



MASTERPLAN ESTRATÉGICO DA ZONA ORIENTAL DO PORTO

SUMÁRIO EXECUTIVO

Julho 2019

ÍNDICE

1.	ENQUADRAMENTO DO MASTERPLAN ESTRATÉGICO PARA O PORTO ORIENTAL.....	3
2.	DELIMITAÇÃO DA ÁREA	4
3.	NOTAS SOBRE A ABORDAGEM METODOLÓGICA.....	5
4.	DIAGNÓSTICO DE ESTRUTURAS, DINÂMICAS E TENDÊNCIAS.....	6
4.1.	ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO E DE ORGANIZAÇÃO ECONÓMICAS E SOCIAIS	6
4.1.1.	Base económica.....	6
4.1.2.	Contexto social.....	6
4.2.	ESTRUTURAS AMBIENTAIS	6
4.3.	FORMAS, MORFOLOGIAS E INFRAESTRUTURAS URBANAS.....	7
4.3.1.	Formas e morfologias urbanas.....	7
4.3.2.	Habitação.....	7
4.3.3.	Acessibilidades e mobilidade	8
4.4.	CAPITAL CULTURAL E SIMBÓLICO	8
4.5.	RECURSOS ORGANIZATIVOS E FINANCEIROS.....	8
4.6.	RELAÇÕES E ARTICULAÇÕES.....	8
5.	DO DIAGNÓSTICO À FORMULAÇÃO DA ESTRATÉGIA E DO MODELO TERRITORIAL.....	9
5.1.	DESAFIOS FUNDAMENTAIS DE MUDANÇA.....	9
5.2.	OS DRIVERS DE MUDANÇA	10
5.3.	MODELOS DE CIDADE.....	10
5.4.	CAPACIDADES DOS AGENTES.....	11
6.	ESTRATÉGIA PARA A ZONA ORIENTAL DO PORTO: VISÃO E OBJETIVOS	12
6.1.	UMA VISÃO BASEADA EM VALORES	12
6.2.	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OPERACIONAIS.....	12
7.	SISTEMAS MOBILIZADORES.....	14
7.1.	PORTO ECO-DISTRICT	15
7.2.	LABORATÓRIO SOCIAL URBANO (LAB-SU).....	17
7.3.	HUB DE CAMPANHÃ	17
7.4.	ECOSSISTEMAS CRIATIVOS DE CAMPANHÃ E DA CORUJEIRA.....	19
7.5.	PORTO INNOVATION DISTRICT SATELLITE.....	21
8.	EIXOS ESTRATÉGICOS	23
8.1.	SISTEMA ECONÓMICO / ATRAÇÃO DE INVESTIMENTO	23
8.2.	HABITAÇÃO / RESIDÊNCIA.....	23
8.3.	MOBILIDADE / CONECTIVIDADE.....	23
8.4.	AMBIENTE URBANO/ESTRUTURAS ECOLÓGICAS.....	23
8.5.	TECIDO E DINÂMICAS SOCIAIS E SERVIÇOS À POPULAÇÃO.....	23
8.6.	PATRIMÓNIO, CULTURA E IDENTIDADES	23
8.7.	URBANISMO / ESPAÇO PÚBLICO	23
9.	MODELO TERRITORIAL	24

1. ENQUADRAMENTO DO MASTERPLAN ESTRATÉGICO PARA O PORTO ORIENTAL

A Zona Oriental do Porto tem merecido uma especial atenção por parte do Executivo municipal, que assume a regeneração física, económica e social desta área como uma das prioridades políticas para a cidade. Neste quadro, o *Masterplan* Estratégico para a Zona Oriental da cidade do Porto deve ser promotor de efeitos e impactos articulados e geradores de uma mudança do posicionamento da Zona Oriental na cidade e na área metropolitana do Porto (AMP).

O *Masterplan* integrará também a formulação de contributos específicos para o processo de revisão do Plano Diretor Municipal, atualmente em curso, que assegurem a prossecução da estratégia definida para a Zona Oriental.

O *Masterplan* Estratégico é de natureza essencialmente territorial, na medida em que pretende responder aos desafios de uma área concreta a diferentes escalas: a própria Zona Oriental é composta por sistemas e unidades espaciais distintas e, para além disso, deve atender-se à sua integração num espaço mais amplo (a cidade do Porto e a Área Metropolitana). Assim, a espacialização da estratégia não pode ser entendida como um “zonamento”, mas sim como a interpenetração de sistemas físicos, intangíveis e funcionais (estrutura económica, estrutura humana e social, morfologia urbana, mobilidade, sistema ecológico, sistemas culturais e simbólicos, etc...) com presença e influência nesta zona da cidade.

Apesar desta natureza territorial, a visão enquadradora do *Masterplan* deve ser, inevitavelmente, assumida de forma transversal pelo Município, dada a necessidade de mobilização integrada de recursos e instrumentos – gestão urbanística, economia, mobilidade, ação social, habitação, cultura, ambiente, etc.

Em síntese, o *Masterplan* estratégico para a Zona Oriental do Porto é um instrumento essencial para:

- Articular as prioridades e os projetos em curso e previstos nesta área, acentuando as sinergias e minimizando a probabilidade de gerar resultados contraditórios ou inesperados.
- Enfrentar problemas e tendências estruturais (segregação socio-espacial, compartimentação / desarticulação de malhas urbanas e periferização), confirmados em diagnósticos consistentes (entre os quais, os inúmeros estudos preparatórios e de caracterização que estão em curso para a revisão do PDM), reconhecendo que eles são, simultaneamente, condicionadores do sucesso de instrumentos e medidas políticas de intervenção e oportunidades de soluções inovadoras no sentido da melhoria da qualidade de vida e da sustentabilidade urbana.
- Construir uma visão integradora dos instrumentos de gestão territorial no quadro do processo de revisão do PDM, clarificando e robustecendo as UOPG que venham a ser definidas e articulando programas territoriais ou setoriais.
- Enquadrar a estratégia para a Zona Oriental no contexto da política de desenvolvimento sustentável e competitivo da cidade do Porto, considerando que os recursos são limitados e há forças de concorrência a considerar.

O resultado final deste exercício de planeamento contempla:

- A estabilização de uma **visão** consensualizada para a Zona Oriental da cidade do Porto,
- A definição de linhas de estratégia que formalizam as grandes ambições de transformação sustentável da Zona Oriental da cidade e se traduzem, no Masterplan, por um conjunto de sistemas mobilizadores e eixos estratégicos.
- Uma espacialização da estratégia, que traduz aquelas ambições e a sua conexão à escala da Zona Oriental e com as escalas da cidade e AMP (especialmente nas zonas limítrofes).
- A identificação dos e propostas e orientações de política e gestão urbana necessários para a operacionalização da estratégia, incluindo um conjunto de orientações para a revisão do PDM.

2. DELIMITAÇÃO DA ÁREA

A área de intervenção do *Masterplan* corresponde ao setor territorial mais oriental do Município do Porto, representando um quinto da sua superfície e da população - cerca de 9,7 km² (23% do total da cidade) e 45 mil habitantes (19% do total da cidade – Censos 2011). Inclui a totalidade da freguesia de Campanhã e ainda partes residuais das freguesias de Paranhos (pequena faixa a norte) e de Bonfim (a sudoeste).



Figura 1 – Cidade do Porto com área de intervenção em destaque (linha branca = limite do Município).

A área abrange **subespaços muito heterogéneos**, incluindo, no seu limite ocidental, áreas que se inscrevem no tecido urbano consolidado da cidade do Porto – envolvente da Av. Fernão de Magalhães e a zona da freguesia de Bonfim, que faz a ligação com a Baixa e o Centro Histórico, irradiando a partir do Campo 24 de Agosto. Reconhecem-se algumas **macroestruturas territoriais de natureza muito distinta**, de entre as quais:

- Estruturas urbanas regulares e consolidadas, de génese e morfologia distintas, com presença de interstícios desocupados - eixo da Av. Fernão de Magalhães, zona de Bonfim e mesmo o setor entre a rua de S. Roque da Lameira e a estação de Contumil;
- Territórios de baixa densidade, onde se mantêm diversos vazios urbanos de matriz rural-natural ou amplas áreas expectantes;
- Aglomerados de matriz rural, de estrutura contínua-linear ou formados por núcleos pequenos e mais isolados, entre os vales dos rios Tinto e Torto;
- Eixo urbano-industrial que se prolonga no eixo da linha de caminho-de-ferro, na direção norte-sul, com presença de espaços logísticos e industriais, a maioria deles desativados ou em processo de transformação.

Nesta diversidade há um conjunto de **características comuns**, que podemos encontrar em toda a área:

- Presença marcante de Bairros Sociais, embora de dimensão, imagem e características diversas;
- Presença significativa de ilhas e áreas em que predominam formas desqualificadas de habitação;
- Espaços vazios e naturalizados, intersticiais ou em extensão, sendo que apenas alguns correspondem a estruturas urbanas ordenadas;
- Grandes eixos de comunicação, rodoviária, ferroviária e metroviária, de natureza metropolitana e regional (VCI, caminho de ferro, A43, Metro);

- Rede viária sinuosa e com muitas discontinuidades, sem integração entre os eixos viários principais, de ligação com o exterior, e a malha mais local;
- Fortes barreiras e fraturas territoriais, algumas naturais, relacionadas com as características físicas do território (vales, escarpas e encostas com declives acentuados), outras artificiais, correspondendo, em geral, aos grandes eixos viários.

3. NOTAS SOBRE A ABORDAGEM METODOLÓGICA

O processo de reflexão estratégica para a Zona Oriental da cidade do Porto assenta numa visão holística da cidade. A abordagem a esta realidade urbana pressupõe uma leitura e compreensão espacial das diversas dimensões do sistema urbano, configuradas como subsistemas que se sobrepõem em *layers* sobre a estrutura física e espacial. Esta multiplicidade de perspetivas está sintetizada no esquema seguinte:



Figura 2 - Esquema-síntese de abordagem para o diagnóstico

4. DIAGNÓSTICO DE ESTRUTURAS, DINÂMICAS E TENDÊNCIAS

4.1. ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO E DE ORGANIZAÇÃO ECONÓMICAS E SOCIAIS

4.1.1. Base económica

A | Globalmente, e reconhecendo que há uma marcada heterogeneidade interna, **a base económica da zona oriental do Porto caracteriza-se por uma debilidade quase estrutural do mercado de trabalho** – a zona representa uma proporção de ativos bastante inferior ao seu peso demográfico e o nível de desemprego é elevado - e por uma **forte presença de atividades em setores terciários e industriais tradicionais e pesados**.

B | À exceção das acessibilidades e das infraestruturas e serviços relacionados com a logística dos transportes terrestres, **a zona oriental não oferece infraestruturas e serviços de apoio à atividade económica, sendo especialmente carente ao nível do alinhamento com setores emergentes ou de grande projeção externa**.

C | A instalação de novas unidades empresariais na cidade do Porto tem sido concretizada através da procura, pelas respetivas empresas (com a colaboração da InvestPorto) de espaços e edifícios adequados, que depois são adaptados e devidamente infraestruturados. **No entanto, e apesar de alguns casos isolados, como o da Blip, do novo Hospital da Trofa ou mesmo da Natixis** (que, estritamente, se localiza já fora da zona de intervenção do Masterplan, embora muito próxima), **não é claro que os investimentos estejam a dirigir-se, de forma significativa, para a zona oriental**.

