



Diário da República nº114, II^a Série, de 16 de Maio de 1996

- MEMÓRIA EXPLICATIVA -



CÂMARA MUNICIPAL DE SINTRA
2005

- ÍNDICE -

- I -

CONSERVAÇÃO DO CARÁCTER ACTUAL DA VILA DE SINTRA

- II -

**PROTECÇÃO DOS MONUMENTOS NACIONAIS
E DAS OUTRAS CONSTRUÇÕES DE VALOR ARTÍSTICO**

- III -

**PROTECÇÃO, COMO REGIÃO DE TURISMO E DE PASSEIOS,
DE TODA A SERRA DE SINTRA E DOS ESPAÇOS RURAIS QUE A CERCAM**

- IV -

OS MELHORAMENTOS DAS CIRCULAÇÕES

- V -

LIMITAÇÃO DO PARCELAMENTO DOS TERRENOS E DA CONSTRUÇÃO

- VI -

AS CARACTERÍSTICAS DO ZONAMENTO INSTITUÍDO

- VII -

**CÁLCULOS DE BASE PARA O ESTABELECIMENTO
DO PLANO DE URBANIZAÇÃO**

- VIII -

**PREVISÕES EM VISTA DE MELHORAR E DE MULTIPLICAR
AS INSTALAÇÕES DE INTERESSE PÚBLICO E DE AUMENTAR
AS POSSIBILIDADES DE ALOJAMENTO DA POPULAÇÃO FLUTUANTE**

- IX -

REGULAMENTO DA CONSTRUÇÃO

- X -

POSFÁCIO

- I -

CONSERVAÇÃO DO CARÁCTER ACTUAL DA VILA DE SINTRA

Como resulta da Análise do Estado Actual de Sintra, o conjunto das pequenas aglomerações abrangidas pelos limites do Plano de Urbanização representa antes de mais nada, um centro de turismo e de estadia de férias e de verão, excepcional pela sua beleza, pelo seu interesse histórico e pelas qualidades do seu clima.

Como este centro é muito procurado e deve vir a sê-lo cada vez mais, por causa da sua proximidade da Capital, importa que o nosso trabalho tenha por directrizes principais a conservação do seu carácter pitoresco, pela protecção da sua rica vegetação, das suas vistas panorâmicas e das suas paisagens, e pela salvaguarda das suas recordações históricas.

Efectivamente, isto é o principal do nosso programa.

A protecção dos monumentos nacionais e das outras construções de valor artístico é o assunto do capítulo seguinte. Quanto à conservação da bonita vegetação de Sintra e das suas vistas e paisagens, resumimos abaixo quais são, neste fim, as disposições do *Plano de Urbanização*:

- a -

O traçado e a legislação do Plano que apresentamos tendem a entravar a construção densa e alta, como sendo inconveniente num sítio que deve ficar meio-rural e guardar o seu encanto actual e o seu ar puro.

Com efeito, pode-se conceber facilmente que Sintra ficaria perdida num lugar de repouso e de turismo se viesse a ser um subúrbio populoso, barulhento e vulgar como já se tornaram Algés, Amadora e Mem Martins. É bem conhecido também que a construção de grandes blocos de carácter urbano obriga a cortar as árvores: ora, estas constituem o principal atractivo de Sintra.

Portanto, o nosso Plano limita, na medida do possível, os espaços atribuídos às zonas de construção de prédios de rendimento e dá uma preferência muito marcada à extensão da vila sob a forma de bairros de casas unifamiliares e espaçadas. Os lotes têm de ser grandes, para que as habitações fiquem envolvidas pela vegetação, para que se possa evitar o corte das árvores e para que os habitantes tenham, vindo a Sintra, o sossego, o repouso e a intimidade que eles procuram fugindo de Lisboa para um mês ou dois de férias.

Como é precisamente esta população flutuante (morando quer nas suas quintas ou casas particulares, quer nos hotéis ou casas e apartamentos alugados para a época de verão) que traz aos habitantes fixos da vila os seus maiores lucros, e como esta população flutuante é constituída em grande parte, por turistas e estrangeiras, úteis ao País, importa salvaguardar o bem-estar destas famílias.

Os Lisboetas que, apesar de trabalharem diariamente na Capital, querem viver fora dela, por considerações pecuniárias ou outras, não precisam instalar-se em Sintra e transformá-la, pela sua afluência, numa outra cidade. Eles têm ao seu dispor, para satisfazerem os seus interesses, outras localidades suburbanas, muito mais próximas de Lisboa e mais rapidamente ligadas com ela.

Sintra deve ficar verdejante e serena, fora do formigueiro das massas humanas. Ela deve conservar, entre as pequenas cidades portuguesas, o seu carácter de escol artístico e um pouco aristocrático. É deste carácter seu que gostam mesmo os mais humildes que aí vão em multidões, passar nela os domingos de verão.

– b –

O Plano de Urbanização conserva as grandes faixas arborizadas ou agrícolas (que actualmente separam uma da outra as diferentes partes aglomeradas de Sintra), para que estas aglomerações não venham a fundir-se num grande volume de construção densa.

Com efeito, como já dissemos na *Análise do Estado Actual*, são os espaços arborizados das grandes quintas, que constituem, juntamente com o parque e a mata municipais e com as matas nacionais o magnífico manto verde desta localidade e que lhe dão o seu carácter particular. Portanto, sujeitamos as grandes quintas a um regulamento especial que impede o seu parcelamento excessivo.

– c –

Além disso, estabelecemos zonas de *Non Aedificandi* nos lugares onde queremos impedir qualquer construção, quer para conservar uma coroa verde a um monumento nacional, quer para proteger uma paisagem ou uma bonita vista. Em muitos casos, estas faixas de *Non Aedificandi* representam o fundo dos vales húmidos e impróprios para a habitação, actualmente aproveitados como pomares e hortas. Instituímos também tais faixas ao longo de certos trechos da estrada, donde se disfrutam lindos panoramas (como o trecho da E.N.9, entre o Chão de Meninos e a Quinta dos Dois Lagos), e abaixo dos miradouros (como o pequeno largo diante do átrio da Igreja de S. Martinho, a curva da estrada de Monserrate, perto da Quinta dos Pisões, e a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, da qual se disfruta uma vista sobre um largo vale, até ao mar).

– d –

Dispomos os bairros destinados à extensão da vila num certo afastamento das suas partes antigas e históricas, e de maneira que não estraguem as extraordinárias paisagens de Sintra, conhecidas em todo o Mundo e já clássicas.

– e –

Proibimos, pelos regulamentos que propomos e pelo próprio traçado do nosso *Plano*, em Sintra como também na região que a envolve e que desempenha igualmente um papel turístico muito grande, a instalação de qualquer industria um pouco importante, porque tais indústrias apenas podem trazer ali uma numerosa população operária, que tornaria Sintra numa aglomeração industrial, cheia de fumos e de barulho, coisa incompatível com o carácter turístico que importa conservar-lhe.

As pequenas zonas industriais, que dispomos em diferentes lugares da área compreendida nos limites do nosso Plano, não deverão conter senão pequenos estabelecimentos de carácter artesão, destinados a satisfazer as necessidades dos habitantes locais.

– f –

Não fazemos quaisquer grandes transformações na rede dos arruamentos de Sintra, para que não sejam cortadas as árvores centenárias que orlam quase todas as estradas e para que não sejam demolidas certas construções antigas de grande interesse. De resto, a topografia do terreno e a natureza do solo obrigariam a fazer obras muito importantes e muito dispendiosas, se se quisesse fazer, em vez dos arruamentos actuais, arruamentos convenientes ao grande movimento duma cidade importante. Tais obras, sendo ao mesmo tempo prejudiciais para a vegetação, seriam tanto mais úteis quanto ao certo que em Sintra não deve vir a ser uma grande cidade, sob pena de perder todo o seu carácter pitoresco e todo o seu interesse particular. Consideramos também que Sintra é um sítio de passeios e não um nó de grande circulação.

Para a comodidade daqueles que, vindo de Lisboa ou de Cascais precisam de ir para além de Sintra, a Junta Autónoma de Estradas já projectou uma estrada de desvio que será muito útil. A Junta construiu, além disso, uma estrada de Lisboa a Sintra, por Mem Martins, mais curta e mais recta do que a antiga estrada que vem do lado de Ranholas. A estrada nova permite reservar a esta ultima o seu carácter puramente turístico e as suas belas árvores.



As grandes faixas arborizadas que emolduram a Antiga Vila

- II -

PROTECÇÃO DOS MONUMENTOS NACIONAIS E DAS OUTRAS CONSTRUÇÕES DE VALOR ARTÍSTICO

Os principais monumentos nacionais que se encontram dentro dos limites do *Plano de Urbanização* – o Palácio Nacional, a Igreja de St.^a Maria e a Capela de S. Lázaro – já estão, cada um cercados por um perímetro de protecção estabelecido pela Direcção dos Monumentos e Edifícios Nacionais, no interior do qual toda a construção está severamente fiscalizada pela mesma Direcção, sob ponto de vista das suas proporções, do seu carácter arquitectónico e da sua cor, para que ela não venha criar uma nota discordante na paisagem, cujo motivo principal é constituído pelo monumento nacional. A Direcção Geral vela também para que nenhuma construção nova venha tapar nem uma bonita vista sobre o monumento, nem uma vista que dele se disfruta sobre as suas cercanias, e para que este monumento não venha a ser desguarnecido do emolduramento verde que lhe faz a vegetação.

Julgamos necessário ampliar a zona de protecção do Palácio Nacional, porque prevemos a formação de novos bairros de extensão ao norte deste Palácio, sobre colinas donde a silhueta deste edifício se perfila duma maneira muito bonita sobre a montanha do Castelo dos Mouros.

Foi em vista da protecção desta vista e da que se vai ver da rua de acesso aos referidos bairros novos que aconselhamos proibir a construção alta e apertada ao longo da Estrada da Macieira e autorizar aí apenas a construção de casas baixas e afastadas lateralmente uma da outra pelo menos 40 metros.

No que diz respeito às outras construções antigas de Sintra, como a Casa dos Ribafrias, a Quinta dos Pisões e a Quinta de S. Sebastião, que lhe dão um encanto incomparável e que é necessário conservar sem alterar as suas fachadas, marcamo-las no *Plano de Urbanização* por um traço convencional.



Vista do Palácio Nacional protegida por faixas Non Aedificandi

– III –

**PROTECÇÃO, COMO REGIÃO DE TURISMO E DE PASSEIOS,
DE TODA A SERRA DE SINTRA E DOS ESPAÇOS RURAIS QUE A CERCAM**

Como já dissemos na *Análise do Estado Actual de Sintra*, o grande interesse turístico desta localidade reside não só nas suas qualidades próprias, mas também no facto de ela constituir o centro de toda uma região excessivamente interessante e pitoresca. Com efeito, é toda a Serra, com as suas notáveis curiosidades (como o Palácio da Pena, o Convento dos Capuchos, etc), a sua linda mata e as vista deslumbrantes que dela se disfrutam, que atrai os viajantes e as pessoas em férias e que lhes oferece lindas excursões e passeios.

A Serra de Sintra e toda a região circunvizinha, com as suas bonitas localidades de estadia de Verão, como Colares e os seus arredores, representam pela beleza do sítio, uma grande riqueza nacional que é essencial proteger contra a invasão dos loteantes, dos construtores de prédios de rendimento e dos industriais. Toda esta região deve ficar tão densamente arborizada como está actualmente, e os espaços rurais que fazem parte dela devem conservar o seu aspecto campestre, para que as grandes vistas panorâmicas que constituem o encanto dos caminhos da Serra não sejam estragadas pelo aparecimento súbito de qualquer aglomeração de carácter urbano, qualquer fábrica ou qualquer volumoso edifício, desproporcionalmente alto em relação às bonitas pequenas casas aldeãs destes lugares.

As matas da Serra já estão incluídas numa “Zona Florestal”, cujos limites e regulamento foram fixados, anteriormente ao nosso Plano, pelo Decreto n.º 20.287 de 27/L/1932, com o fim de impedir a desarborização.

