

# PORTO OS PRÓXIMOS DEZ ANOS

Contributo para a análise do novo  
**Plano Director Municipal para o Porto**

subscrito por oito associações cívicas  
que actuam no concelho

**APRIL**   CAMPO ABERTO   **FAPAS**   GRUPO GAIA   **NDMALO**  
**OLHO VIVO**   QUERCUS   **TERRA VIVA**

**Fazer do novo PDM uma oportunidade de transparência  
democrática e participação cívica**

Suster a degradação urbana do Porto

Preservar vastas zonas urbanas não mineralizadas  
para as gerações presentes e futuras

Incentivar a intervenção dos cidadãos  
na evolução harmoniosa da cidade

## **PREÂMBULO**

### **Razões deste novo contributo cívico**

**1.1** Uma posição conjunta sobre os princípios e prioridades a ter em conta na elaboração do novo Plano Director Municipal para o Porto -Versão 2003 (adiante em geral designado simplesmente por plano) foi publicamente apresentada em Março de 2003 pelas associações cívicas APRIL, Campo Aberto, FAPAS, NDMALO, Grupo Gaia, Olho Vivo e Quercus, posição que viria posteriormente a ser também subscrita pelo Grupo Terra Viva. Como anunciaram na ocasião, as associações signatárias têm vindo a prosseguir desde então a reflexão conjunta sobre os problemas urbanos, ambientais e cívicos do concelho do Porto e da Área Metropolitana respectiva. Dessa reflexão resulta hoje este novo contributo, subscrito pelas oito associações referidas, e que se propõe começar a concretizar e pormenorizar os princípios defendidos naquele primeiro documento, esperando as associações subscritoras ter ainda oportunidade de vir a apresentar novas sugestões e propostas.

### **Diálogo das associações com a Câmara Municipal do Porto**

**1.2** O documento por nós divulgado em Março foi dado a conhecer à Câmara Municipal do Porto e a outras entidades que têm a ver com a qualidade urbana e ambiental na cidade. Seguidamente, as associações tiveram oportunidade de iniciar um diálogo com a equipa encarregada da elaboração do plano, no prosseguimento do que mantinham já com os vereadores do Urbanismo e do Ambiente. Cada associação teve oportunidade de receber no final de Abril, por intermédio do Departamento Municipal de Planeamento Estratégico (DPME) da CMP, um exemplar do texto e cartografia provisórios do novo PDM. O documento que hoje se apresenta constitui um primeiro contributo para uma apreciação, melhoramento e rectificação de algumas das propostas apresentadas na versão provisória do plano a que tivemos acesso. Reconhecemos a vontade de diálogo e cooperação neste particular manifestados pela equipa do plano e pelo executivo municipal, que agradecemos. Agradecemos igualmente à Arquitecta Manuela Juncal, na ocasião directora do DPME, a disponibilidade de cooperação que nos manifestou.

**1.3** Lamentamos veementemente, no entanto, que não tenha sido criada uma comissão de acompanhamento não técnica que actuaria durante o período de

elaboração do plano, e na qual estariam representadas as associações. Ainda que não tivesse sido prometida, como de facto o foi pelo Vereador do Urbanismo em reunião com alguns de nós, tal comissão seria devida. A vontade de diálogo que a CMP afirmou já publicamente querer concretizar através do período de discussão pública legal não poderá ser inteiramente credível se não for criada agora uma comissão de acompanhamento não técnica, que possa seguir a forma como os contributos apresentados pelos cidadãos serão ou não integrados na versão final do plano.

### **Acesso do público aos documentos**

**1.4** Tal como as associações referidas tiveram acesso à versão provisória do plano, defendemos que esse acesso deve ser tornado possível para todos os cidadãos, sendo hoje a forma mais prática de o fazer a sua colocação na internet por iniciativa da CMP (bem como de eventuais versões posteriores ou documentos relevantes a propósito, como a nossa presente intervenção). Dado que a linguagem utilizada nos documentos do plano é por vezes de difícil acesso para o cidadão comum, seria conveniente acompanhar o texto, nomeadamente na edição electrónica, de observações e comentários em linguagem mais acessível. Participações dos cidadãos e das associações deveriam ser integradas na página electrónica, por forma a contribuir para uma maior facilidade de acesso.

### **Agenda 21 para o Porto**

**1.5** Não basta um documento de orientação como o novo PDM, se bem que necessário. É preciso também que uma cidade sustentável e mais amiga do cidadão surja de um processo constante de intervenção cívica por parte dos moradores do Porto. Não se compreende por que razão o Porto continua avesso ao lançamento de uma Agenda 21 local, instrumento aliás a cuja elaboração os municípios portugueses estão vinculados pela participação de Portugal na Cimeira da Terra, que decorreu no Rio de Janeiro em 1992. Esta questão, aparentemente esquecida, deveria ter um papel fulcral em toda a questão do PDM e da organização da cidade, inclusive devido à relevância da sua vertente cívica e democrática, expressa designadamente no respectivo Fórum, entre outros.

## **Repercussões na gestão municipal**

**1.6** A importância que atribuímos a essa vertente cívica e democrática leva-nos a interrogarmo-nos sobre a forma como as orientações urbanísticas e ambientais contidas no plano serão posteriormente concretizadas na gestão municipal corrente, onde se joga de facto a adequação entre a realidade e as formulações teóricas do plano. Uma das formas mais fecundas de intervenção dos cidadãos no controlo dessa adequação, ou ausência dela, situa-se ao nível das decisões orçamentais, nomeadamente através de processos de orçamento participativo ou participado, hoje amplamente adoptados sob diversas formas por muitos municípios em todo o mundo, inclusive na Europa, como em Barcelona. O controlo orçamental que dessa forma os cidadãos poderiam exercer deveria inclusive traduzir-se numa nova estrutura do recibo da contribuição autárquica. Tal como acontece com o recibo dos SMAS e da EDP, esse recibo deveria, numa primeira fase, desagregar as verbas que compõem o seu total, em correspondência às rubricas do orçamento municipal em cada ano, pelo menos nos três sectores essenciais (despesas correntes, despesas de manutenção de equipamentos e de serviço da dívida; despesas de investimento). Posteriormente, deveria ser afinada a discriminação, por forma a dar indicações orçamentais em correlação com o número de funcionários e de serviços, e com a indicação dos equipamentos a manter e dos investimentos a realizar.

