexo desportivo do Bessa, totalmente remodelado aquando do Euro 2004, foi pensado para dispor, para além das áreas desportivas, de áreas de lazer e comércio, como é o caso do pequeno centro comercial que, numa linha perpendicular ao lado poente do Dallas, permite que se possa estabelecer uma continuidade entre este equipamento e o centro comercial Dallas.

Para além destes, a área conta nas proximidades com equipamentos culturais de relevo como a Casa-Museu Eng.º António de Almeida, Casa da Música e a Fundação de Serralves. Ao nível dos grandes equipamentos de lazer, o Parque da Cidade é uma referência da cidade e da região, sendo esta vizinhança uma mais-valia para a

qualidade urbana, paisagística e ambiental. Para além, disso encontram-se nas proximidades grandes empreendimentos hoteleiros (tais como o Sheraton, Tiara Park Atlantic, Porto Palácio ou o Tivoli) e conjuntos comerciais (o Aviz, o Bristol, o Brasília, o Península e o Cidade do Porto), os quais congregam enormes dinâmicas de centralidade urbana, funcionando esta área da cidade como um eixo agregador de funções, sejam estas culturais, de lazer, comerciais e do setor terciário.

## **7. MOBILIDADE URBANA**

A área do Plano dispõe de excelente acessibilidade, sobretudo ao nível das estruturas viárias envolventes que determinam a forma de todo este tecido urbano. A Avenida da Boavista constitui o elemento viário mais significativo, já que tem por si só uma importância à escala da cidade, ligando a Baixa à frente marítima da cidade do Porto. Existe também no eixo norte-sul a via rápida com as ligações à ponte da Arrábida, integradas na rede de mobilidade à escala regional, nomeadamente através do nó de Bessa Leite, a sul, e do nó de Francos, a norte. Em termos de mobilidade urbana, os operadores públicos da STCP e Metro do Porto, asseguram uma vasta oferta de soluções ao transporte coletivo, sendo de salientar a proximidade das estações de Metro de Francos e da Casa da Música e dos interfaces nesta última estação e no Bom Sucesso.

## **8. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO DALLAS**

A caracterização do empreendimento Dallas passa pela análise da capacidade de intervenção do Plano de Pormenor, tendo por base a situação existente ao nível arquitetónico e urbanístico, e ainda, na vertente volumétrica relativamente à capacidade de integração urbana e paisagística do conjunto no espaço público envolvente. Procura-se também verificar a compatibilidade do edificado existente com as regras de segurança contra incêndios em edifícios e a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, com vista a detetar eventuais necessidades de intervenção que, não sendo da esfera deste instrumento urbanístico, poderão configurar ações a desenvolver posteriormente, com vista ao enquadramento legal do empreendimento.

O empreendimento Dallas é composto por cinco edifícios contíguos e ligados funcionalmente entre si (ao nível das caves), identificados no Plano sob a designação

de Bloco A, B, C, D e E (desde a frente da Avenida da Boavista para o interior), constituindo, deste modo, um conjunto edificado único que integra diversos usos, incluindo comércio (em que se integra o centro comercial), serviços e habitação.



**Figura 6. Planta da situação existente**

O Centro Comercial Dallas, foi inaugurado em dezembro de 1984, tendo mantido as portas abertas até finais dos anos 90 apesar da dificuldade na sua promoção decorrente do sistema de gestão (que se baseava na venda das frações comerciais, impedindo uma gestão única da área comercial) e dos problemas que se colocaram devido às condicionantes físicas dos espaços (pé direito insuficiente, entre outras). O Centro Comercial acabou por encerrar em julho de 1999, por falta de condições de segurança, mantendo-se a utilização do Bloco A para escritórios, com ligação direta para a Avenida da Boavista. O Bloco B, para além do *shopping*, previa a abertura de uma sala de cinema e restaurante, situados num volume de dois pisos, voltado para o Largo Eng.º António de Almeida, mas que nunca chegaram a ser acabados e deste modo nunca funcionaram. Os Blocos C e D estão afetos a serviços (escritórios em utilização) e o Bloco E a habitação multifamiliar (nunca chegou a ser ocupado) e



---

solo destinados a serviços e garagens; e Bloco C, com r/c mais 11 pisos. Os blocos B e C estão voltados para o Largo do Eng.º António de Almeida. Na licença de Obras previa-se a cedência de uma área com 484m<sup>2</sup> para o domínio público, a qual daria continuidade ao referido Largo. Esta licença acabou por ser considerada nula no relatório do IGAT de 1987, deixando os edifícios entretanto construídos sem enquadramento legal, bem como sem efeito a área a ceder.

Em 1993 foi emitido o Alvará de Obras de Edificação n.º 55/93, (Aditamento à Lic. Obras 192/80) relativo ao Bloco E, alterando o destino das suas frações para habitação (destino atual). Posteriormente, foi solicitado o licenciamento de obras de alteração do interior, através do processo n.º 16284/00, o qual foi indeferido, uma vez que se verificou que a obra e a licença 55/93, não respeitavam o Alvará de Loteamento n.º 20/74, designadamente quanto à implantação dos edifícios. Relativamente ao Bloco D, não chegou a existir na CMP qualquer processo de licenciamento da obra. Em resumo, a situação do processo administrativo do empreendimento é, atualmente, a seguinte:

- No que se refere aos Blocos A, B, C, a Licença de Obras que lhes deu origem (LO 192/80), foi considerada nula;
- Relativamente ao Bloco D, nunca existiu qualquer licenciamento;
- Em relação ao Bloco E, embora tenha sido emitida a Licença de Obras n.º 55/93 (Adit.192/80), esta foi considerada nula por não se conformar com as prescrições do Alvará de Loteamento n.º 20/74, relativamente ao Lote n.º7;
- As infraestruturas previstas no loteamento, foram executadas durante a obra do complexo Dallas, tendo a aquisição gratuita a favor do município ocorrido em 19/01/1976, através de escritura pública;
- Parte do terreno (484 m<sup>2</sup>) que faz parte do Largo Eng.º António de Almeida, destinava-se a integrar o domínio público após conclusão das obras da LO n.º 192/80, mas tal não chegou a suceder.

Não obstante os vários procedimentos administrativos, sublinha-se que atualmente está em causa a existência de cinco edifícios (Blocos A,B,C,D e E) que se encontram, sob o ponto de vista material, totalmente ligados entre si ao nível das caves, aparecendo assim como um conjunto unitário, situação que nunca esteve prevista no âmbito dos procedimentos que deram entrada na Câmara Municipal do Porto.

8.2. Relação com o espaço público e estado de conservação

Da análise feita ao espaço público constituído pelo Largo do Eng.º António de Almeida, através do levantamento ao nível das entradas à cota de soleira, verifica-se que a alternância de entradas públicas e privadas, por um lado, pedonais e automóveis, por outro, é geradora de conflitos de circulação.

