

## *Um exemplo de reabilitação urbana. A reabilitação da Baixa do Porto*



A reabilitação urbana tem sido enquadrada de forma fragmentária pela legislação portuguesa, seja urbanística, seja de arrendamento urbano, de tal forma que o dever de conservação que impende sobre os proprietários não foi suficiente para travar os processos de degradação urbana. O investimento em reabilitação, pese embora os mecanismos financeiros disponíveis (como o RECRUA, o REHABITA, o SOLARH, etc.), escasseou e a tendência para a expansão urbanística, potenciada pelos amplos perímetros dos emergentes planos directores municipais, converteram a política de reabilitação urbana num parente pobre do direito do urbanismo.

De entre os principais problemas que, neste âmbito, se têm identificado, contam-se os seguintes:

i) Os planos municipais de ordenamento do território (de primeira geração) apenas se debruçaram sobre a delimitação dos núcleos históricos e a inventariação do património existente, sem, no entanto, terem apresentado opções próprias de ordenamento e gestão para essas áreas, demonstrando uma ausência de estratégia a este propósito;

ii) A legislação relativa ao arrendamento urbano que, tendo historicamente permitido o congelamento das rendas, contribuiu decisivamente para a degradação do parque urbano, na medida em que gerou desinteresse dos proprietários pelo estado de conservação dos seus imóveis;

iii) As políticas de planeamento, de habitação social (programas municipais e especiais de realojamento) e de localização das actividades comerciais que, privilegiando a expansão urbana e a construção de zonas mono-funcionais, descuidaram o potencial tradicionalmente integrador dos centros urbanos consolidados;

A degradação física, económica e humana, que resulta, em grande medida, da ausência de uma verdadeira política de reabilitação urbana, é particularmente visível em zonas urbanas históricas que, como a do Porto, se viram enredadas em ciclos de estagnação e de desinvestimento público, mas sobretudo de desinvestimento privado.

Efectivamente, de acordo com os dados estatísticos relevantes da reabilitação urbana elaborado pela SRU, e datado de 13 de Outubro de 2009, o estado de conservação dos edifícios reclamava uma intervenção urgente no património edificado do centro histórico do Porto. (tabela 14)



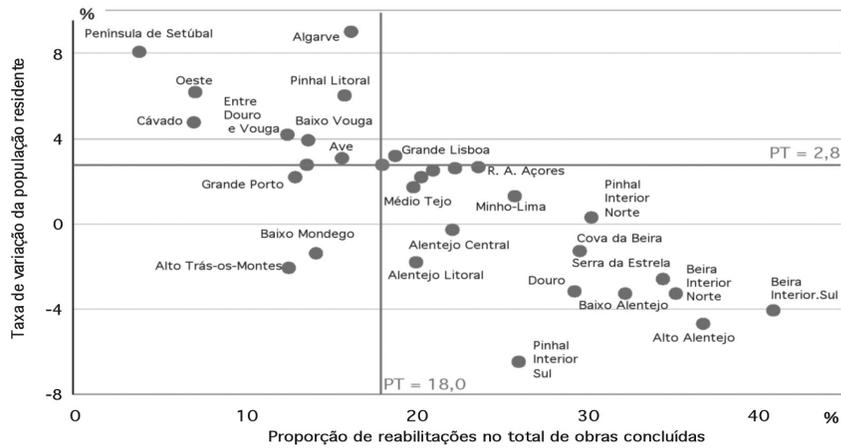
Reabilitação Urbana  
Dados Estatísticos Relevantes

