



## **Bases de reflexão sobre o novo Plano Director Municipal para o Porto**

[http://7mares.terravista.pt/campo\\_aberto](http://7mares.terravista.pt/campo_aberto)  
[campo\\_aberto@hotmail.com](mailto:campo_aberto@hotmail.com)  
Fax: 22 975 95 92  
Apartado 5052, 4018-001 Porto

*Nota Prévia*

### **CIDADANIA NA DEFESA DE VALORES URBANÍSTICOS E AMBIENTAIS**

A associação Campo Aberto visa debater e promover o exercício da cidadania no domínio do ambiente, sobretudo nas suas dimensões natural, rural e urbana. Nisso assenta o interesse que vem dedicando às questões urbanísticas, que consideramos decisivas em matéria de qualidade de vida e do ambiente citadino. Daí o interesse em promover o debate em torno de instituições e instrumentos que enquadram e condicionam a forma como valores ambientais e urbanísticos são protegidos ou destruídos na cidade. Daí também a importância que atribuímos à actual revisão em curso do Plano Director Municipal para a cidade do Porto.

Na ocasião em que se anuncia para breve o início da discussão pública do novo Plano Director Municipal para o Porto, a Campo Aberto - Associação de Defesa do Ambiente apresenta a sua posição nesta matéria no documento que se segue, como contributo para uma cidade mais harmoniosa. Esse documento deverá ser lido tendo em conta outros documentos já emitidos pela associação, ou por cidadãos que nos são próximos, e que o complementam. É o caso da Interpelação feita aos Candidatos às Eleições Autárquicas da Área Metropolitana do Porto e Concelhos Contíguos em Novembro de 2001 (veja: [http://7mares.terravista.pt/campo\\_aberto/interpelacao](http://7mares.terravista.pt/campo_aberto/interpelacao)) subscrita por algumas dezenas de cidadãos, entre os quais dirigentes, associados e simpatizantes da Campo Aberto, subscritores a título individual, tendo no entanto a associação prestado apoio logístico à elaboração e difusão da referida Interpelação. Tal é o caso, igualmente, do Contributo para a discussão pública do Plano de Pormenor das Antas, elaborado em conjunto com a associação Olho Vivo ([http://7mares.terravista.pt/campo\\_aberto/pareceres/antas.htm](http://7mares.terravista.pt/campo_aberto/pareceres/antas.htm)), do Contributo da associação Campo Aberto para o Caderno de Opinião divulgado nas Jornadas Municipais do Ambiente realizadas pelo Pelouro do Ambiente da CMP em Julho de 2002 (disponível em [http://7mares.terravista.pt/campo\\_aberto/pareceres/caderno\\_opiniao.htm](http://7mares.terravista.pt/campo_aberto/pareceres/caderno_opiniao.htm)), do Parecer sobre o Regulamento Municipal de Edificação e Urbanização ([http://7mares.terravista.pt/campo\\_aberto/pareceres/rmeu.htm](http://7mares.terravista.pt/campo_aberto/pareceres/rmeu.htm)) e do Parecer sobre a Estratégia de Valorização do Vale da Ribeira da Granja ([http://7mares.terravista.pt/campo\\_aberto/granja](http://7mares.terravista.pt/campo_aberto/granja)).

O presente documento, bem como os documentos acima referidos, permanece aberto à análise dos interessados. Desde já agradecemos todas as críticas, sugestões, melhoramentos, concordâncias e discordâncias que nos queiram manifestar, e que serão tidos em conta em futuras tomadas de posição sobre questões próximas. Comunique-nos os seus contributos (para facilitar o nosso trabalho, indique por favor o número do parágrafo a que se referem).

## **Do Porto Necrópolis ao Porto Ecopólis**

*Propostas da Campo Aberto - Associação de Defesa do Ambiente - a propósito do novo Plano Director Municipal*

### **1. DO PORTO NECRÓPOLIS AO PORTO ECOPÓLIS**

1.1 Uma concepção interventiva da cidadania não pode deixar de salientar a importância, para o futuro da cidade, do debate em torno do novo Plano Director Municipal. Antes de mais, há que ter em conta que a cidade de que falamos se insere numa malha territorial mais vasta, desde a região próxima até à totalidade da biosfera. É pois num quadro ecossistemático, que abrange tanto a dimensão local como a planetária ou global, que tem que ser pensada e decidida a evolução da cidade. Em vez de destruir e violentar o biótopo em que está implantada, como tem acontecido com cada vez maior intensidade ao longo das últimas quatro décadas, a cidade, para durar no tempo e proporcionar um habitat favorável aos seus moradores, tem que adaptar-se do modo mais harmonioso possível a esse biótopo.

O grande desafio que se impõe ao Porto é evitar a sua transformação numa “necrópolis” e iniciar a transição para uma “ecopólis” baseada no paradigma do desenvolvimento ecológico.

1.2 Recusamos as tendências destrutivas que, a prosseguir, fariam a cidade aproximar-se de uma “necrópolis” (cidade de morte). Pelo contrário, propomos que ela se vá tornando verdadeiramente uma “ecopólis”, uma cidade viva inserida em ecossistemas revitalizados. Desejamos que a cidade evolua numa direcção sustentável, assente no conceito de codesenvolvimento ou desenvolvimento ecológico. Para isso, é necessário ir substituindo gradualmente o uso das energias esgotáveis e poluidoras por sistemas descentralizados de produção de energias renováveis; desenvolver técnicas orientadas para a reciclagem de materiais e lixos não biodegradáveis; visar a eliminação das desigualdades sociais criando simultaneamente condições de biodiversidade e ecossustentabilidade como base para a autonomia e a solidariedade. Em vez da cidade-máquina, em que a construção determina a organização do território, precisamos de caminhar para um urbanismo no qual o território seja visto como ecossistema humanizado. Os aspectos relativos à construção e às estruturas tecnológicas deverão subordinar-se à perspectiva de uma evolução ecologicamente sustentável.