D | Há dois eixos na atual estratégia política municipal, que se afiguram como suscetíveis de induzir dinâmicas económicas renovadas na zona oriental da cidade: a **criação do Porto Innovation District**, em torno do pólo universitário da Asprela, e a opção de **favorecer a atração de investimento inovador**.

4.1.2. Contexto social

A | A zona oriental da cidade do Porto é **marcada por níveis elevados de pobreza e outros fenómenos de exclusão social** que atingem uma parte significativa dos seus residentes. Esta situação está **associada ao declínio do modelo urbano-industrial**, que sustentou o processo de urbanização da zona, com fixação de um grande contingente de famílias operárias, e à **expressiva concentração de modelos residenciais de iniciativa pública como os bairros sociais**, a par das *ilhas* e alguns núcleos rurais degradados, que precipitaram e agravaram o processo de periferização e concentração de segmentos populacionais desfavorecidos.

B | Na perspetiva da oferta e qualidade dos serviços sociais e dos projetos de intervenção, assiste-se atualmente a uma **fase de transição entre um modelo mais convencional**, baseado na intervenção dos organismos públicos setoriais em simultâneo com os do terceiro setor, **e um modelo mais inovador e experimentalista**, em que as autoridades procuram estimular uma maior transversalidade de políticas e de intervenções setoriais, baseadas nos problemas, valorizando mais a participação das comunidades locais. Trata-se, contudo, de um modelo de intervenção integrada e participada que ainda não se apresenta claramente consolidado.

4.2. ESTRUTURAS AMBIENTAIS

A | A zona oriental da cidade beneficia da presença e do potencial de **importantes espaços naturais**, como são as **escarpas do rio Douro** (no sector sul/poente da zona oriental) e os vales dos **rios Tinto e Torto**, únicos cursos de água do Porto que não foram artificialmente canalizados e que mantêm os seus leitos a céu aberto. Apesar das recentes intervenções de **melhoria da qualidade da água e de requalificação das margens**, mantem-se uma elevada probabilidade de contaminação da água.

B | A zona oriental da cidade do Porto possui atualmente um **significativo número de espaços verdes urbanos, de diversos tipos e escalas**, com especial destaque para o **Parque Oriental** pela sua dimensão no contexto da cidade, uma estrutura urbana muito relevante, na componente ambiental, bem como na lúdica/recreativa e cultural/desportiva.

C | As linhas de água, os espaços verdes com valor patrimonial e a presença de espécies arbóreas protegidas, classificadas ou propostas para classificação, na zona oriental constituem parte relevante do **património biofísico e paisagístico** da cidade. Neste sentido, são **vários os projetos municipais** (ou de que o Município é parceiro) na zona oriental da cidade que têm vindo a propor e/ou implementar **soluções ambientais urbanas inovadoras** com impactos esperados significativos no domínio da sustentabilidade ambiental.

D | A zona oriental do Porto é, desde há muito, marcada por **problemas de poluição atmosférica e de ruído**. Se no passado estes estavam associados essencialmente à **atividade industrial**, atualmente estão relacionados sobretudo com o **intenso tráfego rodoviário de atravessamento** que se faz nas principais acessibilidades de ligação externa.

4.3. FORMAS, MORFOLOGIAS E INFRAESTRUTURAS URBANAS

4.3.1. Formas e morfologias urbanas

A | A zona oriental da cidade mantém hoje **uma enorme heterogeneidade nas estruturas e formas urbanas que compõem o seu território** fruto de uma sequência de processos de urbanização, principalmente ao longo dos últimos dois séculos, que geraram conflitualidades diversas com as pre-existências, que passaram por períodos de grande intensidade de ocupação e que não foram, em inúmeras situações e períodos, devidamente consolidados.

B | A presença de **tipologias muito diversas de ocupação residencial** que marcaram as políticas de habitação e alojamento ao longo da evolução da cidade, nos últimos dois séculos, conferem à zona oriental um potencial de reconversão e de atração de novos residentes.

4.3.2. Habitação

A | Há nesta zona, sobretudo na área correspondente à freguesia de Campanhã, um **persistente problema habitacional**, associado a diversas situações de precariedade, designadamente à **presença expressiva de bairros municipais, de "ilhas"** (que incluem também espaços abarracados) e **núcleos rurais degradados**. Existem ainda algumas zonas residenciais com deficientes condições de habitabilidade, particularmente devido à **idade e degradação do parque edificado**, onde predomina habitação arrendada.

B | Ao longo dos últimos anos, foram realizadas nos bairros municipais diversas **intervenções de reabilitação e requalificação física do edificado** bem como **ações no domínio social**, tendo em vista obviar os problemas existentes. Não obstante, as situações de degradação e desqualificação dos imóveis têm-se perpetuado. As intervenções já programadas, dando continuidade a esse esforço, procuram mitigar os contextos habitacionais mais frágeis.

C | Os problemas habitacionais existentes (nesta como noutras áreas da cidade) geram atualmente situações de **necessidade urgente de intervenção**, que podem justificar o **realojamento de famílias**, confirmados ainda por um elevado número de **pedidos de alojamento social na cidade**. O Município do Porto e outros agentes locais procuram lançar **novos programas, alguns deles de natureza experimental**, que possam vir a contribuir para a resolução dos problemas de habitação na cidade.

D | A zona oriental apresenta um potencial relevante para dar **resposta às necessidades habitacionais de grupos populacionais distintos**, designadamente através da criação de oferta de habitação de preços médios e acessíveis e dentro de modalidades de oferta residencial diferenciada.

4.3.3. Acessibilidades e mobilidade

A | Em linhas gerais, poderá dizer-se que a zona de Campanhã possui uma **boa acessibilidade externa** conjugada com **fraca estruturação interna**, o que é demonstrado tanto pela qualidade da rede viária como pelo sistema de transportes coletivos.

B | Existem **problemas de estacionamento acentuados** na malha urbana mais consolidada, em particular na **área envolvente à Interface de Campanhã**, e a oferta de estacionamento próprio residencial é, em geral, baixa nesta zona da cidade.

4.4. CAPITAL CULTURAL E SIMBÓLICO

A | A zona oriental do Porto está muito associada a um **percurso histórico profundamente dependente da atividade industrial**, que resultou numa acentuada **desqualificação deste setor da cidade**. As dinâmicas de desenvolvimento urbano mais recentes, ao invés de contrariarem aquela evolução, vieram acentuar a **desvalorização deste território** e a confirmação de uma **imagem urbana negativa**.

B | Não obstante a trajetória marcada por ocupações urbanas desqualificadas e desqualificadoras do território, estão presentes nesta área da cidade valores patrimoniais que constituem elementos de capital cultural e simbólico relevantes. Estes valores - materiais e imateriais - constituem um **potencial contributo para o desenvolvimento e a sustentabilidade futuros** da zona oriental do Porto.

4.5. RECURSOS ORGANIZATIVOS E FINANCEIROS

A | Ao longo dos últimos anos, um **importante volume de investimentos** vem sendo realizado pelo Município nesta zona da cidade, no domínio das acessibilidades, da requalificação dos bairros municipais, da criação de espaços verdes, entre outros. Os efeitos destes investimentos, porém, nem sempre têm correspondido ao esperado, deixando por concretizar o eventual propósito de requalificação deste sector da cidade.

B | A zona oriental do Porto dispõe de um conjunto significativo de **ferramentas de política urbana e de enquadramento da intervenção urbana**, promovidas pelo Município.

C | Nos últimos anos tem sido evidente o **interesse de investidores privados** pela cidade do Porto. A zona oriental, embora não seja privilegiada nesta procura, também tem sido objeto de algum interesse, seja para a instalação de atividades económicas, seja para a realização de investimentos imobiliários e/ou turísticos. Este interesse, devidamente fomentado e enquadrado, constitui um ativo para a promoção da requalificação deste setor da cidade.

D | Estão presentes nesta zona da cidade **diversas instituições públicas** e ainda um tecido relativamente denso de **instituições locais** que, apesar de não estarem, de um modo geral, capacitadas para uma intervenção territorial de efetiva mudança, **podem ser valorizadas na estratégia de desenvolvimento** desta área.

4.6. RELAÇÕES E ARTICULAÇÕES

A | As **excelentes condições de acessibilidade externa** de toda a zona oriental colocam-na numa situação privilegiada em termos de **centralidade regional e nacional**. Existem também algumas **relações de âmbito local e de continuidade territorial favoráveis**.

B | Persistem **défices de conectividade associados a alguns eixos viários** bem como **elementos morfológicos e funcionais que criam barreiras internas** dificultando uma melhor integração e coerência das malhas urbanas, melhor qualidade visual desta paisagem urbana, a melhoria da ligação ao centro da cidade, para além da conectividade interna.

C | As perspetivas relacionadas com alguns **projetos em curso** podem contribuir para **melhorar a articulação territorial interna e com os espaços de vizinhança**. São disso exemplo a Plataforma Multimodal de Campanhã, o Matadouro, a valorização da frente ribeirinha do Douro, a criação de ligações cicláveis, a nova ponte sobre o Douro e o Parque Oriental.

D | A estratégia para a zona oriental da cidade deverá também procurar explorar e retirar **benefícios de outras dinâmicas presentes na cidade que possam gerar condições de contaminação com impactos positivos** na revitalização, reconversão e requalificação das estruturas urbanas e das dinâmicas económicas e sociais presentes.

5. DO DIAGNÓSTICO À FORMULAÇÃO DA ESTRATÉGIA E DO MODELO TERRITORIAL

5.1. DESAFIOS FUNDAMENTAIS DE MUDANÇA

1. Uma **transformação coesa da base económica e social**, em que as dinâmicas emergentes de instalação de novas atividades e de atração de novos *city users* se possam desencadear dentro de condições que, simultaneamente, assegurem oportunidades de integração da população residente (nomeadamente, ao nível do emprego, da fruição dos serviços e da preservação da memória e da identidade) e facilitem o diálogo com as atividades presentes e a memória do passado.
2. A **valorização dos ativos ambientais e naturais**, admitindo as suas diferenças significativas e a capacidade de se transformarem em fatores de fruição social e humana, numa dupla lógica, de extroversão, orientando os seus efeitos regeneradores do equilíbrio territorial para toda a cidade e metrópole, e de introversão, promovendo a qualidade urbana desta zona da cidade e assegurando condições de fruição social junto da sua população e de outros *city users*.
3. A **superação das barreiras e de roturas físicas (infraestruturais e morfológicas) e psicológicas**, internas e externas, contrariando os fatores de desconexão interna com impactos negativos na vida das pessoas e no funcionamento orgânico da cidade, o isolamento e a estigmatização territorial e social da zona, permitindo um recentramento da Zona Oriental na cidade.
4. A **afirmação de uma imagem externa positiva** do Porto Oriental, capaz de revalorizar os seus fatores de identidade e de favorecer e recuperar a autoestima da população aí residente (especialmente daqueles que aí possuem as suas raízes familiares e sociais), contribuindo para inverter a perceção de perifericidade, fortemente estigmatizante e desmobilizadora de novos atores económicos com capacidade para a criação de valor, a geração de emprego e a distribuição de rendimentos, e para clarificar os novos fatores de atratividade.
5. A **inovação/ experimentação**, seja nas políticas públicas ou nas intervenções privadas, de modo a mitigar os efeitos acumulados da exclusão social, do abandono e degradação dos ativos, de regressão económica, através de soluções que não se limitem a replicar modelos que tendem a perpetuar a condição periférica.
6. A **convergência das políticas setoriais e a intensificação dos processos de participação**, no quadro de referência da visão e dos valores que sustentam esta estratégia de intervenção, exigindo ousadia nos modelos de governança e capacitação dos seus diversos atores.