Achamos que as sanções aplicadas por este regulamento, no caso de infracção, são demasiadamente fracas e aconselhamos vivamente alterar a importância das multas a pagar até pelo menos, 3 vezes o valor da árvore cortada sem autorização. A não ser assim, correr-se-ia o grande risco de assistir à progressiva desarborização de toda aquela esplêndida floresta.

Daqui em diante, a “Zona Florestal” constituirá o núcleo central da *Zona Rural*, que estabelecemos, por nossa vez, como zona de protecção de toda a região turística de Sintra.

Fixamos para esta zona os limites seguintes:

A Leste de Sintra, traçamos o limite a 2km, aproximadamente, dos limites do *Plano de Urbanização* desta localidade. Se se tomar, como ponto de partida da nossa linha, o seu cruzamento com a actual estrada de Lisboa (E.N.249), esta linha, indo para o Norte, passará ao Oeste de Mem Martins e do Algueirão e mais longe a Leste da aldeia dos Cravos e do Campo Raso. Deste modo, o trecho da futura estrada de desvio de Sintra, projectada pela Junta Autónoma de Estradas, que ficará compreendido entre Linhó e o Campo Raso, passará inteiramente pela *Zona Rural*, o que impedirá por si próprio e sem que haja necessidade de qualquer interdição especial, todo o desenvolvimento urbano ao longo desta parte da estrada.

A futura estrada que atingirá Sintra por Mem Martins e entrará na Vila pela Avenida Cambournac, atravessará igualmente a Zona Rural.

O limite Norte desta zona de protecção seguirá na mesma distância dos limites do Plano de Urbanização de Sintra como o limite Este, quer dizer passará ao Norte da série das aldeias, das quais as duas extremas Este e Oeste são respectivamente o Lourel de Baixo e a Zibreira.

A partir da Zibreira, propomos prolongar o limite da Zona Rural de Sintra até Colares (deixando esta última fora dela, contornando-o do lado Este e do lado Sul) e mesmo até ao mar (à desembocadura do Rio das Ursas).

Do lado sul da cadeia das montanhas, será à ponta do Assobio que começará, ao Oceano o limite da Zona de Protecção (ou Zona Rural). Ele passará ao Sul do Alto do Mato e continuará em direcção para Leste, até à Estrada de Cascais (E.N.9). Daí, irá subindo para o Nordeste, para contornar a Abrunheira, e atingirá a actual Estrada de Lisboa. (E.N. 249)

Dentro destes limites, a construção será sujeita ao regulamento da Zona Rural de Sintra. Cada uma das aldeias incluídas nesta zona deverá ser limitada por um perímetro de extensão, tão reduzido quanto possível (como foi feito para as aldeias da Costa do Sol), com o fim de impedir que lá atinja um desenvolvimento demasiado).

Além do corte das árvores e da construção, é também preciso regulamentar severamente na Serra, a exploração das pedreiras, tanto mais que algumas se encontram mesmo no meio do bairro de habitação de Sintra, o que em princípio não deve existir.

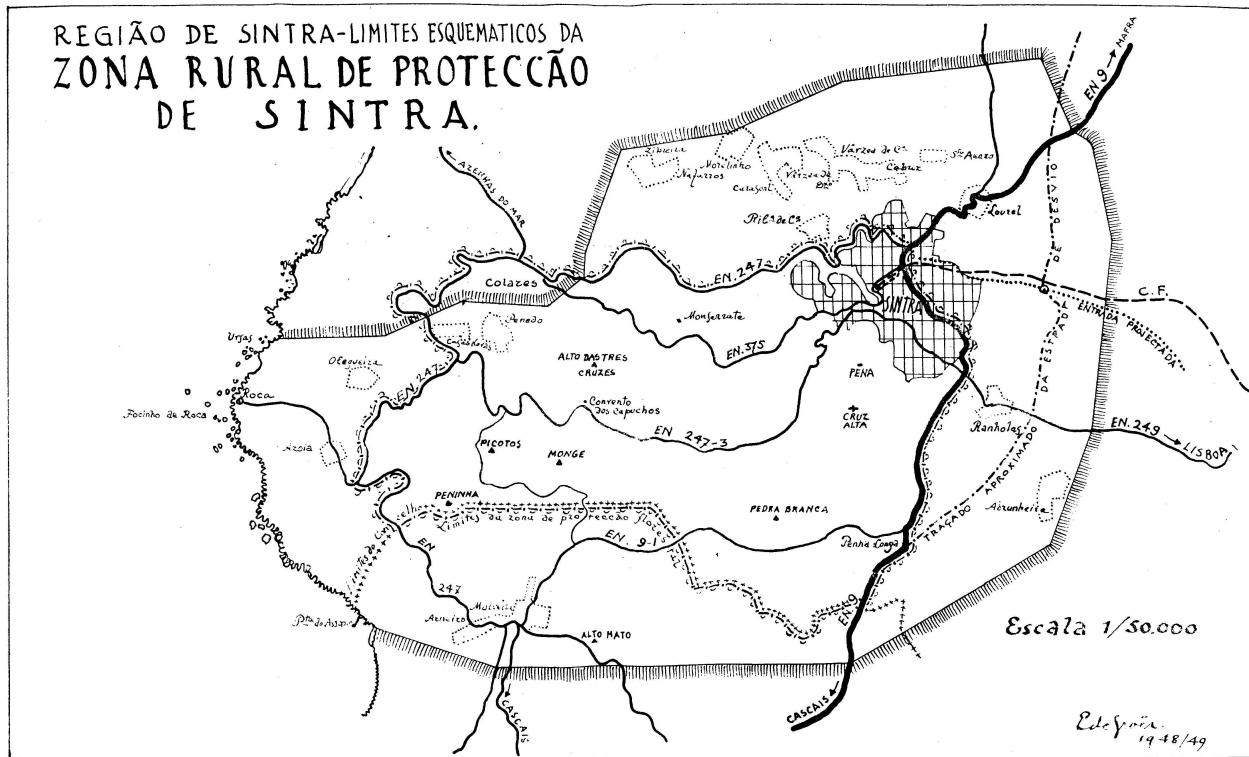
A exploração das pedreiras propagou-se especialmente do lado de S. Pedro. É fácil prever que se espalhe também em outros pontos da Serra, por causa do desenvolvimento de bairros novos, cuja construção exigirá, como material, a bela pedra local.

Ora, o progressivo crescimento das pedreiras representa um verdadeiro perigo, não só sob o ponto de vista da solidez do solo (minado pouco a pouco pelas escavações e ameaçado de escorregar na sua camada superficial), mas também sob o ponto de vista de prejuízo que traz à beleza da paisagem e ao bom aspecto dos bairros urbanizados. Alguma pedreira corta um bonito declive duma colina arborizada, uma outra faz no coração de uma localidade habitada, um buraco enorme, impossível de arranjar de qualquer maneira que seja, sendo este demasiado grande e demasiado fundo para poder ser entulhado, etc.

Para proteger a paisagem de S. Pedro e de St.^a Maria, é necessário fixar à pessoa, que está actualmente a explorar a pedreira sita na Quinta da Sabroza, os limites que a sua exploração não deve ultrapassar, em conformidade com os limites que a Câmara Municipal de Sintra já lhe indicou.

Uma tal medida deve ser aplicada a todas as pedreiras existentes e futuras. Além disso, uma cláusula especial do contrato que o explorador terá de assinar com o Município, deve exigir que, no fim dos seus trabalhos, esta pessoa rearranje o sítio, de maneira a dar-lhe um aspecto aceitável: os buracos feitos no solo devem ser cuidadosamente preenchidos e os escombros-levados para fora da pedreira e da localidade, de maneira que a Câmara possa utilizar o lugar, quer para qualquer construção, quer para o ajardinar. Um artigo especial do Regulamento da Zona Rural estipula aquelas exigências.

Dentro dos limites do *Plano de Urbanização de Sintra*, não será autorizada nenhuma nova abertura de pedreira e será proibido recomeçar a exploração das pedreiras abandonadas.



Limites esquemáticos da Zona Rural de Protecção de Sintra (sem escala)

– IV – OS MELHORAMENTOS DAS CIRCULAÇÕES

Os melhoramentos que o Plano de Urbanização traz à rede das grandes vias que vão a Sintra do exterior e que a atravessem, são as seguintes:

A estrada, vindo de Lisboa, construída há pouco tempo pela Junta Autónoma da Estradas e passando por Mem Martins ^{a)}, foi ligada, por meio duma passagem por coma da linha-férrea, com a Avenida Desidério Cambournac, que se torna assim a verdadeira Avenida de Entrada para a Vila, recta, suficientemente larga e tendo a direcção necessária. Deste modo, os carros que vêm de Lisboa, pela estrada de Mem Martins, poderão evitar a subida excessivamente íngreme que é actualmente obrigatório utilizar para chegar a Sintra por um trecho da E.N.9. Este trecho, também representa uma entrada para a Vila muito incómoda, porque está muito apertado por construções e porque desemboca sob um ângulo na avenida que vai à Estação.

O carácter incômodo e perigoso desta entrada actual está agravado pelo facto de as construções, que ladeiam o dito trecho da E.N.9, conter estabelecimentos de comércio e de haver uma grande garagem pública. Disfarçada por outras casas, exactamente no ponto da junção deste trecho com a E.N.249.

No ponto de encontro da Avenida Cambournac com a E.N.9, o *Plano de Urbanização* indica um alargamento do arruamento, necessário para dar uma liberdade maior à circulação.

Para melhorar as condições da circulação da E.N.247 (Sintra-Colares, pelo vale do ribeiro do mesmo nome), pela bifurcada estrada do Mafra e que é muito sinuosa e tem falta de visibilidade em certas curvas, *prevemos as medidas seguintes*:

– A –

No perigoso lacete que se encontra abaixo do parque de recolha dos eléctricos, as construções do matadouro serão suprimidas (devendo este último ser transferido para um outro sitio) e nenhuma outra construção poderá ser elevada no lugar delas. (Todavia, a Estação de Epuração vizinha poderá aproveitar este terreno para a ampliação das suas instalações, sob a condição de estas serem muito pouco salientes acima do nível do solo, de maneira a não tapar a visibilidade da estrada).

– B –

As casas que se edificarem ao longo da E.N.247, serão servidas por ruas secundárias (mais ou menos paralelas a ela), de modo que não haja nenhuma saída de casa para esta grande estrada.

^{a)} É de esperar que esta estrada nova fique salvaguardada como via de comunicação rápida, quer dizer, que não se autorize utilizá-la como qualquer rua de serviço para construções industriais ou outras que recebam movimento criado por estas e por quaisquer pequenas ruas. Os cruzamentos devem nela ficar afastados uns dos outros, na medida do possível ou devem ser feitos em dois níveis.

No seu lado alto, as casas ficarão muito recuadas do seu alinhamento (14 m). No seu lado baixo, o *Plano de Urbanização* indica uma faixa de terreno *Non Aedificandi*, para salvaguardar a bonita vista que se disfruta da estrada e para assegurar a visibilidade da circulação.

– C –

O cruzamento existente em Monte Santos será transformado.

– D –

O número dos acessos para a E.N.247 será reduzido até ao mínimo.

Como esta estrada constitui o limite do *Plano de Urbanização*, os terrenos que se estendem do seu lado Norte pertencem à Zona Rural, o que limita neles, por si próprio, o número das construções possíveis.

O traçado da estrada que vem de Cascais (a E.N.9) foi alterado no ponto em que esta estrada atravessa a aldeia de Chão de Meninos. Esta encruzilhada, confusa e perigosa, deve sofrer demolições de casas e uma rectificação da estrada.