1.3 O território, inicialmente natural e hoje profundamente artificializado e mesmo degenerado, continua a ser todavia o suporte de toda a urbanização. Caminhar no sentido de uma ecopólis implica respeitar o que nele resta de natureza residual ou reconstituída e regenerar o que foi violentado e contaminado. Daí a importância de preservar e criar corredores verdes, de pensar e articular um sistema de corredores ecológicos, o que passa também pela revitalização de antigos cursos de água e pela eventual criação de “organismos hídricos” para a biofiltração de águas residuais susceptíveis de reutilização e que podem ser simultaneamente agradáveis espelhos de água com funções de bioclimatização.

O novo Plano Director Municipal representa uma oportunidade única para inculcar à cidade uma nova filosofia baseada nos pilares fundamentais da promoção da qualidade de vida e da mobilidade, da preservação do património e das áreas naturais, e da construção de um tecido social coeso.

1.4 No que se refere à intervenção arquitectónica, é necessário dar prioridade à reutilização das edificações existentes e promover a bioconstrução, com base em tecnologias ecológicas, materiais recicláveis e não contaminantes e apostar na bioclimatização paisagística a nível territorial (os jardins, as árvores, os cursos de água) e na bioclimatização construtiva (escolha de materiais e processos construtivos que permitam maior eficiência e economia energéticas).

1.5 Resumindo, o que propomos é uma cidade com melhor qualidade de vida, melhores transportes públicos, em que seja preservado o património histórico e salvaguardadas as áreas naturais, travada a especulação imobiliária e a segregação social. A nosso ver, todas estas dimensões se devem repercutir nos instrumentos orientadores da evolução da cidade, dando expressão a uma estratégia global alternativa e participada pelos cidadãos. Concebemos assim o novo Plano Director Municipal como uma oportunidade, que não deve ser desperdiçada, de definir uma caminhada, que será decerto longa mas que começa por um passo, em direcção a uma cidade mais harmoniosa, com mais respeito pela saúde, pela natureza, pela vida.

## **2. PENSAR O TERRITÓRIO COMO UM TODO, ARTICULANDO OS DIVERSOS NÍVEIS DE INTERVENÇÃO**

2.1 Sabemos que um instrumento como o novo Plano Director Municipal para a cidade do Porto se reveste de complexos aspectos técnicos, jurídicos e políticos, cuja solução específica pressupõe capacidades e competências também específicas. No entanto, a Campo Aberto considera que um PDM exprime, explícita ou implicitamente, opções e valores de cidade que são prévios aos aspectos técnicos, jurídicos e políticos que venha a consagrar. É nesse sentido que, como organização independente de cidadãos, julgamos dever salientar precisamente os valores que desejamos ver integrados nos instrumentos que têm em vista orientar a evolução da cidade no futuro próximo.

2.2 A cidade não vive isolada. No território exíguo do concelho do Porto trabalham muitos milhares de pessoas que residem fora dele, especialmente nos concelhos limítrofes e em todo o conjunto da chamada Área Metropolitana do Porto (AMP). Por isso, e conquanto a nossa atenção se centre agora na questão do novo PDM para o concelho do Porto, não podemos deixar de insistir, como ponto prévio, na importância de, a outros níveis de análise e de decisão, se proceder ao levantamento dos problemas urbanísticos e ambientais de toda a AMP.

A AMP não pode continuar a ser uma manta de retalhos sem coerência de políticas territoriais. Um Plano Regional de Ordenamento do Território ao qual os PDMs estivessem subordinados poderia colmatar esta grave lacuna.

2.3 O planeamento a nível regional deveria preceder o planeamento municipal, que seria assim basicamente uma concretização daquele a nível local, única forma de tentar reequilibrar os fenómenos de degradação suburbana. Concretamente, à semelhança do que foi elaborado para a Área Metropolitana de Lisboa, é necessário um Plano Regional de Ordenamento do Território da AMP (PROTAMP). A CMP deverá, através de contactos com os outros concelhos e com o poder central, assumir a iniciativa de promover um plano metropolitano que possa vir gradualmente a corrigir as distorções actualmente existentes na AMP.

Na Região do Porto existe um conjunto de áreas naturais cuja protecção urge, não só devido ao valor ecológico que encerram como também ao papel que podem desempenhar enquanto espaços para sentir a Natureza.

2.4 Para além do próprio quadro metropolitano, a cidade do Porto tem interesse na salvaguarda de uma rede de áreas naturais de âmbito regional, que abrange mesmo concelhos mais afastados como Paredes, Baião ou Arouca. A preservação dessas áreas naturais (Estuário do Rio Douro, Barrinha de Esmoriz, Reserva Ornitológica do Mindelo, Serra de Santa Justa, Pias e Castiçal, Vale do Rio Paiva, Serra da Freita, Serra da Aboboreira) interessa sobremaneira aos moradores da cidade e as instituições municipais não se podem alhear dela.

### 3. ANTECIPAR E PREVER A EVOLUÇÃO DA CIDADE

3.1 A urbanização em mancha de óleo tem vindo a caracterizar negativamente o nosso “urbanismo” (que mal merece esse nome). Hoje a retórica oficial começa a enjeitá-la, sem disso retirar as necessárias ilações. Na origem desse processo cancerígeno encontram-se formas casuísticas de edificar que abstraem da cidade, da zona e do quarteirão envolventes. Em especial, a mancha de óleo expandiu-se com base no loteamento tal como tem sido posto em prática, figura de edificação que dominou o território nas últimas décadas, baseado no cadastro e quase sempre desintegrado de qualquer visão de conjunto do tecido urbano. Constrói-se, não segundo uma visão de cidade, mas à medida que os terrenos são vendidos e comprados. Encaixam-se edificações numerosas e em altura num espaço que se tornou disponível sem ter em consideração as características do bairro ou zona da cidade previamente existente e sem esperar que espaços mais amplos em que aquele se insere fiquem igualmente disponíveis, por forma a edificar na continuidade do tecido urbano e não apenas nas suas lacunas momentâneas. Fazem-se desaguar centenas ou milhares de veículos numa malha viária concebida para uma utilização muito menos intensa. Produz-se um mosaico urbano de características heteróclitas, em que não há previsão, em que não são tidas em conta nem escalas, nem cérceas, nem volumetrias, nem características estéticas, visuais e culturais.

