

An aerial photograph of Porto, Portugal, with a white grid overlay. The grid lines are irregular, following the city's layout. Some areas are shaded with a fine dot pattern. Small white dots are scattered across the map, possibly indicating specific locations or points of interest.

Sbo

Sebentas d'Obra Ciclo de construção, do projeto à obra

#22, abril 2021

Sobre o novo PDM do Porto
Porto

Pedro Baganha

Editor

Cadernos d'Obra

Diretor

Bárbara Rangel

Coordenação Editorial

Bárbara Rangel, Paulo Pinho

Conceção Gráfica

Incomun

Textos

Pedro Baganha

(escrito segundo o Acordo Ortográfico)

Créditos Fotográficos

Filipa Brito: p. 4, 5, 8-13, 15-17

Miguel Nogueira: p. 14

Material gráfico: CMP

Iniciativa e produção

Departamento de Engenharia Civil da FEUP

Com o apoio de

Universidade do Porto

Câmara Municipal do Porto

Ordem dos Engenheiros Região Norte

Abril 2021

ISSN 2184-6065

Publicação periódica

n.º 22. Ano X, abril 2021

Propriedade

FEUP/DEC

R. Dr. Roberto Frias s/n

4200-465 Porto

Portugal

Tel./fax: + 351 22 508 19 40

cdo@fe.up.pt

É proibida a reprodução sem a autorização escrita dos autores e do editor.

A exatidão da informação, os copyrights das imagens, as fontes das notas de rodapé, bem como a bibliografia, são da responsabilidade dos autores dos artigos, razão pela qual a direção da revista não pode assumir nenhum tipo de responsabilidade em caso de erro ou omissão.

A iniciativa “Fora de Portas engenharia civil à mostra”, resulta da colaboração entre o Departamento de Engenharia Civil da FEUP, a Mostra da UP e o Município do Porto. Realiza-se no contexto da iniciativa Porto Innovation Hub (PIH), que pretende envolver os cidadãos e visitantes da Invicta na descoberta da inovação que transformou a cidade nos últimos séculos. Através da visita a locais históricos e infraestruturas emblemáticas do Porto, procura-se demonstrar o impacto direto da inovação na melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. O PIH é uma iniciativa do Município do Porto que pretende ser uma plataforma para o fortalecimento do ecossistema de inovação e empreendedorismo da cidade, contribuindo desta forma para que o Porto se possa destacar no panorama nacional e internacional como uma cidade inovadora e criativa. O PIH propõe a criação de um espaço de experimentação e laboratório vivo, potenciando cenários e oportunidades de desenvolver novos produtos, métodos ou conceitos à escala urbana, contribuindo, assim, para a cultura de transformação para a inovação.

Editorial. Nesta edição das Sebentas de Obra visitamos a proposta consolidada de revisão do Plano Diretor Municipal do Porto. Como é sabido, o sistema de planeamento territorial em Portugal elege a figura do Plano Diretor Municipal (PDM) como o seu principal instrumento operacional e base fundamental da atividade de gestão urbanística exercida ao nível municipal.

O PDM é a *magna carta* municipal. Definindo deveres e direitos de desenvolvimento para as diferentes parcelas do território municipal, implicando e vinculando quer as entidades públicas quer as entidades privadas, tem, para além da sua dimensão operacional já referida, uma dimensão estrutural e uma dimensão estratégica.

Com efeito, o PDM deverá assentar na concepção estratégica de um modelo espacial de desenvolvimento municipal, estruturando as respetivas formas e funções territoriais de acordo com um conjunto de objectivos próprios de desenvolvimento económico, social, ambiental e cultural, tendo em atenção as dinâmicas actuais de transformação e a perspetivação e orientação das dinâmicas futuras. E, tudo isto, de acordo com a legislação vigente, para um horizonte temporal de uma década.

Não admira assim que se trate de um documento complexo e denso do qual se destaca a *Carta de Ordenamento*, a *Carta de Condicionantes* e uma peça escrita normalmente extensa e de difícil leitura, o chamado *Regulamento*. Não obstante esta complexidade técnica, a elaboração de um PDM deverá ser um exercício vivo e participado, desde as suas fases iniciais em que se estabelecem os grandes objetivos de intervenção territorial até às fases intermédias e finais em que se definem, de forma mais concreta, os modos e meios de actuação no território municipal.

