

# ÁREA DE REABILITAÇÃO URBANA CAMPANHÃ – ESTAÇÃO



[PROJETO DE DELIMITAÇÃO]  
MAIO 2015

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	5
<b>2. ENQUADRAMENTO TERRITORIAL</b> .....	7
2.1. Caracterização geral.....	9
2.2. Enquadramento no PDM.....	25
<b>3. MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA</b> .....	38
3.1. Critérios subjacentes à delimitação da Área de Reabilitação Urbana.....	38
3.2. Objetivos a prosseguir.....	40
<b>4. DELIMITAÇÃO DA ÁREA ABRANGIDA</b> .....	42
<b>5. QUADRO DE BENEFÍCIOS FISCAIS E DE OUTROS INCENTIVOS À REABILITAÇÃO</b> .....	44
5.1. Impostos Municipais.....	44
5.2. Taxas Municipais.....	47
5.3. Outros Incentivos.....	47
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	48

## Índice de Figuras

Fig. 1 Enquadramento da ARU Campanhã-Estação .....	10
Fig. 2 População residente e evolução recente .....	11
Fig. 3 População residente em 2011, por escalão etário .....	11
Fig. 4 Edifícios por época de construção, 2011 .....	13
Fig. 5 Alojamentos familiares clássicos segundo a dimensão, 2011 .....	14
Fig. 6 Infraestruturas básicas nos alojamentos, 2011 .....	14
Fig. 7 Zonamento da ARU de Campanhã - Estação .....	16
Fig. 8 Esquina da rua de S. Rosendo com a rua de Pinto Bessa e gaveto da rua do Bonfim.....	17
Fig. 9 Rua de Mirafior .....	17
Fig. 10 Rua do Padre António Vieira e rua de São Lourenço.....	18
Fig. 11 Zona da Formiga .....	18
Fig. 12 Núcleo de Noeda .....	20
Fig. 13 Escola EB1/JI de Noeda.....	20
Fig. 14 Rua do Freixo e frente urbana de Noeda .....	20
Fig. 15 Extinta Central Termoelétrica do Freixo e casa da Quinta da China .....	22
Fig. 16 Terrenos da frente de rio com indústrias desativadas .....	22
Fig. 17 Edifícios residenciais “Varandas do Douro” e “Ancoradouro” .....	23
Fig. 18 Estruturas da ferrovia .....	24
Fig. 19 Distribuição percentual das categorias e subcategorias de espaço (PDM).....	25
Fig. 20 PDM – Carta de Qualificação do Solo (extrato).....	26
Fig. 21 PDM – Unidades Operativas de Planeamento e Gestão com incidência na ARU .....	27
Fig. 22 PDM – Carta da Hierarquia Rodoviária (extrato).....	30
Fig. 23 PDM – Carta do Património (extrato).....	31
Fig. 24 Estação de Campanhã.....	32
Fig. 25 Centro Juvenil de Campanhã .....	32
Fig. 26 Fábrica Portuguesa de Passamanarias (atual Fundação AMI).....	33
Fig. 27 Ponte - Sifão da «Compagnie Générale des Eaux pour l'Étranger» .....	33
Fig. 28 Quinta da China .....	34
Fig. 29 Edifício Humanitário da Santa Casa da Misericórdia do Porto .....	34
Fig. 30 PDM – Planta de Condicionantes (extrato) .....	35
Fig. 31 PDM - Carta de condicionantes de subsolo.....	36
Fig. 32 PDM - Carta de zonamento geotécnico.....	37
Fig. 33 Planta do limite da área de reabilitação urbana de Campanhã - Estação.....	43

## **EQUIPA**

### **Vereador do Pelouro do Urbanismo**

Manuel Correia Fernandes

### **Diretor Municipal do Urbanismo**

José Duarte

### **Diretora do Departamento Municipal de Planeamento Urbano**

Isabel Martins

### **Chefe da Divisão Municipal de Planeamento e Ordenamento do Território**

Liliana Cunha

### **Equipa técnica**

Manuel Ribeiro (Arquiteto)

Carlos Oliveira (Engenheiro Civil)

Anabela Fonseca (Administração Autárquica)

José Dinis (Arquiteto)

