

Delimitação da ARU das Devesas e elaboração da respetiva ORU

Gaiurb, Urbanismo e Habitação, E.M.

Fevereiro 2020



Jorge Afonso Carvalho – Urbanistas, Lda.
UEst . Urbanismo Estruturante
T +351 239 825 793 . info@uest.mobi . uest.mobi

Índice

Parte 1 – Delimitação de ARU	2
1. Contextualização na estratégia municipal.....	2
2. Enquadramento no Regime Jurídico da Reabilitação Urbana.....	5
3. Memória descritiva e justificativa	6
3.1 Caracterização da área de intervenção	6
3.1.1 Génese e evolução	6
3.1.2 Morfo-tipologia.....	8
3.1.3 Património construído.....	9
3.1.4 Edifícios.....	13
3.1.5 População e alojamento.....	16
3.2 Articulação urbanística (considerando a envolvente alargada).....	17
3.2.1 Rede de mobilidade.....	18
3.2.2 Rede ecológica.....	19
3.2.3 Rede de centralidades.....	20
3.3 Delimitação da ARU - critérios subjacentes	22
3.4 Objetivos estratégicos a prosseguir.....	23
4. Apoios e incentivos à reabilitação e utilização dos edifícios.....	24
4.1 Estratégia municipal	24
4.2 Quadro (normativo) de benefícios e agravamentos fiscais.....	24
4.3 Taxas municipais	27
4.4 Apoios financeiros	28
4.5 Ações de substituição	31
Parte 2 – Estratégia de Reabilitação Urbana (ORU)	32
1. Caracterização da Operação de Reabilitação Urbana.....	32
1.1. Tipo de operação e instrumento de programação.....	32
1.2. Entidade gestora e modelo de execução.....	32
2. Ações	33
2.1 Objetivos versus ações – visão global	33
2.2 Ações incidindo no tecido urbano existente	35
2.2.1 Orientações relativas a usos, edificabilidade e espaço público.....	35
2.2.2 Intervenções específicas de qualificação de espaço público.....	37
2.2.3 Breve perspetiva executória.....	41
2.3 Ações incidindo na Estação Ferroviária e sua envolvente.....	42
2.3.1 Perspetivas (desenhadas) de transformação urbanística	42
2.3.2 Breve perspetiva executória.....	45
2.4 Ações incidindo na Fábrica de Cerâmica e terrenos livres a nascente.....	46
2.4.1 Perspetiva de transformação urbanística	46
2.4.2 Breve perspetiva executória.....	49
3. Financiamento e prioridades.....	51
3.1 Perspetivas de financiamento	51
3.2 Prioridades	52
3.3 Prazo de execução	52
4. Próximos passos	53
Parte 3 – Desenhos anexos	54

Parte 1 – Delimitação de ARU

1. Contextualização na estratégia municipal

É na **Estratégia de Regeneração Urbana de Vila Nova de Gaia** (ERUG), desenvolvida em articulação com o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU), que se encontra o enquadramento macro para uma atuação concertada sobre a totalidade do território municipal.

Em concreto, esta Estratégia tem como objetivos gerais:

- Promover a regeneração urbana e a competitividade da cidade existente (o sistema urbano de Gaia – alargado, fragmentado e disperso) através da identificação de espaços de oportunidade;
- Prever formas de atuação eficientes e priorizadas no território – programação.

Assumindo, em termos operativos, uma estratégia de atuação que se baseia em três vetores: reabilitar a identidade, estruturar o espaço público e valorizar a paisagem; o ERGU associa à Cidade de Gaia sobretudo o desígnio de “reabilitar a identidade”, estabelecendo para tal a necessidade de se virem a elaborar operações de reabilitação urbana.

A perspetiva estratégica assumida neste instrumento para o centro da Cidade de Gaia pode, então, resumir-se no seguinte excerto:

“(…) o centro da cidade de Gaia (composto por Centro Histórico, Afurada, centro cívico e espaço intermédio) deverá apostar num perfil urbano complementar do centro do Porto que, pela diferença, ofereça: a disponibilidade para empresas de tecnologias e inovação e para equipamentos em grandes espaços de tipologia industrial; a articulação dessas mesmas atividades com a otimização da atual rede de transportes – estações de caminho-de-ferro e de metro, ligações entre cota alta e cota baixa (...); um parque urbano central no espaço entre o Centro Histórico e centro cívico (...).”

Mais especificamente, destacam-se como relevantes, as seguintes apostas assumidas no ERUG:

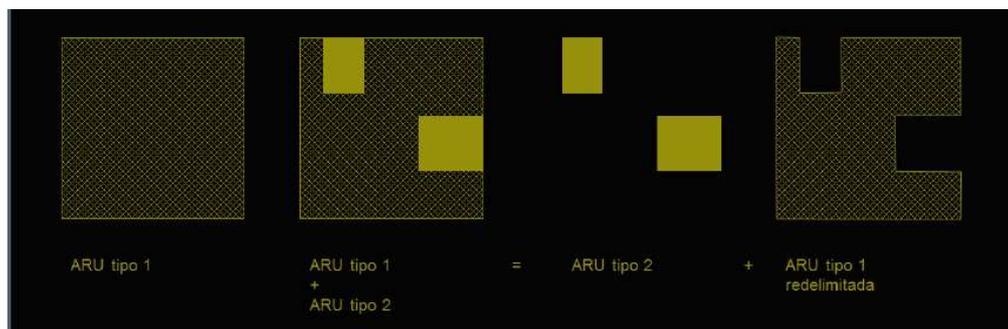
- A promoção de continuidades físicas e funcionais, fundamentalmente ao nível do espaço público, minimizando o efeito barreira de traçados viários;
- A regeneração e reutilização de edifícios industriais desativados, promovendo a instalação de novas atividades económicas que possam tirar partido das excecionais condições de mobilidade;
- Valorizar ambas as margens do caminho-de-ferro, por forma a garantir uma paisagem qualificada.

Neste quadro, em fevereiro de 2017, é aprovada pela Assembleia Municipal a atual delimitação da ARU da Cidade de Gaia, integrando mais de 3.200ha.

Assumida pelo município como uma ARU de tipo 1, isto é, uma unidade territorial estratégica e enquadratória de ações estruturantes, a ARU da Cidade de Gaia é concretizada e detalhada através da elaboração de um conjunto de ARU de tipo 2 (de maior detalhe e menor abrangência), cuja aprovação procede necessariamente à redelimitação da ARU inicial/enquadratória (conforme modelo esquematizado na Figura 1).

¹ ERUG, p. 42.

Figura 1 - Modelo operativo proposto (fonte: ERUG – Memória Descritiva e Justificativa, p.16)



A presente **ARU das Devesas** é, pois, uma dessas ARU de tipo 2, assumida nos vários instrumentos como “espaço urbano intermédio” e “área complementar ao Centro Histórico”. Enquadrando-se territorialmente no sistema da “ARU Cidade de Gaia”, adota como referencial de partida o conjunto de objetivos estratégicos nela explicitados:

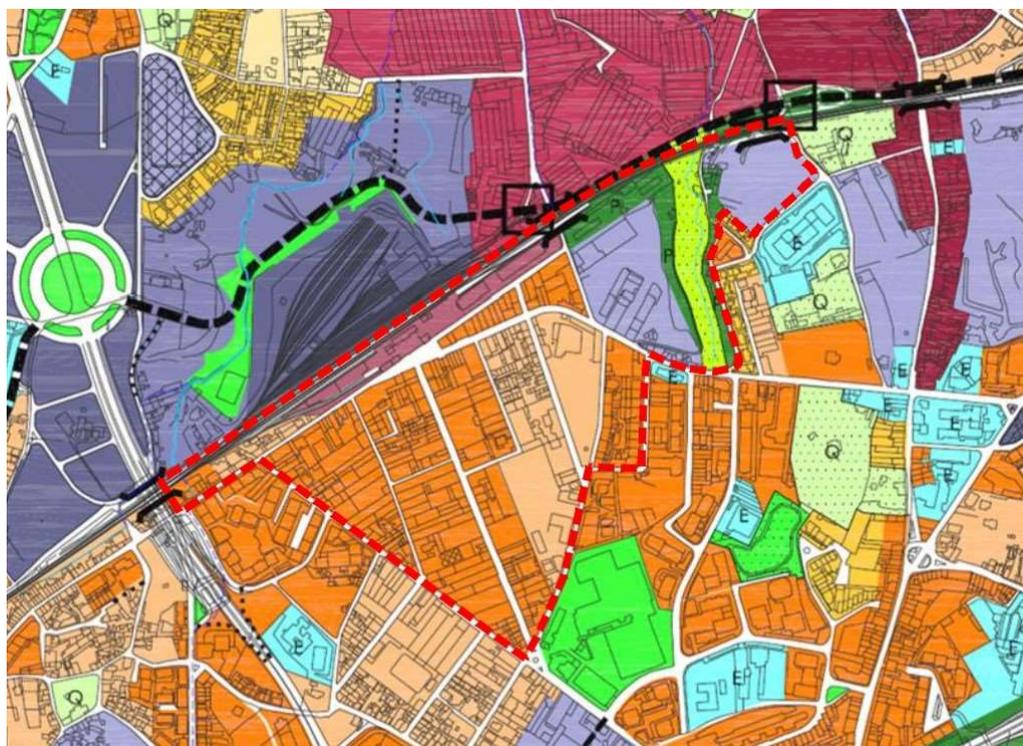
- Refundar o Centro da cidade consolidada;
- Potenciar o valor identitário dos lugares de referência;
- Potenciar o turismo em complemento da cultura e das infraestruturas existentes;
- Mitigar o impacto dos eixos viários de alta capacidade no espaço urbano;
- Qualificar a perceção dos limites da Cidade no espaço público e na paisagem;
- Promover a criação de um sistema de verde urbano;
- Compactar e consolidar a Cidade de Gaia, promovendo a intensificação dos usos urbanos e a requalificação do tecido urbano existente;
- Promover a competitividade da cidade existente.

Relativamente à classificação e qualificação do uso do solo estabelecidas no **Plano Diretor Municipal** em vigor (1994), a área das Devesas situa-se em solo urbano, incluindo as seguintes categorias e subcategorias (conforme Figura 2):

- *Áreas urbanizadas consolidadas de tipologia mista* - zona em que o espaço público e as frentes urbanas edificadas se apresentam maioritariamente estabilizados, pretendendo-se a manutenção e valorização das malhas e morfologia existentes e assumindo-se como usos dominantes a habitação e o comércio e serviços, complementados por equipamentos. Admitem-se obras de edificação adequadamente inseridas no conjunto, respeitando os alinhamentos e cêrceas envolventes.
- *Áreas urbanizadas em transformação de tipologia mista* - zonas em que o espaço público e as frentes urbanas edificadas não se apresentam maioritariamente estabilizados, encontrando-se em processo de transformação construtivo e de uso, assumindo-se como usos dominantes a habitação e o comércio e serviços, complementados por equipamentos. Admitem-se obras de edificação e loteamentos avulsos respeitando o alinhamento do troço de rua mais próximo e uma cêrcea máxima de 4 pisos, ou 6 pisos no caso de ruas com largura superior a 20 metros.
- *Áreas de expansão urbana de tipologia mista – tipo II* – onde deve ser promovida a multifuncionalidade, considerando como usos dominantes a habitação e o comércio e serviços, complementados por equipamentos e respeitando um índice de construção bruto de 0,8 m²/m².

- *Áreas naturais – áreas ribeirinhas* - espaços que integram os cursos de água, suas margens e zonas adjacentes e zonas ameaçadas pelas cheias, admitindo-se apenas usos que promovam a conservação e valorização dos ecossistemas em presença e ainda atividades de lazer e de fruição das respectivas áreas.
- *Espaços verdes de enquadramento paisagístico* - áreas que pelas suas características físicas ou topográficas não apresentam vocação para a edificação e que assumem importantes funções de enquadramento paisagístico da envolvente, devendo assumir usos que suportam a valorização ambiental e paisagística; não sendo admitida qualquer edificabilidade, exceto a que seja adstrita a edificações ou infraestruturas de relevante interesse público reconhecido pela Câmara Municipal.
- *Áreas para infraestruturas e instalações especiais* – áreas que estão ou se destinam a estar ocupadas com infraestruturas ou instalações especiais públicas ou de interesse público, devendo ser mantida a sua finalidade genérica de ocupação, através da admissibilidade de usos e ocupações diretamente relacionados com a sua função específica, a qual, pelas suas exigências próprias, se traduz na necessária edificabilidade.

Figura 2 - Extrato da Planta de Ordenamento do PDM em vigor



SOLO URBANO

ÁREAS URBANIZADAS DE USO GERAL

- Centro Histórico - Áreas de Usos Mistos - Tipo I
- Centro Histórico - Áreas de Usos Mistos - Tipo II
- Áreas Urbanizadas Consolidadas de Tipologia Mista
- Áreas Urbanizadas em Transformação de Tipologia Mista
- Áreas Urbanizadas Consolidadas de Tipologia de Moradias
- Áreas Urbanizadas em Transformação de Tipologia de Moradia

ÁREAS DE EXPANSÃO URBANA DE USO GERAL

- Áreas de Expansão Urbana de Tipologia Mista - Tipo IV (1,8)
- Áreas de Expansão Urbana de Tipologia Mista - Tipo III (1,2)
- Áreas de Expansão Urbana de Tipologia Mista - Tipo II (0,8)

CATEGORIAS COMUNS DO SOLO RURAL E URBANO

- E Áreas para Equipamentos Gerais Existentes
- P Áreas para Equipamentos Gerais Previstos
- E Áreas para Equipamentos em Área Verde Existentes
- P Áreas para Equipamentos em Área Verde Previstos
- Áreas para Infra-estruturas e Instalações Especiais
- Áreas Verdes de Enquadramento de Espaço Canal
- P Áreas Verdes de Enquadramento Paisagístico
- Áreas Naturais - Áreas Costeiras
- Áreas Naturais - Áreas Ribeirinhas

2. Enquadramento no Regime Jurídico da Reabilitação Urbana

Perante o disposto no DL 307/2009, de 23/10, alterado pelo DL 66/2019, de 21/05, que estabelece o Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU), o presente documento integra os elementos necessários à **aprovação simultânea**:

- da Delimitação da Área de Reabilitação Urbana das Devesas (ARU);
- da Operação de Reabilitação Urbana das Devesas (ORU).
(conforme previsto no Art.15º do RJRU)

Em concreto, o documento integra três partes.

- A primeira parte diz respeito à ARU e é composta por:
 - **Memória descritiva e justificativa** que fundamenta a sua delimitação (conforme alínea a) do número 2 do Art.13º do RJRU);
 - Ações municipais para a reabilitação e utilização dos edifícios, onde se inclui o **quadro de benefícios e agravamentos fiscais** (conforme alínea c) do número 2 do Art.13º do RJRU).

A segunda parte do documento diz respeito à **Estratégia de Reabilitação Urbana** que consubstancia a ORU (conforme alínea b) do Art.16º do RJRU), com o conteúdo previsto no Art.30º do RJRU, nomeadamente:

- Definição do **tipo de operação** de reabilitação urbana (conforme alínea a) do número 2 do Art.13º do RJRU);
- Identificação de **ações estruturantes**, incluindo orientações programáticas e, em alguns casos, desenho urbano orientador;
- Perspetiva de **financiamentos**, discriminando o que é investimento público, identificação do **prazo de execução** e de **prioridades**.

Na terceira e última parte integram-se os elementos desenhados que complementam o anterior conteúdo:

- **Planta com a Delimitação da Área Abrangida** pela ARU (desenho 01), conforme alínea b) do número 2 do Art.13º do RJRU.
- Planta de Articulação Urbanística com a envolvente alargada (desenho 02);
- Planta das Propostas de Intervenção, cenário 1 e cenário 2, que explicitam o conteúdo propositivo da ORU (desenhos 03 e 04);
- Perfis longitudinais de referência (desenho 05).

3. Memória descritiva e justificativa

3.1 Caracterização da área de intervenção

3.1.1 Génese e evolução

O território das Devesas referencia-se historicamente à existência de quintas, das quais se destacam a Quinta da Cambada e a Quinta das Devesas², cuja abrangência se estendia por uma vasta área de encosta voltada a norte, associando-se a funções de recreio e fruição estética, da qual hoje pouco mais resta que o jardim (parque verde público com acesso pela Rua Dona Leonor Freitas) e o solar em estado de ruína.

Em meados do século XIX, a chegada do comboio e da estação de caminho-de-ferro à zona de pinhal da Quinta das Devesas vem potenciar um novo polo industrial à cota alta (durante muitos anos associado à estação terminal da linha do Norte, que servia a Cidade do Porto), enquanto na beira-rio se desenvolvem as atividades de construção naval e tanoaria.

A construção da linha-férrea, tendo trazido novas oportunidades e funcionalidades (designadamente de transporte de matérias pesadas e de escoamentos de produtos) a uma área onde em 1861 ainda não existia qualquer atividade económica³, vem também criar uma forte rutura entre a zona mais antiga de Vila Nova de Gaia e a parte alta da Cidade, ao interromper as continuidades que as antigas estradas estabeleciam; não obstante a criação, em 1891, de uma ligação mecânica entre as Devesas e o Cais de Gaia, sobre carris instalados na antiga Calçada das Freiras (atual Rua Serpa Pinto).

O tecido urbano das Devesas tem então uma origem marcadamente industrial, muito associada à indústria da cerâmica e, em especial, ao extinto Complexo da Fábrica de Cerâmica e de Fundição das Devesas, fundado oficialmente em 1865 por António Almeida da Costa.

De grande dimensão e elevada notoriedade, o complexo caracterizava-se pela constante “simbiose entre o poder da indústria e o génio artístico” associando-se à figura do escultor Teixeira Lopes (mestre da fábrica e “magnífico executante de pintura sobre azulejo”) e ao desenvolvimento de atividades de formação artística em paralelo com a atividade industrial⁴.