Da leitura dos elementos gentilmente cedidos pela Câmara Municipal do Porto e aqui reproduzidos, ressalta, desde logo, uma preocupação em valorizar as potencialidades do enquadramento natural e as condicionantes ambientais, como fatores orientadores da transformação da cidade do Porto.

Com base na estrutura proporcionada pela complexa rede hídrica municipal, destacam-se as propostas de expansão e conexão dos espaços verdes da cidade – reforçando a chamada estrutura verde-azul da cidade – enquanto resposta aos desafios das alterações climáticas e aos anseios dos cidadãos, que crescentemente valorizam a qualidade ambiental e o equilíbrio ecológico dos espaços que habitam e frequentam para recreio e lazer.

Por último, e num outro patamar de análise, a proposta de revisão do PDM do Porto revela uma preocupação com a estrutura morfológica da cidade, dando continuidade às opções urbanísticas do plano em vigor e, ainda, uma especial atenção à valorização do património histórico e monumental, enquanto fator distintivo e identitário a projectar no futuro.

Porto, 18 de abril de 2021

Paulo Pinho

Sobre o novo PDM do Porto



Notas introdutórias

O Plano Diretor Municipal (PDM) é o principal Instrumento de Gestão Territorial da Câmara Municipal do Porto e tem uma relevância fundamental na forma como se organiza o território, uma vez que perspetiva e antecipa o futuro da cidade, definindo o quadro estratégico e operativo do seu desenvolvimento territorial. Estabelece o regime de uso do solo, define os modelos de ocupação territorial e da organização de redes e sistemas urbanos, os parâmetros de aproveitamento do solo e de garantia da sustentabilidade socioeconómica e financeira e da qualidade ambiental.

O PDM atualmente em vigor foi aprovado em 2006, sendo que a necessidade da sua revisão se fundamentou, sobretudo, nas dificuldades do instrumento em acompanhar as sucessivas dinâmicas de transformação territoriais ocorridas na cidade e no país. Com efeito, assistimos ao longo das últimas décadas à passagem de um modelo “extensivo” de crescimento urbano baseado na construção nova em detrimento da reabilitação (e na expansão das periferias metropolitanas em detrimento da densificação dos núcleos), para a forte contração observada sobretudo no período 2011-2014. Mais



recentemente, assistimos à dinamização dos centros tradicionais, impulsionada sobretudo pelo turismo e por algumas atividades de serviços, nomeadamente tecnológicos. Por outro lado, na última década, a cidade do Porto tem sido afetada por um conjunto de dinâmicas e de tendências evolutivas, algumas delas de natureza mais endógena, outras associadas a fatores externos – no domínio demográfico, económico, social, cultural e ambiental – que alteraram significativamente o quadro de referência que esteve na base da elaboração do PDM de 2006.

A proposta de revisão do PDM foi contruída a partir de uma leitura de cidade e uma abordagem ao planeamento iniciada com o PDM de 2006.

Tratando-se de um Plano para uma cidade em larga medida construída e consolidada, por um lado, e tendo em consideração o atual enquadramento jurídico-legal

dos instrumentos de gestão territorial, por outro, a proposta de PDM teve como princípios orientadores a exequibilidade das opções tomadas, a assunção das opções de planeamento que se mantêm válidas, a revisão daquelas que se revelaram desajustadas e a introdução de um conjunto de novas problemáticas e abordagens às questões do território.

Apesar de uma posição mais reformadora que de rutura, este novo Plano propõe um vasto conjunto de novos temas, novas soluções e abordagens inovadoras, que refletem uma outra visão sobre a condição urbana contemporânea, integram uma nova política de cidade e pretendem preparar o território da cidade do Porto para os desafios que enfrentará a médio e longo prazo.