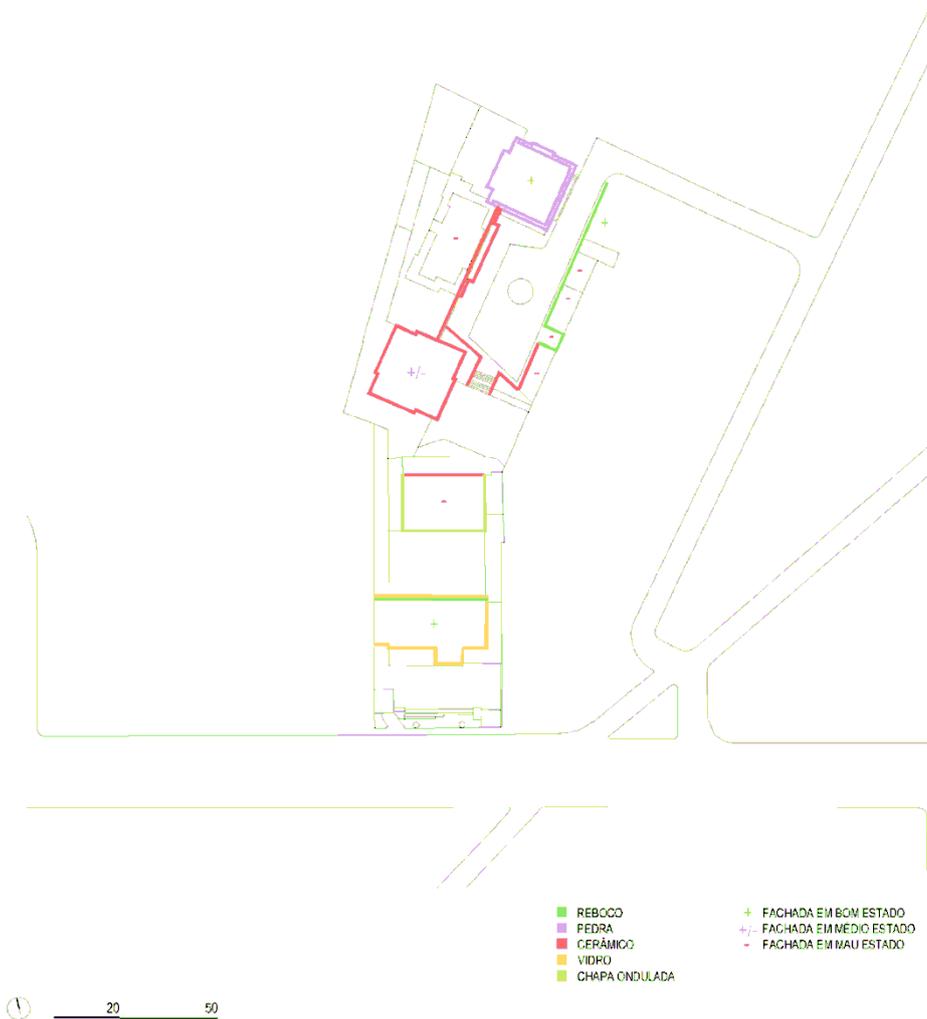


Figura 8. Levantamento de entradas do piso 1

A partir do levantamento do tipo do acabamento das fachadas e o do seu estado de conservação, observa-se o seguinte:

- O Bloco A é revestido por fachada-cortina em vidro, enquanto nos restantes (C, D e E) os paramentos de fachada são essencialmente constituídos por materiais cerâmicos e pedra, e por uma composição de vãos de pequena dimensão;
- Relativamente ao estado de conservação, os Blocos A e E, apresentam um bom estado de conservação de fachada (atribuindo-se a classificação de “Bom”), no Bloco C, o estado de conservação é razoável (atribuindo-se a

classificação de “Médio”) e os B e D necessitam de intervenção ao nível das fachadas (atribuindo-se a classificação de “Mau”).



**Figura 9. Tipo de revestimento e estado de conservação das fachadas**

### 8.3. Condicionamentos urbanísticos e legais

Neste ponto faz-se uma análise relativamente à conformidade dos blocos existentes a manter (A, C, D e E) com os normativos legais, em particular no que se refere ao Decreto-Lei n.º 163/2006 de 08 de agosto (mobilidade condicionada), ao Decreto-Lei n.º 220/2008, de 12 de novembro, e à Portaria n.º 1532/2008, de 29 de dezembro (segurança contra incêndios em edifícios). Exclui-se desta análise o Bloco B (centro comercial), já que este será alvo de demolição e reconstrução total.

Para cada uma das condicionantes legais é identificada a necessidade de verificação em pormenor do cumprimento da norma (V) ou se já se verifica o cumprimento (C). No caso em que é identificada a necessidade de verificação, esta destina-se a definir com

pormenor a intervenção necessária, considerando que já foi verificada a possibilidade do cumprimento da exigência legal.

a) Exigências de acessibilidade, segundo o Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto:

DL n.º 163/2006 - mobilidade condicionada Descrição / Requisitos	BLOCO			
	A	C	D	E
Dimensão da cabine de elevador	V	V	V	V
Patamares e corredores – largura $\geq$ 1,20m	C	C	C	V
Instalações sanitárias – distribuição interior	V	V	V	–
Instalações sanitárias – áreas dos compartimentos	V	V	V	V
Portas de abrir – áreas de manobra	C	C	C	V
Acessos ao exterior (terraços)	V	V	V	V
Acesso principal – soleira na entrada (piso 1)	V	V	V	V
Acesso exterior – espaço público	V	V	V	V
Piso recuado – sentido das portas de elevador	V	V	V	V
Piso recuado – dimensão do espaço de saída do elevador	V	V	V	V
Piso técnico não integrado no percurso acessível	V	V	V	V

**Quadro 1. Exigências de acessibilidade**

b) Exigências de segurança contra incêndios, segundo o Decreto-Lei n.º 220/2008, de 12 de novembro, e a Portaria n.º 1532/2008, de 29 de dezembro:

Normas de Segurança contra Incêndios em Edifícios (SCIE) Descrição / Requisitos	BLOCO			
	A	C	D	E
Ponto de água para abastecimento de veículos de socorro, assegurado pela rede de distribuição pública	V	V	V	V
Possibilidade de estacionamento de veículo de socorro junto à fachada	C	V	C	V
Confronto menos direto com a fachada a corrigir no desenho do espaço público	V	C	V	V
Retificação da segunda comunicação vertical de evacuação (para edifícios com mais de 28m de altura)	V	C	–	V
Criação de uma segunda câmara corta-fogo no piso após alcançados 28m de altura, com a dimensão de 7m <sup>2</sup>	V	V	–	V
Transformar caixa de escadas em compartimento corta-fogo	V	–	–	–
Largura mínima de saída de evacuação = 1.40m	C	C	C	C
Largura mínima de caminho horizontal de evacuação = 1.40m	C	C	C	C
Distância máxima a percorrer entre local de permanência e saída	C	C	C	C

**Quadro 2. Exigências de segurança contra incêndios**

#### 8.4. Área de construção atual

No quadro seguinte identificam-se as áreas de construção atual de cada um dos blocos do conjunto Dallas com referência à distribuição espacial e funcional.

BLOCO	PISO	USO	ÁREA (m <sup>2</sup> )	ÁREA TOTAL (m <sup>2</sup> )
<b>A</b>	Piso 1	comércio	542	4.191
	Tipo (x6)	serviços	556	
	Recuado	serviços	313	
<b>B</b>	R/C+2 pisos	cinema	1699	39.619
	Piso 1 + caves (6 pisos)	centro comercial	25029	
	3 Caves	estacionamento	12891	
<b>C</b>	Tipo (x12)	serviços	513	6.395
	Recuado	serviços	239	
<b>D</b>	Piso 1	serviços	84	2.184
	Tipo (x3)	serviços	597	
	Recuado	serviços	309	
<b>E</b>	Piso 1	técnico	436	9.454
	Tipo (x4)	habitação	444	
	Tipo (x7)	habitação	515	
	Recuado	habitação	273	
	2 caves	estacionamento	3364	
<b>Total</b>				<b>61.843</b>

**Quadro 3. Área de construção atual**

Relativamente ao Bloco B – que inclui o centro comercial, e uma vez que este deverá ser objeto de profunda reformulação, tendo em conta a necessidade de adaptação à legislação em vigor, nomeadamente no que respeita ao pé direito mínimo, optou-se por fazer um levantamento da área bruta locável piso a piso, que se apresenta nos seguintes esquemas específicos do centro comercial:



Figura 10. Levantamento da área bruta locável do centro comercial

Da análise às plantas dos pisos do centro comercial representados na figura esquemática acima, pode concluir-se que o conjunto comercial Dallas possuía uma área bruta locável de aproximadamente 16.777m<sup>2</sup>.

No quadro que se segue apresentam-se as áreas globais do complexo Dallas, tal como este se encontra materializado no terreno e os respetivos índices urbanísticos atuais, relativamente aos prédios originais e à área-Plano.