Marta Gomes (Geógrafa)

Isabel Carvalho (Historiadora)

Fátima Brito (Desenhadora)

### **Colaboração**

Sérgio Basaloco (Administrativo)

Cláudia Moura (Administrativa)

Março de 2015

## SIGLAS E ACRÓNIMOS

ACRRU	Área Crítica de Recuperação e Reversão Urbanística
AdEPorto	Agência de Energia do Porto
ARU	Área de Reabilitação Urbana
CIVA	Código do Imposto de Valor Acrescentado
EB	Escola Básica
EBF	Estatuto dos Benefícios Fiscais
CIMT	Código do Imposto Municipal sobre Transmissões Onerosas de Imóveis
IHRU	Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana
INE	Instituto Nacional de Estatística
IMT	Imposto Municipal Sobre Transmissões Onerosas de Imóveis
IRS	Imposto sobre o rendimento de pessoas singulares
JI	Jardim de Infância
NRAU	Novo Regime do Arrendamento Urbano
ORU	Operação de Reabilitação Urbana
PDM	Plano Diretor Municipal
RECS	Regulamento de Desempenho Energético dos Edifícios de Comércio e Serviços
RJRU	Regime Jurídico da Reabilitação Urbana
RPDM	Regulamento do Plano Diretor Municipal
SCE	Sistema de Certificação Energética de Edifícios
SRU	Sociedade de Reabilitação Urbana
UEP	União Elétrica Portuguesa
UOPG	Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
VCI	Via de Cintura Interna

## 1. INTRODUÇÃO

O presente documento integra a proposta de delimitação de uma área de reabilitação urbana para parte dos territórios das freguesias de Campanhã e do Bonfim, adiante designada por ARU de Campanhã - Estação.

Existe atualmente um entendimento cada vez mais alargado de que o conceito de reabilitação urbana deve ser adotado numa perspetiva abrangente, que vá para além das intervenções nos centros históricos e nas áreas mais centrais das cidades, e se alargue a outros espaços consolidados em que se verifique a necessidade de se desenvolverem estratégias integradas de requalificação e revitalização do tecido urbano.

O projeto da ARU de Campanhã - Estação inscreve-se nesta preocupação. O território envolvente a esta importante infraestrutura de transportes evidencia atualmente uma combinação de problemas relacionados com a degradação acentuada de grande parte do edificado, de desqualificação do espaço público, de débil vitalidade económica e cultural e de forte vulnerabilidade social, que não pode ser combatida com medidas isoladas de política setorial.

Por outro lado, a este território reconhecem-se facilmente uma série de vantagens e de oportunidades face aquelas que são, hoje em dia, condições desejáveis para um desenvolvimento urbano sustentável, designadamente, condições muito favoráveis de conectividade interna e externa, valores patrimoniais e simbólicos capazes de projetar uma nova identidade local, recursos ambientais e paisagísticos, grandes unidades industriais desativadas e vazios urbanos com potencial de instalação de novas funções e atividades, volume significativo de edificado com interesse para reabilitar.

É pois inquestionável a necessidade de se desenhar e implementar uma estratégia de intervenção integrada para este espaço da cidade. Uma estratégia que, promovendo os trunfos e mais-valias locais, enfrente com sucesso os bloqueios que se colocam ao desenvolvimento socioeconómico deste território e melhore as condições de vida e de bem-estar quotidianas da população, alavancando aquele que se pretende seja um processo de transformação de toda a zona oriental do Porto.

O Regime Jurídico da Reabilitação Urbana atualmente em vigor, designadamente, o nº 3 do Artigo 7º, prevê que a aprovação da delimitação de áreas de reabilitação urbana possa ter lugar em momento anterior à aprovação da operação de reabilitação urbana a desenvolver nessas áreas, produzindo a delimitação de uma área de reabilitação urbana um conjunto de efeitos imediatos, designadamente quanto a benefícios fiscais e outros incentivos, fundamentais para a captação de investimento e para a dinamização das intervenções.

