U.PORTO

MESTRADO INTEGRADO

ARQUITETURA

Reabilitar o Centro Histórico: da Estratégia à Realidade Urbana.

Análise crítica dos quarteirões-piloto e reflexões europeias de regeneração.

Ricardo André Monteiro Ferreira

M

2025

U.PORTO

Ricardo André Monteiro Ferreira.
Reabilitar o Centro Histórico: da Estratégia à Realidade Urbana
Análise crítica dos quarteirões-piloto e reflexões europeias de regeneração.

Reabilitar o Centro Histórico:
da Estratégia à Realidade Urbana
Análise crítica dos quarteirões-piloto e reflexões
europeias de regeneração.
Ricardo André Monteiro Ferreira

M.FAUP 2025

FACULDADE DE ARQUITETURA

Reabilitar o Centro Histórico: da Estratégia à Realidade Urbana.

Análise crítica dos quarteirões-piloto e reflexões europeias de regeneração.

Ricardo André Monteiro Ferreira

Mestrado Integrado Arquitetura
FAUP 2025

Orientação Prof. Doutor Luís Pedro Silva

notas prévias

O corpo de texto foi escrito em língua portuguesa, conforme as normas do Novo Acordo Ortográfico. As citações em língua não portuguesa foram traduzidas livremente quando necessário, visando maior clareza e fluidez na leitura.

As imagens incluídas foram devidamente tratadas para fins de uniformização e qualidade, sendo os respetivos créditos indicados ao longo da dissertação.

agradecimentos

Aos meus pais, por estarem sempre presentes, pelo amor e pelo esforço para comigo desde o primeiro dia, que me levou à concretização de mais uma etapa.

Ao meu Astro, que esteve sempre ao meu lado, por me tirar de casa e fazer apanhar ar, todos os dias. Pelos passeios, corridas na praia e pelas brincadeiras.

À Artemis, por o seu sítio preferido para dormir ser em cima do teclado.

À minha família. À minha Avó, pelas chamadas curtas, mas com muito carinho. À minha prima, que nunca recusou ajudar. E àqueles que já cá não estão.

À Joana, à Bruna e à Maria. O carinho e o incentivo que sempre me deram e toda a alegria que me transmitiram foram fundamentais.

À Ana, por toda a ajuda, apoio e paciência, sem isso esta dissertação não seria a mesma.

Aos meus colegas e amigos da Faculdade, pelo companheirismo, amizade, troca de experiência e conhecimentos ao longo destes anos.

Ao Professor Luís Pedro Silva, pela paciência, compreensão e orientação.

resumo

A presente dissertação tem como objetivo analisar criticamente os processos de reabilitação urbana promovidos pela Porto Vivo, SRU, no Centro Histórico do Porto, com foco específico nos quarteirões-piloto definidos na Área de Reabilitação Urbana, em 2005. Os quarteirões selecionados (Carlos Alberto, D. João I, Cardosas e Infante) são abordados como unidades experimentais de um modelo de regeneração urbana que pretendia, à data, conciliar a valorização patrimonial com a dinamização económica e a sustentabilidade social e ambiental.

A investigação articula uma análise morfológica, funcional e socioeconómica destes quarteirões passado duas décadas, cruzando documentos estratégicos, trabalho de campo, dados estatísticos e testemunhos locais. Paralelamente, são estudados casos internacionais de referência, não como modelos de comparação direta, mas como uma coleção crítica de abordagens contemporâneas à reabilitação urbana sustentável.

A dissertação propõe, assim, uma leitura cruzada entre passado e presente, entre território e políticas, entre o discurso institucional e os impactos reais das intervenções, procurando compreender até que ponto os quarteirões-piloto do Porto conseguiram cumprir os objetivos a que se propuseram. Através da observação das práticas europeias da mesma altura e também mais recentes, identificam-se tendências e estratégias relevantes que poderão informar futuros modelos de atuação para o Centro Histórico do Porto, nomeadamente ao nível da participação cidadã, da justiça social e da sustentabilidade urbana.

abstract

This dissertation critically examines the urban regeneration processes led by Porto Vivo, SRU, in Porto's Historic Centre, with particular focus on the "pilot blocks" defined in the Urban Rehabilitation Plan, in 2005. The selected blocks (Carlos Alberto, D. João I, Cardosas and Infante) are analyzed as experimental units of regeneration strategy aimed at combining heritage enhancement with economic revitalization and socio-environmental sustainability.

The research integrates morphological, functional, and socio-economic analyses of these blocks over the past two decades, using strategic documentation, fieldwork, statistical data and local testimonies. In parallel, a set of international reference cases is examined not as direct comparisons, but as critical collection of contemporary approaches to sustainable urban regeneration.

The dissertation offers a cross-reading of past and present, territory and policy, institutional discourse and concrete impacts, seeking to understand to what extent the Porto pilot blocks achieved their intended objectives. Through the observation of European practices from the same period as well as more recent ones, the study identifies relevant trends and strategies that could inform future urban interventions in Porto's Historic Centre, particularly regarding citizen participation, social justice and urban sustainability.

sumário

agradecimentos
resumo / abstract

introdução
motivação 13
objetivos 14
metodologia 15

01 reabilitação urbana: teoria e conceitos
sentido da reabilitação urbana 19
enquadramento teórico da intervenção no património 22
carta de Veneza 22
clube de Roma 24
relatório de Brundtland 26
outras referências 27

02 políticas e estruturas públicas: financiamento
fluxos hierárquicos de financiamento 33
quadro comunitário de apoio I, II e III 36
programa polis 41
quadro de referência estratégico nacional 43
organismos de reabilitação 45
áreas de reabilitação urbana e sociedades de reabilitação urbana 45
instituto da habitação e reabilitação urbana 47
comissariado para a renovação urbana da área ribeira-barredo 49
porto vivo, sociedade de reabilitação urbana 56

03 a cidade e o objeto de estudo: o centro histórico do porto

caraterização do centro histórico 63

a porto vivo e o programa dos quarteirões-piloto 66

levantamento e diagnóstico dos quarteirões

quarteirão de Carlos Alberto 75

quarteirão de D. João I 87

quarteirão das Cardosas 97

quarteirão do Infante 107

confronto entre quarteirões

critérios de análise 115

tabela comparativa 123

análise crítica 128

04 espelhos urbanos: intervenções internacionais

seleção dos casos de estudo internacionais 135

análise individual

poblenou, Barcelona 139

la petxina, Valência 143

congestion charge, Londres 148

bilbao ría 2000, Bilbau 151

wohnprojekt wien, Viena 156

clichy-batignolles, Paris 159

tabela comparativa internacional 165

interpretação dos modelos: mobilidade, sustentabilidade, património 166

05 considerações finais 169

referências bibliográficas 176

anexos 189

introdução

motivação

O presente estudo emerge da inquietação pessoal face à transformação que o Centro Histórico do Porto tem atravessado ao longo das últimas décadas. Se por um lado a degradação progressiva do edificado ameaçava comprometer o património urbano, por outro, as soluções adotadas no âmbito da reabilitação urbana nem sempre respeitaram a identidade histórica e social da cidade. Esta sensação de descontextualização urbana serviu como catalisador para a reflexão crítica e para a escolha do tema.

Numa cidade marcada por camadas sucessivas de memória coletiva, a intervenção no património exige um compromisso entre conservação e adaptação. O património, enquanto realidade historicamente construída, assume uma carga ideológica e cultural que impõe uma responsabilidade coletiva na sua preservação (Choay, 1992). Neste sentido, este trabalho procura compreender se as intervenções promovidas conseguiram equilibrar a urgência da requalificação com o dever de respeitar a autenticidade do lugar.

Assim, esta motivação também assenta na necessidade de avaliar o grau de sustentabilidade destas intervenções, quer na sua vertente ambiental, quer social. A sustentabilidade é hoje um princípio estruturante da ação urbana. Intervir de forma sustentável exige reconhecer que a cidade é um sistema vivo, composto por ambiente, património e comunidade, e não apenas um conjunto de edifícios.

Num contexto em que o património urbano tende a ser apropriado por lógicas de mercado e gentrificação, torna-se imperativo repensar o papel da reabilitação urbana como instrumento de coesão e de inclusão. Esta reflexão nasce da convicção de que é possível regenerar sem descaraterizar e renovar sem apagar. A escolha de estudar certas áreas específicas da Baixa do Porto e de os confrontar com referências internacionais visa, assim, não apenas compreender o que foi realizado, mas propor caminhos mais conscientes, enraizados na história e na identidade do lugar.

Esta dissertação resulta, portanto, de uma dupla motivação: por um lado, a preocupação com a perda de carácter do centro histórico do Porto, por outro, a ambição de contribuir para uma leitura mais crítica, contextualizada e sustentável das práticas de reabilitação urbana.

objetivos

A presente dissertação tem como objetivo central analisar criticamente as transformações ocorridas nos quarteirões-piloto definidos pela Porto Vivo, SRU, no âmbito do plano da Área de Reabilitação Urbana, definida em 2005. Este estudo parte do pressuposto de que estes quarteirões, funcionaram como núcleos experimentais de uma nova estratégia de reabilitação urbana, cuja ambição era responder à degradação física, ao despovoamento e ao declínio socioeconómico do Centro Histórico do Porto.

Deste modo, a investigação procura compreender de que forma os objetivos estratégicos inicialmente definidos foram cumpridos, quais os efeitos concretos observados no tecido urbano e social, e em que medida estas operações contribuíram para uma regeneração urbana efetivamente sustentável e inclusiva.

Paralelamente, o trabalho analisa criticamente os impactos das intervenções, confrontando os objetivos iniciais com os resultados observados, tanto a nível físico, como social, no que diz respeito à acessibilidade, permanência de populações e eventuais efeitos de gentrificação, participação da comunidade, etc. A investigação inclui, igualmente, o estudo de intervenções internacionais de regeneração urbana, com o intuito de reunir um conjunto crítico de práticas contemporâneas de reabilitação, com especial atenção à mobilidade sustentável, ao urbanismo ecológico e à participação cidadã.

Através dessa abordagem, procura-se estabelecer uma leitura transversal entre os casos estudados no Porto e as intervenções europeias, não como uma comparação direta, mas como um exercício reflexivo sobre os caminhos possíveis para a regeneração urbana e sustentável no Centro Histórico. Ao fazê-lo, esta dissertação pretende contribuir para o debate em torno de modelos urbanos mais justos, inclusivos e ambientalmente responsáveis, identificando critérios de análise replicáveis e estratégias relevantes que possam informar futuras intervenções em contextos históricos semelhantes.

metodologia

A presente dissertação assenta numa abordagem centrada na análise crítica e interpretativa, orientada para a compreensão aprofundada dos processos de reabilitação urbana implementados nos quarteirões-piloto da Baixa do Porto. A metodologia adotada combina a análise documental, a observação direta e a reflexão crítica sustentada por referências teóricas e práticas.

O trabalho iniciou-se com a análise dos documentos estratégicos da Porto Vivo, SRU, nomeadamente os planos de intervenção de cada quarteirão-piloto, permitindo compreender os objetivos iniciais e as estratégias propostas. Paralelamente, realizaram-se visitas de campo aos quarteirões (Carlos Alberto, D. João I, Carlos Alberto e Infante), de modo a complementar a leitura técnica com perceções visuais e contextuais.

Foi igualmente efetuada uma visita à sede da Porto Vivo, SRU, com o propósito de aceder a documentação complementar que possibilitasse uma leitura mais detalhada das operações executadas. Contudo, apesar do pedido formal de acesso a material, o único documento facultado consistiu num mapa de acabamentos de um edifício atualmente em reabilitação no quarteirão de Carlos Alberto. Esta limitação condicionou a estratégia inicialmente prevista, impondo um reajustamento metodológico que reforçou a valorização da triangulação entre fontes secundárias, levantamento empírico e análise crítica.

Complementarmente, foi realizada a seleção e o estudo de um conjunto de projetos internacionais de regeneração urbana, em que o método adotado baseou-se na sua relevância temática e pela diversidade de soluções aplicadas nos domínios da mobilidade, sustentabilidade ambiental, inclusão social e apropriação do espaço público. A análise destes casos não vista estabelecer uma comparação direta com os quarteirões, mas sim a construção de um repertório crítico de práticas urbanas relevantes, que possam inspirar modelos mais integrados, sustentáveis e inclusivos de regeneração urbana futura.

01 **reabilitação urbana:**

teorias e conceitos

sentido da reabilitação urbana

A reabilitação urbana designa o processo de intervenção em zonas urbanas consolidadas que apresentem sinais de degradação física, funcional ou socioeconómica, com o objetivo de recuperar a vitalidade desses territórios e melhorar as condições de vida dos seus habitantes. Em Portugal, o Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU), reconhecido pelo Decreto-Lei n.º 307/2009, define reabilitação urbana como:

"a forma de intervenção urbanística que tem por fim a revitalização de áreas urbanas através da requalificação do tecido urbano existente e da melhoria das condições de vida dos seus habitantes, podendo implicar a reformulação do traçado urbano e a construção de novas infraestruturas"[1]

Ao longo das décadas, o conceito de reabilitação urbana tem sofrido uma profunda transformação. Durante grande parte do século XX, prevaleceu uma abordagem centrada na renovação urbana, associada a demolições em larga escala e substituição do tecido urbano existente por novas construções. Este paradigma, influenciado pelos ideais modernistas, resultou frequentemente em perda de identidade urbana e deslocamento de populações e estigmatização de bairros. Esta tendência foi particularmente visível nas décadas de 1950 a 1970, em diversas cidades europeias e norte-americanas, como analisado por Jane Jacobs (1961) em *The Death and Life of Great American Cities*. Já na Europa, autores como Roberto Camagni (1998) sublinham a importância de transitar de modelos de crescimento extensivo para formas de regeneração baseadas na valorização do tecido urbano existente.[2]

A partir das últimas décadas deste mesmo século, impulsionado por movimento europeus de defesa do património contruído e pela emergência de preocupações ambientais e sociais, o conceito de reabilitação urbana passou a privilegiar a preservação e requalificação do

[1] Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de outubro. Diário da República n.º 206/2009, Série I de 23-10-2009.
[2] CAMAGNI, R. (1998). *Sustainable urban development: definition and reasons for a research programme*. International Journal of Environment and Pollution. pp. 6-27.

existente, apostando na continuidade morfológica e na integração comunitária.

Este novo entendimento enfatiza a necessidade de conciliar a herança material com os desafios contemporâneos da inclusão social, da eficiência ambiental e da sustentabilidade urbana. Com este novo paradigma, a reabilitação urbana assume uma abordagem multidimensional, reconhecida tanto na legislação portuguesa como nas orientações internacionais:

A **dimensão técnica e patrimonial** começou a ser estruturada com o lançamento do Programa de Reabilitação Urbana (PRU) em 1985, que instituiu Gabinetes Técnicos Locais (GTL) para intervir em núcleos urbanos históricos degradados. Esta abordagem foi reforçada pelo programa REHABITA (1996), que apostava na recuperação do edificado com ênfase na manutenção das caraterísticas arquitetónicas e construtivas locais.[3]

A **dimensão ambiental** começou a ser considerada a partir da década de 1990, com a introdução de legislação relativa ao comportamento térmico dos edifícios, respondendo às fragilidades do parque habitacional existente. A reabilitação passou a incorporar critérios de melhoria da eficiência energética e de conforto habitacional. [4]

A **dimensão social** foi visível em programas como o Programa Especial de Realojamento (PER), lançado em 1993, com o objetivo de erradicar os bairros de barracas nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. Estas iniciativas procuravam garantir o acesso à habitação digna e combater a exclusão social. Os GTL desempenharam igualmente um papel relevante ao assegurar o envolvimento das populações locais nas decisões de reabilitação[5].

[3] **SÁ**, J. (2016). *Património Arquitetónico Histórico e o Planeamento Urbanístico*. Universidade da Beira Interior. Covilhã.
[4] **AdEPorto, RNAE**. (2021). *Reabilitação urbana e renovação energética de edifícios*. Revista O Instalador.
[5] **ANTUNES**, G. (2019). *Política de habitação social em Portugal: de 1974 à atualidade*. CICS.NOVA – Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. p. 12.

A dimensão económica foi mobilizada através da entrada de Portugal na União Europeia, que viabilizou o acesso a fundos estruturais destinados à requalificação urbana e à revitalização da atividade económica local[6].

Compreender a evolução e os múltiplos domínios da reabilitação urbana é essencial para enquadrar as práticas contemporâneas de intervenção no espaço urbano. No entanto, qualquer ação sobre o edificado e o território exige também uma base teórica sólida sobre estes princípios. Nesse sentido, o próximo capítulo debruça-se sobre os principais documentos internacionais que orientam a intervenção em património, refletindo sobre a sua aplicabilidade e implicações nos contextos urbanos consolidados.

"Para mim, arquitetura é uma questão global. Não existe arquitetura ecológica, ou arquitetura inteligente, ou arquitetura sustentável – existe apenas boa arquitetura. Sempre há problemas que não podemos negligenciar; por exemplo, energia, recursos, custos, aspetos sociais – deve-se sempre prestar atenção a todos eles." [7]

[6] SAMPAIO, A. R. (2016). *Reabilitação urbana e património arquitetónico em Portugal: Contribuições das experiências do Porto e Guimarães.* Vitruvius, arquitextos.
[7] Souto de Moura em palestra no Holcim Forum 2004.

enquadramento teórico da intervenção no património

A intervenção no património edificado exige uma fundamentação teórica clara, sustentada por princípios internacionais que orientam as práticas de conservação e reabilitação. Quando este tema começou a ganhar relevância, diversos documentos foram produzidos com o objetivo de estabelecer critérios e metodologias que assegurem a preservação do património.

Neste capítulo, apresentam-se os principais marcos teóricos e normativos, evidenciando os seus contributos para a construção de uma abordagem mais consciente, sustentável e contextualizada da intervenção patrimonial.

carta de Veneza

A Carta de Veneza, oficialmente denominada Carta Internacional para a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios, foi adotada em 1964 durante o II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos. Surge num contexto de reconstrução pós-Segunda Guerra Mundial, que motivou uma reflexão aprofundada sobre as melhores práticas de conservação do património cultural, dando continuidade aos princípios já estabelecidos na Carta de Atenas (1931).

Composta por 16 artigos, a Carta de Veneza consolidou-se como um marco na definição de princípios universais para a conservação e restauro. Entre os fundamentos centrais, destacam-se[8]:

- Autenticidade e integridade: preservação dos valores históricos e materiais dos monumentos;
- Intervenção mínima e reversibilidade: as ações devem ser essenciais, não invasivas e passíveis de desfazer;
- Documentação rigorosa: registo sistemático de todas as fases do processo;

[8] (1964). *IInd International Congress of Architects and Technicians of Historic Monuments Committee.* Decisions and Resolutions. Venice.

- Valorização do contexto: reconhecimento do enquadramento urbano e paisagístico como parte integrante do património.

Apesar da sua importância, a Carta tem sido alvo de críticas por uma eventual rigidez que pode dificultar a adaptação às especificidades locais. Em resposta, surgiram documentos complementares, como a Convenção do Património Mundial da UNESCO (1972) e a Carta de Nara (1994), que introduziram novas dimensões, como a autenticidade cultural e a participação comunitária.

Em Portugal, os princípios da Carta de Veneza foram fundamentais para orientar políticas de reabilitação urbana em centros históricos, nomeadamente no Porto. A reabilitação da área Ribeira-Barredo constitui um exemplo paradigmático: ali, técnicas tradicionais foram aplicadas na preservação das estruturas medievais, enquanto os espaços foram adaptados para habitação social, concretizando o espírito do Artigo 5.º da Carta, que defende a integração do património na vida coletiva.

Outro caso relevante é o restauro da Estação de São Bento, onde se privilegiou a conservação dos azulejos históricos e a documentação rigorosa das intervenções, em conformidade com os Artigos 8.º e 16.º.

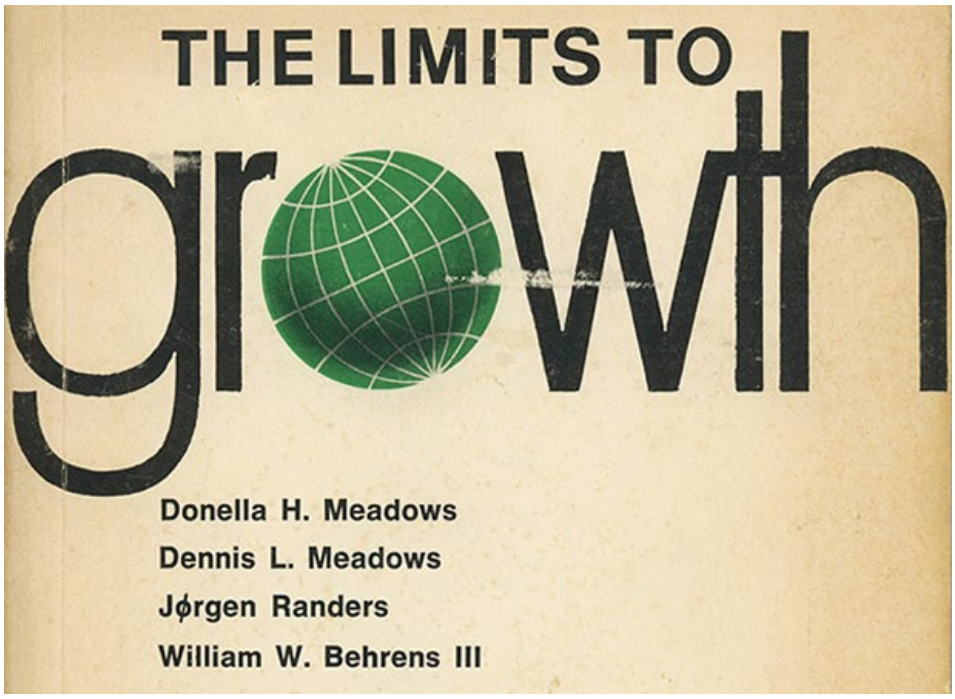
O reconhecimento do Centro Histórico do Porto como Património Mundial pela UNESCO, em 1996, confirma o impacto positivo da aplicação destes princípios. A nível nacional, a Carta de Lisboa (1995) traduziu os valores de Veneza à realidade portuguesa, sublinhando a eficiência energética e a participação comunitária como componentes essenciais da conservação contemporânea.

Por fim, a reflexão atual sobre o património cultural continua a expandir-se, integrando visões mais sustentáveis e globais, como preconizado pelo Clube de Roma, que defende abordagens integradas ao desenvolvimento e à conservação.

clube de Roma

Embora a Carta de Veneza (1964) tenha representado um avanço significativo na consolidação dos princípios de conservação do património arquitetónico, a sua abordagem manteve-se centrada numa perspetiva monumental e técnica, limitada a uma visão fragmentada do espaço urbano. Nesse contexto, a criação do Clube de Roma, no final da década de 1960, marca uma viragem paradigmática ao propor uma compreensão mais sistémica e integrada das crises contemporâneas, incluindo as que afetam as cidades.

Fundado em 1968, o Clube de Roma surgiu num período de rápido crescimento económico e urbano, acompanhado por sinais crescentes de esgotamento de recursos naturais, desigualdade social e degradação ambiental (Turner, 2008). Composto por cientistas, economistas e especialistas de várias áreas, o grupo propôs uma abordagem transdisciplinar aos desafios globais, antecipando as preocupações da Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano, marcada para 1972 em Estocolmo. O seu contributo mais emblemático foi o relatório *The Limits to Growth*, que, através de modelos de simulação, previu o colapso dos sistemas naturais caso as tendências de crescimento contínuo se mantivessem (Meadows et al., 1972).



f01. Capa do relatório '*The Limits to Growth*', de 1972.

Fonte: The Nation.

A inovação metodológica residiu na aplicação de uma lógica sistémica baseada em retroalimentação, relações não-lineares e interdependência entre ambiente, economia, tecnologia e sociedade. Esta mudança de paradigma permitiu estender o debate para além da conservação patrimonial, articulando os processos urbanos com os limites ecológicos e socioeconómicos.

O surgimento do Clube de Roma não se da num vazio institucional, mas inserido num conjunto de iniciativas internacionais que visavam responder aos impactos do crescimento urbano descontrolado. A Carta de Atenas (1931), a Carta de Veneza (1964) e a fundação do ICOMOS (1965)[9] foram precursores importantes no debate patrimonial, mas continuavam a centrar-se em categorias restritas, como "monumento" ou "bem cultural". O Clube de Roma, por sua vez, propôs um novo enquadramento que reconhece as cidades como sistemas complexos e interdependentes, ligados ao metabolismo ambiental e às dinâmicas sociais e económicas.

A influência do Clube de Roma estendeu-se também ao plano político, nomeadamente com a consolidação do conceito de desenvolvimento sustentável, formalizado no Relatório Brundtland (1987), que traduziu as preocupações ambientais e sociais em objetivos concretos para as políticas urbanas.

Enquanto a Carta de Veneza estabelece princípios técnicos para a intervenção patrimonial, o Clube de Roma propõe uma análise estruturante que coloca em causa os modelos civilizacionais assentes no crescimento ilimitado. Ambas as abordagens, no entanto, partilham uma preocupação comum: o reconhecimento de que a destruição — patrimonial ou ambiental, está enraizada em lógicas económicas e ideológicas de curto prazo. Esta consciência é essencial para repensar criticamente os modelos de reabilitação urbana, integrando dimensões ambientais, sociais e patrimoniais numa estratégia sustentável.

[9] International Council On Monuments and Sites, organismo internacional de consulta da UNESCO em matéria de conservação e proteção do património, fundado em 1965 em Varsóvia, na sequência do II Congresso de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos.

Deste modo, o Clube de Roma representa um ponto de reflexão no pensamento sobre o futuro das cidades, ao deslocar o debate da conservação formal para a necessidade de uma resposta integrada às crises globais. O Relatório Brundtland, a ser analisado de seguida, surge como a consolidação institucional desta nova visão, moldando as agendas urbanas nas décadas posteriores.

relatório de Brundtland

Se o Clube de Roma marcou a transição para uma abordagem sistémica das crises globais, é no Relatório de Brundtland (1987) que essas preocupações ganham expressão política e concetual duradoura. Publicado pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento das Nações Unidas, sob o título *Our Common Future*, o relatório formaliza o conceito de "desenvolvimento sustentável", definido como aquele que "satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades" (WCED, 1987, p. 43).

Esta definição tornou-se um marco na cultura política global, ao propor uma integração entre viabilidade económica, justiça social e sustentabilidade ambiental. Mais do que uma síntese das inquietações ecológicas dos anos 1970, o relatório propôs um novo paradigma de desenvolvimento, com implicações diretas nas políticas públicas, no planeamento urbano e nos modelos de reabilitação.

A nível urbano, o impacto do relatório fez-se sentir de forma crescente a partir da década de 1990, influenciando a regeneração de áreas degradadas e promovendo uma visão integrada da reabilitação, em que questões como eficiência energética, mobilidade sustentável e justiça habitacional passaram a ser centrais (Keiner, 2006, pp.92-95).

Importa sublinhar que o relatório teve uma forte base participativa, com audições em vários continentes, o que lhe conferiu legitimidade internacional e um caráter propositivo. Entre as suas recomendações, destacam-se: a obrigatoriedade de avaliações de impacto ambiental, a inclusão de critérios sociais em investimentos

urbanos e o envolvimento das comunidades nos processos decisórios, elementos que seriam aprofundados na Agenda 21 (um dos principais resultados da Cimeira do Rio de 1992).

Contudo, o conceito de desenvolvimento sustentável não escapou a críticas. Autores como Redclift (2005) e Adams (2009) alertaram para o seu caráter vago, frequentemente apropriado de forma superficial por discursos institucionais. No campo da reabilitação urbana, tal crítica manifesta-se na adoção de soluções que ignoram questões estruturais como a permanência dos moradores, o acesso à habitação ou o impacto ecológico da mobilidade.

Em Portugal, o impacto do relatório começou a sentir-se nos anos 1990, com o reforço das políticas ambientais europeias e dos quadros comunitários de apoio (QCA), que incentivaram abordagens urbanas integradas. A criação das Áreas de Reabilitação Urbana (ARU), a revisão do Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU) e o planeamento estratégico das cidades refletem essa influência. A requalificação da zona oriental de Lisboa, com a Expo'98 e o Parque das Nações, representa uma aplicação mais visível deste paradigma, ao integrar princípios de reutilização de solo, eficiência energética e criação de espaços públicos de qualidade. No entanto, críticas à sua acessibilidade e inclusão social demonstram que os desafios do desenvolvimento sustentável permanecem em aberto.

Assim, o Relatório de Brundtland consolidou uma nova matriz para o planeamento urbano, exigindo não apenas intenções declaradas, mas mecanismos de verificação, compromissos duradouros e envolvimento comunitário efetivo.

outras referências

Desde a importância do património da Carta de Veneza, ao enquadramento concetual do Clube de Roma e às medidas práticas do Relatório de Brundtland, outros documentos e agendas internacionais contribuíram para aprofundar esta trajetória, moldando a forma como as cidades pensam hoje a reabilitação urbana de forma integrada.

A partir da década de 1990, a consolidação da sustentabilidade como princípio orientador das políticas urbanas foi acompanhada por uma proliferação de documentos internacionais que procuraram torná-la mais aplicável e mensurável. Entre muitos destaca-se a **Agenda 21**, aprovada na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Rio-92), que introduziu pela primeira vez a necessidade de planeamento sustentável a partir da escala local, o que motivou, por exemplo, a criação das *Local Agenda 21* em diversas cidades europeias[10].

Em 1996, a Habitat II (a segunda conferência das Nações Unidas sobre os Assentamentos Humanos, realizada em Istambul) reforçou esta ideia ao declarar o "direito à cidade" como um princípio orientador das políticas urbanas sustentáveis. O foco passou a incluir a **habitação acessível**, a segurança no espaço público, a redução das desigualdades e o reforço do papel das autoridades locais como protagonistas na governação urbana[11].

Mais tarde, em 2015, a adoção da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável pelas Nações Unidas trouxe os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), dos quais se destaca o ODS 11: "*Arquitetura, design e planeamento contribuem de várias maneiras para tornar as cidades e assentamentos inclusivos, seguros, saudáveis, resilientes e ambientalmente sustentáveis*" (p.153). Este objetivo articula, de forma clara, as três dimensões da sustentabilidade: ambiental, económica e social, ao prever, por exemplo, o acesso universal à habitação, o investimento em transporte acessível, a proteção do património cultural e natural, e a redução do impacto ambiental das cidades[12].

A nível europeu, documentos como a Carta de Leipzig sobre Cidades Europeias Sustentáveis (2007, revista em 2020) tornaram-se fundamentais para promover o desenvolvimento urbano integrado. A carta defende abordagens baseadas em bairros, políticas de habitação inclusiva, reabilitação de edifícios históricos, coesão social e participação

[10] (1992). *Agenda 21*. United Nations Sustainable Development. p.285.
[11] (1996). *Report of the United Nations Conference on Human Settlements (Habitat II)*. United Nations.
[12] **Internacional Union of Architects (UIA).** (2020). *Um guia de arquitetura para os 17 objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU – Volume 2*. 1ª. Edição.

cidadã como componentes inseparáveis de qualquer estratégia urbana sustentável. Esta visão tem servido de base a diversas iniciativas urbanas financiadas pelos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI), bem como por programas como o URBACT e a Iniciativa Urbana Europeia[13].

Além disso, é importante referir documentos como a Nova Agenda Urbana (Habitat III, Quito, 2016), que reafirma o compromisso internacional com a sustentabilidade urbana, centrando-se em temas como a justiça espacial, o financiamento da habitação social, a resiliência climática e os modelos de planeamento participativo[14].

Estes referenciais, ainda que distintos nos seus contextos e objetivos, partilham a ideia de que o futuro urbano exige respostas integradas: uma reabilitação que respeite o ambiente, mas também inclua a população, promova a sustentabilidade social e assegure mecanismos de gestão transparente e eficaz. Contudo, a sua implementação concreta dependeu, em grande medida, da capacidade institucional e dos instrumentos financeiros disponíveis a diferentes escalas de governação. Em Portugal, essa operacionalização foi sendo ajustada ao longo do tempo, através de sucessivos programas de financiamento europeu e nacional que, a cada ciclo, redefiniram prioridades, condicionaram estratégias e moldaram de forma crescente as práticas locais de reabilitação urbana. É precisamente essa articulação entre orientações normativas, instrumentos operacionais e fluxos hierárquicos de financiamento que se analisará a seguir.

[13] **Conselho da União Europeia.** (2007). *Carta de Leipzig sobre Cidades Europeias Sustentáveis*.
[14] **United Nations.** (2017). *Nova Agenda Urbana*. Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III).

02 **políticas e estruturas públicas:**

financiamento

fluxos hierárquicos de financiamento

Compreender a evolução das políticas de reabilitação urbana em Portugal exige uma leitura atenta dos fluxos de financiamento que sustentaram as intervenções no território ao longo das últimas décadas. Este capítulo analisa de que modo os sucessivos quadros de financiamento europeus e nacionais influenciaram a reabilitação urbana em Portugal, destacando a articulação entre os níveis europeu, nacional e local.