Um leque de vias, indo para o Nordeste, o Norte e o Noroeste logo após Chão de Meninos, permitirá em primeiro lugar, ligar directamente a E.N.9 à extensão de Sintra-Leste (o que tem importância não só para o serviço destes futuros bairros, mas também para o parque de desportos projectado neles pelo Sr. Arquitecto Faria da Costa), e em segundo lugar, dará a possibilidade de servir os novos bairros, projectados por nós, situados do outro lado desta estrada e acima dela.

Para não cortar as magníficas árvores que ladeiam a E.N.9 e para conservar-lhe toda a sua beleza, não fazemos nenhuma outra alteração do seu traçado, salvo no ponto da sua chegada à Estefânea, em que o seu alargamento se impõe, apesar das consideráveis despesas de expropriação que ocasionará.

Prevemos somente, em vários trechos da E.N.9, anteriores a este ponto, e de ambos os lados dela, faixas de terreno *Non Aedificandi*, necessárias para salvaguardar as vistas e a visibilidade da circulação.

A antiga estrada de Lisboa, que entra em S. Pedro por Ranholas, é larga e magnifica no princípio (ao pé do Palácio de Ramalhão), mas mais longe, torna-se muito incómoda e em alguns lugares, muito apertados. Não se pode fazer dela uma estrada de circulação rápida, por causa do cotovelo brusco que ela tem à sua chegada na praça da feira de S. Pedro e porque ela atravessa, logo depois, mesmo o coração desta aldeia e um pouco mais longe, a pequena aglomeração densa de St:^a Maria. Porém, alargamo-la um pouco, nos trechos em que ela tem actualmente estreitamentos, no ponto em que dela bifurca a Rua de Saldanha e onde os carros têm uma grande dificuldade para virar e enfim, no lugar onde ela desemboca no Largo da Misericórdia.

Não tocamos, de modo algum, nas estradas puramente turísticas, como a de Monserrate ou as que sobem até aos Capuchos e até ao Palácio da Pena, porque consideramos que é necessário guardá-lhes o seu carácter actual, cheio de encanto. Estas estradas nunca servirão a qualquer outro fim do que a passeios, primeiramente- por causa dos seus fortes declives e da sua sinuosidade e, em segundo lugar por toda a região que elas servem estar incluída na Zona Rural, onde todo o desenvolvimento urbano é interdito pelos regulamentos do Plano de Urbanização.

As comunicações interiores, entre as várias aglomerações que constituem Sintra, devem ser melhoradas.

O alargamento da parte da E.N.249 que liga a Antiga Vila com a Estação do Caminho-de-ferro e que passa em curva diante da entrada principal do Parque Municipal, já foi encarado pela Junta Autónoma de Estradas e já fornecemos à Dgn.^a Câmara Municipal um desenho de detalhe que traz algumas alterações do projecto da Junta, em vista de preservar da demolição a bonita “Casa dos Limoeiros”, o Hospital da St.^a Casa da Misericórdia e o maior número possível das esplêndidas, velhas árvores que ladeiam esta estrada.

Temos feito o mesmo relativamente ao projecto que a Junta elaborou em vista do alargamento Da Rua Alfredo Costa, que liga o Largo dos Paços do Concelho à Estefânea. Apresentamos, juntamente com o presente relatório, os nossos dois desenhos, correspondentes cada um, a uma destas operações.

O Plano de Urbanização traz a indicação de vários outros alargamentos dos arruamentos existentes, assim como o traçado das ruas novas, necessárias para servir convenientemente e com declives mínimos, os bairros destinados às extensões residenciais de Sintra. Tivemos o cuidado de:

1. dar a estas ruas de habitação a largura mínima necessária, tendo em conta o custo da sua construção no terreno rochoso destes sítios, e
2. reduzir tanto quanto possível o número dos pontos de junção destes pequenos arruamentos interiores dos bairros residenciais com as estradas de grande circulação, para que o movimento nestas últimas não seja estorvado.

Indicamos, em vários lugares, atalhos para os peões.

– TRANSPORTES PÚBLICOS –

Como os eléctricos apresentam notáveis inconvenientes nas vias estreitas que têm lancetes apertados e fortes inclinações, aconselhamos vivamente ao Dgn.^o Município de Sintra substitui-los por autocarros ou trolley-busses. *Com efeito:*

1. os rails das linhas dos eléctricos ocupam uma grande parte de toda a estrada estreita e tornam esta parte quase inutilizável, para os automóveis, porque os carros eléctricos, ficando imutáveis nas suas linhas, bloqueiam o movimento geral;
 2. nas curvas apertadas da estrada, os carros eléctricos sofrem grandes sacudidelas e produzem um rangido muito desagradável, enquanto que a supressão dos rails dá um alargamento da vila muito apreciável, e os autocarros e os trolley-busses circulam livremente na faixa da estrada, sem estorvar a circulação geral, e não fazerem barulho algum.
-

Com o fim de desenvolver o turismo, é preciso tornar os lindos passeios da Serra de Sintra mais acessíveis às pessoas que não têm automóvel particular. Preconizamos portanto a organização dum serviço de transporte público, pelo menos para os Domingos de Verão e os dias feriados, feito por pequenos autocarros para 6 ou 8 pessoas, do tipo dos automóveis Jeep, que podem subir sem dificuldade os maiores declives e que são muito manejáveis nas voltas da estrada. (Os grandes autocarros são, é claro impossíveis de utilizar nas estreitas e sinuosas estradas da Serra).

Os carros Jeep poderiam partir da Estação do Caminho-de-ferro em diferentes sentidos e efectuar vários circuitos, por exemplo:

- Estação – Palácio Nacional – Monserrate – (ida e volta);
- Estação – Palácio Nacional – Capuchos – (ida e volta);
- Estação – Palácio Nacional – Castelo dos Mouros – Palácio;
- Estação – Palácio Nacional da Pena – S.Pedro – Estação.

Grande circuito da Serra:

- Estação – Monserrate – Colares – Pé da Serra – Malveira – regresso à Estação pela estrada nova que segue a meia-encosta, o vertente Sul das montanhas e vai até à Penha Longa.
-

- Seria talvez útil instalar, em certos lugares, para uso dos peões, elevadores do género do da calçada da Glória, em Lisboa, que não tem nenhuma construção aparente acima do nível do solo.
- Todavia, o estudo de tais arranjos deve ter por base o princípio da defesa da paisagem contra qualquer estrago.

Sugerimos dois pontos de partida, que se prestam para a instalação de um elevador:

1. as traseiras da Igreja de S. Pedro, donde será fácil aceder ao Monte Sereno;
2. o começo da grande escada recta da Mata Municipal, ao longo da qual um elevador pode facilmente subir até ao Castelo dos Mouros.

– ARRUAMENTOS –

Como já dissemos, os arruamentos de Sintra são muito particulares e muito estreitos. São arruamentos característicos das terras montanhosas, que ao nosso ver, é impossível e inútil modificar radicalmente.

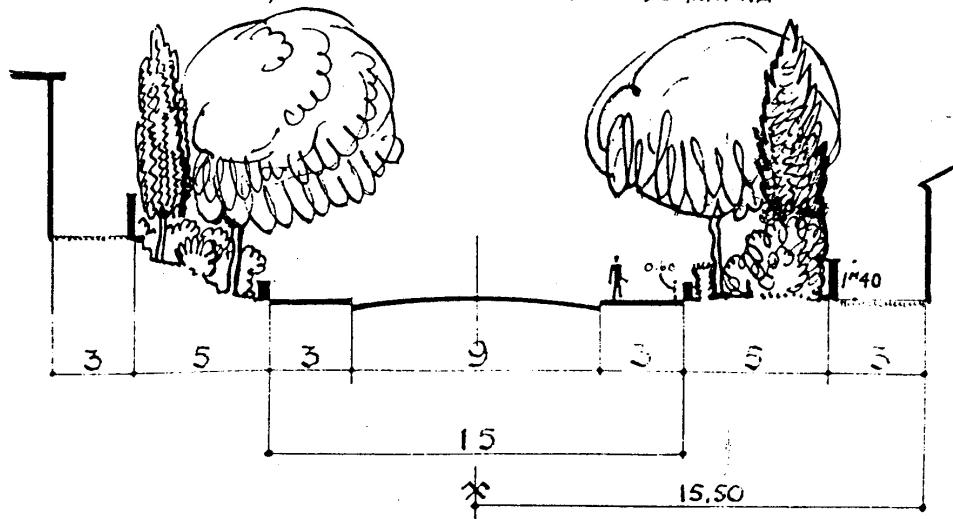
Como a maioria das estradas secundárias e das ruas têm apenas 5 ou 6 m de largo e não têm passeios alguns, adaptamo-nos à mesma concepção e fixamos salvo para algumas vias excepcionais, larguras de 10, 8 e 6 metros, segundo as dificuldades que apresenta o terreno. As mais largas-com um ou dois passeios, as mais estreitas-sem qualquer passeio (como se admite em Sintra).

Tais ruas não permitem desenvolver a velocidade, mas esta é completamente inútil em Sintra.

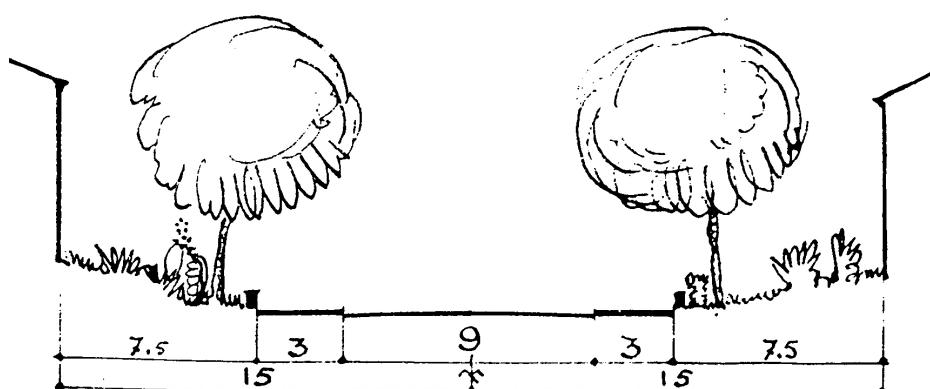
Acrescentamos ao nosso plano perfis transversais-tipo e um perfil longitudinal para a estrada de entrada na vila pela Avenida Desidério Cambourmac.