5.2. OS DRIVERS DE MUDANÇA

A aposta política do Município no desenvolvimento da Zona Oriental da cidade tem-se concretizado, entre outros aspetos, pela promoção ou criação de projetos de natureza estruturante, apostando na sua capacidade indutora de novas dinâmicas territoriais e socioeconómicas na área, com condições para suportar a sua transformação, no sentido de uma maior integração no espaço da cidade e da área metropolitana e da oferta de melhores condições e qualidade de vida às populações residentes.

Destacam-se, pelo seu impacto potencial nessa transformação da Zona Oriental do Porto:

- Plataforma Multimodal de Campanhã (construção do novo Terminal Rodoviário)
- Reconversão do Antigo Matadouro
- Parque Oriental da cidade do Porto e frente ribeirinha
- Aumento das *capabilities* associadas ao sistema de equipamentos coletivos do Bairro do Cerco do Porto e mobilização do programa Abordagens Integradas para a Inclusão Ativa
- Linha de metro entre Campanhã e Parque Nascente / Circunvalação

5.3. MODELOS DE CIDADE

Este Masterplan é um instrumento de natureza essencialmente territorial e, nesse sentido, integrador de dinâmicas e estratégias diversificadas cujos impactos se fazem sentir essencialmente na Zona Oriental da cidade, mesmo que possam derivar para outras zonas ou depender e ser potenciado por dinâmicas ou estratégias cujo foco se situa fora desta zona. Nesse sentido, é muito importante que ele garanta um bom nível de coerência com o modelo de desenvolvimento global para a cidade, mesmo que este modelo não se encontre neste momento explicitado de forma global, mas apenas em estratégias de base setorial ou temática. É possível identificar elementos que, pela sua coerência e persistência, se podem considerar como referenciais setoriais ou temáticos para o futuro.

▪ **Porto Tecnológico**

Trata-se de uma linha de estratégia muito associada à promoção externa da cidade, focada no desenvolvimento de competências próprias e na atração de investimento e de “talentos”, partilhada por um conjunto alargado de *players* nos domínios do conhecimento, da investigação e inovação e das empresas.

As competências e recursos associados estão baseadas no sistema de investigação e ensino superior (na Universidade do Porto, mas também noutras instituições, como a Universidade Católica ou o Instituto Politécnico do Porto), em Laboratórios Associados e em estruturas de interface e de apoio à incubação e à aceleração empresarial (I3S, INESC TEC, INEGI, UPTEC, etc.).

▪ **Porto Turístico**

A Zona Oriental ainda não foi especialmente afetada pelas dinâmicas turísticas (fluxos de turistas no espaço público), nem pelos seus efeitos ao nível da ocupação e transformação imobiliária e ao nível da mudança no perfil da oferta de serviços e de comércio, se excetuarmos o setor mais próximo da zona histórica, a poente da estação ferroviária (freguesia do Bonfim e parte poente da freguesia de Campanhã). No entanto, seja por natural extensão da procura (sobretudo de alojamento local, hotelaria, restauração), seja porque determinados ativos podem emergir como novos fatores de atração de visitantes em termos de atividades de lazer e culturais (parque oriental, marina do Freixo/marginal, parques e jardins, antigo Matadouro Municipal, etc.), seja porque a porta de entrada-saída da cidade a poente, que é e será ainda mais a Plataforma Multimodal de Campanhã, se afirma como elemento de dinamização local, ou ainda porque a inflação dos preços da habitação no centro histórico fazem deslocar novos segmentos da população para a zona Oriental, podem antecipar-se alguns efeitos do turismo nesta área da cidade.

▪ **Porto Cultural**

A aposta recente da cidade na cultura pode traduzir-se, de forma sintética, na articulação enriquecedora de dois eixos:

- o do fomento da criação e produção artísticas e da animação urbana e cultural (inscritos numa visão designada como “Cidade Líquida”), através de uma programação multifacetada, participativa e quase em contínuo, e que procura abranger todas as zonas da cidade e todos os segmentos de públicos, mobilizando de forma aberta ao exterior e projetante, diferentes agentes culturais e recursos de diversas naturezas e escalas;
- o da consolidação e expansão das estruturas de produção e difusão associadas aos grandes equipamentos culturais da cidade, bem como, de eventos com uma maturidade já reconhecida (Casa da Música, Serralves, Rivoli-Teatro Municipal, Teatro Nacional de S. João, Fantasporto, FITEI, NOS Primavera Sound, etc.), que têm permitido reforçar o tecido artístico e cultural sediado na cidade e a projetam para um quadro internacional.

▪ **Porto Ambiental**

Os desafios ambientais são, hoje em dia, verdadeiros desafios a toda a sociedade. As consequências das alterações climáticas, embora normalmente entendidas num quadro global, têm claras implicações e exigem respostas proativas ao nível local. A descarbonização, a economia circular, a eficiência energética, a qualidade do ar, da água, do solo e do ecossistema em geral, a saúde pública, a gestão dos sistemas ambientais, a digitalização e as novas soluções tecnológicas, são alguns dos dossiês decisivos para o futuro.

O Masterplan deve ser capaz de agregar esta multidimensionalidade das questões ambientais e transformá-las num sistema coerente que eleve o estatuto do território oriental: de espaço de problemas e experiências, o Porto Oriental pode transformar-se num espaço pioneiro e inspirador.

5.4. CAPACIDADES DOS AGENTES

Ao nível da **capacidade de governação e de governança**, focamo-nos, por um lado, nos instrumentos de política existentes e a desenvolver, nas condições de concertação, organização e operacionalização das intervenções entre os diferentes setores políticos do Município e, por outro lado, na articulação institucional, na relação entre o Município e os Municípios vizinhos e outros níveis da organização do Estado (Área Metropolitana do Porto e Administração Central), mas abrangendo também domínios e estruturas de cooperação público-privada.

É importante sublinhar o nível de fragilidade que a Zona Oriental apresenta atualmente no que se refere à estrutura e à densidade do seu **capital social**. A maioria das instituições do setor público e privado que foram referidas anteriormente não tem uma expressão significativa, nem física, nem organizativa, no setor urbano da cidade que estamos a abordar. O tecido institucional sedimentado nesta zona da cidade é escasso, pouco robusto, pouco diversificado e em geral sofre de problemas acentuados de capacitação e de competências para participar de forma ativa em processo de cooperação em rede e de governança.

Uma outra dimensão essencial da capacidade dos agentes envolvidos neste processo refere-se à respetiva **capacidade financeira de investimento**, quer se trate de agentes públicos ou privados, e incluindo a capacidade de atração de novos investimentos. Como se referiu anteriormente, os recursos municipais para os próximos anos e, particularmente, os recursos financeiros não são inesgotáveis e tão pouco estão ao serviço exclusivo da estratégia de intervenção na Zona Oriental da cidade. O Município tem de definir prioridades que passam por diversos critérios, por razões que decorrem de oportunidades de sinergia com outros financiamentos (incluindo instrumentos de política disponíveis que podem reorientar as prioridades de afetação de recursos financeiros do Município), mas também, por fatores que se prendem com macro tendências do mercado (ao nível da orientação de fundos de investimento, do investimento empresarial em setores de atividade produtiva, dos fluxos do mercado turístico, etc.).

6. ESTRATÉGIA PARA A ZONA ORIENTAL DO PORTO: VISÃO E OBJETIVOS

6.1. UMA VISÃO BASEADA EM VALORES

A visão para o Porto oriental procura aglutinar, num enunciado simples, as principais aspirações deste território. Esta visão incorpora alguns valores que consideramos basilares para a estruturação e concretização da estratégia da Zona Oriental do Porto, que são os seguintes:



Figura 3 – Visão e valores

Porto ECO: Respeito e valorização sustentável dos ecossistemas existentes

Porto LAB: Experimentação e vanguarda nas respostas às necessidades e problemas urbanos

Porto PLURAL: Diversidade e de diálogo entre os seus setores espaciais, económicos e sociais

Porto ENGAGED: Capacidade de agregar e capacitar o tecido institucional e de estimular a participação ativa das comunidades

Porto OPEN: Participação nas dinâmicas urbanas da cidade e da metrópole e favorecimento de novas ideias e novos atores

6.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OPERACIONAIS

A estratégia deste Masterplan para a Zona Oriental do Porto assenta em sete objetivos estratégicos, cada um deles declinado num conjunto de objetivos operacionais.

Objetivo estratégico 1

Desenvolver uma base económica diversa, articulada com as dinâmicas de investigação e inovação instaladas a nível urbano e metropolitano e com os novos desafios de uma economia de partilha, geradoras de oportunidades para a população residente (atual e futura).

- i) Favorecer mecanismos de atração de investimento baseados no território;
- ii) Favorecer os efeitos na economia local do desenvolvimento da economia de partilha;
- iii) Promover a disponibilização de ativos imobiliários, incluindo estruturas industriais desocupadas;
- iv) Melhorar as condições de conectividade externa (novo Hub Intermodal de Campanhã) e interna (novas conexões rodoviárias da estrutura principal e secundária previstas em PDM).

Objetivo estratégico 2

Criar condições de residência atrativas, favorecendo a revitalização demográfica e a pluralidade etária e socioeconómica

- i) Dinamizar um mercado de habitação diversificado, em termos de tipologias, preços e modelos (arrendamento e aquisição de casa própria);
- ii) Promover a compacidade urbana em torno dos pontos de forte acessibilidade em transporte público (estações de metro);
- iii) Assegurar melhor acesso a serviços sociais e de proximidade com qualidade;
- iv) Melhorar as condições internas de acessibilidade e mobilidade, designadamente em transporte público rodoviário de matriz urbana;
- v) Promover programa de estacionamento *low-cost* para residentes;
- vi) Oferecer padrões de ambiente urbano saudáveis e sustentáveis;
- vii) Promover condições de envelhecimento integrado e de envelhecimento ativo.

Objetivo estratégico 3

Assegurar que os ativos e projetos estruturantes deste território assumem dimensão e centralidade metropolitanas (geram efeitos à escala da cidade e da metrópole), favorecendo a atração de diferentes segmentos de *city-users* baseada no acesso à oferta de equipamentos, de serviços e de animação urbana

- i) Favorecer a acessibilidade (externa) a estas estruturas;
- ii) Favorecer a atratividade de equipamentos urbanos;
- III) Integrar (em termos de discurso e comunicação) estes projetos dentro dos trunfos diferenciadores e competitivos da cidade;
- iv) Estimular a rede de inter-relações e de fluxos com outras estruturas da cidade ou da metrópole;
- v) Promover dinâmicas de inovação/ boas práticas em serviços públicos dirigidos à população (educação, saúde, apoio social, etc.);
- vi) Promover e melhorar acessibilidade ao Parque Oriental, incluindo a sua ligação por canal verde com outras zonas;
- vii) Criar fatores de interesse para o turismo urbano (valorização e interpretação do património cultural e natural, serviços de alojamento turístico, e outros serviços de apoio).