O tecido urbano é ainda marcado pela presença pontual de dependências do complexo fabril, por outras indústrias de fixação posterior, das quais podem destacar-se a fábrica de cerâmica Pereira Valente, a Fábrica de Fiação e Tecidos das Devesas (fundada por José Mariani em 1880), a Fábrica Fidelidade de tabacos, a Companhia de Tanoaria a vapor (falida logo em 1880) e, sobretudo, a sociedade de vinhos Valente, Costa & C^a Lda. (mais tarde Almeida & Valente). Tendo esta última desenvolvido, desde 1912 e até à sua falência em 1969, um conjunto de sucessivas obras de

² Fonte: CORREIA, Fernando António. “As Devesas nos Carris da História”. 2009

³ Idem, página 13.

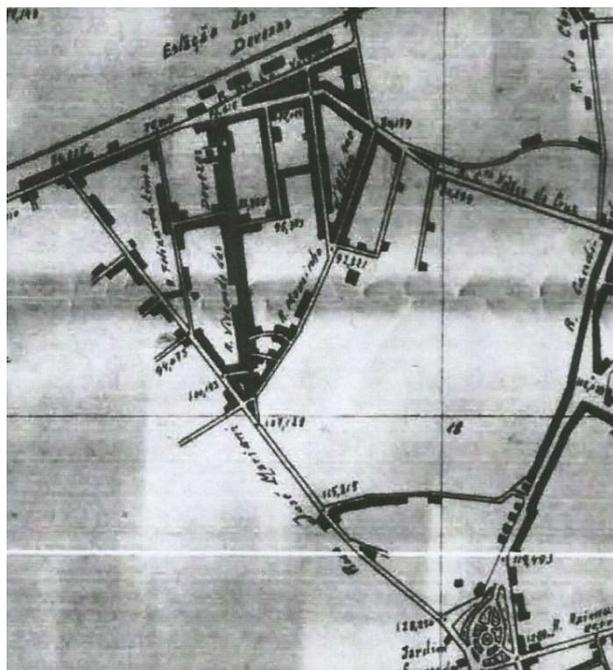
⁴ Fonte: PORTELA, Ana Margarida; QUEIROZ, Francisco. “A Fábrica das Devesas e o Património Industrial Cerâmico de Vila Nova de Gaia”. separata de Arqueologia Industrial, 4^a Série, Vol. IV, n.º 1-2. Famalicão, 2008.

infraestruturação e de construção de túneis subterrâneos sob os arruamentos adjacentes às suas instalações (hoje em ruína ou muito mau estado, entre a Rua Visconde das Devesas e a Heliodoro Salgado), onde também foi instalado, no início do século XX, um relógio de torre “que viria a tornar-se o ex-libris do lugar das Devesas”⁵ e que ainda hoje permanente da fachada principal do edifício.

A par destas, também um conjunto de empresas de produção e exportação de vinho do Porto procuram fixar-se nas Devesas, sendo duas das mais antigas: a J. H. Andersen (na Rua Barão do Corvo) e a Porto Poças, fundada em 1918 e ainda hoje em funcionamento na Rua Visconde das Devesas e Rua Felizardo de Lima, após a expansão do armazém e a criação de modernos espaços de engarrafamento e escritórios.

Na sequência de todas estas dinâmicas de industrialização e logística e do próprio desenvolvimento urbano da Cidade de Gaia a nascente, em torno do eixo estruturante “Avenida da República – Ponte D. Luiz”, assiste-se também na zona das Devesas à intensificação da construção para fins habitacionais e para as mais diversas atividades económicas (hospedarias, modistas, lojas de vestuário, casas de pasto, serrações ou depósitos de azeite, entre outros), adotando tipologias, volumetrias e linguagens arquitetónicas igualmente diversificadas.

Figura 3 - Planta das Devesas em 1933 (fonte: “As Devesas nos Carris da História”. 2009, p.165)



Desse ponto de vista, o processo de crescimento das Devesas dá-se através de um conjunto de operações de edificação autónomas, ocorrendo de forma diacrónica, em parcelas de dimensão variável, segundo uma malha predefinida de arruamentos estreitos e quarteirões regulares, tendo a Rua Conselheiro Veloso da Cruz (antigo ramal da Estrada Nacional 10) e a Rua Visconde das Devesas

⁵ Idem, páginas 164 e 165.

como eixos estruturantes (desde logo marginados por edificação contínua), sendo que em 1933 a zona das Devesas apresentava-se já, no essencial, com a sua atual configuração de ruas (Figura 3)⁶.

3.1.2 Morfo-tipologia

O Bairro das Devesas é constituído por um tecido urbano geométrico, de quarteirões fechados (com logradouros interiorizados) e parcelas de dimensão e configuração variável:

- Estreitas, com profundidade extensa (por vezes com duas frentes de rua), onde se implantam edifícios habitacionais de tipologia unifamiliar, com 1 a 2 pisos;
- De grande dimensão, onde se inserem armazéns e edifícios industriais, igualmente com 1 a 2 pisos ou cércea equivalente, cuja implantação ocupa toda quase toda a área da parcela.

Em qualquer caso, as edificações são alinhadas na frente da parcela, com fachada principal confrontante com o arruamento e logradouro traseiro (quando existente).

O espaço público é constituído, quase exclusivamente, por arruamentos estreitos de perfil regular (variando, entre fachadas, entre os 5 metros, na Rua Felizardo de Lima, e os 12 metros nas ruas Visconde das Devesas e José Mariani).

Trata-se, portanto, de um tecido de elevada compacidade e densidade, não apenas pelas características exíguas das ruas (desajustadas da carga marginal e de atravessamento que suportam) e pela quase inexistência de praças e largos, mas também pela escassez de logradouros não impermeabilizados, resultantes de uma ocupação edificatória extensiva das parcelas.

Embora morfologicamente o Bairro tenha mantido o essencial das suas características originais até aos dias de hoje, tipologicamente foram ocorrendo transformações que importa assinalar, sobretudo de aumento de cércea (até aos 5 pisos), de tipologia habitacional (para plurifamiliar) e de aumento da frente construída. Estas transformações, embora mantenham o alinhamento edificatório à face da rua e a lógica do quarteirão fechado com logradouro interiorizado, têm vindo a contribuir para a descaraterização da identidade específica do bairro (gerando dissonâncias volumétricas, de que são exemplo as empenas cegas) e ainda, e sobretudo, têm vindo a agravar a densificação de um tecido que necessita de desafogo.

Nos quarteirões a sudeste (Rua Miguel Pires Veloso – Rua Alexandre Braga), a transformação é mais acentuada, por via de um processo de urbanização recente e de maior abrangência.

Numa lógica totalmente distinta da que ocorre na envolvente, tem vindo a ser adotada uma morfo-tipologia de blocos habitacionais coletivos, de 5 pisos, implantados de forma isolada (sem logradouro) e envolvidos por espaço público residual, o que configura uma atitude de rutura morfológica relativamente à malha original das Devesas.

⁶ Fonte: PORTELA, Ana Margarida; QUEIROZ, Francisco. "A Fábrica das Devesas e o Património Industrial Cerâmico de Vila Nova de Gaia". separata de Arqueologia Industrial, 4ª Série, Vol. IV, n.º 1-2. Famalicão, 2008.

3.1.3 Património construído

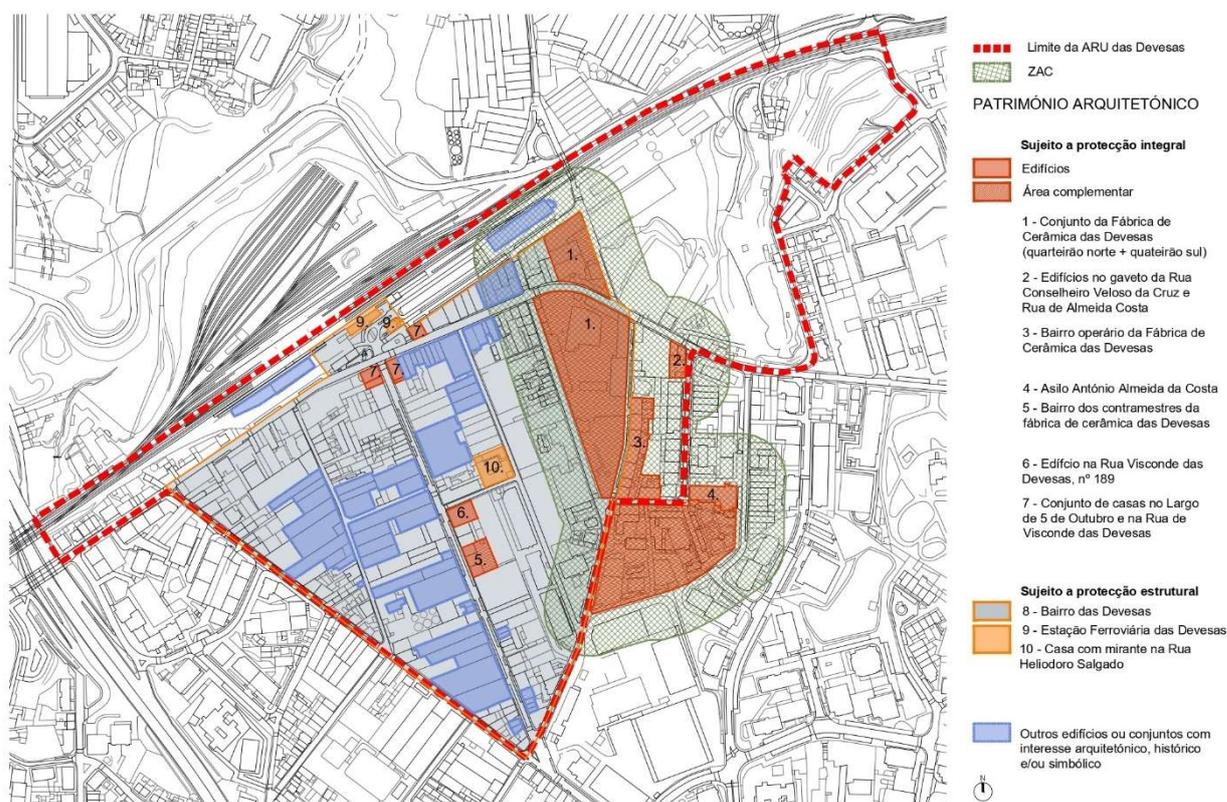
Na área em análise não existe património imóvel classificado ou em vias de classificação pela DGPC. Não obstante, identificam-se construções de interesse municipal que importa considerar, especialmente para efeitos de salvaguarda e valorização em intervenções futuras.

O PDM em vigor (no seu regulamento e relatório de caracterização) identifica esse património, dividindo-o em função das suas exigências de proteção em:

- Património sujeito a proteção integral, sujeito a maiores restrições;
- Património sujeito a proteção estrutural.

A Figura 4 apresenta então a localização dos elementos patrimoniais considerados, organizando-os na lógica adotada no PDM.

Figura 4 - Elementos patrimoniais existentes – identificação e tipificação



Na categoria património sujeito a “**proteção integral**” são identificados 7 imóveis (uma parte deles, associados ao Complexo fabril das Devesas, em processo de classificação pela DGPC à data da elaboração do PDM, tendo esse processo caducado em 2015):

1. **Conjunto da Fábrica de Cerâmica das Devesas** - conjunto único e exemplar que conserva estruturas arquitetónicas da *Era Industrial* únicas no país, nomeadamente pela forma articulada como se encontram dispostas ao longo de um espaço bem definido.

O conjunto organiza-se em dois núcleos (quarteirão norte e quarteirão sul da Rua do Conselheiro Veloso da Cruz), ligados por uma passagem subterrânea parcialmente aluída. O quarteirão a norte da Rua Conselheiro Veloso da Cruz corresponde ao núcleo primitivo, onde se encontram os fornos mais antigos, a portaria, uma casa de habitação e um armazém de expedição (hoje ocupado por uma oficina de automóveis). O quarteirão sul corresponde à área mais dedicada à produção de materiais, integrando por isso, originalmente, estruturas pontuais diversas como fornos, reservatórios e armazéns.

O conjunto encontra-se em parcial estado de ruína (particularmente avançado no quarteirão sul, onde apenas restam à superfície os muros exteriores e algumas chaminés), tendo o seu espólio vindo a ser alvo, nas últimas décadas, de forte degradação, atos de vandalismo e furtos.

Todo o lugar apresenta também evidente valor arqueológico (correspondendo zona arqueológica classificada), dado que no subsolo, designadamente no do quarteirão sul, existem estruturas fabris subterrâneas e semienterradas (cisternas, reservatórios, túneis e fornos) que importa conhecer e analisar para efeitos de salvaguarda⁷.

2. **Edifícios no gaveto da Rua Conselheiro Veloso da Cruz e Rua de Almeida Costa** - conjunto de casas revivalistas com logradouro. As fachadas principais de rua, com embasamento em reboco, são revestidas com diversos tipos de azulejo e com recurso a formas de um período romântico revivalista, de que são exemplo os arcos nos vãos e as ameias na platibanda.
3. **Bairro dos operários da Fábrica de Cerâmica das Devesas** (seis casas situadas na Rua Mouzinho de Albuquerque) - conjunto arquitetónico residencial de habitação económica e promoção privada, composto por casas unifamiliares térreas e em banda, com logradouro a tardoz e fachada principal revestida a azulejo, cada casa com um padrão diferente.
4. **Asilo António Almeida da Costa** (ao qual se associou posteriormente a Misericórdia de Gaia, situada na Rua Almeida da Costa) - edifício de arquitetura civil que possui uma fachada revivalista à qual se encosta um edifício contemporâneo de planta longitudinal com alguns corpos adossados. A fachada principal remete para formas utilizadas num período romântico revivalista como: arcos, ameias, pináculos ou colunas. Existe uma referência clara à arquitetura mudéjar, não só pela associação de vãos de arcos em ferradura como pelo excessivo decorativismo de cada elemento.

⁷ Fonte: PORTELA, Ana Margarida; QUEIROZ, Francisco. "A Fábrica das Devesas e o Património Industrial Cerâmico de Vila Nova de Gaia". separata de Arqueologia Industrial, 4ª Série, Vol. IV, n.º 1-2. Famalicão, 2008.

5. **Bairro dos contramestres da Fábrica de Cerâmica das Devesas** (três casas situadas na Rua Visconde das Devesas) - conjunto residencial unifamiliar, de habitação económica e promoção privada, constituído por habitações térreas bifamiliares em banda, com logradouro a tardoz. Trata-se de um conjunto em mau estado de conservação, com evidente degradação ao nível dos revestimentos cerâmicos.

6. **Edifício na Rua Visconde das Devesas, nº 189** (creche Emília de Jesus Costa) - edifício de gaveto conhecido como "palácio de cerâmica", que correspondia à antiga creche do complexo fabril⁸ (e de que já só apenas resta um pano de fachada escorado), do qual se destacam as fachadas totalmente revestidas a azulejo padrão, os vãos emoldurados com elementos em tijolo cerâmico vidrado raiados e o recurso a formas e elementos cerâmicos e escultóricos utilizados no período romântico revivalista.

7. **Conjunto de casas presente no Largo de 5 de outubro e na Rua de Visconde das Devesas** – três edifícios autónomos que qualificam e ajudam a configurar o Largo da Estação, sendo que dois deles, de maior interesse arquitetónico (apesar de em pior estado de conservação) são prédios de rendimento com dois a três pisos, com aproveitamento do vão do telhado, localizados no gaveto da Rua Visconde das Devesas com o Largo 5 de Outubro.

Na categoria património sujeito a “**proteção estrutural**” são identificados os seguintes 3 imóveis:

1. **Bairro das Devesas** - abrangendo a globalidade do conjunto urbano (incluindo o seu espaço público), a preservar pelo seu valor enquanto unidade urbana com características morfo-tipológicas específicas e identidade própria.

2. **Estação Ferroviária das Devesas** – equipamento com valor histórico, inaugurado em 1863 e remodelado já no final da primeira década do século XXI, mantendo, no essencial, as volumetrias e a arquitetura original.

3. **Casa com mirante na Rua Heliodoro Salgado** – Corresponde ao palacete de inspiração mourisca construído por António Almeida da Costa para sua habitação, na viragem do século XIX para o século XX. Encontrando-se atualmente em bom estado de conservação, este edifício deverá ser preservado pelo seu valor arquitetónico e histórico.

Para além dos elementos já listados e que constam do PDM, identificam-se ainda outros edifícios (isolados ou em conjunto), bem enquadrados urbanisticamente e com características arquitetónicas,

⁸ Idem

históricas e/ou simbólicas/culturais que importa salvaguardar e valorizar. Estes podem encontrar-se assinalados na Figura 4 e, em alguns casos, nas figuras 5 e 6.

Nos referidos edifícios incluem-se exemplares de **património ferroviário e industrial** (edifícios-armazém da C. da Silva Vinhos, Porto D’Alva, Porto Messias, Gran Cruz, entre outros) que, independentemente do seu valor arquitetónico e até do seu atual estado de conservação, muito contribuem ainda para o reforço da identidade das Devesas e para a permanência das memórias associadas à sua génese e desenvolvimento.

De entre estes elementos sublinham-se também os edifícios da antiga sociedade Valente, Costa & C^a Lda., ocupando grande parte do quarteirão entre a Rua Visconde das Devesas e a Rua Heliodoro Salgado, cujas volumetrias e elementos de fachada (onde se inclui o “Relógio do Valente da Costa”) deverão ser preservadas e valorizadas.