Descrição	Área (m <sup>2</sup> )
Área do plano de pormenor	9.172
Área dos prédios (Dallas)	7.485
Área total de construção (Atc)	61.813
Área bruta de construção (Abc)	45.152
Área bruta locável (ABL)	16.777
Área de implantação (Ao)	7.485
Área de impermeabilização (Ai)	9.044
Índice de impermeabilização (Iimp)	0.9
Índice de construção (Ic)	4.9
Índice de utilização do solo (Iu)	6.7
Índice de ocupação do solo (Io)	0.8

**Quadro 4. Áreas e índices urbanísticos**

## II. PROPOSTA

### 9. ESTRUTURA URBANA

#### 9.1. Estratégia adotada

A estratégia de intervenção adotada considera as seguintes premissas e objetivos para a sua implementação e atuação:

##### a) Usos

Considera-se que os usos atualmente existentes no conjunto edificado são os mais adequados à área-Plano, pretendendo-se manter as diversas utilizações nos edifícios existentes, uma vez que, apesar da situação particular em que se encontram, estão com níveis elevados de ocupação:

- Os usos de serviços, na generalidade escritórios, estão distribuídos pelos blocos A, C e D com empresas em atividade. Já no que se refere ao Bloco B Centro Comercial encontra-se completamente inativo, pelas razões atrás descritas, exceto uma pequena área comercial ao nível do piso 1 do Bloco E, o qual por sua vez nunca foi ocupado para os fins habitacionais a que se destina, por falta de autorização administrativa de utilização;
- A fundamentação para a adequação do uso comercial à área-Plano decorre da constatação de que o conjunto comercial terá condições de ser alavancado pela existência de serviços e habitação no próprio conjunto imobiliário, mas também porque usufruirá da movimentação de pessoas gerada pelos equipamentos e serviços envolventes (hotel, escolas, estádio, entre outros);
- Por outro lado, a proposta de um novo conjunto comercial, mais moderno e eficiente, poderá efetivamente ocupar o espaço atualmente em desuso de uma forma mais eficaz do que outras utilizações o poderiam fazer, embora seja necessário proceder a uma reconstrução bastante significativa de toda a área do Bloco B.

#### b) Espaço Público

Relativamente à Avenida da Boavista interessa abordar os seguintes aspetos definidores da matriz do desenho do espaço público:

- Atribuir maior importância à plataforma de nível, a qual por força da pendente da rua, se assume como o grande espaço de utilização coletiva na transição entre o passeio público e o empreendimento;
- Manter a rampa no lado nascente situada na cota mais favorável do passeio para facilitar o acesso a indivíduos com mobilidade condicionada;
- Articular melhor os acessos ao parque de estacionamento com a via pública eliminando elementos dissonantes (canteiros e floreiras).

A requalificação do espaço público composto pelo Largo Eng.º António de Almeida e a Rua Eng.º António de Almeida, deverá passar por proposta de um novo desenho que introduza valias de usufruto pedonal e humano, limitando a circulação automóvel ao estritamente necessário, considerando os seguintes aspetos:

- Eliminar a saída do parque de estacionamento do Bloco B e consequentes estrangimentos de tráfego, libertando o espaço público para uso pedonal;
- Regularizar as pendentes e nivelamento dos pavimentos;

- Suprimir todo o estacionamento à superfície, reservando apenas os estritamente necessários aos veículos de emergência;
- Requalificar a Rua Eng.º António de Almeida - embora esta rua se situe praticamente fora dos limites do Plano, a intervenção a efetuar no sistema de espaços públicos incluirá sempre este arruamento público.

Relativamente à integração na malha urbana envolvente, uma das premissas do Plano passa por estabelecer ligações pedonais entre a Avenida da Boavista e o Largo Eng.º António de Almeida, para isso equacionaram-se as seguintes hipóteses:

- Estabelecer uma ligação pedonal exterior entre avenida da Boavista e o largo, ao longo do limite nascente da área de intervenção, a qual acabou por ser abandonada, devido, por um lado, à excessiva extensão e diferença de cotas (desadequada à mobilidade condicionada) e às características próprias de um conjunto comercial, as quais tornariam essa ligação num espaço pouco atraente, inseguro e de utilidade duvidosa, em favor de uma ligação pelo interior do Bloco B, o mais direta possível entre estes espaços, facilitadora de uma acessibilidade pedonal mais inclusiva.
- Avaliar a possibilidade de ligação pedonal também à Rua O Primeiro de Janeiro, contornando o Edifício C pelo lado Sul. Na verdade, a Rua O Primeiro de Janeiro caracteriza-se pelo passeio alargado que serve não só o Estádio do Bessa, mas também as escolas secundárias, e por permitir um bom usufruto do espaço público. A possibilidade de integração do Largo nessa estrutura urbana revela-se interessante. Este atravessamento situa-se todavia fora da área do Plano, pelo que apenas será apontado como estratégia a desenvolver fora do âmbito deste instrumento.

#### c) Fachadas

O desenho global das fachadas existentes e os tipos de materiais de revestimento dos alçados poderá manter-se. Contudo, deve ser revisto em cada caso, o estado de conservação de fachadas e efetuar trabalhos de recuperação necessários, por razões de ordem construtiva (para resolução de patologias), de conforto térmico, de eficiência energética e de integração paisagística da imagem urbana, nos edifícios em que se identifique a necessidade de intervenção a este nível.

d) Acessibilidade e Segurança contra incêndios

Relativamente à adaptação dos edifício às exigências normativas sobre a Acessibilidade (mobilidade condicionada) e Segurança Contra Incêndios, e tendo em conta as observações efetuadas anteriormente, será necessário, realizar as intervenções específicas determinadas pela verificação e avaliação, devendo em todo o caso garantir o seguinte:

- Para permitir o acesso a veículos de combate a incêndio à plataforma elevada da entrada a partir da Avenida da Boavista, deverá ficar garantido o reforço da laje junto à fachada sul do Bloco A, para que resista a um punçoamento causado por uma força de 170 kN, distribuída numa área circular de 20 cm de diâmetro.

e) Viabilidade económica do centro comercial

A viabilização económica do centro comercial (bloco B) terá de ser enquadrada pelas atuais regras urbanísticas e disposições legais aplicáveis. Para isso deve ter-se em consideração o seguinte:

- Demolir dois pisos completos de forma a ganhar pé-direito para os pisos que são a manter, se por um lado representa uma significativa diminuição da área total do conjunto comercial, por outro lado possibilita um maior desafogo, espaços mais arejados e modernos;
- Calcula-se que a operação de reconstrução do centro comercial determine um rácio entre a área de construção e a área bruta locável na ordem dos 80%;
- Comparando as áreas de centros comerciais implantados no centro de cidade, em situações urbanas idênticas à do empreendimento Dallas, verifica-se que as áreas brutas locáveis, representam entre 75 a 80% da área de construção total, embora não tenha sido possível obter este último valor:

CENTRO COMERCIAL	CIDADE	Área Bruta Locável
Via Catarina	Porto	11.656
Cidade do Porto	Porto	15.064
Armazéns do Chiado	Lisboa	10.200
Fórum Viseu	Viseu	19.664
Fórum Aveiro	Aveiro	17.500

**Quadro 5. Comparação da área locável de centros comerciais**

Fonte: APCC – Associação Portuguesa de Centros Comerciais

- Estudos de viabilidade económica preliminares efetuados para o centro comercial Dallas, apontam também para uma área bruta locável na ordem dos 15000 m<sup>2</sup> para que conjunto comercial se configure viável.
- Embora se registre uma diminuição da área bruta de construção do Centro Comercial relativamente àquela que existiu, a área bruta locável do conjunto comercial não poderá ser maior do que 15.000m<sup>2</sup>;
- Como esta área bruta locável (15.000m<sup>2</sup>) não pode ser obtida apenas com recurso ao volume atualmente existente (abaixo da cota de soleira), devido à necessidade de demolição de pisos intercalados, para obter um pé-direito regulamentar, será necessário criar nova área de construção num volume à superfície que substitua o atual edifício dos cinemas e se prolongue num embasamento de remate uniforme entre os blocos C, D e E.