Objetivo estratégico 4

Afirmar a Zona Oriental como território urbano baseado numa relação de equilíbrio com o suporte natural e com a herança patrimonial edificada

- i) Promover e premiar experiências de modelos urbanização e construção que incorporem soluções baseadas na natureza;
- ii) Assegurar uma valorização sistémica dos ativos naturais e naturalizados;
- iii) Fazer convergir para esta zona competências, propostas e investimentos de inovação e experimentação ao nível da ecologia urbana (favorecendo ligação aos centros de conhecimento e de inovação nestes domínios);

- iv) Ampliação das estruturas de relacionamento lúdico e de fruição do rio Douro;
- v) Estimular soluções de reabilitação e de recuperação do edificado, do espaço público e da rede viária que preservem as tipologias e as formas pré-existentes, assegurando melhores condições de habitabilidade, de conforto e de mobilidade;
- vi) Aumentar o sentido de pertença aos lugares através da valorização dos elementos patrimoniais relevantes e da interpretação dessas heranças.

Objetivo estratégico 5

Favorecer condições de integração social à escala da cidade e numa base de inovação e experimentação, incluindo soluções de economia de partilha.

- i) Estimular relações e interações de segmentos da população residente excluídos com espaços / tecidos de toda a cidade / metrópole;
- ii) Criar mecanismos e suportes territorializados de experimentação / inovação social;
- iii) Mitigar quaisquer barreiras físicas e funcionais que contribuam para isolamento e acantonamento de áreas residenciais de promoção social municipal;
- iv) Desenvolver a afirmação de mecanismos de partilha tendo em vista a promoção da coesão social e territorial.

Objetivo estratégico 6

Construir um modelo territorial para a Zona Oriental que privilegie sistemas, espaciais e funcionais, abertos, que não se confinam a este território, superando os fatores estruturais de periferização da Zona Oriental

- i) Criar IGT e outros instrumentos de política urbana com limites que podem ultrapassar as fronteiras assumidas para esta zona;
- ii) Mitigar impactos urbanos de roturas infraestruturais e urbanísticas;
- iii) Revalorizar os fatores de identidade e autoestima da população;
- iv) Reabilitar a imagem externa do Porto Oriental / Campanhã, revertendo estigmas muito consolidados;
- v) Promover uma boa integração territorial do novo atravessamento rodoviário sobre o rio Douro.

Objetivo estratégico 7

Estruturar o sistema de governança reforçando condições de viabilidade da estratégia e adotando modelos colaborativos.

- i) Intensificar processos de cooperação intermunicipais, inter-freguesias e inter-institucionais no planeamento e operacionalização de intervenções com alguma escala;
- ii) Criar mecanismos (formalizados e não formalizados) de planeamento e gestão colaborativa e participada;
- iii) Assegurar um espaço de comunicação interna e externa acessível e eficaz.

7. SISTEMAS MOBILIZADORES

Os objetivos (estratégicos e operacionais) são um elemento de racionalidade que, por um lado, permite estruturar a estratégia sem perder de vista os valores adotados e a visão perseguida; e por outro lado atende à realidade, às dinâmicas e aos desafios de mudança que se apresentam à Zona Oriental do Porto.

Os objetivos relacionam-se com **sistemas mobilizadores**, que correspondem a um conceito abrangente baseado nos *drivers* de mudança e são o elemento central da territorialização da estratégia deste Masterplan. São sistemas espaciais dinâmicos, catalisadores das transformações urbanas que se pretende que venham a ocorrer nesta zona da cidade e, nessa medida, a contribuir para atingir a visão formulada.

Estes sistemas não são conceitos explicativos das dinâmicas do território, mas sim elementos construídos para racionalizar a estratégia e para estruturar o modelo territorial. A sua consolidação depende da capacidade de fazer convergir, no sentido desejado, os efeitos das dinâmicas, das políticas e das intervenções, o que significa que é necessária uma abordagem proativa de articulação entre os diversos domínios de ação.

Com este entendimento, definem-se 5 sistemas mobilizadores na Zona Oriental do Porto. Cada um deles, e no seu conjunto, tem uma forte expressão territorial-urbana, derivando de uma combinação (que se pretende virtuosa) entre os ativos existentes na Zona Oriental e algumas dinâmicas urbanas de âmbito mais alargado, e que determinam o racional da política pública municipal para a Zona Oriental.

7.1. PORTO ECO-DISTRICT

Este sistema mobilizador é estruturado a partir da relação e combinação de um conjunto de ativos ecológicos de escala metropolitana, presentes na Zona Oriental, em particular no setor sul/sudeste, e que são complementados por outras estruturas urbanas naturais ou naturalizadas mais dispersas. Destaca-se o Parque Oriental (numa configuração mais alargada, que abrange parte dos vales dos rios Tinto e Torto, conforme proposta no âmbito da Rede de Parques Metropolitanos da GAMP); as áreas agrícolas e florestais de Azevedo; a frente ribeirinha do Douro junto ao Freixo e que se prolonga, a jusante, pelas escarpas; e um conjunto de outras estruturas de verde urbano de menor dimensão. Este sistema constrói-se em torno de quatro pilares:

- Ativos territoriais e ambientais que definem uma ampla área contínua e que agregam outras estruturas, consolidadas ou emergentes, disseminadas pelo espaço urbano.
- Políticas e projetos inovadores e mobilizadores para uma cidade descarbonizada e energeticamente eficiente.
- Sensibilização da comunidade local para a relevância da mudança de paradigma, assumindo-o como um projeto coletivo, gerando oportunidades para o seu envolvimento e para o reconhecimento dos ganhos associados.
- Consciência de participação naquela mudança, com valorização social e económica dos serviços de ecossistema prestados pela Zona Oriental à cidade.

Territorialmente, o Eco-district tem um foco principal nos vales dos rios Tinto e do Torto e na sua envolvente, sendo complementado por uma rede de eixos e polos (públicos e privados) que formam, no seu conjunto, uma estrutura urbana sustentável, assente na combinação e relação entre continuidades e contaminações de vivências verdes, descarbonizadas e energeticamente eficientes.

Nessa medida, encontramos já sinalizadas no território as componentes fundamentais do Eco-district, que são as seguintes:

- Uma ampla área, nos vales dos rios Tinto e Torto, onde estão presentes padrões de ocupação de solo, modos de vida e atividades de matriz mista (peri)urbana e rural. Trata-se de um espaço privilegiado para o desenvolvimento de projetos de tipo “eco-district” ou “eco-village”. Integra-se, nesta unidade territorial, a área *verde* envolvente a estes vales, em grande parte ainda expectante, com ocupação agroflorestal e de povoamento linear/disperso, com presença de algumas urbanizações consolidadas (bairro do Lagarteiro, Quinta do Meiral).
- Frente ribeirinha do Douro, de morfologia escarpada, voltada a sul, que favorece uma urbanização valorizadora do enquadramento cénico-natural, com um perfil de oferta-procura de elevado poder aquisitivo.
- Estruturas e projetos “verdes”, como parques, jardins, áreas arborizadas e atividades agrícolas, correspondentes a espaços ecológicos disseminados pela área (e que se prolongam para os territórios vizinhos, no Porto ou Gondomar, promovendo a eliminação de barreiras).
- Projetos e políticas inovadoras e experimentais, já em curso ou em agenda, nos domínios da descarbonização, eficiência e sustentabilidade energética, regeneração de ecossistemas florestais, sorvedouros de CO₂, barreiras ambientais à poluição sonora e atmosférica, mobilidade sustentável e soluções baseadas na natureza, que permitem passar da esfera pública para a privada e a social.

SUMÁRIO EXECUTIVO

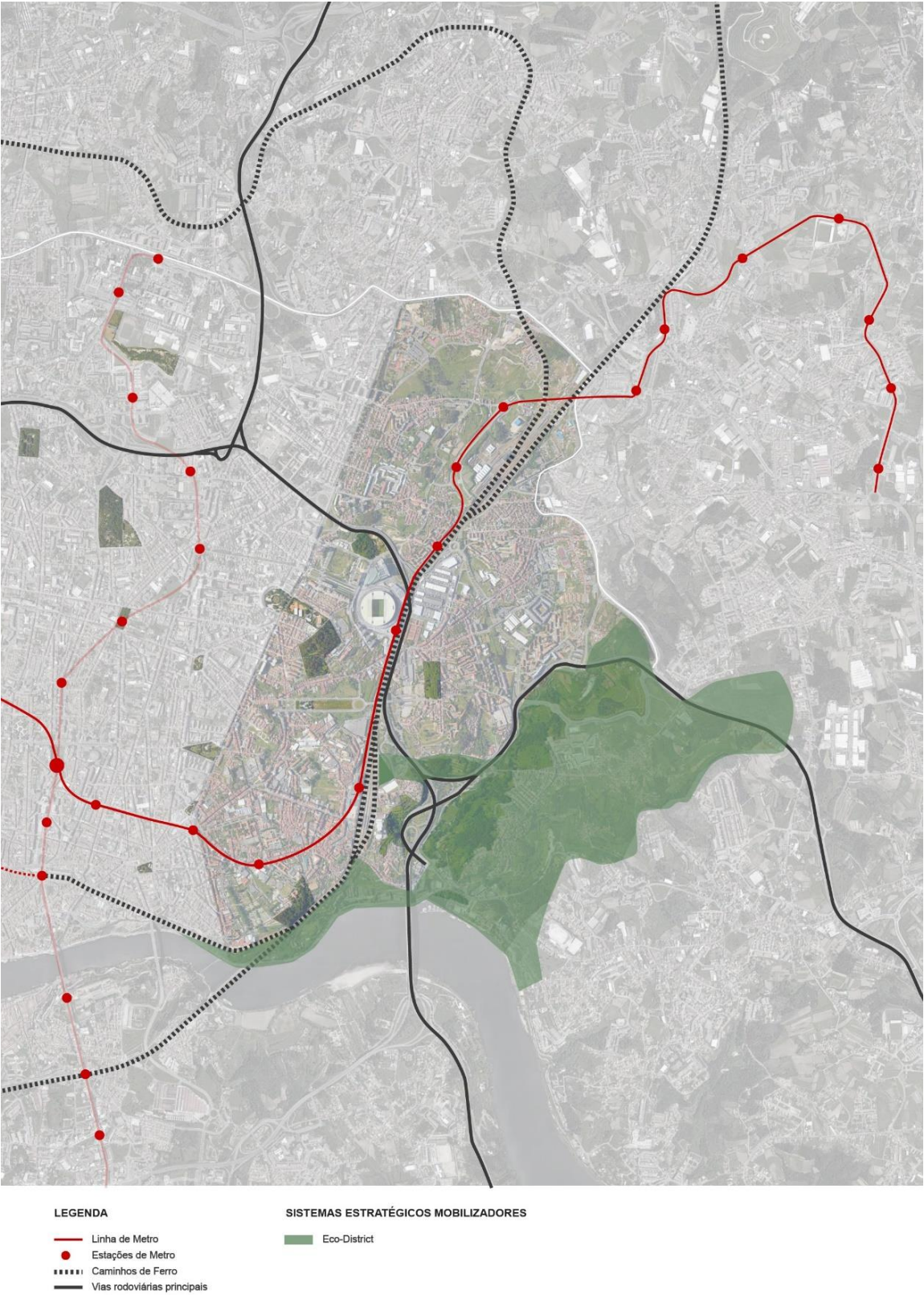


Figura 4 – Sistema mobilizador *Porto Eco-district*

7.2. LABORATÓRIO SOCIAL URBANO (LAB-SU)

Considerando a acuidade dos problemas de diversa ordem que convergem na Zona Oriental da cidade e que se fazem repercutir de forma muito acentuada nas condições sociais da população aí residente, esta estratégia territorial confronta-se com o enorme desafio de fazer repercutir as mudanças que se venham a conseguir nos diferentes sistemas urbanos, físicos, funcionais e imateriais ou simbólicos, num processo de crescente integração e coesão social. É reconhecido o esforço sistemático que tem sido exercido pelos poderes públicos e pelo tecido associativo, de base local e municipal, especialmente vocacionado para as questões sociais, no sentido de promover instrumentos de política, ações e projetos que contribuam para melhorar as condições de vida, as condições de inserção social e a qualidade da vivência de segmentos da população da Zona Oriental mais carenciados. Contudo, é possível perceber a necessidade de introduzir algumas mudanças de paradigma.