Estado de conservação	Antes de 1919		Antes de 1945		1946-1970		1971-1990		1991-1990		1991-2001		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<b>GRANDE PORTO</b>														
Sem necessidade de reparação	3.508	1,3	12.463	4,7	31.856	12	26.423	10	34.404	13	35.932	13,6	141.078	53,3
Pequenas reparações / Reparações médias	10.506	4	28.846	10,9	36.062	13,6	15.207	5,7	12.045	4,5	5.164	2	97.324	36,8
Grandes reparações / Muito degradado	7.971	3	16.517	6,2	7.323	2,8	1.577	0,6	491	0,3	295	0,1	36.340	13,9
<b>PORTO</b>														
Sem necessidade de reparação	1.366	2,9	4.267	9,4	5.910	12,7	2.196	4,7	1.874	4	2.430	5,2	16.797	36
Pequenas reparações / Reparações médias	4.003	8,6	10.651	22,8	7.385	15,8	1.625	3,5	891	1,9	584	1,3	21.136	45,3
Grandes reparações / Muito degradado	3.338	7,2	6.840	14,7	1.570	3,4	174	0,4	95	0,2	69	0,1	8.748	18,7
<b>ESPINHO</b>														
Sem necessidade de reparação	47	0,6	324	4	972	12,1	872	10,9	1.385	17,3	1.129	13,8	4.462	58,1
Pequenas reparações / Reparações médias	182	2,4	699	8,7	964	11,9	451	5,6	365	4,4	232	2,9	2.691	35,3
Grandes reparações / Muito degradado	97	1,2	353	4,4	237	3	44	0,5	39	0,5	1	0	674	8,4
<b>GONDOMOR</b>														
Sem necessidade de reparação	434	1,2	1.368	3,9	4.780	13,6	3.936	11,2	4.773	13,6	5.582	15,9	20.439	58,1
Pequenas reparações / Reparações médias	1.296	3,7	3.075	8,7	4.763	13,5	2.020	5,7	1.472	4,2	783	2,2	12.113	34,4
Grandes reparações / Muito degradado	940	2,7	1.995	4,5	745	2,1	197	0,5	105	0,3	35	0,1	2.682	7,5
<b>MAIA</b>														
Sem necessidade de reparação	229	1,1	743	3	2.239	9,1	2.818	11,5	4.228	17,2	4.524	18,7	14.622	59,7
Pequenas reparações / Reparações médias	791	3,2	2.041	8,3	2.692	11	1.418	5,8	1.061	4,3	437	1,8	7.649	31,2
Grandes reparações / Muito degradado	703	2,9	1.243	5,1	663	2,7	237	1	66	0,3	20	0,1	2.229	9,1
<b>MATOSINHOS</b>														
Sem necessidade de reparação	307	1,9	1.459	9,1	4.418	27,6	3.892	24,3	4.793	29,9	3.129	19,5	17.691	110,5
Pequenas reparações / Reparações médias	652	5,3	3.095	19,3	5.320	32,2	2.203	13,8	2.004	12,5	528	3,3	15.150	92,1
Grandes reparações / Muito degradado	579	3,6	1.513	9,4	999	6,2	218	1,4	104	0,6	28	0,2	2.862	17,9
<b>PÓVOA DE VARSIM</b>														
Sem necessidade de reparação	99	0,7	492	6,4	1.692	28,8	1.932	32,8	2.613	44,4	2.605	44,3	9.334	156,6
Pequenas reparações / Reparações médias	229	3,9	805	13,7	1.810	30,8	1.132	19,2	859	14,6	309	5,3	4.915	83,5
Grandes reparações / Muito degradado	152	2,6	414	7	409	6,9	81	1,4	55	0,9	11	0,2	970	16,5
<b>VALONGO</b>														
Sem necessidade de reparação	160	0,9	492	2,8	1.680	9,7	1.875	10,9	2.749	15,9	3.331	19,3	10.117	59,7
Pequenas reparações / Reparações médias	379	2,2	1.147	6,7	2.214	12,8	1.079	6,3	998	5,8	336	1,9	5.774	33,5
Grandes reparações / Muito degradado	306	1,8	670	3,9	491	2,8	132	0,8	47	0,3	15	0,1	1.355	7,9
<b>VILA DO CONDE</b>														
Sem necessidade de reparação	236	1,2	722	3,5	2.179	10,7	2.574	12,6	3.389	16,6	3.905	19,1	12.769	62,5
Pequenas reparações / Reparações médias	670	2,8	1.345	6,6	1.920	9,5	1.252	6,1	1.095	5,4	475	2,3	6.097	29,9
Grandes reparações / Muito degradado	424	2	793	3,8	527	2,5	147	0,7	85	0,4	37	0,2	1.558	7,6
<b>VILA NOVA DE GAIA</b>														
Sem necessidade de reparação	576	1	2.498	3,9	7.986	12,5	6.328	9,9	8.590	13,5	9.237	14,5	34.647	54,4
Pequenas reparações / Reparações médias	2.195	3,4	5.989	9,4	8.994	14,1	4.027	6,3	3.310	5,2	1.480	2,3	23.799	37,3
Grandes reparações / Muito degradado	1.455	2,3	2.916	4,6	1.701	2,7	357	0,6	238	0,4	84	0,1	5.296	8,3