São cinco os domínios em que se distribuem essas novas prioridades:



1. Ambiente e qualidade de vida

O PDM apresenta como maior novidade uma nova abordagem às questões da sustentabilidade e da qualidade do ambiente urbano, tendo em vista a qualidade de vida dos cidadãos e a resiliência e adaptação do território aos desafios das alterações climáticas.

Para cumprir este desígnio, são propostos objetivos a médio e longo prazo, tais como duplicação das

áreas verdes de uso público, incluindo: a reabilitação de espaços existentes; a valorização e defesa dos espaços privados de elevado valor ecológico, onde também se enquadram incentivos nas taxas à disponibilização pública de espaços verdes privados; a desocupação de logradouros construídos, o que permitirá a libertação de mais solo e a sua maior permeabilização; ou criação de corredores verdes associados às zonas de aluvião.

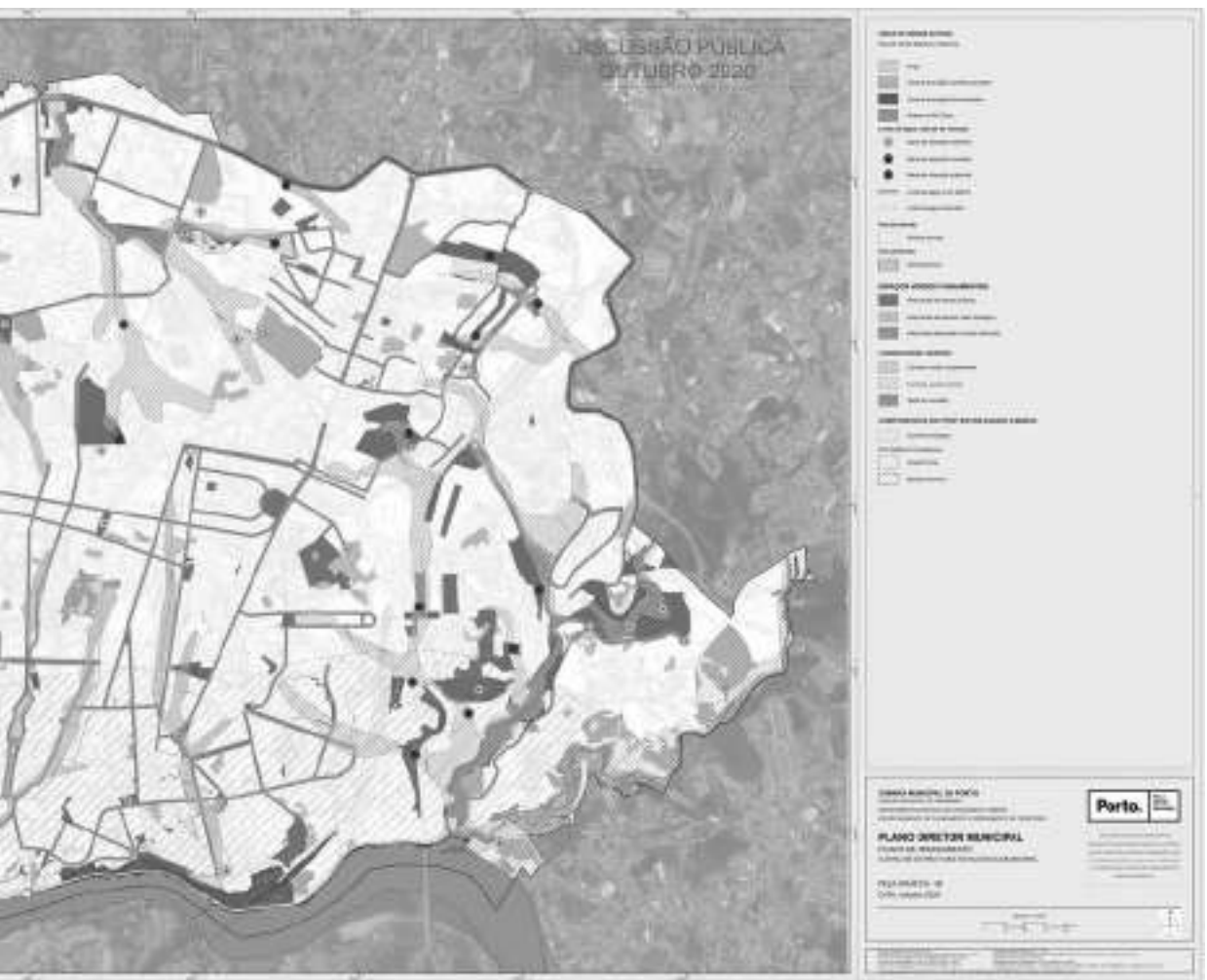
Por outro lado, o novo Plano traça opções muito