Ao abrigo desta possibilidade legal, a presente proposta corresponde, exclusivamente, ao projeto de delimitação da Área de Reabilitação Urbana de Campanhã - Estação, remetendo-se para uma fase seguinte a aprovação da respetiva operação de reabilitação urbana, a qual se

pretende que seja de tipo sistemática e possa envolver, na sua fase de montagem e concertação, um amplo número de agentes urbanos públicos e privados e a própria população.

A aprovação das delimitações de áreas de reabilitação urbana é da competência da Assembleia Municipal, sob proposta da Câmara Municipal, tendo os respetivos projetos de ser devidamente fundamentados, conforme estabelece o RJRU.

Nesse sentido, e cumprindo integralmente o disposto no n.º 2 do artigo 13.º do RJRU, incluem-se neste documento os seguintes elementos:

- memória descritiva e justificativa da delimitação;
- planta com a delimitação da área abrangida;
- quadro dos benefícios fiscais associados aos impostos municipais, nos termos da alínea a) do artigo 14º do RJRU.

Em termos de tramitação legal, o RJRU prevê que, após o ato de aprovação da delimitação da área de reabilitação urbana, o projeto seja publicado em Diário da República e divulgado na página eletrónica do município, e ainda, remetido ao Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana (IHRU), por meios eletrónicos.

## 2. ENQUADRAMENTO TERRITORIAL

A zona oriental do Porto constitui um território prioritário da atuação do atual Executivo Municipal, com vista à coesão territorial e social da Cidade e ao seu desenvolvimento harmonioso.

O Plano Diretor Municipal do Porto, atualmente em vigor, integra como um dos seus objetivos estratégicos a redução das assimetrias urbanas existentes, perspetivando a necessidade de desenvolver esforços em domínios como a equidade da localização dos investimentos públicos e o reforço da coesão social e territorial através da valorização de territórios problemáticos. Embora com forte incidência nos bairros sociais, o objetivo não deixa de equacionar várias outras dimensões da coesão sócio territorial, em particular as que remetem para a existência de profundos desequilíbrios de desenvolvimento urbano à escala da cidade e para a prevalência de situações de degradação física e social em territórios específicos.

A perceção clara destas disparidades não tem tido, contudo, correspondência em políticas consistentes de atenuação da sua gravidade, mas antes em intervenções relativamente setoriais e fragmentadas, incapazes de, por si só, induzirem novas dinâmicas de desenvolvimento socioeconómico e de transformação urbanística.

Neste contexto, a intervenção levada a cabo nas Antas merece um destaque particular, na medida em que constituiu uma operação de grande envergadura, centrada na regeneração de uma vasta área (41,3 ha) onde, para além do antigo Estádio das Antas, se localizavam diversas áreas industriais (algumas das quais obsoletas), terrenos camarários e terrenos privados ao abandono. Enquadrando-se na oportunidade de concertação de esforços associada à realização do Campeonato Europeu de Futebol de 2004, esta intervenção consistiu na construção de um novo estádio, agora dotado de um conjunto alargado de valências, enquadrando-o numa envolvente territorial diversificada quanto aos usos e funções. O Plano de Pormenor das Antas fixa a implantação do complexo desportivo, define a reutilização a dar aos terrenos, estabelece a estrutura dos espaços públicos e o redesenho da malha urbana. Tendo sido aprovado em 2002, o plano foi recentemente objeto de uma primeira alteração, de modo a corresponder à evolução do contexto económico e social e a modificações legislativas recentes.

As transformações recentes na zona das Antas refletem um longo percurso de intensa transformação urbana. Com efeito, o território oriental da cidade, e a freguesia de Campanhã em particular, mantêm ainda traços vincados resultantes daquela que foi a sua evolução histórica nos últimos dois séculos.

No século XVIII, a paisagem desta freguesia rural começou por ser alterada por um novo tipo de ocupação. As fontes documentais relatam o surgimento de grandes quintas e solares, espaços de veraneio das famílias nobres e burguesas da cidade, de que são exemplo a Quinta do Freixo, de Bonjóia, da Revolta, de Furamontes e de Vila Meã, representativos de novas correntes estilísticas arquitetónicas.