## **Actuação preventiva**

**1.7.** O processo de aprovação definitiva do plano é lento e de calendário prolongado. Acontece que alguns dos aspectos mais positivos que ele comporta estão já a ser objecto de atropelo na realidade actual da cidade. O presente documento aponta adiante alguns exemplos. Nalguns casos, actuações frontalmente contrárias a princípios consagrados no plano têm sido consentidas, como é o caso da recente intervenção da empresa Metro do Porto na Ribeira da Granja e Ribeira da Asprela e respectiva zona húmida e zonas verdes, perante a passividade e mesmo o conhecimento activo das autoridades municipais. Esta forma de gestão do período transitório entre planos é a nosso ver extremamente grave e inaceitável. O executivo municipal e os vereadores responsáveis pelos pelouros de maior importância para o plano, ou seja, o urbanismo e mobilidade e o ambiente, não podem ignorar e decerto não ignoram os princípios que o plano assume como objectivos para a próxima evolução da cidade. É pois incompreensível que sejam tolerados atentados a esses

princípios, pese embora o facto de o plano não ter ainda vigência jurídica. Consideramos assim que, para a própria viabilização do plano, contradições como as que se apontam não deverão voltar a acontecer, devendo pois ser para isso tomadas todas as medidas necessárias.

## **2. UMA OPORTUNIDADE ÚNICA – PRIORIDADES**

**2.1** O novo plano irá traçar um quadro jurídico de orientação para a forma como o Porto evoluirá na próxima década. Importa pois que se não perca a oportunidade, que poderá ser a última, de nele consagrar uma orientação que tenha em vista sustentar e inverter as tendências mais negativas que se manifestaram na evolução recente do Porto. Antes de passarmos a uma explicitação mais pormenorizada, salientamos as grandes prioridades para a cidade, na nossa perspectiva.

### **Revitalização da cidade histórica**

**2.2** Recuperação e reabilitação, no respeito das suas características estéticas mais válidas, e da sua volumetria e escala, não apenas da Baixa e do centro histórico, mas também da cidade do século XIX e primeiras décadas do século XX, o que inclui, por exemplo, zonas como Costa Cabral, Marquês, Álvares Cabral, Bonfim, São Roque da Lameira, Praça da República, rua da Boavista, entre outras. Deve ser afirmada e traduzida na prática uma prioridade clara da recuperação e renovação sobre a construção nova, atribuindo-se à habitação renovada instrumentos de discriminação positiva e uma política de preços favorável à instalação, entre outras, de famílias jovens e de sectores da população economicamente médios e débeis.

### **Salvaguardas de emergência**

**2.3** Devem ser previstas medidas excepcionais de emergência para salvaguardar as últimas zonas da cidade ainda não ocupadas por construção, isto é, zonas arborizadas, quintas e campos agrícolas e margens do Douro e de outros rios e ribeiras. É urgente garantir a sua preservação como zonas verdes, por meio de, conforme os casos:

a) Criação de espaços verdes públicos, jardins e parques pequenos e médios, no maior número possível de freguesias, bairros e quarteirões, eventualmente equipados com estruturas leves de apoio como parques infantis, terrenos de aventura, espaços para jogos e desporto, mini-bibliotecas;

b) Criação de quintas pedagógicas, com produção em agricultura biológica para venda à população;

c) Estímulo e incentivo aos proprietários que desejem manter em funcionamento as últimas quintas existentes;

d) Consolidação da salvaguarda do Parque Ocidental e intervenção decidida para impedir que se comprometam ainda mais os terrenos previstos para o Parque Oriental, excluindo pois desses terrenos estruturas rodoviárias ou outras que possam afectar a integração desses terrenos no Parque;

e) Nas zonas de construção, prever zonas de cidade-jardim, com baixa densidade habitacional e arborização abundante e hortas familiares e populares.

**2.4** No diagnóstico (Relatório, Volume I), reconhece-se que o valor de espaços verdes de uso público ronda os 6 m<sup>2</sup>/habitante e que a média das cidades europeias se situa nos 20 m<sup>2</sup>/habitante. No II Volume do Relatório (página 231), diz-se que a estrutura verde proposta fará passar a actual captação de verde público urbano para 14,5 m<sup>2</sup>/habitante, e reconhece-se que «este valor resulta, ainda, longe das médias europeias, que rondam os 20 m<sup>2</sup>/habitante». Ora, nada parece estar dito no plano que aponte a forma como, no futuro, a cidade poderá garantir a expansão da área verde de uso público por forma a atingir os 20 m<sup>2</sup>/habitante das médias europeias. A nosso ver, essa é uma grave lacuna, tanto mais que a resignação com que se consagra no plano uma exagerada multiplicidade de novas frentes construtivas, precisamente em zonas onde aquela expansão de verde de uso público se poderia verificar, deixa entender que este valor de 14,5 m<sup>2</sup>/habitante dificilmente poderá ser ampliado no futuro se as indicações construtivas do plano forem integralmente realizadas. Acresce que este índice per capita é insuficiente por si, já que está sujeito a flutuações demográficas, podendo pois induzir em erro. A revitalização de zonas hoje em perda de população na cidade poderá trazer de novo população ao Porto, proveniente inclusive de moradores actualmente fixados nos concelhos periféricos. O índice per

capita arrisca-se pois a ficar obscurecido. O que importaria, de facto, seria definir as áreas a salvaguardar para já, como o faz o plano, e para o futuro, e os mecanismos de salvaguarda. Importaria entrar em linha de conta com outro tipo de índices, por exemplo em termos de área a não impermeabilizar, em relação à área total. Obviamente, o facto de todo o solo do Porto ter sido um dia decretado como solo urbano dificulta enormemente a tarefa de salvaguarda, e deve ser caracterizado como um erro histórico de pesadas consequências. Urge no entanto obviar de alguma forma a esse erro, por forma a que o Porto não fique condenado a valores de verde de uso público indignos de uma cidade moderna e a uma mineralização e impermeabilização ainda mais excessivas dos seus solos. Embora já em parte apontada no plano, haveria igualmente que compensar essas limitações através do reforço de uma política coerente e exigente de protecção e salvaguarda do verde privado.