URBANIZAÇÃO DE SINTRA

ARRANJO DA ESTRADA DE MAFRA



NA TRAVESSIA DA ZONA INDUSTRIAL

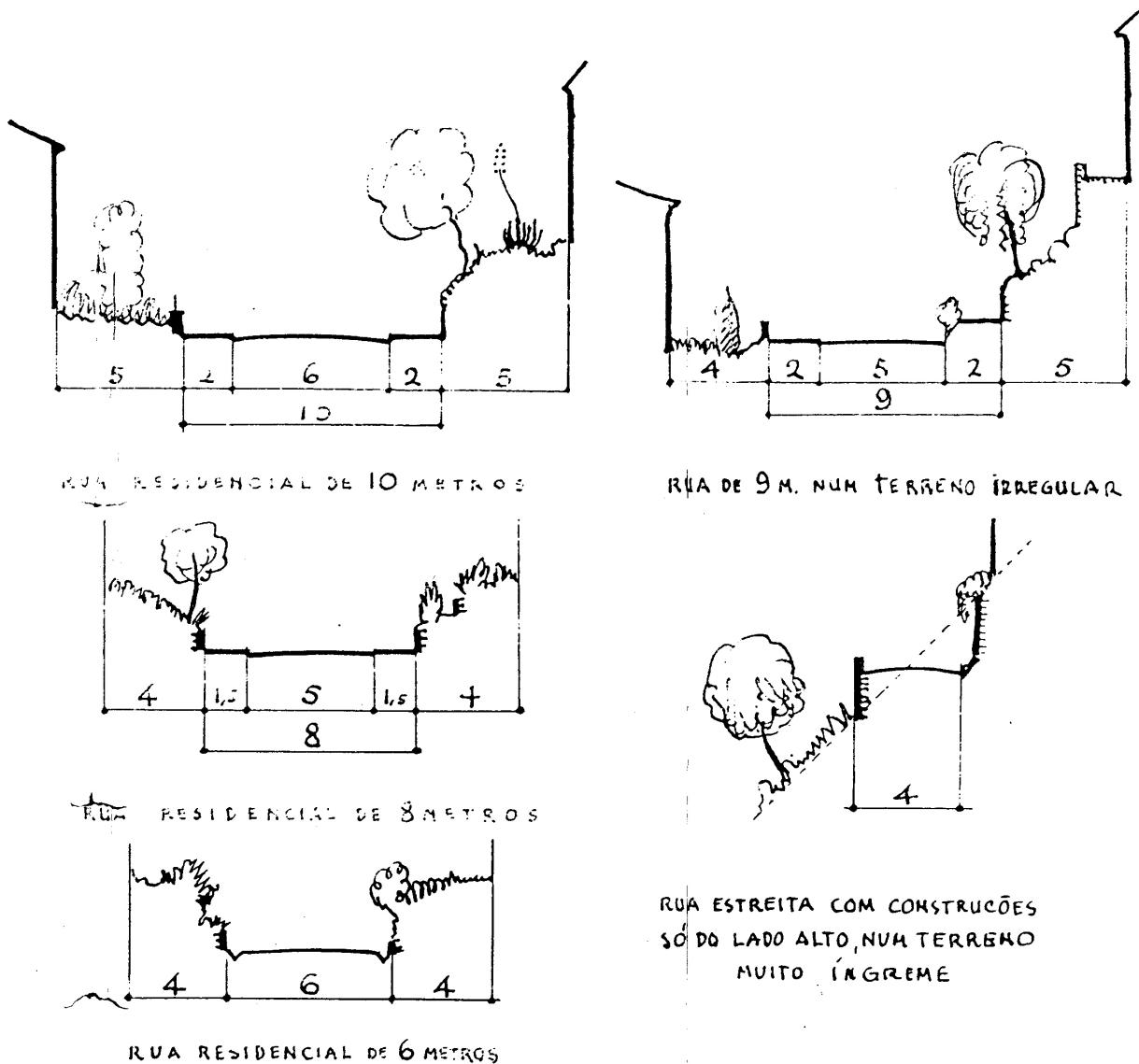


MESMA ESTRADA NA TRAVESSIA DAS ZONAS RESIDENCIAIS

ESTA ESTRADA, INDO PARA O CEMITERIÓ ATRAVESSA UMA ZONA INDUSTRIAL. PARA LHE DAR UMA CERTA DIGNIDADE, PROPOVOMOS PLANTAR ENTRE OS SEUS PASSEIOS E AS CONSTRUÇÕES INDUSTRIAIS UMA DENSA FAIXA DE ARVORES E ARBUSTOS.

Esquema dos Perfis Transversais – Tipo
(sem escala)

URBANIZAÇÃO DE SINTRA



Esquema dos Perfis Transversais – Tipo
(sem escala)

- V -

LIMITAÇÃO DO PARCELAMENTO DOS TERRENOS E DA CONSTRUÇÃO

Em Sintra, mais do que em qualquer lado, a fixação do tamanho dos lotes destinados à construção é um factor essencial do Plano de Urbanização, factor primordial na conservação do carácter turístico de aglomeração.

Com efeito, somente lotes de grande tamanho permitem conservar a vegetação existente e também desenvolver a vegetação em terrenos que até agora ficaram incultos.

Nos bairros da Estefânea e da Portela, podemos verificar que um lote construído entre 20% e 40% da sua superfície total não permite arranjar um jardim suficiente. A generalização do modo de construção adoptado nestes bairros teria como consequência inevitável a transformação de Sintra numa aglomeração urbana do tipo mais vulgar.

Portanto, propomos limitar o parcelamento do terreno, obrigando a dar aos lotes mínimos uma superfície grande, quase sempre, com exceção somente para os lotes destinados a casas operárias.

Neste assunto, devemos afirmar, para responder ás possíveis críticas, que é apenas o preço do terreno que selecciona os compradores, e não o seu tamanho. O terreno tem um valor devido somente ao lucro que os seus proprietários pretendem tirar dele.

Ao limitar a taxa de utilização dum terreno por um regulamento adequada, como aquela que apresentamos junto, limitamos também o valor do metro quadrado deste terreno e graças a isto, tornamos possível a aquisição dum terreno grande por uma pessoa de meios médios.

Temos também de assinalar que a conservação dum grande terreno não motiva obrigatoriamente grandes despesas. O Bairro dos Arquitectos, na Praia das Maças, por exemplo mostra bem que um terreno arborizado apresenta um aspecto satisfatório sem ser ajardinado.

Baseado a nossa opinião no exemplo que oferecem os novos bairros da Portela, onde o terreno se vende caro por causa da intensidade da sua utilização, pensamos que é oportuno aplicar com rigor o zonamento que junto apresentamos.

Verificamos efectivamente, que os proprietários vizinhos das pessoas cujos lotes se constroem duma maneira densa só tem um único desejo: vender o seu próprio terreno, destinado pelo Plano de Urbanização parcial do dito bairro a uma construção menos densa, ao preço que se pagou pelos terrenos vizinhos. Por sua vez, este preço não permitiria fazer senão uma construção densa e assim, de terreno em terreno, ficaríamos arrastados como acontece actualmente em Lisboa, numa corrida sem fim, a densidade da construção motivando uma alta dos preços do terreno e estes últimos sendo, por sua vez a causa duma construção densa.

Um tal fenómeno não é de desejar em Sintra pelas razões que já expusemos muitas vezes.

- Portanto, instituímos:

Um zonamento rigoroso,

Uma limitação severa do parcelamento das propriedades,

Uma interdição de construção doravante numa ordem diferente da ordem descontínua.

- Naturalmente, esta ultima medida não se aplica nem aos bairros que estão a desenvolver-se segundo um plano anterior ao nosso e já aprovado pela Câmara, nem às outras zonas comerciais, nem às reconstruções a fazer eventualmente nos antigos bairros da própria Vila de St.^a Maria e de S. Pedro.

- VI -

AS CARACTERÍSTICAS DO ZONAMENTO INSTITUÍDO

Como Sintra é principalmente um lugar de estadia de Verão e de Turismo que, por causa da sua proximidade da Capital, não tem as possibilidades, nem a necessidade de se tornar um centro administrativo ou cultural, e que não deve transformar-se num centro industrial, sob pena de perder todo o seu interesse turístico, o zonamento instituído pelo Plano de Urbanização tem por fim principal a conservação da esplêndida vegetação desta localidade e a protecção dos bairros residenciais contra a invasão por fábricas, oficinas e barulhentos estabelecimentos comerciais.

Em vista da conservação do carácter específico de Sintra, o zonamento regulamenta severamente a subdivisão dos terrenos em lotes e a proporção de superfície coberta por lote, de maneira que as propriedades tenham dimensões suficientes para que se possa deixar à volta de cada casa um jardim bastante grande.

Como já dissemos, é principalmente o lindo arvoredo das quintas que constitui, juntamente com o das florestas da Serra, da Mata Municipal e do Parque Municipal, a beleza de Sintra.

Portanto, é indispensável fazer todo o possível para impedir a grande subdivisão das quintas, que daria origem a muitas construções novas edificadas a custo deste arvoredo.

Uma legislação particularmente rigorosa deve ser aplicada, sobretudo ás quintas que vestem, pela verdura dos seus parques, as colinas que cercam a Vila, emoldurando-a, e cobrem o pé das montanhas que têm nos seus cumes o Castelo dos Mouros e o Palácio da Pena, constituindo o fundo da paisagem da Antiga Vila e da Antiga St.^a Maria.

No *Plano de Urbanização*, estas quintas estão abrangidas pela **Zona Q1**.

As zonas das quintas marcadas pela designação **Q2** e **Q3** estão submetidas a regulamentos menos rigorosos, que também preservarão estas propriedades do esmigalhamento e da desarborização.

Os novos bairros de habitação que criámos (as Zonas **HA**, **HB** e **HC**) não devem ter lotes inferiores a 1.000m².

Consideramos o regulamento da Zona **HB** como normal para as extensões de Sintra, e o regulamento da Zona **HA** -apenas como uma tolerância para certas partes que é difícil submeter à regra do mínimo de 1.500m² por lote.

Ao sujeitar ao regulamento da Zona **HA** igualmente algumas partes já existentes das aglomerações de Sintra, salvaguardamos da subdivisão e da desarborização propriedades que têm actualmente cerca de 1.000m².

Aplicamos a regulamentação da Zona **HC**, que exige terrenos de 3.000m², pelo menos a uma parte da extensão que projectamos dispor no declive Oeste duma pequena colina chamada “Cabeça de Cima”, que tem muito pouca vegetação, mas está bem situada, sendo cercada por grandes parques, tendo uma bonita vista do mar e ficando bastante perto da Antiga Vila. O tamanho dos lotes que indicamos para este bairro novo permite instituir nele um modo de construção particular: casas de habitação com somente rés-do-chão. Uma tal fórmula é útil neste sítio, porque permite evitar que as futuras casas apareçam sobre a linha calma do cume da colina, linha que quereríamos conservar completamente pura, visto ela constituir parte do bonito panorama que se disfruta sobre os campos longínquos e o mar, dos terraços do Palácio Nacional e das janelas dos hotéis situados ao pé deste Palácio.

Como compensação duma tal restrição de altura, propomos oferecer aos futuros proprietários de todos estes lotes a vantagem de poder construir neles casas gémeas.

O mesmo género de construção pode ser adoptado, com interesse notável, na parte Este da extensão da Portela. Com efeito, ele oferece a maior intensidade ás duas famílias que moram sob o mesmo telhado.

Admitimos lotes pequenos somente para as novas Zonas *Operárias*, porque primeiramente tais zonas são geralmente a obra de organismos oficiais que procuram criar casas de renda barata, quer dizer, casas cujo custo não tenha sido demasiado elevado, e em segundo lugar, porque dispomos estas zonas em sítios onde não há qualquer bonita vegetação a conservar.

As novas zonas de habitação operária não serão nem grandes, nem numerosas, pois que não existirão em Sintra quaisquer grandes indústrias, que necessitem de mão-de-obra, sendo estas proibidas pela legislação do Plano de Urbanização. Na realidade, as pequenas Zonas Industriais indicadas neste plano não são senão uma consagração do que já de facto existe e apenas têm por

fim o de designar lugares especiais para as indústrias, de modo que estas não venham estragar, pela sua intrusão, os bairros de habitação. Não poderão servir senão a instalação de pequenas indústrias, principalmente oficinas de artífices, indispensáveis à população local, tais como: carpintarias, marcenarias, colchoarias, ferrarias, oficinas de marmoristas, de reparações de automóveis, etc.

Uma das zonas industriais que indicamos estende-se ao Sul da Estação do Caminho-de-ferro, onde já existem vários estabelecimentos deste género e depósitos de vinho e de carvão, misturados com casas de habitação. Esta virão, pouco a pouco a desaparecer neste sítio, para darem lugar a indústrias.

Situamos uma segunda zona industrial em ambos os lados da Estrada de Mafra, no ponto em que ela sai do bairro da Estefânea, porque ali também, existem já uma fábrica e alguns armazéns e porque esta área fica disfarçada por uma cortina de árvores e não tem nem vegetação, nem beleza.

Arranjamos uma terceira zona deste género no extremo Sul de S. Pedro. Desta maneira, a distribuição das zonas industriais sobre toda a superfície incluída nos limites do Plano de Urbanização, será bastante regular, e elas poderão servir convenientemente toda a aglomeração sem a afeiar.

Naturalmente, as zonas de habitação operárias foram dispostas na proximidade das zonas industriais. De resto, a aldeia de S. Pedro e uma grande parte do bairro da Estefânea são mesmo agora sítios habituados pela gente local de situação pequena.