Figura 5 - Edifícios da antiga sociedade Valente, Costa & Lda. (à esquerda); Instalações da Porto Cruz na Rua Visconde das Devesas (à direita)



Figura 6 - Instalações da Porto D’Alva na Rua Visconde das Devesas (à esquerda); edifício-armazém da REFER na Rua Pinho Valente (à direita)

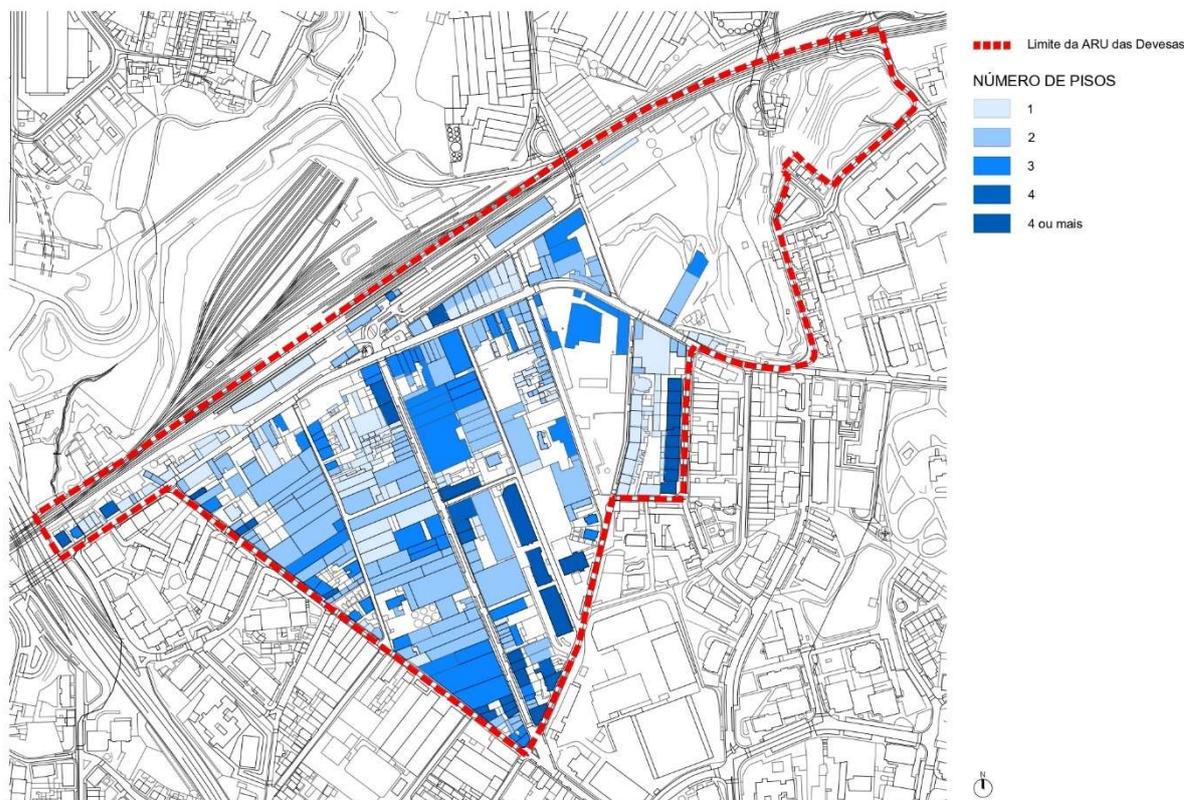


3.1.4 Edifícios

Na área em análise localizam-se cerca de 250 edifícios clássicos⁹ (aos quais acrescem ruínas e edifícios precários), predominantemente construídos com estrutura de paredes de alvenaria sem placa (45%) ou de betão (35%).

O conjunto hoje existente foi predominantemente construído em dois momentos: antes de 1919 ou entre 1946 e 1960 (especialmente nas zonas limítrofes da ARU). Sendo também de salientar que, desde 1980, apenas foram construídos 28 novos edifícios.

Figura 7 - Número de pisos dos edifícios existentes



A **volumetria** das edificações que compõem o conjunto apresenta forte variabilidade (Figura 7), com dominância das construções com 1 a 2 pisos, sobretudo localizadas junto à linha-férrea e ao longo da Rua Visconde das Devesas, associando-se a construções mais antigas, muitas delas reminiscências da extinta Fábrica de Cerâmica.

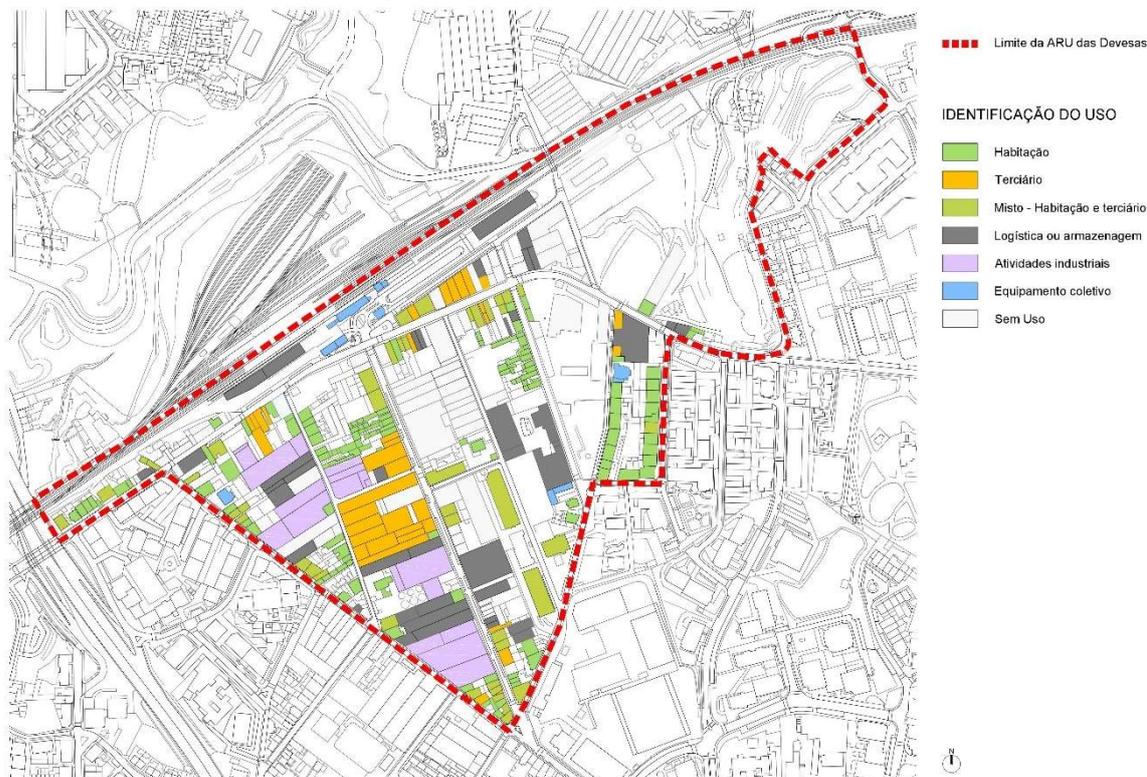
As edificações de caráter industrial e de armazenagem em funcionamento apresentam, quase sempre, uma cêrcea equivalente a 2 ou 3 pisos, provocando um forte impacto, ainda assim, pela dimensão alargada da sua implantação.

Os edifícios de maior altura (5 ou mais pisos) decorrem maioritariamente das urbanizações ocorridas nas últimas décadas na Rua Professor Manuel Pires Veloso e Rua Almeida da Costa.

⁹ Edifício cuja estrutura e materiais empregues tem um caráter não precário e duração esperada de 10 anos pelo menos.

Para além destas urbanizações, existem também edificações de 4 e 5 pisos implantadas pontualmente no tecido urbano, lado-a-lado com edifícios de 1 piso, gerando dissonâncias na imagem do conjunto e empenas cegas de dimensão significativa.

Figura 8 - Usos instalados em edifícios existentes



Quanto aos **usos instalados**, os censos de 2011 indicam (relativamente aos edifícios clássicos) que cerca de 80% são exclusivamente residenciais, 18% são principalmente não residenciais e apenas 2% são principalmente residenciais (combinado a habitação e outros usos).

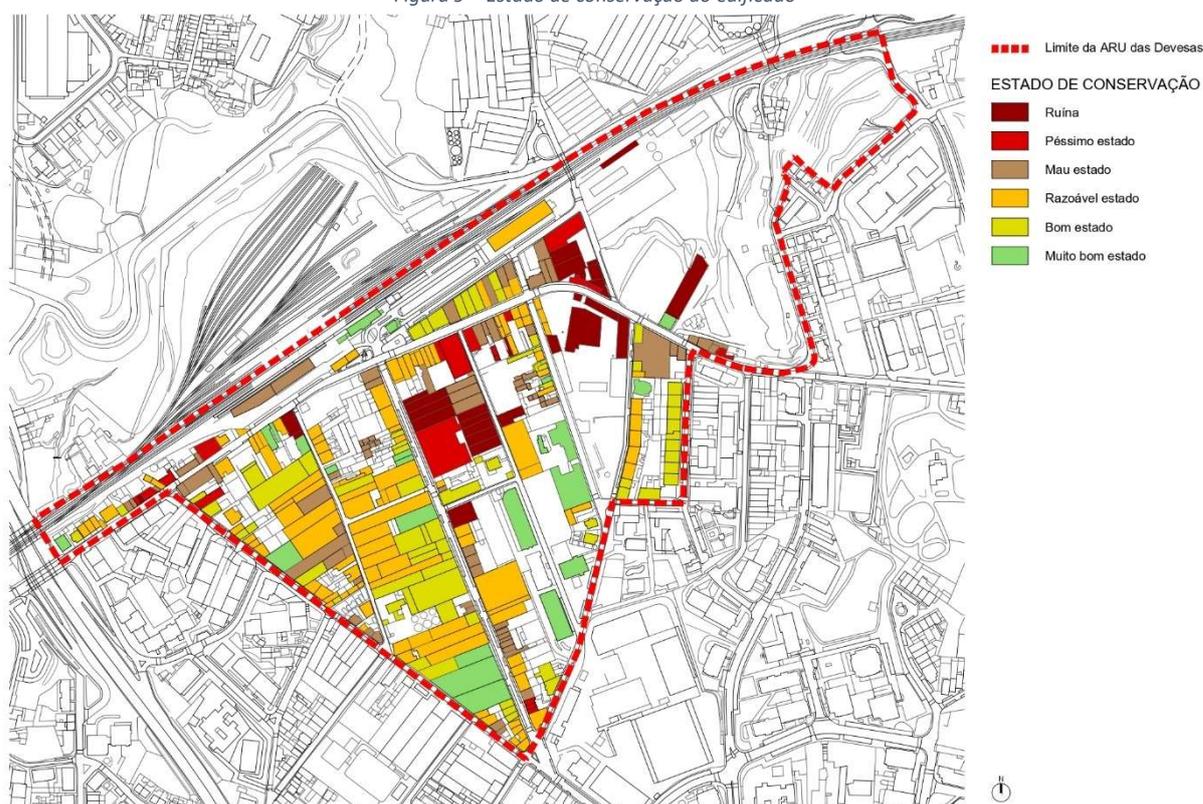
Uma análise mais detalhada (Figura 8) permite perceber, em primeiro lugar, que o universo de edifícios sem uso efetivo (associados geralmente a estados de obsolescência e degradação física) é muito significativo.

Em segundo lugar, permite ter uma visão global de toda a área hoje ocupada por tipologias destinadas a logística/armazenagem e atividades industriais, sendo que face a essa dimensão torna-se incontornável perspetivar a evolução futura destes espaços, num cenário de manutenção de uso, mas também de futura transformação. Observando algumas das transformações já ocorridas, é de assinalar uma certa tendência para a re-ocupação destes espaços por parte de instituições de culto religioso ou pequenas empresas/serviços de ramos diversificados (reparação automóvel, serralharia, estores e similares), quase sempre sem preocupações notórias pela valorização do património edificado e do espírito do lugar.

É ainda de sublinhar que junto à estação ferroviária ocorre, como é natural, uma maior concentração de funções terciárias e de edifícios de uso misto integrando terciário no piso térreo (bem como de edifícios sem uso).

Todavia, o tipo de atividades aí existentes é pouco qualificado, resumindo-se quase em exclusivo a estabelecimentos de restauração e bebidas do tipo snack-bar, algumas oficinas e estabelecimentos de reparação automóvel e pequenas lojas de venda de produtos muito específicos, que integram elementos publicitários que contribuem para uma imagem urbana desorganizada.

Figura 9 - Estado de conservação do edificado



Na caracterização do **estado de conservação** do edificado existente consideraram-se seis níveis distintos:

- Muito bom estado – edifício que não necessita de qualquer intervenção;
- Bom estado – edifício que não necessita de intervenção imediata;
- Razoável estado – edifício que necessita de intervenção ligeira;
- Mau estado – edifício que necessita de intervenção profunda;
- Péssimo estado - edifício em pré-ruína, apresentando danos estruturais;
- Ruína – edifício cuja estrutura física que não é reparável.

Conforme representado na Figura 9, observa-se que a maioria dos edifícios se encontra em razoável estado de conservação, manifestando necessidade de intervenções ligeiras, designadamente ao nível dos vãos, dos revestimentos e pinturas, cantarias ou gradeamentos.

Embora a presente análise não tenha contemplado a necessidade de eliminar/mitigar o impacto de elementos dissonantes (publicidade, toldos, cabos elétricos/telefónicos, antenas, etc.), é de notar que muitos destes edifícios deveriam, desejavelmente, ser intervencionados nessa perspetiva.

Importa destacar o “muito bom” estado de conservação em que se encontram parte dos edifícios associados à indústria/armazenagem de vinho (Porto Poças, Porto D’Alva, Porto Cruz), sobretudo ao longo das ruas Felizardo de Lima e Visconde das Devesas, contribuindo para uma imagem urbana qualificada, mas contrastando com o “péssimo estado” ou “ruína” de um conjunto assinalável de antigos edifícios com a mesma génese, que constituem também património industrial.

É ainda relevante referir a concentração de edifícios em “mau” e “péssimo” estado ao longo do eixo Rua Barão do Corvo – Rua Conselheiro Veloso da Cruz, nas imediações da estação ferroviária e linha-férrea, sendo que alguns dos próprios edifícios da REFER contribuem para o cenário de degradação.

A generalidade dos edifícios em “bom estado” são construções de uso habitacional, posteriores a 1960.

3.1.5 População e alojamento

De acordo com dados dos censos 2011, nesta área residem cerca de 1.100 indivíduos (47% homens e 53% mulheres) e cerca de 450 famílias clássicas (dimensão média da família ligeiramente inferior à média do concelho no mesmo ano de 2011).

A análise da estrutura etária mostra que 23% dos indivíduos tem mais de 64 anos; 55% são adultos entre os 25 e os 64 anos; 10% são adolescentes ou jovens adultos com 14 a 24 anos e apenas 12% são crianças com menos de 13 anos. Esta distribuição traduz-se num índice de envelhecimento¹⁰ próximo de 180, bastante superior ao que no mesmo ano se observou a nível municipal (97,2).

A população residente distribui-se por 645 alojamentos familiares (68% com área inferior a 100m²).

Quanto à sua forma de ocupação, verifica-se que a grande maioria dos alojamentos corresponde a residência habitual ou principal de pelo menos uma família (70%), funcionando sobretudo em regime de arrendamento, mais do que para residência do proprietário.

Os alojamentos vagos (que se encontram desocupados e que estão disponíveis para venda, arrendamento, demolição ou outra situação) correspondem a 23%, cerca de 150 alojamentos.

Os restantes alojamentos, designadamente de residência secundária, que são utilizados periodicamente e nos quais ninguém tem residência habitual, são apenas cerca de 7%.

Neste domínio é também de referir a existência de fenómenos sócio habitacionais de “ilhas” (pequenos aglomerados de edificações de pequena dimensão e muitas vezes com condições precárias, com acesso comum ao longo de um “corredor” perpendicular à rua), não obstante o esforço municipal no sentido da sua qualificação ou erradicação e realojamento dos seus habitantes.

Dentro da ARU, é de destacar a presença da “ilha das Vareiras”, composta por um conjunto de pequenas casas iguais alinhadas, com jardim à frente, e um único corredor de passagem ligando a Rua José Mariani à Rua Felizardo Lima¹¹.

¹⁰O índice de envelhecimento é o número de pessoas com 65 e mais anos por cada 100 pessoas menores de 15 anos. Um valor inferior a 100 significa que há menos idosos do que jovens (fonte: Portada).

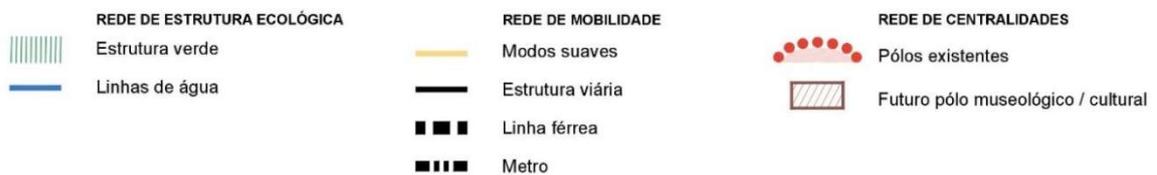
¹¹ Fonte: CORREIA, Fernando António. “As Devesas nos Carris da História”. 2009, páginas 192 e 193.

3.2 Articulação urbanística (considerando a envolvente alargada)

Perspetiva-se, neste ponto, a articulação urbanística da ARU com a sua envolvente alargada à luz do conceito de Estrutura Urbana.

Enquanto sistema físico-espacial, a Estrutura é composta por um conjunto de redes - rede de mobilidade, rede ecológica e rede de centralidades – que para uma melhor cognição do urbano, para a melhoria da funcionalidade e para valorização dos ecossistemas fundamentais da paisagem, se pretendem o mais conectadas possível. É às referidas redes que articulam e estruturam as várias partes da Cidade, que se referencia a presente análise/enquadramento (Figura 10).

Figura 10 - Esquema de articulação urbanística do Bairro das Devesas com a envolvente alargada



3.2.1 Rede de mobilidade

A ARU das Devesas tem a estação ferroviária e a linha-férrea como elementos centrais e determinantes de toda a organização urbana que ocorre na envolvente.