### **Não aos guetos**

**2.5** A habitação social no Porto tem apresentado quase sempre características de gueto que a isola da cidade. Consideramos necessário evoluir no sentido de esbater os muros entre habitação social e habitação geral, o que implica que a habitação social não deverá ser uma habitação de qualidade inferior e isolada do tecido urbano. Deverão ser criados programas de índole educativa, profissional, económica e social que possibilitem às populações carenciadas emanciparem-se de situações de exclusão. Uma política de dissolução gradual dos guetos urbanos não deve ser confundida com medidas violentas de coacção e dispersão de populações, pois deverão ser tidos em conta e respeitados os laços comunitários existentes. Consideramos igualmente como guetos a evitar os chamados condomínios fechados ditos de luxo, espécie de fortalezas dentro da cidade, que o nível da criminalidade aliás não justifica, e que isolam do tecido urbano arruamentos e outras estruturas, devendo pois ser previstas restrições e desincentivos.

### **3. VIRTUDES E LIMITAÇÕES DO PDM NA ACTUAL VERSÃO PROVISÓRIA**

#### **Alargar o exercício da cidadania**

**3.1** O PDM-Revisão 2003 não é o único documento a ter em conta na próxima evolução da cidade. Entendemo-lo como um instrumento, entre outros, mas de especial importância, de intervir na cidade de forma que se quereria coerente e como uma oportunidade, a enriquecer com outras oportunidades, através da abertura à discussão pública que a lei impõe, de alargar o exercício da cidadania por parte das populações residentes e activos não residentes.

**3.2** Esse documento não pode ignorar as limitações decorrentes da lei (DL n.º 380/99), da ausência de estratégias regionais, e, até, de conflitos institucionais não resolvidos e sempre latentes que envolvem a Administração Central e as Delegações Regionais (APDL, Direcção Regional do Ambiente, Administração Regional de Saúde, IPPAR/DGEMNN, etc.). O plano enferma pois de algumas limitações como instrumento de orientação da qualidade de vida urbana, já que esta se define através de uma área geográfica mais vasta do que o concelho do Porto. A orientação pretendida avalia-se por meio de uma análise permanente da qualidade do ar e da água, bolsa de emprego, segurança da cidade, etc; concretiza-se por meio de uma correcta e democrática gestão municipal, de um orçamento participado e claramente exposto aos cidadãos; em suma, através do dia-a-dia dos responsáveis políticos e dos responsáveis técnicos, desejavelmente articulados entre si, e da sua capacidade de diálogo com os municípios.

#### **Falta de um plano regional**

**3.3** Continua a faltar, como enquadramento de um plano municipal, um plano regional de ordenamento que articule os vários concelhos que constituem a Área Metropolitana do Porto (PROTAMP), e mesmo uma área regional mais ampla, e que enfrente os problemas com que o Porto se debate no contexto da vasta e intrincada rede de relações intermunicipais e regionais. Na ausência, que se espera provisória, de uma perspectiva como a que enunciámos, consideramos que o PDM - Revisão 2003 deverá procurar prever e antecipar as repercussões no município desse enquadramento mais vasto e incentivar soluções e coordenações transmunicipais.

## **Análise e propostas: distância a superar**

**3.4** De uma forma geral, o PDM - Revisão 2003 apresenta-se como um documento sólido, tecnicamente bem fundamentado, e que em vários aspectos contém um discurso que se adapta bem às mudanças socioeconómicas, culturais e políticas que se processaram nos últimos dez anos no município. No regulamento está incluída a utilização do conceito de perequação, o que é importante em termos de gestão democrática do solo. Esse procedimento contém grandes virtualidades, desde que utilizado no contexto dos princípios que favorecem a concretização de um modelo de cidade harmoniosa, convival e sustentável. Contudo, como é usual em documentos de planeamento a vários níveis, entre a análise correctamente elaborada e as propostas, ou seja, entre o I Volume do Relatório e outros elementos do Plano (propostas contidas no II Volume do Relatório; cartografia e suas legendas; regulamento), existe uma distância maior do que aquela que seria legítimo esperar. Compete pois registar algumas discordâncias e alguns reparos e propostas quanto ao conteúdo do documento que nos foi apresentado, sem esquecer que a gestão municipal não se esgota no PDM, mas abrange tudo o que, no concreto, no período do mandato dos executivos eleitos, vier a acontecer na cidade e no seu entorno, pelo que aqueles executivos são responsáveis durante esse período e pelo qual serão julgados oportunamente pelos cidadãos.

**3.5** O conflito de jurisdições é um problema que se pode levantar, criando dificuldades não só à coerência do plano como à sua execução. Os organismos dependentes da administração central têm por vezes tendência a uma gestão autocrática e simplificadora, que interfere com a concepção global da cidade. Se é necessário admitir a presença desses organismos, deve esperar-se deles um diálogo frutuoso e horizontal, e não intervenções unilaterais e prepotentes. Em caso manifesto de posições diferentes entre a CMP e algum ou alguns desses organismos, a negociação entre essas entidades tem que ser levada, no mínimo, até às consequências do conhecimento público, registando-se no texto do próprio PDM as diferenças de opinião existentes. Isto aplica-se às relações com a APDL (Administração dos Portos do Douro e Leixões), relativamente à faixa sobre a qual esta última tem jurisdição, ao Instituto de Estradas de Portugal, bem como a outros organismos da administração central, façam ou não parte da Comissão Técnica de Acompanhamento. Sugere-se que os fundamentos técnicos de eventuais diferendos

sejam também subscritos por consultores externos, no caso de as valências da equipa do plano não serem suficientes para os temas abordados. Problemas idênticos se colocam relativamente ao Metro cuja construção, sendo embora um elemento positivo para a melhoria da mobilidade e, em princípio, para a diminuição da poluição automóvel, tem vindo a ter alguns impactos negativos. O plano deveria pressupor e antecipar a aquisição de força política e administrativa suficiente para negociar com a respectiva empresa um traçado que seja menos agressivo para o património e para o coberto vegetal, já de si escasso.

### **Cartografia dos cursos de água**

**3.6** Todos os cursos de água que atravessam a área da cidade devem ser registados em cartografia com legenda adequada, sem excluir os troços que se encontram actualmente entubados, cartografia essa ausente na versão provisória do plano. Deve exprimir-se como objectivo o seu aproveitamento para integração na paisagem urbana, após despoluídos. Devem igualmente ser cartografados os lençóis freáticos, incluindo as minas, e avaliada a respectiva capacidade (m<sup>3</sup>). Tanto os cursos superficiais como os subterrâneos devem ser objecto de regulamentação. Como consequência importante em matéria de construção, a profundidade dos pisos enterrados deve ser condicionada ao nível freático no local.

