

CONTRIBUTO PARA DISCUSSÃO PÚBLICA

Revisão do Plano Diretor Municipal

A discussão pública do Plano Diretor Municipal do Porto termina hoje, dia 7 de dezembro de 2020. Neste contexto, vem o Grupo Municipal do Bloco de Esquerda apresentar as suas propostas de revisão.

Considerando que:

- a) O PDM que resultar deste processo de revisão será determinante para o futuro da cidade e das vidas das pessoas no que diz respeito às dimensões anunciadas pelo Executivo como inerentes à respetiva proposta (Ambiente, Habitação, Mobilidade, Património e Identidade cultural da Cidade, Economia e Emprego) e outras correlacionadas;
- b) Uma visão de cidade que respeita e defende o ambiente implica a criação de mais espaços verdes, de condições para que as pessoas abdicuem da utilização automóvel, de formas de proteger a nossa linha de rio e as nossas escarpas, entre outros aspetos, de uma distribuição mais disseminada no que diz respeito a equipamentos públicos de proximidade – parques infantis, parques caninos, hortas urbanas;
- c) Uma visão de cidade que garante o direito à habitação digna implica a criação de formas de intervenção nas ‘Ilhas’ com o propósito do aumento da oferta habitacional, de oferta de habitação a rendas condicionadas como resposta para resgatar a população que saiu do Porto, de respostas cabais aos pedidos e à procura ao nível da habitação social, de formas de gestão territorial que assegurem a construção de novas habitações acessíveis;
- d) Uma visão de cidade que defende o seu património e a sua identidade cultural implica a criação de travões à proliferação de empreendimentos que a descaracterizam, a classificação de alguns equipamentos como Imóveis de Interesse Municipal, a garantia da proteção da paisagem e do enquadramento de determinados edifícios;
- e) Uma visão de cidade que protege a economia e o emprego implica medidas que combatam a monocultura do turismo e a criação de mecanismos que assegurem o equilíbrio a par do crescimento que se adivinha para algumas zonas da cidade.
- f) Pensar a cidade em contexto de crise pandémica global e concluir nesse contexto a revisão do Plano Diretor Municipal que determinará o concreto da vida das duas ou três gerações vindouras implica reconhecer as fragilidades que foram postas a nu e exacerbadas, nomeadamente no que diz respeito às respostas de proximidade, à saúde coletiva, aos direitos sociais, à economia baseada no negócio, ou ao trabalho precário.

Pelos motivos expostos, o grupo municipal do Bloco de Esquerda, em sede de discussão pública do projecto de revisão do PDM do Porto, propõe:

1. No que diz respeito à rede da ferrovia ultraligeira (eléctrico) representada na Carta Complementar de infraestrutura de transporte colectivo (4B):

1.1. Programar a expansão da linha de eléctrico não só ao longo da marginal e até Matosinhos, mas recuperar ligações entre cotas distintas outrora estabelecidas e a estabelecer, de forma a articular este meio de transporte urbano com outros já previstos no plano, por exemplo, no fluvial, fazendo-o chegar ao Parque da Pasteleira e bairros habitacionais adjacentes e em D. Pedro V, articulando-o com a estação de metro prevista para a Praça Mota-Galiza.

2. No que diz respeito às “reservas de solo para equipamentos” representada na Carta Complementar de Áreas de equipamentos colectivos (4A):

2.1. Tendo em conta que a zona Oriental (“Porto Novo”) é a zona em que se prevê maior capacidade de expansão urbana, associada a um maior grau de liberdade e de incerteza, a dotação desta zona, particularmente a nascente da Via de Cintura Interna, de uma maior área de “reservas de solo para equipamentos” de forma a que estas estruturas de apoio possam acompanhar o crescimento, eventualmente acelerado, que tal grau de incerteza acarreta.

3. No que diz respeito aos parques de estacionamento periférico em locais estratégicos não contemplados no Plano Director Municipal em discussão:

3.1. A sua previsão nas zonas limítrofes do Município e de intersecção com as linhas do metro, nomeadamente em Ramalde (Via Rápida/Viso), em Contumil (Nau Vitória) e em Campanhã (com base na projecção de traçado da linha de ligação a Gondomar, Lagarteiro), ainda que sob a forma de reserva de área e tendo em vista a negociação da sua localização com os municípios vizinhos. Não obstante a sua ideal implantação nos terminais das linhas, o impacto ambiental que a ausência desta medida tem no ar e na qualidade de vida do município do Porto não pode ser posta em causa com a inexistência desta intermodalidade, ainda que dentro dos seus limites, motivo ao qual se associa um dos objectivos estratégicos enunciados, concretamente o “melhoramento da acessibilidade interna e externa, criando novas condições para a intermodalidade e a utilização dos modos de transporte “suaves””.