A linha-férrea, por admitir atravessamento apenas pontual (na Rua Serpa Pinto e Rua Sr. de Matosinhos), constitui uma barreira física crucial, que se percebe como rutura dentro do tecido urbano. Essa rutura, apesar de amenizada pelas características topográficas do local, que permitem vislumbrar a paisagem a norte, traduz-se, de facto, numa descontinuidade física e funcional muito forte entre as Devesas e o Centro Histórico.

Pela sua relevância (que resulta sobretudo da paragem dos comboios da Linha do Norte), a estação ferroviária desempenha não apenas o papel de infraestrutura de transporte, associado a fluxos de espera/estadia e de partida e chegada, mas também um papel de principal centralidade e ponto estratégico de referência no quadro da unidade urbana das Devesas.

Todavia, a estação apresenta constrangimentos ao nível das condições de mobilidade, sendo o mais evidente a fragilidade das condições de intermodalidade. A articulação fácil entre o transporte ferroviário e o rodoviário (coletivo e individual) é já hoje um ponto fraco, sendo que futuramente, com a perspetiva da construção do trajeto de metro entre Santo Ovídeo e Barrosa e a consequente ligação às Devesas com continuidade até General Torres, passarão a colocar-se novos e maiores desafios neste domínio.

Também numa perspetiva simbólica se encontram fragilidades. Não obstante o seu potencial de afirmação como espaço de enquadramento e estadia, o Largo 5 de Outubro (Largo da Estação) é marcadamente rodoviário, assumindo em simultâneo uma função de circulação automóvel e de paragem para tomada/largada de passageiros. Neste quadro, o espaço público afigura-se excessivamente fragmentado, com circuitos pedonais descontínuos e insuficientes e com condições para a estadia praticamente inexistentes.

Do ponto de vista do sistema viário, a presença generosa de vias de grande capacidade (que marcam a paisagem envolvente pela sua expressão geográfica e pela existência de sucessivos túneis e viadutos), não traduz (por ora) uma condição de acessibilidade motorizada às Devesas fácil e inteligível. Destaca-se, neste sentido, a fragilidade das ligações viárias da zona da estação à VCI e à VL8, através de arruamentos locais sinuosos e com perfil desadequado à função de atravessamento que desempenham.

Destaca-se, por isso, a relevância da construção recente da Av. Manoel de Oliveira – Via Rosa Mota, ligando a rotunda da Av. Eng. Edgar Cardoso ao Centro Histórico, que vem criar uma importante continuidade no sentido nascente-poente, permitindo equacionar novas possibilidades de acesso rodoviário às Devesas.

A uma escala mais local é de destacar o Largo da Barrosa, junto à entrada da Estação Central dos CTT, como um dos pontos-chave da estrutura viária, dado que nele confluem cinco importantes eixos/percursos: a Rua José Mariani (a única que procede de norte), a Rua Mouzinho Albuquerque (que estabelece a ligação à antiga Fábrica das Devesas), a Rua Visconde das Devesas (que liga o

Jardim Soares dos Reis à estação ferroviária) e ainda a Rua José Fontana (que dá acesso ao Bairro a partir da VCI). Efetivamente, trata-se de um nó que, pela sua relevância viária e por funcionar como receção/ponto de chegada às Devesas deverá ser qualificado ao nível do espaço público. Para tal, a possível desativação e realocização da Central dos CTT, já prevista no PDM em vigor, constitui-se como grande oportunidade para poder repensar todo o esquema de circulação que conflui neste ponto.

Na perspetiva estrita da circulação pedonal é de destacar a insuficiência, quantitativa e qualitativa, da generalidade dos arruamentos locais do Bairro no que diz respeito às áreas dedicadas ao peão.

3.2.2 Rede ecológica

A envolvente norte-nascente das Devesas é marcada por uma sequência de extensos espaços não edificados, onde se integram: o Parque da Quinta das Devesas - Jardim das Camélias (com acesso pela Rua Dona Leonor de Freitas) e um conjunto de terrenos baldios e áreas diversificadas, predominantemente associadas à presença de escarpas ou linhas-de-água.

Este contínuo de terrenos desocupados expostos ao Vale do Douro, deixado livre no processo de urbanização em consequência da sua fraca aptidão construtiva e da proximidade à infraestrutura ferroviária, constitui-se hoje como uma fratura no próprio tecido (pela ausência de usos e pelo abandono existente).

Embora este espaço, tal como se apresenta, possa ser visto como uma expressão das debilidades do sistema urbano, pode também ser encarado como grande oportunidade para a qualificação do território e para a agregação das malhas existentes. Sendo que, nessa perspetiva, este contínuo não edificado possui um enorme potencial, desde logo pela sua localização estratégica entre as Devesas, o Centro Histórico e a Avenida da República.

À localização-chave juntam-se a qualidade cénica do sistema de vistas sobre o entreposto histórico de Gaia e o Porto e a presença de elementos simbólicos, associados à memória do lugar, que constituem referências visuais (*landmarks*), dos quais se destacam o próprio viaduto das Devesas e os antigos silos da CIMPOR.

Em síntese, neste caso específico, aproveitar o potencial existente corresponde essencialmente à manutenção e à qualificação ambiental e paisagística da atual condição de “desocupado”. Tal verifica-se quer pela necessidade de desafogo do conjunto urbano envolvente, quer pelas características biofísicas e paisagísticas do próprio terreno. É que, ao contrário de pequenos vazios pontuais, pouco qualificadores do tecido urbano, estamos perante um conjunto de terrenos com dimensão e continuidade passíveis de configurar um verdadeiro corredor verde em meio urbano, que pode e deve integrar importantes funções de percurso, articulando atividades existentes (a escola básica 2/3 de Santa Marinha, a junta de freguesia ou o hotel Yeatman), com outras ainda a instalar, designadamente na antiga Fábrica das Devesas.

De resto é de sublinhar que este é também, do ponto de vista cognitivo e simbólico, um espaço de fronteira e de transição entre o Centro Histórico e o que é a Cidade para lá da linha-férrea, sendo nesse “espaço intermédio” que se joga de forma determinante o estabelecimento das conexões e “cerzimentos” de que a Cidade mais necessita.

3.2.3 Rede de centralidades

Equacionando o Bairro das Devesas na perspetiva de articulação com a sua envolvente alargada, este apresenta um forte potencial de articulação com dois polos de centralidade distintos.

O primeiro desses polos é a Avenida da República, enquanto centralidade linear reforçada pela presença da estação de metro “Câmara de Gaia” e por condensar um conjunto alargado das mais importantes funções centrais: a Câmara Municipal, o Tribunal, o Centro Hospitalar, a Casa-Museu Teixeira Lopes ou o Arquivo Histórico.

A ligação física entre o Bairro das Devesas e este ponto-chave da Cidade ocorre através de um eixo urbano fundamental que corresponde à Rua do Conselheiro Veloso da Cruz/Rua Barão do Corvo.

Considerando a função decisiva que desempenha no quadro da estrutura urbana e as atividades que o marginam (Quinta da Boeira, ENA e outros equipamentos), este eixo carece hoje de uma intervenção integrada de qualificação do espaço público, capaz de:

- Potenciar a utilização dos modos suaves e de promover deslocações de escala local entre as duas centralidades;
- Estabelecer articulações com a zona verde a criar a norte (ao longo da linha-de-água e da linha-férrea), estabelecendo com esta conexões visuais e continuidades de percurso.

A outra centralidade com a qual o Bairro das Devesas tem uma ligação natural e histórica, é a Ribeira de Gaia, zona essencialmente turística e de lazer com forte concentração de atividades de restauração e recreio. Entre ambas ocorre uma malha urbana de ruelas estreitas e sinuosas com forte pendente, marginadas pelos singulares espaços de armazenagem de vinho do Porto.

A ligação por excelência entre estas duas centralidades faz-se através da Rua de Serpa Pinto, atravessando a linha-férrea em túnel e entroncando na Rua Conselheiro Veloso da Cruz, frente à antiga Fábrica de Cerâmica das Devesas.

Ao longo deste eixo (Devesas – Cais de Gaia), de grande potencial turístico, está já prevista, na ARU/ORU do Centro Histórico, a instalação de um funicular que permitirá (re)estabelecer uma ligação entre a cota baixa e a cota alta através de meio mecânico.

A estação ferroviária, em plena zona de intervenção, afirma-se como a grande centralidade desta área, que importa valorizar e reforçar.

Não obstante, embora possua um relevante papel histórico-simbólico e seja geradora de fluxos significativos, o facto é que esta não é, ainda assim, um polo funcional qualificado e agregador das vivências locais. Para tal contribuem não apenas as características do Largo 5 de Outubro, mas também o estado de conservação do edificado envolvente (com elevado número de edifícios em ruína ou em mau/péssimo estado), associado a uma insuficiente mistura funcional, quase exclusivamente centrada no pequeno comércio pouco qualificado.

Face ao seu elevado grau de consolidação, às condições de acessibilidade existentes e à limitada capacidade de estacionamento a sul da estação, o reforço das Devesas enquanto centralidade (e, em particular, da estação e da sua envolvente), passará essencialmente pela melhoria do serviço de transporte público, articulando o modo ferroviário com outros modos complementares, e por outro lado, pelo aumento do prestígio desta zona.

Tal desígnio poderá desencadear-se através de um processo sistemático de qualificação do espaço público e da promoção da reabilitação dos edifícios (especialmente dos que apresentam valor patrimonial), desde que associado à localização de atividades prestigiantes, designadamente públicas e associadas à cultura e ao lazer, motivando assim potenciais empresas e atividades económicas, que secundarizam a acessibilidade rodoviária e o estacionamento, a localizarem-se nesta zona.

Neste quadro é de destacar como de enorme relevância para a qualificação das Devesas, a possível reabilitação e reconversão da antiga Fábrica de Cerâmica para fins culturais e museológicos, podendo esta constituir-se como a âncora fundamental do processo de revitalização de todo o Bairro. Para tal será crucial não apenas valorizar o património histórico, artístico e industrial existente, mas sobretudo conseguir instalar novos usos e funções suficientemente catalisadores para gerar uma dinâmica de atração de novos visitantes e de novas atividades qualificadoras na envolvente.

3.3 Delimitação da ARU - critérios subjacentes

A delimitação da ARU das Devesas tem como ponto de partida a área identificada como “Bairro das Devesas” no PDM em vigor, para efeitos de proteção e salvaguarda. Para além de integrar o referido conjunto identitário e morfo-tipológico, onde se inclui todo o antigo Complexo fabril das Devesas, a ARU estende-se para nascente de modo a incluir também um conjunto de terrenos livres de edificação associados à presença de linha-de-água, que se perspetivam como “espaço de oportunidade” no quadro da regeneração e revitalização desta zona da Cidade.

Totalmente integrada na freguesia de Santa Marinha e Afurada, a ARU abrange 29 hectares. Nela são bem patentes as características de um núcleo urbano envelhecido: degradação dos edifícios, alguns deles de valor patrimonial, espaços de logística/armazenagem devolutos, tipologias habitacionais obsoletas, necessidades de qualificação do espaço público e de organização da mobilidade.

Constituem então limites da ARU (conforme Figura 11):

Figura 11 - Delimitação da ARU



- A norte, a linha-férrea, da VL8 até à zona do viaduto das Devesas;
- A nascente/sul, a passagem inferior ao viaduto e os arruamentos limítrofes do Bairro da CP, a Rua Conselheiro Veloso da Cruz, a Rua Almeida da Costa e a Rua Mouzinho de Albuquerque, até à entrada da Central dos CTT.
- A sul/poente, a Rua José Mariani e a Rua Barão do Corvo até ao viaduto sobre a VL8/Av. Eng. Edgar Cardoso (incluindo toda a frente edificada entre esta última e o caminho-de-ferro).

3.4 Objetivos estratégicos a prosseguir

Partindo dos objetivos gerais e orientações contidas na Estratégia de Regeneração Urbana (ERUG), na ARU da Cidade de Gaia e no Plano Diretor Municipal em vigor, e considerando o estudo de caracterização deste conjunto e a sua articulação com a restante estrutura urbana, a ARU das Devesas adota os seguintes 8 objetivos de reabilitação urbana:

- A. Reforçar o **Bairro das Devesas enquanto centralidade e promover a sua revitalização** funcional, incluindo necessariamente:
 - B1 – A reabilitação e **reconversão da antiga Fábrica de Cerâmica** das Devesas enquanto âncora para a instalação de novas funções qualificadoras do conjunto urbano.
 - B2 – A **requalificação do espaço público envolvente à estação** ferroviária (Largo 5 de Outubro).
- B. Melhorar as condições de **acesso às Devesas em transporte público**, numa lógica de intermodalidade, perspetivando um novo acesso e interface;
- C. Promover a **articulação entre as Devesas e o Centro Histórico**, garantindo a continuidade da rede ecológica e da rede de mobilidade (em modos suaves) entre as duas áreas;
- D. Promover a **articulação entre as Devesas e a Avenida da República/ Câmara Municipal**, sobretudo através da qualificação do eixo urbano Rua do Conselheiro Veloso da Cruz/ Rua Barão do Corvo e suas funções marginais;
- E. Aproveitar os **vazios** existentes como espaços de **colmatação e cerzimento da malha urbana**, designadamente a nascente da Fábrica de Cerâmica, tirando partido do seu potencial panorâmico sobre a paisagem;
- F. Respeitar e valorizar o **património industrial em presença**, definindo regras e orientações a adotar em futuras intervenções;
- G. Fomentar a **reabilitação generalizada do edificado e o seu uso efetivo**, através da implementação de incentivos e agravamentos fiscais;
- H. Fomentar a **requalificação generalizada do espaço público**, melhorando em particular as atuais condições de circulação pedonal e estadia.

4. Apoios e incentivos à reabilitação e utilização dos edifícios

4.1 Estratégia municipal

Verificando-se que:

- Cerca de 18% dos edifícios existentes estão em “mau” ou “muito mau” estado de conservação e que uma parte significativa se encontra em estado de ruína,
- Apenas 70% dos alojamentos são ocupados por famílias residentes e que 23% se encontram devolutos.
- A reabilitação generalizada dos edifícios e o fomento do seu uso efetivo são, inequivocamente, objetivos a prosseguir.

Para tal, são necessárias medidas que favoreçam as ações de reabilitação em detrimento de obra nova, o que exige uma gestão municipal ativa, que articule ações de acompanhamento, incentivo e pressão incidindo sobre os proprietários de edifícios degradados e/ou devolutos. A delimitação da ARU e as medidas aqui formuladas apontam nesse sentido.

Em concreto, há então que mobilizar os seguintes **instrumentos de apoio e incentivo**:

- Incentivos fiscais;
- Isenção ou redução de taxas urbanísticas das obras de reabilitação e reconstrução;
- Apoios financeiros do Estado.

E há que utilizar **instrumentos impositivos e de pressão**:

- Penalidades fiscais, complementares dos incentivos;
- Intimação e, quando caso disso, obras coercivas;
- Venda forçada ou expropriação por utilidade pública;
- Arrendamento forçado.

4.2 Quadro (normativo) de benefícios e agravamentos fiscais

Assume-se que incentivos e penalidades fiscais, devidamente conjugados, são fundamentais para incentivar e pressionar os proprietários à reabilitação e efetivo uso dos seus prédios.

Aplicam-se, aqui, de forma articulada, as disposições do Regime Jurídico da Reabilitação Urbana, do Código dos Impostos Municipais sobre Imóveis (CIMI) e do Estatuto de Benefícios Fiscais (EBF), propondo-se:

- Acentuar incentivos e as penalidades;
- Uma ação mobilizadora prédio a prédio, contínua e sistemática. Para atenuar o que seriam impactos sociais negativos resultantes da indispensável pressão para recuperar, vender e usar, sugere-se a criação de uma bolsa facilitadora e incentivadora de arrendamentos e vendas a custos controlados, a que os proprietários poderão aderir, anulando agravamentos fiscais.

Estas opções são traduzidas num **quadro normativo** que em seguida se apresenta, organizado na forma de **regulamento**.

Benefícios e agravamentos aplicáveis à ARU das Devesas

Sem prejuízo da plena aplicação do EBF¹² e CIMI¹³, sublinham-se e especificam-se algumas das suas disposições relativas à fiscalidade sobre imóveis, a aplicar na ARU das Devesas, acrescentando-se a essas disposições aprofundamentos procedimentais que visam a sua operacionalização.

Artigo 1.º - Imposto municipal sobre imóveis (IMI)

1. Os prédios urbanos ou frações autónomas objeto de intervenções de reabilitação que, cumulativamente, aumentem em pelo menos dois níveis o estado de conservação do edifício, obtendo, no mínimo, um nível de bom, e cumpram os requisitos de eficiência energética e de qualidade térmica aplicáveis:
 - a) Ficam isentos de IMI por um período de três anos, a contar do ano, inclusive, da conclusão das obras de reabilitação;
 - b) Podem prolongar o período de isenção de IMI referido na alínea anterior, mediante requerimento do interessado, por mais cinco anos, se afetos a habitação permanente, própria ou arrendada.
(deliberação conforme EBF, art. 45º, n.º 1 e 2)
2. Os prédios urbanos degradados sofrem um agravamento de 30% na taxa de IMI.
(deliberação baseada no CIMI, art. 112º, n.º 8)
3. Os prédios urbanos em ruína e os prédios devolutos há mais de 1 ano sofrem um agravamento na taxa de IMI para o triplo, salvo se forem intimados a demolição.
(deliberação baseada no CIMI, art. 112º, n.º 3 e 16)
4. Os prédios ou frações arrendadas após notificação municipal para tal, beneficiam de uma redução de 50% na taxa de IMI.
(deliberação baseada no CIMI, art. 112º, n.º 6 e 7)
5. Os prédios que a Câmara Municipal reconhece como de interesse público, valor municipal ou património cultural, beneficiam uma redução de 50% na taxa de IMI, desde que o seu estado de conservação seja no mínimo bom.
(deliberação baseada no CIMI, art. 112º, n.º 12)
6. As disposições dos números anteriores não são aplicáveis aos prédios que, para cumprimento dos objetivos da ARU das Devesas, sejam intimados a demolição.