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

Em contrapartida, da proporção das reabilitações físicas no total de obras concluídas e taxa de variação da população residente, por NUT III, 2001-2007, resultava para o Grande Porto um posicionamento negativo relativamente à média nacional, quer quanto ao parco peso da reabilitação (pouco mais de 10% das obras totais) quer quanto à fraca capacidade de captação de residentes.

**Figura 3 - Proporção de reabilitações físicas no total de obras concluídas e taxa de variação da população residente, por NUTS III, 2001-2007**



Fonte: INE, Estatísticas das Obras Concluídas. INE, Estimativas Anuais da População Residente.

Apesar desta e de outras situações de alarme, apenas com o Decreto-Lei n.º 104/2004, de 7 de Maio, revestiu o legislador as intervenções de reabilitação urbana no território mais problemático e degradado das cidades de interesse público urgente, dotando-as de mecanismos tendencialmente mais ágeis e eficazes, tanto ao nível institucional, como ao nível procedimental.

Na sequência da publicação deste regime legal, foram constituídas várias Sociedades de Reabilitação Urbana, de entre as quais a Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuguesa S.A., que assumiu a seu cargo a tarefa de reabilitação urbana no centro histórico.



Esta tarefa, para além de co-envolver a atribuição àquela entidade de amplos poderes de programação do desenvolvimento/ recuperação urbanísticos da sua área de intervenção – através da definição de unidades de intervenção e da aprovação de documentos estratégicos –, comportou igualmente uma vasta competência em matéria de gestão urbanística (aprovação da realização de obras) e de contratualização com privados, proprietários ou não na área de intervenção.



A Porto Vivo SRU assumiu, desde sempre, que o seu papel não era apenas, ou sobretudo, o de “dirigir” a intervenção urbanística dos privados, impondo-lhes modelos pré-formatados de actuação ou, em última linha, substituindo-se a estes, mas actuar como agente público facilitador ou potenciador do investimento privado na reabilitação urbana. A visão empresarial e empreendedorista da Porto Vivo SRU tem conduzido a que promova, por exemplo, a contratação com entidades privadas para a disponibilização de produtos financeiros, designadamente crédito a habitação e crédito para a realização de obras por privados na zona de intervenção prioritária.



Os resultados são já visíveis, sobretudo nos quarteirões que contam há mais tempo com documentos estratégicos aprovados e eficazes, e nos quais as obras de reabilitação conhecem avanço significativo. É o caso do quarteirão Carlos Alberto e do quarteirão das Cardosas.



Unidade de intervenção do quarteirão de Carlos Alberto – Documento estratégico



Vistas interiores dos logradouros na área central do quarteirão



Cartograma de Síntese de Estado de Conservação (EC) e necessidade de Intervenção (NI)