O Laboratório Social Urbano deverá promover projetos municipais inovadores e de experimentação centrados nas questões e problemas sociais e na capacitação e *empowerment*, que visam reforçar a inclusão social na Zona Oriental da cidade, de forma e com capacidade de efeito demonstração e de extensão em toda a cidade.

As componentes fundamentais deste sistema mobilizador deverão ser as seguintes:

- Tecido institucional, empresas privadas, entidades do terceiro setor, incluindo associações de base comunitária, cujas competências e missão se orientam quer para os problemas de âmbito social, quer para outros domínios (ambiental, cultural, urbano/ urbanístico) com forte potencial de articulação com os problemas sociais que sobressaem no território da Zona Oriental.
- Recursos e equipamentos responsáveis pela prestação de bens e serviços, de âmbito coletivo, destinados aos cidadãos.
- Projetos inovadores e experimentais, que procurem privilegiar sobretudo abordagens pelas *capabilities*, a capacitação e o *empowerment*.

7.3. HUB DE CAMPANHÃ

Paradoxalmente, apesar de poder caracterizar-se como um território isolado da cidade do Porto, Campanhã é lugar da maior estação ferroviária do norte do país. O sistema viário e de transporte coletivo (incluindo o Metro), no entanto, favorece o acesso direto do exterior à gare ferroviária, limitando os efeitos dinamizadores a um espaço envolvente muito limitado, e ainda assim sem conseguir compensar os efeitos negativos: congestão de tráfego, desordenamento do estacionamento e barreira urbanística.

A estratégia deste *Masterplan* não pode deixar de apoiar-se nesta interface multimodal, de escala regional/ nacional, e de induzir um processo de regeneração económica, social e cultural dos espaços e dos sistemas de proximidade e de difundir esse processo para toda a Zona Oriental.

Este sistema mobilizador é polarizado pela Plataforma Multimodal de Campanhã, composto pela estação de Metro, a estação ferroviária e o novo Terminal Rodoviário (em lançamento), cujo conjunto edificado projeta uma imagem urbana e funcional muito forte e constituirá um foco de atividades multifacetadas (económicas, culturais e de lazer, de demonstração), de acordo com o programa funcional do projeto. Territorialmente, pode considerar-se que o *hub* se prolonga pelos eixos e serviços de mobilidade e conectividade internos à Zona Oriental, à Cidade e na conexão exterior. O sistema assenta nos seguintes pilares:

- Funções eficientes e avançadas de interface de mobilidade, constituindo a peça central de um sistema integrador de diferentes escalas territoriais e modos de transporte, incluindo suaves.
- Um equipamento marcante, ao nível arquitetónico e urbanístico, da multifuncionalidade e da continuidade territorial entre zonas separadas por barreiras - o conjunto definirá um espaço público verde e promoverá o atravessamento da linha ferroviária em condições bastante funcionais.
- Um espaço de boas práticas demonstrativas de soluções urbanas ambientalmente sustentáveis, dado que o novo Terminal incorpora soluções construtivas baseadas na natureza e de eficiência energética.

SUMÁRIO EXECUTIVO



Figura 5 – Sistema mobilizador *Hub de Campanhã*

7.4. ECOSSISTEMAS CRIATIVOS DE CAMPANHÃ E DA CORUJEIRA

A Zona Oriental da cidade está em contacto e é contaminada por outras zonas de perfil distinto que geram dinâmicas próprias com tendência para se expandirem territorialmente. No caso das dinâmicas artísticas, culturais e criativas, a cidade do Porto conhece atualmente uma significativa pujança, dentro de configurações distintas que se influenciam e enriquecem mutuamente - as atividades de iniciativa predominantemente pública ou institucional, dentro do *mainstream* de propostas; de atores e de linguagens, as atividades de iniciativa mais fragmentada e distribuída por tipologias de agentes distintos, recorrendo a espaços mais formais e menos formais de criação, produção e difusão; as atividades de base local que envolvem predominantemente as associações de comunidade e as populações; outras atividades que integram diversos destes segmentos ou que mantêm uma periodicidade (festivais, encontros, etc.), e outras fortemente internacionalizadas. Acrescem ainda os centros de ensino artístico e de investigação, os ativos patrimoniais, geradores de externalidades positivas com impacto nas áreas urbanas envolventes, a estruturas organizativas que arquivam, protegem e divulgam o património documental e material.

Este sistema mobilizador da Zona Oriental tem por base um conjunto de ativos culturais e criativos que se organizam e interrelacionam nos e com os espaços urbanos de suporte. Estes ativos correspondem a atores, a atividades ou a estruturas físicas que geram dinâmicas económicas e sociais e modelos de vida urbana fortemente enriquecedores da dimensão humana e simbólica da cidade.

Em parte, este sistema assenta nos seguintes pilares:

- Estruturas patrimoniais e culturais, incluindo equipamentos coletivos públicos localizados na Baixa e especialmente no setor meridional da freguesia do Bonfim,
- Dinâmicas geradas por estruturas de formação, produção e difusão artística e cultural e de inovação localizadas na proximidade (Baixa/ Bonfim), com potencial relação com estruturas de I&D&I, inclusive no campo tecnológico, instaladas quer na Asprela, quer na UPTEC Baixa,
- Políticas e projetos mobilizadores envolvendo atores locais, e que procuram também alargar-se a diversos segmentos da cidade e da população,
- A evolução das práticas culturais da população e crescente fluxo de turismo cultural na cidade, bem como modos de vida baseados em dimensões simbólicas e sociabilidades urbanas.

Este sistema mobilizador apoia-se em duas tendências distintas, que tenderão a gerar a formação de novos ecossistemas culturais e criativos na cidade, embora de carácter diferenciado. A contaminação que se tem vindo a verificar a partir do centro da cidade para a freguesia de Campanhã constitui uma alavanca inquestionável para a formação de um novo ecossistema criativo. Por sua vez, o projeto cultural e criativo de reconversão do antigo Matadouro Municipal será também gerador de dinâmicas territoriais com desejável impacto na sua envolvente urbana, residencial, de serviços e de sociabilidade e convivialidade urbanas.

Trata-se de duas áreas com características e proveniências diversas: uma de geração mais “formal”, polarizada pelo Matadouro, e que se estende para os espaços envolventes, que pode afirmar-se como mais um polo do sistema associado à criatividade artística internacionalizada na cidade do Porto, protagonizada pela Fundação de Serralves, Casa da Música, Teatro Rivoli, entre outras estruturas; a outra, de natureza mais orgânica e informal e espacialmente dispersa, abrangendo a zona de Bonfim/Campanhã, no prolongamento das dinâmicas que emergem da Baixa do Porto. Qualquer uma delas pode beneficiar no futuro de ligações com os sistemas de ensino superior e de I&D/ tecnológico, designadamente com o polo da Asprela /UPTEC (Porto Innovation District) ou com a rede de ensino superior instalada no centro da cidade (FAUP, ESMAE, ESA, UL) e a UPTEC Baixa.

Assim, integram os ecossistemas criativos os seguintes elementos:

- Estruturas artísticas e culturais:
- Estruturas de inovação tecnológica:
- Outros espaços de trabalho e de residência favoráveis à criação de um ambiente criativo.

SUMÁRIO EXECUTIVO

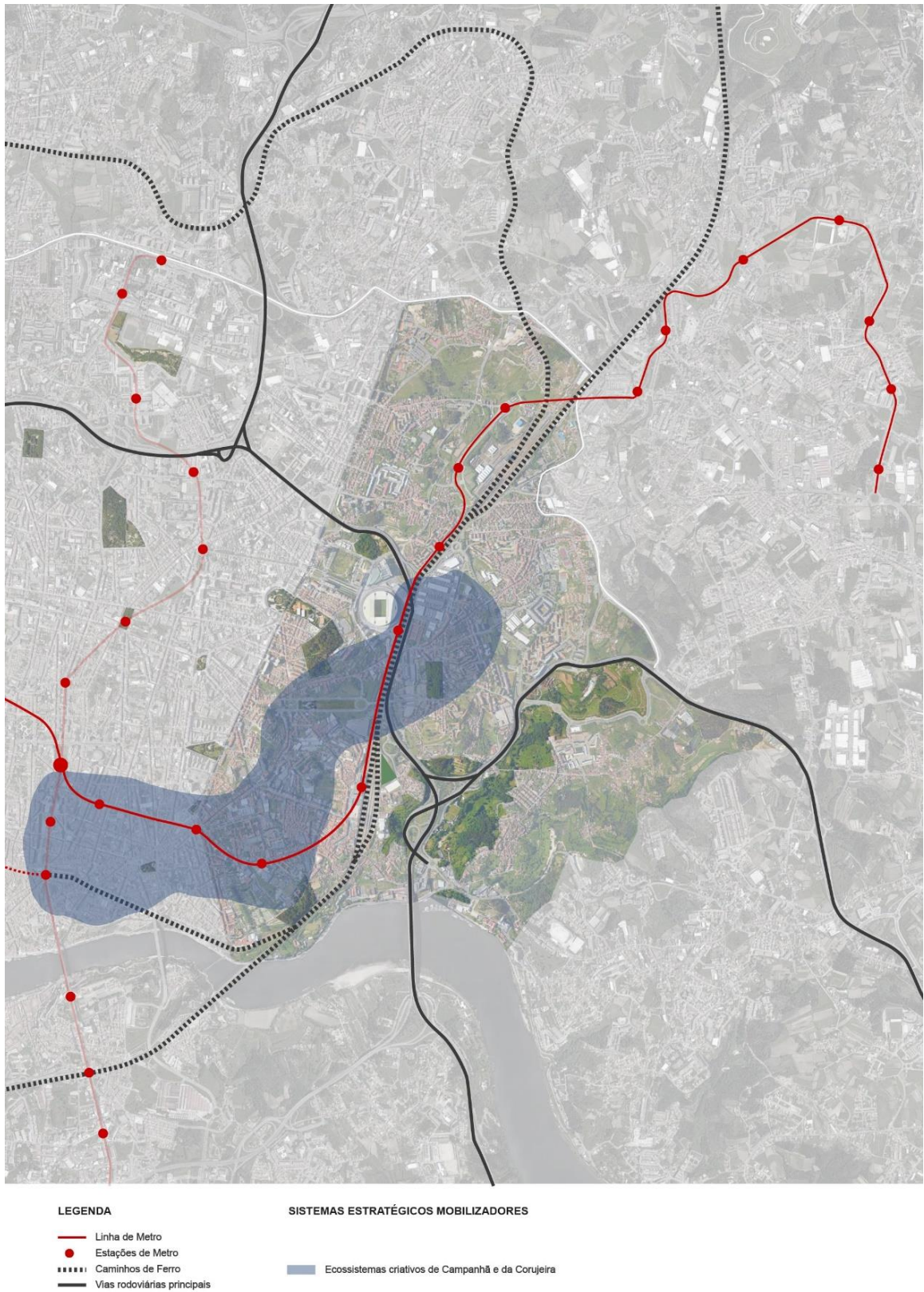


Figura 6 – Sistema mobilizador *Eossistemas criativos de Campanhã e da Corujeira*

7.5. PORTO INNOVATION DISTRICT SATELLITE

Este sistema assenta na extensão ao território oriental das dinâmicas do *Porto Innovation District* (PID), na Asprela (concentração de entidades do Sistema Científico e Tecnológico - ensino superior, produtores de tecnologia e utilizadores avançados), apostando na capacidade de criar continuidades espaciais e funcionais geradoras de oportunidades e indutoras de transformações urbanas na Zona Oriental.