Para garantir a viabilidade económica do centro comercial devem ainda ser considerados os encargos decorrentes da sua total reformulação, seja no âmbito material (alteração total do interior, demolições e renovação) seja ao nível cadastral. Para o efeito é fundamental que o centro comercial tenha uma gestão única, o que obriga a que as frações atualmente existentes e cuja propriedade está dispersa, sejam agrupadas numa única propriedade.

## 9.2. Solução proposta

O processo de elaboração do Plano passou por testar diversas hipóteses de solução de articulação do espaço público com a volumetria dos edifícios a manter e as implicações que a demolição e reconstrução do centro comercial teriam ao nível da harmonização do tecido urbano.

Considerando que os edifícios a manter (Blocos A, C, D e E) apresentam na composição dos seus volumes, áreas de construção e uma relação com as frentes urbanas suficientemente consolidadas, restava equacionar em que medida seria possível obter uma definição idêntica sobre a configuração arquitetónica do Bloco B (centro comercial). Tal não era possível, desde logo, porque as necessidades e condições de conceção serão diferentes em função do promotor que vier a tomar posse do conjunto comercial. Por outro lado, e face ao investimento necessário para realizar a reabilitação do Centro Comercial, uma maior flexibilidade de opções permitirá captar mais eventuais interessados na sua promoção. Esta questão é

---

especialmente importante tendo em conta que os objetivos do Plano apenas serão totalmente cumpridos quando houver uma solução para o Centro Comercial, ainda que algumas intervenções e a regularização administrativa da situação dos restantes Blocos, se iniciem logo que o Plano entre em vigor. Assim, e face ao atual clima de grande incerteza económica e de pouca apetência para o investimento, considera-se que é mais vantajoso para o Plano, e para a cidade, manter alguma flexibilidade no que respeita à solução final do Centro Comercial.

Para tal, optou-se por definir a volumetria do Bloco B, recorrendo a um “volume máximo admissível”, isto é, o volume no qual o Centro Comercial se terá que inscrever. Este é definido pelas faces exteriores do volume, podendo a partir daí obter-se o desenho concreto que terá que ocupar. Da mesma forma, a área de construção admitida é a máxima, podendo ser menor caso os promotores, em face dos estudos de viabilidade que realizarem, assim o decidirem. Também não é definido o número de pisos, pois tal decorrerá (dentro do volume máximo admitido) do projeto de arquitetura do Centro Comercial e das opções económicas dos seus promotores.

Esta metodologia permite manter a flexibilidade necessária para o futuro do conjunto comercial, ao mesmo tempo que salvaguarda todas as questões de integração urbana e relação com a envolvente (seja a envolvente imediata, dos restantes blocos, seja na relação com os lotes vizinhos).

Esta flexibilização é também necessária face à programação da execução do Plano. De facto, muito embora os blocos A, C, D e E estejam em condições de iniciar o processo de regularização administrativa, imediatamente após a publicação do Plano, o atual clima económico faz prever um maior atraso na decisão de investir no Centro Comercial. Assim, o Plano prevê já a possibilidade de execução em diferentes momentos, estabelecendo para tal uma solução transitória que permita prosseguir os objetivos que não estejam diretamente relacionados com o Centro Comercial. Esta solução é descrita e justificada mais à frente neste Relatório, apresentando-se em seguida aquela que é a solução global preconizada.

#### 9.2.1. Intervenção face à Avenida da Boavista

À face da Avenida da Boavista propõe-se avançar o volume de um piso ampliando deste modo o átrio do centro comercial, sobre a plataforma de cobertura das caves, cujo espaço aberto de utilização coletiva poderá enquadrar com maior impacto e

---

visibilidade a entrada no centro comercial. O átrio no piso 1 será também parte do acesso ao Bloco A o qual poderá dispor de um novo acesso vertical disposto num volume a criar acoplado à fachada nascente.

#### 9.2.2. Intervenção face ao Largo Eng.º António de Almeida

O Plano opta por não pormenorizar e definir o desenho urbano do respetivo espaço público. Embora se opte por não vincular um desenho urbano pré-definido, tal não significa que no desenho dos espaços de utilização coletiva não estejam subjacentes determinados princípios orientadores. Justifica-se que o plano não imponha deste já um desenho “rigoroso” do espaço público, uma vez que está subjacente a este Plano que embora “se preconize para a área do Plano uma solução de conjunto, é igualmente admitida a realização das operações urbanísticas subsequentes ao Plano”, ou seja, as operações urbanísticas subsequentes (por força da concretização dos usos no Bloco B) implicam uma definição *a posteriori* dos respetivos percursos de acesso, sendo por isso preconizada uma solução transitória até concretização de uma solução para o Bloco B.

Assim, o Largo Eng.º António de Almeida assumir-se-á como um espaço contínuo capaz de acolher as diferentes solicitações de acessos, e onde tal continuidade se materializa num pavimento de inclinação ligeira que liga as cotas de soleira existentes, mas que não diferencia as áreas de circulação automóvel e pedonal. Os princípios orientadores do novo desenho urbano devem ter em consideração o condicionamento da utilização do automóvel sem o proibir, de forma a dar maior preponderância à utilização pedonal. O tipo de desenho a ser usado no Largo deverá estender-se à Rua Eng.º António de Almeida, apesar desta se situar na maior parte fora dos limites do Plano. Esta opção pretende ainda retirar o estacionamento automóvel do Largo para o qual convergem variados acessos do centro comercial.

A solução prevê também uma ampliação do Bloco B que se traduz num embasamento que uniformize a linguagem arquitetónica que vier a ser adotada para o Bloco B nesta parte fronteira do Largo e que contribua para a requalificação da imagem urbana deste. Assim, tenderá a ter-se a perceção de diminuir a escala das volumetrias das torres (blocos C e E), colocando-as em segundo plano. O mesmo embasamento abarca a entrada do Bloco C, que passará a ser feita à cota do Largo, resolvendo os

problemas de acessibilidade e de cumprimento do Regulamento de Segurança Contra Incêndios em Edifícios, nomeadamente a dificuldade no acesso de veículos de socorro à cota atual de entrada do edifício. A entrada do Bloco D relativamente ao atual plano de fachada, será adaptada em função desta ampliação do Bloco B.

### 9.2.3. Intervenção na edificação existente

Tal como acima referido, a concretização de uma solução viável e moderna para o conjunto comercial, obriga à demolição do interior Bloco B (centro comercial e cinema), o que passa por eliminar os pisos intercalados para conseguir dimensões entre pisos bastante maiores do que as que existiram no primitivo Centro Comercial Dallas.

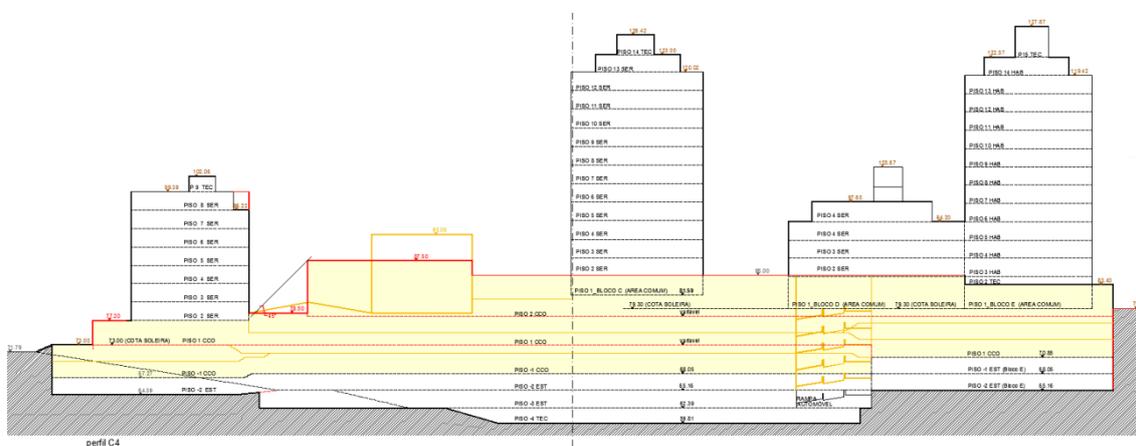


Figura 11. Perfil longitudinal C4

As demolições no Bloco B, implicarão uma forte diminuição da área bruta de construção do Centro Comercial, a qual passa dos atuais 26.681m<sup>2</sup> para 17.528 m<sup>2</sup>. Haverá também uma redução da área bruta locável (ABL) que passa de 16.777 m<sup>2</sup> para um limite máximo de 15.000 m<sup>2</sup>.