Paisagem de Sintra que poderia ser estragada pelo aumento da altura de qualquer das casas

As partes antigas de Sintra, principalmente a Antiga Vila e St.^a Maria, merecem que a construção seja nelas muito severamente regulamentada, porque estas partes já estão muito densas e porque representam o quadro em que ficam situados os monumentos nacionais dos Paços Reais e da Igreja de St.^a Maria. Na realidade, limitamos as operações a fazer nestas partes de Sintra (*Zona Muito Densa de Construção Antiga*) ás reconstruções que tenham por fim o melhoramento e o saneamento dos edifícios e proibimos todo o aumento da densidade.

A Zona muito densa comprehende, dum lado, quarteirões nitidamente insalubres, sujeitos a serem transformados e de outro lado partes onde as casas, apesar de ficarem pouco afastadas umas das outras, estão bastante bem arejadas e iluminadas devido aos jardins e pátios que as envolvem ou ladeiam devido a diferenças de nível do solo. Portanto, estas ultimas partes não são insalubres, mas poderiam facilmente vir a sê-lo, se fosse permitido aumentar a sua densidade.

Não parece aconselhável limitar, por qualquer número de andares determinado, a altura dos prédios que vierem a reconstruir-se nesta zona muito densa, porque muitas das suas partes constituem um elemento muito importante na paisagem característica e excessivamente pitoresca de Sintra, em que diminuir ou aumentar as alturas actuais das construções equivaleria talvez, a estragar esta paisagem. Além disso, as ruas são tão estreitas, que não se pode admitir nelas qualquer aumento de altura.

É por isso que preferimos limitar as alturas das futuras reconstruções pelas alturas actuais das mesmas construções.

O saneamento dos quarteirões insalubres deve ser realizado por meio do desafogo das suas partes interiores. Mas, em certos casos, a interdição de utilizar para habitação e para o trabalho as caves e os andares inferiores, insalubres por falta de ventilação transversal, será suficiente para sanear um velho núcleo denso. Algures, será necessário apenas demolir qualquer muro ou quaisquer más construções, posteriores ás outras, para conseguir o saneamento dum quarteirão inteiro, sem que seja preciso recorrer à demolição geral que tiraria ao sítio o seu carácter pitoresco. Todavia, existem também na zona muito densa prédios de construção tão má e tão arruinados que será melhor simplesmente demoli-los.

No que se refere à aldeia de S.Pedro (*Zona Densa de Construção Antiga*), há nela uma muito grande desigualdade nos tamanhos dos terrenos e há entre estes muitos extremamente pequenos. Como consequência disto, a construção e a ampliação de prédios não podem nela ser autorizadas senão em certos lugares.

Pelo contrário, a reconstrução não pode ser regulamentada muito severamente, por causa do carácter pitoresco desta aldeia e apesar do seu aspecto meio rural, porque uma regulamentação rigorosa obrigaría, no caso de se querer reconstruir algum prédio, a demoli-lo completamente, o que faria desaparecer muitas bonitas casas antigas, infelizmente demasiado apertadas umas ás outras, em terrenos pequeníssimos.

O bairro da Estefânea, a parte Oeste da Portela e o bairro sito ao Sudeste da Estação do Caminho-de-ferro (*Zona Densa de Construção Relativamente Recente*) são também constituídos por lotes excessivamente pequenos, por causa de que não podem ser regulamentados no que se refere ao tamanho mínimo a dar a cada um dos terrenos em que se pretender construir.

A fiscalização municipal pode apenas referir-se à proporção de superfície coberta por lote, a altura da construção e aos espaçamentos a reservar entre os prédios. As exigências relativas à largura das margens de terreno livre à volta da casa têm, forçosamente, de ser muito menos rigorosas do que para as zonas de lotes maiores.

Os agrupamentos insalubres destas áreas são assim, na maior parte dos casos, devido ao pouco espaçamento entre as casas. Mas, por vezes, os próprios prédios são muito maus, de modo que, aqui também, é preciso sanear por meio de demolição parciais.

Os limites do *Plano de Urbanização* compreendem uma área que se estende a Leste da aglomeração, a Portela, onde o Sr. Arquitecto Faria da Costa planeou um grande bairro de extensão, cujo projecto já está aprovado pela Câmara Municipal e que já está parcialmente em vias de realização.

Conformamo-nos, portanto com este facto consumado e adaptamos ás duas zonas assim criadas um regulamento que previna os possíveis abusos. Chamamos a estas zonas: *Zona Mista de Sintra-Leste (MSL)* e *Zona de Habitação em Casas para Inquilinos (HI-SL)*

A *Zona Mista de Sintra-Leste* representa um bairro de carácter puramente urbano. São imóveis construídos em ordem contínua, sem qualquer recuo do alinhamento e tendo 3 pisos e lojas de venda no rés-do-chão. A superfície coberta por lote varia, segundo a planta elaborada pelo nosso predecessor e é, por vezes muito grande.

Temos a ideia que os proprietários dos terrenos bastante espaçosos para se poder edificar no pátio uma pequena construção anexa, deveriam arranjar ali garagens, para um carro cada, destinadas aos inquilinos do prédio. Preconizamos uma tal medida em todas as zonas mistas, com o fim não só de oferecer comodidade aos inquilinos, mas também com o de reduzir assim até ao mínimo o número e as dimensões das garagens públicas necessárias, pois que estas garagens representam grandes concentrações de carros capazes de estragar completamente um bairro inteiro, pelos ruídos e os cheiros de gasolina que produzem.

No meio da *Zona Mista de Sintra-Leste*, o autor do projecto deste bairro colocou um mercado. Esta zona será, portanto, uma muito grande área comercial.

Do outro lado da via-férrea, a Câmara Municipal construirá em breve um outro mercado novo, para substituir o antigo (barracão meio-arruinado), que se encontra numa praça situada atrás da Avenida

Cambournac. Este mercado e os prédios tendo lojas de venda que ladeiam actualmente a Rua Heliodoro Salgado constituem a zona mista do Bairro da Estefânea (comércio e habitação). Não podemos senão sancionar este estado de facto, como também o carácter misto (com predominância do comércio) da Rua Miguel Bombarda, da Rua Alfredo Costa e da parte central da Antiga Vila de Sintra.

S. Pedro, onde o comércio mais activo se faz no campo da feira e em redor deste, deve, evidentemente, poder continuar as suas funções de feira do gado regional e conservar esta fonte de lucros comerciais. Portanto, o *Plano de urbanização* inclui nos limites duma zona comercial (mista) a praça da feira, as suas cercanias e os outros lugares de S. Pedro onde se desenvolveu o comércio.

Consideramos que as superfícies compreendidas nas zonas mistas que fixamos (um pouco ampliadas em relação ás suas dimensões actuais) serão perfeitamente suficientes para servir a população máxima que pode haver em Sintra durante os meses de maior afluência. Todavia, para responder ás necessidades imediatas dos futuros habitantes dos bairros de extensão, instituímos nestes pequenas zonas puramente comerciais, onde poderão instalar-se lojas requeridas a todas as horas do dia (mercearias, leitarias, farmácias, etc.)

Para salvaguardar os espaços livres de Sintra, instituímos uma Zona de Espaços Livres (EL), cujo regulamento impede o parcelamento dos parques e jardins públicos existentes e reserva terrenos actualmente livres em vista da sua transformação ulterior em jardins públicos.

Poder-se-ia julgar que os parques e jardins públicos são menos necessários em Sintra do que algures, pois que o rico arvoredo das propriedades particulares e as matas da Serra já constituem uma reserva de ar puro largamente suficiente para a aglomeração. Admitimos que esta consideração seja verdadeira para as antigas partes da vila, mas não é assim para Sintra-Leste, que está em vias de tornar-se num bairro denso, onde é indispensável reservar terrenos para jardins públicos e para o parque de desportos que foi localizado no único lugar, que pela sua topografia e pelos acessos, presta para o desenvolvimento dum tal género de organização.

Contudo, no que se refere ao conjunto da aglomeração, é principalmente uma preocupação de ordem estética que nos leva a criar espaços livres públicos. Os que propomos fazer justificam-se pelo desejo de proteger e de completar o que constitui o encanto e a originalidade do sítio.

As razões que nos levaram a criar à volta de Sintra uma zona de protecção, chamada Zona Rural (*R*), que se estende longe da vila, até ao mar e que abranja toda a Serra, já foram expostas no Capítulo III desta Memória Explicativa.

– VII –

**CÁLCULOS DE BASE PARA O ESTABELECIMENTO
DO PLANO DE URBANIZAÇÃO**

Como já dissemos, Sintra não deve vir a ser um subúrbio vulgar de Lisboa e deve ficar um sítio de descanso e de turismo. Portanto, não prevemos para ela um desenvolvimento contínuo e limitamos a sua extensão a um mínimo de população compatível com a conservação do seu carácter e da sua beleza.

Para o cálculo da população permanente, existente em Sintra, adoptamos o número de 8.913 habitantes, dado pelos serviços do Racionamento, no mês de Setembro de 1947. No que se refere ao número de habitantes flutuantes, admitimos que este era actualmente de cerca de 3.700 pessoas.

Para poder avaliar aproximadamente qual será a nova população de Sintra, eis como procedemos:

Para a extensão Sintra-Leste, o nosso cálculo está baseado no exame dos imóveis já aí construídos e no número provável desses imóveis, tal como como este aparece no desenho do nosso predecessor. Contamos que num prédio para 6 famílias, haverá uma média de 8 pessoas por andar, ou seja 4 pessoas por habitação; e numa casa destinada a 4 famílias 5 pessoas por habitação, na média, porque as habitações destas ultimas são um pouco maiores do que as dos prédios para 6 famílias.

Para as partes de extensão concebidas sob a forma de bairros de casas unifamiliares, o nosso cálculo está feito segundo a densidade de cada zona sendo a superfície dos arruamentos locais incluída no conjunto, quer dizer:

- Para a Zona **H0** – 125 hab/ha, contando 5 pessoas por família;
- Para a Zona **HA** – 50 hab/ha, contando 6 pessoas por família;
- Para a Zona **HB** – 45 hab/ha, contando 8 pessoas por família;
- Para a Zona **HC** – 30 hab/ha, contando 10 pessoas por família.

Para as quintas novas, calculamos segundo a densidade de cada uma das zonas:

- 12 Pessoas para cada quinta da Zona **Q3**;
- 15 Pessoas para cada quinta da Zona **Q2**;
- 20 Pessoas para cada quinta da Zona **Q1**.

O cálculo dos futuros habitantes de Sintra-Leste deu:

- Parte Densa – cerca de 2.170 pessoas
- Parte Espaçada – cerca de 1.275 pessoas
- No total, cerca de 3.445 pessoas ou 3.450 pessoas

O cálculo dos futuros habitantes das extensões puramente residenciais deu:

- Nas zonas H0 e CE cerca de 960 pessoas
- Na zona HA cerca de 970 pessoas
- Na zona HB cerca de 2.660 pessoas
- Na zona HC cerca de 220 pessoas
- Nas quintas novas cerca de 90 pessoas
- No total 4.900 pessoas

O conjunto fará portanto cerca de: $3.450 + 4.900 = 8.350$ habitantes novos, aos quais é preciso acrescentar os hóspedes dos futuros hotéis, que avaliamos em cerca de 600 pessoas.

Total: 8.950 habitantes novos.

Actualmente, como já dissemos, a população flutuante representa cerca de 3.700 pessoas, ou seja 30% da totalidade da população existente.

Podemos admitir que a nova população flutuante representará também 30% de toda a população nova, quer dizer, 2.685 pessoas.

Consequentemente a isto, a nova população fixa será:

$8.950 - 2.685 = 6.265$ Pessoas

Portanto, haverá, no conjunto, em Sintra:

A) População fixa:

Actual – 8.913 pessoas
Futura – 6.265 pessoas
Total = 15.178 pessoas, ou em números arredondados, 15.200 pessoas.

B) População flutuante:

Actual – 3.700 pessoas
Futura – 2.685 pessoas
Total = 6.385 pessoas, ou em números arredondados, 6.400 pessoas.