O século XIX foi marcado por tempos de guerras e instabilidade política, económica e social. As invasões napoleónicas (1808-1812) e o Cerco do Porto (1832-1833) contribuíram em larga



escala para alguns danos nesta freguesia que se refletiram no seu património e território. Contudo, a população cresceu rapidamente, uma evolução demográfica que foi acompanhada por transformações económicas profundas, caracterizadas pela instalação de diversas unidades fabris. A industrialização desenvolveu-se em estreita competição com a ocupação rural dominante, beneficiando de uma mão-de-obra barata e abundante devido à rápida expansão de um povoamento disperso ao longo das principais vias. Acompanhando o declínio das práticas agrícolas, a população outrora concentrada nas áreas mais planas e ribeirinhas (Freixo, Meiral, Pinheiro, Bonjóia e Azevedo) passou igualmente a fixar-se nas zonas de cota mais alta (Currais, Criz, Contumil, Antas e Godim), procurando novos locais de residência.

O sistema de transportes acompanhou a industrialização e o crescimento demográfico. A estrutura viária, inicialmente muito rudimentar, densificou-se com a abertura de novas ruas. A revolução dos meios de transporte prosseguiu com a construção da 5.ª Secção da Linha de Caminho de Ferro do Norte, um acontecimento que alterou profundamente este território através da construção da ponte Maria Pia (1877) e da inauguração da Estação de Campanhã na antiga Quinta do Pinheiro, bem como, com o loteamento de antigas quintas que depois de urbanizadas deram origem a novos arruamentos. Na sequência da construção da nova ponte, as trocas comerciais entre o Porto e o Sul do país registaram um aumento significativo, tornando mais fácil o acesso das matérias-primas para as novas fábricas e permitindo um maior escoamento dos produtos acabados. Campanhã passa a ser o término da linha ferroviária de Lisboa (até à data a linha terminava nas Devesas, concelho de Vila Nova de Gaia), possibilitando uma crescente afirmação do eixo Bonfim-Campanhã enquanto pólo industrial e desencadeando a urbanização da sua envolvente.

O desenvolvimento industrial e os resultados das políticas públicas condicionaram, assim, fortemente, a estrutura urbana de toda a zona. A par das unidades de tecelagem, curtumes e saboaria, entre outras, surgiram novos tipos de habitação ligados às classes operárias. As “ilhas”, caracterizadas por uma ou duas filas de pequenas casas no interior dos lotes das residências burguesas, geralmente de um só piso e cujo acesso se resumia a um corredor, constituem um tipo de habitação operária típica do século XIX. As “ilhas” distribuíam-se por ruas estreitas, em locais frequentemente adjacentes às antigas indústrias, facto que levantava sérios problemas de insalubridade, tendo muitas delas sido demolidas a partir de 1940.

O desenvolvimento dos transportes, nomeadamente a construção das pontes sobre o Douro, contribuiu para a continuidade das grandes transformações urbanísticas ao longo do século XX, que contudo não apagaram as marcas da presença industrial, e mesmo alguns vestígios da sua anterior vocação rural. Nas décadas mais recentes, e acompanhando a evolução ocorrida no conjunto das cidades portuguesas, a zona oriental conheceu um processo de acentuada desindustrialização. Esta evolução tornou-se mais evidente a partir da década de 80 do século passado, quando muitas unidades foram desativadas e transferidas para municípios da periferia.

No passado decénio, verificou-se uma intensificação deste fenómeno, tendo o emprego nas indústrias transformadoras localizadas no Porto diminuído em mais de 7.000 postos de trabalho entre 2003 e 2012. Na zona oriental, onde uma parcela significativa da mão-de-obra ainda dependia até muito recentemente deste setor, as dificuldades em encontrar novas oportunidades de emprego surgem ainda mais agravadas, facto que associado aos problemas

estruturais mais gerais da economia portuguesa contribuiu para agravar substancialmente a taxa de desemprego, que no caso de Campanhã ultrapassava já 24% da população ativa em 2011.

As unidades industriais desativadas, muitas vezes em ruínas, fazem hoje parte da paisagem da envolvente à estação de Campanhã, facto que reflete uma trajetória de declínio económico evidenciada ao longo de décadas.