A relação funcional e os efeitos “contaminadores” do PID/Asprela na Zona Oriental, que são a essência deste sistema mobilizador, constroem-se em torno dos seguintes pilares:

- A proximidade territorial da Asprela (UP, IPP, UPTEC, INESC TEC, Hospital, I3S, etc.) à Zona Oriental, que favorece uma lógica de expansão centrada nas atividades económicas ou de inovação tecnológica, mas também de complementaridade residencial e de serviços à comunidade que ali exerce a sua atividade (professores, estudantes, investigadores e visitantes).
- As condições locais favoráveis à instalação de atividades relacionadas com a dinâmica do PID-Asprela, entre as quais se destacam:
 - A boa conectividade interna por transporte coletivo urbano, destacando-se a linha de Metro (Linha Laranja), que atravessa e liga diretamente a zona da Ranha-Contumil-Nau Vitória a Campanhã e à Baixa do Porto.
 - A acessibilidade externa, tanto rodoviária como ferroviária, que colocam esta área numa situação privilegiada para acesso nacional e internacional e com muito boas ligações para a envolvente industrial fortemente exportadora do Norte de Portugal e duas das Universidades mais dinâmicas do país Aveiro e Monho).
 - Perfil territorial-urbano com grande disponibilidade de áreas para construção (especialmente a faixa mais a norte e mais próxima da Asprela) e para reabilitação urbana, incluindo um grande número de edifícios e espaços devolutos de génese “industrial” (realça-se a existência de incentivos à reabilitação urbana nas ARU de Campanhã-Estação e de Contumil).
- A integração e potenciação mútua deste sistema PID Satellite (na sua base, de natureza mais tecnológica) com os ecossistemas criativos formados pelos movimentos renovadores e culturais que emergem na área sul-poente (Bonfim-Heroísmo-Estação), já com manifestação bem visível, e que serão aceleradas pelo projeto do Matadouro e pela progressão territorial das dinâmicas urbanas e turísticas da Baixa da Cidade.
- O projeto político municipal de estímulo à fixação de novos residentes e novas atividades na Zona Oriental, concretizado através de medidas de natureza mais imaterial (ao nível da promoção e melhoramento da imagem, incluindo a atividade da InvestPorto na atração de investimento ou os incentivos à reabilitação urbana), ou através de projetos mais territoriais (com a reabilitação do Matadouro e o Terminal Rodoviário de Campanhã à cabeça e com a adoção de um modelo de densificação urbanística).

Nos seus aspetos territoriais, o sistema desenvolve-se a partir da “contaminação” do *Porto Innovation District* – Asprela, através da extensão da área influenciada pelas dinâmicas universitárias (p. ex. residência de estudantes, incubadoras, empresas) até às áreas atualmente desocupadas na Ranha-Contumil. Esta extensão sustenta-se na proximidade territorial e na existência de uma malha viária formada pela Circunvalação e outros arruamentos complementares - R. Henrique Sousa Reis, R. do Salgueiral, R. Dr. Júlio de Matos, R. Dr. Honório Lima, Rua de Contumil, Rua de Nau Vitória, etc.

Para sul destas áreas geram-se efeitos de articulação com os ecossistemas criativos (sistema apresentado na secção anterior), emergindo o projeto multifuncional do Matadouro como elemento de charneira - e, também ele, ligado diretamente ao PID Asprela através da VCI.

SUMÁRIO EXECUTIVO

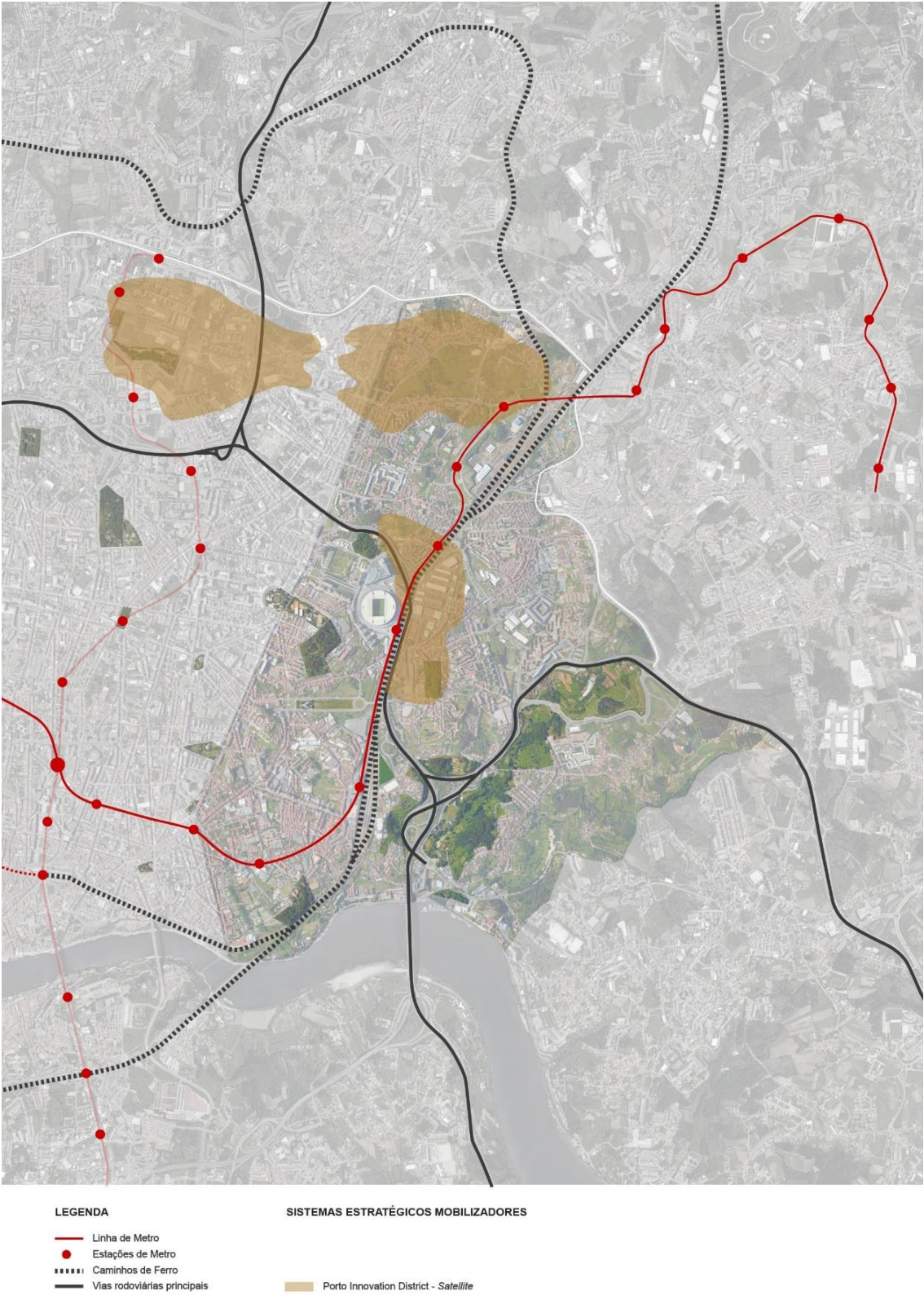


Figura 7 – Sistema mobilizador *Porto Innovation District Satellite*

8. EIXOS ESTRATÉGICOS

Os eixos estratégicos constituem domínios de política e ação que se articulam, transversal e territorialmente, com as transformações geradas pelos sistemas mobilizadores, assegurando resultados e efeitos em diversos setores que contribuem para a prossecução dos objetivos estratégicos definidos.

8.1. SISTEMA ECONÓMICO / ATRAÇÃO DE INVESTIMENTO

A intervenção neste domínio deverá contribuir para o reforço da estrutura económica da Zona Oriental, em particular pela atração de investimento produtivo ou de outra natureza com potencial de criação de emprego e regeneração urbana.

8.2. HABITAÇÃO / RESIDÊNCIA

Este eixo corresponde às intervenções que visam a melhoria das condições para a residência na Zona Oriental do Porto, num sentido muito lato: qualidade de vida no alojamento, no espaço envolvente e nos serviços de proximidade à habitação; atração de investimento no setor residencial (nova construção ou reabilitação); e fixação de residentes, atuais ou novos.

8.3. MOBILIDADE / CONECTIVIDADE

As prioridades de intervenção no domínio da mobilidade e conectividade deverão contribuir para um maior equilíbrio do sistema de mobilidade da Zona Oriental, garantindo uma melhor relação entre os diversos níveis da rede viária, e para um melhor serviço às populações e atividades instaladas, em particular, nos setores mais periféricos da Zona Oriental, marcados por densidades populacionais e fluxos pendulares mais baixos e, por isso, pela fraca irrigação dos transportes públicos urbanos.

8.4. AMBIENTE URBANO/ESTRUTURAS ECOLÓGICAS

Este eixo estratégico visa a promoção do ambiente urbano e das estruturas ecológicas da Zona Oriental, a partir da reconversão e valorização dos ativos existentes, por forma a constituírem-se como efetivas vantagens para este setor da cidade.

8.5. TECIDO E DINÂMICAS SOCIAIS E SERVIÇOS À POPULAÇÃO

Se a existência de diversas fragilidades ao nível do seu tecido social é um elemento inquestionável do diagnóstico da Zona Oriental do Porto, o *Masterplan* pode constituir uma oportunidade para alavancar mudanças que promovam a alteração desse quadro. As intervenções a desenvolver no âmbito deste eixo deverão, precisamente, contribuir para que tal alteração seja efetiva.

8.6. PATRIMÓNIO, CULTURA E IDENTIDADES

Estão presentes na Zona Oriental da cidade ativos, materiais e imateriais, que constituem importantes elementos de capital cultural e simbólico e, nessa medida, devem ser mobilizados no sentido dos processos de transformação e requalificação urbanas e de reconstrução da sua imagem.

8.7. URBANISMO / ESPAÇO PÚBLICO

Este eixo estratégico tem um carácter integrador, procurando garantir a complementaridade das intervenções para a qualidade e funcionalidade do espaço urbano e promovendo a coesão social e territorial.

9. MODELO TERRITORIAL

A proposta de modelo territorial para o Porto Oriental é construída tendo como racional a sobreposição espacial das linhas de estratégia propostas, estruturadas segundo cinco sistemas mobilizadores e o conjunto de eixos estratégicos formulados, sobre os traços que caracterizam as estruturas urbanas espaciais desta zona da cidade, na situação atual.

De acordo com o diagnóstico traçado, foi possível distinguir zonas que apresentam atualmente tendências ou focos de mudança com capacidade de gerar efeitos de transformação e reconversão urbana espacialmente mais alargados, das restantes zonas, onde, por debilidade das dinâmicas internas ou ausência de projetos com potencial mobilizador, se tenderão a prolongar situações de inércia, senão mesmo, alguma deterioração das condições urbanas e socioeconómicas atualmente existentes (ver figura 8).