A rede escolar prevista no *Plano de Urbanização* foi calculada de maneira a poder servir a população fixa, somente 15.200 habitantes, isto é 1.824 crianças de idade escolar.

As redes dos serviços públicos (Água potável, esgotos, electricidade, etc.) deverão ser calculadas de modo a servir toda a futura população (fixa e flutuante) quer dizer:

$15.200 + 6.400 = 21.600$ Habitantes

Para conhecer qual é a importância a dar aos bairros de habitação operária das extensões, precisaríamos saber qual é actualmente, em Sintra, a proporção entre o número da população burguesa e o da população operária.

Ora, não temos quaisquer dados exactos sobre este assunto. Eis aqui os dados que possuímos:

- Empregados no comércio e na indústria locais – 494 pessoas
- Patrões de lojas pequenas – 44 pessoas
- Empregados da Câmara – 160 pessoas
- Empregados do Matadouro Municipal – 25 pessoas
- Empregados nos Serviços Municipais – 21 pessoas
- Pessoal Secundário do Hospital e do dispensário – 7 pessoas
- Pessoal secundário das Escolas Primárias – cerca de 14 pessoas
- Guarda do Mercado – 1 pessoa
- Chauffeurs de táxis – 40 pessoas
- Total = 806 pessoas

Por outro lado, segundo os dados da C.P., que se referem ao período 1945-1947, a média das assinaturas dos meses de inverno, para o percurso Sintra-Lisboa, na 3.^a classe, é de 186 pessoas.

(*Entre estas, há algumas que moram em Lisboa e vão trabalhar em Sintra, e outras que moram nas aldeias vizinhas de Sintra. Mas, não podemos entrar neste pormenor e aceitamos o dito número tal qual.*)

Portanto, parece haver, no conjunto:

$$806 + 186 = 992 \text{ Operários ou pequenos empregados em Sintra.}$$

Supondo que eles constituem, todos parte de uma família de 4 pessoas, na média, verificamos que há em Sintra cerca de 3.968 habitantes de condições modestas.

Se quisermos avaliar o número aproximado dos operários, pequenos comerciantes e pequenos funcionários e artífices, baseando-nos no aspecto e no tamanho das casas e dos terrenos a estas pegadas, teremos os resultados seguintes:

Consideramos que as partes densas existentes da aglomeração são habitadas principalmente por esta categoria de pessoas. É também assim no que se refere à antiga aldeia de S. Pedro e à sua parte sul (comercial), ao Rio do Bico, o Chão de Meninos, o bairro situado imediatamente ao Sudeste da Estação, ao bairro disposto atrás dos Paços de Concelho e, enfim, ao bairro existente da Portela.

Todo este conjunto representa cerca de 27,5 hectares e, portanto, uma população aproximada de 3.712 pessoas (contando, na média, 135 habitantes por hectare).

Os resultados das nossas pesquisas são, portanto, quase iguais, em ambos os casos. Sendo 3.840 pessoas a média dos dois números obtidos, adoptamos, para maior segurança, o número de 3.900 pessoas.

Em relação à totalidade da população fixa (8.913 pessoas), este número representa quase 44%.

Tomando a mesma percentagem, ser-nos-á fácil avaliar qual será o número da nova população operária, pois que acabamos de determinar que a totalidade da nova população fixa será de 6.265 pessoas:

$$\underline{6.265 \times 0,44 = 2.757\ Pessoas}$$

Vejamos agora qual é o tamanho dos novos bairros operários previstos no *Plano de Urbanização*. Calculamos que, nas extensões de Sintra, a população de classe modesta ocupará a parte densa de Sintra-Leste e os novos bairros operários que lhe destinamos.

No conjunto haverá lugar para:

- Na Zona Mista de Sintra-Leste – 2.170 habitantes da classe modesta;
- Na Zona HO de Sintra-Leste – 120 habitantes da classe modesta;
- Nos outros bairros operários novos – 970 habitantes da classe modesta.

$$\underline{\text{No total: } 3.260\ Habitantes\ da\ classe\ modesta}$$

Sobressai disto que temos, no *Plano de Urbanização*, uma margem de segurança suficiente.

Para acabar este capítulo, indicamos abaixo as áreas das diferentes partes do *Plano* e a área total que ele comprehende nos seus limites:

Zona das Quintas: 151,9770 ha

Espaços livres: 33,5545 ha

Partes construídas existentes: 66,6737 ha

Zona mista de Sintra-Leste: 30,0200 ha

Extensões destinadas exclusivamente à habitação: 83,8855 ha

Zonas industriais: 13,1600 ha

Terrenos reservados para Edifícios Públicos, incluindo os de Sintra-Leste: 13,8545 ha

Zonas Comerciais da Extensão: 1,1600 ha

$$\underline{\text{Total: } 394,8842\ ha}$$

– VIII –

**PREVISÕES EM VISTA DE MELHORAR E DE MULTIPLICAR
AS INSTALAÇÕES DE INTERESSE PÚBLICO E DE AUMENTAR
AS POSSIBILIDADES DE ALOJAMENTO DA POPULAÇÃO FLUTUANTE**

Apesar de todas as suas qualidades, Sintra tem várias faltas no que se refere ás suas instalações administrativas, sociais e mesmo comerciais, e também imperfeições nos seus serviços urbanos. – O seu Dgn.^º Município é o primeiro a reconhecê-lo e a tomar disposições para remediar a situação. Consequentemente, em muitos pontos do seu programa de melhoramentos, o urbanista não faz senão responder aos desideratos da Câmara, propondo-lhe diferentes soluções para as realizações que ela está disposta a empreender.

O exame do estado actual de Sintra revelou-nos também outras necessidades, que por nossa vez, sugerimos à Dgn.^a Câmara Municipal, indicando no Plano de Urbanização qual é a melhor maneira de distribuir, sobre toda a superfície abrangida por este Plano, as instalações de interesse público que faltam.

Antes de mais nada, são os serviços municipais instalados nos Paços do Concelho que precisam de ser ampliados pelo acréscimo duma ala no edifício actual, o que pode ser realizado somente graças ao aproveitamento do terreno da escola primária vizinha, contendo apenas uma sala de aula (que seria transferida para um outro sítio, mais afastado da grande circulação) e graças à expropriação do terreno a este contíguo e disposto mesmo em face da Câmara (onde há actualmente um restaurante muito defeituoso como instalação, por ser construído num lote excessivamente pequeno).

A requerida ala de edifício poderá então ser ligada ao edifício dos Paços do Concelho por uma passagem coberta, construída em ponte por cima da pequena rua estreita que os separa. Um tal arranjo permitiria criar um conjunto arquitectónico bastante pitoresco, que enfeiaria sensivelmente o largo da Câmara.

Um outro edifício municipal deve, ao nosso ver, ser afastado da aglomeração de Sintra e ser transferido para fora dos limites desta estação turística: é a cadeia.

Esta ocupa actualmente um terreno não só muitíssimo central, o que, em princípio, nunca deveria acontecer, mas mesmo muito aparente. É por assim dizer, a primeira coisa que vê o turista ao chegar a Sintra pelo comboio.

Gostaríamos vê-la transferida, por exemplo, para a proximidade da colónia penal, agrícola, que se encontra fora dos limites do nosso Plano, na Estrada de Cascais.

O terreno que a cadeia ocupa actualmente é um terreno muito valioso para o comércio, visto se encontrar muito perto da Estefânea actual e à beira da praça de acesso à Estação futura, que ficará implantada no sentido perpendicular ás linhas-férreas, para facilitar a circulação.

Além disso, a presença da cadeia não permite construir qualquer outro edifício que seja na colina situada atrás dela, porque a administração penal, em vista de evitar quaisquer comunicações clandestinas, não admite que se possa ver, das casas vizinhas, o que passa nos pátios da prisão. Se esta prisão fosse afastada deste lugar, poder-se-ia dispor um bairro de habitação nesta colina.

É também na mesma colina, muito central em relação à toda a aglomeração e cujos terrenos pertencem à Santa Casa da Misericórdia, que propomos situar o Dispensário A.N.T., que será, com certeza, preciso afastar do sítio onde ele fica actualmente, por razões que expomos mais adiante. A nova localização a dar a este dispensário anti-tuberculoso representa uma questão bastante delicada de solucionar, porque este estabelecimento frequentado por doentes não deve ser situado num caminho percorrido diariamente por alunos das escolas. Não devemos ignorar o perigo da propagação da tuberculose pelos cuspos.

O Matadouro, constituído por um grupo de edifícios, encontra-se como dissemos na Análise do Estado Actual, numa curva muito apertada na Estrada de Colares (E.N.247) e representa um obstáculo muito perigoso para a visibilidade da circulação. O Município de Sintra decidiu, já há muito tempo, transferi-lo para fora dos limites da área abrangida pelo Plano de Urbanização, a Leste da aglomeração. Indicamos no terreno municipal, que vai ficar livre após a demolição do matadouro actual, um pequeno espaço livre, que servirá para salvaguardar a visibilidade nesta curva brusca da estrada.

É de prever em Sintra a instalação duma Central Leiteira. Propomos aproveitar para esta construção o terreno actualmente ocupado pelo Bairro Teimoso (insalubre e devendo ser demolido) e um dos terrenos vizinhos (se o primeiro for insuficiente). Deste modo, a Central Leiteira ficará situada quase no ponto de chegada, à Vila de Sintra, da Estrada de Colares e da de Mafra.

No que diz respeito aos Mercados, o da Antiga Vila será sensivelmente melhorado, pelo cuidado da Câmara, sob o ponto de vista do aspecto das suas fachadas, que fazem lembrar actualmente as de qualquer velha fábrica e que são, ao mesmo tempo, demasiado brancas e, portanto visíveis, em relação ao Palácio Nacional, abaixo do qual estão situadas.

A Câmara mandou também construir um mercado novo, na Estefânea, para substituir o velho barracão que se encontra aí se encontra actualmente, numa praça situada entre a Avenida Cambournac e o Casino.

Como o terceiro mercado funciona regularmente na Praça D. Fernando II, em S. Pedro, e como um quarto deve ser construído no centro da zona mista da extensão Sintra-Leste, a totalidade da aglomeração compreendida no nosso Plano ficará bem servida sob o ponto de vista do abastecimento em géneros alimentícios frescos.

É a criação de Escolas Primárias que exige o maior cuidado da Câmara Municipal, pois que, como sobressai da Análise do Estado Actual, há em Sintra uma muito grande falta de lugares, nas escolas existentes, para as crianças desta localidade.

Contando 40 alunos por sala de aula, temos avaliado em 19 o número das aulas que faltam para satisfazer às necessidades de instrução da actual população infantil de Sintra.

Mas, o nosso dever consiste em prever uma rede completa de escolas primárias não só para a população fixa actual, mas também para a população fixa futura.

Temos avaliado o conjunto das duas (no Capítulo VII da presente Memória) em 15.200 pessoas, das quais 1.824 crianças de idade escolar (segundo a proporção geralmente admitida de 12% do conjunto da população).

Estas crianças deverão ser distribuídas em que pelo menos, 46 salas de aula (com 40 alunos cada). Isto é: em 11 escolas de 4 salas de aula e 1 escola de 2 salas.

De todas as escolas existentes, consideramos apenas uma (a Escola Domingos José Morais), com 4 aulas (situada ao Sudoeste do Túnel do caminho de ferro) como sendo capaz de ser conservada como estabelecimento de ensino, e ainda será absolutamente preciso acrescentar-lhe um terreno de recreio, tomando para este fim o terreno vizinho, actualmente ocupado por um grande barracão-depósito de cereais da Federação dos Produtores de Trigo. Apesar desse acréscimo, o terreno escolar não terá mais de 1.460m².

Marcamos esta escola pelo Nº 1 no *Plano de Urbanização*.

As outras 11 escolas, necessárias em Sintra, terão de ser construídas, cada uma, num terreno de cerca de 3.200m².