Só um planeamento digno desse nome poderá evitar o sucessivo conjunto de intervenções casuísticas e desconexas que tem caracterizado o desenvolvimento da cidade.

3.2 Defendemos que o novo PDM terá que apostar no sentido de uma alteração profunda dos condicionamentos que permitiram transformar a cidade numa manta de retalhos desconexa. As autoridades municipais não podem ir a reboque das pressões momentâneas dos proprietários de terrenos, dos promotores imobiliários e de outros interesses sectoriais. A evolução da cidade tem que ser antecipada no médio e no longo prazo, criando um enquadramento capaz de impedir as soluções *ad hoc*, cujas consequências e efeitos sobre o quarteirão, a zona e a cidade no seu todo não podem ser previstas e acabam por se impor como facto consumado.

Ao proprietário de um determinado terreno não está assegurado, por princípio jurídico ou qualquer outro, o direito a edificar, que existe apenas após um licenciamento. Este interesse legítimo do proprietário deverá subordinar-se, no entanto, ao direito das comunidades a viver numa cidade aprazível e com a qual se identificam.

3.3 Deverá a cidade nortear-se por coeficientes de ocupação de solos? Por índices de construção? Pela volumetria dos edifícios e sua cércea? Pelo respeito da envolvente urbana? Sem pôr em causa os direitos dos proprietários e a liberdade artística do arquitecto, certamente respeitáveis, consideramos que existem igualmente os direitos de todos os cidadãos a uma cidade harmoniosa, mesmo se tais direitos não atingiram ainda aparentemente o grau de consagração jurídica dos restantes. Sejam quais forem os critérios técnicos adoptados para permitir e promover um urbanismo de qualidade, consideramos que nas zonas consolidadas da cidade as características estéticas e volumétricas herdadas do passado impõem condicionantes que devem ser respeitadas

tanto na construção nova como na recuperação de construções. Onde essas condicionantes foram desprezadas, onde a volumetria existente tiver resultado de opções aberrantes no passado, é necessário enveredar pela reposição gradual de uma volumetria razoável. Não vemos aqui qualquer limitação arbitrária da liberdade de construir, antes a sua compatibilização com a liberdade dos restantes cidadãos a fruir de uma cidade que os não agrida.

O trabalho imperioso de recuperação urbanística, especialmente de edifícios que marcam épocas e possuem interesse patrimonial, é compatível com uma arquitectura inovadora que saiba respeitar o passado.

O crescimento da cidade para zonas livres deve ser precedido de um planeamento rigoroso que assegure a participação pública.

A especulação imobiliária tem sido um dos principais motores responsáveis pelo desordenamento do território. Contrariar esta tendência implica incentivar o mercado de arrendamento, fomentar as cooperativas de habitação e reprimir o branqueamento de capitais através deste sector económico.

3.4 O necessário trabalho de salvaguarda e recuperação não é de forma alguma incompatível com a criatividade e inovação do artista moderno. Não faltam ruas do centro, de Gonçalo Cristóvão à rua do Almada ou ao Bonfim, e muitas outras, onde construções relativamente recentes raramente respeitam a coerência visual da rua mas onde seria possível vir gradualmente a substituí-las por obras actuais nela integradas sem deixar de recorrer a uma linguagem inovadora. Aí, como em outros locais, o mais jovem visualmente é muitas vezes a construção antiga, o mais decrépito e ultrapassado a construção com uma, duas ou três décadas de existência. Deverá promover-se a recuperação da casa portuense típica, incluindo a das primeiras décadas do século XX, evitando que a ruína generalizada em que se encontram muitas dessas ruas abra a porta à sua descaracterização profunda. É importante que o edifício tenha em conta a arquitectura predominante na envolvente, sobretudo em zonas com valor patrimonial, o que, sendo um requisito disciplinador, não tem que ser impeditivo da mais ampla criatividade e contemporaneidade, antes podendo mesmo estimulá-las. Em zonas livres, a construção deve ser precedida de um plano de pormenor, não como oportunidade de derrogar à disciplina definida, mas como instrumento do seu cumprimento baseado num trabalho prévio de planeamento e ordenamento e de discussão pública. Em todo o caso, para essas zonas, o PDM deve desde já antecipar objectivos gerais (eventualmente, também, volumetrias máximas, espaços verdes, etc).

3.5 Não haverá urbanismo de qualidade sem combate decidido à especulação imobiliária e sem exigir do mercado o cumprimento rigoroso de regras transparentes e justas. Para isso, é necessário incentivar o mercado de arrendamento, fomentar as cooperativas de habitação e reprimir o branqueamento de capitais através do sector imobiliário. Para evitar que a subida das rendas antigas, necessária para a salvaguarda do parque habitacional mais vulnerável, resulte num ainda maior agravamento dos preços da habitação, essa subida deverá ser acompanhada por substancial descida das rendas novas ou da habitação própria, por forma a que os valores respectivos se aproximem dos 15 a 20 por cento do rendimento familiar, considerados desde há muito como os aconselháveis na sã doutrina sociológica, em vez dos 50 por cento ou mais que actualmente deixam manietadas muitas das famílias de rendimentos modestos e médios. Só uma política desse tipo poderá permitir o regresso de população ao Porto, contrariando a tendência actual de perda, aliviando ao mesmo tempo a pressão exercida sobre os concelhos limítrofes. Simultaneamente, a reposição de população deverá ser possibilitada mais pela recuperação da habitação do que pela construção nova, o que ao mesmo tempo permitirá diminuir os movimentos pendulares diurnos de parte da população da AMP e aliviar os estrangulamentos da mobilidade e a constante fuga para a frente em matéria de rodovias, que, uma vez inauguradas, se tornam a breve prazo de novo saturadas.

O conceito de bairro social conforme o conhecemos carece de revisão imediata. Há que integrar esses bairros na malha urbana e criar neles estruturas que possam atrair habitantes de outras zonas da cidade.

A habitação recuperada pode ser disponibilizada a custos reduzidos para famílias carenciadas e jovens, incentivando assim o repovoamento da cidade, em especial do centro.