## **4. ESTRUTURA ECOLÓGICA A SALVAGUARDAR**

### **Um modelo europeu**

**4.1** A uma ideia perversa e sem fundamento que, no caminho da doença e do suicídio colectivos, identifica cidade com maximização de construção e supressão de zonas verdes libertas de construção, inclusive zonas florestais e agrícolas, devemos contrapor uma cidade baseada na harmonia e equilíbrio, o que exige vastas zonas não mineralizadas. Algumas grandes cidades europeias, e das mais harmoniosas, bem como cidades de dimensão menor, souberam conservar extensas, por vezes extensíssimas, manchas arborizadas ou ajardinadas, e por vezes manter ou criar zonas de habitação que se aproximam do conceito de cidade-jardim. O Porto não

soube até agora seguir esses exemplos e os espaços limitados que ainda poderiam seguir esse caminho encontram-se ameaçados ou degradados. Esta nova versão do PDM deveria ser ajustada no sentido de ir bem mais longe nesse domínio, pois dificilmente haverá outra oportunidade histórica para o fazer. A salvaguarda desses espaços está indissociavelmente ligada à protecção de uma estrutura ecológica na cidade e na região, que deve estabelecer continuidades e recusar rupturas, num tecido coerente de bens naturais preservados sem os quais não há garantia de qualidade de vida urbana e cuja ausência fragilizaria a cidade e a empobreceria. Embora se acentuem adiante os aspectos naturais, vegetação e fauna, da estrutura a salvar, é claro que em última análise o benefício reverte para a população humana da cidade, assegurando um ambiente favorável ao recreio físico e psicológico, uma maior qualidade do ar, da água e dos solos, e uma maior qualidade de vida em geral.

### **Rio Douro e suas margens**

**4.2** Uma vez que o Douro, na parte terminal da sua margem direita, se encontra quase completamente emparedado, será difícil efectuar qualquer alteração de usos do solo, de modo a recuperar as valências ecológicas da margem. O que resta das escarpas deve ser defendido de qualquer urbanização, sendo apenas de admitir, eventualmente, equipamentos públicos, muito leves, de apoio a actividades de lazer. O plano reconhece o valor ecológico e paisagístico das escarpas, e tem a lucidez de, por motivos de melhoria de mobilidade, não aderir à ideia, hoje na moda, de uma multiplicação indefinida de travessias do Douro, como se as duas margens do rio estivessem situadas em terrenos planos, a exemplo do que acontece nos casos de Londres ou de Paris, frequentemente invocados como modelos. Mas o plano não aponta caminhos de protecção face a certas derrogações previstas, que facilmente se poderão tornar portas abertas para todos os abusos em nome do «interesse público». Estão previstas estruturas pesadas que, sobretudo em acessos e nós, poderão representar uma agressão de grande porte às escarpas. Por outro lado, o ordenamento das escarpas do lado do Porto deve ser harmonizado com o de outros municípios, nomeadamente o de Gaia, já que as escarpas do lado sul são também um património visual e paisagístico dos moradores do Porto. O rio nas suas duas margens deve ser defendido como uma riqueza natural e paisagística comum, por forma a que esse património não seja tratado ainda mais desastrosamente do que tem sido.

**4.3** No Douro, na foz dos rios Tinto e/ou Torto, sobra ainda uma pequena porção de margem não emparedada e que pode proporcionar um espaço natural de lazer e educação, aliás previsto nos documentos provisórios do plano. Para tal é necessário promover a recuperação do corredor ripário, na continuação dos trabalhos a desenvolver nesse sentido no Parque Oriental nas margens daqueles rios, bem como a instalação de caminhos pedestres, a plantação de vegetação arbustiva natural e de prado natural. Será para isso essencial a promoção de acções concertadas com o município de Gondomar. Deverá prever-se a instalação, ao longo da margem do Douro, de um ou mais equipamentos educativos para o público. A instalação desse equipamento, constituído por sala de exposições e sala multimeios, deveria ser dedicada ao Douro, nas suas múltiplas facetas. Como locais adequados à sua implementação, sugerimos a foz dos rios Tinto e Torto, ou a foz da Ribeira da Granja.

### **Outros rios e ribeiras**

**4.4** É necessário planear soluções válidas para os cursos de água que atravessam a urbe (rios Tinto e Torto, ribeira da Granja, e outros), no sentido de lhes devolver as suas valências ecológicas. Não só a água mas também as margens deverão ser recuperadas. Tal recuperação, em primeira análise, depende de operações de descobrimento nos troços em que essa opção for possível, mas depende muito também de opções de não urbanização nos troços em que é possível manter as ribeiras a céu aberto. A recuperação das margens e do seu coberto vegetal com espécies autóctones é fundamental, numa óptica múltipla de conservação dos sistemas, de constituição de uma rede de corredores verdes e também de disponibilização de recursos paisagísticos e de lazer para os cidadãos. Nas margens mais amplas, o uso do solo deverá ter, como única excepção aos usos acima referidos, uma eventual ocupação parcial com instalações de desporto ao ar livre e respectivo equipamento de apoio. Neste âmbito é de realçar a Ribeira da Granja, pela sua importância e pela extensão passível de ser recuperada. Alvo de vários estudos e propostas, a sua bacia hidrográfica carece de medidas urgentes de planificação do uso do solo, com vista a atingir os objectivos acima expostos. É com preocupação que, actualmente, assistimos à contínua ocupação de mais e mais área dessa bacia com edifícios de habitação/escritório. Defendemos que o plano deve integrar o projecto de recuperação elaborado a pedido da Câmara Municipal do Porto, incluindo os

contributos e melhoramentos apresentados pelas associações ambientalistas que corresponderam ao pedido feito nesse sentido pelo Pelouro do Ambiente.