Através da análise dos principais instrumentos de financiamento, procura-se evidenciar de que forma estas estruturas moldaram os modelos de intervenção e os resultados alcançados nas áreas urbanas. Este percurso permitirá compreender como se foi consolidando um modelo de reabilitação urbana assente numa lógica hierárquica, onde a capacidade de captar e operacionalizar fundos comunitários foi determinante para a concretização das estratégias urbanas, culminando em entidades como a Porto Vivo, SRU.

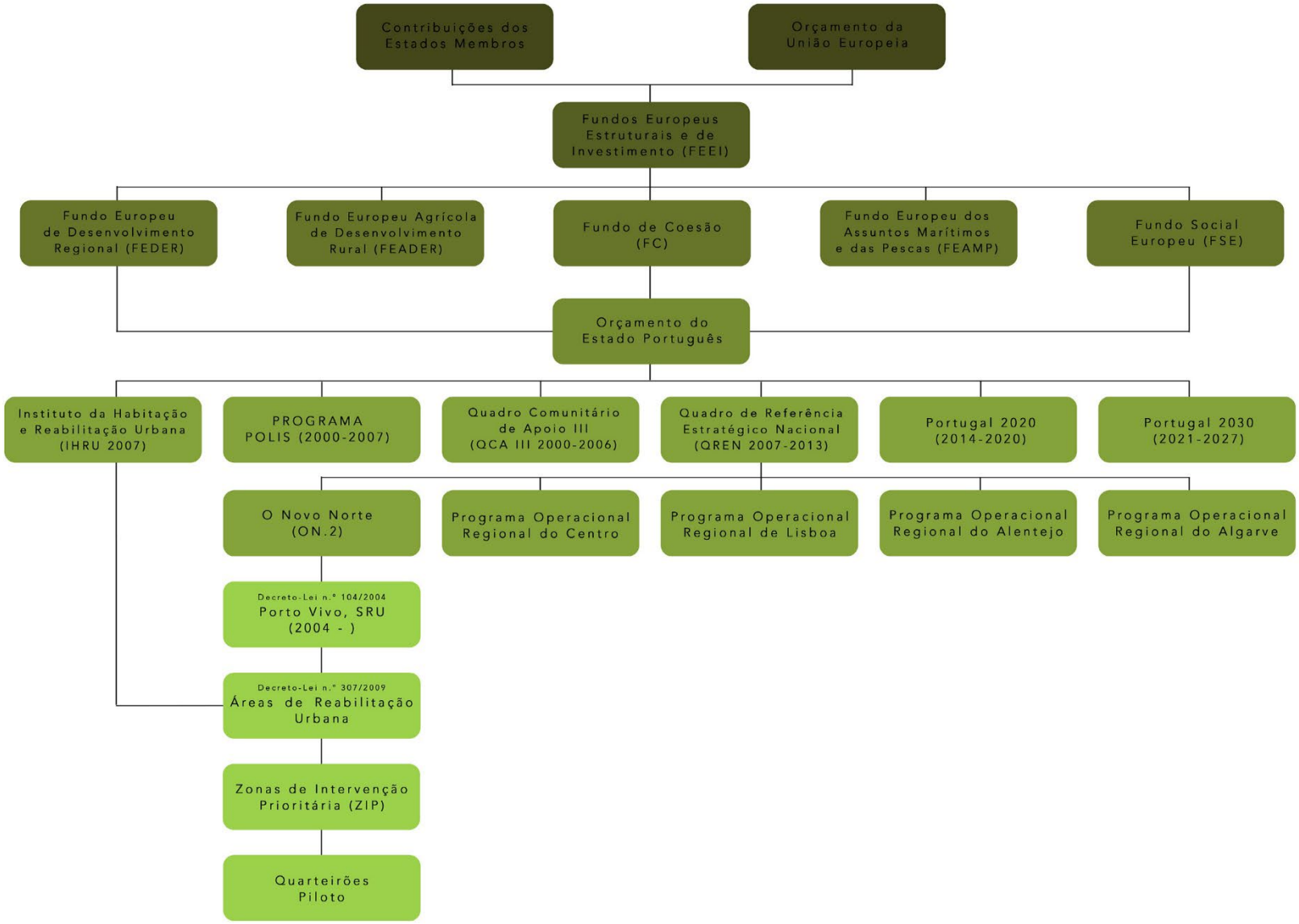
O gráfico hierárquico apresentado neste capítulo procura representar essa complexa cadeia de financiamento, evidenciando como as contribuições dos Estados-Membros da União Europeia são canalizadas até às intervenções locais, como os cinco quarteirões-piloto no Centro Histórico do Porto. Esta cadeia inicia-se com o orçamento da União Europeia, alimentado por diversas fontes, conhecidas como "recursos próprios"[15]:

- Contribuições baseadas no Rendimento Nacional Bruto (RNB);
- Receitas alfandegárias, taxas aplicadas sobre as importações provenientes de países fora da UE;
- Contribuições baseadas no IVA, uma pequena fração do Imposto sobre o Valor Acrescentado cobrado em cada país membro;
- E, mais recentemente, penalizações relacionadas com resíduos de embalagens de plástico não reciclados.

[15] **União Europeia.** (s/d). *Como é financiado o orçamento da EU.*

f02. gráfico hierárquico e temporal em cascata dos mecanismos de financiamento e atuação em reabilitação urbana.

Até ao nível 5 apresentam-se estruturas de financiamento e enquadramento estratégico. A partir desse ponto, surgem entidades operacionais e instrumentos de aplicação territorial.



Estes recursos são aplicados nos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI), nomeadamente o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), o Fundo Social Europeu (FSE) e o Fundo de Coesão (FC), os principais mecanismos de apoio à coesão económica, social e territorial da União Europeia. Ainda que outros fundos, como o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) ou o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP), tenham um papel relevante noutras áreas do desenvolvimento português, são sobretudo o FEDER e o FSE que assumem centralidade nas políticas de reabilitação urbana.

A aplicação destes fundos é feita através de instrumentos estratégicos como os Quadros Comunitários de Apoio (QCA), de 1989 a 2006, o Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), de 2007 a 2013, ou os programas Portugal 2020 e Portugal 2030. Estes enquadramentos definem as prioridades de investimento e permitem a criação de Programas Operacionais Regionais (como o ON.2, O Novo Norte), que adaptam as estratégias europeias às especificidades territoriais de cada região portuguesa. É neste contexto que se enquadram políticas públicas como o Programa Polis (2000-2007), que promoveu intervenções urbanas em diversas cidades, e a criação de instituições como o Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (IHRU), responsável por coordenar e monitorizar as políticas nacionais de habitação, arrendamento e reabilitação urbana[16], atuando ainda na atualidade sobre Áreas de Reabilitação Urbana (ARUs).

Estas estratégias convergem na criação de modelos de governação urbana mais integrados, como o das Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU), destacando-se a Porto Vivo, criada pelo Decreto-Lei n.º 104/2004. Esta entidade, através de enquadramentos legais como o Decreto-Lei n.º 307/2009, consegue aceder a fundos comunitários e nacionais para aplicar em zonas delimitadas como as ARU e Zonas de Intervenção Prioritária (ZIP). A atuação da Porto Vivo, SRU, nos cinco quarteirões-piloto exemplifica a concretização de políticas europeias ao nível local.

[16] **Governo de Portugal.** (s/d). *Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana.*

O gráfico sintetiza, assim, o percurso dos recursos financeiros desde as instituições supranacionais até à escala urbana. Ele revela como a articulação entre políticas europeias, programas nacionais e estratégias locais é determinante para a viabilidade das intervenções de regeneração urbana em Portugal. A Porto Vivo, SRU, não só emerge como resultado desse sistema multinível de financiamento, como também desempenha um papel ativo na sua operacionalização, funcionando como ponte entre os grandes objetivos da política de coesão da União Europeia e a revitalização concreta do tecido urbano histórico do Porto.

Compreender esta arquitetura financeira é essencial para analisar os ciclos de investimento que marcaram a reabilitação urbana no país. A seguir, será analisado o primeiro grande ciclo de financiamento comunitário, o Quadro Comunitário de Apoio I (QCA I), e o modo como lançou as bases para as políticas públicas de regeneração urbana em Portugal a partir da década de 1990.

quadro comunitário de apoio I

O Quadro Comunitário de Apoio I (QCA I), em vigor entre 1989 e 1993[17], foi o primeiro grande instrumento de financiamento estratégico criado após a adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia em 1986. Teve como principal objetivo reduzir as desigualdades regionais e promover a modernização económica do país, numa altura em que Portugal enfrentava sérias carências ao nível das infraestruturas, produtividade e desenvolvimento regional. Este programa foi financiado pelos principais Fundos Estruturais Europeus, nomeadamente o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), o Fundo Social Europeu (FSE) e a secção de orientação do Fundo Europeu de Orientação e Garantia Agrícola (FEOGA), e representou um investimento sem precedentes, estimado em cerca de 10,5 mil milhões de euros (valores atualizados).

[17] **Agência para o Desenvolvimento e Coesão, IP.** (s/d). *1986-1988, QCA I, II, III e QREN.*

Organizado em quatro grandes eixos: infraestruturas básicas, desenvolvimento rural, formação profissional e modernização da indústria e serviços. O QCA I teve um impacto estrutural sobre o território e constituiu uma primeira aproximação ao urbanismo apoiado por fundos europeus. Apesar de não ter a reabilitação urbana como prioridade, promoveu intervenções relevantes no edificado público (escolas, hospitais, equipamentos administrativos) e financiou algumas operações em centros históricos como Lisboa, Porto e Coimbra, onde se começou a experimentar a reconversão de edifícios antigos para novos usos.

No campo da arquitetura e urbanismo, este ciclo inaugurou uma nova relação entre planeamento estratégico e investimento europeu. Incentivou a expansão urbana nas periferias, a introdução de modelos modernistas de habitação e o reforço de infraestruturas urbanas. O investimento na formação profissional também teve efeitos indiretos na arquitetura nacional, ao possibilitar que muitos arquitetos portugueses acedessem a novas correntes e técnicas através de bolsas e estágios internacionais.

O QCA I representou, assim, o início de um modelo de articulação entre fundos comunitários e desenvolvimento territorial em Portugal. Apesar de avanços significativos, as fragilidades dos centros urbanos históricos e as assimetrias regionais permaneceram como desafios centrais, os quais motivaram uma abordagem mais integrada no ciclo seguinte. A seguir, será analisado o Quadro Comunitário de Apoio II, o qual consolidou muitas das diretrizes iniciadas no QCA I, dando início a uma abordagem mais integrada da reabilitação urbana e da valorização do património edificado.

quadro comunitário de apoio II

O Quadro Comunitário de Apoio II (QCA II), em vigor entre 1994 e 1999, deu continuidade ao impulso iniciado pelo QCA I, inserindo-se num contexto europeu de consolidação da política de coesão como eixo estruturante da integração comunitária. Este período coincidiu com os

primeiros anos de aplicação do Tratado de Maastricht (1992)[18], que reforçou a importância da coesão económica e social, respondendo aos desafios da globalização, da competitividade e das disparidades regionais. Com um orçamento de cerca de 21 mil milhões de euros (em valores atualizados), quase o dobro do ciclo anterior, o QCA II procurou aprofundar o desenvolvimento económico, reduzir assimetrias e modernizar as estruturas nacionais.

As principais áreas de investimento incluíram: infraestruturas de transporte e energia (com destaque para a modernização da rede rodoviária e ferroviária), educação e formação (com aposta na qualificação da população ativa e combate ao abandono escolar), desenvolvimento regional (com foco nas regiões menos favorecidas, como o Norte e o Alentejo), e ambiente e ordenamento do território (incluindo saneamento, gestão de resíduos e proteção ambiental). Estes eixos foram operacionalizados através de programas estruturantes como o PEDIP III (modernização industrial), o PROFAP (formação da administração pública), o PROCENTRO (coesão territorial na região Centro) e a Intervenção Operacional da Saúde (expansão da rede hospitalar).

No domínio da arquitetura e do urbanismo, este ciclo coincidiu com uma fase de maturidade do panorama arquitetónico português. A valorização do espaço público e dos centros históricos tornou-se um eixo estratégico. A reabilitação urbana deixou de ser entendida apenas como preservação do património para passar a assumir um papel estruturante na regeneração social e económica das cidades, promovendo o turismo cultural e a requalificação das áreas centrais. O apoio público permitiu a concretização de projetos de elevada qualidade arquitetónica, como o Museu de Arte Contemporânea de Serralves, contribuindo para o reconhecimento internacional de uma nova geração de arquitetos portugueses.

[18] **Parlamento europeu.** (s/d). *Tratado da União Europeia (TUE).*

Ao mesmo tempo, observou-se um reforço da atenção à sustentabilidade, com maior utilização de materiais duráveis e soluções construtivas mais eficientes. A diversidade regional foi valorizada através da recuperação de práticas vernaculares e da adaptação da arquitetura às especificidades territoriais, especialmente em regiões como o Alentejo e o interior Norte.

Assim, o QCA II representou um salto qualitativo na integração entre política de coesão, cultura arquitetónica e ordenamento territorial. Os resultados alcançados, na qualificação do espaço urbano, no reforço das identidades locais e na afirmação de Portugal no contexto europeu, abriram caminho a uma nova etapa. O Quadro Comunitário de Apoio III viria aprofundar estas dinâmicas, agora com uma orientação mais explícita para a competitividade, a inovação e a coesão social.

quadro comunitário de apoio III

O Quadro Comunitário de Apoio III (QCA III), em vigor entre 2000 e 2006[19], representou o último ciclo de programação financeira antes da transição para o Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN). Enquadrado na Agenda de Lisboa (2000), este período refletiu uma aposta consolidada no desenvolvimento económico e social de Portugal, com foco na competitividade, na inovação e na qualificação dos territórios, sem descurar a coesão territorial e a promoção do emprego[20].

A grande novidade do QCA III residiu na sua organização em Programas Operacionais Temáticos e Regionais, os quais permitiram alinhar prioridades nacionais com as especificidades locais, aprofundando a descentralização e promovendo uma visão integrada do desenvolvimento. Entre os programas temáticos destacaram-se o Programa Operacional Sociedade do Conhecimento, que incentivou a digitalização e a modernização tecnológica da administração pública, o

[19] **Agência para o Desenvolvimento e Coesão, IP.** (s/d). *1986-1988, QCA I, II, III e QREN.*
[20] **Observatório do QCA III.** (2007). *Quadro de Referência Estratégico Nacional – Portugal 2007-2013.* Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. Lisboa. p.5.

Programa Operacional da Economia, centrado no reforço da competitividade e inovação das empresas, e o POEFDS (Emprego, Formação e Desenvolvimento Social), que procurou qualificar a força de trabalho e fomentar a inclusão social. Em paralelo, os Programas Operacionais Regionais, como o POR Lisboa e Vale do Tejo ou o POR da Região Centro, atuaram sobre temas como mobilidade urbana, ambiente e valorização dos recursos endógenos, aprofundando a territorialização dos apoios.

A este esforço somaram-se projetos estruturantes com forte impacto, como o SAÚDE XXI, que modernizou infraestruturas hospitalares e reforçou os cuidados de saúde primários, e redes de cooperação transnacional para valorização do turismo rural, que fortaleceram o elo entre desenvolvimento local e promoção dos territórios.

No domínio da arquitetura e urbanismo, o QCA III reforçou a articulação entre ordenamento, sustentabilidade e inovação. A preocupação com a qualificação do espaço urbano foi acompanhada por uma aposta crescente na eficiência ambiental e na criação de ambientes urbanos mais humanizados, seguindo diretrizes europeias. A modernização das infraestruturas físicas, a valorização do edificado existente e o incentivo ao desenho urbano mais integrado contribuíram para reforçar a importância da arquitetura como instrumento de transformação social e territorial.

Neste contexto, ganha especial relevo o lançamento do Programa Polis (2000), iniciativa nacional complementar aos fundos comunitários. Embora não se tratasse de um programa operativo do QCA III, o Polis beneficiou dos seus fundos estruturais e traduziu, no terreno, os princípios de requalificação urbana e valorização ambiental que começavam a afirmar-se com maior clareza. Através da renovação de frentes ribeirinhas, zonas centrais e áreas degradadas, o Polis procurou melhorar a qualidade de vida urbana e responder a novos paradigmas de sustentabilidade.

A seguir, a análise incidirá sobre o Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), o qual sistematizou estas aprendizagens, projetando

uma nova lógica de especialização territorial e integração no planeamento urbano.

programa polis

Lançado em 2000, o Programa Polis, Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades, constituiu uma das iniciativas nacionais mais marcantes no campo do desenvolvimento urbano sustentável em Portugal. Embora não fosse um programa operativo do QCA III, articulou-se com os seus fundos, sobretudo o FEDER (figura 02 – gráfico hierárquico), beneficiando de financiamento europeu para apoiar intervenções urbanas integradas. O objetivo central do Polis foi promover a requalificação de cidades de pequena e média dimensão, intervindo em frentes ribeirinhas, centros históricos e zonas urbanas degradadas, com foco na valorização do espaço público, na mobilidade suave, na reabilitação ambiental e na melhoria da qualidade de vida urbana.

A sua abordagem integrava dimensões físicas, sociais e económicas, visando não apenas a renovação estética das cidades, mas também o reforço do seu dinamismo económico e da coesão social. A implementação ficou a cargo de Sociedades Polis locais, com enquadramento jurídico semelhante às Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU)[21] compostas por capitais públicos do Estado e dos municípios. A seleção das cidades baseou-se na avaliação do potencial e da urgência de reabilitação, incluindo localidades como Braga, Coimbra, Évora, Leiria, Faro, Viana do Castelo, entre outras.

Cada cidade definiu projetos específicos, adaptados às suas caraterísticas. Em **Tomar**[22], por exemplo, o Polis requalificou a frente ribeirinha do Nabão, criando espaços públicos e dinamizando o turismo. Já em **Torres Vedras**[23], a valorização do Parque do Choupal privilegiou a criação de percursos pedonais e cicláveis, zonas de lazer e equipamentos

[21] **FERNANDES**, J., & **CHAMUSCA**, P., & **PINTO**, J. (2013). *Política, planeamento e projetos na cidade do Porto do século XXI (com vista a finais do século XIX).* IX Congresso da Geografia Portuguesa. Évora.
[22] **Tomar na Rede.** (2020). *Programa Polis arrancou há 20 anos em Tomar.*
[23] **Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana.** (s/d). *Intervenção Polis na cidade de Torres Vedras.*

públicos, concluindo-se já em 2014 com verbas remanescentes do programa.



f03. Reabilitação da zona ribeirinha do Rio Nabão.

Fonte: Pacheco, A.



f04. Projeto de requalificação do Parque do Choupal de Torres Vedras.

Fonte: Espaço de Arquitetura.

O modelo de financiamento combinava verbas do Orçamento do Estado, fundos comunitários e contribuições municipais, garantindo uma repartição de responsabilidades. Embora oficialmente encerrado em 2007, o legado do programa perdurou, com várias intervenções concluídas posteriormente com outros instrumentos de financiamento. O Polis introduziu no debate público português uma nova cultura de intervenção urbana, centrada na sustentabilidade, na qualidade dos espaços públicos e na gestão partilhada entre níveis de governo. Contribuiu também para reforçar a capacidade técnica das autarquias e

para a consolidação das SRUs como instrumentos operacionais de reabilitação urbana.

O encerramento do Polis marcou o fim de um ciclo e abriu caminho para uma nova geração de políticas urbanas mais integradas e orientadas por resultados, estruturadas no âmbito do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), a partir de 2007.

quadro de referência estratégico nacional

O Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), em vigor entre 2007 e 2013, foi o principal instrumento de execução da política de coesão da União Europeia em Portugal durante esse período, refletindo os princípios da Estratégia de Lisboa e de Gotemburgo. A sua estrutura baseou-se na articulação entre crescimento económico, inovação, qualificação e sustentabilidade[24], mobilizando os principais fundos estruturais (FEDER, FSE e Fundo de Coesão) em torno de áreas estratégicas. A grande novidade do QREN residiu na forte descentralização e especialização territorial, concretizada através da criação de Programas Operacionais Regionais (POR) adaptados às especificidades de cada região NUTS II.

Entre os cinco POR continentais, destacaram-se o ON.2 – O Novo Norte, gerido pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N)[25], e o POR do Centro, ambos particularmente relevantes no contexto da reabilitação urbana. O ON.2 financiou iniciativas ligadas à regeneração urbana e à dinamização económica, com destaque para o apoio à Porto Vivo, SRU. Já o POR do Centro combinou ações de qualificação urbana com modernização do tecido empresarial, exemplificado por projetos como a expansão da rede

[24] **Observatório do QCA III.** (2007). *Quadro de Referência Estratégico Nacional – Portugal 2007-2013.* Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. Lisboa. p.113.

[25] Esta ligação entre os dois organismos está disponível no site do ON.2, arquivado em https://arquivo.pt/wayback/20100607120913/http://www.novonorte.qren.pt/

escolar[26] e da mobilidade sustentável[27] em Leiria, ou o financiamento a empresas inovadoras, como a *Source of Efficiency*[28], através do FEDER.

Paralelamente, os Programas Operacionais Temáticos complementaram os regionais, cobrindo áreas transversais. O Programa Operacional Fatores de Competitividade (POFC) apoiou inovação e eficiência energética[29]. O Programa Operacional Potencial Humano (POPH) concentrou-se na qualificação e inclusão ativa[30]. E o Programa Operacional Valorização do Território (POVT) financiou grandes infraestruturas, como a modernização da Linha da Beira Baixa e a ligação ferroviária Sines-Elvas[31], reforçando o papel do QREN na valorização territorial e na articulação intermodal.

Através desta organização em programas regionais e temáticos, o QREN representou uma evolução em relação aos quadros anteriores, promovendo uma gestão mais eficaz dos recursos e uma maior adequação às necessidades locais.

Com o encerramento do QREN em 2013, teve início um novo clico de financiamento europeu com os programas Portugal 2020 e, posteriormente, Portugal 2030. No entanto, dado que estes enquadramentos superam o recorte temporal e temático da presente investigação, não se abordará o seu conteúdo de forma aprofundada. Em vez disso, o foco passa agora para a análise dos organismos e instrumentos que desempenharam e têm desempenhado um papel estruturante na reabilitação urbana em Portugal, organizados por períodos e abordagens específicas de atuação.

[26] **Município de Leiria.** (s/d). *QREN | Projetos Cofinanciados.*
[27] Ibidem.
[28] **SoE.** (s/d). *QREN.* Source of Efficiency.
[29] **Portal dos Incentivos.** (s/d). *QREN.*
[30] Ibidem.
[31] **Infraestruturas de Portugal.** (s/d). *(POVT) / (QREN) / Fundo de Coesão.*

organismos de reabilitação

A evolução das políticas de reabilitação em Portugal tem sido acompanhada por uma multiplicidade de organismos e instrumentos, cuja atuação refletiu diferentes prioridades políticas, contextos socioeconómicos e escalas de intervenção. Neste capítulo, analisam-se as principais entidades-chave que, pela sua relevância direta na cidade do Porto e na compreensão do funcionamento da Porto Vivo, SRU, justificam uma análise mais aprofundada: o surgimento das Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) e o modelo de Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU), o Instituto da Habitação e Reabilitação Urbana (IHRU), o Comissariado de Recuperação da Área Urbana da Ribeira-Barredo (CRUARB) e a própria Porto Vivo, SRU. Ainda que existam outros agentes com atuação relevante a nível nacional, opta-se por focar exclusivamente nestes, dado que são os que mais diretamente contribuem para o enquadramento institucional e operativo da reabilitação urbana no Centro Histórico do Porto, o eixo central desta investigação.

áreas de reabilitação urbana e sociedades de reabilitação urbana

O início dos anos 2000 marcou uma mudança nas políticas de reabilitação urbana em Portugal, onde se começou a privilegiar mecanismos de intervenção sustentados por enquadramentos legais robustos, a articulação com fundos europeus e uma crescente participação da iniciativa privada. É neste contexto que surgem dois instrumentos fundamentais para a política de reabilitação urbana em Portugal: as Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) e as Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU).

A institucionalização formal das ARU e SRU deu-se com o Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de outubro, que estabelece o regime jurídico da reabilitação urbana, definindo os princípios, os procedimentos e os instrumentos a aplicar em territórios urbanos marcados pela degradação física, funcional, económica ou social. Este diploma reforçou a estratégia do Estado português no sentido de promover a reabilitação como

alternativa prioritária ao crescimento urbano extensivo, introduzindo uma base legal uniforme que pudesse ser adotada por todos os municípios do país.

As Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) são delimitações territoriais aprovadas pelas autarquias que identificam zonas do tecido urbano que, pela sua degradação ou obsolescência, exigem intervenções integradas e prioritárias. A delimitação de uma ARU permite ativar um conjunto de instrumentos específicos de apoio à reabilitação, nomeadamente benefícios fiscais, incentivos financeiros e acesso a programas de financiamento público[32]. Os incentivos fiscais são autorizados por legislação nacional e implementados ao nível municipal, podendo traduzir-se em isenções ou reduções de IMI, IMT, IVA e taxas administrativas. Os incentivos financeiros, por sua vez, assentam frequentemente no acesso a linhas de financiamento específicas, como as promovidas pelo Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (IHRU) ou por fundos estruturais europeus, como o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), no âmbito dos programas operacionais temáticos e regionais.

Paralelamente, o regime jurídico de 2009 consolidou o papel das Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU) enquanto entidades vocacionadas para a gestão, promoção e execução das operações de reabilitação no interior das ARU. Estas sociedades são de capital maioritariamente público, podendo ser constituídas por municípios ou em parceria com outras entidades públicas e privadas, e têm a missão de garantir uma abordagem técnica e operacional eficaz na regeneração dos territórios urbanos. A criação das SRU visou suprir as fragilidades dos modelos tradicionais de intervenção municipal, dotando os territórios de estruturas mais ágeis, capazes de atrair investimento, desenvolver projetos integrados e acompanhar de forma próxima as transformações urbanas em curso.

No caso do Porto, a Porto Vivo, SRU, criada em 2004, tornou-se a principal entidade responsável pela operacionalização das ARU no Centro Histórico, articulando as dimensões urbanística, social, económica

[32] SERRA, A. (2019). *Áreas de Reabilitação Urbana: Caracterização e Tipologias*. p.15.

e patrimonial das intervenções. Ainda que a criação da Porto Vivo tenha antecedido o Decreto-Lei n.º 307/2009, a sua estrutura e missão antecipavam muitos dos princípios que viriam a ser formalizados no regime jurídico posterior, consolidando-se como um exemplo de implementação prática e adaptada à escala e complexidade do território portuense.

A institucionalização das ARU e SRU representa, assim, um ponto de viragem nas políticas de reabilitação urbana em Portugal. Ao sistematizar incentivos, clarificar procedimentos e promover uma maior articulação entre os vários níveis de governação, este novo modelo procurou garantir maior eficácia e sustentabilidade às intervenções. Se as ARU e SRU representam o enquadramento territorial e operativo das intervenções de reabilitação urbana, cabe agora abordar os organismos centrais que promovem essas práticas a nível nacional e no caso de estudo, o Porto.

instituto da habitação e reabilitação urbana

O Instituto da Habitação e Reabilitação Urbana (IHRU) é uma entidade pública nacional responsável pela concretização das políticas de habitação e reabilitação urbana em Portugal. Criada em 2007, pelo Decreto-Lei n.º 102/2007, tem o objetivo de garantir o acesso universal a uma habitação condigna, atuando como coordenador e financiador de programas habitacionais, articulando a sua ação com autarquias e outras entidades locais. A sua intervenção abrange áreas como a reabilitação de edifícios, o arrendamento acessível e o apoio à construção ou aquisição de habitação, numa lógica de promoção da coesão social e territorial.

Entre os principais instrumentos operacionais do IHRU destaca-se o programa 1.º Direito[33], uma iniciativa de apoio a famílias que vivem em condições habitacionais indignas, como situações de precariedade, insalubridade, sobrelotação ou inadequação da habitação.

[33] **Porto Vivo, SRU.** (s/d). *Áreas de Atuação: 1.º Direito.*

Este programa financia a construção, reabilitação ou aquisição de imóveis para garantir soluções permanentes de habitação digna[34]. A colaboração entre o IHRU e a Porto Vivo, SRU, tem sido fundamental na aplicação local do 1.º Direito, nomeadamente em projetos como a reabilitação de edifícios na Rua Francisco Rocha Soares, no Centro Histórico do Porto, que permitirá devolver sete fogos ao mercado de arrendamento acessível[35].



f05. Edifícios na Rua Francisco Rocha Soares, perto do Miradouro das Virtudes.

Fonte: Vereador Pedro Baganha em Porto Canal.

Além do 1.º Direito, o IHRU gere outros programas com impacto significativo. O Programa de Arrendamento Acessível (PAA) promove soluções habitacionais com rendas moderadas, direcionadas sobretudo para os estratos intermédios da população. Entre os projetos-piloto encontram-se intervenções em Gaia e Setúbal, onde foram cedidos terrenos públicos a cooperativas para construção de 50 e 80 fogos, respetivamente, em regime de propriedade coletiva. Outro exemplo emblemático é a reabilitação do edifício do Teatro Sousa Bastos[36], em Coimbra, transformado em 32 fogos (com tipologias T0 e T1) destinados ao arrendamento acessível. Este projeto contou com um investimento de 3,1 milhões de euros, financiado pelo Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) e pelos fundos comunitários FEDER e FSE.

[34] **(re)PORTUGAL.** (2022). *Porto e IHRU acordam investir €33.9M em Habitação.*
[35] **Porto Vivo, SRU.** (2023). *Município reabilita edifícios e devolve sete casas ao Centro Histórico.*
[36] **Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana.** (s/d). *Teatro Sousa Bastos.*

Complementarmente, o Programa de Arrendamento Apoiado visa facilitar o acesso à habitação através da disponibilização de imóveis públicos a preços sociais, ajustados ao rendimento das famílias. Um dos casos ilustrativos é o Parque Habitacional de Arrendamento Apoiado Municipal do Município de Leiria, com um investimento de 4,03 milhões de euros, onde habitações sociais são arrendadas com base nos critérios de carência habitacional e capacidade financeira[37].

Através destes instrumentos, o IHRU tem desempenhado um papel estratégico na resposta às necessidades habitacionais da população portuguesa, promovendo simultaneamente a reabilitação urbana e a justiça social. A ligação entre este programa e a Porto Vivo, SRU, é um exemplo de como a cooperação entre entidades públicas pode gerar impactos positivos na vida das pessoas. Através de programas como o 1.º Direito e projetos de reabilitação urbana, esta parceria tem contribuído significativamente para a melhoria das condições habitacionais no Porto, mantendo-se relevante e ativa nos dias de hoje.

Na cidade do Porto em específico, antes da criação da Porto Vivo, SRU, já existia uma experiência significativa de reabilitação urbana promovida por organismos públicos. Entre esses destaca-se o Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo (CRUARB), cuja atuação pioneira no Centro Histórico será abordada a seguir.

comissariado para a renovação urbana da área ribeira-barredo

Apesar da relevância dos programas nacionais desenvolvidos pelo IHRU nas últimas décadas, a história da reabilitação urbana em Portugal não pode ser compreendida sem considerar as iniciativas pioneiras que antecederam o enquadramento comunitário e os atuais modelos de governança. Um dos casos mais significativos é o do Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo (CRUARB), cuja atuação no

[37] **Município de Leiria.** (s/d). *Habitação.*

Centro Histórico do Porto marcou um ponto de viragem no paradigma da reabilitação urbana em contextos patrimoniais e socialmente vulneráveis.

Criado a 28 de setembro de 1974, por despacho conjunto dos Ministérios da Administração Interna e do Equipamento Social e do Ambiente (Decreto-Lei n.º 315/74, de 9 de julho[38]), o CRUARB nasceu da necessidade de reverter o estado de degradação da zona da Ribeira-Barredo, uma área central da cidade que havia perdido importância com a deslocação do centro cívico para zonas mais elevadas. Em 1977, o seu âmbito foi alargado a todo o Centro Histórico do Porto, abrangendo as freguesias de Miragaia, S. Nicolau, Vitória e Sé, conforme o Decreto-Lei n.º 54/85, de 12 de agosto.