A cidade do Porto está repleta de exemplos de péssimo urbanismo que resultaram, em boa parte dos casos, da violação das normas do PDM. Instrumento primordial para o ordenamento do território, o PDM tem de ser integralmente respeitado e os prevaricadores punidos.

À vontade expressa de evitar novos erros clamorosos como os do Plano de Pormenor das Antas, do Bom Sucesso ou das Torres Altis, deve corresponder um empenho real e visível nesse sentido que poupe a cidade de outros atentados ainda não consumados.

3.6 A política de recuperação do parque habitacional deverá incluir uma forte componente social. Existe ainda no Porto uma população numerosa a necessitar de uma nova política social de habitação, que permita repensar os chamados “bairros camarários” e ensaiar soluções novas. Em vez da concentração e guetos que hoje a caracterizam, a habitação social deverá estar presente em todas as zonas da cidade sem delas se distinguir, seja qual for o estatuto socioeconómico predominante em cada uma. Isso implica que a habitação social não seja um produto de qualidade inferior, mas simplesmente uma habitação mais económica, produzida sem fins lucrativos ou com margens de lucro rigorosamente controladas. Implica também que grande parte da habitação recuperada se destine a fins sociais, seja para famílias claramente carenciadas e portanto abrangidas por decididas medidas de apoio financeiro reflectidas nas rendas, seja para jovens ou famílias de recursos modestos atraídas por rendas ou preços significativamente inferiores aos preços médios e por outros incentivos complementares. Por outro lado, para permitir às populações mais carenciadas romper com a miséria e o estigma social, a política habitacional deverá integrar-se numa política social e educativa que permita às pessoas acederem a instrumentos da sua própria emancipação. Aliás, essa emancipação, permitindo libertar-se da marginalização e da exclusão, é o caminho mais sólido para o desincentivo à criminalidade e para a segurança da generalidade dos cidadãos.

3.7 A experiência do PDM de 1993 mostra que não basta consagrar valores e opções. Há ainda que cumprir as orientações aprovadas. Por isso nos preocupa, não apenas que o novo PDM a aprovar consagre os valores e opções que nos parecem necessários, como ainda que estes venham a ser respeitados. A responsabilidade pelo cumprimento do PDM que vier a ser aprovado caberá fundamentalmente ao executivo municipal. A cidade não pode estar sujeita a episódios como os do Centro Comercial Cidade do Porto (Bom Sucesso), da Torre das Antas ou do edifício Passeio da Boavista, exemplos do desrespeito das orientações municipais pela própria CMP, que desde cedo deu o sinal lamentável de que o PDM não era para levar a sério.

3.8 É certo que o crescimento recente da cidade se processou de forma caótica, ao ponto de se construir em leitos de cheia como o da Ribeira da Granja, na freguesia de Ramalde, por vezes por iniciativa da própria CMP. Esse crescimento caótico está também tipificado em casos como os do Plano de Pormenor das Antas ou das Torres Altis, na Foz. Ou nas construções junto da Ponte da Arrábida que, construídas na escarpa do Douro, violam as regras elementares consagradas na Reserva Ecológica Nacional - que, talvez não por acaso, nunca foi implementada no Porto. Existem ademais projectos licenciados que nunca o deveriam ter sido. Há assim a tentação de justificar novos erros em perspectiva com os licenciamentos concedidos e os compromissos assumidos. Mas serão todos eles de legitimidade indubitável? E se alguns, ainda que legítimos, são hoje vistos, a concretizarem-se, como configurando erros que irão lesar a qualidade de vida dos cidadãos e a própria cidade, dever-se-á então aceitar passivamente que o erro se reforce em vez de tentar corrigi-lo? Não são alguns desses projectos derivados de instrumentos cuja legalidade continua a ser duvidosa? A CMP deverá pois envidar todos os esforços para que os projectos que configuram erros urbanísticos não se venham a tornar realidade. Não deve bastar a lamentação contínua da herança pesada do passado recente, é preciso mostrar que se quer mudar!

#### 4 . REVERTER A RUÍNA DA CIDADE DO FERRO FORJADO

A expansão urbana não conseguiu inverter a tendência de diminuição populacional que caracteriza o Porto. Entre 1991 e 2001 construíram-se 11,6 milhares de fogos mas, simultaneamente, a cidade viu partir 36,1 milhares de habitantes - os quais tinham disponíveis, se assim quisessem ou pudessem, os quase 19 mil alojamentos actualmente vagos.

A revitalização da Baixa da cidade, com toda a carga simbólica que lhe está associada, deverá ser um objectivo prioritário. Para tal deve-se privilegiar e incentivar a recuperação do edificado, respeitando as suas características arquitectónicas.

4.1 Segundo os dados dos Censos 2001, o número de alojamentos vagos no concelho do Porto ascende a 18 932 num total de 125 471 - ou seja, 15,1 por cento dos alojamentos existentes está desocupado. E, apesar de se terem construído na última década qualquer coisa como 11 626 alojamentos, correspondendo a um aumento de 10,2 por cento, nem por isso a tendência demográfica de perda acentuada de habitantes se inverteu. De facto, no mesmo período de tempo, a cidade perdeu 39,5 milhares de pessoas, ou 13,1 por cento da população, evolução explicada maioritariamente por um saldo migratório fortemente negativo (11,9 por cento, ou 36,1 milhares de pessoas, abandonaram o Porto). Em toda a região Norte, só dez concelhos apresentam uma taxa de variação populacional pior, e apenas dois conseguiram um saldo migratório mais desfavorável! Neste contexto, a construção de raiz de imóveis para habitação é desnecessária devendo-se, isso sim, privilegiar a recuperação de edifícios degradados a custos controlados como forma de incentivar o repovoamento da Baixa e a reposição populacional na cidade. Uma política dirigida para a nova construção e ao mesmo tempo para a revitalização do centro é “esquizofrénica”, porque as iniciativas são mutuamente exclusivas. Tal esquizofrenia tenderá sempre a penalizar ou impossibilitar uma verdadeira política de recuperação.