Com efeito, calculamos, como de costume, que são precisos 20m² de terreno por aluno.
(Ora: 20m² x 160 = 3.200m²)

Estas escolas, estão numeradas, no *Plano de Urbanização*, segundo a ordem de urgência da sua construção.

Escola N.º 2, a situar no meio da Estefânea (Rua Câmara Pestana), num terreno onde existem actualmente apenas alguns barracões. Esta escola servirá toda a parte densa do dito bairro.

Escola Nº 3, a situar na Rua das Murtas. Substituirá a escola que fica actualmente ao pé da Câmara Municipal e que será suprimida. Tendo 4 aulas, a escola Nº 3, servirá todo o bairro circunvizinho.

Escola Nº 4, a construir na Antiga Vila, ao Norte do Palácio Nacional.

Escola Nº 5, a construir na Antiga Vila, na parte alta do Vale que se estende a Oeste do Palácio Nacional, para substituir a minúscula escola da Rua das Padarias.

Escolas Nº 6 e Nº 7, que devem constituir um grupo escolar de 8 salas de aula, contíguo à parte densa de Sintra-Leste, num terreno a reservar para este fim, situado no interior dum grande quarteirão. O Sr. Arquitecto Faria da Costa tinha destinado ás escolas bonitos terrenos dispostos na parte Este dessa extensão, sobre uma colina.

Mas, visto a parte densa da mesma extensão se desenvolver com rapidez, é de prever que a urbanização daquela colina fique muito atrasada em comparação com o povoamento desta parte densa e que a construção das escolas projectadas pelo nosso predecessor não se possa realizar tão depressa como é necessário, por causa da necessidade de construir primeiro, para se poder aceder ás ditas escolas, uma grande parte dos arruamentos previstos para esta colina. Ora, não se poderá deixar sem escolas a população da parte densa.

É por isso que aconselhamos criar 2 escolas no sítio indicado pelos Nºs 6 e 7.

Escola Nº 8, que poderá ser construída mais tarde, na colina Este de Sintra-Leste, quando esta parte da dita extensão for também habitada.

Escola N.º 9, a construir na parte Norte de S. Pedro.

Escola Nº 10, a construir na parte Sul de S. Pedro.

Escola Nº 11, a construir no Chão de Meninos.

Indicamos estes três últimos terrenos para escolas à volta de S. Pedro, porque as 2 escolas que ele tem actualmente devem ser suprimidas, por serem muitíssimo pequenas e ficarem situadas uma e outra, numa artéria de grande circulação (E.N.249)

Escola Nº 12, com 2 salas de aula a criar ao pé da Zona Operária da Estrada de Mafra.

A procura de terrenos convenientes para a construção de escolas primárias foi dificultada, em Sintra, pela falta de terrenos livres de tamanho suficiente. Tivemos também o cuidado de distribui-los regularmente sobre toda a aglomeração, de situa-lo fora de qualquer grande circulação, e ao mesmo tempo, em pontos bem acessíveis ás crianças do bairro que queríamos servir pela dada escola.

Consequentemente, é com a maior insistência que devemos recomendar ao Dgn.º Município reservar ou adquirir desde já, para a construção das escolas primárias, os terrenos marcadas, para este fim, no *Plano de Urbanização*, porque os preços destes terrenos vão subindo.

Como se verifica pelo exame do estado sanitário da população, é de desejar que sejam instalados, em Sintra, vários dispensários para consultas infantis e pré-natais, necessárias em cada bairro, obra que ainda não existe nesta localidade e que, segundo os dados estatísticos sobre outras aglomerações, costuma diminuir sensivelmente a mortalidade das crianças de colo (excessivamente alta neste país)

Propomos situar um dispensário em cada uma das três partes aglomeradas de Sintra:

- na Antiga Vila, no pequeno edifício que serve actualmente como escola, na Rua das Padarias (devendo esta escola ser suprimida);
- em S. Pedro, na pequena construção situada diante da Igreja, em que também se encontra actualmente uma escola que é preciso alojar algures, e, enfim:
- na proximidade de *Sintra-Leste* e da Estação, num terreno sito na Avenida Augusto Freire.

Visto ser na Estefânea que situamos o novo Hospital, cuja construção se impõe em Sintra, e visto cada hospital ter sempre um serviço de socorro de urgência e consultas de todos os géneros, consideramos que esta parte de Sintra ficará, pelo menos facto, bem servida, sob o ponto de vista médico.

É, com efeito, na Estefânea que indicamos um terreno para um Hospital Regional. A escolha deste terreno tem por base as considerações seguintes:

1. *Comunicações:*

O terreno indicado é excessivamente acessível de qualquer lado que se chegue, quer seja pelo caminho-de-ferro, quer pela nova estrada de Lisboa, quer pela estrada de Mafra ou enfim-pela estrada de Cascais. Todas elas convergem na Estefânea.

2. *Qualidades e Dimensões do Terreno:*

Para a construção dum grande bloco hospitalar, como a Comissão de Construções Hospitalares costuma edificar quando se trata dum hospital regional, é preciso ter um grande terreno relativamente plano. Este tem cerca de 2 hectares e fica disposto, parcialmente, numa encosta muito suave. O edifício pode perfeitamente ficar orientado para o Sul.

Este grande terreno livre está protegido contra os ventos do Norte por uma larga faixa plantada de pinheiros e de eucaliptos e fica contíguo, do lado Sul, a um esplêndido parque muito arborizado. Na parte deste terreno que ficará livre, há um muito bonito jardim, que poderá ser conservado intacto e servir para os passeios dos convalescentes.

Se a Comissão das Construções Hospitalares achar este terreno demasiado grande para o hospital, a Câmara Municipal deveria, apesar disto, reservá-lo na sua integra, para que a parte não utilizada para o hospital, com os seus anexos e espaços livres, sirva como terreno reservado para qualquer

outra instituição de interesse público, por enquanto ainda não prevista, mas cuja necessidade pode manifestar-se no decorrer dos anos. Com efeito, é muito difícil encontrar em Sintra, fora das grandes quintas, terrenos convenientes para asilos, colégios, casas de repouso, etc.

Todavia, há perto do Chão de Meninos, um outeiro, no declive Sul do qual se poderia lindamente situar algum edifício deste género, utilizando como jardim seu as encostas circunvizinhas.

Preconizamos a construção, neste terreno, dum terreno, dum asilo para velhos, cuja necessidade em Sintra se verificou para Análise do Estado actual.

Indicamos um outro terreno, também para qualquer edifício de interesse público (colégio, por exemplo), no bairro de extensão que projectamos na parte extrema Norte da área incluída no *Plano de Urbanização* (parte contígua ao loteamento de St.º António-Monte Santos).

Num outro outeiro, situado na parte Este da extensão *Sintra-Leste*, propomos construir uma igreja, num terreno que tinha sido destinado, pelo Sr. Arquitecto Faria da Costa, para qualquer edifício público. Efectivamente, não se previu nada para o culto neste novo bairro que deve tornar-se muito povoado.

De todas as partes antigas de Sintra, somente a Estefânea tem falta de igrejas. É por isso que preconizamos empregar um pedaço do terreno destinado ao hospital (se este terreno for demasiado grande para ele) construindo nele uma igreja.

As capelas particulares das quintas, onde se admitem os habitantes das cercanias para poderem assistira ás missas do domingo e das festas religiosas, completarão a rede.

Os dois cemitérios de Sintra devem poder ampliar-se, e a Câmara Municipal deveria reservar já os terrenos contíguos, para este fim.

O cemitério de S. Pedro tem uma situação muito mais bonita do que a do cemitério que fica na Estrada de Mafra. Portanto, é principalmente ele que se deveria ampliar.

Até agora, temos examinado as disponibilidades em terrenos para serviços públicos ou de interesse público, referentes principalmente à população permanente do sítio. Vejamos agora o que se pode preconizar no interesse da população flutuante e o que servirá igualmente para o bem da população permanente.

Como já dissemos, são sobretudo, os meios de alojamento dos turistas e veraneantes que fazem falta em Sintra. É preciso que a vila desenvolva a sua indústria hoteleira.

Podemos recomendar o arranjo de alojamentos de duas qualidades diferentes: hotéis ou pensões, propriamente ditos, e pequenas casas a alugar mobiladas, situadas, cada uma, no meio, dum jardim. Com efeito, não pode haver qualquer interesse, nem sob o ponto de vista de saúde, nem sob o do repouso e do prazer, em ir a Sintra, para aí passar algumas semanas de Verão num prédio de rendimento sem jardim, como em Lisboa, ou ainda numa parte das casas, em que a cozinha e a sala de banho devem ser comuns para os inquilinos e para os donos de casa.

Muitas pessoas, em Sintra, aproveitam a época das férias para subarrendar a outras, vindas de Lisboa, a sua própria habitação e vão viver para dar-lhes lugar, quer nas casas de pessoas da sua família ou de amigos (que se tornam superlotadas), quer nas pequenas construções anexas, do género dos galinheiros ou das arrecadações, onde ficam instaladas na pior maneira, quer enfim, nas caves ou nos sótãos das suas casas. Todos estes procedimentos são perfeitamente anti-higiénicos.

É por esta razão que preconizamos, para Sintra, a construção de casas gémeas, mais económicas de realizar do que duas casas isoladas e mais confortáveis e independentes do que duas habitações sobrepostas uma à outra; aconselhamos esta forma de construção com a ideia que uma das casas gémeas seja habitada pela família do proprietário e a outra – por inquilinos provisórios da época de Verão. O *Regulamento das Zonas do Plano de Urbanização* concede facilidades aos proprietários que quiserem construir duas casas gémeas, num só lote, facilidades que consistem em reduzir neste caso a área obrigatória para cada uma destas duas casas, em comparação com que ele fixa como mínima para cada casa isolada.

Quanto aos hotéis e pensões (cujo numero é necessário aumentar em Sintra) eis as bases que deveriam ser adoptadas para a sua criação:

1. Eles devem, em princípio, ser situados na proximidade da Antiga Vila e das suas matas nacionais, ou na própria Antiga Vila. Não achamos qualquer interesse em deixar construi-los do lado da Estefânea ou em Sintra-Leste, onde não há nem vegetação, nem bonitas vistas, nem atracções turísticas.
2. Os hotéis devem ser construídos em terrenos vastos, com bonitas vistas panorâmicas e bem arborizados (excepção feita para os hotéis que foram instalados na Antiga Vila).
3. Estas edificações não devem constituir grandes volumes de construção e não devem ser altas. O melhor será limitá-las à altura das outras edificações da zona onde elas se encontrarem. Com efeito, nas terras montanhosas, é a construção baixa que dá o melhor efeito. Em Sintra, sobretudo, é preciso velar para que quaisquer edifícios altos não venham desequilibrar o conjunto.

Ao nosso ver, a melhor solução, sob o ponto de vista do urbanismo, constituirá em construir, em Sintra, hotéis importantes segundo a fórmula de “hotel em pavilhões”. *Um tal tipo de hotel está constituído por:*

um edifício central, em que se encontrem a administração, o restaurante, com os seus serviços, e os salões, e pavilhões de habitação espalhados num grande parque ou numa mata. (O FNAT da Caparica representa, na região de Lisboa, alguma coisa de semelhante)

4. Seria de desejar que a maior parte destes novos estabelecimentos de Sintra fossem hotéis e pensões de preços médios ou mesmo modestos e que estivessem, ao mesmo tempo, arranjados e administrados melhor do que os que já ali existem, para que famílias da classe média pudessem beneficiar deles.
5. Os novos hotéis e pensões podem ser construídos em todas as zonas de Sintra, salvo nas zonas industriais e nas zonas de habitação operárias, mas a superfície coberta do terreno do hotel e a altura do seu edifício não devem ir além dos respectivos máximos autorizados na zona em que o hotel deve ser situado.
6. O efeito que todo o hotel com mais de 20 quartos produzirá no lugar escolhido para a sua localização, deve ser estudado previamente, no panorama do sítio. Em vista disto, o requerente deverá juntar, ao projecto submetido à apreciação da Câmara, um desenho perspectivo exacto deste edifício, colado no lugar preciso, numa fotografia panorâmica deste sítio. A autorização só poderá ser concedida se esta construção não estragar o efeito de conjunto.^{b)} O projecto deverá ser examinado por um júri constituído por representantes da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, da Direcção Geral dos Serviços Florestais e Agrícolas, do Secretariado Nacional de Informação e da Municipalidade de Sintra.
7. Os lugares que aconselhamos para a construção dos hotéis e pensões, em Sintra, são os seguintes:
 - a. Quinta do Monte Sereno;
 - b. Quinta disposta entre o edifício dos Paços do Concelho e o Parque Municipal;
 - c. Quinta do Saldanha;
 - d. Quinta da Vigia (propriedade Este);
 - e. Quinta do Arrabalde. Esta ultima só pode servir para um hotel pequeno, com pavilhões, e apenas sob a condição de, em vista da conservação do arvoredo, o terreno destinado à construção do hotel ter, pelo menos o tamanho mínimo autorizado na Zona Q2 e a superfície coberta deste terreno não ultrapassar o máximo admitido na mesma Zona Q2.