claras quanto à gestão dos recursos hídricos, tentando fazer coincidir o mais possível os “espaços verdes com os azuis”, com o objetivo de criar bacias de retenção e outros dispositivos paisagísticos baseadas em soluções naturais e com o progressivo desentubamento de linhas de água.

Esta nova abordagem às questões da sustentabilidade e da qualidade do ambiente urbano revê-se, ainda, na maior revolução introduzida pelo Plano, com

a integração da Planta da Estrutura Ecológica Municipal na Carta de Ordenamento do Território. A estrutura ecológica do município, constitui-se como o esqueleto e matriz conceptual do plano, definida tendo em consideração as áreas verdes de acesso público, as áreas verdes com elevado valor ecológico, os corredores verdes ao longo das linhas de água existentes, as zonas de aluvião e a rede de conexão ecológica prevendo corredores verdes arborizados ao longo dos principais espaços-canal





da Cidade. A planta da Estrutura Ecológica Municipal define critérios de edificabilidade, ligados à permeabilidade do solo, à manutenção de áreas ecologicamente relevantes, à autorização de construção em cave ou a definição de áreas de riscos naturais.

Por fim, é proposto um sistema de incentivos que discrimina positivamente as operações que contribuem para a política ambiental do município.

2. Habitação

O fomento no acesso à habitação é outra das prioridades para a próxima década. Como é sabido, a cidade do Porto perdeu uma parte significativa da sua população nos últimos quarenta anos, tendo estancado a sangria populacional apenas em 2017. Por outro lado, a sua estrutura demográfica sofreu uma alteração fundamental nos últimos decénios, com o progressivo envelhecimento da população, provocado por baixas taxas de natalidade e pelo êxodo das populações mais jovens para os municípios vizinhos.

No novo PDM inscreve-se a densificação estratégica das áreas de expansão, melhor servidas por transportes



coletivos, como meio para criar condições para o reforço de oferta de habitação, atingindo o objetivo da recuperação demográfica, ao mesmo tempo que potencia uma mistura de usos mais eficaz, mitigando a monofuncionalidade de alguns territórios e reforçando a coesão territorial.

Por outro lado, o PDM promove um conjunto de incentivos à construção de habitação acessível, através





de majoração de índices de construção ou da redução de encargos urbanísticos.

É criado, ainda, o conceito do Zonamento Inclusivo, que visa promover a diversidade social no acesso à habitação, pela afetação de uma percentagem da área de construção à habitação acessível no caso de operações urbanísticas com área de edificação relevante. Este mecanismo opta pela progressividade da taxa, ou seja, quanto maior a área de construção, maior a necessidade de afetação de parte dessa área para habitação acessível. A concretização do mecanismo do Zonamento Inclusivo encontra-se definida em regulamento municipal autónomo: Regulamento perequativo de edificabilidade e de encargos urbanísticos.

3. Mobilidade

Em matéria de Mobilidade, a proposta de revisão do PDM centra-se no estímulo de três eixos: transporte coletivo, estacionamento e modos suaves.

O investimento no transporte público coletivo passa pela definição da rede estruturante de corredores BUS, tanto os corredores radiais como os circulares; pela inclusão de corredores de autocarro de alta qualidade (CAAQ); e pela introdução dos corredores do metrobus. Neste âmbito, o Plano aposta, ainda, em terminais intermodais e na disponibilização de parques de estacionamento dissuasores adjacentes aos grandes eixos de transporte coletivo.