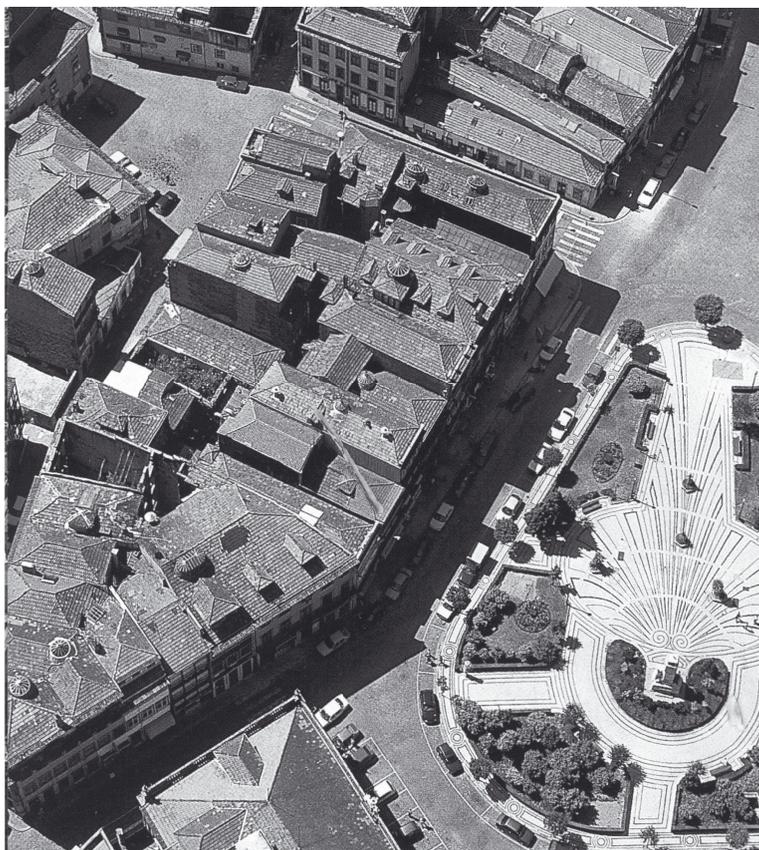


EC/NI

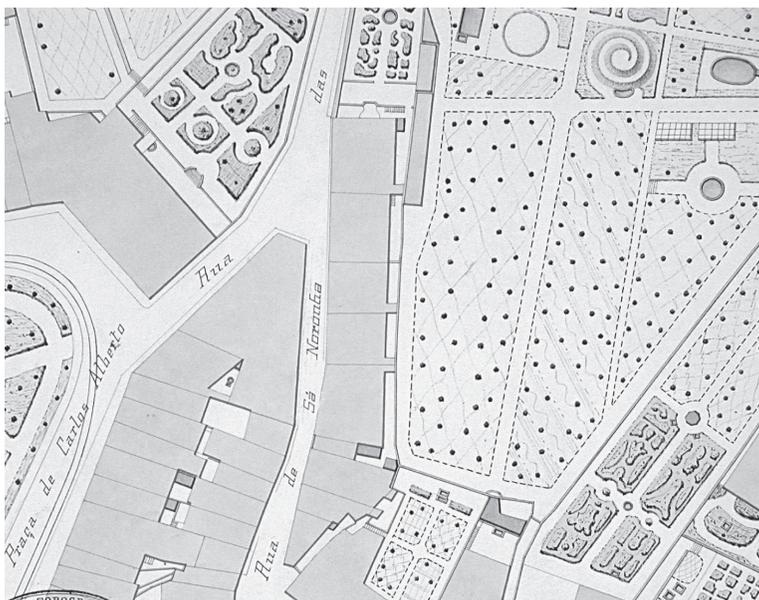
- BOM/ LIGEIRA
- RAZOÁVEL/MÉDIA
- MAU/PROFUNDA
- em OBRA







Fonte: Jorge, Filipe; Monteiro, Ana; Meneres, António.  
O Porto visto do céu, Argumentum, ed., Lisboa 2000.



Fonte: Planta de Telles Ferreira – 1892. Arquivo Histórico / Casa do Infante

Alia-se ainda a esta intervenção da Porto Vivo SRU um inovador sistema multicritério que, nos termos do Plano Director Municipal do Porto e do Regulamento Municipal do Sistema Multicritério de Informação da Cidade do Porto SIM-Porto, giza compensações que assumem a forma de atribuição de direitos concretos de construção como contrapartida pelo interesse público da operação urbanística de reabilitação urbana que seja levada a cabo pelos interessados.



Recentemente, com a aprovação do Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de Outubro, apesar de se manter o modelo das Sociedades de Reabilitação Urbana (que, não obstante, têm de integrar o sector empresarial local), alteraram-se os mecanismos de intervenção destas, designadamente pela não manutenção da figura do documento estratégico e pela revalorização do plano de pormenor vocacionado para a reabilitação urbana. Os receios manifestados pelas SRU's existentes a esta solução foram, porém, ouvidos, já que o artigo 79.º do Decreto-Lei n.º 307/2009 mantém, para estas, um regime similar ao plasmado no Decreto-Lei n.º 104/2004: os documentos estratégicos continuarão, assim, a ser os motores da reabilitação urbana na baixa do Porto.