4.2 Depois de décadas em que o centro histórico e a cidade do século XIX e das primeiras décadas do século XX (ainda quando situada fora do centro) estiveram ao abandono, é urgente dar a máxima atenção à recuperação do parque habitacional, atribuindo-lhe uma clara diferenciação positiva relativamente à construção nova. Se assim não for, ficarão comprometidas as possibilidades de recuperação e a ruína poderá tornar-se irreversível. Os subsídios à construção, incluindo o Plano Especial de Realojamento, deveriam ser redireccionados para a recuperação de forma exclusiva ou quase exclusiva. É todo o “Porto patrimonial”, no qual, inegavelmente, a baixa e o centro ocupam lugar de destaque, mas não exclusivo, que há que abranger no combate à ruína. Será indispensável recorrer a medidas como a actualização significativa das rendas antigas de par com a penalização fiscal progressiva dos proprietários de andares devolutos. Por outro lado, os tecidos urbanos consolidados deverão tornar-se mais atraentes, nomeadamente pela disponibilidade de estacionamento para os residentes.

4.3 A recuperação deverá ser feita tendo em atenção o respeito pelas características estéticas e estilísticas do património construído, pois só assim constituirá real alternativa à demolição-reconstrução. Temos em mente, aqui, é certo, a chamada “baixa” e o centro histórico, mas não apenas eles, já que encontramos construções e ruas inteiras que merecem ser salvaguardadas em zonas já excêntricas, como a Avenida da Boavista ou São Roque da Lameira.

4.4 Estamos em crer que o último estilo arquitectónico característico do Porto, e que por tal deverá ser tratado com o cuidado que merece, é o da casa de dois a quatro pisos de fachada de azulejo e ornamentação de ferro forjado em varandas, janelas, bandeiras e rosáceas de portas. Infelizmente, muitas dessas casas encontram-se ameaçadas de ruína, por exemplo em Álvares Cabral, Costa Cabral, Marquês, Avenida da Boavista,

Bonfim, São Roque da Lameira e outras artérias. Haveria que adoptar medidas urgentes de preservação e recuperação, contrariando abertamente as expectativas de ruína e demolição que existirão porventura, voltando a dar-lhes habitabilidade e recolocando-as no circuito económico, sem perda das suas características estilísticas, o que se aplica, em alguns casos, e sem prejuízo de prudentes adaptações de funcionalidade, a elementos dos próprios interiores, como escadarias, pinturas, tectos, estuques, clarabóias.

4.5 Em certas ruas onde se construiu nas mais díspares escalas, subsistem por vezes ainda algumas casas térreas ou de dois pisos. Apesar do efeito desarmónico do denteado extremado das cérceas provocado por construções recentes de volumetria aleatória, a preservação de algumas dessas construções teria o mérito de salvaguardar um testemunho parcial de uma cidade como ela foi um dia e de formas de viver que apontam para outros valores que não os actualmente dominantes - e que certamente não serão eternos. Aliás, algumas dessas casas vêm já sendo reconvertidas, com respeito pela traça, para actividades económicas que as valorizam, como restaurantes, galerias de arte, comércio de antiguidades e mesmo habitação.

## 5. RECUPERAR AS FERIDAS DO TECIDO URBANO

Uma visão de longo prazo da cidade do Porto impõe como meta a correcção dos erros do passado.

5.1 O Porto é uma cidade que apresenta enormes feridas no seu tecido urbano, rasgado por infra-estruturas pesadas mal concebidas e mal situadas, de que resultou o esfacelamento, desagregação, fragmentação e isolamento do seu território, bem como incómodos, agressões e ameaças aos que nesse território residem, trabalham ou circulam. Defendemos que essas feridas deverão ser recuperadas a longo e médio prazo, e que, num curto prazo já pautado pelo novo PDM, devem começar a ser dados alguns passos nesse sentido.

5.2 As grandes vias de circulação rodoviária geram enorme impacto ao nível do ruído e da poluição química e visual que infligem às pessoas, e originam barreiras que retalham o território da cidade. Entre as medidas mais urgentes, entendemos que se incluam as que visem evitar a edificação junto desses eixos, que vem transformando infra-estruturas pesadas em artérias residenciais, complicando e tornando ainda mais perigosa a circulação e criando incómodos e agressões graves aos residentes, muitas vezes iludidos por uma publicidade que merece ser qualificada de enganosa. Essa situação é especialmente grave na Via de Cintura Interna. Seria necessário que essa concepção "rodoviária" fosse substituída por uma concepção de facto residencial, à luz da qual faz sentido, por exemplo, uma Avenida Nun'Álvares mas não uma Via Nun'Álvares. Na cidade do futuro, as zonas residenciais estarão protegidas dos principais eixos de circulação.

Após a consumação de feridas tão graves como a provocada pela VCI, seria de todo paradoxal enveredar, agora, por esquemas de transporte que impliquem uma nova ruptura da malha urbana consolidada.

5.3 Preocupa-nos a febre, que se apoderou de alguns, de multiplicar estruturas pesadas e de projectá-las para o atravessamento de zonas consolidadas e antigas da cidade. Se, por exemplo, o transporte ferroviário apresenta menores impactos ambientais que o transporte rodoviário, também os comboios de velocidade elevada adaptáveis às vias existentes - como chegou a ser a opção feita para o país, depois inexplicavelmente abandonada - são preferíveis aos chamados comboios

de alta velocidade, que exigem a construção de vias próprias com características tais que pode ser enorme o seu impacto destrutivo sobre valores naturais, paisagísticos e urbanos. Acresce que, segundo os peritos, a viabilidade económica da alta velocidade ferroviária para distâncias inferiores a 350km é no mínimo problemática. Consideramos que quaisquer novas infra-estruturas pesadas previstas para o atravessamento da cidade deverão ser definitivamente abandonadas.

## 6. INTEGRAR O AMBIENTE NAS CONSTRUÇÕES E NO TECIDO URBANO

Sustentabilidade significa também minimizar o consumo de recursos naturais. Há que pôr em prática normas urbanísticas obrigatórias, pelo menos para as novas construções, que visem a poupança de água e energia, e favoreçam a adopção de hábitos de triagem do lixo doméstico.