O novo PDM propõe, também, a progressiva eliminação do estacionamento ao longo dos arruamentos e espaços públicos. Trata-se de uma alteração do paradigma de estacionamento privado para funções não habitacionais no centro da cidade e nas zonas de influência das estações de Metro, em que passa a existir um limite máximo para a dotação de estacionamento.

Na mesma linha de eliminação de estacionamento no espaço público são criadas as designadas “Zonas XXI”,





que transferem o estacionamento para residentes nas ruas para garagens de recolha existentes ou a criar.

E, finalmente, a importância atribuída à mobilidade suave, em particular a uma política que dê prioridade ao peão, sem esquecer os restantes modos suaves. O PDM contempla a definição da rede estruturante de vias cicláveis e de percursos pedonais eficientes, dando prioridade ao peão no centro da cidade e prevendo a existência de percursos pedonais assistidos nas zonas com maior declive.

4. Património

Entre as Grandes Opções do Plano houve espaço para olhar o Património, como ativo que merece maior cuidado, com o máximo rigor. O PDM reforça a proteção dos valores históricos e patrimoniais, respeitando a tradição e a atmosfera da cidade e sistematizando os valores fundamentais a defender, tendo em vista a preservação dos traços identitários que fazem do Porto uma cidade única.

O documento inclui novas ferramentas para a preservação da identidade do Porto, através da criação de um referencial concreto de verificação dos valores a preservar, bem como da criação de novas classes de defesa patrimonial.

Foram também definidas regras de gestão urbanística que permitem a defesa dos valores patrimoniais, não onerando desproporcionadamente o desenvolvimento de operações urbanísticas em edifícios classificados ou inventariados.

Neste campo, procedeu-se ainda à incorporação no regulamento do PDM da defesa das lojas históricas através do programa “Porto de Tradição”.





5. Economia

O PDM aposta na criação de condições de atração de empresas e investimento, reforçando a centralidade da cidade ao nível metropolitano e nacional e projetando-a como referência internacional. Simultaneamente, o Plano pretende preservar o caráter da cidade e proteger o seu comércio tradicional.

Procura-se, através do documento, lançar as bases para a densificação estratégica, impulsionadas pela criação de novas qualificações de solo, que contemplem áreas de atividade económica, no arco exterior da cidade, prevendo a localização de grandes centros de serviços e de conhecimento apoiados nos grandes corredores de transporte coletivo ferroviário.