¹² Aprovado pelo Decreto-Lei n.º 215/89, de 1 de julho. Última alteração pela Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro.

¹³ Decreto-Lei n.º 287/2003, de 12 de novembro. Última alteração pela Lei n.º 119/2019, de 18 de setembro.

Artigo 2.º - Imposto municipal de transações (IMT)

As transações de prédios ficam isentas de IMT nos seguintes casos:

- a)** Quando a aquisição se destina a intervenções de reabilitação, desde que a obra se inicie no prazo máximo de três anos após a data de aquisição, sendo a reabilitação confirmada à posteriori pela Câmara Municipal.
(deliberação conforme EBF, art. 45º, n.º 2 e 4)
- b)** Quando a aquisição se destina a habitação permanente própria ou arrendada e corresponde à primeira transmissão subsequente à intervenção de reabilitação.
(deliberação conforme EBF, art. 45º, n.º 2 e 4)

Artigo 3.º Outras disposições fiscais

A tributação associada a intervenções de reabilitação de prédios integrantes da ARU goza dos seguintes benefícios:

- a)** Dedução à coleta, em sede de IRS, dos encargos suportados pelo proprietário em obras de reabilitação, até 30% do total e até 500€.
(deliberação conforme EBF, art. 71º, n.º 4)
- b)** Tributação à taxa autónoma de 5% de mais-valias decorrentes da primeira alienação de imóvel, subsequente a intervenção de reabilitação.
(deliberação conforme EBF, art. 71º, n.º 7)
- c)** Tributação à taxa de 5% dos rendimentos prediais decorrentes do arrendamento de imóveis recuperados nos termos da respetiva estratégia de reabilitação.
(deliberação conforme EBF, art. 71º, n.º 7)

Artigo 4.º Procedimentos municipais para a fixação da taxa de IMI

1. Os prédios ou frações de prédios devem ser objeto dos seguintes procedimentos municipais para fixação da taxa de IMI:
 - a)** Levantamento sistemático e continuado da situação pelos serviços municipais, identificando prédios em ruína, prédios degradados e prédios devolutos.
 - b)** Informação regular aos proprietários, se possível pessoalizada, sobre incentivos financeiros e fiscais para a realização de intervenções de reabilitação.
 - c)** Informação aos proprietários dos prédios em ruína de que, a manter-se o estado de conservação do imóvel, a taxa do IMI é triplicada.
 - d)** Notificação dos proprietários dos prédios degradados de que, a manter-se o estado de conservação do imóvel, no ano seguinte a taxa do IMI é aumentada em 30%.
 - e)** Informação aos proprietários dos prédios devolutos há mais de 1 ano, de que, a manter-se o estado de conservação do imóvel, a taxa do IMI é triplicada, e notificação de que, em caso de arrendamento, esta é reduzida em 50%.
 - f)** Comunicação anual à Direção-Geral dos Impostos, das situações de majoração e redução da taxa de IMI, após verificação, por parte dos serviços municipais, do cumprimento das condições e requisitos necessários à sua atribuição.

2. Não será aplicado o agravamento fiscal previsto na alínea d) do número 1 quando o proprietário do prédio o utilizar como residência habitual e provar não ter rendimentos suficientes para a realização das obras indispensáveis, situação em que estas gozarão de preferência na atribuição de apoio público financeiro, caso exista.

Artigo 5.º Bolsa de Arrendamento e Venda de Edifícios a Custos Controlados

Para evitar impactos sociais negativos decorrentes de agravamentos fiscais e estimular o uso dos edifícios:

- a) A Câmara Municipal pode vir a criar uma Bolsa de Arrendamento e Venda de edifícios a custos controlados.
- b) Os proprietários podem solicitar a integração dos respetivos prédios ou frações nessa Bolsa, ficando nesse caso desobrigados dos agravamentos fiscais referidos nos números 2 e 3 do artigo 1.º.
- c) Os serviços de promoção de venda ou aluguer prestados pela Câmara são objeto de contrato e, salvo na situação referida em d), são gratuitos.
- d) Os proprietários que não permitam a venda ou aluguer conforme contrato assinado com a Câmara, pagam pelos serviços prestados um valor igual ao dobro dos agravamentos fiscais de que, pela integração na Bolsa, tenham sido desobrigados.

4.3 Taxas municipais

Para além dos incentivos fiscais à reabilitação urbana previstos na lei, sugere-se também a adoção de um conjunto de reduções/isenções no que diz respeito à aplicação das taxas municipais na área abrangida pela ARU das Devesas, **como estímulo à ação** dos proprietários e/ou outros promotores urbanísticos.

Em concreto, considerando o estabelecido no Regulamento de Taxas e Outras Receitas Municipais de Vila Nova de Gaia¹⁴ e, em particular, no número 4 do seu artigo 118.º, propõe-se:

- Isenção total das **taxas devidas pela licença para realização de obras de demolição** (artigo 72.º do Anexo II) de anexos ou de outras construções complementares, quando da sua demolição resulte uma melhoria das condições de salubridade e desafogo do conjunto urbano;
- Redução mínima de 50% nas **taxas devidas pelas vistorias para certificação do estado de conservação** de edifícios, após obras de reabilitação (n.º 6 do artigo 82.º do Anexo II);
- Redução mínima de 50% nas **taxas devidas pela emissão de licença para obras de edificação** (artigo 72.º), desde que sejam objeto de intervenção de reabilitação urbana, sem aumento da área de construção existente;
- Redução mínima de 50% nas **taxas devidas pela emissão de licença de concessão de autorização de utilização** (artigo 74.º), de prédios ou frações que sejam objeto de intervenção de reabilitação urbana, sem aumento da área de construção existente.

¹⁴ Publicado em Diário da República, 2.ª série, n.º179, de 18 de setembro de 2019

Por outro lado, tendo em conta as características específicas, designadamente morfo-tipológicas, do Bairro das Devesas propõe-se também:

- A não redução da **taxa pela realização, reforço e manutenção de infraestruturas urbanísticas** (TMU), uma vez que ARU em causa carece de forte intervenção de qualificação do espaço público (infraestruturas viárias e alargamentos);
- A não redução das **taxas devidas pela ocupação/utilização de espaço público** (conforme previsto no n.º 4 do artigo 18º), dado que o conjunto denota escassez a esse nível (com consequências na circulação pedonal e no estacionamento automóvel), devendo a sua ocupação temporária pela obra reduzir-se à menor área e ao menor tempo possível;
- A não redução ou isenção das **taxas pela realização de obras de ampliação** incidindo em edifícios ou conjuntos de edifícios inventariados no PDM (conforme previsto na alínea c do n.º 1 do artigo 18º), dado que a reabilitação destes edifícios deverá pressupor a manutenção da sua volumetria atual, por motivos patrimoniais e também de carga edificatória.

Relativamente à **Taxa de Compensação Urbanística** (TCU) sugere-se que para efeitos de cálculo, as áreas inseridas em prédios privados, mas com ónus de livre utilização pública, possam ser equiparadas às áreas de apoio coletivo (Aac) previstas no PDM em vigor, potenciando soluções de espaço público em pátio ou galeria (interiorizadas relativamente à rua).

Adicionalmente, mas um pouco ao lado do âmbito das taxas municipais, recomenda-se também que as áreas de apoio coletivo (Aac), a integrar o domínio público municipal nesta zona da Cidade, previstas no atual PDM ($Aac \geq 0,45 \text{ m}^2/\text{m}^2 \text{ de } Abc + 0,2 \text{ m}^2/\text{m}^2 \text{ de } Att$) sejam reduzidas para cerca de 50%, o que deverá ser ponderado no quadro da atual revisão do Plano.

4.4 Apoios financeiros

Estão disponíveis, mediante candidatura, apoios à reabilitação e revitalização urbana no quadro do **IFFRU 2020**, traduzidos em empréstimos a juros bonificados e a maturidades e períodos de carência mais favoráveis, para operações localizada em ARU e destinadas a:

- Reabilitação “integral” de edifícios com mais de 30 anos ou, no caso de idade inferior, que demonstrem um nível de conservação igual ou inferior a 2;
- Reabilitação de espaços e unidades industriais abandonadas;
- Ações de melhoria da eficiência energética de habitações particulares
(em qualquer caso é exigível a melhoria do desempenho energético dos edifícios).

Desde a data do pedido de financiamento (data constante do comprovativo de receção entregue pelo Banco ao candidato), a formalização da decisão sobre o financiamento, incluindo a celebração do contrato de financiamento, caso a decisão seja favorável, deve ocorrer no prazo de 3 meses.

Na análise das candidaturas (pedidos de financiamento), para além de verificados os critérios de elegibilidade do beneficiário e da operação, são aplicáveis critérios de seleção que têm em conta: a qualidade intrínseca da candidatura, a razoabilidade da estrutura de custos, o contributo para os indicadores definidos para a Prioridade de Investimento e Objetivo específico e ainda o contributo específico para os domínios identificados nas prioridades de investimento dos FEEI¹⁵, nomeadamente

¹⁵ Fundos Europeus e Estruturais de Investimento

para a fixação de pessoas, para a criação de emprego e riqueza, para o mercado de arrendamento urbano, para a valorização de bens imóveis classificados, para o incremento do desempenho energético do edifício, para a qualificação do ambiente urbano, para o desenvolvimento económico, para o desenvolvimento cultural e para o desenvolvimento e inclusão sociais¹⁶.

Apenas os projetos que obtenham uma pontuação superior a 1 em cada critério e uma pontuação global igual ou superior a 3 reúnem condições para serem aprovados, não podendo ser apoiados no âmbito do IFRRU 2020 os projetos que não cumpram estes requisitos de avaliação.

Por fim, são ainda aplicados critérios de avaliação de risco, de acordo com a política interna de cada instituição bancária (Banco Santander Totta, Banco BPI e Banco Comercial Português) com base na natureza da operação e do candidato.

A capacidade de financiamento global do programa (já incluindo a das entidades bancárias) é de 1.400 milhões €, estimando-se uma participação de financiamento próprio dos promotores de 30%, o que totaliza 2.000 milhões €.

Se perspetivarmos que os edifícios intervencionados terão em média 2 fogos ou equivalente e um custo médio de 50.000€/ fogo ou equivalente (o que não é muito, já que se pretende reabilitação “integral”) a verba daria para 20.000 intervenções. Este montante, face à situação do parque edificado do País e se o Programa vier a ter êxito, revela-se escasso; importa aproveitá-lo o mais possível, até para justificar o seu futuro reforço.

Para que a reabilitação dos edifícios degradados se torne uma realidade, importa estar atento e mobilizar todos os incentivos e apoios financeiros disponibilizados pela Administração Central que venham ao encontro deste objetivo. Para além do IFRRU, no imediato, importa mobilizar:

- O programa **“Reabilitar para Arrendar – Habitação Acessível”**, que tem como objetivo o financiamento de operações de reabilitação de edifícios com idade igual ou superior a 30 anos, que após reabilitação deverão destinar-se predominantemente a fins habitacionais e a arrendamento em regime de renda condicionada. Este programa tem uma dotação inicial de 50 milhões de euros, contando com o apoio financeiro do Banco Europeu de Investimento e do Banco de Desenvolvimento do Conselho da Europa. Podem candidatar-se a este programa pessoas singulares ou coletivas, de natureza privada ou pública, que sejam proprietárias de edifícios, ou parte de edifícios a reabilitar.
- O **Porta 65 Jovem**, especialmente adequado para incentivar o aluguer e, portanto, a efetiva utilização de prédios devolutos em bom ou razoável estado de conservação.

O **Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado** (FNRE), criado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 48/2016, publicada a 1 de setembro, também pode ser mobilizado para o efeito na medida em que tem como principal objetivo o desenvolvimento e a concretização de projetos de reabilitação de imóveis para a promoção do arrendamento, em especial o habitacional, “tendo em vista a regeneração urbana e o repovoamento dos centros urbanos, pretendendo alcançar, numa perspetiva de médio e longo prazo, uma valorização crescente do investimento”. Objetivamente o FNRE serve para reabilitar edifícios públicos localizados na ARU das Devesas e destiná-los maioritariamente a arrendamento para habitação própria permanente.

¹⁶ Fonte: Aviso de abertura de candidaturas (segunda alteração, de 10 de janeiro de 2019, ao Aviso publicado a 30 de outubro de 2018)

Numa outra perspetiva, na medida em que se trata de um programa dirigido sobretudo aos proprietários de prédios ou frações autónomas destinadas a habitação, também o programa “**Casa Eficiente 2020**” pode ser mobilizado (sendo que no caso a Câmara Municipal pode funcionar essencialmente como facilitador). Sintetizando, a Casa Eficiente 2020 envolve o financiamento, em condições favoráveis face às de mercado, de operações que promovam a melhoria do desempenho ambiental de edifícios ou frações de habitação.

Para além destes, haverá que estar atentos a eventuais outros programas de apoio financeiro à reabilitação, divulgá-los, e procurar que sejam aproveitados.

4.5 Ações de substituição

A par de apoios e incentivos, há que utilizar os instrumentos impositivos previstos na legislação em vigor, que funcionam como pressão para reabilitação e para efetivo uso dos edifícios. O que aqui se denominam ações de substituição fazem parte desse conjunto. Em concreto:

- **Intimação dos proprietários à execução de obras**, de acordo com o “dever de conservação” e a “proibição de deterioração” (previstos no Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação, DL 136/2014, art.º 89.º e art.º 90.º).
- Em caso de incumprimento, execução pela Câmara de **obras coercivas** (conforme Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação, art.º 91.º, art.º 92.º, art.º 107.º e art.º 108.º), ou promoção da **expropriação por utilidade pública** de edifícios e de frações (conforme previsto no Regime Jurídico da Reabilitação Urbana, art.º 61.º), ou ainda da **venda forçada** (prevista no art.º 62.º do mesmo diploma).
- **Arrendamento forçado**, após execução de obras coercivas, nas situações referidas no mesmo RJRU, art.º 59.º.

A seleção dos instrumentos a mobilizar em cada caso deve obedecer aos princípios da proporcionalidade e da eficácia.

Nos casos que exijam mobilização de recursos financeiros do Município, este deverá procurar recorrer aos instrumentos de apoio financeiro referidos no ponto anterior que possam ser mobilizados; deve também procurar o seu ressarcimento, nomeadamente através da venda do imóvel, para que a ação direta municipal possa ir tendo continuidade ao longo do tempo.

Parte 2 – Estratégia de Reabilitação Urbana (ORU)

1. Caracterização da Operação de Reabilitação Urbana

1.1. Tipo de operação e instrumento de programação

A Área de Reabilitação Urbana das Devesas é objeto de uma operação de reabilitação urbana (**ORU**) **de tipo simples**:

“A operação de reabilitação urbana simples consiste numa intervenção integrada de reabilitação urbana de uma área, dirigindo-se primordialmente à reabilitação do edificado, num quadro articulado de coordenação e apoio da respetiva execução”¹⁷

A referida operação consubstancia-se em instrumento próprio - a Estratégia de Reabilitação Urbana (ERU) - explicitada no presente documento.

1.2. Entidade gestora e modelo de execução

A **entidade gestora** da ORU (artigos 9º e 10º do RJRU) é o **Município de Vila Nova de Gaia**, ao qual caberá assegurar a coordenação e gestão da operação de reabilitação urbana e, nesse quadro, utilizar os instrumentos de execução de política urbanística previstos na lei (designadamente no artigo 54º do RJRU).

O **modelo de execução** a adotar (artigo 11º do RJRU) assenta na iniciativa da entidade gestora, mas recorre também fortemente à iniciativa dos particulares. Este modelo executório assenta em:

- Mobilização ativa dos seguintes princípios:
 - Princípio da responsabilização dos proprietários e titulares de outros direitos, na reabilitação do edificado (alínea a) do artigo 4º do RJRU);
 - Princípio da subsidiariedade da ação pública (alínea b) do artigo 4º do RJRU); sendo que neste domínio a ARU/ORU estabelece apoios, incentivos e instrumentos para fomentar a reabilitação dos edifícios e o seu uso efetivo.
- Dinamização municipal de ações estratégicas de dois tipos:
 - Intervenções específicas de “execução direta pela entidade gestora”;
 - Operações integradas de renovação ou colmatação urbana, pressupondo, em princípio, “parceria com entidades privadas”.

¹⁷ Número 2 do Art.8º do RJRU.