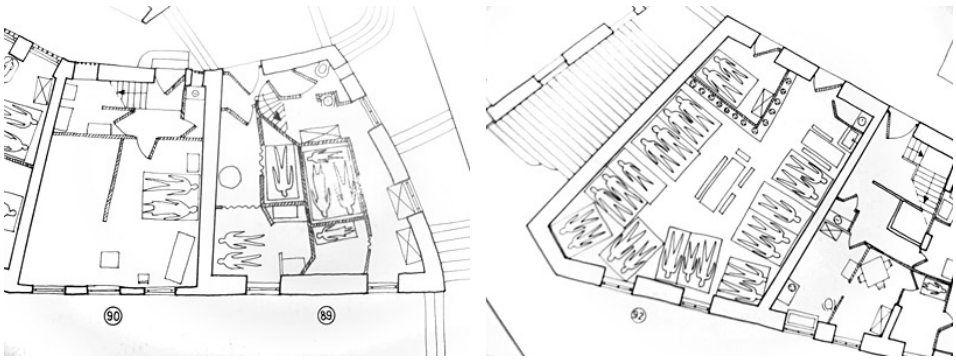
O trabalho desenvolvido pelo CRUARB teve um papel central na valorização do património construído e na reintegração social das comunidades locais, contribuindo decisivamente para o reconhecimento do CHP como Património Cultural da Humanidade pela UNESCO em 1996. Apesar de ter continuado a atuar após a entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia, em 1986, a sua atuação continuou a ser financiada por fundos nacionais e municipais, não estando integrada nos programas europeus que viriam a marcar a década de 1990. Em 2003, o município do Porto decidiu extinguir o CRUARB, transferindo as suas competências para uma nova entidade: a Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana[39], num contexto em que a reabilitação passou a ser fortemente influenciada pelas políticas de coesão europeias.

Intervenção na Ribeira-Barredo (1974)

Um dos projetos mais emblemáticos do CRUARB foi precisamente aquele que motivou a sua criação: a reabilitação da zona da Ribeira-Barredo. Esta área era marcada por condições habitacionais extremamente precárias, com elevados níveis de sobrelotação, degradação física dos edifícios e

[38] ALVES, C. (2016). *Reabilitação Urbana: uma prática (de)corrente. O regine Jurídico da Reabilitação Urbana e a sua aplicação – da instrumentalização à intervenção.*
[39] PEIXOTO, P. (s/d). *Centros Históricos e Sustentabilidade Cultural das Cidades.*

ausência de infraestruturas básicas. O plano de intervenção adotado procurou conciliar a reabilitação do edificado com uma reestruturação da ocupação habitacional, promovendo um número máximo de residentes por edifício compatível com a sua capacidade estrutural e sanitária, como forma de mitigar os efeitos da degradação.



f06 e 07.
Desenhos de levantamento de sobreocupação nos quarteirões do Centro Histórico Sé – Ribeira – Barreiro.

Fonte: Figueiredo, P.

Um marco importante deste processo ocorreu em agosto de 1975, com o realojamento de 192 famílias no Bairro do Aleixo, uma zona habitacional construída para acolher populações deslocadas de áreas urbanas degradadas. Esta operação teve um duplo efeito: por um lado, contribuiu para melhorar significativamente as condições de vida dessas famílias, oferecendo-lhes habitações com melhores padrões de conforto e higiene; por outro, permitiu libertar espaço habitacional na zona da Ribeira-Barredo, facilitando a execução das obras de reabilitação e abrindo caminho à reorganização funcional e urbanística da área.

Importa sublinhar que a intervenção do CRUARB não se limitou à dimensão física. O projeto incorporava também uma forte componente social, procurando garantir que as famílias realojadas mantivessem uma ligação ao seu território de origem, evitando fenómenos de marginalização ou exclusão social. No entanto, este equilíbrio nem sempre foi alcançado. Apesar das boas intenções, o processo de realojamento gerou críticas relacionadas com a fragmentação das comunidades locais, o enfraquecimento de redes de vizinhança e o desenraizamento cultural. A preocupação com o património material foi, em certos casos, mais visível do que o cuidado com a continuidade das dinâmicas humanas e sociais.

Ainda assim, a intervenção na Ribeira-Barredo marcou um momento pioneiro nas políticas de reabilitação urbana em Portugal. A atuação do CRUARB demonstrou que era possível conjugar a preservação do património arquitetónico com a melhoria das condições de vida da população residente, antecipando preocupações, demonstrando a importância de um planeamento integrado que conjugue infraestrutura, habitabilidade e identidade cultural. Ao longo dos anos seguintes, os efeitos desta intervenção tornaram-se visíveis na valorização da Ribeira como um dos espaços mais emblemáticos da cidade. A classificação do Centro Histórico do Porto como Património Mundial pela UNESCO, consolidou este reconhecimento, embora também tenha contribuído para a intensificação de processos de *turistificação* e gentrificação.

Projeto-piloto do Bairro da Sé (1993)

Em 1993, o CRUARB deu início ao Projeto-piloto Urbano do Bairro da Sé, uma iniciativa de 36 meses centrada num território urbano fortemente degradado, tanto a nível físico como social. O projeto desenvolveu-se em torno de seis eixos estratégicos[40]: preservação do património, regeneração ambiental, integração socio-habitacional, valorização turística, revitalização do comércio e criação de parcerias institucionais.

Com um orçamento de 1,2 milhões de contos (cerca de 6 milhões de euros em valores atualizados), o projeto consistia em 29 ações delimitadas (Pinto, 2011, p.227), com um foco multidimensional e inovador para a época. A sua qualidade e ambição valeram-lhe o apoio da União Europeia, sendo um dos primeiros exemplos de articulação entre objetivos patrimoniais e estratégias de regeneração social em Portugal.

[40] MOREIRA, P. (2013). *O efeito das intervenções urbanas no Centro Histórico do Porto: Pertinência e Impertinência das mesmas.*

Operação Miragaia

A intervenção na zona de Miragaia constituiu uma continuidade natural da estratégia adotada na Ribeira, dada a proximidade física e a coerência morfológica entre ambas. Após a classificação do CHP como Património Mundial, e em resposta à realização da Cimeira Ibero-Americana (1998), as obras em Miragaia foram aceleradas, cumprindo critérios mais exigentes de conservação e valorização paisagística.

Entre as ações realizadas destacam-se:

- **Parque das Virtudes** – Espaço emblemático que sofreu uma profunda transformação, combinando a recuperação dos muros históricos com a criação de novos equipamentos de lazer, tornando-se num dos miradouros mais caraterísticos da cidade;

- **Requalificação do tecido viário** – As ruas de Miragaia, da Arménia e Nova da Alfândega[41] foram alvo de obras de pavimentação, drenagem e valorização paisagística, melhorando substancialmente a mobilidade pedonal e a imagem urbana;

- **Reabilitação de edifícios emblemáticos** – Destacam-se a Alfândega do Porto (séc. XIX), adaptada a centro de congressos, as casas dos Arcos de Miragaia e 65 prédios particulares;

- **Infraestruturas de mobilidade** – Construção de um viaduto sobre o Rio Douro que melhorou significativamente a circulação na marginal, aliviando o tráfego da zona histórica;

- **Alameda Basílio Teles** – Espaço público totalmente renovado, recuperando o seu carácter de passeio ribeirinho com vista para o Douro.

[41] Tendo sido esta última um trabalho cooperativo com a FDZHP, fundação que teve uma grande colaboração com a CRUARB após a sua criação em 1990.

Operação Vitória

A última frente de intervenção liderada pelo CRUARB foi a zona da Vitória, que, embora com menor visibilidade que outras áreas do CHP, beneficiou de um conjunto importante de melhorias urbanas. Esta operação refletiu uma mudança na estratégia do comissariado, agora mais aberto à parceria com a iniciativa privada, especialmente no setor da habitação e dos serviços. As ações incluíram:

1. Requalificação de Espaços Públicos e Patrimoniais:
    a. Intervenção no Campo Mártires da Pátria, transformando-o num espaço mais funcional e esteticamente integrado ao centro histórico;
    b. Requalificação da Rua da Assunção, com melhorias na pavimentação e mobiliário urbano;
    c. Restauro do emblemático Edifício da Relação, antigo tribunal e importante marco arquitetónico da cidade;
2. Modernização de Infraestruturas:
    a. Reabilitação das infraestruturas da Rua dos Caldeireiros, apoiando também a renovação do comércio;
3. Soluções Habitacionais:
    a. Intervenção em edifícios municipais na Rua de Trás, criando alternativas de realojamento para residentes afetados por obras de renovação;
4. Mobilidade Urbana:
    a. Criação de infraestruturas de transportes, circulação e estacionamento.

Em 1996, o CRUARB apresentou um plano de balanço das suas atividades, permitindo uma visão sistematizada das intervenções realizadas, respetivo estado de execução (até 1999) e impacto na zona histórica. Esta sistematização revelou não apenas os progressos materiais (reabilitação, realojamento, infraestrutura), mas também os limites estruturais de uma entidade que operou durante quase três décadas sem o apoio regular de fundos comunitários. Ainda assim, o modelo de intervenção do CRUARB permanece como uma referência em Portugal, sobretudo pela forma como articulou preocupações patrimoniais, urbanísticas e sociais.

t01. Plano com as 26 ações realizadas e o seu respetivo estado até 1999.

Fonte: Pinto, L. p.225.

Ações	Estado
1 - Recuperação dos pisos superiores do edifício da Rua de Cima do Muro, 5/8	Concluído
2 - Conclusão da obra e entrada em funcionamento de um edifício de ateliers para artistas sobre o túnel da Ribeira	Concluído
3 - Posto de receção de resíduos sólidos do túnel da Ribeira-Barredo	Concluído
4 - Recuperação do pavimento da Rua de Cima do Muro	Concluído
5 - Recuperação das fachadas da Rua de Cima do Muro	Concluído
6 - Reenquadramento do Mercado da Ribeira	Empreitada em curso
7 - Reposição das Escadas das Padeiras	Empreitada em curso
8 - Câmara de grades na praça da Ribeira para intercetar os resíduos sólidos do rio da Vila	Concluído
9 - Arranjo urbanístico do Cais da Ribeira, Praça da Ribeira e Cais da Estiva	Empreitada em curso
10 - Salvaguarda do Património histórico-arqueológico na Ribeira	Empreitada em curso
11 - Recuperação de edifícios para o Hotel da Praça da Ribeira	Concluído
12 - Nova iluminação pública no Cais da Estiva e Muro dos Bacalhoeiros	Concluído
13 - Recuperação de edifícios na Rua dos Mercadores, 2 a 28	Concluído
14 - Recuperação de edifícios para novas instalações do CRUARB	Concluído
15 - Recuperação do interior do quarteirão limitado pela Rua Fonte Taurina, Rua da Alfândega, Rua do Infante D. Henrique e Rua de S. João	Em estudo
16 - Obras de remodelação e ampliação do Arquivo Histórico Municipal	Empreitada em curso
17 - Recuperação dos edifícios para habitação e comércio no Muro dos Bacalhoeiros	Concluído
18 - Consolidação e regularização do pavimento do Muro dos Bacalhoeiros	Concluído
19 - Ampliação das instalações do Centro Social do Barredo	Concluído
20 - Recuperação dos edifícios para habitação e comércio na Rua da Reboleira	Em projeto
21 - Ampliação do Centro regional de Artes tradicionais	Concluído
22 - Ampliação das instalações do lar de terceira idade da Associação Social e Cultural de S. Nicolau	Concluído
23 - Conclusão de duas obras de recuperação de edifícios financiadas pelo RECRIA e início de outras duas	Concluído
24 - Reordenamento do trânsito automóvel em toda a área	Concluído
25 - Iluminação, pintura e reparação do túnel da Ribeira	Concluído
26 - Novas placas de sinalização e toponímicas	Concluído

porto vivo, sociedade de reabilitação urbana

Com a extinção do CRUARB em 2003, as políticas de regeneração urbana passaram a ser operacionalizadas através de novos instrumentos e entidades com maior flexibilidade administrativa e financeira. Neste novo enquadramento, a constituição da Porto Vivo, SRU, em 2004, antecipou e concretizou muitos dos princípios que viriam a ser formalizados no regime legal de 2009, posicionando-se como a principal entidade responsável pela implementação das estratégias de reabilitação no Centro Histórico da cidade. A Porto Vivo surge, assim como uma peça fundamental na articulação entre os objetivos nacionais de reabilitação e as especificidades locais do território portuense. A sua atuação reflete uma nova fase das políticas urbanas na cidade, marcada por uma abordagem mais integrada, sustentada por financiamento comunitário e baseada numa lógica de intervenção territorial faseada, cujo impacto será analisado em detalhe.

A Porto Vivo, SRU – Sociedade de Reabilitação Urbana foi formalmente constituída em 27 de novembro de 2004, no seguimento do Decreto-Lei n.º 104/2004, de 7 de maio, que estabelecia um regime excecional de reabilitação urbana para zonas históricas e áreas críticas de reconversão urbanística. Este diploma surgiu como resposta à crescente necessidade de revitalização dos centros históricos portugueses, criando condições específicas para agilizar os processos de reabilitação e promover a articulação entre diferentes agentes urbanos. Com a criação das SRU, pretendia-se dotar os municípios de entidades com autonomia administrativa e capacidade de gestão técnica especializada, capazes de intervir de forma eficaz em contextos urbanos particularmente sensíveis e complexos.

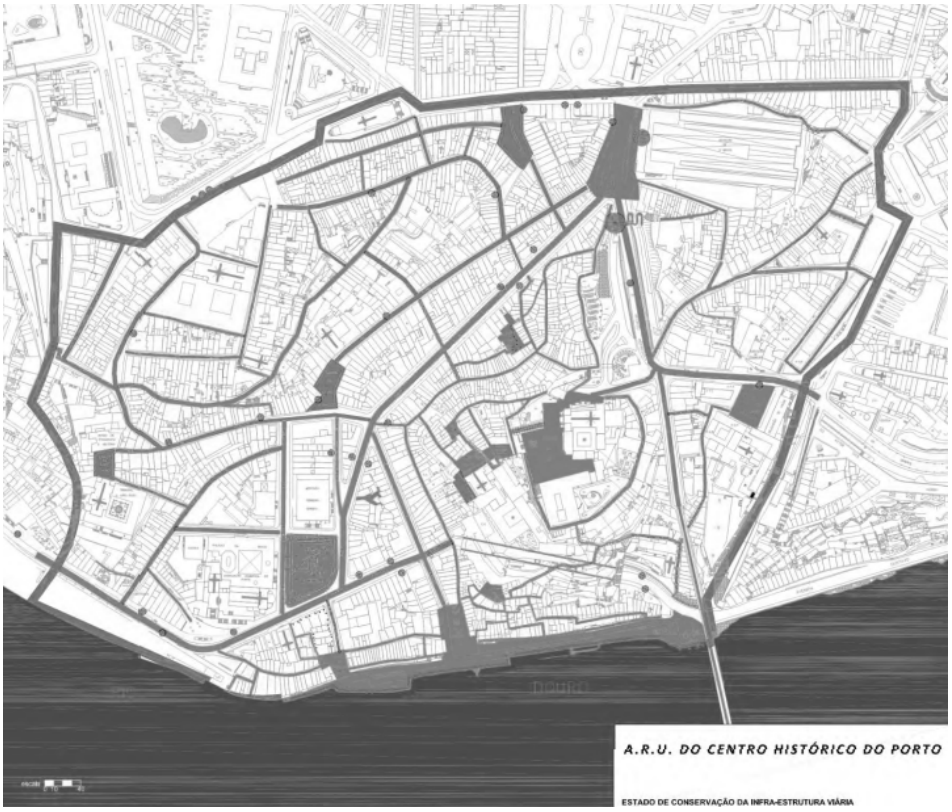
Enquanto mediadora entre proprietários, investidores e inquilinos[42], a Porto Vivo teve como missão articular interesses e mobilizar recursos, garantindo simultaneamente a preservação do património edificado e a renovação económica e social do território.

[42] SOUSA, F. (2011). *Análise do contributo da sociedade de reabilitação urbana Porto Vivo para a reabilitação habitacional e o arrendamento.*

Os seus objetivos incluíam, entre outros, a recuperação do edificado devoluto ou em mau estado de conservação, a requalificação das infraestruturas urbanas, a revitalização do tecido económico local e a promoção de inclusão social nas áreas intervencionadas.

A primeira grande ação da Porto Vivo foi o lançamento, em abril de 2005, do Plano Estratégico de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense, também conhecido como *Masterplan* da Cidade do Porto. Este plano definia uma Zona de Intervenção Prioritária (ZIP), integrada na designada Área Crítica de Reconversão e Recuperação Urbanística (ACRRU), e abrangia não apenas o Centro Histórico classificado como Património Mundial, mas também outras zonas urbanas da cidade com elevados níveis de degradação física e social. Contudo, a dimensão territorial da ZIP revelou-se demasiado extensa para permitir uma gestão eficaz e focalizada. Por isso, o *Masterplan* propôs a subdivisão da área em seis Áreas de Intervenção Prioritária (AIP): Aliados, Carlos Alberto, Infante, Poveiros e São Lázaro, República e Sé/Vitória. Esta organização visava estabelecer critérios de prioridade e escalabilidade, adaptando o modelo de intervenção às especificidades de cada território.

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 307/2009, que veio regulamentar a delimitação das Áreas de Reabilitação Urbana (ARU), a Porto Vivo precisou de reconfigurar a sua estratégia de intervenção, convertendo a antiga ZIP em sete ARU distintas: Centro Histórico, Cedofeita, Bonfim, Aliados, Miragaia, Lapa e Santos Pousada. Esta conversão permitiu alinhar a ação da Porto Vivo com os novos enquadramentos legais e facilitar o acesso a incentivos fiscais e financeiros, tanto a nível nacional como europeu.



f08. ARU do Centro Histórico do Porto.

Fonte: Porto Vivo.

No interior da ARU Centro Histórico, o *Masterplan* propôs um modelo de intervenção gradual e experimental, centrado em unidades urbanas bem definidas. Assim, foram selecionados cinco[43] quarteirões-piloto para teste e como modelo para intervenções futuras:

- Quarteirão de Cais das Pedras;
- Quarteirão das Cardosas;
- Quarteirão de Carlos Alberto;
- Quarteirão de D. João I;
- Quarteirão do Infante.

Estes quarteirões foram escolhidos pela sua representatividade em termos de diversidade morfológica, grau de degradação e desafios sociais, funcionando como laboratórios urbanos para testar soluções replicáveis noutros contextos da cidade. Foram realizados estudos técnicos detalhados, articulando critérios de conservação patrimonial

[43] Na presente investigação, consideram-se apenas quatro dos quarteirões-piloto originalmente definidos no *Masterplan*. Embora o Quarteirão Cais das Pedras tenha sido inicialmente incluído como AIP, em 2025 a Porto Vivo clarificou que este quarteirão foi apenas alvo de iniciativas de reabilitação privada.

com dinâmicas contemporâneas de habitação, comércio e mobilidade.



f09. Localização dos cinco quarteirões-piloto tendo por base uma fotografia aérea do Porto.

Fonte: autor.

A intervenção da Porto Vivo foi significativamente fortalecida pelo acesso a mecanismos de financiamento europeu, nomeadamente através do Programa Operacional Regional do Norte (ON.2), do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), do Instituto da Habitação e Reabilitação Urbana (IHRU) e de fundos estruturais como o FEDER (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional) e o FEIE (Fundo Europeu de Investimento Estratégico). Estes recursos permitiram estruturar uma estratégia de reabilitação de longo prazo, menos dependente do investimento direto público e mais orientada para parcerias público-privadas e para a dinamização económica sustentável do centro urbano.

O percurso traçado ao longo deste capítulo evidencia como, desde os anos 1980, a reabilitação urbana no Porto tem sido marcada por uma crescente institucionalização, diversificação de modelos de intervenção e valorização estratégica do centro histórico como motor de regeneração urbana. Da ação pioneira do CRUARB, passando pela experiência pontual do Programa Polis, até à consolidação de uma política estruturada através das ARU e da Porto Vivo, SRU, observam-se diferentes visões e instrumentos que refletem as prioridades de cada época. Este enquadramento permite agora avançar para o objeto específico desta investigação: o Centro Histórico do Porto, área de intervenção contínua e privilegiada, onde se testaram modelos e estratégias de reabilitação urbana que marcaram a evolução da cidade nas últimas décadas.

03 a cidade e o objeto de estudo:
o centro histórico do porto

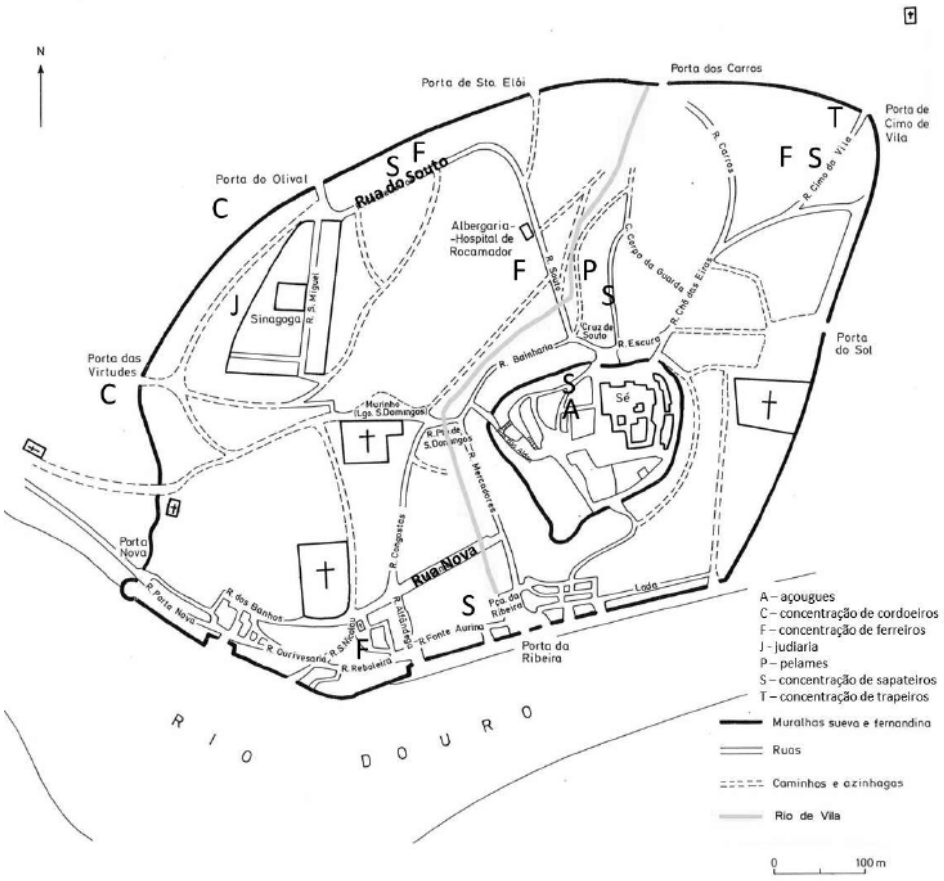
caraterização do centro histórico

O Centro Histórico do Porto constitui um testemunho excecional da evolução urbana de uma cidade europeia com mais de mil anos de história[44]. A sua inscrição na Lista do Património Mundial da UNESCO, em 1996, reflete o reconhecimento da singularidade e autenticidade de um tecido urbano denso e irregular, moldado por séculos de ocupação humana, refletindo a adaptação constante às condições topográficas e às transformações socioculturais da cidade. Esta zona classificada, que inclui áreas como a Sé, a Ribeira e a encosta dos Guindais, manifesta uma notável continuidade histórica, onde o traçado medieval, os edifícios religiosos e a habitação convivem com as dinâmicas contemporâneas de reabilitação urbana.

As origens do Porto remontam ao período romano, quando a povoação de *Portus Cale* se estabeleceu junto à foz do Douro. Ao longo da Alta Idade Média, o núcleo urbano consolidou-se no morro da Sé, uma plataforma elevada com grande valor estratégico. A cidade medieval desenvolveu-se a partir deste ponto, criando um sistema de ruas estreitas, curvas e escalonadas, altamente condicionado pela geografia acidentada da encosta[45]. Este crescimento orgânico, sem uma lógica geométrica ou regular, moldou a morfologia urbana que ainda hoje carateriza o centro histórico, com os seus quarteirões compactos, escadarias e travessias que ligam as diferentes cotas do terreno.

Durante a Idade Moderna e, sobretudo, no século XVIII, o Porto experimentou uma nova fase de expansão urbana, associada ao aumento da atividade comercial, em particular ao comércio do vinho do Porto. Esta fase traduziu-se na edificação de palácios urbanos, igrejas e infraestruturas públicas que ainda marcam a paisagem da cidade. A atuação do arquiteto Nicolau Nasoni é emblemática desta época, com obras como a Igreja e Torre dos Clérigos (1763), a galilé barroca da Sé (1736) e o Paço Episcopal. Estas intervenções ampliaram a dimensão simbólica da cidade e reforçaram a sua monumentalidade, mesmo dentro de uma malha urbana medieval e apertada.

[44] UNESCO. (s/d). *Historic Centre of Oporto, Luiz I Bridge and Monastery of Serra do Pilar.*
[45] RODRIGUES, C. (2015). *O lugar residencial na cidade do Porto: a territorialização social do espaço urbano.* Revista Convergência Crítica, v.1, n.7. p.6.



f10. Mapa da distribuição dos mestres no Porto, séculos XIV e XV.

Fonte: Ribeiro, M. p.164.

O património arquitetónico do Centro Histórico do Porto é representativo desta longa evolução. A Sé do Porto, iniciada no século XII, apresenta uma mescla de elementos românicos, góticos e barrocos. A Igreja de São Francisco, de origem gótica, destaca-se pelo seu interior barroco ornamentado com talha dourada. Estes edifícios, integrados num tecido urbano predominantemente residencial, refletem a coexistência de diferentes funções (religiosa, administrativa, comercial e doméstica) num espaço denso e multifuncional.

A zona da Ribeira, localizada na margem do Douro, foi durante séculos o coração económico da cidade. Ali se concentravam as atividades ligadas ao comércio fluvial e marítimo, com armazéns, estalagens e habitação popular. Os edifícios coloridos e encostados ao rio, com arcadas no piso térreo e fachadas estreitas (como Miragaia), é hoje um dos ícones visuais mais reconhecíveis do Porto. Contudo, com a industrialização e o desenvolvimento urbano noutras áreas da cidade, o centro histórico começou a perder protagonismo económico. A partir do século XIX, muitas zonas da cidade antiga entraram em declínio físico e

social, com o agravamento das condições habitacionais, abandono de edifícios e perda de população residente.



f11. Gravura publicada cerca de 1850, representando parte do Cais da Alfândega do Porto e Cais da Ribeira, o Rio Douro, com a Ponte Pênsil, parte de Vila Nova de Gaia e a Serra do Pilar.

Fonte: GISA, Arquivo Municipal do Porto.

Assim, durante grande parte do século XX, o centro histórico do Porto foi objeto de intervenções pontuais, muitas vezes de caráter corretivo ou simbólico. Como mencionado em capítulos anteriores, apenas no final do século, e especialmente após a classificação UNESCO, começou a emergir uma consciência mais estruturada sobre a necessidade de intervenção integrada, que articulasse conservação patrimonial, revitalização urbana e inclusão social. A década de 1990 trouxe consigo os primeiros esforços sistemáticos nesse sentido, impulsionados por financiamentos europeus e novos paradigmas de planeamento urbano.

No entanto, as fragilidades do tecido urbano e social persistiam. A elevada taxa de desocupação, o envelhecimento da população, a degradação dos edifícios e a carência de investimento criavam uma situação de estagnação, à qual era urgente responder. As políticas públicas passaram então a reconhecer a importância de agir de forma integrada e sustentada. Como nota a Porto Vivo, o Centro Histórico é um espaço dinâmico, habitado, vivido, usado quotidianamente, mas que requer intervenções específicas para preservar os seus valores e recuperar a sua função urbana.

Foi neste contexto que surgiu a Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana, com o objetivo de liderar e coordenar os processos de regeneração da Baixa do Porto e do seu centro histórico alargado, e

um plano que previa uma análise exaustiva do tecido físico e social, bem como propostas concretas de intervenção que incluíam fatores como a reabilitação de edifícios com valor patrimonial, a criação de novas unidades habitacionais, a dinamização do comércio, a melhoria dos espaços públicos e a inserção de equipamentos de apoio comunitário.

A seguir, iremos analisar em maior detalhe esta análise, estes objetivos, estas metodologias que foram realizadas anteriormente às intervenções.

a porto vivo e o programa dos quarteirões-piloto

Os quarteirões de Carlos Alberto, D. João I, Cardosas e Infante foram selecionados pela Porto Vivo, SRU, por apresentarem uma combinação representativa de desafios e potencialidades típicas da cidade consolidada: diversidade tipológica do edificado, valor patrimonial, ocupações comerciais e habitacionais em declínio, localização central e pressão turística crescente. O objetivo era que cada quarteirão pudesse testar uma abordagem específica, com soluções adaptadas às suas caraterísticas físicas e socioeconómicas, mas com potencial de replicação noutras zonas da cidade. Entre os objetivos comuns definidos para os quatro quarteirões destacam-se:

- A reintrodução da função habitacional, com tipologias diversificadas e orientadas para diferentes perfis sociais;
- A dinamização do comércio de proximidade e de serviços compatíveis com a morfologia dos edifícios existentes;
- A valorização do espaço público e a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade pedonal;
- A articulação entre funções residenciais e atividades económicas;
- A proteção e valorização do património edificado;

Em cada documento estratégico foram realizados levantamentos técnicos, cadastrais e funcionais detalhados, seguidos de diagnósticos específicos, abrangendo variáveis urbanísticas, sociais, económicas e patrimoniais.

No Quarteirão de Carlos Alberto, a morfologia urbana apresentava uma estrutura densa, marcada por edifícios com frentes muito estreitas e profundidades variáveis. Cerca de um terço dos edifícios

encontrava-se em estado de conservação razoável, sendo necessárias intervenções médias. Contudo, muitos outros apresentavam degradação avançada, encerrando riscos estruturais e insalubridade. A fragmentação fundiária e a falta de articulação entre os logradouros dificultavam a implantação de soluções integradas.



f12. Fotografia aérea do Quarteirão de Carlos Alberto.

Fonte: Porto Vivo, p.12.

No caso das **Cardosas**, o diagnóstico apontou para um subaproveitamento acentuado dos pisos superiores dos edifícios, frequentemente transformados em armazéns ou espaços devolutos, com acessos degradados ou inexistentes. A reconversão funcional era dificultada pela falta de acessibilidade vertical e pela configuração interna desatualizada dos edifícios. A ausência de estacionamento e a pressão turística eram fatores adicionais de desequilíbrio funcional.



f13. Fotografia aérea do interior do Quarteirão das Cardosas.

Fonte: Porto Vivo, p.26.

O Quarteirão do Infante, embora de pequena dimensão, ocupa uma posição estratégica junto à Praça do Infante D. Henrique. A sua frente urbana apresentava edifícios de valor simbólico elevado, mas em diferentes estados de conservação. Três edifícios em particular encontravam-se devolutos nos pisos superiores, necessitando de reabilitação profunda. Este quarteirão passou por mais intervenções de manutenção, devido às reabilitações recentes, do que por reformas estruturais profundas. O espaço público circundante, embora relevante do ponto de vista simbólico, carecia de reordenamento, renovação de mobiliário urbano e melhoria ambiental.



f14. Fotografia aérea do Quarteirão do Infante

Fonte: Porto Vivo, p.15.

O **Quarteirão de D. João I** apresenta problemas semelhantes aos restantes: maioria das edificações desocupadas, declínio acentuado da vitalidade funcional, vocação terciária em lenta agonia e degradação do espaço público.

Em resposta a este diagnóstico, as propostas de intervenção para cada quarteirão foram formuladas com base em objetivos concretos e medidas operacionais diferenciadas.

No Quarteirão de Carlos Alberto, a estratégia passava por uma requalificação tipológica adaptada à vivência urbana contemporânea. A proposta incluía habitação nos pisos superiores com tipologias atualizadas, comércio no piso térreo, espaços para serviços ao longo da Rua de Sá Noronha, reabilitação do Café Luso como âncora cultural, e a criação de um logradouro interior comum que otimizasse as condições de salubridade e ventilação dos edifícios. A pedestrenização (p.31) do Largo do Moinho de Vento e a requalificação dos arruamentos envolventes estavam igualmente previstas.

Para as Cardosas, a proposta era mais ambiciosa: previa-se a instalação de uma unidade hoteleira de grande dimensão, a criação de um parque de estacionamento subterrâneo em vários níveis, a introdução de habitação e a reorganização do interior do quarteirão com novos acessos, equipamentos de apoio e requalificação das frentes comerciais. Tratava-se de uma operação complexa, com alterações profundas à estrutura edificada e forte articulação com os espaços públicos envolventes.

No Infante, o foco foi colocado nos edifícios voltados para a praça, considerados prioritários. Estavam previstas reabilitações profundas e médias, com a manutenção do comércio no rés-do-chão e introdução de habitação nos pisos superiores, nomeadamente tipologias de dimensão média, com vista para o rio. Os restantes edifícios, já intervencionados, seriam alvo apenas de manutenção regular. A intervenção pública previa ações no arruamento, na iluminação e na qualificação ambiental do espaço exterior.

Para D. João I, é proposta uma intervenção integrada no quarteirão, dividida em duas vertentes: Intervenção conjugada, com demolição e reconstrução de edifícios, criação de um parque de estacionamento subterrâneo, uma praça pública interior (1,350m^2) e alargamento da Travessa do Bonjardim, privilegiando habitação (110 fogos), comércio (8,400 m^2) e serviços (2,900 m^2).; e Intervenção Isolada, com um projeto de reparcelamento para 46 fogos, comércio e estacionamento. A estratégia visa requalificar o espaço urbano, atrair

residentes e dinamizar a Baixa Portuense, respeitando valores patrimoniais (como fachadas históricas) e melhorando acessibilidades e salubridade.