4. No que diz respeito ao Sistema Patrimonial, regulado pelo Capítulo III do Regulamento do Regulamento do Plano Director Municipal, RPDPM:

4.1. A classificação da estação ferroviária da Boavista como Imóvel de Interesse Municipal (e a constar da Planta de Condicionantes e na Planta de Ordenamento -Carta do Património I e do anexo ao regulamento, Anexo I-Conjuntos e imóveis de valor patrimonial), sendo esse valor patrimonial reconhecido pela população, tal como denunciado pelos pedidos de classificação submetidos à apreciação camarária, mas também pelo determinismo inegável que assumira na expansão urbanística da cidade. Tal classificação deverá ser vista, como ocorre para os demais valores patrimoniais catalogados, como uma oportunidade de qualificação do Porto, a partir do espaço de acesso ao público, mas também das demais intervenções de âmbito privado envolventes.

4.2. A alteração da redação do n.º 1 do Art.º 90.º do RPDM de forma a serem admissíveis intervenções que, não pondo em causa a integridade dos valores que suportam a classificação como “Conjuntos e imóveis de valor patrimonial”, possam assumir uma linguagem distinta, com materiais não consentâneos com a época construtiva da pré-existência, diferenciando-se desta, se for esse o intento, e uma vez que a autenticidade da intervenção deverá ser um dos valores a assumir.

5. No que diz respeito ao Sistema Ambiental:

5.1. A reposição da classificação assumida previamente para os terrenos da Arcádia, na Arrábida, sob pena da classificação atual não corresponder aos efetivos riscos que a área desafetada, com características semelhantes às das áreas confinantes, acarretam. A construção autorizada não torna a zona “menos sensível” para não ser considerada “Área verde associada a zonas sensíveis” (Carta de Estrutura Ecológica Municipal). Por outro lado, tal exceção, constitui-se um precedente para situações idênticas que a Câmara Municipal do Porto não deve permitir.

6. No que diz respeito às definições a constarem no RPDM:

6.1. A clarificação e potencialmente fusão entre “enquadramento paisagístico” (Art.º 21.º e 91.º) e “inserção paisagística” (Art.º 15.º, com gralha no ponto 1.º, e outros), fazendo referência expressa à questão do enquadramento de vistas e demais questões que se considerem relevantes na salvaguarda deste enquadramento/inserção paisagística, de forma a evitar, seja em áreas integradas no sistema patrimonial ou não, a ocorrência de situações de construção com impactos na paisagem - como as observadas no passeio das Fontainhas e no Miradouro de Santa Catarina - particularmente susceptíveis de acontecer em áreas com acentuados declives, como se verifica no Porto.

7. No que diz respeito à possibilidade de intervenção das “ilhas” e edifícios construídos em parcelas subjugadas a cadastros antigos, interiorizadas face à frente urbana do quarteirão:

7.1. A revisão dos artigos 24.º, 27.º, 32.º e 148.º do RPDM de forma a viabilizar intervenções nas “ilhas” que promovam melhores condições de habitabilidade nas construções existentes, ao, por exemplo, exceder o rés-do-chão considerado no Art.º 4.º para permitir aumentar as áreas permeáveis e melhorar as condições de insolação e ventilação. Considerando o intento patente nos artigos referidos no que à permeabilização dos logradouros diz respeito, tais intervenções não deverão ser desconsideradas. Neste contexto, é de referir que os artigos enunciados, particularmente na alínea c) do n.º 2 do Art.º 148.º, tornam-se contraditórias perante o intento anunciado de recuperação e qualificação das Ilhas do Porto.

7.2. O mesmo é de referir para as parcelas com cadastros irregulares, onde a mesma condição de interioridade face à frente urbana do quarteirão está patente (por exemplo nas Águas Férreas) e cujas construções se desenvolvem recuadas significativamente face à frente de rua, ficando, por isso, qualquer intervenção comprometida quando sujeita ao presente regulamento. Mais ainda por se tratarem

de parcelas relativamente pequenas onde o acerto de cadastros e a possibilidade negocial dos proprietários é pouco significativa.

8. No que diz respeito à dotação de estacionamento em uso habitacional prevista no Art.º 118.º do RPDM:

8.1. A revisão do n.º 1 de forma a nele integrar a habitação acessível (à semelhança da especificação da habitação a custos controlados), sob pena de não ser considerado o rácio pretendido para este tipo de finalidade.