### **Frente marítima**

**4.5** A orla marítima do Porto não constitui um orgulho para a cidade, tendo em consideração a qualidade das praias (nos seus múltiplos critérios) e o abandono a que tem sido votada. Por outro lado, a sua vulnerabilidade a outros factores, como a proximidade do estuário, por sua vez poluído, não tem facilitado a sua reabilitação. Ainda hoje são necessários cuidados com a contaminação pelas águas pluviais canalizadas e por esgotos domésticos. O modo como está organizada a frente marítima não deixa muito espaço de manobra para desvios na utilização primária do espaço, isto é, para actividades de lazer e equipamentos associados, mas o PDM deverá ainda prever a instalação de uma unidade moderna de interesse público no domínio dos oceanos e da sua exploração sustentável. O facto de existir já um equipamento universitário dedicado à ciência, num espaço que em tempos foi um «aquário» público, poderá ajudar a definir a zona onde esse novo equipamento será instalado, eventualmente em colaboração com a Universidade.

### **Corredores verdes**

**4.6** A implementação de corredores verdes ao longo do tecido urbano tem múltiplas finalidades. Para além dos aspectos estéticos e de lazer, um sistema coerente de corredores verdes que efectuem a ligação do Porto urbano com os concelhos limítrofes, assim como uma interligação das principais áreas verdes da cidade, permite a ocupação do espaço urbano por várias espécies animais, com destaque para as aves. A este propósito é de realçar que a presença destas espécies constitui um indicador de qualidade de vida, valorizado em muitas das cidades melhor colocadas no «ranking» mundial. Um correcto planeamento de um sistema de corredores verdes, abrangendo as vias urbanas arborizadas e as margens dos rios e das ribeiras, interligando as áreas verdes urbanas, os logradouros e as zonas agrícolas residuais, deverá permitir as migrações regionais das principais espécies que frequentam os espaços verdes. Assim, é igualmente importante não descurar aspectos como as espécies arbóreas utilizadas, uma vez que estas deverão estar em harmonia com o funcionamento da cidade (dimensão, área ocupada, etc.) e com a sua função ecológica de dar abrigo e alimento às espécies que delas necessitam. Deverá dar-se prioridade

às espécies autóctones no planeamento dos corredores verdes. A manutenção em bom estado destes corredores por profissionais especializados é essencial para que as árvores não sejam vistas como inimigas da circulação e bem-estar público.

### **Sistemas de beneficiação de fauna**

**4.7** Promover estruturas de beneficiação de fauna nos espaços verdes da cidade, complementa as funções desenvolvidas pelos corredores verdes. Assim, é importante que o texto do plano faça menção à possibilidade e à necessidade da sua implementação nesses espaços, bem como nos logradouros e outros espaços urbanos. Constituem sistemas de beneficiação de fauna os ninhos artificiais para aves, os abrigos para morcegos, as charcas naturalizadas para diversos grupos de animais, e estruturas rígidas como paredes e muros com orifícios e reentrâncias, podendo mesmo atingir dimensões consideráveis, dependendo do enquadramento paisagístico, igualmente para diversos grupos de animais. Também é possível designar como pertencente a esta categoria a cobertura vegetal instalada em diversas zonas da urbe que, como referido acima, deverá ser adequada à fauna autóctone. Finalmente, seria importante que o PDM promovesse o interesse dos arquitectos e construtores imobiliários pelas múltiplas possibilidades que existem, na construção de edifícios modernos ou na recuperação de antigos, de integração de estruturas de acolhimento à fauna.

### **Parque da Cidade (Occidental)**

**4.8** A construção urbana nessa área é impensável, pelo que o PDM deve consolidar e tornar irreversível a salvaguarda integral do parque. Eventuais pequenos equipamentos de apoio a actividades de ar livre deverão ser enquadrados arquitectonicamente com o parque, garantindo-se que os seus efeitos não se exerçam negativamente na fauna que habita o espaço. Deve prever-se, nos textos do plano, a instalação de estruturas leves dedicadas à educação ambiental para esta zona verde, bem como para outras. Também é importante reflectir na capacidade de carga do Parque da Cidade em função dos objectivos a que ele atende, principalmente aos fins-de-semana, uma vez que nos parece existir um excesso de utentes em algumas ocasiões. Com efeito, é importante promover outras áreas verdes urbanas e/ou intermunicipais, criando novas opções, e redireccionando assim parte dos utentes

que, actualmente, se deslocam de grandes distâncias para usufruto da mais famosa área verde do Porto.

## **Parque Oriental**

**4.9.** A criação do Parque Oriental da Cidade, no Vale de Campanhã, oferecerá a oportunidade de redireccionar parte dos utentes que frequentam outras áreas verdes do Porto, mas também de criar condições que proporcionem a outros cidadãos que actualmente não as frequentam o usufruto de áreas verdes com qualidade. A inscrição em PDM de um plano bem definido e esclarecedor dos objectivos a alcançar com o Parque Oriental da Cidade, bem como dos usos previstos para cada uma das suas subáreas, constitui uma oportunidade a não perder para travar a degradação contínua do Vale de Campanhã e o aumento da zona impermeabilizada urbana. Um parque adequado só será eficaz se partirmos do pressuposto que haverá esforços no sentido da recuperação de funções ecológicas dos vales dos rios Tinto e Torto, quer ao nível da água quer ao das respectivas margens, contendo actualmente os últimos vestígios de corredores verdes naturais que efectuam a ligação do Porto urbano com os concelhos limítrofes. Estas características deverão motivar uma atitude colaborativa entre o município do Porto e os congéneres, nomeadamente Gondomar. Deverá ficar explícito que serão efectuados os esforços necessários, no sentido de mobilizar, tanto quanto possível, o património arbóreo do vale para a constituição de unidades vegetais com interesse paisagístico e ecológico. Esses núcleos deverão ser completados por extensa arborização com espécies autóctones. A adequada manutenção destes espaços por profissionais especializados é essencial no sentido de evitar podas drásticas e limitar-se a podas cirúrgicas.

**4.10** Esta perspectiva pode porém estar comprometida. Se for concretizado o plano na sua forma actual, algumas zonas do Parque Oriental tornar-se-ão uma espécie de «enclaves» cercados por estradas de grande dimensão e totalmente inóspitos para o cidadão. Nalguns locais, o Parque ficará com pouco mais de 50 metros de largura, o que, aliado ao relevo do Vale de Campanhã e aos taludes da Circunvalação e da Colectora de Azevedo, criará no cidadão a sensação de estar aprisionado, esmagado por uma envolvente que se antevê agressiva e pouco condizente com a própria ideia do Parque como lugar de lazer e tranquilidade.