A operacionalização das propostas seguiu uma metodologia estruturada em intervenções por graus de intensidade (desde intervenções ligeiras ou pontuais a demolições parciais e reconstrução). Cada quarteirão tinha igualmente uma planificação indicativa de fases, geralmente dividida em:

1. Levantamento técnico e cadastral;
2. Diagnóstico e auscultação pública;
3. Contratualização com proprietários;
4. Início das obras de reabilitação prioritárias;
5. Intervenções complementares e monitorização.

Para além disso, os projetos apresentam cronogramas e investimentos distintos, adaptados às especificidades de cada área. O quarteirão de Carlos Alberto (p.54), com um orçamento de 3,6 milhões de euros, era previsto ser intervencionado entre 2005 e 2007. Em paralelo, o quarteirão Infante (p.49), com um custo estimado de 2,4 milhões de euros, pretendia seguir o mesmo período (2005-2007). Já os projetos de maior escala, com o D. João I (orçamentado em 36,4 milhões de euros, p.40) e as Cardosas (24,2 milhões de euros, p.115 e 116), planeava-se decorrerem entre 2007 e 2010, refletindo a complexidade das suas intervenções.

Todos os documentos estratégicos demonstram a preocupação com a participação cidadã. A Porto Vivo, SRU, (segundo os documentos) organizou reuniões com os proprietários e afixou avisos em todos os imóveis abrangidos, abrindo períodos formais de consulta e recolha de contributos. Estas ações permitiram ajustar algumas propostas iniciais e responder a preocupações concretas, como o realojamento temporário, a compatibilidade funcional ou os impactos patrimoniais. A maioria dos interessados aderiu às propostas, havendo apenas casos pontuais de desacordo, como um proprietário no quarteirão Carlos Alberto, que se opôs à demolição parcial do seu edifício para abertura do logradouro.

Contudo, entre a formulação destes documentos estratégicos e a sua implementação decorreram quase duas décadas, marcadas por transformações profundas na cidade, nomeadamente o crescimento do turismo, alterações no mercado habitacional e reconfigurações sociais significativas no centro histórico. Neste contexto, importa agora avaliar o que foi efetivamente concretizado em cada um dos quarteirões-piloto, confrontando os objetivos inicialmente traçados com os resultados observáveis no presente. No ponto seguinte, propõe-se, por isso, analisar o estado atual dos quarteirões de Carlos Alberto, D. João I, Cardosas e Infante, procurando identificar os impactos urbanísticos, sociais, funcionais e sustentáveis das intervenções e aferir até que ponto os princípios de reabilitação integrada e sustentável foram respeitados e aplicados.

"(…) foi garantido o direito de participação dos interessados, (…), através da afixação de avisos em todos os edifícios (…) e através de reuniões promovidas com os proprietários que, (…), estiveram presentes ou fizeram-se representar. Além dos proprietários foram ouvidos os arrendatários que o solicitaram." (p.4)

Porto Vivo, 2005, sobre o Quarteirão de Carlos Alberto

quarteirão de Carlos Alberto



f15. Quarteirão Carlos Alberto. Esc.: 1/1500
Fonte: autor

Quarteirão compreendido entre a R. do Actor João Guedes, da Praça de Carlos Alberto, a R. das Oliveiras e a R. de Sá de Noronha. Relativamente ao espaço público adjacente ao quarteirão, todas as ruas anteriormente mencionadas podem-se definir como sendo vias de circulação automóvel, com a existência de passeios pedonais que variam

entre 1m e 1,5m, contudo podemos dividi-las em dois tipos: ruas de grande afluência, como é o caso da R. do Actor João Guedes e a R. das Oliveiras, e ruas estreitas de pouca afluência, como a R. de Sá de Noronha. Os espaços públicos de permanência com maior dimensão e diversidade de usos são o Largo do Moinho de Vento e a Praça Carlos Alberto, com passeios mais largos, esplanadas e uma grande vivência.

A sua proximidade a pontos de interesse históricos e culturais, reforça a importância de uma intervenção cuidadosa que respeite o património existente. Desde 2007 (Paulino, 2014) que este quarteirão tem vindo a ser algo de várias reabilitações, que visaram não apenas a recuperação física dos edifícios, mas também a revitalização socioeconómica, promovendo a reinserção destas áreas na dinâmica urbana contemporânea (apesar da iniciativa de intervenção ter início em 2005).



f16. Espaços públicos de permanência no quarteirão: Praça Carlos Alberto (à esquerda e Largo Moinho de Vento (à direita).

Fonte: autor.

estado de conservação

Relativamente ao estado de conservação das edificações, o levantamento realizado revela um cenário diversificado. A maioria dos edifícios apresenta boas condições, resultado tanto das intervenções realizadas anteriormente pela Porto Vivo, SRU, quanto da manutenção regular feita ao longo dos anos. Outros edifícios encontram-se atualmente em obras de restauro.

No entanto, persistem alguns casos de edificações em avançado estado de degradação, que exigem atenção, de modo a garantir a conservação do tecido urbano e a valorização deste importante setor da cidade. O mapeamento detalhado permite identificar claramente estas diferentes situações e orientar as prioridades de intervenção.



f20. Mapeamento do nível de estado de conservação. Esc.: 1/1500

Fonte: autor.





f21 e 22. Parcelas 3 (à esquerda) e 5 (à direita), identificadas a vermelho.

Fonte: autor.

caraterísticas do edificado

Antes das intervenções de reabilitação promovidas pela Porto Vivo, SRU, as edificações do Quarteirão de Carlos Alberto exibiam sinais visíveis de degradação, como rebocos deteriorados, azulejos danificados e elementos metálicos corroídos. As obras realizadas tiveram como objetivo preservar a restaurar esses elementos, assegurando a manutenção da identidade arquitetónica do quarteirão.

Atualmente, as paredes exteriores da maioria dos edifícios são construídas em alvenaria de pedra, rebocadas e pintadas ou revestidas com azulejos, materiais típicos da arquitetura local (figuras 17-19). As fachadas refletem o estilo tradicional dos séculos XVII e XIX, combinando revestimentos coloridos com superfícies em granito. Janelas e portas, geralmente estreitas e altas, seguem a verticalidade caraterística da arquitetura portuense, com algumas janelas incluindo portadas interiores.

A organização volumétrica contribui para a coerência visual do conjunto, com edifícios variando entre dois e quatro pisos. As coberturas são em telhados de quatro águas, reforçando a silhueta típica da malha urbana histórica do Porto, estes fatores transmitem coerência visual ao quarteirão e harmonia na representação da identidade local.







f17, 18 e 19.
Perfis verticais e fachadas revestidas com azulejos.

Fonte: autor.

Este quarteirão apresenta, também, um tecido urbano dinâmico onde se observa uma interessante sobreposição de funções. Ao nível do piso térreo, predominam os estabelecimentos comerciais, alguns tradicionais, outros mais direcionados ao turismo, como cafés, restaurantes, bares, etc. A análise deste mapeamento revela que, das 29 parcelas que formam este quarteirão, 20 correspondem a comércio, e outras 7 parcelas encontram-se atualmente ou em reabilitação ou sem uso definido.

Nos andares superiores, comparativamente, esta análise transforma-se. O vermelho revela a forte presença de Alojamento Local (AL)[46], que ocupa praticamente todas as unidades habitacionais.



f23 e 24. Mapeamento de usos comerciais e de alojamento local. Esc.: 1/4000

Fonte: autor.

[46] Alojamentos Locais registados no Registo Nacional de Turismo (RNAL).

Estes edifícios exemplificam claramente esta dupla realidade: no mesmo prédio, encontra-se, por exemplo, restaurantes tradicionais (como a Cafetaria Docelandia) e apartamentos turísticos nos andares superiores. Esta coexistência revela um cenário complexo, onde os benefícios económicos do turismo coexistem com a erosão do tecido social original.

Este retrato espacial, baseado em dados oficias e trabalho de campo, mostra como o Quarteirão de Carlos Alberto se tornou um microcosmo das transformações que afetam o Centro Histórico do Porto. O estudo revela ainda potencial para requalificação de alguns espaços subutilizados a nível do rés-do-chão, e mesmo para alguns edifícios a serem atualmente reabilitados, que poderiam ser convertidos em serviços de proximidade, beneficiando tanto residentes como visitantes. À medida que a cidade evolui, ferramentas como esta cartografia tornam-se essenciais para um planeamento urbano mais informado e sustentável.

usos e transformações dos espaços públicos

Para compreender plenamente como os espaços públicos adjacentes ao quarteirão são vividos hoje, entre turistas apressados e noites animadas, é preciso recuar no tempo.

Nesta análise cruzarei o passado morfológico do quarteirão com os seus usos atuais, revelando como as intervenções urbanas influenciaram a apropriação desses locais pelos seus usuários.

A comparação uma fotografia aérea de 2005 (pré-reabilitações) e uma fotografia aérea contemporânea, revela uma evolução na morfologia e na organização dos espaços exteriores do quarteirão.



f25. Fotografia aérea de 2005.

Fonte: Paulino, A.

Na fotografia aérea de 2005, observa-se:

- Logradouros bastante reduzidos, com os edifícios a ocupar os poucos espaços livres que existiam;
- Desaparecimento de um edifício que bloqueava o acesso ao interior do quarteirão. A sua demolição (anterior a 2005) criou uma passagem pública, aumentando a permeabilidade do quarteirão;
- Já há presença de passeios alargados.



f26. Fotografia aérea contemporânea.

Fonte: Autor.

Nas imagens mais recentes, as mudanças pós-reabilitação tornam-se evidentes:

- Expansão dos logradouros internos, com a demolição ou adaptação de construção que ocupavam indevidamente esses espaços. Isso melhorou as condições de salubridade e criou áreas de uso comum;
- Consolidação do acesso ao interior do quarteirão, proveniente de 2005, mas agora integrado num projeto coerente de revitalização;

- Criação do "Largo da Oliveira", um novo espaço público que surge da interseção da R. Sá de Noronha com a R. das Oliveiras, que não existia em 2005.



f27. Interseção da R. das Oliveiras com a R. Sá de Noronha, pré-reabilitação.

Fonte: Paulino, A.

Ao longo de todo este período (2005-atualidade), dois espaços públicos mantiveram-se inalterados na sua essência: Praça de Carlos Alberto e o Largo Moinho de Vento, a sua persistência demonstra o papel histórico destes locais como pontos de referência na malha urbana.

Contudo, se as transformações morfológicas revelam como estes espaços se reconfiguraram ao longo do tempo, também é importante a observação dos seus usos atuais para compreender que funções sociais e culturais eles desempenham hoje na vida da cidade.

A praça de Carlos Alberto, outrora um local de convívio intenso entre portuenses, é hoje predominantemente usada para monumentos pontuais de descanso solitário, como ilustra a figura 28, de um leitor isolado num dos bancos desta praça. Já no Largo Moinho de Vento, hoje predominam turistas em pausas breves para fotografias (figura 30) ou descanso rápido entre visitas (figura 29). Quanto ao "Largo da Oliveira" é usado maioritariamente em períodos noturnos, devido aos bares presentes no quarteirão e a outros adjacentes.







f28. Praça Carlos Alberto.

f29 e 30. Largo Moinho de Vento.

Fonte: Autor.

"O procedimento de participação dos interessados foi iniciado com a afixação de avisos em todos os edifícios da Unidade de Intervenção e decorreu até ao dia 26 de Janeiro de 2007." (p.4)

"Renovação de todas as parcelas do conjunto, através da sua demolição e construção de edifícios novos, (…), obedecendo a um programa misto com predominância de habitação (…)." (p.35)

Porto Vivo, 2007, sobre o Quarteirão de D. João I

quarteirão de D. João I



f31. Quarteirão D. João I. Esc.: 1/1500
Fonte: autor

O Quarteirão de D. João I (2007 – 2024), delimitado pela Praça de D. João I e pelas ruas Sá de Bandeira, Formosa, Bonjardim e a Travessa do Bonjardim. Esta localização estratégica faz dele um ponto de transição entre zonas comerciais, residenciais e de serviços. A praça de D. João I,

sistematizada no século XX[47], carateriza-se por uma arquitetura predominantemente modernista, contrastando com os traçados mais antigos das ruas adjacentes. A rua de Sá de Bandeira, fruto de realinhamentos viários do século XIX, destaca-se pelo seu eixo largo e pela presença de edifícios com caraterísticas ecléticas, enquanto as ruas do Bonjardim e da Formosa mantêm vestígios de traçados medievais. Atualmente reabilitado, faz com que a diversidade das suas frentes urbanas e a sua relevância patrimonial desempenhem uma peça fundamental na leitura histórica e morfológica da malha urbana portuense.

caraterísticas do edificado

Este quarteirão, atualmente totalmente reabilitado (2024), apresenta caraterísticas arquitetónicas que equilibram a preservação do património histórico com intervenções contemporâneas. Os edifícios mantêm as proporções verticais típicas da malha urbana portuense, com alturas homogéneas que variam entre três e cinco pisos, reforçando a coerência visual do conjunto, contudo ao contrário dos outros quarteirões que foram e irão ser aqui estudados, este não possui edifícios típicos estreitos. As fachadas refletem uma linguagem tradicional (figuras 32 e 33), com revestimentos de granito nas molduras das portas e janelas, elementos cuidadosamente recuperados durante as obras de reabilitação promovidas no âmbito da Porto Vivo, SRU, e parcerias privadas com a promotora Avenue[48].





f32 e 33. Fachada do quarteirão D. João I na Rua Sá da Baneira.

Fonte: autor.

[47] (2006). *DELIBERAÇÃO*. Conselho de Administração.
[48] (2023). *Porto: Casas e Comércio no quarteirão D. João I concluídos em setembro*. Lusa.

A análise deste quarteirão revela um padrão de ocupação marcadamente segmentado, refletindo dinâmicas contemporâneas de valorização imobiliária e *turistificação* do centro histórico. No rés-do-chão (figura 34), observa-se uma única funcionalidade comercial orientada para o turismo, com estabelecimentos dedicados a experiências gastronómicas requintadas, óticas, etc.

Os espaços ainda disponíveis para arrendamento ou venda evidenciam a dificuldade em atrair investidores, especialmente comércio local ou serviços de proximidade.

Nos pisos superiores (figura 35), verifica-se uma total dedicação para funções residenciais, caraterizadas por tipologias desde T0 a T4, com áreas que diferem entre 35m^2 e 193m^2, cujos valores de mercado as tornam inacessíveis à generalidade da população portuense (as únicas quatro habitações disponíveis têm valores entre 900,000€ e 1,200,000€).



f34 e 35.
Mapeamento de usos comerciais e de alojamento local. Esc.: 1/4000

Fonte: autor.

Este fenómeno de "enobrecimento" é acentuado pela presença de um edifício dedicado apenas a hotelaria, consolidando a área como polo de alojamento temporário

De 93 apartamentos (The Social Hub Apartments, figura 36) e 16 espaços comerciais, apenas seis e quatro estão disponíveis, respetivamente (figuras 37 e 38). Apesar de apenas quatro habitações estarem disponíveis, muitas já vendidas mantêm-se vazias há meses.



f36. The Social Hub Apartments.

Fonte: autor.





f37 e 38. Publicidade da venda de apartamentos e a localização privilegiada dos espaços comerciais.

Fonte: autor.

Esta conjugação de fatores consolida um processo acelerado de gentrificação com múltiplas dimensões. Verticalmente, manifesta-se numa clara segregação funcional: o rés-do-chão dedicado a atividades económicas turísticas contrasta radicalmente com os pisos superiores ocupados por habitação exclusiva. Socialmente, observa-se uma progressiva substituição dos usos quotidianos tradicionais por funções especializadas e dependentes do fluxo turístico, alterando profundamente o tecido social da área. Urbanisticamente, esta transformação acarreta uma preocupante perda de diversidade funcional, criando um cenário vulnerável à sazonalidade turística e à potencial desertificação nos períodos de menor atividade.

estado de conservação

Conforme já foi exposto, esta área foi alvo de um processo de reabilitação, que se estendeu por mais de uma década. As primeiras intervenções significativas ocorreram em 2008, quando a Porto Vivo, SRU, em parceria com o Millenium BCP, celebrou um contrato de reabilitação urbana para este quarteirão (a iniciativa de intervenção no quarteirão começou em 2006).



f39. Praça no Interior do quarteirão.

Fonte: Autor.

Em 2015, iniciaram-se as demolições parciais de edifícios sem valor patrimonial ou em avançado estado de degradação, sobrando apenas o edifício Palácio Atlântico. Posteriormente, em 2019, a Porto Vivo, SRU, autorizou a cessão da posição contratual para novos parceiros privados, a promotora Avenue, o que impulsionou a continuidade das obras. Em 2022, as estruturas de betão abaixo do solo e os pavimentos de betão até ao 5º piso estavam concluídos.

Atualmente, o quarteirão integra habitações, espaços comerciais, serviços e uma praça com jardim aberto ao público, revitalizando esta área emblemática da cidade.

usos dos espaços públicos

A análise da ocupação vertical do quarteirão de D. João I revela um padrão claro de separação funcional. Esta configuração, contudo, levanta uma questão fundamental: que papel desempenham os espaços exteriores num contexto onde o próprio tecido edificado já manifesta um afastamento socioeconómico tão marcado?

Na **Praça D. João I**, predominam:

- Fluxos turísticos rápidos entre pontos turísticos;
- Pausas breves para registos fotográficos (com especial interesse nos elementos patrimoniais, como as estátuas d'Os Corcéis);
- Espera ocasional de grupos organizados.



f40. Praça D. João I, utilizada por turistas.

Fonte: autor.

No **pátio**[49] **interior**, nota-se:

- Uso episódico como áreas de descanso momentâneo ou a servir as esplanadas do comércio térreo;
- Escassa apropriação para atividades comunitárias prolongadas;
- Valorização mais estética que funcional dos equipamentos urbanos.

Este cenário evidencia três transformações fundamentais no tecido urbano: a alteração demográfica do quarteirão, marcada pela ausência de residentes permanentes, provoca uma mudança nos padrões e utilização dos espaços públicos. Simultaneamente, a intensa pressão turística reconfigurou as organizações espaciais, ou seja, transformou locais originalmente concebidos para permanência e convívio em meras zonas de passagem efémera. Esta dinâmica é particularmente visível na forma como os elementos de mobiliário urbano, outrora pensados para incentivar à interação social, assumem hoje uma função predominantemente cenográfica, servindo mais como adereços de paisagem urbana, seja para fotografias, seja para descanso rápido, do que como "suporte" à vida comunitária.



f41. Pátio no miolo do Quarteirão de D. João I.

Fonte: autor.

[49] Visto que já não se considera um logradouro (por não depender de um edifício), nem se enquadra na definição de praça (por ser um espaço exterior no miolo do quarteirão), optou-se por designar este espaço como "pátio".

Enquanto a apropriação dos espaços públicos revela as dinâmicas sociais do quarteirão, a análise da eficiência energética do Palácio Atlântico oferece uma perspetiva complementar sobre o impacto ambiental destas transformações urbanas.

Este edifício, apesar da sua origem nos anos 50, exemplifica como a reabilitação pode conciliar património e modernidade energética, ainda que com desafios por superar. Possui um Certificado Energético de classe C, com um consumo energético 146% superior ao mínimo exigido para edifícios novos. Apesar disso, destaca-se pelo desempenho eficiente em alguns indicadores de sustentabilidade, como o arrefecimento ambiente, que é 67% mais eficiente do que a referência padrão, e o consumo de água quente sanitária, que apresenta uma eficiência 18% superior. No entanto, a eficiência da iluminação é 47% inferior ao valor de referência, representando um ponto crítico na performance energética do edifício.

O edifício conta ainda com um contributo de 17% de energia proveniente de fontes renováveis e tem emissões anuais de CO_2 estimadas em 531,9 toneladas[50]. Este valor ainda é algo significativo, especialmente para um único edifício. Comparando com alguns parâmetros:

- Emissões per capita em Portugal: cerca de 4,5 toneladas por ano em 2021. Assim, este edifício emite anualmente o equivalente ao CO_2 gerado por cerca de 118 pessoas.
- Transporte rodoviário: um carro a gasolina emite, em média, 120g de CO_2 por km. Isso significa que as emissões deste edifício equivalem a 4,4 milhões de km percorridos por um carro, ou seja, cerca de 110 voltas ao planeta.

Dito isto, para um grande edifício comercial, este valor não é incomum, mas mostra que ainda há margem para melhorias na eficiência energética e na redução de emissões, mesmo sendo um edifício dos anos 50.

[50] Certificado de Desempenho Energético com Nº de Documento: SCE0000253455428, possível de pesquisa em https://www.sce.pt/pesquisa-certificados/ e com documento físico disponível no edifício.

"(…) o facto de o quarteirão não possuir hoje praticamente população residente, pelo que a introdução de uma "nova" população não arrastará, em princípio, fatores de conflitualidade social significativos." (p.24)

Porto Vivo, 2007, sobre o Quarteirão das Cardosas

quarteirão das Cardosas



f42. Quarteirão Cardosas. Esc.: 1/1500
Fonte: autor

O Quarteirão das Cardosas (2007 – 2014), no centro histórico do Porto, circundado pela Praça de Almeida Garrett, pelo Largo dois Lóios, pelas ruas Trindade Coelho e das Flores, com frente a norte para a Praça da Liberdade, situa-se numa área densa e multifuncional, caraterizado por uma mistura de comércio, serviços e espaços residenciais.

A sua configuração urbana reflete a evolução da cidade ao longo dos séculos, com edifícios de várias épocas e estilos. Por ser um quarteirão localizado num ponto central de conectividade e com muita afluência, existe o desafio de equilibrar a preservação do património histórico com as necessidades urbanas contemporâneas, como acessibilidade e regeneração urbana.

estado de conservação

A intervenção no Quarteirão das Cardosas, entre 2007 e 2014[51], representa um dos exemplos mais claros dos impactos contraditórios da reabilitação urbana no Porto.

As obras de reabilitação incluíram a criação de um parque de estacionamento subterrâneo com 327 lugares, a abertura de uma nova praça pública com 1,600m^2 (com dois níveis diferentes) e a instalação de uma nova zona comercial no seu interior.



f43 e 44. Edifícios de Alojamento Local, números de polícia 269 e 299, respetivamente.

Fonte: autor.

[51] *Quarteirão das Cardosas no Porto*. Afaplan.

"*O quarteirão das Cardosas, no Porto, foi considerado o melhor exemplo de regeneração urbana ao nível residencial. O projeto ganhou nesta categoria o Prémio Nacional de Reabilitação Urbana de 2014 (…)*" (S. A., 2014) Atualmente, o quarteirão é considerado um exemplo de sucesso em reabilitação urbana, mantendo um bom estado de conservação e contínua manutenção, desempenhando um papel significativo na regeneração do centro histórico do Porto.

caraterísticas do edificado

O edifício mais emblemático da área, o Hotel das Cardosas, foi cuidadosamente restaurado, mantendo a sua fachada histórica, enquanto se adapta às necessidades contemporâneas de turismo e comércio.

As fachadas dos edifícios do quarteirão variam entre elementos tradicionais, como janelas de madeira e azulejos (figura 44), e outros detalhes modernos que surgem com a adaptação às exigências atuais, como a instalação de novos sistemas de acessibilidade, elementos também resultantes das intervenções anteriores.

O quarteirão é composto por edifícios de pequena a média altura, mantendo a coerência com o tecido urbano denso da cidade. A sua localização estratégica, próxima de importantes infraestruturas, como a estação ferroviária de São Bento e a rede de metro, facilita o acesso e a mobilidade dos residentes e visitantes.



f45. Elementos tradicionais nas fachadas dos edifícios.

Fonte: autor.

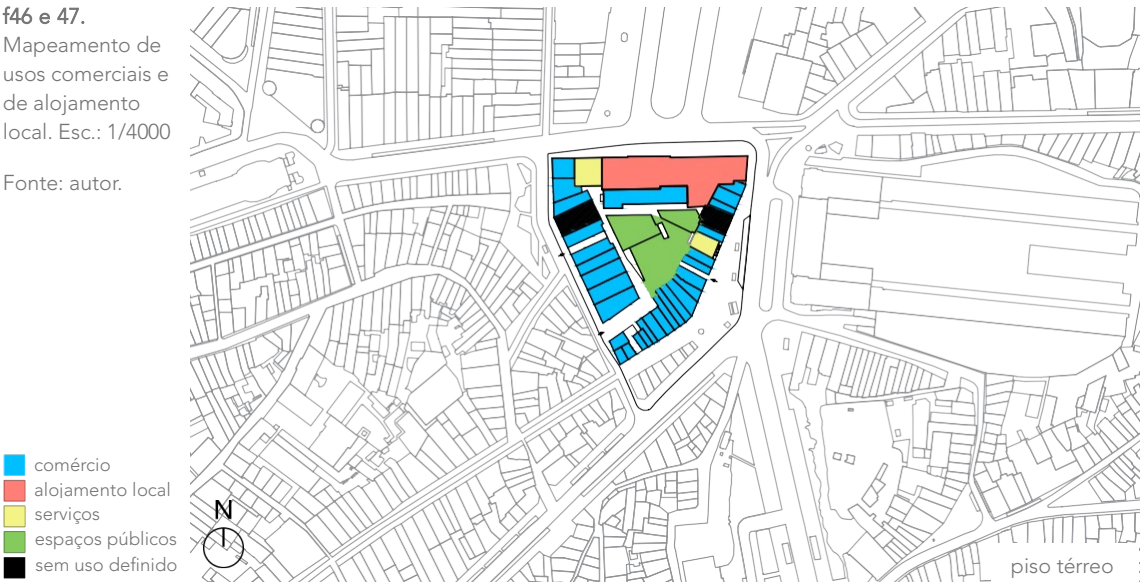
Antes da intervenção, o quarteirão já não era uma área predominantemente residencial. No entanto, ainda albergava alguns residentes antigos e comércios tradicionais que davam vida ao espaço. Após as obras, essa dinâmica alterou-se por completo. Atualmente não existe um único edifício residencial no quarteirão, apenas Alojamentos Locais, geridos por pessoas que chegaram após as intervenções.

Logo, importa também analisar como se distribuem as funções nos próprios edifícios, do piso térreo aos andares superiores (que variam entre 2 a 5 andares), para compreender a profunda transformação que carateriza o quarteirão das Cardosas.

No piso térreo, verifica-se uma quase total monopolização por atividades comerciais orientadas para o turismo, com apenas duas exceções: a Farmácia Vitália (último resquício de serviço local) e a Loja Interativa Porto *Welcome Center* (infraestrutura municipal de acolhimento turístico). Os restantes espaços são ocupados por um tecido comercial homogéneo, composto por lojas de souvenirs e restauração temática, criando uma paisagem urbana voltada para o visitante externo.

f46 e 47.
Mapeamento de usos comerciais e de alojamento local. Esc.: 1/4000

Fonte: autor.





Esta lógica intensifica-se nos pisos superiores, onde se verifica uma conversão massiva para Alojamento Local, com a totalidade dos edifícios (exceto a Loja Interativa, cujos andares superiores permanecem sem uso definido) transformados em unidades de hospedagem temporária. A ausência completa de habitação permanente nestes andares acentua o carácter efémero da ocupação do quarteirão, reforçando o processo de gentrificação.

Desta forma percebe-se que, após as obras, o quarteirão transformou-se radicalmente, tornando-se num espaço dominado pelo turismo e pelo Alojamento Local, com consequências profundas para a identidade local e a coesão social. Assim, uma área que era anteriormente caraterizada por uma mistura de comércio tradicional e pequenos negócios, tornou-se uma zona de consumo turístico massificado, onde os vestígios da vida comunitária original desaparecem progressivamente. Esta metamorfose representa uma profunda alteração no tecido social, onde os rituais do quotidiano local cedem lugar a dinâmicas efémeras para o visitante local.

Apesar disso, a análise das caraterísticas físicas do edificado no quarteirão das Cardosas, revela apenas parte das transformações que ocorreram. Para compreender plenamente o impacto das intervenções, é necessário observar como estes edifícios se relacionam com os espaços públicos que os articulam, e como estes, por sua vez, são apropriados (ou subutilizados) no quotidiano.

f48. Praça no interior do Quarteirão das Cardosas, nível superior.

Fonte: autor.



usos dos espaços públicos

O que se verifica hoje é uma clara rutura com os padrões históricos: os largos e logradouros que outrora serviam de palco à vida comunitária, com moradores a conviver, trabalhadores locais em pausas animadas e crianças a brincar, transformaram-se em meros cenários de passagem turística. A Praça das Cardosas não incentiva a permanência, simbolizando esta mudança: sem mobiliário urbano, sem sombras convidativas, apenas várias esplanadas, comércio e o espaço só ganha vida episódica durante as pequenas feiras artesanais que ali se instalam ocasionalmente.

F49. Urban Market na Praça das Cardosas.

Fonte: O Porto Encanta.



O quarteirão tornou-se um cenário para fotografias, com lojas de souvenirs e cafés temáticos a substituírem os negócios que ali existiam há décadas.



f50. Praça no interior do Quarteirão das Cardosas, nível inferior.

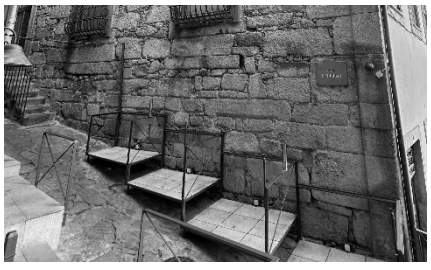
Fonte: autor.

"Todos os interessados neste processo manifestaram, de forma generalizada, vontade em contribuir para a reabilitação desta Unidade de Intervenção, aderindo na sua maior parte às propostas constantes do Projeto Base." (p.5)

Porto Vivo, 2005, sobre o Quarteirão do Infante

quarteirão do Infante







f51. Quarteirão Infante. Esc.: 1/1500
Fonte: autor

O Quarteirão do Infante (2005 – 2007) é delimitado pela R. do Infante D. Henrique, R. da Alfândega, R. de São Nicolau, Tv. de São Nicolau e o Largo do Terreiro. Esta área insere-se na zona classificada como Património Mundial da UNESCO, refletindo a importância histórica e cultural do local.

Caraterizado por uma malha urbana densa, com edifícios predominantemente dos séculos XVII e XVIII (com alterações posteriores)[52], que, comparando com os outros quarteirões aqui falados, testemunham a evolução arquitetónica e urbana da cidade.

estado de conservação





f52. Cartograma de síntese de estado de conservação anteriores às reabilitações de 2005-2010.

Fonte: Porto Vivo, SRU.

f53. Mapeamento atual do estado de conservação.

Esc.: 1/2500

conservados
em reabilitação
degradados

Fonte: autor.

Através das figuras 57 e 58, podemos perceber que a reabilitação no quarteirão do Infante foi um sucesso e apresenta, atualmente, em grande parte, edifícios bem conservados, com manutenção contínua, e sem necessidade de intervenções significativas. Contudo, uma das parcelas (parcela 7, a amarelo na figura 58), ainda apresenta sinais visíveis de degradação ou falta de manutenção, levanta-se a questão sobre se o mesmo passou por algum processo de reabilitação desde 2005.

[52] (2005). *Unidade de Intervenção do Quarteirão do Infante – Documento Estratégico*. Porto Vivo, SRU.





f54. Parcela 07 antes das intervenções no quarteirão em 2005.

Fonte: Correia, G.

f55. A mesma parcela em 2025.

Fonte: autor.

caraterísticas do edificado

A maioria das edificações apresenta fachadas em pedra e reboco pintado, caraterísticas das construções nesta área, com bastantes linhas verticais e caixilharias em madeira, elementos preservados durante os vários processos de reabilitação.

Algumas fachadas, principalmente ao longo da R. do Infante D. Henrique, exibem azulejos, ornamentações simples e varandas com guardas metálicas trabalhadas, típicas do período. A adaptação dos edifícios a novas funções comerciais e residenciais foi conduzida com atenção à compatibilização de soluções modernas com o tecido histórico.

f56 e 57.
Ornamentações ao nível do piso térreo (esquerda) e fachada em azulejos típicos portuenses (direita).

É possível verificar também a presença de guardas metálicas trabalhadas.

Fonte: autor.





Ao analisar as funções atuais dos edifícios no Quarteirão do Infante, revela-se um cenário distinto face aos outros quarteirões reabilitados do centro histórico. Enquanto noutras áreas observamos uma dominância clara do comércio turístico e alojamento local, este quarteirão mantém ainda caraterísticas mais próximas do tecido urbano tradicional, embora com alguns sinais de transformação.