Para cumprir este objetivo será necessário procurar o acordo dos muitos condóminos que constituem a propriedade horizontal do empreendimento Dallas, através de um processo de redistribuição da área de construção remanescente. Esta alteração implicará ainda uma diminuição do índice de construção (Ic) do Plano para 3,9 em vez do atual Ic de 5,0. No quadro seguinte apresenta-se a área de construção máxima prevista e outros parâmetros a cumprir no âmbito da execução do Plano:

BLOCO	PISO	USO	UNID Frações (nº estim)	Área de Const MÁX (m²)	Área Bruta Const MÁX (m²)	ÁREA IMPLANT (m²)	ALTURA EDIFIC (m)	N.º PISOS		LUG ESTAC
								Acima solo	Abaixo solo	
A	P1	ACE	37	3.913	3.876	556	29	9	0	34
	P TIPO (6x556)	SER								
	REC	SER								
	TÉC	TÉC								
B	P2	CCOM	2	30.419	17.528	7.290	15	2	4	225
	P1	CCOM								
	P-1	CCOM								
	P-2	APARC								
	P-3	APARC								
C	P1	ACE	59	6.027	5.982	513	49	14	0	58
	P TIPO (11x513)	SER								
	REC	SER								
	TÉCNICO	TÉC								
D	P1	ACE	21	2.235	2.170	1.017	25	7	0	19
	P TIPO (3x597)	SER								
	REC	SER								
	TECNICO	TEC								
E	P1	ACE	33	9.622	5.754	515	49	15	2	67
	P TIPO (4x444)	HAB								
	P TIPO (7x515)	HAB								
	REC	HAB								
	TÉC	TÉC								
	P-1	APARC								
P-2	APARC									
F	P1	GARAG	1	156	156	156	5	1	0	3
TOTAL			153	52.372	35.466	10.047				406

**Quadro 6. Caraterização da proposta e áreas do Plano**

No Bloco A propõe-se a ampliação do piso recuado, o qual passa a alinhar pelo limite a tardoz e, ainda, a possibilidade de criação de um volume na fachada nascente destinado às comunicações verticais entre os diversos pisos e à caixa de elevadores.

Como acima se referiu, determinou-se uma volumetria máxima para distribuição da nova área de construção do Bloco B, a qual se inscreve nos poliedros definidos na planta de Implantação e nas peças gráficas dos perfis longitudinais, devendo cumprir os afastamentos e as distâncias mínimas entre os planos de fachadas relativamente a cada um dos blocos confinantes:

- A distância mínima entre a fachada sul da parte elevada do Bloco B a construir, e a fachada norte do Bloco A é de 10 metros, garantindo cumulativamente que a altura da fachada do Bloco B não interceta um ângulo de 45° inscrito num plano perpendicular à respetiva fachada;
- O afastamento aos limites laterais da parcela da parte elevada do Bloco B terá de garantir que, este volume, não interceta um angulo de 45° inscrito no plano perpendicular à fachada até ao limite lateral correspondente;
- O embasamento, no plano das fachadas a interligar os blocos B, C, D e E, deve cumprir a linha poligonal de implantação fixada e as respetivas cotas altimétricas de cobertura definidas nas peças de acompanhamento do Plano.

A solução de reformulação interna do Bloco B passa por determinar o número máximo de pisos, sem no entanto impor cotas de pavimentos ou a distâncias entre as lajes, podendo do mesmo modo posicionar ou redimensionar a distância entre as mesmas. De modo a garantir o estabelecimento de uma passagem pedonal entre a Avenida da Boavista e o Largo Engenheiro António de Almeida, propõem-se que esta se faça pelo interior do centro comercial numa distância a percorrer o mais curta possível, ou, em alternativa, junto à fachada nascente do Bloco A.

Relativamente aos Blocos C e D as intervenções destinadas à adequação destes edifícios ao enquadramento legislativo vigente e à adaptação às exigências funcionais, poderão envolver obras de alteração na estrutura resistente, na divisão interior ou na composição dos volumes e na natureza e cor dos materiais de revestimento exterior.

A intervenção a levar a cabo no edifício F, destina-se a alterar a natureza dos revestimentos exteriores no sentido de melhorar a imagem arquitetónica do conjunto no Largo Eng.º António de Almeida. As cotas de pavimentos, terraços e coberturas, são as estabelecidas na Planta de Implantação (Peça gráfica n.º1) e as cotas das lajes

---

a manter e indicação das lajes de cotas variáveis, estão indicadas nos desenhos dos cortes e perfis (Peças gráficas n.ºs 16.01 a 16.06 e n.ºs 01.011 e 01.02).

#### 9.2.4. Estacionamento

O empreendimento Dallas é atualmente servido por um parque de estacionamento com capacidade para 322 lugares, distribuídos por três pisos abaixo do solo, sendo que o piso em subsolo situado à cota mais baixa, por não dispor de um pé-direito mínimo para estacionamento, será desativado e transformado em piso técnico. Excetua-se desta situação apenas o Bloco E, destinado a habitação coletiva, o qual possui uma área de estacionamento próprio em dois pisos abaixo do solo, dispondo de 67 lugares de estacionamento, distribuídos numa área de construção de aproximadamente 3.364 m<sup>2</sup>.

O estacionamento interno é associado às diferentes utilizações de cada um dos blocos. Assim, para que cada função disponha de dotação de estacionamento própria terá de partilhar entre si a área de estacionamento existente, distribuída por 2 pisos em cave do Bloco B, numa área de construção aproximada de 10.181 m<sup>2</sup>. Com efeito, propõe-se que cada um dos Blocos A, C, e D disponha de um determinado número mínimo de lugares, em regime de usufruto no conjunto. Estes lugares de estacionamento, quantificados no quadro n.º 6 acima, dão garantia de satisfação das necessidades de estacionamento para cada uma das utilizações propostas nos Blocos.

A proposta prevê ainda que o parque de estacionamento automóvel, nas caves do Bloco B, possa configurar-se em parque de estacionamento privado de utilização pública, sendo o seu regime de utilização e funcionamento objeto das condições em vigor no Município do Porto. As entradas e saídas de veículos do Parque do Bloco B far-se-ão, exclusivamente, pelo acesso localizado na frente voltada para Avenida da Boavista, devendo garantir-se que sejam disponibilizados 25m (± 5 carros) de espaço entre o limite interior do passeio mais próximo e o dispositivo automático de controlo de acesso (cancela) – para evitar/diminuir possibilidade de filas no acesso pela Avenida da Boavista.

### 9.3. Intervenções Transitórias

Muito embora se preconize para a área do Plano uma solução de conjunto, é igualmente admitida a realização das operações urbanísticas, subsequentes ao Plano, em períodos distintos. Deste modo, irá permitir-se desde logo a regularização administrativa dos edifícios que estão em condições para tal, sem obrigar a uma definição imediata dos restantes, nomeadamente do centro comercial, cuja concretização acontecerá a médio prazo.

Neste sentido, não só é permitida a realização destas operações urbanísticas autónomas, como também a execução de intervenções nos espaços privados, ainda que de uso coletivo, com vista ao cumprimento dos regulamentos aplicáveis, nomeadamente em matéria de segurança contra incêndio e acessibilidade.

É igualmente importante promover desde já uma operação de requalificação da imagem urbana do Largo Eng.º António de Almeida, até à intervenção a realizar por força da concretização da alteração do Centro Comercial (Bloco B). Desenvolveu-se para isso uma planta com a definição da solução transitória (Peça gráfica n.º 17), a qual servirá de guia à aprovação das operações urbanísticas, de forma autónoma para cada um dos edifícios (Blocos A, C, D e E), até ser possível a execução das obras no Bloco B (centro comercial).