^{b)} Um regulamento semelhante a este existe em Genebra. (Suiça).

O *Plano de Urbanização* indica também, como conveniente para construção de um hotel, um terreno situado no futuro bairro de extensão da Fonte da Prata, porque daí se disfruta um panorama extraordinariamente bonito do Palácio Nacional, da Vila e da Serra.

Em vista da comodidade e do prazer dos turistas e também para aumentar a riqueza de Sintra, seria bem instalar, na Antiga Vila, pelo menos um restaurante e um salão de chá realmente elegantes e bem mantidos. A óptima pastelaria que já ali existe teria muito proveito e transferir-se para qualquer local mais espaçoso e mais claro do que o que ela tem actualmente ao seu dispor e que é completamente insuficiente nos dias do grande afluxo dos excursionistas de Lisboa.

A importância desta afluência periódica de público (o máximo registado atingiu 6.250 pessoas, num só Domingo de Verão, sem contar as que vieram de automóvel) incita a pensar que, em geral, os estabelecimentos de consumo deveriam ampliar-se para a época das férias.

A reconstrução do quarteirão central da Vila, nitidamente insalubre, pode oferecer o pretexto para organizar, no mesmo lugar, todos estabelecimentos, segundo as exigências modernas de limpeza e de conforto.

Foi-nos submetido, há pouco tempo, um projecto relativo à construção de um ringue de patinagem, no vale que se estende em frente da entrada principal do Parque Municipal. (é mesmo por esta razão que a Câmara encara a necessidade de transferir para qualquer outro sitio o dispensário A.N.T.).

A aprovação do dito projecto deve depender do grau de modéstia que o autor souber dar à construção, pois que esta não deve ser muito visível no vale, sendo este abrangido pelos limites da Zona de Protecção do Palácio Nacional. O desejo, muito compreensível de divertir a mocidade não deve prejudicar o maior valor artístico de Sintra.

Pessoalmente, teríamos preferido que este ringue, que segundo parece, deve ser coberto, por causa da humidade local, ao anoitecer, e que por isso mesmo representará inevitavelmente uma volumosa construção, fosse instalado fora da Antiga Vila e que o dito vale ficasse completamente verde, como está actualmente.

O *Plano de Urbanização* estende sobre uma parte do mesmo vale a ampliação do Parque Municipal, justamente para preservá-lo de toda a construção nova. (Uma piscina ao ar livre poderia facilmente ser instalada aí, sendo disfarçada, do lado da estrada, por maciços de verdura, pois que já existem neste lugar uma fonte e um grande tanque. Também se poderiam arranjar, nesta parte nova do Parque, alguns pequenos terrenos de jogos para as crianças).

De resto, por causa da extensão de Sintra sob a forma de bairros de habitação novos, temos de prever igualmente um certo aumento das suas áreas verdes de passeios e de repouso. É evidente que nesta localidade, contígua ás grandes matas da Serra e mergulhada na vegetação das quintas, a necessidade de novos jardins públicos é muito menor do que em qualquer outra localidade, e tanto mais pequena que os lotes destinados à construção terão nela de ser grandes. Porém, os bairros novos que dispomos em áreas pouco arborizadas (para não motivar a destruição de árvores) terão alguns pequenos espaços livres públicos.

Nos novos bairros do Norte, serão miradouros ajardinados nos pontos altos ^{c)} e um jardim público arranjado à volta dos vestígios pré-históricos que ali se encontram e que constituirão um atrativo turístico suplementar, logo que o público for autorizado a visitá-los.

O vale húmido, que se estende ao Norte do loteamento de St.^º António-Monte Santos, deverá também ser arranjado como espaço livre público.

Na extensão operária do Sul, em S. Pedro, dispomos um jardim público que desempenhará o papel da área de isolamento entre a zona industrial que aí indicamos e uma escola. Este jardim e o que reservamos na Estrada de Mafra, ao pé dum outro bairro operário, serão tanto mais úteis ás crianças destes bairros que os lotes, nestes últimos, serão pequenos e que os operários geralmente não permitem aos seus filhos brincar e correr nos seus jardins particulares, serão utilizados como hortas.

Como consequência da ampliação da aglomeração, parece ser necessário criar um posto de bombeiros na Estefânea e um outro no novo bairro de Sintra-Leste, porque actualmente, existem apenas um na Antiga Vila e um segundo em S. Pedro.

Já dissemos, na Análise de Estado Actual, que certos serviços municipais não são perfeitos, em Sintra: a rede de esgotos e o serviço de limpeza.

É indispensável que a Câmara Municipal mande estudar um sistema completo e coerente de canalizações de esgotos, para que todas as partes de Sintra sejam servidas. As estações de epuração poderão, sem dúvida, ficar nos lugares onde estão actualmente, mas deverão ser ampliadas e aperfeiçoadas, em conformidade com o aumento do serviço que terão de assegurar.

Quanto ao serviço de limpeza, tudo nele é para fazer, porque o seu funcionamento actual é muito primitivo.

Primeiramente, a descarga dos lixos deve ser afastada e transferida para fora dos limites da aglomeração; deve efectuar-se longe das habitações, em pleno campo, por exemplo, ao Norte do

^{c)} Miradouro da Cabeça de Cima, da Fonte de Prata e do cume da colina de Monte Santos, donde se disfrutam grandes vistas panorâmicas até ao mar.

lugar onde ficam agora as fossas e os montões de detritos imputrecíveis. (Nem umas, nem os outros podem ficar neste sítio, demasiado perto da Estefânea, e tanto menos que planeamos dispor nesta área o Hospital Regional).

Para o tratamento dos lixos putrescíveis, aconselhamos construir na *Zona Rural*, células do género das de Beccari (fechadas), que no decorrer de 30 dias transformam estas matérias num adubo completamente inodoro.



Vestígios pré-históricos da parte Norte de Sintra

– IX – REGULAMENTO DA CONSTRUÇÃO

Em vista da beleza, da prosperidade e da salubridade da área sujeita às disposições do Plano de Urbanização, não devemos limitar-nos à regulamentação, pelo zonamento, da utilização do seu solo. Temos também de regulamentar a construção propriamente dita, para que cada casa apresente as melhores condições possíveis de higiene, de segurança e de estética.

Com este fim, juntamos ao dossier do *Plano*, um *Regulamento da Construção* muito completo, em que o Dgn.^o Município encontrará, para o seu uso, artigos legislativos preciso sobre:

- 1.º- A Salubridade das Edificações;
- 2.º- A Segurança contra Incêndio;
- 3.º- A Estética das Construções.

e mesmo sobre as condições técnicas e administrativas, em que cada obra deve ser realizada.

– X – POSFÁCIO

Para terminar esta *Memória Explicativa*, quereríamos dizer algumas palavras acerca da realização dos planos de urbanização.

Um plano deste género não é um plano de execução, mas sim um plano de princípios. Portanto, antes de construir alguma coisa segundo este plano (uma rua nova, por exemplo), é preciso elaborar um estudo pormenorizado da mesma. Um plano de urbanização indica, principalmente, quais devem ser a direcção e a largura das ruas. Se se revelar, ao executar qualquer via, que um ligeiro desvio do seu traçado pode evitar o corte de rochas ou grandes aterros, é natural deslocar o eixo desta via de alguns metros.

No nosso plano, a divisão dos terrenos em lotes, igualmente, não foi desenhada senão a título de indicação. Mostramos os limites dos lotes em certas partes das extensões, apenas como exemplo do modo de fazer (principalmente para as zonas operárias). Os proprietários dos terrenos podem modificar o traçado dos limites entre os lotes, sob a condição de dar a estes últimos pelo menos as dimensões mínimas exigidas pelo regulamento da zona onde eles se encontram. (É claro que, em todas as zonas, é sempre permitido aumentar o tamanho dos lotes e diminuir a superfície coberta neles, em relação ao mínimo e ao máximo respectivos, obrigatórios na dada zona).

A implantação das casas e a forma das suas plantas, também foram desenhadas apenas como indicação.

Pelo contrário, as disposições do *Regulamento das Zonas* e do *Regulamento da Construção* devem ser rigorosamente observadas. Nenhum plano de urbanização pode dar resultados bons, se quer por uma razão, quer por outra, se modificam as densidades, as alturas e o carácter das construções, em relação ás normas estabelecidas pelos regulamentos.

Para que uma aglomeração possa gozar das vantagens que lhe traz o seu plano de urbanização, é preciso que as indicações deste e a legislação sejam aplicadas durante vários anos consecutivos. Na Bélgica, por exemplo, é somente depois dos 15 primeiros anos, decorridos após a aprovação oficial do plano, que se autoriza fazer-lhe alterações, pois que é apenas num prazo desta duração que se pode revelar os seus defeitos.

Pelo contrário, se lhe fizerem, logo de início e sem qualquer método lógico, alterações frequentes, que tenham por fim conciliar interesses diferentes, o plano perderá todo o seu carácter e toda a sua eficácia.

Em vários países, em França, por exemplo, foram instituídas algumas leis adicionais, muito práticas em vista de facilitar a realização dos planos de urbanização. São:

1.º- A Lei sobre a Expropriação Diferida, que dá às Câmaras Municipais a possibilidade de “reservar” os terrenos necessários para a execução do Plano, durante 15 e mesmo 30 anos (segundo as circunstâncias), até à altura em que eles forem expropriados.

2.º- A Lei sobre o agrupamento dos lotes e a sua redistribuição, que é uma lei muito importante. Com efeito, é impossível traçar qualquer plano de Urbanização tendo sempre em conta os limites existentes das propriedades. Acontece frequentemente que ruas novas cortam os terrenos duma maneira muito incómoda para a construção. Há também lotes antigos que têm uma tal configuração que é impossível edificar neles qualquer que seja de racional e higiênico. O agrupamento dos terrenos que se impõe em tais casos, consegue-se pela constituição duma associação dos proprietários, que tem por fim modificar o traçado dos limites entre os lotes, sob a direcção dum representante técnico da Câmara, e redistribuir depois estes últimos entre as mesmas pessoas. Isto dá a possibilidade de arranjar lotes cómodos e conformes à legislação do Plano, sem recorrer há expropriações e sem quaisquer grandes gastos para o Município. Muitas vezes, todos os interessados ficam muitíssimos beneficiados com as operações deste género.

A Lei que institui o controle oficial do estado sanitário das habitações e da maneira de ocupá-las, permite suprimir os casebres superlotados e garantir aos habitantes casas decentes.

Tais leis não são todas urbanismo propriamente dito, mas, apesar disso, facilitam imenso à obra da Câmara na realização do seu Plano. A participação financeira do Estado, concedida ás Municipalidades, é também dum valor inestimável.

Lisboa 23 de Julho 1949
Edepoën

Nota 1: No processo de transcrição do presente documento procedeu-se a algumas correcções pontuais, sem que fosse alterado o sentido do original.

Nota 2: A consulta do presente documento não dispensa a consulta do original.