No piso térreo, predomina o comércio tradicional, com estabelecimentos que servem maioritariamente a população local, mas também turistas: cafés antigos, pequenos negócios familiares. Duas parcelas destacam-se por funções de proximidade: uma creche e uma igreja.

f58 e 59.
Mapeamento de usos comerciais e de alojamento local. Esc.: 1/4000

Fonte: autor.





Nos pisos superiores (que variam entre 2 e 5 andares), de um total de 11 parcelas edificadas, apenas 3 foram convertidas em Alojamento Local. Os restantes edifícios apresentam funções de habitação permanente, mesmo que de famílias pouco numerosas.

Com esta breve análise podemos perceber como o Quarteirão do Infante comprova como a reabilitação urbana pode conciliar preservação do carácter local com adaptação às novas dinâmicas da cidade, resta saber o porquê de este quarteirão conseguir manter isso e os restantes não. Será a influência do CRUARB e a inserção de habitação social?

usos dos espaços públicos

Enquanto as caraterísticas do edificado revelam o cuidado físico com o património, também é importante analisar a vitalidade dos espaços públicos que articulam esse tecido edificado. No caso do Quarteirão do Infante, a Praça do Infante Dom Henrique apresenta um equilíbrio notável, entre uso turístico e apropriação local.

Esta praça adjacente funciona como um microcosmo da complexidade urbana do quarteirão:

- Para turistas, é ponto de passagem entre atrações, cenário para fotografias e área de descanso breve;
- Para portuenses, mantém-se como espaços de convívio, desde idosos que aproveitam o mobiliário urbano ao sol a jovens em conversa e a apanhar sol;

- Ocasionalmente, transforma-se em palco de feiras artesanais e eventos comunitários que reativam temporariamente a sua prática coletiva.

Assim, esta coexistência de usos contrasta a monotonia turística de outras praças reabilitadas e já analisadas aqui.



f60. Praça do Infante Dom Henrique como uso coletivo.

Fonte: autor (2018).

Concluída a análise individual de cada quarteirão-piloto, importa agora adotar uma perspetiva comparativa que permita identificar padrões, contrastes e abordagens diferenciadas nos processos de reabilitação de cada um. Esta leitura transversal é essencial para compreender não apenas os resultados isolados de cada intervenção, mas também o modo como diferentes estratégias responderam a desafios comuns. Comparar os quarteirões entre si permite revelar semelhanças estruturais, divergências metodológicas e distintas formas de abordagem a aspetos como a reocupação habitacional, a integração social, a valorização patrimonial ou o envolvimento de agentes públicos e privados. Esta etapa visa, portanto, consolidar uma compreensão mais crítica e informada sobre os efeitos e potencialidades dos modelos de reabilitação testados no Centro Histórico do Porto.

Para isso, a definição desses critérios de análise constitui uma etapa fundamental, pois irá permitir estabelecer uma base metodológica sólida para a leitura comparativa dos quarteirões-piloto. Estes critérios foram definidos com base em referências relevantes no campo da regeneração urbana, da conservação do património e da sustentabilidade, articulando conceitos como tipos de intervenções, a eficiência energética e a sustentabilidade social.

critérios de análise

Caraterísticas Gerais:

- Localização: Zona central, ribeirinha, etc;
- Área total: Tamanho do quarteirão em m^2;
- Número de edifícios: Total de imóveis por quarteirão;
- Tipologia Predominante: Residencial, comercial, misto, industrial, etc.

O primeiro eixo, Caraterísticas Gerais, inclui variáveis como a localização geográfica, a área total do quarteirão, etc. Estes elementos são fundamentais para contextualizar cada intervenção no seu tecido urbano e funcional, uma vez que a escala, o uso e a posição relativa no território influenciam diretamente as estratégias e o alcance da reabilitação. Estudos destacam a importância de avaliar a morfologia urbana e a tipologia dos edifícios para planejar intervenções eficazes (Lago, 2007), esta investigação apresenta uma ficha de análise comparativa entre diferentes áreas urbanas, demonstrando como os quarteirões com maior ou menor valor influenciam a prioridade de intervenção. De forma semelhante, Cardoso (2013) apresenta uma tabela resumo de múltiplos casos de estudo, detalhando a área útil, o número de unidades de ocupação e a tipologia de cada unidade, fornecendo uma base sistemática para a análise comparativa de quarteirões históricos.

> *"(…) o objeto central das preocupações teóricas do urban design e do urbanismo é a forma física, espacial, da cidade, ela própria, (…). Supõe-se, (…), que o próprio objeto urbano possui uma certa autonomia enquanto tema de investigação, de crítica e de experimentação."* (Barata, 1999, p.68)

Estado de Conservação (Pré-Reabilitação):

- % de Edifícios Degradados;
- Patologias Comuns: Ex.: Infiltrações, fissuras, humidade, etc.

Este critério visa medir o grau de degradação do edificado de modo a ser possível identificar as necessidades específicas de reabilitação. Estudos sobre os quarteirões-piloto da Porto Vivo, SRU, demonstram que a abordagem metodológica frequentemente adotada inicia-se com um levantamento detalhado do estado de conservação dos edifícios que compõem os quarteirões.

Esta etapa preliminar é crucial para compreender as condições físicas e estruturais do património edificado, identificando patologias, quais as necessidades de intervenção e quais as intervenções realizadas, servindo de base para análises subsequentes mais complexas (Cardoso, 2013).

Intervenções Realizadas:

- Tipo de Intervenção: Reabilitação integral, parcial, demolição/reconstrução;
- Materiais utilizados: Madeira, pedra, argamassas tradicionais, etc;
- Soluções Sustentáveis: Isolamento térmico, painéis solares, sistemas de reaproveitamento de água;

O terceiro grupo de critérios diz respeito às Intervenções Realizadas, contemplando o tipo de intervenção, os materiais utilizados e a presença de soluções sustentáveis. Este eixo permite avaliar o compromisso técnico e ambiental das operações, bem como a fidelidade à autenticidade do património. A escolha do tipo de intervenção e dos materiais influencia diretamente a eficácia e a sustentabilidade do projeto. Oliveira (2012), aborda a adaptação de sistemas de gestão às especificidades da reabilitação, incluindo a seleção de materiais compatíveis com as estruturas existentes.

Sustentabilidade Ambiental:

- Eficiência Energética: % de edifícios com certificação energética;
- Integração de Energias Renováveis: Painéis solares, sistemas geotérmicos (Decreto-Lei n.º 159/2006 de 8 de agosto);
- Gestão de Resíduos: Reciclagem de materiais durante a obra;
- Áreas Verdes: m^2 de jardins, hortas urbanas ou telhados verdes;

A Sustentabilidade Ambiental, um critério que reconhece a crescente importância das questões ecológicas no planeamento urbano. Este critério abrange a eficiência energética dos edifícios, aferida através da percentagem de unidades com certificação energética após a reabilitação, bem como a integração de energias renováveis, como painéis solares ou sistemas geotérmicos. Estudos destacam a importância da regulamentação e das metodologias de avaliação de sustentabilidade, que abrangem fatores como consumo de água, isolamento térmico e a implementação de soluções passivas para a melhoria do desempenho energético (Cardoso, 2013). Diretivas (Diretiva 2010/31/EU; Decreto-Lei n.º 78/2006; Decreto-Lei n.º 80/2006) europeias e legislação nacional estabelecem parâmetros específicos para a melhoria da eficiência e da qualidade do ar interior.

A reutilização de materiais e a gestão de resíduos são aspetos centrais na reabilitação urbana, especialmente em contextos históricos. Desde a antiguidade[53], há registos da importância de utilizar materiais disponíveis localmente e reaproveitar elementos em processos de reconstrução, tanto por questões económicas quanto ambientais. A legislação atual enfatiza a necessidade de uma gestão eficiente dos resíduos de construção, estabelecendo normas para a reciclagem e a reutilização de materiais, reduzindo assim o impacto ambiental das intervenções.

A inclusão de áreas verdes e salubridade nos projetos de reabilitação urbana é um critério fundamental para a promoção da sustentabilidade

[53] **VITRUVIUS**, M. & HOWE, T. (1999). *De Architectura Libri Decem: Volumen 2* (I. Rowland, Trad.). Cambridge University Press.

ambiental. Exemplos internacionais demonstram que a incorporação de espaços verdes em áreas densamente urbanizadas contribui para a melhoria da qualidade do ar, a regulação térmica e o bem-estar dos habitantes (Beatley, 2000). Estudos também reforçam a necessidade de implementar medidas como isolamento térmico, uso de energias renováveis e gestão eficiente de resíduos, garantindo benefícios ambientais e sociais (Almeida, 2017).

Sustentabilidade Social:

- População Residente: Número de habitantes antes/depois;
- Espaços Coletivos: Praças, parques, centros comunitários;
- Acessibilidade: Melhorias em rampas, elevadores, etc.;

Serão avaliadas variáveis como a evolução da população residente antes e depois das intervenções, a presença e qualidade dos espaços coletivos e as melhorias em termos de acessibilidade. Este aspeto da dimensão social da reabilitação urbana também é um fator determinante para o sucesso das intervenções. A criação de espaços públicos e a melhoria da acessibilidade são estratégias fundamentais para promover a coesão social e fortalecer o vínculo da comunidade com o espaço urbano (Zancheti, Somekh & Fregonezi, 2015). A revitalização de centros históricos deverá considerar não apenas a conservação do património edificado, mas também a criação de infraestruturas que incentivem a interação social e a inclusão de diferentes grupos populacionais[54].

[54] (s/a). *Improving Access to Historic Building and Landscapes*. Historic England.

Impacto Cultural e Patrimonial:

- Preservação de Elementos Históricos: fachadas, azulejos, estruturas originais;
- Integração com o Contexto Urbano: Harmonia com a envolvente.

A salvaguarda do património cultural é crucial em áreas históricas. Como analisado anteriormente, o século XX foi marcado por debates fervorosos sobre as metodologias de restauro e preservação do património, protagonizados por figuras emblemáticas como Viollet-le-Duc e John Ruskin, cujas visões contrastantes moldaram o pensamento sobre a conservação histórica. A valorização do património edificado deve equilibrar a preservação das caraterísticas arquitetónicas originais com a adaptação às necessidades contemporâneas, garantindo a continuidade da identidade cultural dos lugares (Almeida, s/d; Azevedo, 2010; Guimarães, 2022).

"O distrito do Porto tem surgido como uma região inovadora no âmbito ambiental, tentando implementar medidas que façam a diferença no combate às alterações climáticas. Em dezembro de 2020, a cidade do Porto, (…), foi inserida na lista de cidades líderes ambientais, segundo a CDP, Carbon Disclosure Project." (Guimarães, 2022, p.62)

Por fim, a integração das intervenções de reabilitação com o contexto urbano é essencial para garantir a harmonia com a envolvente. A preservação de elementos arquitetónicos tradicionais e a adaptação das construções às necessidades atuais devem ser conduzidas de forma a respeitar a morfologia urbana existente e a identidade cultural das cidades (Peixoto, s/d). A sustentabilidade cultural das cidades depende da capacidade de equilibrar a modernização dos espaços com a valorização do património edificado e das dinâmicas urbanas.

Após a apresentação da tabela comparativa, optou-se por complementar a análise comparativa com um aprofundamento individual de dois dos quarteirões analisados. Esta abordagem responde à constatação de que, dada a complexidade dos territórios e a riqueza dos dados recolhidos nos documentos estratégicos e nas outros estudos realizados sobre estas áreas, nem todos os elementos relevantes puderam ser plenamente representados no formato sintético da tabela. Assim, a análise descritiva que se segue permite clarificar aspetos que, embora cruciais para a compreensão global das intervenções, não são facilmente traduzíveis em dados quantitativos ou categorias fechadas.

A tabela comparativa, por razões de extensão e legibilidade, encontra-se apresentada na página seguinte.

t02. Tabela Comparativa entre os cinco quarteirões.

Fonte: autor.

Características Gerais (Pré-Reabilitação)	**Carlos Alberto**	**D. João I**	**Cardosas**	**Infante**
Localização	Frente Urbana Zona Central	Frente Urbana Zona Central	Frente Urbana Zona Central	Frente Ribeirinha
Área Total (m2)	9.334	66.380	29.639	7.082
Número de Edifícios	31	21	42	9
Tipologias Predominantes	Misto	Misto	Misto	Misto
Investimentos (Porto Vivo / Particulares)	6 M€ / 1 M€	0 / 36,4 M€	9,5 M€ / 29,1 M€	0 / 2,7 M€
Estado de Conservação (Pré-Reabilitação)				
% de Edifícios Degradados	~50%	62%		22%
Patologias Comuns	Degradação, Risco de Colapso, Fissuração, etc	abandono, obsolescência, degradação e insalubridade		Deformações, empenos e degradações
Intervenções Realizadas (Pós-Reabilitação)				
Tipo de Intervenção	Integral/ Construção	Parcial/ Construção	Parcial/ Demolição	Integral
Materiais Utilizados	Granito, Azulejos		Gesso Cartonado, Madeira e derivados	Pedra, Madeira
Soluções Sustentáveis	Fachadas ventiladas		Sistemas ETICS e fachadas ventiladas	Lajes mistas colaborantes
Sustentabilidade Ambiental (Pós-Reabilitação)				
Eficiência Energética		Certificado Energético Classe C (Palácio Atlântico)	Redução 62% energia primária 71% coletores solares térmicos	Não foi obrigado a cumprir o RCCTE
Integração de Energias Renováveis		17% proveniente de fontes renováveis	Coletores Solares Térmicos	
Gestão de Resíduos	Reutilização de materiais			Reutilização de materiais
Áreas Verdes	Praça Carlos Alberto	Praça no interior do quarteirão		Jardim do Infante
Sustentabilidade Social (Pós-Reabilitação)				
População Residente (antes/depois)				
Espaços Coletivos	Interior do Edifício/Largo Moinho de Vento	Praça no interior do quarteirão	Praça no interior do quarteirão	Praça do Infante Largo do Terreiro
Acessibilidade	Alargamento dos passeios/Parque de Estacionamento	Parque de Estacionamento	Parque de Estacionamento	Caixa de Escadas/Elevador
Impacto Cultural e Patrimonial (Pós-Reabilitação)				
Preservação de Elementos Históricos	Manutenção/ Preservados	Manutenção de Fachadas	Manutenção de Estruturas e Fachadas	Conservação da Fachada Original, Manutenção de Caixilharias, etc
Integração com o Contexto Urbano	Manteve identidade histórica e cultural	Criação de novas dinâmicas funcionais	Dinamismo da Vida Urbana	Manteve identidade histórica

aprofundamento individual: quarteirão de Carlos Alberto

Antes do início das obras de reabilitação, os edifícios do quarteirão de Carlos Alberto apresentavam um conjunto significativo de patologias que comprometiam não apenas a sua integridade estrutural, mas também as condições mínimas de habitabilidade. No interior dos edifícios, eram visíveis sinais claros de degradação dos materiais e sistemas construtivos.

As **paredes interiores** evidenciavam fissuração, cedência e deformações nos seus elementos constituintes, incluindo rebocos, ripados e tábuas de madeira, o que apontava para a perda de desempenho estrutural ao longo do tempo. A humidade era uma das patologias mais recorrentes, resultante de infiltrações e da ausência de ventilação adequada, fator que acelerava a deterioração dos materiais e contribuía para o insalubridade dos espaços.





f61. Presença de humidade.

f62. Degradação.

Fonte: Costa, S. p.61.

Nas **coberturas**, a situação não era diferente. A cedência e deformação dos elementos estruturais indicavam fragilidades sérias no sistema de suporte, colocando em risco a estabilidade global dos edifícios. As infiltrações, amplamente documentadas, causavam danos progressivos nas áreas interiores, enquanto a presença de vegetação espontânea nos beirados e a degradação dos vitrais das claraboias ilustravam o estado de abandono prolongado e a falta de manutenção sistemática.

f63. Deformação.

f64. Degradação dos vitrais das claraboias.

Fonte: Costa, S. p.62.





As **fachadas**, por sua vez, revelavam patologias críticas, nomeadamente o risco de colapso dos elementos de alvenaria em edifícios mais antigos, onde a deterioração era mais acentuada. O destacamento de revestimentos cerâmicos, como os azulejos, era frequente, assim como a degradação generalizada das pinturas, afetadas tanto pelo envelhecimento natural como por atos de vandalismo. Já nos **pavimentos e escadas**, observavam-se fenómenos de erosão dos revestimentos, fissuração dos elementos estruturais e presença de humidade em componentes em madeira, com consequências diretas na resistência mecânica e na segurança da circulação vertical e horizontal nos edifícios.

f65. Risco de colapso dos elementos de alvenaria.

f66. Destacamento dos azulejos.

Fonte: Costa, S. p.59.





f67. Fissuração e Degradação.

f68. Elevado teor de humidade.

Fonte: Costa, S. p.63.





Face a este diagnóstico, durante as reabilitações, foram utilizados diversos materiais e técnicas para resolver estas patologias e modernizar os edifícios. Entre as medidas adotadas, destacou-se a utilização de betão armado no reforço das fundações e apoios estruturais, proporcionando maior estabilidade e longevidade às construções. As paredes resistentes em alvenaria de pedra de granito foram mantidas sempre que possível, num esforço de preservação da identidade histórica e material do quarteirão. Paralelamente, introduziram-se estruturas metálicas modernas que permitiram reforçar a capacidade portante dos edifícios, assegurando o cumprimento das normas atuais de segurança.

A reabilitação dos pavimentos foi orientada por uma lógica de reaproveitamento, em que os materiais existentes foram preservados quando em bom estado, complementados por novas estruturas metálicas sempre que necessário. Nas caixilharias, optou-se por soluções que conjugassem desempenho térmico e acústico com fidelidade estética, utilizando ferro e madeira em substituições pontuais. As coberturas foram recuperadas com a aplicação de telha cerâmica, respeitando o aspeto tradicional, enquanto as fachadas foram intervencionadas com a introdução de painéis termolaminados, criando sistemas de fachada ventilada com ganhos significativos ao nível do conforto térmico e da eficiência energética (Costa, 2014, p.82). A aplicação de isolamento térmico em paredes e pavimentos, associada à melhoria do desempenho acústico, traduziu-se num ganho substancial em termos de conforto habitacional e redução do consumo energético, nomeadamente nas necessidades de aquecimento e arrefecimento (p. 43).

aprofundamento individual: quarteirão do Infante

À semelhança de outras unidades de intervenção da Porto Vivo, os edifícios deste quarteirão apresentavam sinais evidentes de degradação, agravados por múltiplas intervenções ao longo das décadas, muitas vezes sem coerência construtiva ou cuidado patrimonial. Essas sucessivas alterações de uso e adaptações funcionais deixaram marcas visíveis nas estruturas primárias, com deformações, empenos e degradações patentes nos pavimentos, paredes interiores, escadas e coberturas (Correia, 2009, p. 37).

A estrutura original dos edifícios baseava-se em paredes resistentes de alvenaria de pedra argamassada, com pisos e coberturas em madeira, materiais típicos do edificado tradicional da zona histórica portuense (p. 34). Durante o processo de reabilitação, optou-se por preservar esses elementos sempre que possível, complementando-os com tecnologias construtivas modernas que permitissem melhorar o desempenho estrutural e energético dos edifícios sem comprometer a sua integridade visual e arquitetónica. Assim, foram introduzidos pavimentos semi-leves em laje mista com chapa colaborante e perfis metálicos (HEB300 e IPE300), associados a coberturas em madeira de Pinho Bravo nacional, uma escolha que combinou robustez, leveza estrutural e respeito pela materialidade original (p. 41).

Estas decisões técnicas refletiram uma estratégia de sustentabilidade que privilegiou a reutilização de materiais tradicionais, como a pedra e a madeira, enquanto incorporou soluções contemporâneas que reduzissem o impacto ambiental da intervenção. A conjugação entre inovação e tradição resultou não apenas na melhoria da eficiência energética dos edifícios, mas também na sua durabilidade e adequação às exigências atuais de conforto térmico e acústico.

Outro aspeto central da intervenção foi a acessibilidade. A introdução de um elevador e a reformulação da escada semi-helicoidal permitiram resolver uma das limitações funcionais dos edifícios históricos: a dificuldade de acesso universal. Esta melhoria foi essencial para garantir a funcionalidade do edifício num contexto urbano que se pretende inclusivo e adaptado a todas as faixas etárias e condições físicas da população.

Paralelamente às questões técnicas e funcionais, a preservação dos elementos de valor patrimonial foi uma prioridade constante. A intervenção decorreu sob a supervisão do ex-IPPAR (Instituto Português do Património Arquitetónico), que impôs a manutenção da fachada original, a preservação das caixilharias de madeira e a reposição dos azulejos na fachada principal, garantindo que o carácter histórico e a identidade estética do quarteirão fossem devidamente respeitados (pp. 38 e 52).

análise crítica

A análise comparativa revela abordagens distintas face a desafios semelhantes, permitindo extrair lições valiosas para futuras intervenções.

Estes dados revelam disparidades significativas nos modelos de financiamento adotados. O Quarteirão de D. João I destaca-se pelo volume impressionante de investimento (36,4 milhões de euros), proveniente exclusivamente de fontes privadas. Este modelo, embora permita intervenções ambiciosas, levanta questões sobre o controlo público sobre as diretrizes urbanísticas e a garantia de sustentabilidade social. Em contraste, o Quarteirão das Cardosas apresenta um modelo mais equilibrado, combinando investimento público (9,3 milhões de euros) e privado (29,1 milhões de euros), sugerindo uma parceria estratégica que pode servir de modelo.

O quarteirão de Carlos Alberto e Infante, com investimentos mais modestos, provavelmente devido à dimensão destes quarteirões e ao facto de o quarteirão do Infante ter sido (à época) recentemente reabilitado.

A análise do estado pré-reabilitação revela quadros bastante distintos. D. João I, apresentava uma situação mais crítica, com 62% dos edifícios em estado de degradação avançada, devido ao abandono e incluindo problemas estruturais graves. Esta realidade exigiu intervenções profundas, algumas envolvendo a construção de edifícios completamente novos no lugar de outros. Já os quarteirões Carlos Alberto e Infante mostravam situações "menos" graves (cerca de 50% e 22%, respetivamente), permitindo intervenções mais pontuais e não tão ofensivas. Relativamente ao quarteirão das Cardosas não há informações disponíveis que preencham esse fator.

No âmbito da sustentabilidade ambiental, os quarteirões apresentam desempenhos bastante desiguais. O Quarteirão das Cardosas destaca-se claramente, com metas ambiciosas. D. João I, apesar de o Palácio Atlântico, edifício pré-existente e que se manteve, possuir um Certificado Energético de Classe C, é particularmente surpreendente a falta de medidas sustentáveis, dado o volume de

investimento envolvido. Esta abordagem sistemática à eficiência energética deveria servir de referência para todas as intervenções urbanas contemporâneas.

A análise da dimensão social revela avanços, mas também revela a omissão de um fator importante para esta investigação, a população residente antes e depois. Este critério apresenta elevada volatilidade, uma vez que a atual predominância de Alojamento Local nos quarteirões substituiu residentes permanentes por uma população flutuante, dificultando uma avaliação precisa deste parâmetro.

A criação de espaços coletivos, como as praças interiores em D. João I e Cardosas, demonstra uma preocupação com a promoção do convívio social e a qualidade do espaço público. Contudo, o facto de grande parte das residências serem Alojamento Local, como dito anteriormente, a compreensão do impacto social real destas intervenções é bastante limitada.

No campo da acessibilidade, o Quarteirão Infante sobressai com a implementação de elevadores e escadas adaptadas, enquanto os restantes quarteirões (Carlos Alberto, D. João I e Cardosas) privilegiaram soluções de estacionamento.

A integração entre preservação patrimonial e desenvolvimento urbano apresenta resultados variados. Os quarteirões Infante e Carlos Alberto mantiveram de forma exemplar as identidades históricas, através da conservação de fachadas e da utilização de materiais tradicionais. D. João I alcançou um equilíbrio entre a preservação das fachadas novecentistas e a renovação funcional, beneficiando da sua localização privilegiada junto a âncoras históricas como o Mercado do Bolhão, cuja presença justifica a manutenção da identidade arquitetónica da zona. Contudo, ao introduzir novas dinâmicas funcionais, arriscaram uma certa descaraterização do tecido urbano histórico. Esta abordagem, embora possa trazer benefícios em termos de funcionalidade, exige cuidado extremo para não comprometer a autenticidade e continuidade histórica que constituem o valor fundamental dos centros urbanos tradicionais.

A análise comparativa permite extrair várias conclusões relevantes para futuras intervenções de reabilitação urbana. Em primeiro lugar, os modelos mistos de financiamento (público-privado), como implementado no Quarteirão das Cardosas, revelam-se os mais promissores, combinando recursos com controle público sobre as diretrizes fundamentais.

Em segundo lugar, a relação entre o estado de conservação prévio e as estratégias de intervenção demonstra que abordagens integrais são necessárias para áreas críticas, mas que o seu elevado custo exige priorização criteriosa. As soluções parciais podem ser adequadas para áreas menos degradadas, mas carecem de planos de gestão urbana que garantam coerência a longo prazo.

A dimensão da sustentabilidade ambiental emerge como área que requer maior atenção. Da mesma forma, a dimensão social, particularmente no que diz respeito à gentrificação, à acessibilidade universal e à criação de espaços coletivos de qualidade, deve ser integrada de forma sistemática em todos os projetos.

Finalmente, a tensão entre preservação patrimonial e inovação funcional exige soluções equilibradas, que mantenham a autenticidade histórica enquanto respondem às necessidades contemporâneas. O exemplo do Quarteirão Carlos Alberto sugere que este equilíbrio é possível quando há sensibilidade arquitetónica e planeamento cuidadoso.


taxi

04 espelhos urbanos:
intervenções internacionais

f69. *Mercat de Sant Antoni*, adjacente à *Superilla Sant Antoni*. Barcelona.

Fonte: autor, 2023.

seleção dos casos de estudo internacionais

A seleção dos casos de estudo internacionais apresentados neste capítulo não se baseou apenas na sua notoriedade ou sucesso, mas antes na sua relevância enquanto referências aproximadas aos quarteirões-piloto da Porto Vivo, SRU.

O objetivo é compreender de que forma outras cidades europeias responderam aos desafios urbanos contemporâneos através de estratégias integradas de reabilitação e regeneração que procuram articular várias dimensões, como: a apropriação e a função do espaço público, o foco ecológico, inclusão social, etc. Os projetos analisados foram escolhidos precisamente porque materializam de forma significativa uma ou mais destas dimensões, enquadrando-se também nos critérios utilizados na análise dos quarteirões-piloto, permitindo estabelecer paralelismos críticos com a realidade portuense.

Para garantir uma análise abrangente, os projetos seguem uma linha de diferentes categorias tipológicas que respondem a contextos urbanos específicos: requalificação de espaços públicos com foco na escala pedonal e comunitária (as *superilles* de Barcelona e as *supermanzanas* de Valência), reorganização e pacificação do tráfego automóvel em áreas centrais (*congestion charge*, Londres), reconversão de antigas áreas industriais/ferroviárias (como o projeto *Bilbao Ría 2000* ou *clichy-batignolles*) e modelos inovadores de habitação cooperativa com forte componente ecológica e social (como o *wohnprojekt wien*). Apesar das diferenças territoriais, culturais e institucionais entre estes casos, todos partilham um traço comum: a tentativa de reintegrar a cidade na vida quotidiana dos seus habitantes, através da promoção de forma sustentáveis de habitar, circular e apropriar-se do espaço urbano.

Ao privilegiar casos que combinam diferentes escalas e estratégias, do planeamento metropolitano à intervenção em quarteirões específicos, procura-se também refletir sobre a complexidade de regeneração urbana enquanto processo multidimensional e de longo prazo. Projetos como o de *clichy-batignolles*, por exemplo, resultam de operações de grande escala sobre terrenos anteriormente desativados,

com uma forte aposta em equipamentos públicos, habitação acessível e infraestruturas ecológicas. Outros, como o de *wohnprojekt wien*, evidenciam a importância das dinâmicas participativas e da gestão coletiva enquanto instrumentos para garantir estabilidade residencial e coesão social. Já iniciativas como as *superilles* ou *madrid central* demonstram como a reconfiguração da mobilidade urbana pode contribuir diretamente para a melhoria do ambiente e da qualidade de vida urbana.

Neste sentido, a escolha destes casos não pretende representar modelos ideais ou replicáveis de forma linear, mas sim oferecer um conjunto diversificado de experiências que, em diálogo com os quarteirões-piloto da Baixa do Porto, possam contribuir para uma reflexão crítica sobre as possibilidades e os limites das estratégias de regeneração urbana sustentável na contemporaneidade.



f70. Contraste no centro histórico de Friburgo: veículos reduzidos e mobilidade suave predominante.

Fonte: autor, 2022.

O conceito das *superilles* em Barcelona surge como uma resposta inovadora aos desafios urbanos contemporâneos, tais como a elevada densidade populacional, o tráfego intenso e a poluição. Inspirado no plano de Ildefons Cerdà, o projeto visa reimaginar o espaço público de modo a priorizar pedestres, a mobilidade sustentável e a qualidade de vida nas zonas residenciais.

A proposta pretende inverter a lógica urbana centrada no automóvel e substituí-la de maneira a favorecer modos de vida mais saudáveis e coletivos. Em termos práticos, trata-se de restringir o tráfego automóvel dentro de conjuntos de nove quarteirões, desviando os fluxos para as vias periféricas e devolver o espaço viário no interior aos residentes.



f71. Diferenças entre o modelo de mobilidade urbana único e o modelo das *Superilles*.

Fonte: MDPI.

poblenou, Barcelona

A implementação das *superilles* teve início em 2016, com a *superilla* de Poblenou como projeto-piloto.

Localizado no distrito de Sant Martí, o bairro de Poblenou tem uma longa história de reconversão urbana. Outrora um importante centro industrial em Barcelona, especialmente nos séculos XIX e XX[55], a zona sofreu um declínio económico e físico significativo a partir da década de 1970[56], com o encerramento de fábricas e a degradação do tecido urbano.

[55] **MARCONI**, V. (2015). *Poblenou, from Barcelona's old industrial centre to new business, innovation and tourist district.* CatalanNews.
[56] **SPINELL**, G. (2022). *Urban Renewal: The smartest community.* Avnet Silica.

Este vazio industrial atraiu, nas décadas seguintes, diversos projetos de reabilitação e requalificação, dos quais se destaca o plano 22@Barcelona, uma ambiciosa iniciativa municipal lançada no início dos anos 2000 que procurava transformar Poblenou num distrito de inovação e tecnologia[57].

No entanto, apesar da retórica de regeneração, o plano 22@ foi alvo de críticas por contribuir para processos de gentrificação, expulsão de residentes e homogeneização funcional do bairro.



f72. Mapa dos bairros de Barcelona.

Fonte: Maps Barcelona.

Foi neste contexto de transformação urbana já em curso que se inseriu a *Superilla* de Poblenou. A escolha do local não foi casual, tratava-se de uma zona com grande potencial simbólico, infraestrutura recente e um tecido social ativo, mas também marcada por conflitos entre desenvolvimento económico, preservação da memória industrial e direito à cidade.

Assim, esta intervenção transformou áreas anteriormente dominadas por veículos em zonas de baixo tráfego, criando praças, áreas verdes, ciclovias e espaços para atividades culturais e comunitárias.

Dados preliminares apontam para benefícios mensuráveis, como a redução do tráfego em 21%[58] e o aumento do comércio local em

[57] *22@, more inclusive and sustainable.* Oficina 22@, Ajuntament de Barcelona.
[58] **LÓPEZ**, I., **ORTEGA**, J., **PARDO**, M. (2020). *Mobility Infrastructures in Cities and Climate Change: An Analysis Through the Superblocks in Barcelona.* Atmosphere. p.8.

cerca de 30% nessa área[59]. Contudo, os impactos destas transformações não se limitaram às métricas ambientais ou económicas. A visibilidade internacional do modelo contribuiu para a sua rápida disseminação discursiva.

Embora, o projeto tenha incluído consultas públicas e oficinas com residentes e atores locais, muitos moradores expressaram surpresa e insatisfação com a forma como as mudanças foram implementadas. Inicialmente, entre fevereiro e setembro de 2016, ocorreram diversas reuniões entre o *Ajuntament de Barcelona* e diferentes atores locais, incluindo a *Escola de Arquitectura da Universitat Internacional de Catalunya*, a *Taula Eix Pere IV*[60], o Instituto de Arquitetura Avançada da Catalunha (IAAC), organizações empresariais como o *Poblenou Urban* District ou o 22@ Network e da Agência de Ecologia Urbana de Barcelona. Estes encontros deram origem a uma instalação temporária experimental no Poblenou, concebida para testar soluções de reorganização urbana.



f73. Fotografia anterior às intervenções do modelo das superilles.

Fonte: Public Space.

No entanto, na fase de execução definitiva, o processo foi considerado por muitos como abrupto e insuficientemente participativo. A comunicação institucional foi criticada por ser escassa e confusa: pequenos panfletos foram distribuídos e muitos moradores continuaram

[59] **TIRAN**, J., **GOLUZA**, M., **JOSHUA**, G., et al. (2023). *Literature review on super blocks' effects on urban realm*. Tune Our Block. p.22.
[60] Associação de entidades e moradores que nasceu em 2014 com o desejo de revitalizar os bairros de Sant Martí por onde passa o eixo Pere IV.

sem saber se a intervenção seria permanente ou apenas provisória[61].