Em resumo, as intervenções previstas na solução transitória são as seguintes:

- Repavimentação do Largo Eng.º António de Almeida, com regularização do pavimento em toda a extensão;
- Retirada da rotunda existente e supressão do estacionamento;
- Criação de uma rampa e faixa de operação para o Bloco C;
- Criação de um novo plano de fachada para a extensão do Centro Comercial entre o Bloco C e o Bloco E.

Caso se verifique que não venha a ser necessário a implementação das soluções técnicas previstas na peça gráfica n.º17, admitem-se outras possibilidades que cumpram os mesmos objetivos.

9.4. Transformação fundiária

A transformação fundiária na área do Plano decorre da constituição de 3 parcelas a partir de 4 prédios originais, conforme estão identificados no quadro seguinte:

PRÉDIOS ORIGINAIS		
Prédio	Identificação	Área m2
3	Lote 7 do Alvará de Loteamento 20/74	2199
4	Cedência ao Domínio Público no âmbito do Avará de Loteamento 20/74	875
6	Parte do prédio da Habitação Unifamiliar - da Rua Tenente Valadim	156
8	Licença de Obras de Edificação 192/80	5942
Total		9172

NOVOS PRÉDIOS		
Parcela	Identificação	Área m2
1	Blocos de A a E	7638
2	Infraestrutura viária a integrar no Domínio Público municipal	1378
3	Parte do Prédio nº 6 - edifício F - Garagem	156
Total		9172

**Quadro 7. Transformação fundiária**

Relativamente à parte da área do Plano que se encontra abrangida pelo Alvará de Loteamento n.º 20/74, impõe-se a alteração deste Alvará de forma a que na área abrangida pelo plano de pormenor, que inclui o lote nº 7, com uma área de 2198,7 m2 e uma área de cedência ao domínio público de 875 m2, deixem de vigorar as especificações do alvará de loteamento, passando o novo alvará a constituir apenas 6 lotes.

No que se refere a cedências para o domínio público propõe-se a cedência de uma área com 484 m<sup>2</sup>, que faz parte do prédio identificado com o n.º 8, no quadro acima, e que se destina a integrar no domínio público a parte do Largo materialmente existente, mas que não havia sido integrada devido ao impasse administrativo da Licença de Obras 192/80.



Figura 12. Extrato da Planta da operação de transformação fundiária (Des.n.º19)

Atendendo que uma parte do Bloco B foi construída no subsolo sob a área já integrada no domínio público, será necessário desafetar esta parte que está construída em cave e que no Plano se propõe manter.

9.5. Programa de execução e plano de financiamento

A implementação do Plano decorre em diferentes fases a que correspondem determinadas ações, cuja responsabilidade cabe aos Proprietários ou à Câmara Municipal do Porto consoante os casos. A execução do Plano pode ocorrer de forma faseada para cada unidade autónoma suscetível de utilização independente, nos termos definidos no Plano, sendo que a responsabilidade pelas ações relativas aos procedimentos administrativos e pelas obras de urbanização caberá ao município. A cronologia prevista para a implementação das ações é indicativa e orientadora, dado que a execução do plano caberá essencialmente à iniciativa dos privados.

O plano de financiamento previsto necessário para que a CMP desenvolva as ações que lhe estão atribuídas, terá como fonte de financiamento as seguintes componentes:

- Taxas devidas pelo controlo prévio das operações urbanísticas;
- Taxa de compensação;
- TMI.

As cedências gerais destinadas a espaços verdes e de utilização coletiva, equipamentos de utilização coletiva e infraestruturas viárias são determinadas pela aplicação da cedência média (0,37), podendo o município pode prescindir, no todo ou em parte, da integração no domínio público destas áreas sem prejuízo do dever do pagamento de taxa de compensação. Assim, e considerando que face às condições urbanísticas da área-Plano se revela desnecessária a integração no domínio público de áreas públicas desta natureza, haverá lugar ao pagamento de uma compensação definida de acordo com o quadro seguinte.

Preseupostos de cálculo:  
 habitação coletiva - área bruta de construção (Abc) : 5.754 m2  
 comércio e serviços - área bruta de construção (Abc): 29556 m2  
 cedência média: 0.37

	K	i	Ac	Acn	Ap	Abn	C
<b>Taxa de compensação - Q ( artº 13º a 15º)</b>							
Habitação unifamiliar	1,00	3,8	13.064,70		0,00	0,00	560,74
Habitação coletiva				2.128,98		8.196,06	
Comércio e serviços				10.935,72		42.099,90	
Indústria						0,00	
$Q=K*(0,5*0,4*Ab1+0,13*Ab2+0,15*Ab3+0,24*Ab4)*C$						€ 4.138.526,40	

Fonte: Divisão Municipal de Receita

O valor constante deste quadro foi apurado nos termos do disposto nas seguintes normas regulamentares:

- Tabela de Taxas Municipais (TTM), publicada no Diário da República nº 167, 2ª Série, de 2013.08.30;
- Edital nº 1/30134/14/CMP, de 2014.02.18

**Quadro 8. Apuramento da taxa de compensação**

Uma vez apurado o valor da taxa de compensação do Plano (€ 4.138.562,40) há que proceder à distribuição por cada bloco autónomo de acordo com o seu peso relativo, conforme se expõe no quadro seguinte.

BLOCO	Abc (m2)	% na Abc total	Valor
A	3.876	10,98%	€ 454.288,54
B	17.528	49,64%	€ 2.054.378,10
C	5.982	16,94%	€ 701.123,33
D	2.170	6,15%	€ 254.335,95
E	5.754	16,30%	€ 674.400,48
TOTAL	35.310	100,00%	€ 4.138.526,40

**Quadro 9. Distribuição da taxa de compensação por bloco**

No seguinte apresenta-se o apuramento do valor estimativo global das taxas a e sua distribuição para cada um dos blocos.

BLOCO	Taxas administrativas	Taxa de compensação	TMI	TOTAL
A	€ 8.817,40	€ 454.288,54	€ 120.623,03	€ 583.782,97
B	€ 45.834,34	€ 2.054.378,10	€ 793.931,58	€ 2.894.144,02
C	€ 13.287,00	€ 701.123,33	€ 185.730,55	€ 900.140,88
D	€ 5.217,76	€ 254.335,95	€ 68.558,32	€ 328.112,03
E	€ 7.080,07	€ 674.400,48	€ 237.596,20	€ 919.076,74
TOTAL	€ 80.236,57	€ 4.138.526,40	€ 1.406.439,67	€ 5.625.202,64

**Quadro 10. Estimava global das taxas por cada bloco.**

Nos quadros que se seguem apresenta-se a simulação da taxas através da estimativa individual bloco a bloco de modo a fazer corresponder estas estimativas aos pressupostos de cálculo de cada operação urbanística autónoma.

**ESTIMATIVA DO VALOR DAS TAXAS - BLOCO A**

**Pressupostos:**

- local da operação urbanística: Avenida da Boavista, 1586/1588
- prazo de execução da obra : 365 dias
- área bruta de construção de serviços: 3876 m2
- áreas técnicas acima e abaixo do solo: 37 m2
- área do terreno objeto da operação urbanística: 9.172 m2
- área de cedência prevista na operação urbanística :
  - 0 m2 (espaços verdes e equipamento)
  - 161,33 m2 (infraestruturas viárias)

Dimensões/ Quantidade	Artigo da TTM	Valor unitário (€)	Valor apurado (€)
--------------------------	---------------	--------------------	-------------------

**Edificação e demolição**

Alvará de licença ou autorização ou admissão de comunicação prévia de obras de construção	1	artº 25º nº 1 a)	324,47	324,47
Prazo de execução (por períodos de 30 dias ou fração)	365	artº 26º nº1	19,48	253,24
Comércio, serviços, indústria ou outros fins (por m2 ou fração)	3.876,00	artº26º nº 2 b)	2,12	8.217,12
Áreas de estacionamento, de circulação automóvel, arrumos, anexos e áreas comuns em subsolo (por m2 ou fração)	37,00	artº26º nº 2 c)	0,61	22,57
<b>Total</b>				<b>€ 8.817,40</b>