As zonas/estruturas com maior dinamismo de transformação abrangem espacialmente os sistemas mobilizadores descritos anteriormente e que justificam, em grande parte, esse potencial que lhes associamos em termos de resultados e efeitos de mudança. Tais efeitos podem fazer-se sentir para além do espaço envolvente mais próximo, em áreas mais extensas dentro da Zona Oriental ou mesmo com prolongamento para outras zonas da cidade (e da área metropolitana), particularmente se articulados com alguns dos eixos estratégicos (e das políticas municipais) propostos. Incluem-se nesta tipologia as seguintes áreas: envolvente ao Matadouro / Antas; parte da freguesia do Bonfim/ Heroísmo; envolvente ao Terminal de Campanhã; Parque Oriental / vale do rio Tinto; Frente ribeirinha / Nova ponte sobre o Douro; Av. Fernão Magalhães / Monte Aventino; Zona do Cerco do Porto; e, embora no exterior, pelos efeitos que podem ser gerados nesta área, Asprela /Porto Innovation District.

No que se refere às zonas/ estruturas que apresentam menor dinamismo, elas apresentam uma maior dificuldade de auto-gerarem processos de reconversão e de mudança significativos e de escala mais alargada, e onde não se projetam neste momento novos fatores indutores de transformação urbana. Neste caso incluem-se as seguintes áreas: Currais /Ranha /Contumil; Bairros de S. Roque da Lameira; Azevedo / Meiral /Lagarteiro; vale do rio Torto; Estrada da Circunvalação; Agra /China; Formiga / Sintra e Noeda / rua da Bonjóia.

É sobre este conjunto de zonas e estruturas que “assentam” os sistemas mobilizadores, tal como representados na figura 9 (à exceção do Laboratório Social Urbano, que não tem uma tradução espacializada específica).

SUMÁRIO EXECUTIVO

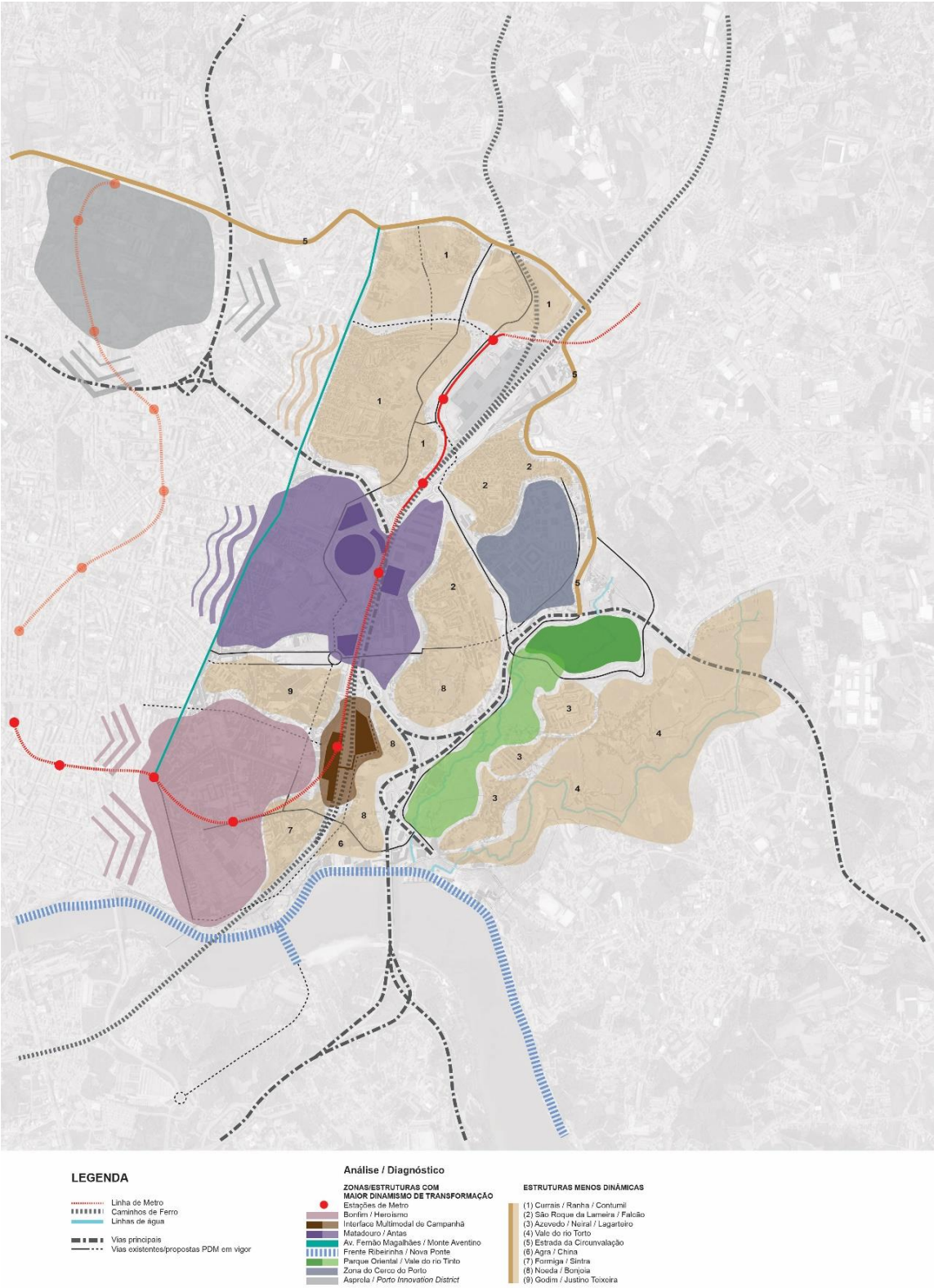


Figura 8 – Síntese da análise territorial: zonas/ estruturas com maior dinamismo de transformação e zonas/ estruturas menos dinâmicas

SUMÁRIO EXECUTIVO

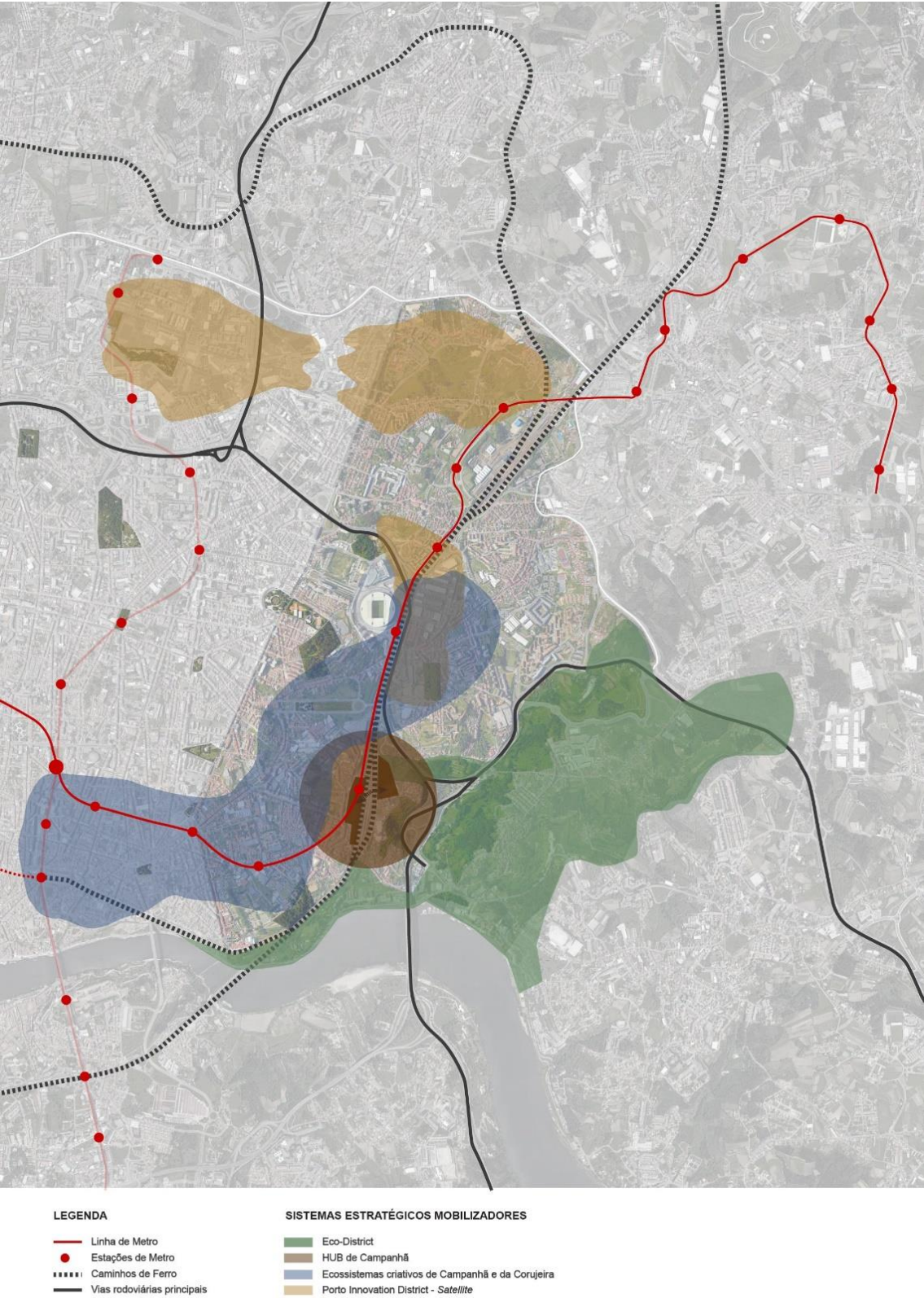


Figura 9 – Sistemas mobilizadores

O modelo territorial é dinâmico, simultaneamente, a dois níveis: o de **uma visão para o território**, cujos elementos estruturantes são os sistemas mobilizadores (que funcionam como indutores e orientadores das transformações, difundindo por toda a área as energias geradas a partir das áreas mais dinâmicas e dos *drivers* de mudança), e o de **um processo de mudança**, associado ao potencial de transformação mobilizado pelas intervenções e orientações implementadas no âmbito de cada um dos eixos estratégicos.

Territorialmente, o modelo é integrador a várias escalas, da urbana-regional (em que se perspetiva uma plena integração da Zona Oriental no espaço metropolitano) à local (em que se promovem a coesão, a permeabilidade ecológica, funcional e social, a geração de dinâmicas sustentáveis). Esta integração resulta da promoção da continuidade dos sistemas espaciais, da anulação das barreiras, da valorização de ativos enquanto centralidades alargadas e da promoção da coesão territorial e social.

O Masterplan para a Zona Oriental olha para dentro do seu espaço de intervenção como um território coeso sem secundarizar a ambição de um território que é uma **centralidade no espaço urbano alargado**. Tal centralidade afirma-se, no espaço da cidade do Porto e em espaços mais alargados, a três níveis:

- A centralidade na interligação da cidade e da metrópole, com o espaço exterior, corporizado sobretudo pelo sistema de conectividade e mobilidade de escala regional que tem aqui uma interface estruturante (o hub de Campanhã).
- A existência de estruturas e serviços de escala metropolitana, concebidos e geridos numa perspetiva extrovertida (o Parque Oriental, o Matadouro, a Plataforma Multimodal de Campanhã, o Estádio do Dragão), inseridos como *drivers* de alguns dos sistemas mobilizadores (ecossistemas criativos de Campanhã e Corujeira, *Hub* de Campanhã, *Eco-district*).
- A experimentação de iniciativas e políticas que encontram aqui um laboratório que servirá, em alguns domínios (o ecológico, o social, o criativo), como espaço pioneiro na cidade (o LAB-SU, o *Eco-district*).