A geografia local desempenha igualmente um papel central na compreensão deste território, apresentando-se a zona oriental marcada por uma acentuada diversidade orográfica. Tal diversidade, se por um lado contribuiu para reforçar uma fragmentação induzida pela construção de infraestruturas e atividades, por outro, oferece potencialidades únicas do ponto de vista da valorização dos atributos paisagísticos e de qualidade ambiental de toda a zona.

A sul, a escarpa do Douro constitui um elemento singular e particularmente sensível do património natural e paisagístico do Porto, sendo objeto de medidas especiais de salvaguarda, sobretudo nas zonas de elevados declives. A nascente, localizam-se as áreas de aluviões dos rios Tinto e Torto, duas linhas de água que se diferenciam no contexto da cidade pelo facto de se desenvolverem a céu aberto ao longo da maior parte do seu percurso. Pela sua natureza, integram um sistema hidrológico complexo e ecologicamente sensível, nomeadamente no que respeita ao coberto vegetal e às áreas de leito de cheia.

Devido à conjugação destes e de outros condicionalismos naturais com a presença de barreiras físicas impostas pelas infraestruturas viárias, a área envolvente à Estação de Campanhã apresenta uma estrutura bastante heterogénea do ponto de vista urbanístico, na medida em que se defronta com as dificuldades inerentes à justaposição de diferentes tecidos e à coexistência de usos e funções muito distintos.

## 2.1. Caracterização geral

A delimitação da ARU de Campanhã - Estação abrange uma área de aproximadamente 112 ha, e inclui parte das freguesias do Bonfim (41 ha)<sup>1</sup> e de Campanhã (71 ha)<sup>2</sup>. Possui uma forma irregular com um eixo central constituído pelas linhas da estrutura ferroviária, com cerca de 1850 metros de extensão entre a ponte de São João e o nó da VCI. O limite sul é o rio Douro, com aproximadamente 1500 metros de comprimento, desde a ponte de São João até à rotunda de Manuel Pinto de Azevedo Júnior. O eixo nascente poente, tem cerca de 1500 metros de extensão desde a rotunda de Manuel Pinto de Azevedo Júnior, junto à marina do Freixo, até ao topo da rua de Pinto Bessa junto à Igreja do Bonfim.

A totalidade da ARU de Campanhã - Estação insere-se num território constituído por 40 subsecções estatísticas<sup>3</sup> onde residiam, em 2011, cerca de 5.300 indivíduos, representando

<sup>1</sup> A freguesia do Bonfim abrange 293ha, significa por isso que a ARU ocupa cerca de 14% da área da freguesia.

<sup>2</sup> A freguesia de Campanhã abrange 818ha, significa por isso que a ARU ocupa cerca de 9% da área da freguesia.

<sup>3</sup> A caracterização estatística incide, no entanto, num território ligeiramente superior, por necessidade de ajustamento às divisões estatísticas estabelecidas no Recenseamento Geral da População e da Habitação (Censos 2011). A área considerada para o efeito abrange 144ha, pertencendo 50ha à freguesia do Bonfim e 94ha à

uma densidade populacional média de 37,1 hab/ha, inferior à registada na cidade (57,4 hab/ha), devido, em grande medida, à elevada presença de funções não-residenciais como as grandes infraestruturas (em particular a estação ferroviária e os nós rodoviários), as atividades económicas em curso ou desativadas ou, ainda, à presença de territórios cuja topografia não favorece a ocupação humana, como a escarpa do Douro.