2. Ações

2.1 Objetivos versus ações – visão global

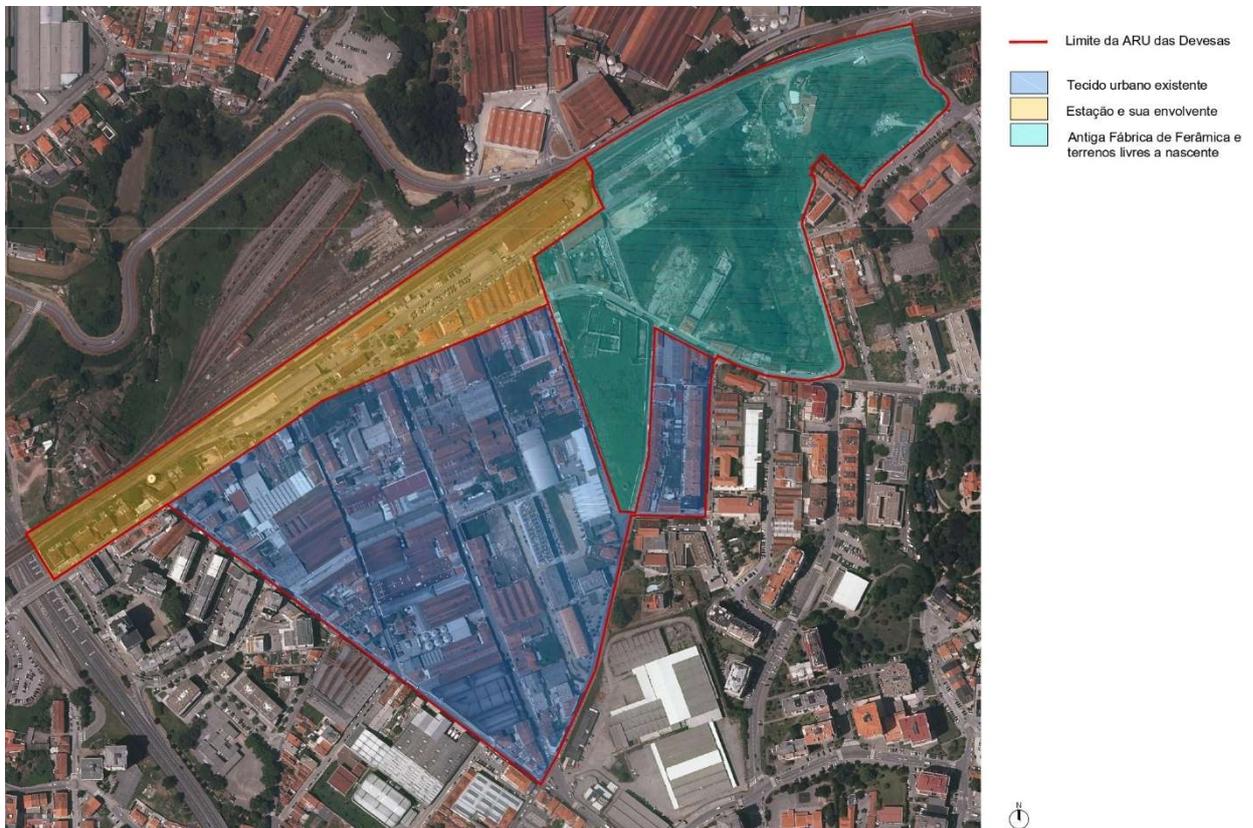
Neste ponto identificam-se e relacionam-se os objetivos estratégicos de reabilitação urbana (explicitados no ponto 3.4 da Parte I), com propostas de ação concretas que visam a sua materialização.

Para tal, a presente Estratégia integra um conjunto de ações estruturantes de caráter material, com diferentes graus de detalhe e assumindo uma geometria variável. Em alguns casos avança com propostas de operações muito concretas que se associam a desenho-programa e pressupõem forte envolvimento municipal; noutros casos mantém-se numa posição de mera orientação de desejáveis intervenções futuras.

Essas várias ações, muito articuladas entre si, dividem-se em função da sua incidência (conforme Figura 12) em:

- Ações incidindo no tecido urbano existente;
- Ações incidindo na estação ferroviária e sua envolvente;
- Ações incidindo na antiga fábrica de cerâmica e terrenos livres a nascente.

Figura 12 - Delimitação de subáreas



No Quadro 1 analisa-se a relação entre esta tipologia de ações e os objetivos estratégicos assumidos na ARU.

Quadro 1 – Opções estratégicas versus ações-tipo

Objetivos estratégicos da ARU da Devesas	Ações incidindo:		
	no tecido urbano existente	na estação ferroviária e sua envolvente	na antiga fábrica de cerâmica e terrenos livres a nascente
Reforçar o Bairro das Devesas enquanto centralidade e promover a sua revitalização funcional	X	X	X
Melhorar as condições de acesso às Devesas em transporte público, numa lógica de intermodalidade	X	X	
Promover a articulação entre as Devesas e o Centro Histórico		X	X
Promover a articulação entre as Devesas e a Avenida da República/ Câmara Municipal		X	X
Aproveitar os vazios existentes como espaços de colmatação e cerzimento da malha urbana			X
Respeitar e valorizar o património industrial em presença	X	X	X
Fomentar a reabilitação generalizada do edificado e o seu uso efetivo	X		
Fomentar a requalificação generalizada do espaço público	X		

Legenda: **X** forte contribuição X possível contribuição

Para toda a área é então adotada uma atitude sistemática e generalizada de reabilitação do edificado (com particular ênfase no património industrial) e do espaço público. Essa atitude aplica-se não apenas ao tecido urbano mais consolidado, mas também à zona da estação ferroviária mediante intervenções específicas de requalificação.

Com efeito, no âmbito das **ações incidindo no tecido urbano existente**, a ORU integra:

- Orientações, em formato de normativa urbanística, relativas a usos admissíveis e desejáveis, edificabilidade e espaço público;
- As já referidas intervenções específicas de iniciativa municipal, no Largo da Barrosa e relativamente a perfis transversais a adotar progressivamente, nos arruamentos existentes.

As **ações incidindo na estação ferroviária e sua envolvente** debruçam-se também essencialmente sobre a requalificação do espaço público na perspetiva da mobilidade e do fomento de sociabilidades e vivências, a uma escala local, mas também a uma escala municipal, considerando o papel da estação no quadro da Cidade. Para tal, a ORU perspetiva dois cenários de intervenção, sendo que um deles extravasa necessariamente a delimitação da ARU para que possa dar resposta aos objetivos de intermodalidade assumidos.

A concretização dos objetivos associados ao aproveitamento e valorização de “vazios” e à articulação das Devesas com outras centralidades urbanas, traduz-se sobretudo nas **ações incidindo na antiga fábrica e nos terrenos livres a nascente**. Nesse sentido, a ORU sublinha a necessidade de se desenvolver uma intervenção de renovação/colmatação estruturante e integrada, fundamental para estruturar preexistências e potenciar os referenciais patrimoniais e paisagísticos em presença, o que pressupõe uma conceção global, ainda que posteriormente possa ser sujeita a faseamentos para efeitos de execução.

2.2 Ações incidindo no tecido urbano existente

As ações previstas para a qualificação do tecido urbano existente incluem os espaços construídos e o espaço público, perspetivados de forma integrada, no âmbito de um processo de reabilitação e requalificação que se pretende generalizado e progressivo, ocorrendo ao longo do tempo e muitas vezes impulsionado por intervenções-chave como as que se equacionam nos pontos 2.3 e 2.4 desta Estratégia.

Tendo em conta as especificidades morfo-tipológicas do Bairro das Devesas e o património (designadamente industrial) em presença, as ações estratégicas incidindo no tecido urbano organizam-se em três pontos:

- *Perspetiva de transformação urbanística*, que neste caso se traduz num articulado normativo a adotar em futuros PMOT, relativo a usos admissíveis, edificabilidade e espaço público.
- *Intervenções específicas de qualificação do espaço público*, que incidem essencialmente na melhoria das condições de circulação pedonal em arruamentos e alargamentos;
- *Perspetiva executória*, onde se explicitam orientações concretas para a operacionalização das intervenções preconizadas.

2.2.1 Orientações relativas a usos, edificabilidade e espaço público

Para além das ações municipais (fiscais, de apoio financeiro e outras) já referidas, no sentido de incentivar a reabilitação urbana, há um conjunto de orientações qualitativas e quantitativas que importa definir para reger a transformação urbanística futura e garantir que essa transformação promove a valorização do conjunto e não contribui para agravar as debilidades já identificadas.

Orientações relativas a usos admissíveis e desejáveis

1. O Bairro das Devesas destina-se à concentração de usos urbanos diversificados, nomeadamente habitação e atividades centrais, tais como serviços, escritórios, administração pública, equipamentos, comércio retalhista desde que com dimensão $\leq 500\text{m}^2$ de ac, estabelecimentos de restauração e bebidas e, mediante apreciação específica, estabelecimentos industriais compatíveis com habitação nos termos da legislação em vigor (nos termos dos números 6 e 7 do artigo 18º do Decreto-Lei 169/2012, de 1 de agosto).
2. Identificam-se, desde já, como usos especialmente desejáveis a instalar em antigos edifícios industriais/logísticos de grande dimensão: atividades empresariais de tecnologia e

- inovação, incubadoras e espaços de *coworking*, atividades de caráter artístico, cultural ou turístico e equipamentos de utilização coletiva.
3. Não se admite, concretamente, a instalação de novas atividades de armazenagem, de comércio ou reparação de veículos ou maquinaria, instalações de abastecimento e/ou armazenamento de combustíveis ou quaisquer outros que se traduzam em:
 - a) Risco para a integridade de pessoas e bens;
 - b) Situações de insalubridade decorrentes de efluentes sólidos, líquidos ou gasosos;
 - c) Perturbações significativas decorrentes de ruído;
 - d) Perturbações significativas no quadro da mobilidade e/ou da vivência pedonal.
 4. As atividades e usos existentes em situação legal, não mencionados no número 1, poderão manter-se em pleno funcionamento até nova mudança de uso.

Orientações relativas à edificabilidade

1. No Bairro das Devesas, todas as operações urbanísticas:
 - a) Consideram e valorizam a História, a identidade e a vivência do local;
 - b) Respeitam um índice de implantação máximo de 0,65;
 - c) Não devem resultar numa densificação excessiva face à capacidade das infraestruturas instaladas e do espaço público existente.
2. As volumetrias, cérceas, planos de cobertura e fachadas de edifícios identificados como de valor patrimonial (conforme Figura 4), devem ser especialmente mantidas e valorizadas.
3. A transformação de edifícios industriais e logísticos deve ponderar a possibilidade de afetação de parte das estruturas existentes a usufruto coletivo, mediante ónus de livre utilização pública, considerando o disposto nas alíneas b) e c) do número 1.
4. As obras de construção em parcela/lote sem preexistências construídas obedecem às seguintes regras:
 - a) Implantação em toda a frente da parcela, respeitando o alinhamento dominante no troço de rua e adotando logradouro traseiro.
 - b) Edificabilidade máxima resultante da aplicação do índice de construção de $1\text{m}^2\text{ ac/m}^2$ de terreno.
 - c) Altura da fachada menor ou igual à dominante no troço de rua em que se insere, salvo:
 - Perante empenas cegas preexistentes de maior altura, a que o novo edifício se deverá encostar, assegurando uma transição de cérceas, sem criação de nova empena cega;
 - Em situações de dominância de 1 piso a cujo conjunto não se reconheça valor patrimonial, caso em que são admitidos 2 pisos.
5. Profundidade das empenas menor ou igual à dos edifícios confinantes, ou menor ou igual a 17 metros quando não existem, devendo assegurar boas condições de salubridade (adequada exposição solar e ventilação) dos espaços habitáveis.

Orientações relativas ao espaço público

1. O espaço público que integra o Bairro das Devesas corresponde:
 - a) À rede de arruamentos existentes, a manter e requalificar, com especial valorização das funções pedonais, tendo em conta perfis transversais de referência, conforme ponto 2.2.2.
 - b) A alargamentos de espaço público interiorizados relativamente à rua, tais como pátios e galerias, destinados à circulação e estadia de pessoas e/ou a estacionamento automóvel.
2. Os alargamentos referidos na alínea b) do número anterior devem ser criados no âmbito de futuras operações urbanísticas, designadamente das que ocorram em antigos edifícios industriais/logísticos de grande dimensão, considerando o disposto nos números 1, 2 e 3 das orientações relativas à edificabilidade.

2.2.2 Intervenções específicas de qualificação de espaço público

Largo da Barrosa (reorganização da circulação automóvel e qualificação pedonal)

No Largo da Barrosa a situação atual, programaticamente muito organizada em função do transporte motorizado, acentua um conjunto de conflitos funcionais, particularmente gravosos para as condições de conforto e segurança dos seus vários utilizadores (em especial para os peões).

Para dificultar o seu bom funcionamento e desempenho, trata-se de um ponto onde há pouco espaço público disponível, onde a topografia se revela de forma peculiar e onde convergem 5 arruamentos.

Na verdade, na organização desta parte da cidade, este “cruzamento” assume-se como um ponto central, uma rótula que articula e estabelece a relação entre importantes pontos focais para a estruturação de todo este território, nomeadamente entre: a Estação Ferroviária das Devesas, o Jardim Soares dos Reis, a Escola Secundária António Sérgio, a Escola Básica Dr. Costa Matos e outros grandes geradores de viagens localizados na envolvente e que assumem maior expressão na aproximação ao Centro Cívico da cidade.

Nessa medida, a solução urbanística de base que se propõe, visa:

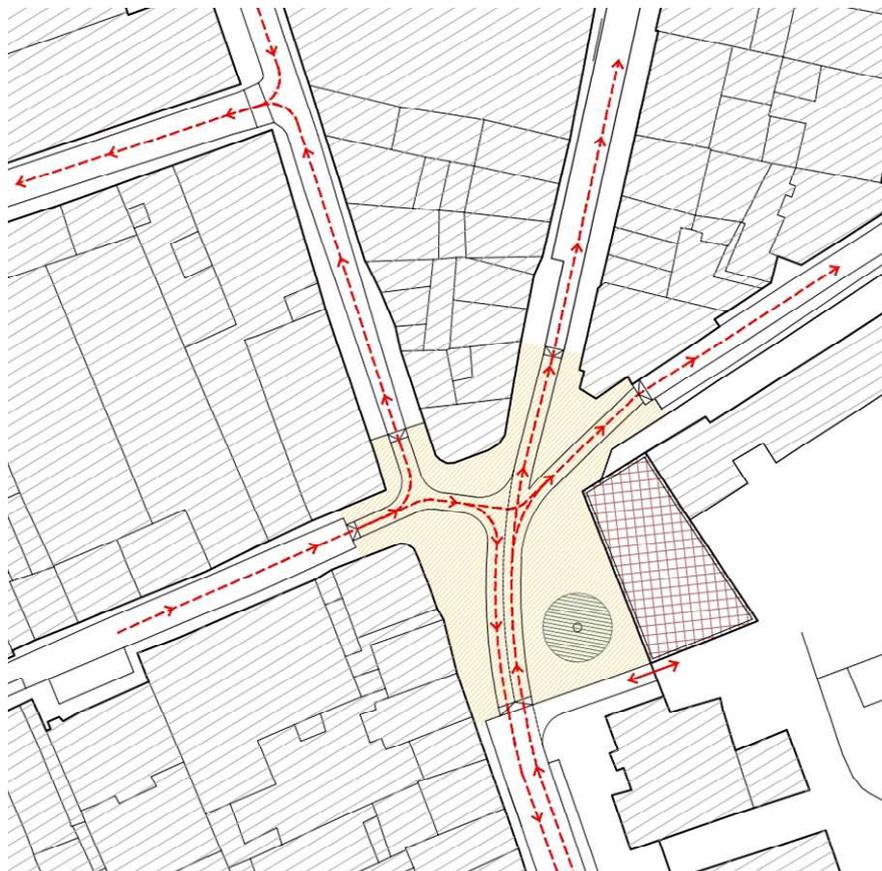
- Reorganizar a circulação motorizada de forma a atenuar e a mitigar o número de pontos de conflito existentes entre fluxos motorizados.
- Adotar uma nova organização funcional, capaz de assegurar a necessária qualificação pedonal.
- Proteger e valorizar os atravessamentos e as ligações pedonais entre os diversos pontos focais localizados na sua envolvente imediata.

- Marcar o Largo da Barrosa como uma “porta de entrada” no bairro das Devesas, convidando para o efeito os seus utilizadores a adotarem uma velocidade de circulação compatível com o ambiente e com o grau de urbanidade desejável para este território (ou seja, próxima no máximo dos 30 km/h).

Para dar resposta a este programa a solução proposta compreende (ver Figura 13 e desenhos 03/04 em anexo):

- A sobrelevação do cruzamento formalizando um espaço unitário, capaz de:
 - Assegurar a necessária acalmia do tráfego motorizado;
 - Afirmar a qualificação da presença e do atravessamento pedonal existente;
 - Marcar simbolicamente a “chegada” / “entrada” no Bairro das Devesas.
- Perspetivar uma eventual alteração do sentido de circulação no topo da Rua José Mariani (entre a Rua José Fontana e a Rua Carlos Guedes de Amorim) de forma a eliminar o conflito existente no encontro com a Rua José Fontana.
- O alargamento do espaço público existente no topo nascente (ocupando parte do espaço disponível na entrada da Central dos CTT).
- A alteração da localização do acesso à Central dos CTT, libertando o espaço central do alargamento proposto de tal ocorrência (marcada pela ação de veículos de grandes dimensões).
- A formalização de um remate (recorrendo a arborização e eventualmente à construção de um edifício) na articulação entre o espaço público e a entrada na Central dos CTT, capaz de formatar todo o alargamento proposto.

Figura 13 - Proposta para o Largo da Barrosa, incluindo novo esquema de circulação



Perfis transversais de referência a adotar, por arruamento

Um dos objetivos centrais para a reabilitação da área que configura a ARU das Devesas é “fomentar a requalificação generalizada do espaço público, melhorando em particular as atuais condições de circulação pedonal e estadia”.

Nesse sentido (e para além de propostas desenvolvidas para pontos e espaços que, pelo seu valor/função estruturante, têm no presente trabalho tratamento e soluções específicas), entende-se necessário identificar perfis transversais de referência para todos os arruamentos da área de intervenção. Objetivamente, pretende-se que estes perfis transversais de referência se possam constituir como desenhos orientadores e enquadradores de uma nova visão programática, centrada na valorização dos modos suaves, para todos os arruamentos.

Assume-se que:

- O dimensionamento da rede viária deve ser proporcional à sua carga de utilização expectável, sendo que o conhecimento prévio e detalhado da capacidade dos diversos componentes da rua assume, em consequência, particular relevância;
- O diferencial de velocidades entre ocorrências funcionais (circulação motorizada, pedonal, estadia, etc.), bem como o volume e o tipo de tráfego existente na via, constituem os critérios que devem informar o grau de segregação a adotar num determinado troço da rede viária.

Nesse sentido e com base no grau de segregação, podemos encontrar duas configurações distintas para as ruas:

- Ruas unitárias ou de coexistência;
- Ruas segregadas.