No dia da implementação, alterações ao trânsito e ao percurso de autocarros surpreenderam os habitantes, causando frustração particularmente entre quem dependia do automóvel para se deslocar diariamente.

A colocação improvisada de pneus e sinalização para limitar o tráfego reforçou a perceção de que o processo carecia de preparação e transparência. Ainda assim, o posterior investimento de cerca de 50 mil euros por parte do município permitiu a criação de estruturas mais permanentes, como mesas de piquenique, parques infantis e passeios alargados. Este investimento acabou por suavizar a oposição inicial e fomentar uma maior aceitação pública. A criação de espaços onde era possível conviver com segurança e sem o ruído constante do automóvel contribuiu para uma melhoria da perceção geral e para o aumento da procura por este tipo de intervenção urbana.



f74. Fotografia posterior às intervenções do modelo das superilles.

Fonte: Public Space.

Esta tensão entre intenção e prática estendeu-se também aos impactos socioeconómicos. A transformação urbana das *superilles*, ao melhorar a qualidade ambiental e o espaço público, contribuiu para a valorização imobiliária das zonas intervencionadas.

[61] LAZOWSKI, A. (2024). *Barcelona's "Superilles" Countering the Ubiquity of Automobiles*. Emerald Review.

Embora não seja um objetivo declarado do projeto, a crescente atratividade do bairro levou a uma procura intensificada por parte de perfis internacionais. Este fenómeno gerou pressões sobre o mercado de arrendamento, com muitos residentes locais a denunciarem aumentos insustentáveis nos preços da habitação, que se tornaram incompatíveis com os rendimentos médios da população residente. Como reportado por meios de comunicação portugueses, há uma perceção generalizada entre os habitantes de que a chegada destes novos moradores, com maior poder de compra, está diretamente associada à expulsão progressiva da comunidade local e à transformação do bairro num espaço voltado ao consumo e ao turismo de curta duração (TVI, 2023).

Apesar de o *Ajuntament de Barcelona* ter tentado conter estes efeitos através de medidas como controlo das licenças de alojamento turístico, a pressão do mercado imobiliário revelou-se difícil de mitigar de forma estrutural, alimentando um processo de gentrificação que continua em curso.

Em última instância, as *superilles* constituem uma experiência de reorganização espacial profundamente emblemática das tensões entre sustentabilidade, gestão urbana e justiça social.

la petxina, Valência

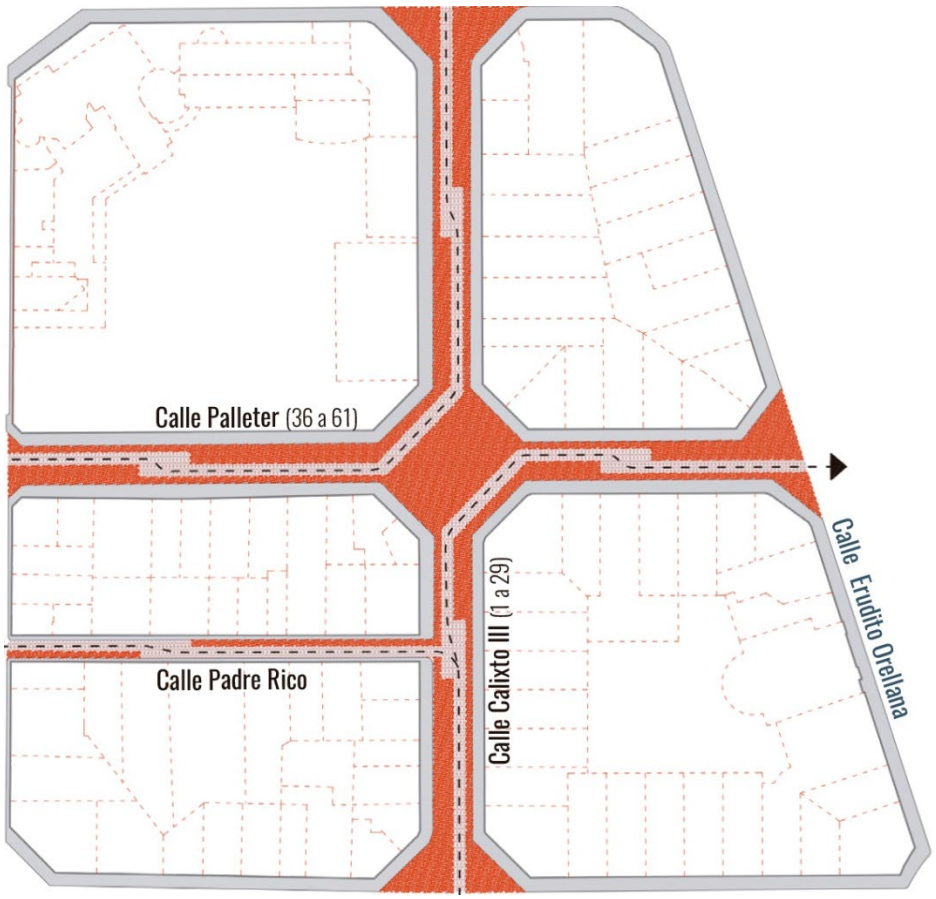
Supermanzanas e *Superilles* referem-se ao mesmo conceito urbanístico desenvolvido em Barcelona. Ambos descrevem uma estratégia de reorganização urbana que agrupa vários quarteirões para priorizar o espaço público, reduzir o tráfego automóvel e promover a mobilidade sustentável. O objetivo principal mantêm-se o mesmo, devolver o espaço urbano aos pedestres e ciclistas, criando áreas mais habitáveis e menos poluídas.



f75. Esquema das *Supermanzanas*.

Fonte: ValènciaExtra.

A primeira *supermanzana* da cidade de Valência foi implementada no bairro de La Petxina, em 2023, especificamente no cruzamento das ruas Palleter e Calixto III, abrangendo uma área de 13,000m^2. Este projeto visa transformar áreas dominadas por veículos em espaços pedonais, criando zonas verdes, parques e áreas de lazer para a comunidade[62].



f76. Guia de desenho e transformação sustentável do espaço público.

Fonte: LEKU Studio.

[62] **DESFILIS**, C. (2019). *Qué es (y para qué) la primeira 'Supermanzana' de València.* ValènciaExtra.

Como dito anteriormente, este modelo urbanístico foi inspirado no plano pioneiro de Barcelona, desenvolvido pelo urbanista Salvador Rueda, que defendia a recuperação do espaço público dominado pelos carros para usos coletivos. Em Valência, a ideia foi adaptada no âmbito do *Plan de Movilidad Urbana Sostenible* (PMUS) de 2013, que previa a criação de uma rede de *supermanzanas* nos centros históricos da cidade, áreas com escassos espaços verdes.

A escolha de La Petxina como projeto piloto deveu-se à sua densidade populacional, falta de zonas verdes e presença de três escola, tornando-a ideal para experimentar um modelo que priorizasse pedestres e reduzisse a poluição.

Esta intervenção urbana trouxe transformações significativas ao espaço público, com três eixos principais de atuação: em primeiro lugar, implementou-se uma drástica redução do tráfego automóvel, limitando a velocidade a 10km/h e restringindo a circulação motorizada às vias perimetrais[63], criando assim um ambiente mais seguro e sereno no interior do quarteirão. Paralelamente, foram desenvolvidos espaços pedonais, incluindo uma nova praça central equipada com 77 bancos, mesas para jogos e uma fonte, proporcionando áreas de convívio e lazer para os residentes.



f77. Interseção das ruas Pelleter e Calixto III.

Fonte: Love Valencia.

[63] **Valencia Plaza.** (2023). *Acabas las obras de la primeira supermanzana de València, la de Petxina, com 13.000m2.*

A componente ambiental foi igualmente prioritária, com um plano de renaturalização que incluiu a plantação de 21 árvores (alfarrobeiras e laranjeiras)[64], 950 arbustos e 800 plantas aromáticas, todas integradas em jardineiras com sistema de irrigação automática, garantindo a sua sustentabilidade a longo prazo. E, tal como nas *superilles* de Barcelona, este projeto teve como um dos seus principais objetivos a redução dos níveis de poluição, especificamente as emissões de NO_2 e partículas PM10[65]. Embora os resultados ainda não tenham sido comprovados por estudos locais, a vegetação plantada no âmbito do projeto, já contribui ativamente para a absorção de CO_2. No que diz respeito à eficiência energética, foram implementadas soluções inovadoras como a instalação de iluminação LED e a utilização de pavimentos claros, medidas que permitem a redução substancial no consumo energético.

A aposta na mobilidade sustentável materializou-se através da criação de 70 estacionamentos para bicicletas e da integração com a rede de transportes públicos, nomeadamente com a linha de elétrico situada nas proximidades.

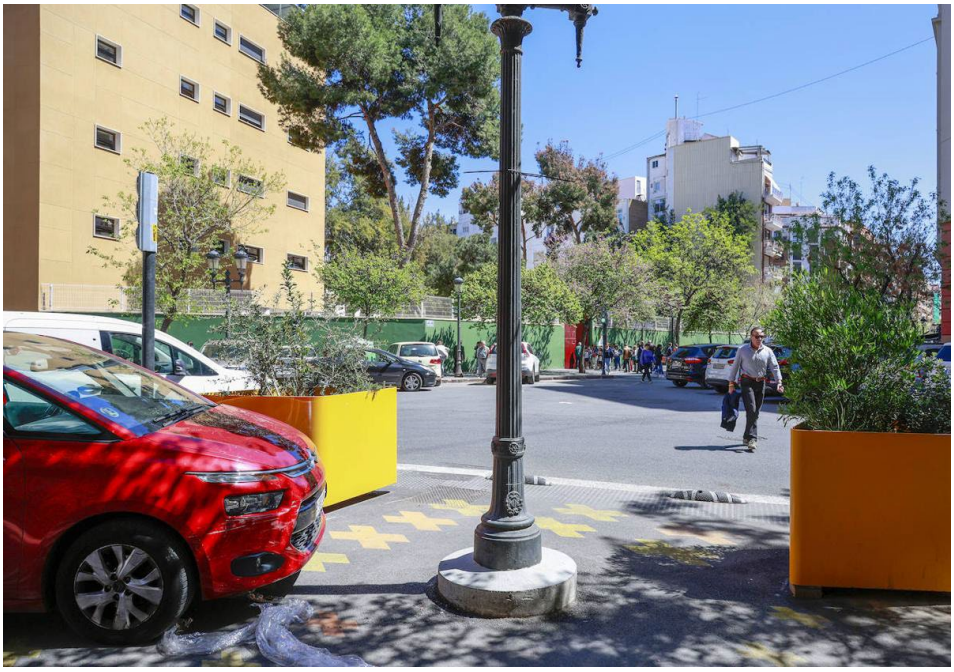
Quanto ao processo participativo, a Câmara Municipal desenvolveu uma extensa consulta pública que envolveu 160 inquéritos a moradores, diversas reuniões com associações locais e escolas, e ainda a criação da "Casa do Projeto"[66] como espaço permanente de diálogo. No entanto, algumas críticas[67] argumentam que esta participação teve um caráter mais simbólico do que efetivo, já que decisões fundamentais, como a significativa redução de lugares de estacionamento, teriam sido tomadas à *priori*, sem verdadeira incorporação das sugestões da comunidade local.

Os benefícios sociais do projeto são evidentes em vários aspetos. A segurança registou melhorias significativas, particularmente nos arredores escolares, onde se verificou uma redução acentuada de acidentes. O convívio comunitário foi igualmente fortalecido através da

[64] **Love Valencia.** (2022). *Urbanismo: Aprobada la primera supermanzana peatonal de València para "recuperar espácio público"*. El Salto, País Valencià.
[65] **IRANZO**, M. (2022). *Urbanismo: Aprobada la primera supermanzana peatonal de València para "recuperar espácio público"*. El Salto, País Valencià.
[66] Ibidem.
[67] Ibidem.

organização de eventos como a festa de inauguração, que incluiu oficinas infantis e concertos, promovendo uma maior apropriação do espaço público por parte dos residentes.

Apesar destes fatores, alguns comerciantes também reportam perdas de clientes devido à redução de estacionamento, alguns moradores também denunciaram em 2024 casos de estacionamento ilegal na zona pedonal[68], exigindo mais fiscalização. A questão da desigualdade social permanece por resolver, já que o projeto não conseguiu abordar eficazmente a carência de habitação social no bairro.



f78.
Estacionamento ilegal em zonas pedonais.

Fonte: Las Provincias.

Como afirma Sandra Gómez, vereadora do Desenvolvimento e Renovação Urbana de Valência (*Desarrollo y Renovación Urbana*): *"(…) hacer una ciudad destinada a las personas, pensando en ellas y un poquito menos en los coches"* (criar uma cidade pensada para as pessoas, pensando nelas e um pouco menos nos automóveis).

[68] ALCARAZ, P. (2024). *Al ayuntamiento de Valencia se le atraganta la supermanzana*. Las Provincias.

Se as *superilles* ou *supermanzanas* representam um modelo inovador de reorganização do espaço urbano para priorizar pedestres e reduzir o tráfego motorizado, outras cidades europeias adotaram estratégias diferentes com o mesmo objetivo. Já nos anos 2000, a crescente preocupação ambiental impulsionou medidas de gestão de tráfego em centros urbanos, visando melhorar a qualidade do ar, a habitabilidade urbana e a mobilidade sustentável.

congestion charge, Londres

Implementado em 2003, o *London Congestion Charge* (LCC) estabeleceu-se como um grande sistema de tarifação urbana, inspirando-se diretamente no modelo pioneiro de Singapura, o *Eletronic Road Pricing* (ERP)[69]. A sua introdução refletiu a urgência de mitigar dois desafios críticos que Londres enfrentava à época: a crescente crise de congestionamento viário no centro urbano e os níveis alarmantes de poluição atmosférica. Neste contexto, o LCC foi concebido como um instrumento de gestão da mobilidade urbana e de regulação ambiental, ao impor uma taxa de acesso diária a veículos não isentos que circulassem no perímetro definido, entre as 7h e as 18h nos dias úteis. A sua operacionalização baseou-se numa infraestrutura tecnológica, assente em sistemas de reconhecimento automático de matrículas (*Automatic Number Plate Recognition*, ANPR), que permitiram uma fiscalização eficiente e contínua do tráfego, enquanto possibilitavam a recolha de dados para análises futuras sobre padrões de mobilidade.



f79. *London Congestion Charge.*

Fonte: Lewis, H.

[69] **JEFFERY**, S., & **PHILLIPS**, S. (2006). *Q&A: The Congestion Charge*. The Guardian. Guardian News and Media.

Nos primeiros anos, o projeto foi amplamente promovido como um caso de sucesso, sobretudo devido à redução inicial dos volumes de tráfego em cerca de 15% e à melhoria relativa na velocidade média de circulação dentro da área tarifada.

Em termos ambientais, registou-se entre 2003 e 2006 uma redução estimada de 13% nas emissões de dióxido de azoto (NO_2) e de 16% nas emissões de dióxido de carbono (CO_2), segundo os dados reportados pelo *Transport For London* (TFL, 2007). Estes resultados fortaleceram a legitimidade do programa, que posteriormente serviria de base para a criação de zonas com critérios mais exigentes, como a *Ultra Low Emission Zone* (ULEZ), implementada em 2019, focada na redução de emissões de veículos mais poluentes. Estudos recentes sugerem que a ULEZ teve impactos positivos adicionais, como uma nova redução dos níveis de NO_2 no centro[70] da cidade, atingindo aproximadamente 44% entre 2017 e 2021.

Contudo, apesar dos méritos apontados, o modelo do LCC não está isento de críticas e contradições. Uma das principais limitações prende-se com o caráter regressivo da medida: vários estudos apontaram que a tarifação afeta desproporcionalmente pessoas de rendimentos baixos, que, embora menos propensas a possuir automóveis, são também mais afetadas pelo aumento de custos nos transportes ou pela deslocação de tráfego para zonas limítrofes à área tarifada[71]. Acresce que, passados os primeiros anos, a eficácia do sistema em reduzir o congestionamento foi gradualmente diminuindo, com um retorno progressivo dos volumes de tráfego. De acordo com dados da TFL (2014), a velocidade média dos veículos voltou a cair para níveis semelhantes aos anteriores à introdução do LCC, em parte devido ao aumento do número de veículos isentos da tarifa, como táxis e autocarros, e à introdução de corredores exclusivos para ciclovias e autocarros, que reduziram a capacidade viária geral.

[70] **Transport For London.** *Complying with ULEZ.*
[71] **BEEVERS**, S. D., & **CARSLAW**, D. C. (2004). *The impact of congestion charging on vehicle emissions in London.* Amospheric Environment, 39(1), 1-5.

Além disso, o suposto reinvestimento dos lucros obtidos para a melhoria do transporte público tem sido também alvo de contestação. Ainda que a receita líquida entre 2003 e 2013 tenha sido aplicada sobretudo em projetos de mobilidade sustentável, incluindo o financiamento de autocarros híbridos e o aumento da frequência das linhas, há registos de estagnação na qualidade do serviço nos anos seguintes, paralelamente a cortes orçamentais mais amplos impostos ao TFL[72].

Portanto, ainda que o LCC represente um avanço significativo na regulação do tráfego e na promoção de uma agenda ambiental em centros urbanos, o seu impacto a longo prazo é condicionado por uma série de fatores estruturais e sociais que exigem revisão contínua da política pública. A experiência londrina evidencia que medidas isoladas de tarifação, sem um plano integrado de reconversão urbana e promoção de alternativas acessíveis, correm o risco de perpetuar desigualdades e limitar o seu alcance transformador. Assim, torna-se fundamental compreender o LCC não como uma solução definitiva, mas como um primeiro passo num processo mais abrangente de transição para uma mobilidade urbana justa e sustentável.



f80. Limites do London Congestion Charge.

Fonte: Green, C. P. p.4.

[72] MARSDEN, G. (2019). *The governance of urban mobility transitions: The Case of London*. University of Leeds.

Inspirando-se na experiência do *London Congestion Charge*, outras cidades europeias avançaram com medidas semelhantes de restrição ao tráfego automóvel nos seus centros históricos. Em 2012, Milão implementou a ***Área C***, um sistema de tarifação de acesso ao centro urbano que, ao contrário de Londres, operava com valores mais reduzidos, mas com uma forte componente de restrição a veículos poluentes, integrando objetivos ambientais mais explícitos desde o início. Já o ***Madrid Central***, lançado em 2018, apostou numa estratégia ainda mais ambiciosa, ao proibir o acesso à maioria dos veículos privados dentro de uma vasta zona de baixas emissões, excetuando os residentes e transportes públicos. Ambos os casos diferem de Londres pela ênfase na qualidade ambiental e pelo enquadramento num discurso mais amplo de equidade ambiental e recuperação do espaço público.

Se, por um lado, estas intervenções estudadas até este ponto se centram na regulação da mobilidade e na mitigação dos impactos ambientais do tráfego urbano, por outro, há estratégias que procuram responder à decadência física, social e económica das áreas inteiras das cidades, através de operações de reconversão urbana em grande escala. As intervenções a seguir, apresentam abordagens mais complexas e estruturantes, nas quais a transformação do território envolve não apenas restrições à circulação, mas uma reformulação profunda dos usos do solo, das tipologias habitacionais, das relações sociais e das infraestruturas urbanas.

bilbao ría 2000, Bilbau

A cidade de Bilbau, localizada na Comunidade Autónoma do País Basco, foi durante grande parte do século XX um dos principais motores industriais de Espanha, concentrando estaleiros, minas de ferro e infraestruturas portuárias que sustentaram o crescimento económico da região[73]. Contudo, a partir da década de 1970, a cidade entrou num

[73] **Fundación Museo Marítimo de la Ría de Bilbao.** 1998. *La Ría, una razón de ser.* p.73.

processo de declínio económico profundo, provocado pela crise do modelo industrial fordista, pela crescente globalização dos mercados e pelo encerramento progressivo das grandes unidades produtivas. Este colapso económico não apenas desestruturou o tecido laboral, como deixou cicatrizes visíveis na paisagem urbana, marcada por terrenos industriais abandonados, poluição atmosférica e fluvial severa, e uma população empobrecida e socialmente fragmentada[74].

A degradação ambiental era particularmente crítica ao longo da Ria de Bilbao, outrora um eixo vital para o transporte e a indústria. Paralelamente, a cidade apresentava graves deficiências infraestruturais, desde a mobilidade interna até à escassez de espaços públicos e equipamentos culturais, e enfrentava também uma crescente perda de identidade urbana.

Foi neste cenário de colapso múltiplo, económico, ambiental social e simbólico, que emergiu, no início dos anos 1990, uma vontade política de reconfigurar profundamente o futuro de Bilbao. Assim, a transformação urbana de Bilbao tornou-se um dos exemplos paradigmáticos de regeneração pós-industrial, centrada na atuação da sociedade público-privada *Bilbao Ría 2000*.

O projeto visava simultaneamente substituir o modelo económico industrial por uma economia baseada em serviços, turismo e conhecimento, e intervir em áreas urbanas degradadas com novos espaços públicos, infraestruturas culturais e melhorias substanciais na mobilidade e no ambiente urbano. Um dos principais marcos dessa operação foi a construção do Museu Guggenheim, da autoria de Frank Gehry, inaugurado em 1997. A notoriedade nos meios de comunicação, somada ao papel como catalisador do turismo internacional, gerou o chamado "efeito Guggenheim", conceito amplamente debatido por associar regeneração a investimentos-âncora de perfil icónico. O edifício

[74] RODRÍGUEZ, A., & MARTÍNEZ, E., & GUENAGA, G. (2001). *Uneven Redevelopment: New Urban Policies and Socio-Spatial Fragmentation in Metropolitan Bilbao*. European Urban and Regional Studies. pp. 161-178.

contribuiu efetivamente para o aumento do turismo, passando de 300 mil visitantes anuais antes de 1997 para mais de 2 milhões em 2023[75], e impulsionou a economia local com efeitos multiplicadores no comércio, hotelaria e serviços.



f81. Museu Guggenheim.

Fonte: autor.

Contudo, nem todas as consequências foram positivas. Críticas à "*Guggenheimização*" da cidade apontam que o projeto se centrou excessivamente na marca internacional e na cultura de elite, contribuindo para processos de gentrificação e encarecimento da habitação no centro urbano (González, 2011). A operação de Abandoibarra, uma área na cidade de Bilbau, com um *Masterplan* desenhado por César Pelli, Diana Balmori e Eugenio Aguinaga, exemplifica essa lógica de valorização imobiliária em terrenos antes industriais: dos cerca de 348.000 m² intervencionados, uma parte significativa foi destinada a edifícios residenciais e de escritórios de gama média-alta, enquanto a habitação acessível se manteve residual.

Paralelamente à vertente simbólica e económica, a regeneração de Bilbau procurou articular uma visão de mobilidade urbana sustentável. O Metro de Bilbao, projetado por Norman Foster e inaugurado em 1995, representou uma inovação tanto em eficiência como em design, sendo posteriormente complementado por elétricos, autocarros e zonas

[75] **PRESS**, V. (2007). *Las estaciones de metro de Abatxolo y Portugalete suman 300.000 viajeros en su primer mês*. El Correo.

pedonais requalificadas, como o *Casco Viejo*[76] e os passeios ribeirinhos. Esta rede permitiu não apenas a articulação da área metropolitana, mas também a redução do tráfego automóvel e das emissões associadas. A requalificação ambiental da própria ria, outrora um dos cursos de água mais poluídos da Europa, é frequentemente citada como um exemplo notável de recuperação ecológica urbana.



f82. Bairro de Zorrotzaurre em 2005, antes das intervenções.

Fonte: Otaola, P.

A reconversão de Zorrotzaurre, uma península industrial abandonada a norte da cidade, representa a mais recente extensão do modelo de regeneração de Bilbao. O *Masterplan* para a área, desenvolvido por Zaha Hadid e aprovado em 2004, prevê a construção de um bairro de uso misto com habitação acessível, serviços, indústrias criativas e amplos espaços públicos, com prioridade para a mobilidade suave e transportes coletivos[77]. Embora ainda em fase de execução, este projeto procura responder a algumas das críticas feitas às intervenções anteriores, nomeadamente a falta de inclusão social e o foco desproporcionado em equipamentos de prestígio. No entanto, permanece a preocupação quanto à efetiva implementação de políticas habitacionais que garantam a permanência das populações mais vulneráveis, num contexto de valorização crescente.



f83. Renderização a sul da ilha de Zorrotzaurre, junto à ponte Euskalduna, 2004.

Fonte: Otaola, P.

[76] URIARTE, I. (2006). *Los puentes levadizos de Bilbao*. Ayuntamiento de Bilbao – Vive Bilbao.
[77] (s/d). *The Zorrotzaurre Urban Regeneration Project*.

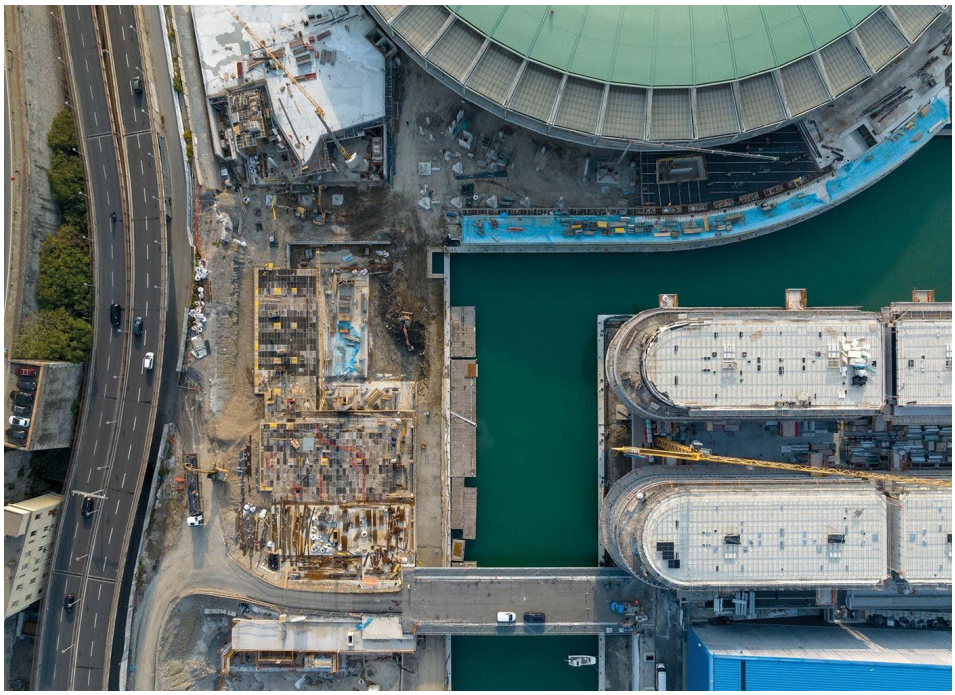
A cidade foi distinguida internacionalmente: em 2010, recebeu o Prémio Lee Kuan Yew[78], atribuído pelo governo de Singapura, e em 2018 foi eleita a melhor cidade europeia pela *The Academy of Urbanism*[79]. Estas distinções reforçam a imagem de Bilbau como referência global em regeneração urbana, ainda que a narrativa dominante de sucesso deva ser analisada criticamente à luz das suas contradições internas.

Assim, *Bilbao Ría 2000* representa uma experiência complexa e multifacetada de reconfiguração urbana, onde o equilíbrio entre ambição económica, sustentabilidade ambiental e inclusão social continua a ser debatido. Esta abordagem integrada, que recorre à cultura e ao espaço público como motores da transformação urbana, fornece um contraponto interessante às intervenções centradas exclusivamente na gestão do tráfego automóvel.

Tal como Bilbau, outras cidades europeias optaram por transformar zonas urbanas anteriormente marcadas pela obsolescência industrial em modelos experimentais de urbanismo sustentável. O bairro de Vauban, em Friburgo, emergiu, entre 1997 e 2006, como um exemplo paradigmático de ecobairro, concebido sobre a antiga base militar francesa, e tornou-se uma referência internacional pela sua gestão comunitária, aposta na mobilidade sustentável e elevada eficiência energética dos edifícios. Já o projeto do Waterfront di Levante, em Génova, iniciado em 2020, simboliza uma tentativa mais recente de reconverter áreas portuárias em espaços multifuncionais, combinando habitação, equipamentos culturais e infraestruturas verdes, ainda que com um grau de ambição e complexidade distinto de Bilbau. Contudo, enquanto estas intervenções incidiram sobre a reformulação física e ambiental do tecido urbano, começaram a emergir projetos que colocam a dimensão social da habitação no centro do discurso urbano. Um exemplo particularmente relevante neste contexto é o do Wohnprojekt Wien, em Viena, concluído em 2013, e que se insere numa tradição

[78] ALDAMA, Z. (2010). *Bilbao, un ejemplo urbanístico para el mundo*. El correo.
[79] BILMES, L. (2019). *Bilbao foi construída com base na inovação – será que ela pode repetir o milagre?* A Political.

histórica de políticas públicas habitacionais da cidade e oferece uma perspetiva inovadora sobre modos de vida colaborativos e habitação acessível num contexto europeu cada vez mais marcado pela pressão imobiliária e exclusão residencial.



f84. Vista aérea do *Waterfront di Levante*.

Fonte: RPBW / OBR

wohnprojekt wien, Viena

O modelo de habitação de Viena tem sido amplamente reconhecido como uma das abordagens mais eficazes e duradouras de promoção de habitação acessível na Europa, com raízes que remontam ao período pós-Primeira Guerra Mundial. Entre 1919 e 1934, durante o período conhecido como "Viena Vermelha" (*Rotes Wien)*, a cidade lançou uma política habitacional ambiciosa que resultou na construção de mais de 60,000 habitações populares equipadas com infraestruturas modernas, como saneamento, eletricidade e espaços coletivos, respondendo à precariedade habitacional vivida pela classe trabalhadora num contexto de profunda crise social e económica. Esse legado não só foi retomado após a Segunda Guerra Mundial, mas consolidado como uma política estrutural de Estado, o que ajuda a explicar o facto de, atualmente, cerca de 60% da população vienense viver em habitação pública ou cooperativa. Este sistema tem sido eficaz não apenas na

mitigação da gentrificação e da segregação socio espacial, mas também na manutenção de uma coesão urbana rara em grandes metrópoles europeias, em parte graças a um rigoroso controlo de rendas e à prioridade dada a residentes de longa data nos processos de atribuição.

O caso do Wohnprojekt Wien, concluído em 2013 no distrito de Leopoldstadt[80], é emblemático de uma nova geração de projetos cooperativos que expandem os princípios clássicos do modelo vienense com uma ênfase renovada na sustentabilidade ambiental, na governança partilhada e na vida comunitária. Este projeto foi desenvolvido como uma cooperativa autogerida que combina habitação acessível com práticas ecológicas e dinâmicas de participação coletiva. O edifício segue padrões de construção passiva, garantindo consumo energético quase nulo, e inclui zonas comuns como cozinha partilhada, biblioteca, salas multiusos e até um café comunitário, fomentando a convivência e a partilha de recursos (Lang, 2017). A gestão é feita pelos próprios moradores, através de assembleias regulares, onde se tomam decisões sobre regras de convivência, manutenção dos espaços comuns ou mesmo programação cultural. Trata-se, portanto, de um exemplo de como o urbanismo pode ser vivido enquanto processo social e não apenas como resultado físico.



f85. Edifício do Wohnprojekt Wien.

Fonte: GEN Austria

[80] (s/d). *Wilkommen im Wohnprojekt Wien.*

Contudo, este modelo, apesar dos seus méritos, também não é isento de críticas. Como apontam Lang e Stöger (2018), embora os projetos cooperativos de habitação, como o *Wohnprojekt Wien*, promovam formalmente a inclusão social, na prática podem acabar por excluir certos grupos. Os autores identificam que requisitos como o investimento de capital inicial, o tempo significativo de envolvimento nos processos de decisão coletiva e a familiaridade com práticas participativas podem funcionar como barreiras à entrada, dificultando o acesso de indivíduos ou famílias com menos recursos financeiros, tempo ou capital cultural. Assim, apesar de não haver um processo direto de exclusão, a composição social destas comunidades tende a refletir perfis mais homogéneos, geralmente de classe média com maior capital social, contrariando parcialmente os objetivos de ampla diversidade e acessibilidade defendidos pelo modelo[81].

O modelo vienense, apesar das limitações e desafios contemporâneos, como a pressão crescente sobre o mercado de construção e a necessidade de adaptar as políticas a novas formas familiares e estilos de vida, continua a oferecer um exemplo robusto de como a habitação pode ser concebida como um direito coletivo e estruturada com base em princípios de equidade, sustentabilidade e participação cidadã.