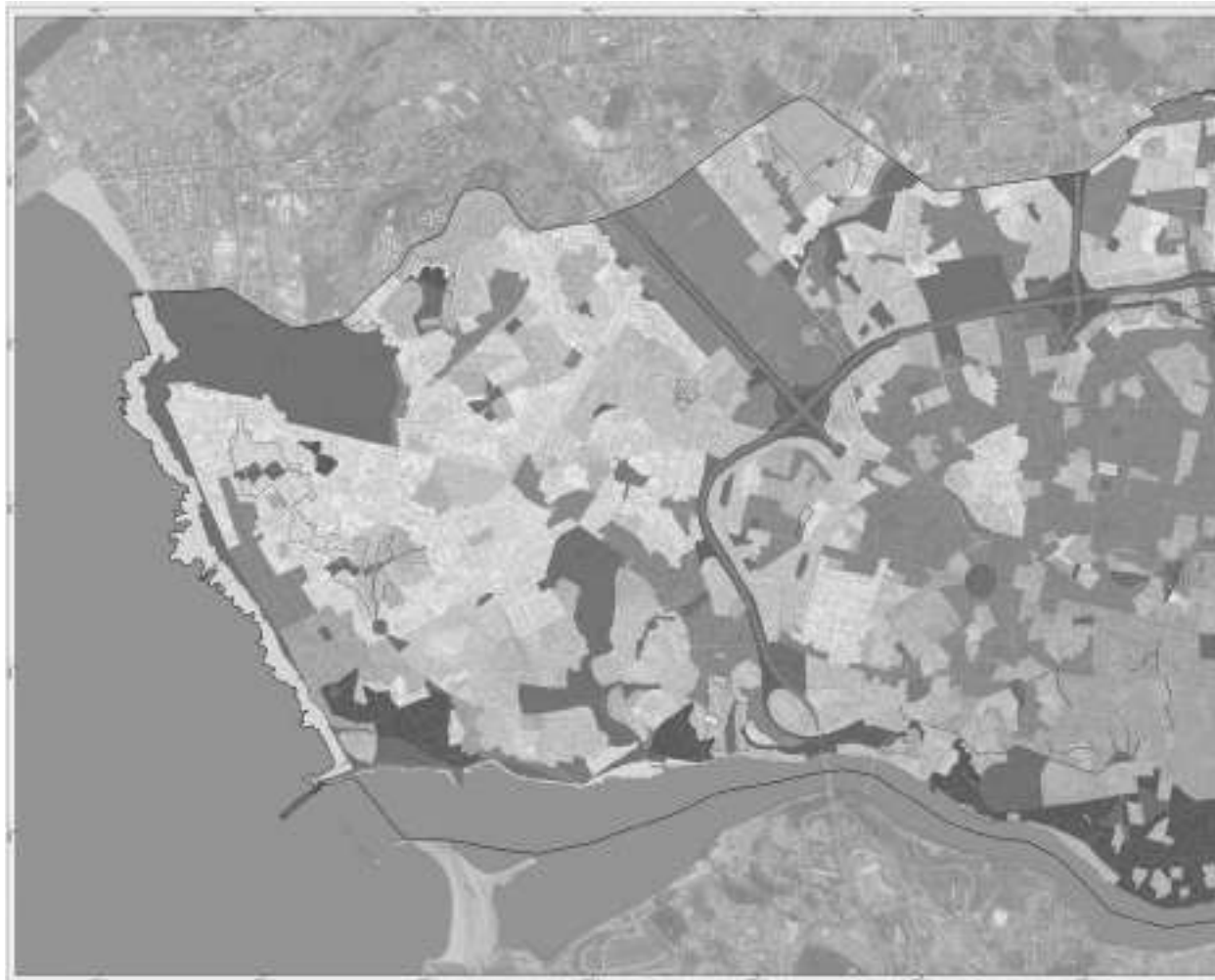
O plano estabelece, ainda, para este setor a criação de um sistema de benefícios nos encargos urbanísticos para as operações que criem comércio de rua.







Operacionalização do plano



diferenciada: podem avançar de forma avulsa, se cumprirem os objetivos do conjunto e se foram distribuídos de forma equitativa os benefícios e encargos urbanísticos.

Ao nível do desenho urbano, a revisão do PDM introduz, ainda, uma outra novidade, sendo acompanhado por 33 estudos de detalhes de partes do território. Estes estudos urbanísticos, de caráter não vinculativo, ilustram as intenções do plano.



Conclusão

O novo PDM tem por base uma estratégia de desenvolvimento do município para o próximo decénio, a qual incorpora, naturalmente, contributos decorrentes de instrumentos de diferentes escalas e com âmbitos setoriais distintos. Esta estratégia territorial, que se projeta no modelo de organização e funcionamento espacial do Plano, encerra uma visão que se pretende partilhada para o futuro do Porto, capaz de agregar vontades e mobilizar o esforço de todos os agentes urbanos e, em particular, da população e das suas decisões individuais. Na prática, o novo PDM propõe um caminho – ambicioso mas realista – para que o Porto em 2030 se afirme

cada vez mais como uma cidade vibrante, inclusiva e confortável: com mais população; com mais emprego qualificado; com mais e melhor habitação; que alie uma nova densidade urbana ao aumento das áreas verdes disponíveis; com mais qualidade de vida, mais resiliente e mais competitiva.

Estudos urbanísticos, de carácter não vinculativo

As imagens seguintes referem-se a estudos urbanísticos de carácter não vinculativo que ilustram as intenções do PDM relativa à requalificação da cidade.