**4.11** A lógica patente nas UOPG (unidades operativas de planeamento e gestão) propostas para a zona é a da «engenharia financeira». O plano parece assumir que o Parque se terá de pagar a si próprio, usando o modelo da Expo98 e o que foi tentado para o Parque da Cidade (Ocidental). É certo que o sistema de perequação e de cedência de áreas para o domínio público do município que as UOPG permitem se revela extremamente vantajoso noutras ocasiões. Acontece porém que não é aceitável condenar, pelo menos em parte, a integridade paisagística e a dimensão das zonas verdes para que a autarquia possa reduzir o seu investimento, levando ao surgimento de contornos disformes. O plano deverá fazer uma opção de longo prazo, com o escalonamento dos custos igualmente no longo prazo, que não comprometa a integridade de uma das raras zonas relativamente vastas ainda existente no Porto com possibilidade de ser salvaguardada como grande espaço verde coerente.

### **Zonas verdes na cidade consolidada**

**4.12** Boa parte das áreas verdes do Porto, sobretudo no centro almadino e zonas contíguas, esconde-se no interior de quarteirões e não é acessível ao cidadão comum; mas os solos assim ocupados são importantes para a ecologia citadina, não só pelas funções ambientais desempenhadas pelas muitas árvores aí existentes, mas também porque, com excepção dos escassos jardins públicos, são esses os únicos solos não impermeabilizados que restam no centro da cidade. O relatório (de Abril de 2003) que acompanha o projecto do plano reconhece o valor destes espaços, dizendo por exemplo que «os interiores dos quarteirões contribuem igualmente para a qualidade ambiental da cidade» (pág. 84) e afirmando ser preocupação do plano recuperar tais espaços, ditos de «elevado interesse» (pág. 242). Essa recuperação tem duas interpretações possíveis, ambas bem-vindas e ambas contempladas no plano: por um lado, proceder ao arranjo de espaços degradados, tantas vezes ao abandono; por outro lado, devolvê-los à cidade, promovendo o seu usufruto público. Mas a recuperação preconizada pelo plano não deve agravar a ocupação dos solos com novas construções ou extensões de outras já existentes; e há que prever mecanismos de incentivo à demolição das construções que avançam excessivamente para o interior do respectivo quarteirão. Posto isto, há que travar a tentativa de, no momento da reconstrução, destruir o jardim ou a horta para no lugar dela pôr uma garagem, possivelmente subterrânea, ou uma galeria comercial.

**4.13** O artigo 35º do projecto do plano vai nesse bom sentido ao postular um máximo de 65 por cento para a impermeabilização de lotes situados em frentes urbanas em consolidação, e ao obrigarem à preservação da «vegetação arbórea e arbustiva existente». Mas, se isto é positivo, há que dizer que o jardim e a horta não se reduzem à árvore e ao arbusto: o que se deve é proibir a artificialização do solo e as árvores enjauladas em cimento. Não basta poupar a árvore: é preciso criar condições para que cresçam mais árvores tão pujantes como as antigas.

**4.14** Perigosa é a excepção aberta pela alínea c) do n.º 3 do artigo 30º e pelo n.º 2 do artigo 31º relativamente à ocupação do interior dos quarteirões. Deve ser realçada a necessidade de se limitar, sempre e sem quaisquer excepções, a impermeabilização dos logradouros a 15% da sua área total. Seria contudo preferível e um passo qualitativo de grande relevância a existência de planos ao nível do quarteirão, ainda que simplificados, que determinassem, em cada caso, a ocupação máxima permitida para os seus interiores, desde que o nível de protecção resultante não fosse inferior ao que é actualmente garantido pelo regulamento proposto.

**4.15** Para que os construtores não vissem como prejuízo a não ocupação de todo o lote com construção, a Câmara Municipal poderia criar incentivos fiscais àqueles que valorizassem a preservação ou até expansão dos espaços ajardinados nos seus empreendimentos. Uma tal certificação de mérito ambiental, além de trazer proveito fiscal, poderia funcionar como bom cartaz para atrair compradores. Por outro lado, o plano não parece preconizar a reversão de situações de ocupação excessiva do interior dos quarteirões: há antigos armazéns e garagens que agora já não têm uso e por isso deveriam ser demolidos. Mas são vários os artigos do plano que parecem considerar que todos os terrenos edificados são de ocupação irreversível, abrindo até a possibilidade de uma ocupação ainda mais intensiva (veja-se o n.º 3 do artigo 36º, que prevê a divisão de um quarteirão e a edificação da área à face do novo arruamento). Ora, a revalorização desses espaços não pode prescindir de limpar as marcas de fealdade e as situações de sobreocupação construtiva que se foram acumulando permissivamente ao longo de décadas.

**4.16** Insistimos que os interiores dos quarteirões devem ser aproveitados como espaços verdes: qualquer outro uso compromete seriamente essa vocação primordial, desmerecendo o termo «recuperação» com que o PDM descreve essas intervenções. Por outro lado, o conceito de espaço verde não inclui só jardins; há hortas cultivadas

no interior dos quarteirões, e a sua simples eliminação, mesmo para serem substituídas por jardins, seria um empobrecimento da cidade. Sugere-se preservar algumas como «hortas pedagógicas», confiando-as ao cuidado de escolas do ensino básico, a exemplo do que se faz em Serralves e no Parque Biológico de Gaia.

**4.17** O quarteirão formado pelas ruas do Rosário, Miguel Bombarda, Breyner e Cedofeita não tem potencialidades inferiores às daqueles em que o projecto do plano propõe intervenções, e é mais vasto que alguns deles. O plano prevê o seu atravessamento por um caminho que prolonga a rua de Diogo Brandão, ligando a rua de Miguel Bombarda à do Breyner. Consideramos que essa ligação deve ser exclusivamente pedonal e não servir de pretexto a mais construção. O ideal seria que o novo caminho proporcionasse acesso ao interior do quarteirão, e este fosse recuperado nos moldes que acima defendemos. Haverá com certeza outros lugares da cidade que merecem atenção idêntica.

**4.18** Quanto ao quarteirão da Maternidade Júlio Dinis e do Conservatório de Música do Porto, sabe-se que essas instituições abandonarão, a prazo, os edifícios que actualmente ocupam e que existe fortíssima pressão imobiliária na zona, sobretudo nos terrenos voltados para a rua de Júlio Dinis, pressão essa recentemente agravada pela construção de uma «Casa Sacerdotal» nas traseiras da Torre da Marca em terrenos que o projecto do plano classifica como «área de verde privado a salvar». O simples bom senso desaconselha mais construção em todo o quarteirão; há ali uma oportunidade de ouro de criar um grande jardim público, combinando zonas frondosas (jardins da Maternidade e do Conservatório) com outras de desenho mais aberto.