As ruas unitárias ou de coexistência são ruas de nível onde há total, ou quase total, partilha funcional do espaço disponível. São ruas sem demarcações físicas rígidas e que configuram o "grau zero" da hierarquia e da segregação funcional – por esse motivo enfatizam eventuais conflitos entre utilizadores funcionando como solução de acalmia do tráfego (capaz de atenuar o risco relativo à mistura funcional existente), apresentando consequentemente forte vocação pedonal.

Na ARU das Devesas propõe-se a adoção de ruas unitárias em áreas em que o espaço disponível (ou seja, o calibre da rua) seja exíguo (no caso, inferior a 10 metros). Desta forma, pretende-se assegurar que a velocidade de circulação máxima nestes arruamentos seja de 30 km/h.

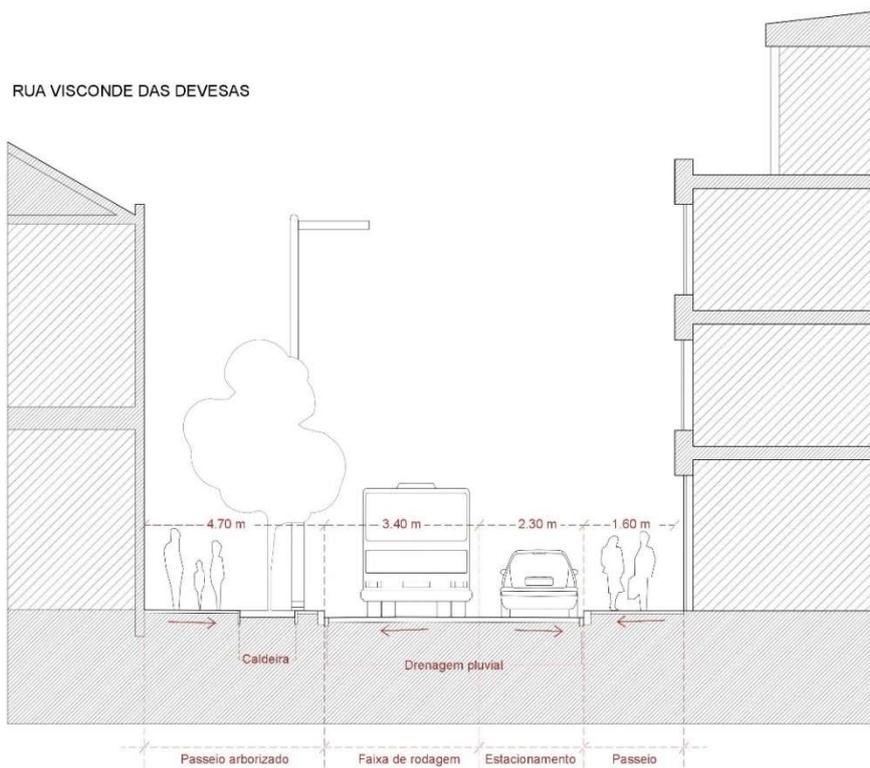
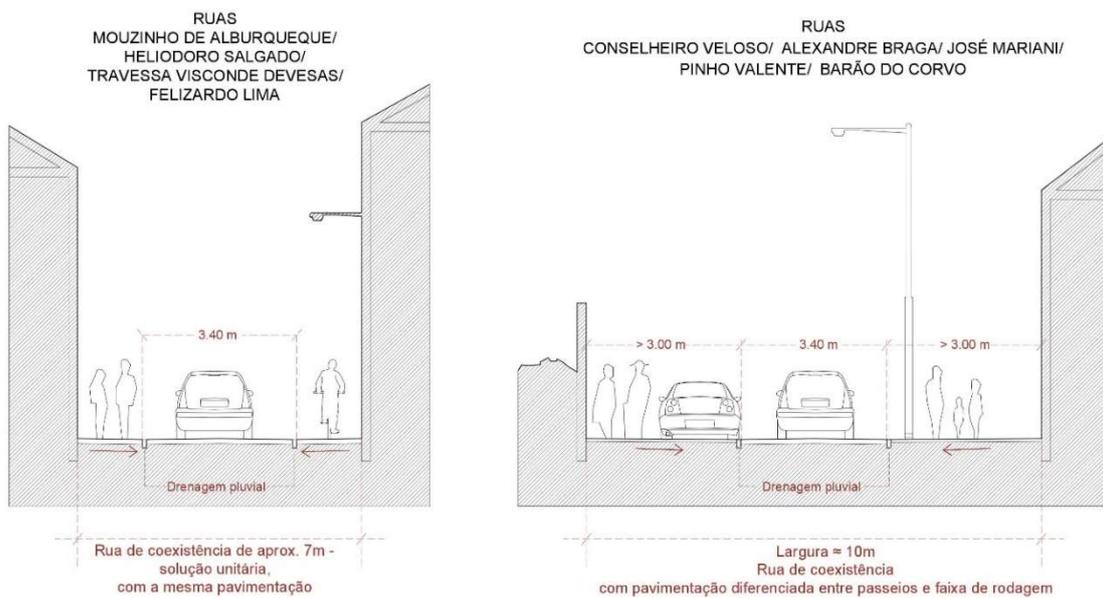
No entanto, considera-se que face aos usos instalados em alguns arruamentos (em particular armazéns), pela expectável presença de veículos pesados que geram, devem ser adotadas duas tipologias distintas:

- Rua unitárias ou de coexistência com menos de 7 metros de largura – com pavimentação semelhante em todo o arruamento;
- Rua unitárias ou de coexistência com aproximadamente 10 metros – com pavimentação diferenciada entre a faixa de rodagem e os passeios, asseguram um canal central mais vocacionado para receber, a baixa velocidade, veículos pesados.

As ruas segregadas correspondem à solução que, atualmente, é mais corrente e normalmente associam e integram três componentes distintas: passeio, faixa de rodagem e estacionamento.

Sublinhar, no entanto, que na ARU das Devesas, mesmo no caso das ruas segregadas, a proposta programaticamente deve ser dominada funcionalmente pela valorização das condições de circulação e estadia pedonal. Trata-se de uma zona da cidade que deve reorganizar-se em torno da escala pedonal seja: pelas condições ímpares de acessibilidade não motorizada que a estação ferroviária introduz; pelo serviço de transporte público existente; mas também pela articulação que deve estabelecer com pontos focais, em particular escolas, que existem na envolvente imediata da área.

As imagens seguintes, apresentam o perfil transversal de referência que se propõe adotar em cada um dos arruamentos.



2.2.3 Breve perspetiva executória

As ações que visam a qualificação do tecido urbano do Bairro das Devesas dividem-se, não só programaticamente, mas também do ponto de vista da sua execução, em dois tipos:

- Intervenções que incidem no domínio privado, ficando, no essencial, dependentes da iniciativa dos proprietários e/ou de outros eventuais promotores. Enquadram-se neste grupo a generalidade das intervenções sobre o edificado.
- Intervenções que incidem no domínio público e que exigem iniciativa, execução e financiamento integral por parte do município, podendo este mobilizar apoios e fundos disponíveis para o efeito. Enquadram-se aqui as ações de requalificação do Largo da Barrosa e a reformulação dos perfis transversais dos arruamentos.

Relativamente a este último tipo de intervenções, importa sublinhar dois aspetos. Primeiro, que os condicionamentos propostos à circulação automóvel devem, desejavelmente, ser validados por estudo específico de mobilidade. E em segundo lugar, que a programação da execução destas, por parte do município, pressupõe confrontação entre os custos associados a cada operação (ainda por contabilizar) e a capacidade técnica e financeira municipal.

2.3 Ações incidindo na Estação Ferroviária e sua envolvente

2.3.1 Perspetivas (desenhadas) de transformação urbanística

Perante os seguintes objetivos estratégicos:

- Proceder à requalificação do espaço público envolvente à estação ferroviária (Largo 5 de Outubro);
- Melhorar as condições de acesso às Devesas em transporte público, numa lógica de intermodalidade, perspetivando um novo acesso e interface;
- Fomentar a requalificação generalizada do espaço público, melhorando em particular as atuais condições de circulação pedonal e estadia;

a ORU perspetiva soluções de transformação urbanística assinaláveis para a zona da estação.

Considerando a criação, recente, da via Avenida Manuel de Oliveira (ligação à VL8) a norte das Devesas, abre-se para esta área da cidade um conjunto alargado de novas possibilidades de acesso.

Nesse sentido, face ao elevado grau de consolidação da zona e tendo em conta as debilidades identificadas ao nível da rede de mobilidade, considera-se que a problemática da melhoria das condições de acesso (rodoviárias e em transporte público) extravasa largamente a área abrangida pela ARU/ORU.

Assim sendo e também porque se perspetivam determinantes intervenções futuras, designadamente da Metro do Porto, cujos moldes ainda estão por definir, propõem-se dois cenários de intervenção alternativos e de carácter evolutivo:

- Um cenário 1 (Figura 14 e desenho 03 em anexo) mais conservador e de concretização expedita, no qual a requalificação do Largo da Estação e da sua envolvente pressupõe um mínimo de intervenção sobre o edificado existente e assume, o mais possível, a manutenção do atual espaço de estacionamento na Rua Pinho Valente.
- Um cenário 2 (Figura 15 e desenho 04 em anexo), de eventual evolução futura, que corresponde a uma visão ideal do que poderá vir a ser esta zona enquanto interface metropolitano de transporte, pressupondo um conjunto de ações de demolição para qualificação e desafogo.

Estação ferroviária e sua envolvente - **Cenário 1**

A intervenção prevista assenta na reformulação dos atuais circuitos de circulação automóvel, na redução generalizada da largura de faixas de rodagem e, em sentido contrário, no aumento da largura dos passeios e de outros espaços pedonais, que se pretendem arborizados e dotados de pavimento seguro e confortável.

Propõe-se então, concretamente e em linhas gerais, as seguintes alterações face à situação existente:

- Pedonalização de toda a zona frontal à estação, adotando piso contínuo, sem mudanças de nível, favorecendo a circulação e estadia de pessoas e a valorização dos edifícios envolventes.
- Reposicionamento da mini rotunda de acesso ao estacionamento, aproximando-a do eixo dos arruamentos (Rua Barão do Corvo - Rua Pinho Valente – Rua do Conselheiro Veloso) e afastando-a do edifício da estação. O que promove uma acalmia na velocidade de circulação automóvel no ponto de “chegada à estação”, reforçando a sua presença, em termos simbólicos, para quem circula de carro.
- Localização de paragem de BUS no Largo da Estação, com relação direta, sem interrupções à circulação, entre ambas.
- Demolição e reconstrução do edifício da esquadra de segurança ferroviária (e extinção do posto de abastecimento de combustível adjacente), adotando-se uma nova implantação edificatória que formata e promove o remate do Largo 5 de Outubro e a sua relação com planos marginais que podem contribuir para a sua animação vivencial.
- Reformulação dos acessos ao atual estacionamento da estação e introdução de presença arbórea, passando este espaço a assumir-se como um anel de circulação adjacente à estação, onde desemboca a Rua Pinho Valente.
- Aumento significativo da largura de passeio (de 2m para 6m) na Rua Pinho Valente, sublinhando a relevância de uma ligação pedonal direta entre a antiga Fábrica das Devesas e a estação.
- Reabilitação e reconversão funcional de edifícios ferroviários (antigos cais de mercadorias e similares), mediante negociação com a REFER, e pedonalização de toda a área entre esses edifícios e os arruamentos existentes, configurando amplos espaços de circulação e estadia pedonal.

Figura 14 - Cenário 2 de intervenção (incluindo terrenos a norte da estação)

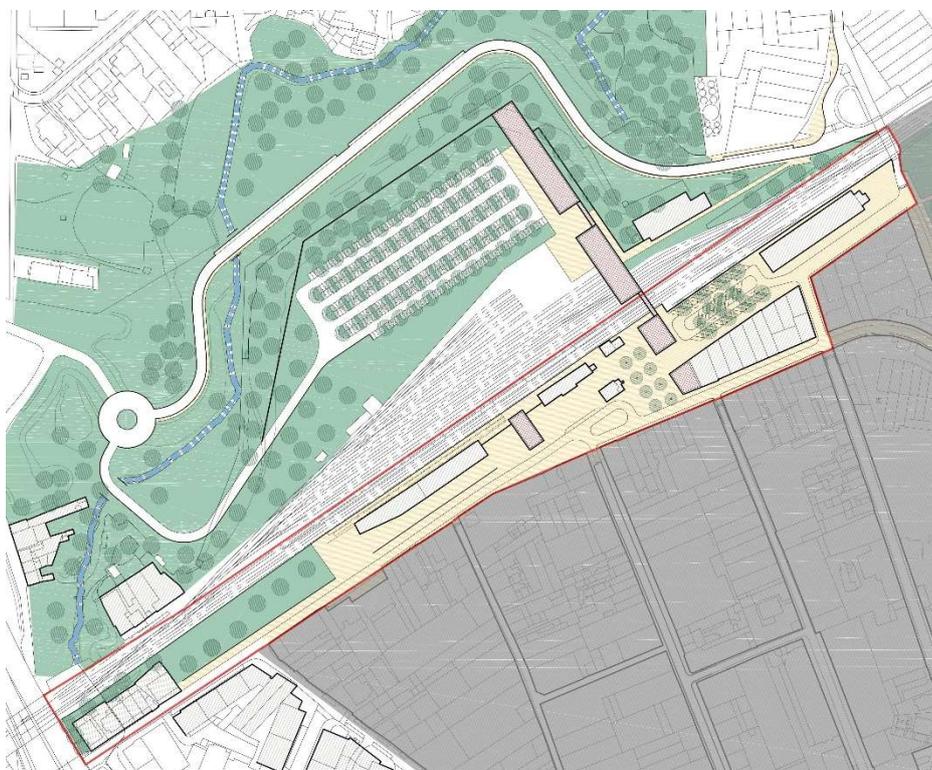


Trata-se, pois, globalmente, de uma solução que facilita e torna mais agradável, o atravessamento desta zona por parte do peão, favorecendo os modos ativos de deslocação e criando um espaço de largo/prança que enquadra devidamente a estação e que, o mesmo tempo, acolhe a estadia de pessoas, potenciando a sua apropriação como espaço público central, simbólico e de convívio do Bairro das Devesas.

Estação ferroviária e sua envolvente - Cenário 2

Partindo do cenário 1, perspetiva-se a sua evolução futura tendo em conta possíveis articulações com os terrenos disponíveis a norte da linha-férrea. Nesse sentido, assume-se como desejável a criação de um novo espaço de interface de transporte com acesso a partir da Avenida Manoel de Oliveira-VL8, dotado de grande capacidade de estacionamento automóvel (à superfície e, se necessário, no subsolo) em articulação direta com um espaço de receção pedonal e uma estrutura construída capaz de estabelecer a transição entre os dois lados do caminho-de-ferro.

Figura 15 - Cenário 2 de intervenção (incluindo terrenos a norte da estação)



Para o efeito, prevê-se a construção de um “edifício-ponte” ou “edifício-miradouro”, com cerca de 4 pisos, que integra um percurso de atravessamento pedonal, com recurso a meios mecânicos (escadas/passadeiras rolantes e/ou elevadores) - ver Perfis Longitudinais de Referência (desenho 05 em anexo).

Adicionalmente, esta construção pode e deve integrar um conjunto muito alargado de funções, desde logo de intermodal de transporte, mas também atividades comerciais/terciárias e atividades empresariais que animam e potenciam o próprio percurso pedonal.

Implantado sobre a plataforma ferroviária, o “edifício-ponte” (que, adotando a implantação e a volumetria previstas nos desenhos 04 e 05, corresponde a uma área bruta de construção de cerca de 10.000 m²) tem uma grande vocação de miradouro sobre o Centro Histórico, a linha do comboio e a cidade do Porto, mas na perspetiva contrária, possui também uma presença muito marcante numa

paisagem envolvente de grande valor cénico e patrimonial. Trata-se, por isso, de uma obra que apesar da volumetria proposta ser muito controlada, exige especial cuidado em termos do seu impacto e da sua arquitetura, que se pretende de qualidade excepcional (em suma, pela sua função, localização e relação com a topografia, deve afirmar-se como peça arquitetónica que marcará a localização das Devesas no topo da encosta histórica de Gaia).

Com a criação do novo espaço de interface a norte, toda a zona da atual Estação das Devesas ganha um novo “fôlego” em termos do seu potencial de qualificação. Programaticamente, a atual estação torna-se especialmente vocacionada para um acesso de âmbito local, ao qual se chega a pé, de bicicleta, em trotinete ou em serviço urbano de transporte público.

Essa mudança de paradigma traduz-se numa atitude mais reforçada no que diz respeito às restrições à circulação automóvel, propondo-se, em concreto as seguintes ações:

- Redução do espaço destinado a estacionamento automóvel na Rua Pinho Valente, passando este a funcionar sobretudo para paragem de táxis e tomada/largada de passageiros (*kiss & ride*), o que permite aumentar a Praça da Estação.
- Demolição de três construções na frente edificada entre a Rua Pinho Valente e a Rua Conselheiro Veloso da Cruz e reconstrução de novo remate edificado integrando funções terciárias voltadas para a praça.
- Adoção de piso contínuo (solução de coexistência, sendo o automóvel a vencer o desnível do pavimento e a perder prioridade), em toda a área envolvente à estação e Rua Conselheiro Veloso da Cruz, favorecendo uma articulação em modos suaves com a Fábrica de Cerâmica das Devesas e com a “varanda” sobre o espaço verde a nascente (ver desenhos 04 e 05 em anexo).
- Demolição (progressiva) da frente edificada localizada entre a linha-férrea e a Rua Barão do Corvo, potenciando o desafogo desse eixo, a qualificação paisagística das margens que asseguram a proteção à ferrovia, a abertura de vistas sobre toda a zona a noroeste e ainda, eventualmente, a criação de um espaço verde de nível, capaz de acolher pequenos equipamentos de recreio e lazer de escala local.