Estudos urbanísticos: Lordelo

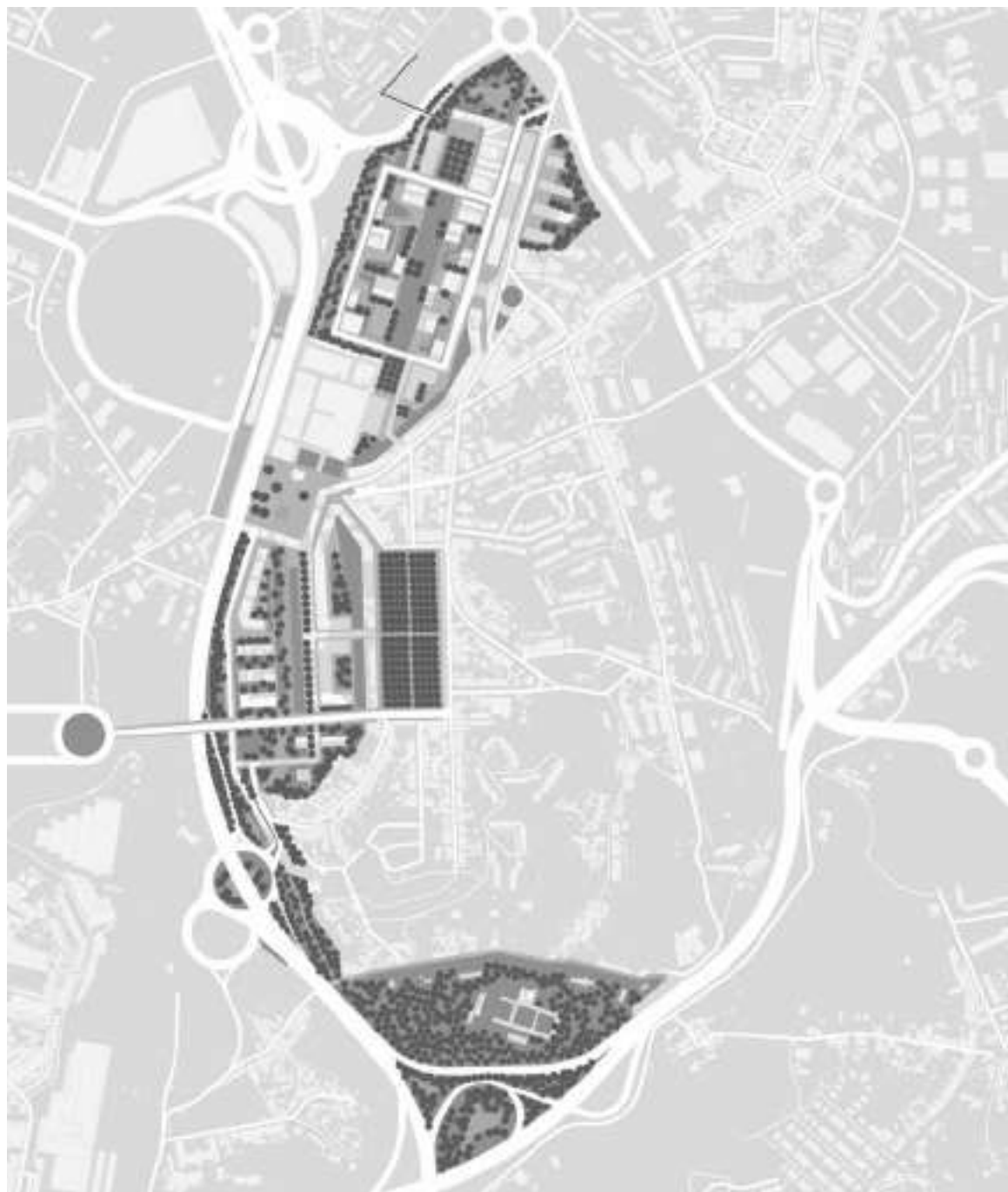


Estudos urbanísticos: Quinta de Sto António - Lapa; Parque da Lapa



Estudos urbanísticos: Viso-Requesende





Estudos urbanísticos: Corujeira



apoios



CASA
D'ARQUITECTURA



ORDEN DOS ARQUITECTOS
SECÇÃO REGIONAL DO NORTE



ORDEN
DOS ENGENHEIROS
REGIÃO NORTE

Porto
Innovation
Hub