## **5. INTERVENÇÕES NA MALHA DE CONSTRUÇÃO**

### **Dupla degradação**

**5.1** O estado de degradação a que chegou o núcleo histórico do Porto foi acompanhado por surtos de construção muitas vezes indisciplinada em zonas mais periféricas da cidade, e mesmo fora dela. Foram, afinal, duas formas diferentes e que se reforçavam mutuamente de degradação do tecido urbano. Para que os esforços de revitalização do núcleo histórico tenham êxito exige-se, além da qualidade e fidelidade da renovação, que se atribua a esta uma clara prioridade. Simultaneamente, deverá verificar-se maior exigência relativamente à construção nova, por forma a evitar abusos na ocupação do espaço, densidades exageradas, falta de cuidado com a implantação e o entorno, os equipamentos e os espaços verdes e de lazer.

### **Zonas de moradias**

**5.2** Certas zonas residenciais da cidade, caracterizadas por moradias unifamiliares ou prédios de baixo número de inquilinos, que apresentavam assinalável unidade, foram nas últimas décadas prejudicadas pela intromissão de construções de carácter oposto e inteiramente desajustadas. O plano deverá procurar interromper definitivamente tais intromissões, visíveis hoje em zonas como as Antas, Campo Alegre, Foz, Nevogilde e outras.

### **Vale de Campanhã**

**5.3** É na zona oriental da cidade que se situa a problemática do Parque Oriental, já acima abordada. No entanto, o futuro dessa zona, onde se concentram diversos problemas que carecem de resolução, exige uma abordagem mais global. Trata-se de um território por muitos considerado degradado e marginalizado, inóspito, de difícil acesso, suburbano e aparentemente sem pontos de referência. Sendo isso verdade, não se deve esquecer que nessa zona se encontra ainda um património natural e cultural mal conhecido e mal tratado. A suburbanidade coexiste com fortes marcas de ruralidade, que constituem um elemento do património referido. Por outro lado, existem problemas sociais graves, como várias «ilhas» de habitação insalubre, e o

Bairro do Lagarteiro construído em 1958 segundo o paradigma da segregação classista e de guetização que caracteriza a maioria dos bairros sociais do Porto.

**5.4** Corrigir os problemas que esta zona actualmente enfrenta, torná-la convidativa, não será decerto fácil. Pensamos que seria um erro aplicar ao Vale de Campanhã qualquer um dos padrões de urbanização que encontramos na cidade intra-VCI (já que a cidade extra-VCI é, por norma, pouco qualificada e, como tal, não serviria de termo de comparação). Considerando o carácter fortemente rural desta zona, e tendo em conta que nenhuma outra zona da cidade possui o potencial que esta apresenta em termos de sistemas naturais (apesar da necessária recuperação onde se encontram degradados e poluídos, em especial as margens dos rios Tinto e Torto), defendemos que, em complemento da salvaguarda do Parque Oriental, a política de construção nova e de reabilitação da habitação deve aqui obedecer a um modelo *sui generis*, que estimule a fruição pública e o contacto com a natureza, numa filosofia inspirada em larga medida no urbanismo da cidade-jardim, de que deveriam beneficiar, entre outros, os moradores das actuais «ilhas» e bairros sociais segregados.

**5.5** Defendemos assim que o edificado se deve integrar na paisagem e implantar-se de forma ordenada, sendo de evitar novas manchas de construção, optando-se antes por recuperar e ampliar tecidos já existentes, sem prejuízo da salvaguarda dos sistemas agrícolas e florestais mais valiosos. Deve ser privilegiada uma perspectiva que propicie o contacto entre diversas classes sociais e a diversidade de utilizações, incluindo habitação, comércio e serviços, bem como uma rede de espaços públicos, de vivência comunitária, que possam servir de referência comum. É igualmente de salvaguardar e promover a identidade dos espaços, valorizando aspectos típicos, tradições, património natural e construído. A rede viária e eventualmente ferroviária deve ser concebida de modo a não provocar impactos pesados, embora visando tornar a malha urbana suficientemente permeável e impedir a sua guetização, proporcionando a sua integração a uma escala urbana de nível superior.

**5.6** Consideramos que o plano, na sua versão provisória, não atribui, nesta zona, prioridade suficiente à conservação e funcionamento dos sistemas naturais, bem como à manutenção e valorização da actividade agrícola ainda existente, aliados à fruição pública dos espaços. Embora contemple a criação de dois parques, um deles agrícola, prevê uma malha urbana significativamente maior do que a existente,

alicerçada numa rede viária fortemente ampliada e de impactos previsivelmente pesados.

**5.7** A rede viária proposta (continuação da Alameda de Cartes, Colectora de Azevedo e ligação da primeira à Circunvalação) terá um efeito esmagador sobre o Vale de Campanhã, esventrando-o irremediavelmente. As novas estradas, com perfil semelhante a auto-estrada (duas faixas para cada sentido separadas por um corredor central), servirão para definir em boa parte os limites das áreas verdes (sobretudo do Parque Oriental) e criar novas zonas de construção. Naturalmente, esta área de expansão urbana é conseguida à custa de terrenos que deveriam integrar as zonas verdes. Acresce que, devido à orografia do terreno, as referidas vias obrigarão a taludes de grande dimensão (alguns com 10 metros de altura!), o que contrasta de forma flagrante com o carácter natural e urbano que se pretende para o Vale.

**5.8** A expansão urbana também porá fim à continuidade geográfica e paisagística que ainda hoje existe em alguns locais entre os vales dos rios Tinto e Torto. Sobretudo, inviabilizará a criação de corredores verdes com dimensão relevante para aquele fim. Não será exagerado dizer que os dois vales ficarão definitivamente separados por uma cortina de betão apenas transponível por pequenos arruamentos ou pela Alameda de Cartes.