Para além de projetos como o *Wohnprojekt Wien*, que operam sobretudo em contextos consolidados ou de reabilitação, existem também intervenções urbanas que aplicam os mesmos princípios de sustentabilidade, inclusão social e inovação em áreas anteriormente inativas ou infraestruturais. É o caso de projetos como *Ginko*, em Bordéus ou *Clichy-Batignolles*, em Paris, ambos concebidos como ecobairros a partir do aproveitamento de terrenos anteriormente ocupados por usos industriais ou logísticos. No caso de *Clichy-Batignolles*, inserido nos

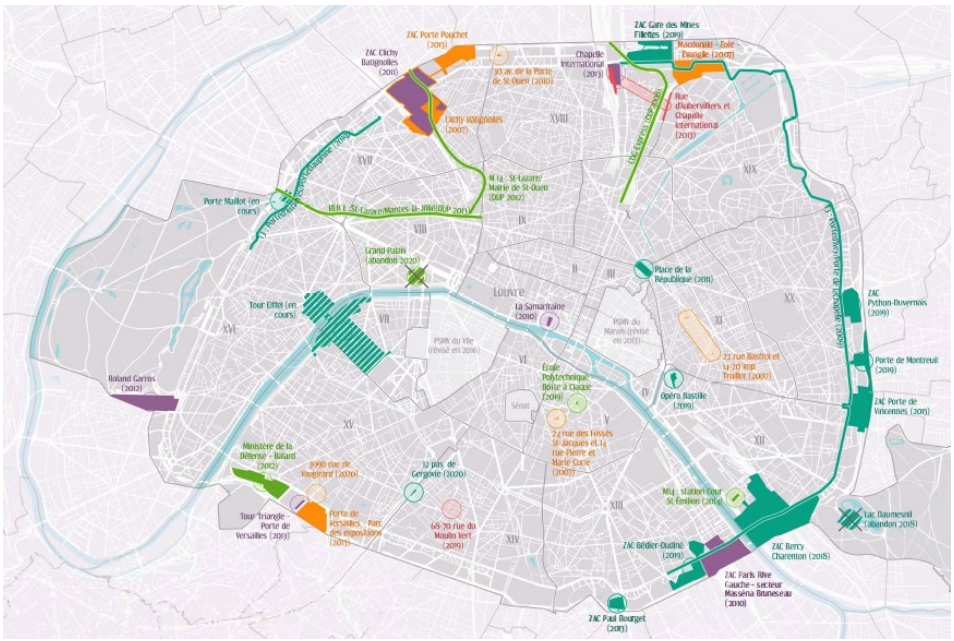
[81] LANG, R., & STÖGER, H. (2017). *The role of the local institutional context in understanding collaborative housing models: empirical evidence from Austria.* Internacional Journal of Housing Policy.

projetos urbanos *Quartier Durables*, a transformação de uma vasta zona ferroviária desativada permitiu a criação de um novo tecido urbano.

Os *Quartier Durables* de Paris representam um modelo pioneiro de urbanismo ecológico e social, integrando princípios de eficiência energética, mobilidade sustentável e inclusão social em projetos de requalificação urbana. Surgidos no contexto do Plano Climático de Paris (PCP), em 2007, que estabeleceu metas de redução de emissões e consumo energético, estes quarteirões pretendem conciliar crescimento urbano e sustentabilidade, servindo como laboratórios de inovação para cidades que procuram neutralizar as emissões de carbono.

clichy-batignolles, Paris

Dentro desses projetos, o *Clichy-Batignolles* (2007-2023), desenvolvido no noroeste de paris, insere-se no âmbito do *Plan Local d'Urbanisme* (PLU), que estabelece diretrizes para o desenvolvimento urbano sustentável da capital francesa. Concebido como um quarteirão sustentável, este projeto transformou uma antiga zona ferroviária degradada num modelo de urbanismo ecológico e social, alinhado com as metas do PCP [82].



f86. Representação esquemática da evolução do *Plan Local d'Urbanisme* de Paris, desde 2006.

[82] Mairie de Paris. 2009. *Dossier Initial, Appel à projets nouveaux quartiers urbains.*

A principal prioridade da Câmara Municipal de Paris para esta zona foi a criação da *habitation maîtrisée* (Correia, 2016), ou seja, habitação a custos controlados, tendo sido estipulado que mais de 50% das unidades residenciais deveriam ser destinadas ao arrendamento social ou intermédio. Esta medida visava responder à crescente dificuldade de acesso à habitação por parte de segmentos sociais vulneráveis, um problema estrutural da cidade de Paris, onde a escassez de oferta acessível tem vindo a agravar a segregação urbana. A diversidade social foi promovida através da oferta de várias tipologias residenciais, incluindo habitação social, unidades intermédias e alojamentos para estudantes. Um dos exemplos paradigmáticos desta abordagem é o edifício "*La Métropolitaine*", projetado pelos arquitetos Ignacio Prego e Thibaud Babled, que integra uma mistura programática significativa ao incluir 46 apartamentos intermédios, 32 sociais, 150 estúdios para estudantes, um centro de acolhimento de emergência, uma unidade de saúde e espaços comerciais no rés-do-chão, configurando um verdadeiro espaço multifuncional e de coabitação urbana.



f87. Vista aérea do projeto urbano do setor *Clichy-Batignolles*.

Fonte: PBA.

A proposta urbana de Clichy-Batignolles não se limita à habitação. Um dos elementos estruturadores do projeto é o Parque Martin Luther King, com cerca de 10 hectares, projetado por Jacqueline Osty. O parque desempenha um papel essencial na estrutura ecológica do bairro, sendo desenhado com base em princípios de sustentabilidade ambiental. Para além da utilização de espécies vegetais autóctones e de baixa manutenção, o parque integra sistemas de aproveitamento de águas pluviais e espaços multifuncionais para lazer, desporto e convívio. Esta

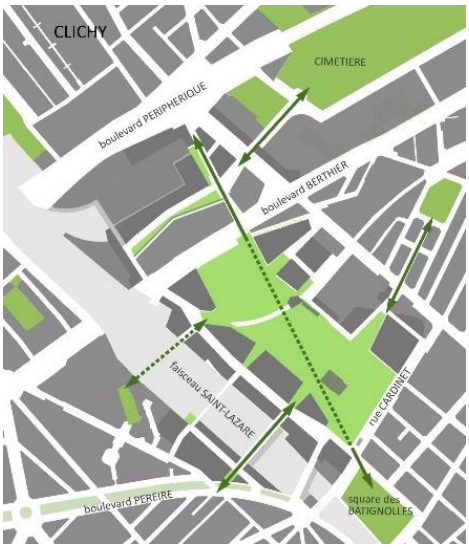
infraestrutura verde procura garantir simultaneamente a qualidade ambiental, a biodiversidade urbana e o bem-estar dos habitantes, seguindo as recomendações do *Plan Climat de Paris* de 2007, que estabeleceu metas ambiciosas em matéria de redução das emissões de gases com efeito de estufa e de consumo energético até 2020.

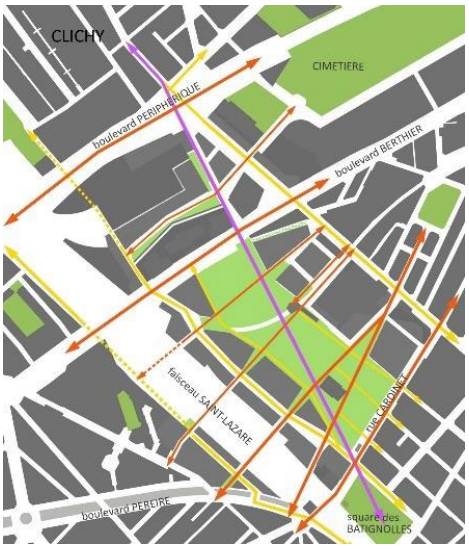


f88. Vista do parque Martin Luther King.

Fonte: Correia, D.

Neste sentido, a sustentabilidade ambiental tornou-se um eixo transversal em todo o planeamento e execução do projeto. Os edifícios obedecem aos padrões da *Haute Qualité Environnementale* (HQE), combinando eficiência energética, durabilidade dos materiais e qualidade do ambiente interior. Em termos energéticos, o bairro recorre a uma combinação de fontes renováveis, com especial destaque para os painéis fotovoltaicos instalados em fachadas e coberturas, que representam cerca de 40% do consumo elétrico dos edifícios, e a utilização de energia geotérmica para aquecimento de águas sanitárias. Segundo dados da *Paris Batignolles Aménagement*, mais de 85% da energia consumida no bairro provém de fontes renováveis.



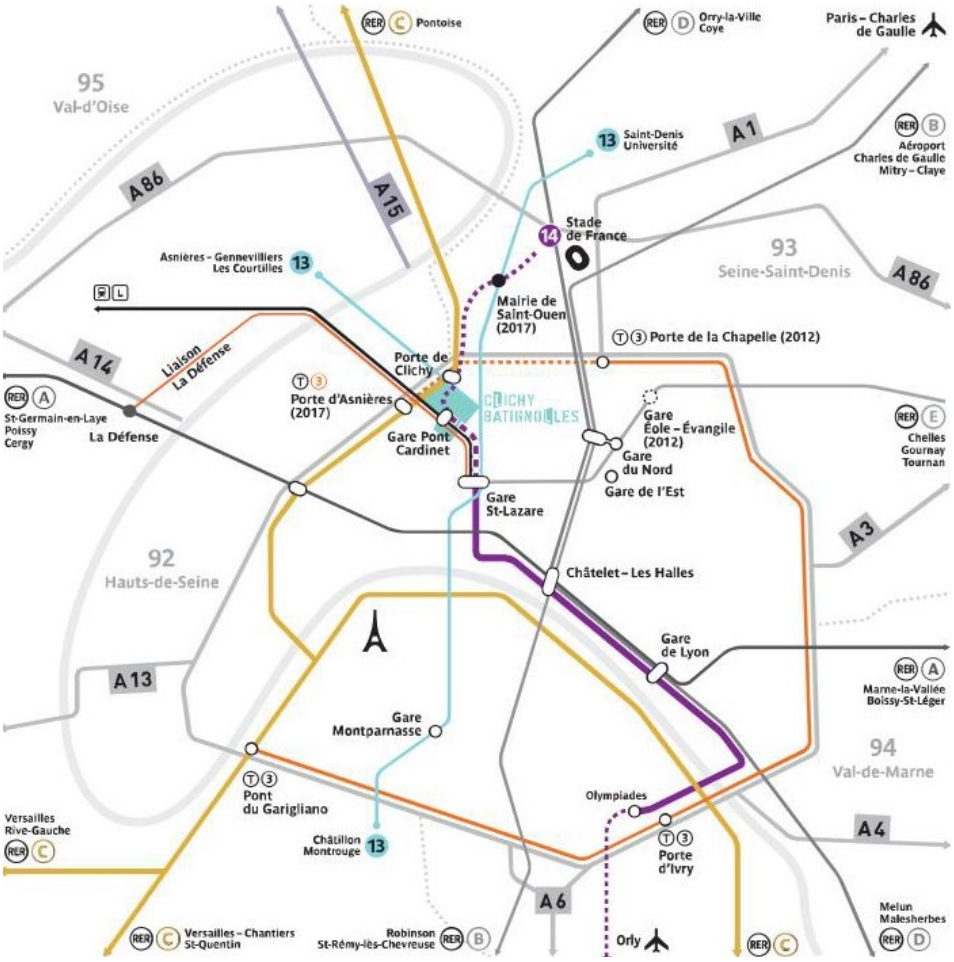


f89. Relações de continuidade ecológica.

f90. Relações de mobilidade e continuidade das formas urbanas.

Fonte: Correia, D.

A mobilidade constitui outro pilar fundamental do projeto, centrando-se na promoção de deslocações sustentáveis e na redução da dependência do automóvel. O bairro foi concebido com elevada acessibilidade a transportes públicos, incluindo ligações às linhas 13 e 14 do metro, ao RER C, a linhas ferroviárias suburbanas e ao futuro prolongamento do elétrico. Esta malha de transportes é articulada com uma rede de percursos pedonais e cicláveis, garantindo o acesso fluido entre as diversas partes do bairro e as áreas vizinhas. A melhoria da acessibilidade permitiu também mitigar o efeito barreira anteriormente imposto pelas infraestruturas ferroviárias que cruzavam o território. Tal abordagem enquadra-se numa tendência mais ampla de priorização da mobilidade suave no planeamento urbano europeu, com impactos positivos na saúde pública e na coesão territorial.



f91. Linhas dos transportes públicos.

Fonte: PBA.

No entanto, apesar dos méritos ambientais e programáticos amplamente divulgados, o projeto não está isento de críticas. Vários investigadores e jornalistas têm apontado falhas no modelo participativo

adotado. Embora tenha sido publicamente anunciada a realização de debates, oficinas de cocriação e passeios guiados no âmbito da iniciativa "*Nouveaux Quartiers Urbains*" (Novas Zonas Urbanas), iniciada em 2009, a realidade é que o processo de participação foi altamente limitado. Apenas residentes e representantes de associações locais podiam inscrever-se, com sessões restritas a cerca de 15 pessoas. Esta seletividade levanta dúvidas quanto à representatividade das opiniões recolhidas e à eficácia real da consulta pública como instrumento de inclusão social e governança urbana.

Além disso, críticas questionam o caráter "acessível" da habitação construída. Embora os números de unidades sociais e intermédias sejam significativos, os custos médios das habitações neste quarteirão subiram exponencialmente, o que restringe o acesso de muitas famílias.

A experiência de *Clichy-Batignolles* evidencia, portanto, os desafios inerentes à tentativa de conciliar sustentabilidade ambiental, inclusão social e inovação arquitetónica. Embora se trate de um projeto de referência em termos de planeamento ecológico, a sua replicabilidade deve ter em consideração os seus pontos negativos, sobretudo no que respeita à acessibilidade habitacional e à participação cidadã.

Agora, após a análise individual dos projetos internacionais, torna-se pertinente, à semelhança do que foi feito no capítulo anterior com os quarteirões-piloto da Porto Vivo, SRU, proceder a uma comparação entre os casos estudados. Este exercício comparativo permitirá identificar convergências e divergências entre as diferentes abordagens de regeneração urbana, com base nos mesmos critérios previamente definidos, aprofundando assim a compreensão das estratégias adotadas e dos seus impactos em contextos distintos.

t03. Tabela Comparativa entre as intervenções europeias.

Fonte: autor.

Características Gerais (Pré-Reabilitação)	*Poblenou* (Barcelona)	*La Petxina* (Valência)	*Congestion Charge* (London)	Bilbao Ría 2000 (Bilbau)	*Wohnprojekt* (Viena)	*Clichy-Batignolles* (Paris)
Localização	Frente Urbana (tecido consolidado)	Centro Histórico (tecido consolidado)	Centro Metropolitano	Frente Ribeirinha	Periferia (área industrial)	Frente Urbana (nó ferroviário)
Área Total (m2)	43,611m2	13.000m2	21,000.000m2	348,507m2 (*Abandoibarra*)	5,200m2	540.000m2
Número de Edifícios	Edifícios Existentes	Requalificação Urbana	Intervenção Viária	900 Edifícios novos	1 edifício novo	0 → 34 edifícios
Tipologias Predominantes	**Misto** (residencial, comércio, equipamentos)	**Misto** (comércio tradicional, residencial)	_____	**Misto** (residencial, cultural, comércio/turismo)	**Misto** (39 residencias, 500m2 áreas comuns, 400m2 comércio)	**Misto** (residencial 50%, escritórios 30% e equipamentos 20%)
Estado de Conservação (Pré-Reabilitação)						
% de Edifícios Degradados	Reorganização do Espaço Urbano e Tráfego	Requalificação Urbana	_____	Significativo (áreas industriais antiquadas e bairros degradados)	0%	Área anteriormente industrial
Patologias Comuns	Tráfego Excessivo, Poluição do ar/sonora, Falta de espaços públicos	Excesso de tráfego Carência de espaços verdes e áreas de convivência Falta de acessibilidade para pedestres	Tráfego intenso, poluição atmosférica e sonora	Contaminação do solo, Infraestruturas envelhecidas e falta de espaços públicos	_____	Contaminação do solo, infraestruturas inadequadas
Intervenções Realizadas (Pós-Reabilitação)						
Tipo de Intervenção	Parcial (foco na reconfiguração do tráfego)	Parcial	Cobranças para cicular na zona central de Londres	Integral	Construção Nova	Nova Construção
Materiais Utilizados	Pavimentos permeáveis, mobiliário urbano reciclado.	Madeira Reciclada, Tinta Ecológica	_____	Materiais modernos e sustentáveis	Madeira sustentável, isolamento térmico eficiente	Materiais ecológicos, isolamento térmico eficiente
Soluções Sustentáveis	Redução tráfego, aumento de áreas verdes	Redução de Tráfego, Materiais Ecológicos, Áreas Verdes	Uso de transportes públicos, bicicletas e caminhadas	Promoção da mobildiade sustentável e recuperação ambiental	Design ecológico	Geotermia (85% do aquecimento)
Sustentabilidade Ambiental (Pós-Reabilitação)						
Eficiência Energética	Indireta (redução do uso de veículos e melhoria do microclima urbano)	_____	Indireta (através da redução do tráfego e incentivo ao transporte sustentável)	Construção de edifícios com alta eficiência energética	_____	Nero Zero Emission Building (NZEB)
Integração de Energias Renováveis	_____	_____	_____	Incorporação de tecnologias sustentáveis	_____	40% do consumo proveniente de painéis fotovoltaicos
Gestão de Resíduos	_____	_____	_____	Coleta Pneumática	Práticas sustentáveis de construção e operação	Gestão eficiente de resíduos
Áreas Verdes	Aumento de áreas vedes e espaços públicos	Jardins para lazer e convivência, Plantio de árvores e vegetação nativa	_____	Criação de novos paques e espaços verdes, como o Parque de Zamalanda com 85,000m2	Integraçao de espaços verdes	Parque MLK + 26,000m2 telhados verdes
Sustentabilidade Social (Pós-Reabilitação)						
População Residente (antes/depois)	Sem alterações significativas na densidade populacional	_____	Sem alterações significativas na densidade populacional	Aumento da população devido à criação e melhoria de habitações	0 → 100 residentes	0 → 7,500 residentes
Espaços Coletivos	Criação de praças, áreas de lazer e convivência	Praças e Áreas de Estar, Zonas de Lazer e Convivência	Melhorias na qualidade do espaço público	Praças, Centros Culturais e Espaços Comunitários	Cozinha comunitária, áreas de convivência e lazer	Centro comunitário, Teatro, Cinema, Escolas
Acessibilidade	Melhorias para pedestres e ciclistas	Alargamento de passeios, Criação de estacionamentos	Melhorias para pedestres e ciclistas	Novas infraestruturas de transporte e requalificação urbana	Sistemas de orientação tátil	Linhas de metro, RER, comboios suburbanos e elétrico
Gentrificação	Alta	Baixo	Alto	Alto	Baixa	Alto
Participação Cidadã	Consultas públicas limitadas	Intensa	Consulta pós-implementação (expansão em 2023)	Nula	Total (assembleias mensais)	Parcial
Impacto Cultural e Patrimonial (Pós-Reabilitação)						
Preservação de Elementos Históricos	Manutenção da identidade histórica dos bairros	Manteve a identidade histórica	A redução da poluição contribui para a preservação do património histórico	Restauro e Integração de elementos históricos, como o antigo Mosteiro em Bilbao La Vieja	_____	_____
Integração com o Contexto Urbano	Reforço da identidade local e promoção de novas dinâmicas urbanas	Criação de novas dinâmicas funcionais	Promoção de uma mobilidade mais sutentável	Reforço da identidade local e Promoção de novas dinâmicas urbanas	Integrado no tecido urbano de Viena	Conexão com o tecido urbano existente

interpretação dos modelos:
mobilidade, sustentabilidade, património

A análise comparativa dos modelos europeus de intervenção urbana revela padrões comuns e divergências significativas nos modos como as cidades procuram responder aos desafios contemporâneos, nomeadamente no que diz respeito à mobilidade, adoção de materiais sustentáveis, à sustentabilidade ambiental e social, e à valorização do património. Estes projetos ilustram a diversidade de estratégias aplicadas em contextos distintos, mas também evidenciam uma tendência partilhada no sentido de reenquadrar o urbanismo numa lógica mais integrada e centrada nas pessoas.

A nível da mobilidade, observa-se que todos os projetos analisados, com maior ou menos intensidade, procuraram fomentar alternativas ao uso do automóvel individual. Iniciativas como as *superilles* de Barcelona e la petxina em Valência investiram em reorganizações urbanas para devolver espaço ao peão, reduzir tráfego motorizado e reforçar a mobilidade suave. Outros casos, como *congestion charge* (Londres), apostaram em políticas de tarifação urbana e regulação do tráfego, com efeitos mensuráveis na redução da poluição e na melhoria da qualidade do ar. A dimensão infraestrutural destaca-se particularmente em *bilbao ría 2000*, onde a nova rede de metro e as zonas pedonais foram instrumentos centrais de transformação. Já projetos como *wohnprojekt wien*, investem numa mobilidade integrada com os modos de vida quotidianos, articulando redes cicláveis, espaços partilhados e transportes públicos de proximidade. A convergência destas iniciativas revela uma crescente prioridade dada à acessibilidade equitativa e à redução da pegada ecológica da mobilidade urbana.

No que se refere à sustentabilidade ambiental, verifica-se uma evolução notável do paradigma construtivo e urbanístico. Enquanto projetos como *bilbao ría 2000* apostaram em requalificações profundas de áreas degradadas, com restauros arquitetónicos e limpezas ambientais significativas, casos como *clichy-batignolles* incorporaram princípios avançados de ecourbanismo desde o início. No caso parisiense, por exemplo, mais de 40% da energia provém de fontes

renováveis, com edifícios classificados como *Haute Qualité Environnementale* e sistemas de geotermia e painéis fotovoltaicos. Já o *wohnprojekt wien* alia estratégias passivas de construção a uma gestão cooperativa ambientalmente consciente. Ainda assim, é importante salientar que nem todos os projetos atingem a mesma consistência: iniciativas como *superilles* e *supermanzanas* trazem melhorias ambientais sobretudo associadas à redução de tráfego, sem intervenções significativas nos edifícios existentes. Nota-se, portanto, uma variação entre abordagens estruturais e soluções pontuais.

No campo da sustentabilidade social, os contrastes tornam-se mais marcantes. *wohnprojekt wien* é o exemplo mais robusto de inclusão social sustentável, promovendo habitação cooperativa acessível com forte participação comunitária. Também *clichy-batignolles* apresenta políticas habitacionais ativas, com uma elevada percentagem de habitação social (mais de 50%). Em Bilbau, o reposicionamento urbano trouxe impactos positivos em termos de emprego e turismo, mas também gerou críticas sobre a *turistificação*, especialmente no *Casco Viejo*. Já *superilles* e *la petxina* pouco alteraram a composição social, mantendo os residentes originais, mas registando sinais de valorização imobiliária que, a médio prazo, podem comprometer a equidade no acesso à habitação. Os projetos mais regulatórios, como *congestion charge*, embora eficazes em metas ambientais, têm impactos sociais menos visíveis e são muitas vezes criticados por não integrar componentes de redistribuição ou mitigação de desigualdades.

No que diz respeito à valorização patrimonial e identidade urbana, os projetos que intervieram sobre áreas consolidadas, como *bilbao ría 2000*, demonstram maior sensibilidade à integração com o tecido urbano e à preservação dos elementos históricos. Em Bilbau, o Museu Guggenheim e a recuperação do *Casco Viejo* funcionam como âncoras de uma narrativa de continuidade e reinterpretação, procurando um equilíbrio entre inovação e memória. O *wohnprojekt wien*, mesmo inserido num bairro tradicional, contribui para reforçar uma cultura urbana baseada na convivência, na cogestão e na identidade partilhada.

Por fim, ao analisarmos o critério da acessibilidade, nota-se que os projetos que aliam mobilidade sustentável a práticas inclusivas tendem a oferecer melhores resultados no acesso equitativo à cidade. *Clichy-Batignolles* é paradigmático nesse sentido, com uma extensa rede de transportes públicos, ruas acessíveis e proximidade a equipamentos sociais. Em contraponto, projetos como *congestion charge*, embora eficientes na regulação de fluxos, não operam mudanças significativas na acessibilidade funcional dos bairros envolvidos.

Em síntese, a leitura dos projetos internacionais revela diferentes modos de articular os critérios de sustentabilidade urbana. Há modelos orientados por estratégias infraestruturais, modelos territoriais e abordagens comunitárias. Apesar das divergências, o que une estas experiências é a tentativa de reconciliar crescimento urbano com justiça espacial, inovação com memória e eficiência com equidade. Esta pluralidade de caminhos oferece uma base crítica valiosa para refletir sobre os modelos implementados no Porto e pensar futuras intervenções à luz das lições retiradas deste painel internacional.

05 **considerações finais**

"Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody"[83]

A intervenção da Porto Vivo, SRU, nos quarteirões-piloto da Baixa do Porto representa um caso paradigmático dos desafios e contradições inerentes aos processos de reabilitação urbana em cidades históricas europeias. O presente trabalho procurou questionar a eficácia real dessas intervenções, a partir da análise aprofundada dos cinco quarteirões-piloto definidos no Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana da Baixa do Porto (2005), cruzando os objetivos iniciais com os resultados concretos observados cerca de duas décadas após o início do projeto.

A questão de partida: *"será que as reabilitações da Porto Vivo foram tão bem-sucedidas quanto foi publicitado?"*, impôs desde cedo uma postura crítica e um olhar atento às fontes primárias, visitas de campo, entrevistas, estudos técnicos e políticas públicas envolvidas. Os quarteirões de Carlos Alberto, D. João I, Cardosas e Infante foram concebidos como núcleos de experimentação de uma nova estratégia de reabilitação urbana que visava, segundo os documentos estratégicos (Porto Vivo, SRU, 2012), responder ao abandono progressivo da Baixa, à degradação física do edificado e ao declínio demográfico e comercial do centro histórico (p. 13).

No entanto, como se procurou demonstrar ao longo do trabalho, a retórica de regeneração e sustentabilidade contrastou, em vários casos, com os impactos concretos verificados uma década e meia após o início da implementação.

Num primeiro plano, é fundamental reconhecer que a atuação da Porto Vivo, SRU introduziu instrumentos inovadores no contexto nacional, nomeadamente ao articular políticas de reabilitação com financiamento europeu, parcerias público-privadas e operações de reabilitação sistemática.

[83] JACOBS, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. p.238.

As intenções estratégicas, em muitos casos, foram ambiciosas e respondem, formalmente, a princípios urbanísticos coerentes com os discursos da reabilitação integrada, como a revalorização do património, dinamização económica, combate ao despovoamento e incentivo à mobilidade sustentável. A delimitação dos quarteirões-piloto foi, à partida, pensada como forma de ensaiar soluções localizadas que pudessem ser estendidas ao resto da cidade. No entanto, como se procurou demonstrar ao longo do trabalho, a retórica de regeneração e sustentabilidade contrastou, em vários casos, com os impactos concretos verificados uma década e meia após o início da implementação, revelando cenários fragmentados e ambíguos.

No caso de Carlos Alberto, previa-se a reabilitação de 31 edifícios com usos mistos num prazo de três anos; nas Cardosas, enfatizava-se a manutenção da população residente e do comércio tradicional; no D. João I, previa-se habitação nos pisos superiores; e no Infante, apenas intervenções ligeiras ou de acompanhamento (Porto Vivo, 2005, p. 33). Contudo, a materialização desses planos revelou-se mais problemática do que o previsto. As obras em Carlos Alberto, iniciadas em 2005, permanecem inacabadas em 2025; no D. João I, as intervenções arrastaram-se por quase quinze anos, com conclusão apenas em 2023.

Os atrasos estiveram associados não apenas a questões técnicas, mas também à forte dependência do investimento privado, com cerca de 80% do financiamento assegurado por parcerias público-privadas (Relatório & Contas da Porto Vivo, 2020, p. 81). Esta dependência expôs os projetos às flutuações do mercado e à lógica de rentabilidade, com consequências diretas na acessibilidade habitacional e na composição social dos quarteirões reabilitados. No D. João I, alguns apartamentos atingiram valores na ordem de um milhão de euros, tornando-se inacessíveis para a população local. Simultaneamente, registou-se uma explosão do alojamento local, que representa atualmente mais de metade das habitações reabilitadas nos quarteirões-piloto.

Os impactos foram também evidentes ao nível do tecido comercial e funcional. Em Carlos Alberto e nas Cardosas, a reabilitação trouxe consigo uma renovada atratividade turística e a recuperação física visível do edificado, mas também a substituição do comércio tradicional

por estabelecimentos orientados para visitantes. No quarteirão das Cardosas, muitas lojas fecharam após as reabilitações. O Infante destacou-se como o único que conseguiu manter parte do comércio tradicional, apesar do aumento das rendas.

Estes fenómenos de gentrificação e *turistificação*, embora comuns a outras cidades europeias como Barcelona ou Veneza, assumem no caso do Porto uma gravidade particular pela ausência de mecanismos eficazes de mitigação. Enquanto em Viena cerca de 40% do parque habitacional é público ou cooperativo, garantindo acessibilidade, no Porto apenas 5% das habitações reabilitadas nos quarteirões-piloto foram destinadas a fins sociais, exclusivamente no quarteirão do Infante. Projetos como o *Wohnprojekt Wien* demonstram que é possível compatibilizar reabilitação urbana com inclusão social através de modelos cooperativos inovadores.

Outro ponto crítico identificado foi a fragilidade dos processos participativos. Apesar dos documentos estratégicos mencionarem a importância da participação comunitária, na prática, a planificação foi conduzida sobretudo com base em critérios técnicos e administrativos, orientada por indicadores urbanísticos e financeiros. A escuta ativa das comunidades ficou em segundo plano, o que comprometeu a legitimidade das intervenções. Esta abordagem contrasta, por exemplo, com o caso de *Clichy-Batignolles*, em Paris, onde mais de 30 assembleias públicas foram realizadas antes da aprovação final do projeto.

A extensão prematura das áreas de reabilitação para outras zonas da cidade a partir de 2015, quando nem todos os quarteirões centrais estavam concluídos, resultou numa dispersão de recursos e foco estratégico. Tal decisão evidencia as fragilidades do modelo de longo prazo da Porto Vivo e contrasta com experiências como a de *Bilbao Ría 2000*, que manteve uma estrutura de gestão estável e coerente durante 25 anos.

A recuperação de edifícios históricos, a melhoria dos espaços públicos e a dinamização económica são conquistas que não podem ser menosprezadas. Contudo, os custos sociais desta transformação, em termos de exclusão, perda de identidade e fragilização do tecido

comunitário, colocam sérias dúvidas sobre a sustentabilidade do modelo adotado. A análise de casos internacionais não visou estabelecer comparações diretas, mas construir um repertório de abordagens úteis para refletir sobre alternativas possíveis para uma regeneração mais sustentável e integrada.

A experiência das *Superilles* em Barcelona, por exemplo, evidenciou benefícios ambientais e de mobilidade, mas também protestos iniciais devido à falta de comunicação com os moradores, além da posterior valorização imobiliária e pressão sobre o arrendamento. Estes elementos mostram que nenhuma reabilitação é neutra: todas as intervenções implicam escolhas políticas, prioridades sociais e visões específicas de cidade.

As lições dos casos internacionais estudados, *Clichy-Batignolles* (Paris), *Ginko* (Bordéus), *Waterfront di Levante* (Génova), *Superilles* (Barcelona e Valência), *Madrid Central*, *Área C* (Milão), *Congestion Charge* (Londres), *Bilbao Ría 2000* (Bilbau), *Vauban* (Friburgo) e *Wohnprojekt Wien* (Viena) — demonstram a possibilidade de outros caminhos. Embora também enfrentem desafios e críticas, essas experiências mostram formas diversas de abordar a reabilitação urbana, nomeadamente ao nível da sustentabilidade ambiental, da governança participativa e da inclusão social.

Em última análise, os quarteirões-piloto da Baixa do Porto não devem ser avaliados apenas com base na imagem urbana final ou nos resultados materiais e económicos. O verdadeiro sucesso de uma intervenção mede-se pela sua capacidade de promover cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis. Para isso, é necessário repensar os modelos de atuação, os mecanismos de financiamento e, sobretudo, o lugar das comunidades no processo de transformação urbana. A revitalização da cidade deve ser conciliada com a justiça social, a atratividade turística com a vitalidade comunitária, e a inovação com a preservação identitária.

referências bibliográficas

22@, more inclusive and sustainable. Oficina 22@, Ajuntament de Barcelona.

A Case Study for Paris – Martin Luther King Park. Instanbul Meeting. Paris.

(1992). *Agenda 21*. United Nations Sustainable Development.

(2020). *Areas de Actuacion EN*. Bilbao Ría 2000.

(2007). *Central London Congestion Charging: Impacts monitoring - Fifth Annual Report*. Transport for London.

Clichy-Batignolles: A New Urban Quality for Northwest Paris. Paris & Métropole Aménagement.