6.1 Deverá ser aplicado às construções já existentes, sob forma de acordos voluntários apoiados em incentivos favoráveis aos que adiram, ou sob forma de requisito legal às construções novas, um plano de eficiência energética dos edifícios, com recurso a técnicas de isolamento e a energias alternativas, com ênfase para a energia solar. No que se refere à água, as edificações deverão tornar-se “amigas do ambiente”, com recurso à recolha e utilização da água das chuvas para certos usos e sistemas de redução do consumo de água, sejam de carácter técnico, fiscal ou assentes na estrutura de preços.

6.2 Cada construção nova deverá ter um local, no interior da edificação, para deposição selectiva de resíduos; as novas moradias e apartamentos deverão incorporar instalações de triagem familiares que não prejudiquem o espaço doméstico.

Se por cada fogo construído o promotor imobiliário ceder para o domínio público uma determinada área de zona verde nas imediações, os habitantes poderão delas usufruir facilmente, o que contribui decisivamente para a sua qualidade de vida.

6.3 Por cada novo fogo o promotor imobiliário deve ceder uma determinada área para domínio público municipal sob a forma de espaço verde. Até agora um regime semelhante estava restrito aos casos de loteamento, mas mesmo nestes eram incluídos ruas, acessos e passeios na área a ceder, o que fazia com que as áreas verdes ficassem muitas vezes reduzidas a proporções ridículas. Essa cedência poderia eventualmente revestir a forma de pagamento pecuniário, exclusivamente destinado a permitir à autarquia adquirir um terreno com aquele fim nas imediações.

Cidade não é sinónimo de edificado. Uma cidade harmoniosa sabe preservar amplos espaços verdes para fruição pública, pois estes desempenham um papel insubstituível na defesa ambiental e da saúde física e mental dos seus habitantes.

6.4 Proteger o lado verde da cidade é pensar na qualidade de vida dos cidadãos. Ouve-se por vezes afirmar que já quase não existem espaços livres de construção na cidade. Embora a densificação abrupta no Porto se tenha processado nos últimos anos de forma exagerada, cremos que subsistem ainda espaços que deveriam ser, alguns, defendidos de toda e qualquer edificação, outros, de uma ocupação desordenada e excessiva como aquela que se verificou nas décadas recentes. Cidade é edificação mas também qualidade de vida, o que exige vastos espaços não edificados. A ideia de que uma cidade se desenvolve através da edificação de todos os espaços “expectantes” deve ser posta de lado por conduzir a um urbanismo aberrante e à degradação generalizada das condições da vida urbana. Nesse sentido, caberá ampliar a área de espaços verdes e manter algumas quintas agrícolas em funcionamento, não só como testemunho da história da cidade, especialmente nas de maior valor patrimonial e histórico, mas ainda como demonstração pedagógica e ambiental e mesmo como fonte de fornecimento aos portuenses de produtos hortofrutícolas controlados de elevada qualidade. Tal deveria inclusive aplicar-se à zona da Avenida Nun'Álvares, à zona oriental - apesar da construção da chamada Avenida 25 de Abril, que repudiamos - e outras, devendo essa condição ser encarada como factor limitante e disciplinador relativamente à urbanização.

A elaboração de uma Carta Verde que integre parques, quintas, ribeiros e outros terrenos livres, interligando-os através de corredores ecológicos, é um passo fundamental para a afirmação, protecção e conservação de uma estrutura verde abrangendo toda a cidade.

O descontrolo urbanístico é de tal ordem que está a comprometer a praticabilidade de projectos cruciais para o Porto. Propomos por isso a adopção imediata de uma moratória à ocupação de terrenos no Parque Oriental e dos que integram a Estratégia de Valorização da Ribeira da Granja.

Se o novo executivo quer mostrar um sinal claro de mudança, não pode aprovar um hotel que coloca em causa a recuperação da Ribeira da Granja. De outra forma cairá em descrédito.

6.5 Por outro lado, é preciso recordar que ao Porto foram sonogados, de maneira injustificada, dois importantíssimos instrumentos de protecção, designadamente a Reserva Ecológica Nacional e a Reserva Agrícola Nacional. É esta a altura própria, e não há para isso tempo a perder, de resgatar essas duas figuras por forma a que elas possam ainda ter uma função útil na preservação e evolução da cidade. Uma cidade, aliás, não pode hoje ser considerada fora da problemática da sustentabilidade, que forçosamente assenta no funcionamento dos ecossistemas e das reservas do solo. O novo PDM deverá pois estabelecer e integrar uma Carta Verde para o Porto que consagre a respectiva Reserva Ecológica Nacional e Reserva Agrícola Nacional no interior do concelho, bem como outras áreas de valor ecológico não incluídas naquelas servidões como quintas, cursos de água e seus leitos de cheia, jardins (públicos e privados) e outros terrenos livres, de preferência interligados através de uma rede coerente de corredores ecológicos. Este trabalho seria de importância primordial pois permitiria salvaguardar e consolidar uma espécie de rede ecológica fundamental da cidade. Obviamente que essas zonas deverão permanecer livres de quaisquer construções.

6.6 A expansão urbana incontrolada deve ser contida a todo o custo. No que se refere a terrenos livres, excluindo os espaços de colmatação e as frentes consolidadas, propomos uma moratória à ocupação dos terrenos que integram o Parque Oriental e aos que são abrangidos pela Estratégia de Valorização da Ribeira da Granja (ver parecer da Campo Aberto, incluindo um mapa interactivo em [http://7mares.terravista.pt/campo\\_aberto/granja](http://7mares.terravista.pt/campo_aberto/granja)), sendo de encarar a extensão desta moratória a outras zonas da cidade onde existam valores ambientais ou patrimoniais a salvaguardar.