Esta centralidade apenas pode afirmar-se se for acompanhada por uma **escala meso do modelo e da ação**. Trata-se, neste caso, de garantir:

- A geração de espaços e dinâmicas de continuidade funcionais e espaciais, que são, neste modelo, visíveis no quadro dos ecossistemas criativos de Campanhã e Corujeira e do *Porto Innovation District Satellite*.
- A criação de elementos e sistemas físicos de superação das barreiras infraestruturais e naturais que contribuíram para a segregação-marginalização desta área, corporizados no quadro de algumas intervenções setoriais e sistemas mobilizadores (rede de espaços públicos e verdes com continuidade, sistemas de mobilidade coletiva e em modos suaves, edifícios como o Matadouro e o Terminal Rodoviário).
- A integração das redes de acessibilidade da escala macrorregional com a rede interna-capilar, corporizada pela prioridade dada, neste *Masterplan*, a alguns eixos de ligação de nível intermédio.

E, por último, é fundamental ter sempre presente a **escala interna a este território**, de promoção da coesão, de dinamização económica, de qualificação dos padrões de vida, de governança aberta e partilhada, que neste modelo territorial se pode descrever como relacionada com a capacidade de induzir transformações que abrangam e gerem energia também nas áreas que, no diagnóstico, foram identificadas como menos dinâmicas, ou até passivas e excluídas.

Nas figuras seguintes mostram-se perspetivas complementares deste modelo territorial.

Em primeiro lugar, a dimensão das escalas múltiplas, onde é visível a convergência de sistemas de acessibilidade externa e algumas redes de nível superior em que se integram elementos presentes na Zona

Oriental (por exemplo, as grandes estruturas verdes: Parque da Cidade/Parque da Asprela/Palácio de Cristal/Parque Oriental/Parque da Prelada; os grandes equipamentos culturais: Serralves, Casa da Música, Rivoli, Matadouro).



Figura 10 – A Zona Oriental do Porto no contexto territorial metropolitano.

Na figura seguinte, uma visão de conjunto dos sistemas mobilizadores (exceto o LAB_SU, que não tem uma tradução espacial clara), associados a alguns eixos de intervenção, e das dinâmicas de coesão e integração que geram, tanto no espaço interno da Zona Oriental como na sua articulação externa.

Destacam-se os seguintes elementos:

- As “contaminações” catalisadoras geradas, a partir do exterior, nos ecossistemas criativos e PIDS.
- Quatro *drivers* estratégicos que, valorizados no âmbito dos sistemas mobilizadores, são geradores de transformações (Parque Oriental/Eco-District; Matadouro/E. criativos + PIDS; Terminal Rodoviário/Hub de Campanhã; serviços sociais coletivos do Bairro do Cerco do Porto/LAB-SU).
- Algumas intervenções estruturantes no âmbito dos diversos eixos estratégicos que, entre outros impactos, induzem transformação nas áreas menos dinâmicas.

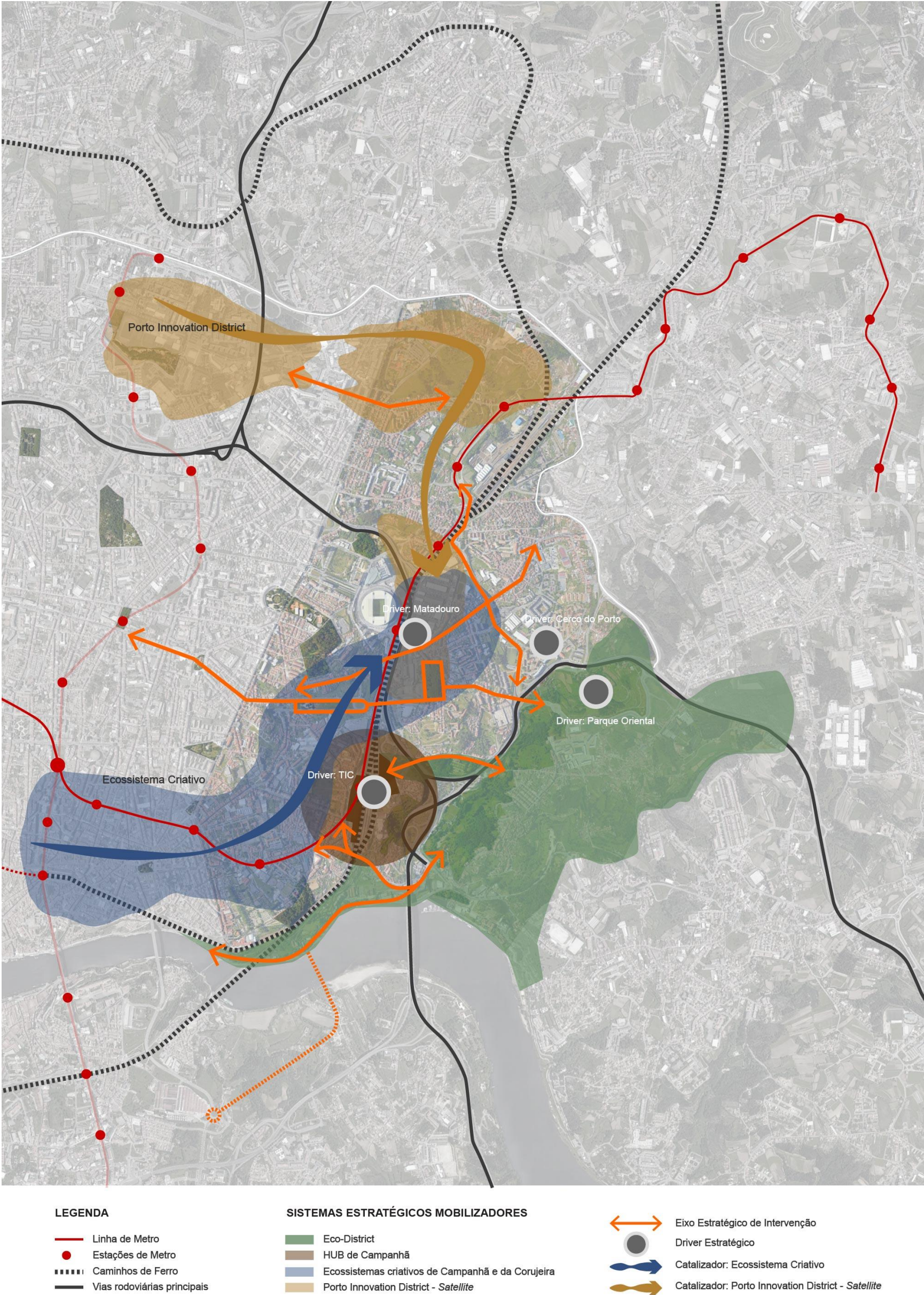
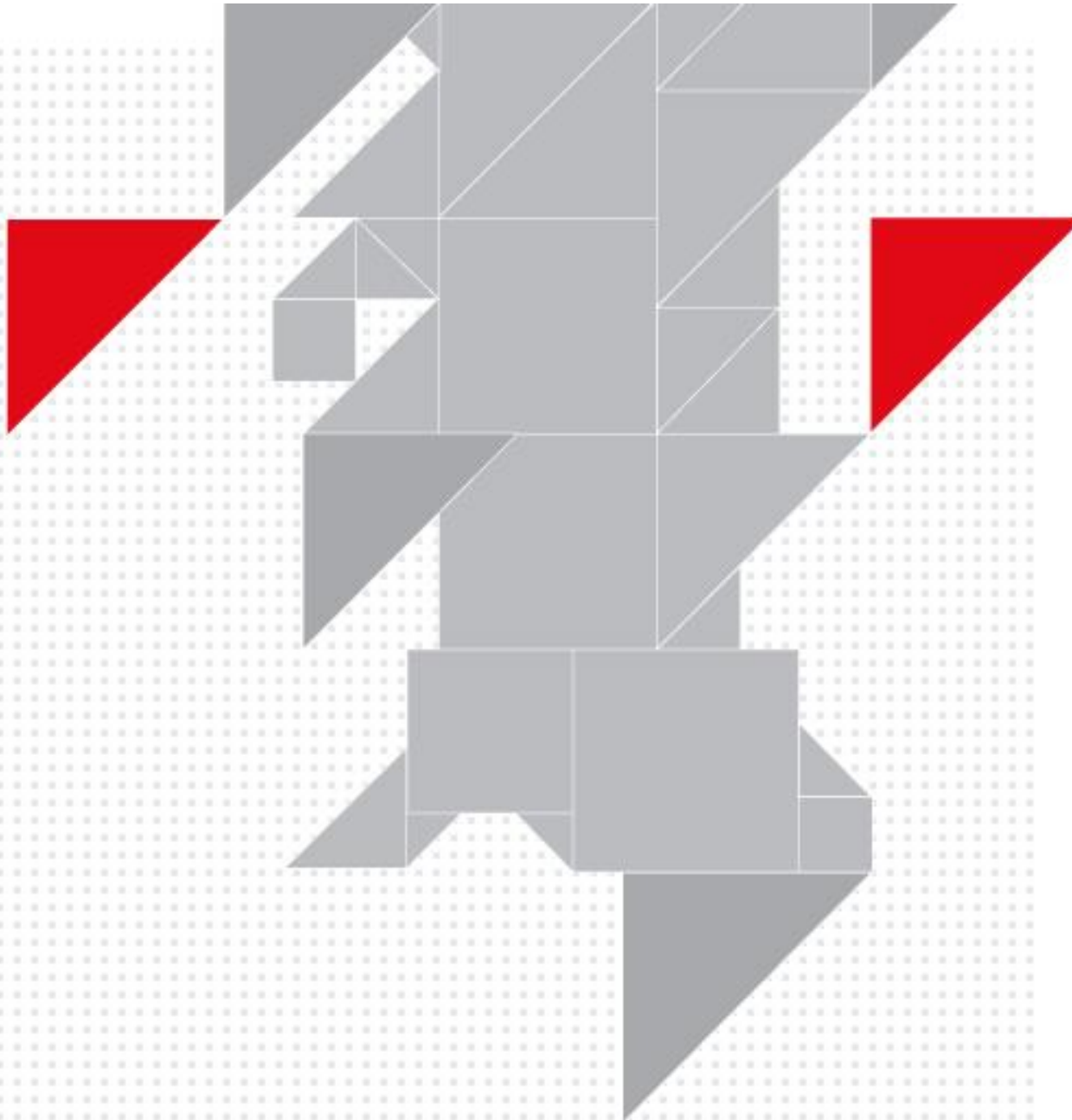


Figura 11 – Modelo territorial para a Zona Oriental do Porto



Matosinhos
R. Tomás Ribeiro, nº 412 – 2º
4450-295 Matosinhos Portugal

Tel (+351) 229 399 150
Fax (+351) 229 399 159
porto@quaternaire.pt

Lisboa
Avenida 5 de Outubro
Nº77 – 6º Esq
1050-049 Lisboa Portugal

Tel (+351) 213 513 200
Fax (+351) 213 513 201
lisboa@quaternaire.pt

www.quaternaire.pt