(2006). *DELIBERAÇÃO*. Conselho de Administração.

(2012). *Delimitação da Área de Reabilitação Urbana do Centro Histórico do Porto em Instrumento Próprio*. Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana.

(2009). *Dossier Initial, Appel à projets nouveaux quartiers urbains*. Mairie de Paris.

Directiva 2010/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 19 de Maio de 2010 relativa ao desempenho energético dos edifícios (reformulação). Jornal Oficial da União Europeia.

(s/a). *Improving Access to Historic Building and Landscapes*. Historic England.

(2020). *La calidad del aire en la ciudad de Madrid durante 2019*. Ecologistas en Acción de Madrid. Madrid.

(1987). *Report of the World Commision on Environment and Development: Our Common Future (The Brundtland Report)*. World Commission on Environment and Development (WCED). United Nations.

Plan d'accessibilitat universal de Barcelona 2018-2026: Diagnòstic. Institut Municipal de Persones amb Discapacitat, Ajuntament de Barcelona.

(2023). *Porto: Casas e comércio no quarteirão D. João I concluídos em setembro*. Lusa.

(2000). *Porto património mundial III: CRUARB 25 anos de reabilitação urbana*. Porto: Câmara Municipal do Porto

(2021). *Projeto de Delimitação da Área de Reabilitação Urbana da Baixa*. Câmara Municipal do Porto.

(2007). *Quadro de Referência Estratégico Nacional - Portugal 2007-2013*. Observatório do QCA III.

Quarteirão das Cardosas no Porto. Afaplan.

(2013). *Rapport Annuel 2013*. Paris Batignolles Aménagement. Paris.

The Zorrotzaurre Urban Regeneration Project.

(2005). *Unidade de Intervenção do Quarteirão do Infante – Documento Estratégico*. Porto Vivo, SRU.

(2018). *Vivre à Ginko*. A'Urba, Agence d'Urbanisme. Bordeaux.

ADAMS, W. M. (2009). *Green Development: Environment and Sustainability in a Developing World* (3rd edition). Routledge.

AdEPorto, LFC. (2010). *Reabilitação de Edifícios do Centro Histórico do Porto: Guia de Termos de Referência para o Desempenho Energético - Ambiental*. Porto Vivo, SRU.

AdEPorto, RNAE. (2021). *Reabilitação urbana e renovação energética de edifícios.* Revista O Instalador.

Agência para o Desenvolvimento e Coesão, IP. (s/d). *1986-1988, QCA I, II, III e QREN.*

ALDAMA, Z. (2010). *Bilbao, un ejemplo urbanístico para el mundo*. El Correo.

ALMEIDA, A. (2016). *Mouraria: História e Forma Urbana*. [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa]. Lisboa.

ALMEIDA, C. (2017). *Avaliação da sustentabilidade em ações de reabilitação de edifícios em núcleos urbanos antigos.* [Dissertação de Mestrado, Universidade de Coimbra]. Coimbra.

ALMEIDA, J. (2014). *Reabilitação do Património Edificado Corrente: Estratégias de Intervenção na Casa Burguesa do Porto* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto]. Porto.

ALVES, C. (2016). *Reabilitação Urbana: uma prática (de)corrente. O Regime Jurídico da Reabilitação Urbana e a sua aplicação – da instrumentação à intervenção.* [Tese de Doutoramento, Universidade da Beira Interior]. Covilhã.

ANTUNES, G. (2019). *Política de habitação social em Portugal: de 1974 à atualidade.* CICS.NOVA – Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

AZEVEDO, F. (2010). *O papel do sector do turismo na reabilitação urbana da baixa do Porto.* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto]. Porto.

BARATA, F. (1999). *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade. Porto: FAUP Publicações. 2ª Ed.*

BEATLEY, T. (2000). *Green Urbanism: learning from European Cities*. Island Press. Washington DC.

BEEVERS, S. D., & CARSLAW, D. C. (2004). *The impact of congestion charging on vehicle emissions in London*. Amospheric Environment, 39(1), 1-5.

BEXIGA, E. (2017). *Modelos estratégicos na Regeneração da ACRRU do Porto. Na defesa da Identidade Urbana*. [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa]. Porto.

BILMES, L. (2019). *Bilbao foi construída com base na inovação – será que ela pode repetir o milagre?* A Political.

BISCAIA, F. (2018). *A identidade no Bairro: Entre a Resiliência e a Transformação do Espaço Urbano*. [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra]. Coimbra.

BRANCO, J. (2006). *Uma nova metodologia para a Reabilitação Urbana: Uma nova oportunidade para o Centro Histórico e a Baixa do Porto*. Cidades – Comunidades e Territórios, v12/13, pp.35-52.

BRAVO, D. (2023). *Poblenou "Superblock". Barcelona (Spain), 2017*. Public Space.

CAMAGNI, R. (1998). *Sustainable urban development: definition and reasons for a research programme*. Internacional Journal of Environment and Pollution.

CARDOSO, L. (2013). *Reabilitação Sustentável de Edifícios anteriores a 1951*. [Dissertação de Mestrado, Escola de Engenharia da Universidade do Minho]. Minho.

CARVALHO, M. (2011). *O Centro Histórico na dinamização das cidades: O Centro Histórico do Porto*. [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto]. Porto.

Conselho da União Europeia. (2007). *Carta de Leipzig sobre Cidades Europeias Sustentáveis*.

CORREIA, D. (2017). *La Territorialisation des Politiques Urbaines et les Nouveaux Enjeux: l'apport de l'opération Clichy-Batignolles à Paris.* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto]. Porto.

CORREIA, D. (2016). *Projeto de Arquitetura Paisagista: Clichy-Batignolles Paris, a resposta a ambições políticas e aos novos desafios urbanos.* [Escola de Ciências e Tecnologia, Universidade de Évora]. Évora.

CORREIA, G. (2009). *Estudo de Casos – Gestão de Operações de Reabilitação de Edifícios Antigos*. [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto]. Porto.

COSTA, A. (2013). *A Casa Burguesa do Porto no séc. XXI – Diálogo entre o habitar contemporâneo e a identidade dos espaços interiores burgueses.* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto]. Porto.

COSTA, S. (2014). *Caracterização e Planeamento Urbano da Zona de Intervenção Prioritária da Cidade do Porto pela Porto Vivo, SRU.* [Dissertação de Mestrado, Instituto Superior de Engenharia do Porto]. Porto.

CRUZ, B. (2010). *Fenómenos de Miscelanização Cultural: O Raval de Barcelona.* [Universidade do Porto]. Porto.

CRUZ, C. (2021). *O Bairro do Leal: Apontamento de uma Estratégia de Ação Futura.* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto]. Porto.

CUPIDO, A. (s/d). *Potencialidades Energético Ambientais na Reabilitação Urbana: O Centro Histórico do Porto.*

Espaço de Arquitetura. (2018). *Projeto de requalificação do Parque do Choupal de Torres Vedras distinguido em Itália.*

ESTEVENS, A. (2014). *As expressões geográficas do conflito urbano. Os casos do Raval (Barcelona) e da Mouraria (Lisboa).* [Dissertação de Mestrado, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa]. Lisboa.

FERNANDES, D. (2015). *Reabilitação [Revitalização] de Áreas Urbanas consolidadas: Análise Crítica das Sociedades de Reabilitação Urbana.* [Dissertação de Mestrado, Departamento de Arquitectura da Universidade de Coimbra]. Coimbra.

FERNANDES, J. R., & CHAMUSCA, P., & PINTO, J. R. (2013). *Política, planeamento de projetos na cidade do Porto do século XXI (com visita a finais do século XIX).* IX Congresso de Geografia Portuguesa. Évora.

FERREIRA, J. (2023). *Moradores de Barcelona queixam-se dos preços do arrendamento e culpam nómadas digitais*. TVI.

FIGUEIREDO, P. 2010. *O Centro Histórico antes do CRUARB.* A Baixa do Porto.

FLORES, J. (2011). *Oporto traditional buildings sustainable refurbishment traditional buildings energy performance.* XI World Congress of the Organization of World Heritage Cities. Sintra.

FLORES, J. (2013). *The investigation of energy efficiency measures in the traditional buildings in Oporto World Heritage Site.* [Doctor of Philosophy, School of Architecture, Oxford Brookes University]. Oxford.

Fundación Museo Marítimo de la Ría de Bilbao. 1998. *La Ría, una razón de ser.*

GONÇALVES, R. (2012). *A Reabilitação face à sustentabilidade – Casa Burguesa do Porto.* [Dissertação de Mestrado, Departamento de Arquitectura da Universidade Lusófona do Porto]. Porto.

GORGES, T. (s/d). *"Quartier Vauban" – Sustainable District in Freiburg, Germany.* Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammernabeit (GIZ) GmbH.

Governo de Portugal. (s/d). *Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana.*

GONZÁLEZ, S. (2011). *Bilbao and Barcelona 'in Motion'. How Urban Regeneration 'Models' Travel and Mutate in the Global Flows of Policy Tourism.* Urban Studies.

GREEN, C. P., & HEYWOOD, & J. S., PANIAGUA, M. N. (2020). *Did the London Congestion Charge reduce pollution?* Regional Science and Urban Economics.

GUIMARÃES, A. (2022). *O Centro Histórico do Porto: A correlação entre o património e o turismo. Classificações, Impactos e Evoluções (Dos anos noventa à atualidade).* [Dissertação de Mestrado, Escola de Ciências Sociais, Universidade de Évora]. Évora.

Infraestruturas de Portugal. (s/d). *(POVT) / (QREN) / Fundo de Coesão.*

Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana. (s/d). *Intervenção Polis na cidade de Torres Vedras.*

Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana. (s/d). *Teatro Sousa Bastos.*

International Union of Architects (UIA). (2020). *Um guia de arquitetura para os 17 objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU – Volume 2.* 1ª. Edição.

JACOBS, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities.* Vintage Books Editions. Nova Iorque.

IMT. (s/d). *Apoios Financeiros do QREN.*

KEINER, M. (2006). *The Future of Sustainability.* Springer.

LAGO, P. (2007). *A utilização de quarteirões-tipo nas estratégias de regeneração urbana nos Centros Históricos.* [Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa]. Lisboa.

LANG, R., & STÖGER, H. (2017). *The role of the local institutional context in understanding collaborative housing models: empirical evidence from Austria*. Internacional Journal of Housing Policy.

LAZOWSKI, A. (2024). *Barcelona's "Superilles" Countering the Ubiquity of Automobiles*. Emerald Review.

LEITÃO, M. (2022). *Relevância do quarteirão na construção da identidade da cidade contemporânea: Porto, três casos.* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto]. Porto.

LEWIS, H. (2023). *What is the London Congestion Charge?* Evans Halshaw.

LÓPEZ, I., & ORTEGA, J., & PARDO, M. (2020). *Mobility Infrastructures in Cities and Climate Change: An Analysis Through the Superblocks in Barcelona*. Atmosphere.

MARCONI, V. (2015). *Pobelnou, from Barcelona's old industrial centre to new business, innovation and tourist district.* CatalanNews.

MARSDEN, G. (2019). *The governance of urban mobility transitions: The Case of London.* University of Leeds.

MEADOWS, D., & MEADOWS, D., & RANDERS, J., & BEHRENS, W. (1972). *The Limits to Growth*.

MOBBS, P. (2021). *'The Limits to Growth' (1972).* Resilience.

MOREIRA, P. (2013). *O efeito das intervenções urbanas no Centro Histórico do Porto: Pertinência e Impertinência das mesmas.* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto]. Porto.

Município de Leiria. (s/d). *Habitação.*

Município de Leiria. (s/d). *QREN | Projetos Cofinanciados*.

NASCIMENTO, A. (2023). *Para além do Guggenheim, rumo à isla creativa: processos de transformações urbanas em Bilbao-Espanha.*

Observatório do QCA III. (2007). *Quadro de Referência Estratégico Nacional – Portugal 2007-2013.* Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. Lisboa.

OLIVEIRA, R. (2012). *Metodologia de Gestão de Obras de Reabilitação em Centros Urbanos Históricos.* [Tese de Doutoramento, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto]. Porto.

OTAOLA, P. (2017). *Zorrotzaurre, la segunda fase de la transformación de Bilbao.* PORTUS: The Online Magazine of RETE, n.34. Venice.

Parlamento europeu. (s/d). *Tratado da União Europeia (TUE).*

PAULINO, A. (2014). *A Reabilitação do Património no Centro Histórico do Porto – O caso do Quarteirão de Carlos Alberto.* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa]. Porto.

PEIXOTO, P. (2003). *Centros Históricos e Sustentabilidade Cultural das Cidades.*

PINHEIRO, F. S. (2015). *Novos usos de Edifícios como forma de reabilitação urbana.* [Escola de Direito da Universidade Católica Portuguesa]. Porto.

PINHO, A. (2009). *Conceitos e Políticas Europeias de Reabilitação Urbana: Análise da experiência portuguesa dos Gabinetes Técnicos Locais.* Volume I e II. [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa]. Lisboa.

PINTO, L. P. V., & SANTOS, T. C. (s/d). *"Porto, Património Mundial – A Classificação e a Intervenção. Encontra-se o título 'Porto, Património Mundial' em risco?"*. Actas do Seminário Centros Históricos: Passado e Presente.

Portal dos Incentivos. (s/d). *QREN*.

Porto Vivo, SRU. (s/d). *Áreas de Atuação: 1.º Direito*.

Porto Vivo, SRU. (s/d). *Município reabilita edifícios e devolve sete casas ao Centro Histórico*.

PRESS, V. (2007). *Las estaciones de metro de Abatxolo y Portugalete suman 300.000 viajeros en su primer mês*. El Correo.

QUEIRÓS, M. (2010). *Barcelona(s): Cidade dos projetos ou projetos da Cidade?* pp.7-32.

REDCLIFT, M. (2005). *Sustainable development (1987-2005): An oxymoron comes of age*. Sustainable development, 13(4), pp. 212-227.

(re)PORTUGAL. (2022). *Porto e IHRU acordam investir €33.9M em Habitação.*

RIBEIRO, M., & MELO, A. (2012). *Evolução da paisagem urbana: sociedade e economia*. CITCEM, Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória».

ROCHA, R. G. C. (2014). *Bairros Sustentáveis: Contributos para uma estratégia de reabilitação sustentável – Bairro do Rego*. [Dissertação de Mestrado, Técnico de Lisboa]. Lisboa.

RODRÍGUEZ, A., & MARTÍNEZ, E., & GUENAGA, G. (2001). *Uneven Redevelopment: New Urban Policies and Socio-Spatial Fragmentation in Metropolitan Bilbao*. European Urban and Regional Studies.

RODRIGUES, C. (2015). *O lugar residencial na cidade do Porto: a territorialização social do espaço urbano.* Revista Convergência Crítica, v.1, n.7.

SÁ, J. (2016). *Património Arquitetónico Histórico e o Planeamento Urbanístico.* Universidade da Beira Interior. Covilhã.

SAMPAIO, A. R. (2016). *Reabilitação urbana e património arquitetónico em Portugal: Contribuições das experiências do Porto e Guimarães.* Vitruvius, arquitextos.

SAMPAIO, L. P. (2017). *A Sustentabilidade na Reabilitação de um Edifício Habitacional – Caso de Estudo.* [Dissertação de Mestrado, Universidade Fernando Pessoa]. Porto.

SANTOS, P. (2008). *O papel das SRU na prossecução dos interesses sociais.* [Universidade Atlântica]. Barcarena.

S.A. (2014). *Quarteirão das Cardosas é o melhor exemplo de regeneração residencial.* Arquitecturas: o jornal de negócios das cidades.

SEQUEIRA, J., DELGADO, A. (2012). *Uma abordagem integrada da reabilitação urbana na baixa do Porto: A avaliação do impacte do projeto de reabilitação do quarteirão de Carlos Alberto.* 15.º Workshop APDR | Políticas Públicas. Évora.

SERRA, A. (2019). *Áreas de Reabilitação Urbana: Caracterização e Tipologias.* [Dissertação de Mestrado, Técnico de Lisboa]. Lisboa.

SERRA, A., MENES, I. (2024*). Qualidade do Ar na Cidade de Madrid - Quais as Possíveis Mudanças?* Canoas, v56.

SERRA, R. (2019). *Regeneração urbana de um território pós-industrial: Articulação entre o rio e a cidade de Almada.* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa]. Lisboa.

Serralves. (s/d). *Projeto Arquitetónico.*

SILVA, L. P. (2020). *Aveiro: cidade e arquitetura, morfotipologia e projeto.* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto]. Porto.

SoE. (s/d). *QREN*. Source of Efficiency.

SOUSA, F. (2011). *Análise do Contributo da Sociedade de Reabilitação Urbana Porto Vivo para a Reabilitação Habitacional e o Arrendamento.* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto]. Porto.

SPINELL, G. (2022). *Urban Renewal: The smartest community.* Avnet Silica.

TAVARES, A. F. N. (2008). *Reabilitação Urbana – O Caso dos Pequenos Centros Históricos.* [Dissertação de Mestrado, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa]. Lisboa.

Tomar na Rede. (2020). *Programa Polis arrancou há 20 anos em Tomar.*

Transport For London. (s/d). *Complying with ULEZ.*

Transport for London. (2007). *Impacts Monitoring – Fifth Annual Report.*

Transport For London. (2014). *Travel in London – Report 7.*

TURNER, G. (2008). *A Comparison of the Limits to Growth with thirty years of reality.* CSIRO.

União Europeia. (s/d). *Como é financiado o orçamento da EU.*

United Nations. (1996). *Report of the United Nations Conference on Human Settlements (Habitat II).* (A/CONF.165/14).

United Nations. (2017). *Nova Agenda Urbana.* Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III).

URIARTE, I. (2006). *Los puentes levadizos de Bilbao*. Ayuntamiento de Bilbao – Vive Bilbao.

VICARIO, L., RODRÍGUEZ, A. (s/d). *A model of regeneration? Urban redevelopment and policy-led gentrification in Bilbao.*

VITRUVIUS, M., & HOWE, T. (1999). *De Architectura Libri Decem: Volumen 2*. (I. Rowland, Trad.). Cambridge University Press.

ZANCHETI, S., SOMEKH, N., FREGONEZI, B. (s/d). *Revitalização Urbana no Brasil: Comparando seis Centros Históricos.* São Paulo.

anexos

índice de anexos

01 vozes da reabilitação: testemunhos 191

o conjunto de testemunhos que se seguem são fruto das visitas de campo aos quarteirões-piloto, onde foi possível não só vivenciar esses espaços, mas também conhecer as histórias pessoais dos seus habitantes e a memória coletiva dos lugares. Estas narrativas constituem uma parte fundamental da investigação.

vozes da reabilitação: testemunhos

Quarteirão Carlos Alberto, 2005 -

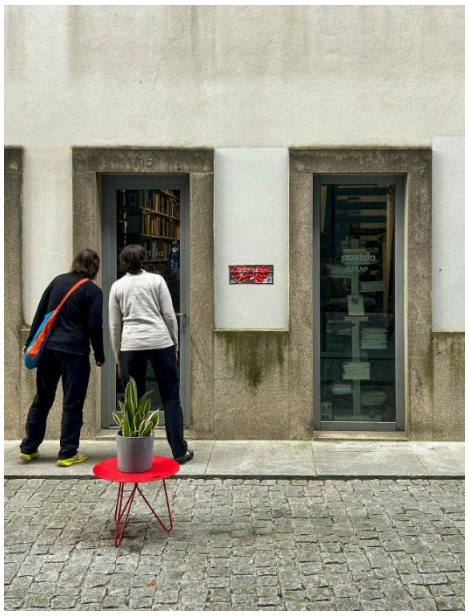
A reabilitação urbana promovida pela Porto Vivo, SRU, no Quarteirão Carlos Alberto, iniciada em 2005, trouxe transformações significativas na paisagem física e social da área. Os testemunhos recolhidos junto de moradores e comerciantes revelam um cenário complexo, onde os benefícios económicos do turismo coexistem com a erosão do tecido social original. Assim, vamos analisar essas mudanças através das vozes daqueles que vivenciaram o processo, destacando as contradições entre o discurso oficial de revitalização e a realidade experienciada no terreno.

O quarteirão era, antes das intervenções da Porto Vivo, uma área caraterizada por uma população envelhecida e pequenos negócios locais. Após as obras de reabilitação, o perfil demográfico alterou-se drasticamente. Como mencionado pelo Sr. Arlindo da Casa Expresso, atualmente, a mínima habitação existente no quarteirão é maioritariamente ocupada por famílias pequenas, pessoas com elevado poder económico, e os restantes edifícios, ocupados por unidades de Alojamento Local (AL). Os residentes antigos, incapazes de suportar o aumento das rendas, foram gradualmente substituídos por uma população flutuante[84], essencialmente turística.

Os testemunhos dos comerciantes locais oferecem uma visão detalhada do impacto da reabilitação nos negócios estabelecidos há décadas no quarteirão. A Livraria Poetria, situada na Rua Sá de Noronha, é um caso interessante. O proprietário, Francisco Reis, que trabalha no local há 21 anos, não tem memória das obras de reabilitação. Os utilizadores da livraria sempre foram compostos tanto por portugueses como turistas, e a renda atual é mais baixa do que há 20 anos, graças a apoios específicos.

[84] Um grupo de pessoas que se encontram num determinado território por um período curto.

Por outro lado, o **Restaurante "O Golfinho"**, presente no quarteirão desde 1998, apresenta uma realidade diferente. O estabelecimento, que sofreu poucas intervenções físicas, viu os seus clientes a transforarem-se quase exclusivamente em turistas. Os proprietários mencionam que são raros os casos em que servem portuenses ou portugueses. Apesar de a renda ter aumentado desde 1998, o crescimento foi gradual e dentro dos limites legais, sem os picos abruptos que caraterizam processos de gentrificação mais agressivos. Contudo, a dependência do turismo levanta questões sobre a sustentabilidade do negócio a longo prazo, especialmente em contextos de crise económica ou redução do fluxo turístico.





f92. Livraria "A Poetria".

Fonte: autor.

f93. Restaurante "O Golfinho".

Fonte: Autor.

Já a **Ourivesaria Carlos Alberto**, um estabelecimento com raízes no quarteirão desde 1967, oferece um testemunho mais crítico. O Sr. Amadeu Carvalho, que ali trabalha há 35 anos, recorda as reuniões realizadas pela Porto Vivo com os proprietários durante as obras de 2005. No entanto, sublinha que não houve qualquer consulta às necessidades reais das pessoas que viviam e trabalhavam no quarteirão. O resultado foi um aumento exponencial do turismo e do comércio orientado para visitantes, acompanhado pelo desaparecimento dos residentes antigos, incapazes de pagar rendas elevadas ou deslocados para dar espaços a Alojamentos Locais. Este relato é particularmente revelador da falta de mecanismos de proteção para a população local durante processos de reabilitação urbana.

A Cafetaria Docelandia, situada na Praça Carlos Alberto desde 1993, viveu um dos episódios mais dramáticos relacionados com as obras de reabilitação. O Sr. Rui, descreve como as obras do parque de estacionamento subterrâneo, paradas durante três anos, afetaram gravemente o comércio local. Sem apoios das entidades competentes, esteve à beira da falência, conseguindo manter-se aberto apenas "graças ao apoio dos meus pais", disse. Após a conclusão das obras, o turismo e a vida noturna, que antes não existiam, revitalizaram a praça, trazendo novos clientes.

Curiosamente, ao contrário de outros negócios, a Docelandia mantém uma base significativa de clientes portuenses e portugueses, devido ao seu foco em comida tradicional. O aumento da renda foi moderado, por consideração do proprietário, mas o Sr. Rui enfatiza a ausência total de consulta ou apoios durante o processo. O seu relato é um exemplo claro de como os comerciantes locais precisaram de resiliência face a políticas urbanas pouco inclusivas.

Quarteirão D. João I, 2007-2024

As intervenções no Quarteirão D. João I, desenvolvida entre 2007 e 2024, apresenta um cenário distinto quando comparado a outros projetos da Porto Vivo. Localizado numa área central da cidade, este quarteirão foi alvo de uma reabilitação imediata e ambiciosa, através de uma parceria entre a Porto Vivo, SRU e o Millennium BCP. Nove anos depois, em 2017, era apresentado o projeto inicial, intitulado "Bonjardim City Block", contudo, em 2019, o projeto foi vendido a investidores estrangeiros e privados, que alteraram o projeto inicial [85]. Os testemunhos recolhidos junto de comerciantes e a observação direta dos espaços revelam uma realidade marcada pela subutilização de infraestruturas, muitos apartamentos e lojas estão estagnados, e pela predominância do turismo.

[85] **Lusa.** (2023). *Porot: casas e comércio no quarteirão D. João I concluídos em setembro.* Idealista.

Os testemunhos dos comerciantes oferecem uma visão mais detalhada sobre o impacto da reabilitação nos negócios locais. O BrunchIT, situado na Travessa do Bonjardim, é um exemplo paradigmático das mudanças ocorridas no quarteirão. Aberto logo após as obras, em agosto de 2024, este estabelecimento posiciona-se claramente como um negócio orientado para o turismo, com uma renda descrita como "elevadíssima".

No Palácio Atlântico (área útil: 34,824m^2), construído entre 1946 e 1950, e alberga a sede do Banco Comercial Português (BCP), apresenta uma realidade diferente. Segundo o segurança do edifício, o nível de afluência de clientes manteve-se estável antes e depois das obras, sugerindo que a reabilitação pouco alterou a dinâmica deste negócio. A estabilidade pode dever-se ao facto de os clientes do Millenium BCP, serem, nesta área, maioritariamente portugueses.

Quarteirão Cardosas, 2007 - 2014

A intervenção no Quarteirão das Cardosas, entre 2007 e 2014, representa um dos exemplos mais claros dos impactos contraditórios da reabilitação urbana no Porto. Localizado numa zona central, junto à Praça da Liberdade, este quarteirão era anteriormente caraterizado por uma mistura de comércio tradicional e pequenos negócios. No entanto, após as obras, transformou-se radicalmente, tornando-se num espaço dominado pelo turismo e pelo Alojamento Local, com consequências profundas para a identidade local e a coesão social.

Os espaços públicos, outrora usados por morados e trabalhadores locais, são agora pontos de passagem para turistas. A ausência de residentes permanentes é visível na forma como os lugares são utilizados: não há crianças a brincar, idosos a conversar ou vizinhos a cumprimentarem-se. Em vez disso, o quarteirão tornou-se um cenário para fotografias, com lojas de souvenirs e cafés temáticos a substituírem os negócios que ali existiam há décadas.

Os relatos dos comerciantes que resistiram às mudanças ilustram os custos humanos da reabilitação. Um dos casos mais marcantes é o da

M&M Souvenirs, na Rua Trindade Coelho. Este estabelecimento ocupa o espaço que, durante mais de 30 anos, foi uma sapataria tradicional. A antiga proprietária, incapaz de suportar o aumento abrupto da renda, foi despejada, dando lugar a uma loja de artigos turísticos. Esta substituição simboliza a transformação do quarteirão: negócios com história e ligação à comunidade foram substituídos por atividades efémeras, voltadas para um público externo.

Já a Farmácia Vitália, situada na Praça da Liberdade, é uma das poucas exceções que sobreviveu às mudanças, também pelo seu passado histórico desde 1933. D. Amélia, técnica de farmácia há mais de 50 anos neste estabelecimento, testemunhou a transformação do quarteirão em primeira mão. Segundo ela, a reabilitação trouxe uma afluência massiva de turistas, mas também provocou o desaparecimento de todos os residentes antigos.



f94. Farmácia Vitália em 1933.

Fonte: Restos de Coleção – Farmácia Vitália no Porto.

O relato de D. Amélia é particularmente revelador sobre a falta de diálogo durante o processo. Como ela mesma afirma *"Ninguém foi consultado antes das obras. Só disseram que iam ser realizadas, e quem*

conseguisse ficar, ficava; quem não conseguisse suportar os custos de vida, teve de sair". Esta frase resume a abordagem desta intervenção, onde as necessidades da população local foram ignoradas em prol de um projeto que privilegiava o turismo e investimento imobiliário. Ainda menciona que, comparando com os anos 2000-2010, os valores atuais são *"muito mais elevados"* e continuam a subir, pelo menos para a Farmácia Vitália, a cada cinco anos. Este aumento tornou impossível a permanência não só de residentes, mas também de pequenos comerciantes que não estariam orientados para o turismo.

Este fenómeno não é exclusivo do Porto, é uma tendência observada em muitas cidades europeias que passaram por processos de reabilitação sem mecanismos de proteção social. No entanto, o caso do quarteirão das Cardosas destaca-se pela velocidade e radicalidade da transformação.

Quarteirão Infante, 2005 - 2007

Através do testemunho do Sr. Romeu, proprietário do Restaurante A Grade, é possível reconstruir não apenas as transformações físicas do espaço, mas sobretudo as profundas alterações no tecido social que caraterizavam esta área.

O Restaurante A Grade, estabelecido em 17 de setembro de 1983 (o Sr. Romeu fez questão de me contar toda a história do estabelecimento!), representa uma das poucas permanências de um comércio familiar e tradicional nestes quarteirões. Como relata o proprietário, o estabelecimento já havia passado por obras de reabilitação, no âmbito da CRUARB, demonstrando como este território foi objeto de sucessivas intervenções públicas. Contudo, foi a partir de 2005 que se acentuou o processo de transformação da área. O Sr. Romeu revela um padrão: *"Praticamente todos os residentes deste quarteirão nos anos 2000 teve de sair devido a rendas."*. Esta afirmação sintetiza o fenómeno de gentrificação que atingiu toda a Baixa do Porto. Contudo, também se regista resquícios de continuidade, *"mas ainda há residentes há mais de 50 anos nestas casas"*.

A atual configuração social do quarteirão revela-se como *"em muitas das residências só vivem pessoas sozinhas, sem família*", contudo também indica que *"muitas casas, neste momento, pertencem à Câmara Municipal do Porto"* ¸ o que sugere uma tentativa de manutenção de alguma habitação acessível, possa ser da época da CRUARB.

"Ninguém foi consultado antes das obras por volta de 2000", esta afirmação mostra que as populações locais foram tratadas como objetos em vez de sujeitos da transformação urbana. A ausência de mecanismos participativos constitui uma falha grave num processo que, pela sua natureza, deveria ser inclusivo.

O Sr. Romeu ainda relata *"pago 1000€ de renda que aumenta, por lei, todos os anos, contudo é uma grande diferença comparado ao que pagava nos anos 2000 e também é uma grande diferença comparado ao que outros estabelecimentos pagam para estarem nesta zona"*.

A análise transversal dos testemunhos recolhidos nos quarteirões de Carlos Alberto, D. João I, Cardosas e Infante revela padrões que desafiam o discurso oficial sobre a reabilitação urbana no Porto. Estes relatos, quando confrontados, desenham um retrato complexo de transformações urbanas que, embora tenham revitalizado fisicamente o centro histórico, fizeram-no à custa de um progressivo esvaziamento social e homogeneização cultural.

O primeiro padrão evidente é o da substituição sistemática de residentes permanentes por usos turísticos temporários. Nos quatro quarteirões analisados, assistiu-se a um processo similar de expulsão das populações locais, seja através do aumento descontrolado das rendas, seja através de despejos diretos para dar lugar a alojamentos locais (como nas Cardosas, onde desapareceram todos os residentes). Esta substituição não foi acidental, mas sim resultado de políticas deliberadas que privilegiaram o investimento turístico em detrimento da proteção das comunidades estabelecidas.

O segundo padrão significativo é o da erosão do comércio tradicional e a sua substituição por atividades voltadas exclusivamente

para o turismo. A transformação da antiga sapataria na Rua Trindade Coelho (Quarteirão Cardosas) numa loja de souvenirs ou a conversão de espaços residenciais em alojamentos locais ilustram um processo de homogeneização económica. Estas transformações não são apenas económicas, representam uma perda irreparável de saberes, tradições e relações sociais que davam identidade aos bairros.

Um terceiro padrão comum é o défice da participação comunitária nos processos de decisão. Em todos os casos estudados, os testemunhos são unânimes em afirmar que *"ninguém foi consultado"*. Esta ausência de participação explica em parte os resultados sociais das intervenções. O caso da Cafetaria Docelandia em Carlos Alberto, onde o proprietário esteve à beira da falência devido a obras mal planeadas e sem qualquer apoio, é sintomático desta abordagem que ignora o conhecimento local e as necessidades reais dos habitantes.

Numa análise comparativa, pode-se observar ainda diferenças significativas na forma como cada quarteirão respondeu às pressões da reabilitação. Enquanto em Carlos Alberto se mantém algum comércio tradicional (como a Livraria Poetria, ou o Restaurante O Golfinho), nas Cardosas o processo de gentrificação foi mais radical e completo. O Quarteirão D. João I apresenta um cenário ainda muito inicial de transformação, com imóveis por vender e negócios por consolidar. Já o Quarteirão Infante mostra sinais de um processo incompleto de gentrificação, onde ainda resistem alguns residentes e estabelecimentos históricos, criando uma tensão visível entre o velho e o novo Porto.