9. No que diz respeito aos incentivos para as operações que o município pretende promover (art.º 143.º do RPDM):

9.1. A revisão da alínea a) do n.º 2, de forma a nela integrar a oferta de habitação a rendas condicionadas, mais “acessível” do que a dita “habitação acessível” particularmente num mercado como o do Porto, e por se considerar que este tipo de oferta deve ter enquadramento regulamentar e ser fomentado como resposta válida e eficaz no intento da atracção e fixação de população.

10. No que diz respeito à regeneração das áreas de habitação social:

10.1. O artigo 146.º deverá ser retirado na medida em que tal pressuposto remete para uma redução do número de fogos dedicados a habitação social (de pelo menos 25%) que não é de todo enquadrável com o número de pedidos para habitação social em lista de espera prestados pelo Município. Simultaneamente, refere-se que as discriminações positivas para a “a promoção de habitação a custos controlados” enquadram-se, de acordo com a Lei de Bases da Habitação (Lei n.º 83/2019, DR n.º 168/2019, Série I de 2019-09-03), no âmbito da “política fiscal e medidas tributárias” (Art.º 29.º) e não na majoração de edificabilidade ou encargos urbanísticos.

11. No que diz respeito ao Zonamento Inclusivo, previsto no Art.º 146.º do RPDM,

11.1. Sugere-se a sua delimitação em sede de PDM, à semelhança do que fora apresentado para o Zonamento Perequativo, e na medida em que tal zonamento tem implicações na gestão territorial a que este Plano visa orientar e dar resposta.

11.2. Sugere-se a sua reestruturação de forma a que tal medida

a) produza efeito, uma vez que uma edificabilidade superior a 2000m² é dificilmente alcançável no Centro Histórico, por exemplo, onde o parcelário é relativamente reduzido e a malha urbana já está consolidada. Por isso, o rácio apresentado deverá ser ajustado, em função das zonas a que diz respeito, de forma a que esta condição seja passível de implementação;

b) seja particularmente consequente nas zonas em transformação (por exemplo, a que correspondem as UOPG definidas no presente PDM), onde a uma maior liberdade de intervenção possa corresponder uma maior concretização da medida;

c) promova uma maior equidade entre habitação acessível e as demais, não devendo às habitações acessíveis corresponder áreas menores ou tipologias distintas das consideradas para o mercado livre (perante o rácio apresentado, se nos 2000m² se promovesse 20 fogos de 100m², só 1 de 80m² seria obrigatoriamente dedicado a habitação acessível);

d) não se torne perversa, assumindo que, mediante pagamento de valor monetário, a distribuição de habitação acessível pode ser condicionada. A ideia de cidade definida pelo Município deverá valer enquanto estruturante, e tal condição não deverá inviabilizar uma distribuição disseminada de habitação acessível por todo território do Município.

12. No que diz respeito aos empreendimentos turísticos que não especificados se não para efeitos de dotação de estacionamento:

12.1. Propõe-se a definição de um zonamento, tal como proposto para o “zonamento inclusivo” e conforme efectuado para o “zonamento perequativo”, que suporte uma sua maior distribuição pela cidade, salvaguardando o bom funcionamento destes empreendimentos, mas também um melhoramento das “condições de vida e de bem-estar da população, reforçando a atractividade residencial e criando as condições para a recuperação demográfica da cidade do Porto”, a qualificação dos “seus tecidos urbanos”, e o garante de “qualidade ambiental, promovendo um modelo de desenvolvimento urbano sustentável” (Art.º 1º, RPDM). Simultaneamente, e considerando tais objetivos do Plano, os requisitos de sustentabilidade ambiental para a instalação de empreendimentos turísticos referidos pelo Turismo de Portugal e que não foram disponibilizados, poderão ser uma efetiva mais-valia na qualificação e gestão territorial do Município se transpostos efectivamente para o Plano.

13. No que diz respeito a equipamentos públicos de proximidade que não impliquem uma impermeabilização do solo – parques infantis, parques caninos, hortas urbanas:

13.1. Ainda que previstos nos estudos urbanísticos apresentados, e assumindo o seu carácter de proximidade e, por isso, a necessidade de uma distribuição mais disseminada, sugere-se que este tipo de estruturas que promovem, de alguma forma, a permeabilidade do solo e vivências de proximidade, de bairro, possam ser fomentadas de forma mais implícita nas intervenções a que este Plano dará suporte, seja a partir da sua especificação na identificação dos encargos urbanísticos, (alínea c), n.º 1, art.º 139.º do RPDM), seja enquanto incentivo de forma generalizada (art.º 143.º do RPDM) ou integrado no “Fomento de qualificação ambiental” (Art.º 147.º do RPDM) ou no “Fomento da vitalização urbana” (Art.º 148.º do RPDM).