2.3.2 Breve perspetiva executória

A intervenção prevista para a zona da estação e terrenos a norte da linha-férrea é, então, de grande ambição, quer no seu cenário 1 que pressupõe uma significativa alteração ao nível do espaço público e do sistema de circulação de acesso à atual estação, quer sobretudo no seu cenário 2 que exige várias demolições e a realização de uma operação urbanística de grande dimensão e impacto.

Em qualquer dos casos será necessário mobilizar terrenos pertencentes à REFER, recomendando-se, por isso, que todo o processo se inicie encetando, desde já, negociações com essa mesma entidade no sentido de aferir a viabilidade do programa de intervenção previsto na ORU.

Paralelamente, podem também começar a ser dados passos com vista à requalificação (em sentido mais estrito), do Largo 5 de Outubro e Rua Pinho Valente, através de iniciativa municipal direta recorrendo, se possível, a apoios financeiros disponíveis para o efeito.

2.4 Ações incidindo na Fábrica de Cerâmica e terrenos livres a nascente

Na perspetiva:

- do reforço do Bairro das Devesas enquanto centralidade e na promoção da sua revitalização socioeconómica,
- do aproveitamento de vazios existentes como espaços de colmatação e cerzimento da malha urbana;
- da articulação entre as Devesas e o Centro Histórico e a zona da Câmara Municipal/Avenida da República;

são de crucial relevância as intervenções preconizadas na ORU para a antiga Fábrica de Cerâmica e para os terrenos não edificadas a nascente, entre a Fábrica e o Bairro da CP, sendo que ambas têm desenvolvimento desigual neste documento.

Se no que diz respeito à intervenção a realizar nos terrenos livres a nascente, é prevista uma solução concreta que se traduz num desenho-programa que vai ao encontro das orientações formuladas no caderno de encargos e em documentos estratégicos municipais; no caso da antiga Fábrica, pela sua especificidade patrimonial, adota-se uma atitude um pouco mais recuada, que se traduz na formulação de uma metodologia de intervenção e de um programa de utilização desejável.

2.4.1 Perspetiva de transformação urbanística

Intervenção na antiga Fábrica de Cerâmica das Devesas

A par do valor histórico, industrial/artístico e arquitetónico da Fábrica das Devesas, o seu já conhecido elevado potencial arqueológico torna inconsequente elaborar qualquer proposta concreta de intervenção, mesmo que apenas em termos esquemáticos, para a área em causa, sem que sejam devidamente identificados/inventariados os valores em presença.

Não obstante, a reabilitação e a reconversão da antiga Fábrica constituem objetivos inequívocos e determinantes para a revitalização das Devesas, sendo que, face ao acelerado processo de degradação das estruturas existentes, torna-se inadiável perspetivar a sua concretização.

Sublinha-se, contudo, que **a conceção global da intervenção a desenvolver deverá, independentemente da adoção de um modelo executório faseado, perspetivar em conjunto os dois quarteirões da Fábrica.**

Dada a sua complementaridade, não apenas histórica, mas também traduzida nas próprias estruturas construídas (de que são exemplo túneis subterrâneos); equacionar de forma autónoma a transformação de apenas um dos quarteirões retira valor ao conjunto como um todo.

Assim, na futura intervenção a desenvolver nos quarteirões da antiga Fábrica, recomenda-se a seguinte **abordagem metodológica**:

1. Aprofundamento exaustivo dos estudos arqueológicos já realizados e identificação rigorosa do património que deverá constituir condicionante à intervenção urbanística.
2. Inventariação do espólio existente.
3. Definição do programa definitivo a instalar nos dois quarteirões, considerando a sua viabilidade e adequabilidade face às condicionantes referidas no primeiro ponto. Neste sentido **aponta-se, desde já, como especialmente desejável, a instalação de funções museológicas**, sobretudo se associadas ao passado industrial e artístico do lugar. Complementarmente será também adequada (à partida), a instalação de:
 - Atividades culturais e/ou turísticas;
 - Equipamentos de utilização coletiva;
 - Atividades empresariais associadas à tecnologia e à inovação;
 - Espaços intercalares de usufruto público, associados a elementos patrimoniais pontuais (chaminés, fornos, etc.).
4. Projeto de obras de edificação ou de loteamento (dependendo do tipo de operação a concretizar), incluindo necessariamente uma reflexão específica sobre a articulação do projeto a instalar (que ocorre dentro dos limites estritos da Fábrica) com a sua envolvente imediata, salientando-se como muito relevantes:
 - O carácter a atribuir ao troço da Rua Conselheiro Veloso da Cruz que interrompe os dois quarteirões, devendo este adotar solução de acalmia de tráfego, favorecendo uma ligação pedonal entre os dois núcleos.
 - A relação com entre as novas funções e as novas volumetrias, com toda a frente edificada da Rua Mouzinho de Albuquerque, onde se situa o bairro operário do antigo complexo fabril.
 - A ligação física entre esta intervenção e a que a ORU preconiza nos extensos terrenos livres a nascente do quarteirão norte da Fábrica.

Intervenção nos terrenos livres a nascente

Em estreita articulação com os dois quarteirões da antiga Fábrica das Devesas encontra-se o extenso espaço livre a nascente que, tal como se identificou na memória descritiva, enquanto área de transição representa uma oportunidade única para promover ligações entre centralidades urbanas principais (Centro Histórico – Devesas – Avenida da República).

Para o efeito, a ORU prevê o desenvolvimento de uma **intervenção integrada de colmatção estruturante, de alargada abrangência**, que procura rematar o tecido do Bairro das Devesas e, simultaneamente, associar a esse tecido a uma área livre qualificado vocacionada para a estadia e para o percurso.

Figura 16 - Intervenção global nos terrenos livres a nascente



A referida intervenção integra então, concretamente, conforme Figura 16 e desenhos anexos 04 e 05:

1. **Espaço público em plataforma de nível** (à cota 80), que funciona como varanda panorâmica sobre a paisagem a norte, tirando proveito da topografia do lugar e da qualidade cénica da envolvente. Ao localizar-se em terreno adjacente ao do quarteirão-norte da antiga Fábrica e ao deixar “espreitar” parte do seu quarteirão sul, este espaço pretende contribuir para valorizar o património industrial em presença, independentemente do programa de intervenção que para ele for adotado no futuro. É, pois, nesse ponto-chave (cruzamento entre as ruas Conselheiro Veloso da Cruz e Serpa Pinto) que se localiza o acesso pedonal ao espaço-varanda.
2. **Novo quarteirão** edificado (que, adotando a implantação e a volumetria previstas, corresponde a uma área bruta de construção de cerca de 13.000 m²) a construir na frente norte da Rua Conselheiro Veloso da Cruz. Este novo quarteirão, que pode integrar as edificações atualmente existentes, permite rematar as suas traseiras, configurando uma nova frente qualificada, com funções terciárias pelo menos ao nível do piso térreo, voltada ao espaço-varanda e ao próprio Centro Histórico.

3. **Estacionamento público subterrâneo** sob a plataforma do espaço-varanda, aproveitando a topografia natural, com acesso rodoviário a partir da Rua Conselheiro Veloso da Cruz e acesso pedonal, em elevador e escada, ao espaço público à superfície. Admite-se que esta área de estacionamento possa integrar também, em toda a sua frente desenterrada, funções diversificadas, nomeadamente de restauração e bebidas, promovendo a animação e a vivência do espaço verde de lazer adjacente.
4. **Parque verde urbano**, ocupando cerca de 5,2 ha localizado em torno da linha-férrea e da linha-de-água existente. Concetualmente, trata-se de um parque que deverá procurar tirar partido das suas características topográficas naturais, da presença da referida linha-de-água a céu aberto (integrando pequena **bacia de retenção**) e da existência de estruturas construídas associadas às memórias do local (silos desativados, imponentes muros de suporte em alvenaria e outros elementos que ainda venham a ser identificados). Por se constituir como grande espaço público de transição, este parque integra necessariamente **percursos de atravessamento** estruturantes no quadro da rede pedonal, desde logo, a estabelecer entre:
 - A Rua Pinho Veloso (estação ferroviária/ antiga fábrica de cerâmica), o Centro Histórico e a Escola Básica 2/3 de Santa Marinha;
 - O Bairro da CP e o Centro Histórico, sendo que entre ambos se perspetiva um significativo reforço relacional, por via da concretização do projeto “Mundo do Vinho”.
5. **Parque de estacionamento público à superfície**, fortemente arborizado, com capacidade para cerca de 70 lugares, localizado a sul do Bairro da CP (zona do viaduto das Devesas), com acesso a partir da Rua do Choupelo/ Via Rosa Mota. Este estacionamento pretende servir não apenas os utentes do novo Parque Verde (complementando a oferta a criar no subsolo do espaço-varanda), mas também os visitantes do Centro Histórico que, deixando o automóvel neste ponto estratégico, poderão prosseguir para norte a pé. Sublinha-se, contudo, que a concretização deste estacionamento pressupõe a demolição de um conjunto edificado existente que se encontra em mau estado de conservação e, de acordo com informação recolhida junto da Divisão de Operação de Reabilitação Urbana da CMVNG, em situação ilegal.

2.4.2 Breve perspetiva executória

Não obstante se considere altamente recomendável que as intervenções a desenvolver na antiga fábrica e no espaço livre a nascente sejam concebidas de forma muito articulada, a sua concretização no terreno assume-se faseada, podendo ir ocorrendo por setores/fases em função de disponibilidades fundiárias e financeiras.

Independentemente da posterior definição de um faseamento mais detalhado, separaram-se desde já, do ponto vista executório, três operações distintas (Figura 17):

- A operação de regeneração e reconversão que incide nos quarteirões da antiga fábrica (operação 1) e que corresponde, necessariamente, a uma intervenção de iniciativa municipal direta (eventualmente envolvendo outros parceiros investidores). Obedecendo a uma solução urbanística global, esta operação pode começar por concretizar-se no quarteirão-sul (que já se encontra no domínio municipal), estendendo-se posteriormente ao quarteirão-norte, após a sua aquisição.

- A operação a nascente da fábrica (operação 2), em terrenos predominantemente privados, que pode, ou não, subdividir-se em duas:
 - A operação 2A, de renovação da frente da norte da Rua Conselheiro Veloso da Cruz, associada a espaço-varanda e a estacionamento público subterrâneo, que tanto pode ocorrer no quadro de uma unidade de execução por cooperação ou imposição administrativa, envolvendo os proprietários e/ou outros eventuais promotores, como também pode ocorrer no âmbito de intervenção municipal direta após aquisição do solo (mediante expropriação ou negociação/permuta por novos lotes a constituir). Em qualquer um dos casos, trata-se de uma operação com potencial para se pagar a si própria através da venda dos produtos imobiliários que gera.
 - A operação 2B, que corresponde à criação de todo o parque verde urbano. Pela sua natureza, esta operação pressupõe iniciativa e financiamento integralmente público (com possível recurso a fundos e apoios financeiros que se perspetivam para o futuro, no âmbito da resiliência ambiental e da adaptação às alterações climáticas), sendo que o processo deverá iniciar-se através da encomenda de um projeto global para o parque.

Figura 17 - Operações urbanísticas a nascente da Estação das Devesas



3. Financiamento e prioridades

Obedecendo ao previsto do número 2 do Art.30º do RJRU, neste ponto:

- Perspetiva-se o financiamento das ações previstas na ORU;
- Definem-se as prioridades a assumir na execução da operação;
- Estabelece-se o prazo de execução da operação de reabilitação urbana.

3.1 Perspetivas de financiamento

Para equacionar o financiamento das ações propostas, importa distinguir:

- Investimento municipal, “a fundo perdido”, com mobilização de receitas próprias e fundos estruturais;
- Investimento de privados na reabilitação de prédios de que são proprietários, com ou sem recurso a apoios financeiros;
- Investimento municipal que poderá e deverá ser ressarcido, casos de operações desenvolvidas em terrenos municipais e/ou no âmbito de unidades de execução em substituição de proprietários.
- Investimento de privados em operações desenvolvidas no âmbito de unidades de execução, assegurando lucro.

No quadro 2 apresenta-se uma sistematização que associa os vários tipos de financiamento a cada uma das ações previstas na ORU.

Quadro 2 – Tipo de financiamento associado à execução das ações previstas

Ações previstas		Financiamento			
		Municipal, “a fundo perdido”	Privado, na reabilitação de propriedade própria	Municipal, que poderá e deverá ser ressarcido	Privado, em operações potencialmente autofinanciáveis
Tecido urbano existente	Orientações relativas a usos, edificabilidade e espaço público		X	X	
	Requalificação do Largo da Barrosa	X			
	Reperfilamento/requalificação de arruamentos	X			
Estação ferroviária	Requalificação do Largo 5 de Outubro e Rua Pinho Valente (cenário 1)	X			
	Criação de acesso norte às Devesas associado a novo intermodal de transporte (cenário 2)			X	X
Antiga fábrica e terrenos livres a nascente	Reabilitação e reconversão da antiga fábrica			X	X
	Operação integrada para criação de novo quarteirão associado a espaço-varanda			X	X
	Operação integrada para criação de parque verde urbano	X			

Legenda: **X** provável X possível

3.2 Prioridades

A ambição da operação e a incerteza relativa à mobilização de investimentos, públicos e sobretudo privados, recomenda uma atitude de grande abertura relativamente à programação e à definição de prioridades, apostando-se sobretudo no aproveitamento de oportunidades e na procura de sinergias.

Não obstante, face aos objetivos da ARU atrás enunciados e às oportunidades atuais, é possível apontar, de entre as ações estruturantes elencadas, algumas que se afiguram prioritárias:

- A **reabilitação e reconversão da antiga Fábrica de Cerâmica das Devesas**, cujo quarteirão-sul já se encontra na posse do município, mobilizando o cofinanciamento já perspectivado no quadro do PEDU (RU/04).
- A consagração, em PMOT, das **orientações relativas aos usos admissíveis/desejáveis, edificabilidade e espaço público** previstos no ponto 2.2.1 e sua aplicação a operações urbanísticas futuras.
- A **requalificação do largo da estação**, de acordo com o cenário 1, melhorando significativamente a imagem da referida zona e as condições de circulação pedonal.

Também no que respeita aos apoios e incentivos à **reabilitação e utilização dos edifícios**, ainda que se pretenda que se estendam à globalidade da ARU, são assumidas algumas prioridades.

Desde logo, uma prioridade de natureza geográfica, a da reabilitação dos edifícios localizados ao longo dos dois principais eixos urbanos - Rua Visconde das Devesas e Rua Conselheiro Veloso da Cruz/Barão do Corvo – recomendando-se para essa área uma maior incidência da ação de dinamização/apoio/pressão por parte dos serviços municipais.

Em segundo lugar, face a uma eventual insuficiência das verbas disponibilizadas para apoio à reabilitação, considera-se prioritária a ação sobre os seguintes edifícios:

- Edifícios em ruína ou que envolvam risco de natureza estrutural, especialmente se habitados;
- Edifícios de valor simbólico, qualidade e/ou localização excecional, desde logo os assinalados no cartograma do património construído (Figura 4).

3.3 Prazo de execução

Dado o elevado grau de complexidade das intervenções propostas, a execução da ORU perspectiva-se para um horizonte temporal de **10 anos (2020-2030)**, contados a partir da data da sua aprovação, podendo a câmara municipal propor a sua prorrogação por um período adicional de 5 anos.

Findo este prazo, poderá ser aprovada uma nova operação abrangendo a mesma área (conforme previsto no nº4 do artigo 20º do RJRU).

4. Próximos passos

A execução da ORU não poderá ter êxito se não se traduzir num processo intensamente participado, envolvendo grande diversidade de agentes.

Para tal, a Câmara Municipal - que irá assumir o papel de entidade gestora da operação - terá de adotar, em simultâneo, diferentes perfis de atuação. Em alguns casos pode desempenhar um papel de mero controlo ou regulação, mas na grande maioria dos casos exige-se uma intervenção municipal fortemente dinamizadora, que inclui:

- A identificação dos edifícios devolutos e em ruínas para efeitos de reavaliação e aumento da carga fiscal, incentivando a sua reabilitação.
- Rotinas de contacto sistemático com cada um dos proprietários dos edifícios que se pretende que sejam reabilitados e efetivamente utilizados, sensibilizando-os para a relevância da sua ação e alertando-os para a oportunidade dos incentivos disponíveis e para o “dever de reabilitar”.
- A implementação das intervenções específicas previstas na ORU: aprofundando programas; encetando negociações (nomeadamente com a REFER); identificando e mobilizando possíveis fontes de financiamento; encomendando e acompanhando os projetos de execução.
- O estímulo, apoio e pressão sobre proprietários e outros agentes, para a organização de parcerias com vista à execução das ações estruturantes previstas, designadamente nos terrenos livres a nascente (recorrendo, supletivamente, a processos de expropriação).
- A divulgação e operacionalização da oferta de imóveis para venda e aluguer, integrantes da “Bolsa de Venda e Arrendamento a Custos Controlados”.
- A mobilização de agentes investidores para:
 - Aquisição e recuperação de edifícios integrantes da referida Bolsa;
 - Participação nas referidas operações de urbanização estruturante.
- A mobilização de gestores de atividades económicas, especialmente das comerciais e de restauração, para participarem em processo de animação/ vivificação do espaço público.
- O envolvimento, através de processos informativos e participativos, da generalidade da população no desígnio e processo coletivo de qualificação urbana.

Parte 3 – Desenhos anexos

DESENHO 01 - Planta com a Delimitação da Área Abrangida pela ARU

DESENHO 02 - Planta de Articulação Urbanística com a envolvente alargada

DESENHO 03 - Planta das Propostas de Intervenção (cenário 1)

DESENHO 04 – Planta das Propostas de Intervenção (cenário 2)

DESENHO 05 – Perfis longitudinais de referência