**5.9** Obviamente, é importante contrariar o isolamento do Bairro do Lagarteiro e do lugar de Azevedo, que está provavelmente na origem de alguns dos problemas sociais existentes. Em alternativa ao plano viário pesado que criticámos, tal poderia eventualmente ser conseguido através de uma nova ligação NO-SE entre a Circunvalação e Gondomar, desembocando na Estrada Municipal 1429, que poderia ser beneficiada. Esta, por sua vez, termina na Estrada Regional 209, que faz a ligação a Gondomar. O arruamento que propomos substituiria as propostas do plano. Dever-se-á em todo o caso evitar um efeito barreira acentuado, nomeadamente através da redução do número de faixas para uma em cada sentido, que se afigura suficiente, e com passeios largos e arborizados. Esta proposta carece naturalmente de revisão técnica, já que o relevo do local, com declives acentuados, pode condicionar a solução a adoptar. Relativamente às vias já existentes, como a Circunvalação e IC29, há que implementar medidas com vista à redução do impacto que têm sobre o Vale de Campanhã. A arborização dos taludes e zonas envolventes teria seguramente um efeito bastante positivo.

## **Cidade consolidada**

**5.10** Abordamos neste ponto aquilo que a versão provisória do plano designa como frente urbana contínua consolidada e frente urbana contínua em consolidação. Referimo-nos já à questão da salvaguarda das áreas verdes que se escondem no interior dos quarteirões, questão essa indissociável do enquadramento da eventual construção nessas zonas, e mesmo da recuperação da construção existente. A nosso ver, é fortemente criticável admitir-se (mesmo que «pontualmente», como ressalva o plano) a construção no interior dos quarteirões e, pior ainda, no caso do quarteirão da Companhia Aurifícia (delimitado pelas ruas dos Bragas, Mártires da Liberdade, Álvares Cabral e Cedofeita), falar-se de comércio e de serviços. Sendo a prioridade absoluta para o Porto a recuperação do casco edificado em detrimento de novas construções, e delimitando justamente muitos dos prédios degradados os quarteirões a recuperar, não se justifica mantê-los tão só como cenário de ruínas pitorescas para enquadrar novos prédios. Por outro lado, considerando que os atravessamentos dos quarteirões deverão ser exclusivamente pedonais, a existência de habitação, comércio ou serviços no seu interior inviabilizaria tal propósito. Essas construções, a existirem, criariam novas barreiras, e com elas o risco de os quarteirões se dividirem em unidades mais pequenas, vedadas ou não ao usufruto público, mas em qualquer caso sem o desafogo que tais espaços originalmente permitiriam. Finalmente, mais construção significaria mais impermeabilização e menos espaços verdes, prejudicando a importante função ambiental destas áreas que é reconhecida no próprio relatório do plano.

## **Construção sustentável: energia e água**

**5.11** Existem já na cidade do Porto exemplos de edificações em que a arquitectura solar passiva está presente. Tais exemplos merecem ser identificados e reproduzidos na sequência de uma estratégia de economia energética desejável; igualmente deve ser referido nos documentos do Plano, pelo menos no seu relatório, que a primeira experiência de Casa Termicamente Optimizada (CTO) nasceu no Porto, há cerca de 10 anos, deu origem a longo período de experimentação e foi internacionalmente reconhecida como válida contribuição científica. Um cartograma que situasse essa experiência e os edifícios construídos de acordo com os novos conceitos seria um interessante contributo para o futuro. No mesmo sentido esses edifícios deviam

constar da lista de edifícios a proteger que existem em anexo do plano. Por forma a potenciar e generalizar essa experiência acumulada, o plano deveria também incluir directrizes destinadas a facilitar ao município o fomento, através de benefícios fiscais ao dono da obra e ao futuro utilizador, do recurso a materiais exteriores e interiores nos edifícios que favoreçam a redução do consumo de energia. No domínio da água, propõe-se a inclusão de directrizes que facilitem o fomento da reutilização de águas cinzentas e da captação e utilização de águas pluviais. Tais directrizes relativas ao desempenho energético e à utilização da água, que se integram no conceito de construção sustentável, deveriam ser traduzidas em termos regulamentares, nomeadamente através do processo de revisão do Regulamento Municipal das Edificações Urbanas, que o plano prevê.

## **6. CONCLUSÃO**

Este contributo é obviamente condicionado pelo tempo disponível e pelo carácter voluntário das associações subscritoras. Esperamos, no entanto, que seja atendido com a atenção que merece por parte dos decisores e pretendemos dar-lhe continuidade, na medida do possível, completando-o com aspectos ainda não contemplados e, logo que oportuno, precisando e aprofundando os já abordados.

*Porto, 9 de Setembro de 2003*

**APRIL** Contacto: Rui Oliveira / Carminda Moura 226161262 Fax 226107381

Rua António Nobre, 80. 4470-140 Maia

www.april.org.pt

**CAMPO ABERTO** Contacto: Nuno Quental 933753910, Bernardino Guimarães 919941582

Apartado 5052, 4018-001 Porto. Telefax 229759592.

campo\_aberto@oninet.pt

**FAPAS** Contacto: Paulo Santos /Silvia Mesquita 222002472

Rua Alexandre Herculano, 371-4.º Dto. 4000-055 Porto. Telefone 222002472 Fax 222087455.

fapas@mail.esoterica.pt

**GRUPO GAIA** Contacto: Pedro Jorge Pereira 934476236

Sede Nacional: GAIA - Grupo de Acção e Intervenção Ambiental. Faculdade de Ciências e

Tecnologia.2829-516 Caparica. Telefax:212949650. <http://gaia.org.pt> [gaia@gaia.org.pt](mailto:gaia@gaia.org.pt)

**NDMALO** Contacto: Belmiro Cunha/ José Manuel Santos. Telefax 229520577.

Rua de Penoucos, 403. 4150-610 Porto.

ndmalo@hotmail.com

**OLHO VIVO** Contacto: António Soares da Luz 919920374

Rua Fonseca Cardoso, 39-4.º Ft, 4000-233 Porto.

olhovivoporto@mail.telepac.pt

**QUERCUS** Contacto: Francisco Saraiva 966241832

Apartado 4005, 4001-001 Porto.

quercus.porto@clix.pt (ou) [cea@matosinhos@clix.pt](mailto:cea@matosinhos@clix.pt)

**TERRA VIVA** Contacto: José Paiva 967694816

Rua Afonso Martins Alho, 111-2.º. 4050-141 Porto. Telefone 222081948.

ou CAAS, Rua dos Caldeireiros, 213. 4050-141 Porto.