**Taxa de compensação - Q ( artº 13º a 15º)**

parte do valor da taxa de compensação do Plano: € 4.138.562,40	€ 454.288,54
--	--------------

	K1	C (€)	S (m2)	K2	PIP (€)	Ω1	Ω2
--	----	-------	--------	----	---------	----	----

**T.M.I. (artº 36º a 38º)**

Edifícios destinados a habitação unifamiliar							
Habitação em edifícios coletivos							
Comércio, serviços ou quaisquer outras atividades	5,5	560,74	3.876,00	0,11	14.276.961	4.020	0,9
Armazéns ou indústrias quando localizadas em edifícios com outras funções							
Áreas de estacionamento, arrumos e anexos cobertos	3,5		37,00				
Armazéns ou indústrias quando não localizadas em edifícios com outras funções							
$TMI = \frac{K1 \times C \times S}{100} + K2 \times \frac{PIP}{\Omega 1} \times \Omega 2$					€ 120.623,03		

<b>Total das taxas</b>	<b>€ 583.728,97</b>
------------------------	---------------------

Fonte: Divisão Municipal de Receita

O valor constante deste quadro foi apurado nos termos do disposto nas seguintes normas regulamentares:

- Tabela de Taxas Municipais (TTM), publicada no Diário da República nº 167, 2ª Série, de 2013.08.30;
- Edital nº I/30134/14/CMP, de 2014.02.18

**Quadro 11. Simulação das taxas – Bloco A**

**ESTIMATIVA DO VALOR DAS TAXAS - BLOCO B**

**Pressupostos:**

- local da operação urbanística: Avenida da Boavista, 1586/1588
  - prazo de execução da obra : 730 dias
  - área bruta de construção de serviços: 17528 m2
  - áreas técnicas acima e abaixo do solo: 12891 m2
  - área do terreno objeto da operação urbanística: 9.172 m2
  - área de cedência prevista na operação urbanística :
- |  |                                     |
|--|-------------------------------------|
|  | 0 m2 (espaços verdes e equipamento) |
|  | 161,33 m2 (infraestruturas viárias) |

	Dimensões/ Quantidade	Artigo da TTM	Valor unitário (€)	Valor apurado (€)
<b>Edificação e demolição</b>				
Alvará de licença ou autorização ou admissão de comunicação prévia de obras de construção	1	artº 25º nº 1 a)	324,47	324,47
Prazo de execução (por períodos de 30 dias ou fração)	730	artº 26º nº1	19,48	487,00
Comércio, serviços, indústria ou outros fins (por m2 ou fração)	17.528,00	artº26º nº 2 b)	2,12	37.159,36
Áreas de estacionamento, de circulação automóvel, arrumos, anexos e áreas comuns em subsolo (por m2 ou fração)	12.891,00	artº26º nº 2 c)	0,61	7.863,51
<b>Total</b>				<b>€ 45.834,34</b>

**Taxa de compensação - Q ( artº 13º a 15º)**

parte do valor da taxa de compensação do Plano: € 4.138.562,40	€ 2.054.378,10
--	----------------

	K1	C (€)	S (m2)	K2	PIP (€)	Ω1	Ω2
<b>T.M.I. (artº 36º a 38º)</b>							
Edifícios destinados a habitação unifamiliar							
Habitação em edifícios coletivos							
Comércio, serviços ou quaisquer outras atividades	5,5		17.528,00				
Armazéns ou indústrias quando localizadas em edifícios com outras funções		560,74		0,11	14.276.961	4.020	0,9172
Áreas de estacionamento, arrumos e anexos cobertos	3,5		12.891,00				
Armazéns ou indústrias quando não localizadas em edifícios com outras funções							
<b><math>TMI = \frac{K1 \times C \times S}{100} + K2 \times \frac{PIP}{\Omega 1} \times \Omega 2</math></b>					€ 793.931,58		
<b>Total das taxas</b>						<b>€ 2.894.144,02</b>	

Fonte: Divisão Municipal de Receita

O valor constante deste quadro foi apurado nos termos do disposto nas seguintes normas regulamentares:

- Tabela de Taxas Municipais (TTM), publicada no Diário da República nº 167, 2ª Série, de 2013.08.30;
- Edital nº I/30134/14/CMP, de 2014.02.18

**Quadro 12. Simulação das taxas – Bloco B**

**ESTIMATIVA DO VALOR DAS TAXAS - BLOCO C**

**Pressupostos:**

- local da operação urbanística: Avenida da Boavista, 1586/1588
- prazo de execução da obra : 365 dias
- área bruta de construção de comércio: 5982 m2
- áreas técnicas acima do solo: 45 m2
- área do terreno objeto da operação urbanística: 9.172 m2
- área de cedência prevista na operação urbanística :
 

	0 m2 (espaços verdes e equipamento)
	161,33 m2 (infraestruturas viárias)

	Dimensões/ Quantidade	Artigo da TTM	Valor unitário (€)	Valor apurado (€)
<b>Edificação e demolição</b>				
Alvará de licença ou autorização ou admissão de comunicação prévia de obras de construção	1	artº 25º nº 1 a)	324,47	324,47
Prazo de execução (por períodos de 30 dias ou fração)	365	artº 26º nº1	19,48	253,24
Comércio, serviços, indústria ou outros fins (por m2 ou fração)	5.982,00	artº26º nº 2 b)	2,12	12.681,84
Áreas de estacionamento, de circulação automóvel, arrumos, anexos e áreas comuns em subsolo (por m2 ou fração)	45,00	artº26º nº 2 c)	0,61	27,45
<b>Total</b>				<b>€ 13.287,00</b>

**Taxa de compensação - Q ( artº 13º a 15º)**

parte do valor da taxa de compensação do Plano: € 4.138.562,40	€ 701.123,33
--	--------------

	K1	C (€)	S (m2)	K2	PIP (€)	Ω1	Ω2
--	----	-------	--------	----	---------	----	----

**T.M.I. (artº 36º a 38º)**

Edifícios destinados a habitação unifamiliar		560,74		0,11	14.276.961	4.020	0,9172
Habitação em edifícios coletivos							
Comércio, serviços ou quaisquer outras atividades	5,5		5.982,00				
Armazéns ou indústrias quando localizadas em edifícios com outras funções							
Áreas de estacionamento, arrumos e anexos cobertos	3,5		45,00				
Armazéns ou indústrias quando não localizadas em edifícios com outras funções							

$$TMI = \frac{K1 \times C \times S}{100} + K2 \times \frac{PIP}{\Omega 1} \times \Omega 2$$

€ 185.730,55

<b>Total das taxas</b>	<b>€ 900.140,88</b>
------------------------	---------------------

Fonte: Divisão Municipal de Receita

O valor constante deste quadro foi apurado nos termos do disposto nas seguintes normas regulamentares:

- Tabela de Taxas Municipais (TTM), publicada no Diário da República nº 167, 2ª Série, de 2013.08.30;
- Edital nº I/30134/14/CMP, de 2014.02.18

**Quadro 13. Simulação das taxas – Bloco C**

**ESTIMATIVA DO VALOR DAS TAXAS - BLOCO D**

**Pressupostos:**

- local da operação urbanística: Avenida da Boavista, 1586/1588
- prazo de execução da obra : 365 dias
- área bruta de construção de comércio: 2170 m2
- áreas técnicas acima do solo: 65 m2
- área do terreno objeto da operação urbanística: 9.172 m2
- área de cedência prevista na operação urbanística :

0 m2 (espaços verdes e equipamento)  
0 m2 (infraestruturas viárias)

	Dimensões/ Quantidade	Artigo da TTM	Valor unitário (€)	Valor apurado (€)
<b>Edificação e demolição</b>				
Alvará de licença ou autorização ou admissão de comunicação prévia de obras de construção	1	artº 25º nº 1 a)	324,47	324,47
Prazo de execução (por períodos de 30 dias ou fração)	365	artº 26º nº1	19,48	253,24
Comércio, serviços, indústria ou outros fins (por m2 ou fração)	2.170,00	artº26º nº 2 b)	2,12	4.600,40
Áreas de estacionamento, de circulação automóvel, arrumos, anexos e áreas comuns em subsolo (por m2 ou fração)	65,00	artº26º nº 2 c)	0,61	39,65
Total				€ 5.217,76