6.7 Permitir que sejam obstruídos ou comprometidos os corredores ecológicos necessários à sustentação biológica, mesmo no território urbano, é pôr em perigo não só a biodiversidade como o próprio bem-estar dos residentes actuais tanto quanto dos futuros. O peso e influência desses factores é aliás reconhecido na Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável, decorrente de um compromisso internacional que recentemente esteve em discussão pública em função da Conferência de Joanesburgo de Agosto-Setembro. Corremos o risco, se estas dimensões não forem tidas na devida conta, de se sobreporem os direitos de alguns ao direito da globalidade dos residentes actuais e futuros a uma vida urbana saudável e equilibrada.

6.8 É especialmente lamentável que o actual executivo municipal tenha dado já um sinal claro de incoerência ao abrir caminho à eventual aprovação da construção de um hotel de dez pisos a dez metros da margem da Ribeira da Granja, à Rua de Grijó (Boavista), a que nada o obrigava, comprometendo assim a integridade do plano de recuperação daquela via de água que o próprio município, através do pelouro do ambiente, se preparava para implementar.

6.9 Se um PDM não pode ignorar os valores visuais da cidade e a protecção contra o ruído, poderia também procurar integrar, através da rede de espaços verdes e em especial dos jardins de responsabilidade municipal, um conceito de “cidade odorífera”, traduzido por meio da plantação ponderada de espécies arbustivas ou arbóreas perfumadas como o jasmim, o lilás, as laranjeiras e outras plantas aromáticas.

## 7. VALORIZAR O ESPAÇO PÚBLICO E A DIVERSIDADE DA PAISAGEM URBANA, NUM TERRITÓRIO ACOLHEDOR PARA TODOS OS CIDADÃOS

7.1 Se o espaço individual e familiar da residência privada é fundamental numa cidade, ele exige complementarmente o espaço público. A praça, o largo, o jardim, o passeio, o itinerário do peão e do ciclista, o corredor do transporte público, sofreram tratamentos de polé com a evolução das últimas décadas. Se mais recentemente surgiu uma retórica de reabilitação do espaço público, muitas vezes os actos desmentem-na clamorosamente. Choca a muitos comprovar a insensibilidade com que frequentemente técnicos e decisores abordam espaços como esses.

Desprezo e insensibilidade caracterizam a relação de muitos técnicos com espaços públicos de grande valor para a cidade. Esta atitude revelou-se por vezes quase fatal para jardins como o do Marquês, Cordoaria e Av. Montevideu, e praças como a de Carlos Alberto e dos Leões.

7.2 Exemplos negativos, ou seja, contra-exemplos do que seria desejável, foram infelizmente frequentes nos últimos tempos: o Jardim do Marquês, a Cordoaria, os jardins da Av. Montevideu, as tentativas de construir no perímetro do Parque da Cidade, o abandono a que foi votado o projecto do Parque Oriental, cujo território se degradou de forma por vezes dificilmente reversível. Não são apenas os grandes espaços que estão em causa: cidade não é apenas habitação e vias de circulação, mas também, num âmbito de proximidade, pequenos e médios jardins, se possível em cada quarteirão, o parque infantil, o espaço para o idoso, o acesso do deficiente, o centro local de saúde, o terreno desportivo para uso da população, a casa da juventude, das associações e da cultura.

A política de mobilidade deve atender a todos os cidadãos e às mais diversas formas de transporte.

7.3 O território urbano, por outro lado, não deve pertencer apenas ao veículo motorizado, antes deve permitir a circulação tranquila do peão, do carrinho de bebé, do ciclista, do roller, do skater. Hoje a cidade é hostil a quem não estiver por trás de um volante, a quem seja débil ou inseguro, ao ancião, ao deficiente, à criança, ao doente, à mãe acompanhada de crianças. Será isto algo que um PDM não pode contemplar? Estamos convencidos do contrário, certos de que técnicos inteligentes e sensíveis saberão encontrar a concretização prática destas dimensões ao debruçarem-se sobre as suas maquetes e esboços.

De especial importância é a criação de condições para que o transporte público motorizado possa, de facto, constituir uma alternativa ao automóvel individual. Para isso a cidade tem de ser “invadida” por um conjunto de corredores bus devidamente estruturados.

7.4 Mobilidade para todos implica promover o transporte público. É por isso necessário pôr de pé uma verdadeira rede de corredores bus que ligue as diversas zonas da cidade e permita uma circulação fluente de autocarros e táxis. Quanto a estes últimos, deveria ser estudado um sistema, mais económico, de tomada de mais do que um passageiro ao longo de percursos determinados, para além do táxi exclusivo em vigor. Tais corredores deveriam ser articulados com o metro e eventuais futuras redes de eléctricos. A partilha de veículos (“car-sharing”) pode ainda assumir diversas outras formas, incluindo frotas partilhadas por sistemas de assinaturas, por vezes em estreita associação com empreendimentos imobiliários criados de raiz e que integrem já esse conceito a par de outras vertentes de construção ecológica e “amiga do ambiente”.

7.5 Seria necessário e instrutivo fazer a história do desmantelamento da rede de eléctricos urbana e suburbana, de centenas de quilómetros de extensão, que o Porto possuiu, e que foi eliminada numa época em que já era conhecida a fragilidade energética do abuso do transporte individual em ambiente urbano. Se, em vez de desmantelada, tal rede tivesse sido modernizada, com recurso a veículos rápidos e silenciosos, e ampliada e

Os peões têm sido especialmente sacrificados com a actual política de transportes. Caminhar pela cidade é uma autêntica aventura para o cidadão comum - quanto mais para o deficiente! - que, mais do que um agradável passeio, se tornou numa tarefa penosa para muitos.

A velocidade excessiva e as manobras perigosas colocam todos os dias em risco a vida de muitas pessoas. É imperativa a determinação e criatividade para resolver estes problemas.

Uma pequena revolução é necessária na forma como ainda se encara a participação do público. Consultar, ouvir e discutir são alguns dos verbos que requerem rápida introdução no léxico limitado da cultura democrática portuguesa.

completada, teria sido possível dispensar o recurso ao metro, extremamente dispendioso e de pesados impactos em muitos locais. Hoje, haverá que planear uma nova rede de eléctricos que complete o sistema de transportes urbanos de forma eficiente e não meramente residual ou “turística” como parece ser o caso de algumas linhas já existentes ou anunciadas.