**Taxa de compensação - Q ( artº 13º a 15º)**

parte do valor da taxa de compensação do Plano: € 4.138.562,40	€ 254.335,95
--	--------------

	K1	C (€)	S (m2)	K2	PIP (€)	Ω1	Ω2
--	----	-------	--------	----	---------	----	----

**T.M.I. (artº 36º a 38º)**

Edifícios destinados a habitação unifamiliar							
Habitação em edifícios coletivos							
Comércio, serviços ou quaisquer outras atividades	5,5	560,74	2.170,00	0,11	14.276.961	4.020	0,9172
Amazéns ou indústrias quando localizadas em edifícios com outras funções							
Áreas de estacionamento, arrumos e anexos cobertos	3,5		65,00				
Amazéns ou indústrias quando não localizadas em edifícios com outras funções							
$TMI = \frac{K1 \times C \times S}{100} + K2 \times \frac{PIP}{\Omega 1} \times \Omega 2$					€ 68.558,32		

<b>Total das taxas</b>	<b>€ 328.112,03</b>
------------------------	---------------------

Fonte: Divisão Municipal de Receita

O valor constante deste quadro foi apurado nos termos do disposto nas seguintes normas regulamentares:

- Tabela de Taxas Municipais (TTM), publicada no Diário da República nº 167, 2ª Série, de 2013.08.30;
- Edital nº I/30134/14/CMP, de 2014.02.18

**Quadro 14. Simulação das taxas – Bloco D**

**ESTIMATIVA DO VALOR DAS TAXAS - BLOCO E**

Pressupostos:

- local da operação urbanística: Avenida da Boavista, 1586/1588
- prazo de execução da obra : 365 dias
- área bruta de construção de habitação: 5754 m2
- áreas de estacionamento e técnicas: 3868 m2
- área do terreno objeto da operação urbanística: 9.172 m2
- área de cedência prevista na operação urbanística :

0 m2 (espaços verdes e equipamento)

0 m2 (infraestruturas viárias)

	Dimensões/ Quantidade	Artigo da TTM	Valor unitário (€)	Valor apurado (€)
<b>Edificação e demolição</b>				
Alvará de licença ou autorização ou admissão de comunicação prévia de obras de construção	1	artº 25º nº 1 a)	324,47	324,47
Prazo de execução (por períodos de 30 dias ou fração)	365	artº 26º nº1	19,48	253,24
Habitação (por m2 ou fração)	5.754,00	artº26 nº 2 a)	0,72	4.142,88
Áreas de estacionamento, de circulação automóvel, arrumos, anexos e áreas comuns em subsolo (por m2 ou fração)	3.868,00	artº26º nº 2 c)	0,61	2.359,48
Total				€ 7.080,07

**Taxa de compensação - Q (artº 13º a 15º)**

parte do valor da taxa de compensação do Plano: € 4.138.562,40	€ 674.400,48
--	--------------

	K1	C (€)	S (m2)	K2	PIP (€)	Ω1	Ω2
--	----	-------	--------	----	---------	----	----

**T.M.I. (artº 36º a 38º)**

Edifícios destinados a habitação unifamiliar							
Habitação em edifícios coletivos	5		5.754,00				
Comércio, serviços ou quaisquer outras atividades		560,74		0,11	14.276.961	4.020	0,9172
Armazéns ou indústrias quando localizadas em edifícios com outras funções							
Áreas de estacionamento, arrumos e anexos cobertos	3,5		3.868,00				
Armazéns ou indústrias quando não localizadas em edifícios com outras funções							
$TMI = \frac{K1 \times C \times S}{100} + K2 \times \frac{PIP}{\Omega 1} \times \Omega 2$					€ 237.596,20		

<b>Total das taxas</b>	<b>€ 919.076,75</b>
------------------------	---------------------

Fonte: Divisão Municipal de Receita

O valor constante deste quadro foi apurado nos termos do disposto nas seguintes normas regulamentares:

- Tabela de Taxas Municipais (TTM), publicada no Diário da República nº 167, 2ª Série, de 2013.08.30;

- Edital nº I/30134/14/CMP, de 2014.02.18

**Quadro 15. Simulação das taxas – Bloco E**

Ao valor das taxas devidas no âmbito das comunicações prévias de edificação necessárias para a concretização do presente Plano de Pormenor são deduzidos os valores já anteriormente pagos no âmbito de anteriores processos que tenham tido por objeto os edifícios previstos no Plano de Pormenor, nos seguintes termos:

<b>Identificação</b> (Comunicação Prévia)	<b>Taxas já pagas</b> (a deduzir no âmbito da comunicação prévia) Euros (€)
Bloco A	165,94 €
Bloco B	982,48 €
Bloco C	262,61 €
Bloco D	0,00 €
Bloco E	249.332,49 €
<b>Total</b>	<b>250.743,52 €</b>

**Quadro 16. Taxas já pagas**

Os valores constantes do presente quadro resultam dos documentos de liquidação, arquivados nos processos de licenciamento que correram termos no Município, bem como das áreas que foram previstas em cada um desses projetos, nos seguintes termos:

- a) para os blocos A, B e C (projeto unitário) foi contabilizada a área que constava da Licença de Obras 192/80;
- b) para o bloco E foi considerado o documento de liquidação do Tribunal Tributário de 1ª Instância do Porto que liquidou os valores relativos à Licença de Obras 55/93 e as obras de urbanização previstas no Alvará de Loteamento 20/74;
- c) para o bloco D não foi considerado qualquer valor, uma vez que nunca existiu qualquer processo de licenciamento para esse bloco.

### III. COMPOSIÇÃO DA EQUIPA

A Câmara Municipal do Porto constituiu uma Equipa Técnica para elaboração da proposta do Plano de Pormenor do Dallas, coordenada pela Divisão de Planeamento e Ordenamento do Território com a seguinte composição:

FUNÇÃO	CMP	NOME
Diretor Municipal	DMU	José Duarte
Diretora de Departamento	DMPU	Isabel Martins
Chefe de Divisão	DMPOT	Julieta Oliveira
Arquitetura	DMPOT	Audemaro Rocha
Arquitetura	DMPOT	Manuel Ribeiro
Administração Autárquica	DMPOT	Anabela Fonseca
História	DMPOT	Isabel Alves
Urbanismo	DMPOT	Paulo Costa
Sistemas Informação Geográfica	DMPOT	Célia Ferreira
Sistemas Informação Geográfica	DMPOT	Cristina Neto
Desenho	DMPOT	Ruben Santos
Secretariado	DMPOT	Sérgio Basaloco
Jurídico	DMEAJ	Ana Leite
Gestão Ambiental	DMGA	Pedro Pombeiro
Mobilidade Urbana	DMM	João Neves
Proteção Civil	BSB	Regina Ferreira
Cadastro	DMIG	Rui Jesus
Gestão Urbanística	DMAAU	Manuela Pacheco
Taxas	DMR	Cláudia Carneiro

Quadro 17. Equipa técnica

A elaboração do Plano de Pormenor foi precedida de Contrato para Planeamento com a Administração do Condomínio do Dallas, nos termos do Artigo 6.º A do RJIGT, o qual, em termos de contributo, se materializou na apresentação de uma solução técnica, tendo como consultores uma equipa externa, coordenada pelo Eng.º José António Lameiras, composta por técnicos da empresa Gestão Integrada de Projetos e Planeamento, Lda. (GIPP):

- José Manuel Brás – engenheiro civil
- Teresa Corujo – arquiteta
- Pedro Cruz – arquiteto
- Marta Pupo – arquiteta
- Joana Maia – engenheira civil
- Vera Gonçalves – arquiteta paisagista
- Mário Marques – técnico informático

A proposta final resultou da solução concertada entre a Equipa do Plano (CMP) e a Equipa Externa (GIPP).

Porto, abril de 2014