7.6 Embora o centro da cidade coloque hoje problemas de difícil solução que não permitem uma restrição imediata da circulação automóvel, a qual poderia agravar a já precária situação da zona, não podem ser esquecidos os que se deslocam a pé. Assim, o alargamento dos passeios a que se procedeu em 2001 não deverá ser posto em causa, antes compatibilizado com uma fase de transição durante a qual se procurarão soluções de mobilidade no centro que gradualmente vão tornando dispensável o veículo individual. Durante tempo excessivo, os direitos do automobilista, certamente legítimos, sobrepueram-se discricionariamente aos direitos dos peões, dos ciclistas e de outros utilizadores da via pública. Há que reequilibrar a situação, o que resultará finalmente em benefício dos próprios automobilistas, hoje muitas vezes paralisados por uma mobilidade concebida para eles mas que, ao ignorar tudo o resto, se voltou contra os próprios. O alargamento do espaço de circulação pedonal, e de outros tipos de circulação não motorizada, deverá aliás generalizar-se ao conjunto da cidade, em articulação com a melhoria geral da mobilidade e o desejável predomínio do transporte público.

7.7 Minimizar as barreiras à circulação implicaria igualmente repensar a maneira como estão localizados postes de electricidade e sinais. As disposições de planeamento deverão ser completadas por uma vigilância mais rigorosa do abuso, por parte de alguns automobilistas, das regras cívicas elementares. A velocidade excessiva deverá ser controlada, inclusive por meio de radares, de semáforos sensíveis à velocidade, de lombas perto das passadeiras, devendo ser sancionados os automobilistas que não param nas passagens para peões. Nesses casos, é afinal a segurança e a vida do cidadão que está em jogo. Melhorar a mobilidade passa também por criar as condições que permitam eliminar de modo definitivo e drástico o estacionamento em cima dos passeios e em segunda fila. Num quadro de mobilidade sustentável será ainda mais inaceitável aquilo que hoje a lei já proíbe e que constitui um atropelo aos direitos dos peões e de outros utilizadores das vias de circulação.

## 8. TRANSPARÊNCIA NO PLANEAMENTO E NA GESTÃO DA CIDADE

8.1 Os cidadãos não têm sido suficientemente ouvidos no que respeita às transformações verificadas nas últimas décadas. Mesmo quando a lei já impõe a consulta pública, ela não tem sido muitas vezes mais que um mero pró-forma. Espera-se das autoridades municipais que tenham a coragem de inverter decididamente essa realidade. Não só levando a sério a auscultação e expressão da opinião e do sentir da sociedade civil, através das associações existentes e do cidadão anónimo, como até promovendo e incentivando essa expressão. O cidadão está há muito tempo habituado a que os decisores o ignorem, a que os grupos de interesses levem sempre a melhor sobre o interesse do simples morador. Só a vontade sincera de escutar e de ter em conta o que se escuta poderá

A implementação de uma Agenda 21 Local no Porto poderia servir de instrumento catalisador para toda uma nova forma de fazer política.

O acesso à informação - desde as mais gerais políticas camarárias até à informação pormenorizada - é um direito consagrado na lei. A autarquia deve criar todas as condições para que esse direito seja uma realidade.

Um Conselho Municipal do Urbanismo e do Ambiente teria o enorme mérito de criar uma estrutura permanente de discussão cívica destas políticas, dando voz a associações e grupos cuja influência no poder político é normalmente reduzida. As opiniões do Conselho ajudariam a autarquia a tomar decisões mais amadurecidas e fiáveis.

alterar esse estado de coisas e fazer sentir ao cidadão comum que vale a pena exprimir-se. É fundamental que a discussão pública do PDM não se limite a uma vertente formal e burocrática. As pessoas deverão ser ouvidas sistematicamente, não se esperando que elas se manifestem, mas indo ao encontro delas. Deverão ser usadas técnicas imaginativas como o teatro de rua, as tertúlias em cafés, os debates ao ar livre, em vários pontos da cidade e não apenas nos que habitualmente são utilizados para fins idênticos.

8.2 Todos os anos a CMP poderia promover três a quatro grandes debates sobre os principais temas do momento no que se refere à evolução da cidade. Também a implementação de uma Agenda 21 Local, a que os municípios portugueses estão teoricamente obrigados desde a Conferência do Rio de 1992, poderia proporcionar à cidade um poderoso instrumento de auscultação das pessoas e de democratização das decisões que afectam o viver urbano.

8.3 O acesso aos documentos deve ser substancialmente facilitado. Os planos, os documentos de definição de políticas e de estratégias devem estar acessíveis de imediato ao cidadão na internete, nas bibliotecas públicas e nos gabinetes de atendimento ao munícipe. Associações de bairro, de moradores, colectividades, deverão ser apoiadas e estimuladas a participar na análise e solução dos problemas urbanos e ambientais próprios, ao nível da rua, do quarteirão, da freguesia.

8.4 As próprias autarquias que são as freguesias da cidade têm sido muitas vezes ignoradas pelo poder municipal nestas matérias e as suas preocupações atropeladas. Seria importante associar mais estreitamente as juntas de freguesia, bem como as colectividades recreativas e culturais que actuam no respectivo âmbito, à reflexão e à decisão sobre a evolução desejável para a cidade.

8.5 Por outro lado, é urgente que as associações da cidade que se têm debruçado sobre os problemas urbanos, do ambiente e da qualidade de vida integrem a comissão de acompanhamento do PDM, para que possam passo a passo apontar os valores e as soluções que julgam importante consagrar. Uma vez aprovado o novo PDM - e mesmo antes disso, e desde logo, como a associação Campo Aberto teve já aliás oportunidade de propor aos actuais responsáveis municipais -, propomos a criação de um Conselho Municipal do Urbanismo e do Ambiente no qual tenham assento, além de outros sectores, as referidas associações de cidadãos que se debruçam sobre os problemas do urbanismo, do ambiente e da qualidade de vida. Com efeito, é essencial integrar as políticas do urbanismo e do ambiente, sem o que nem a cidade terá qualidade de vida nem o ambiente poderá ser preservado e melhorado.