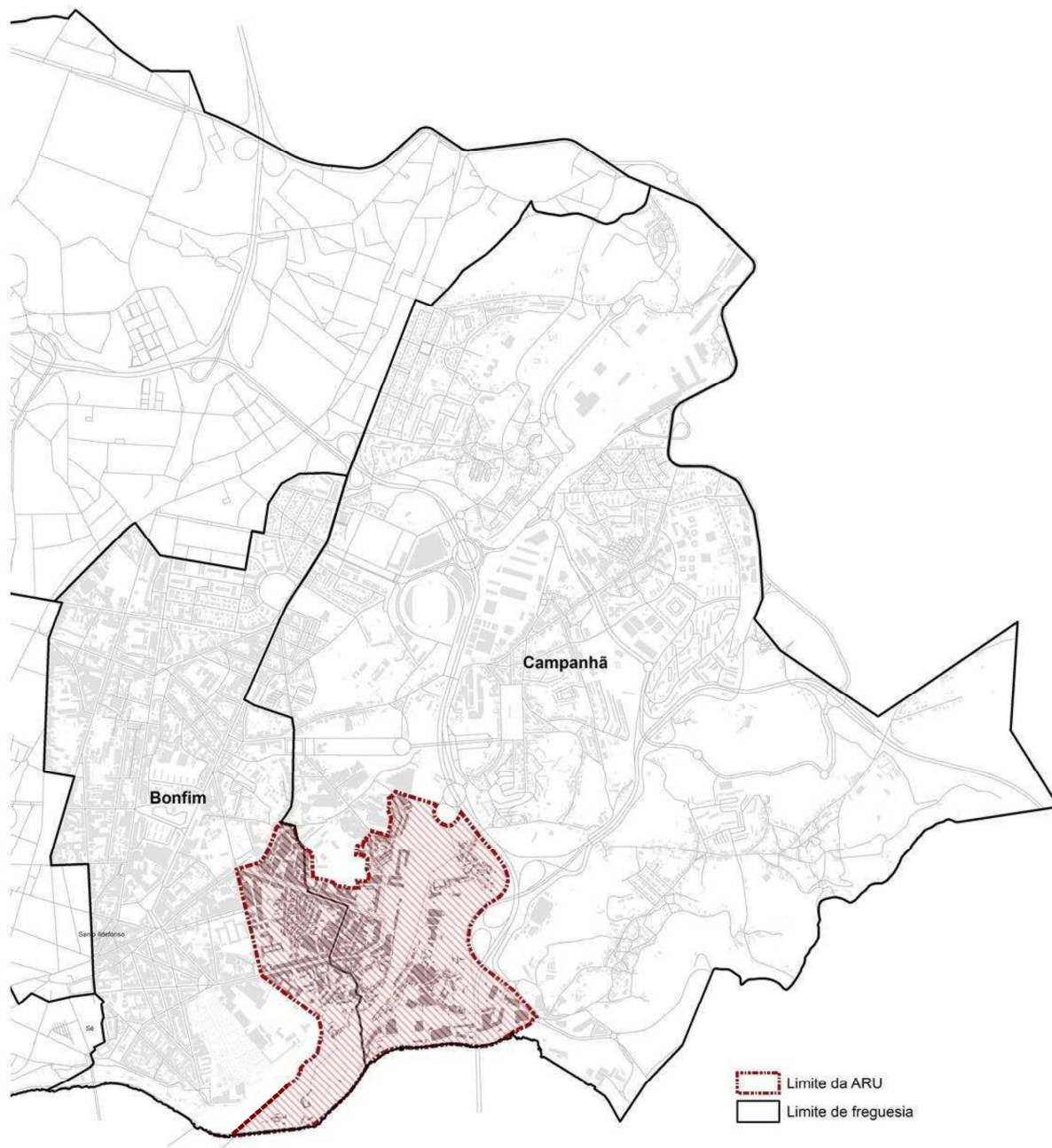


Fig. 1 Enquadramento da ARU Campanhã-Estação

freguesia de Campanhã. Salienta-se que a maior parte desta diferença corresponde a espaços não residenciais, nomeadamente os nós rodoviários e uma secção do rio Douro.

O contexto territorial de incidência das ARU é particularmente desfavorável nos planos demográfico e socioeconómico. Com efeito, ambas as freguesias apresentam, em termos gerais, indicadores sociais desfavoráveis face aos registados no conjunto do Porto. Entre os principais desafios que o Bonfim e Campanhã enfrentam na atualidade sobressai a quebra da população, uma evolução que apesar de extensiva a quase toda a cidade, apresenta no Bonfim e em Campanhã valores particularmente significativos: entre 2001 e 2011, as duas freguesias perderam mais de 6.000 residentes, correspondendo a uma quebra superior a 15% (a média do Porto quedou-se pelos 10%).

**Fig. 2 População residente e evolução recente**

	2001	2011	Var. (%)
Bonfim	28.578	24.265	-15
Campanhã	38.757	32.659	-16
Porto	263.131	237.591	-10

Fonte: INE

Tal como no conjunto do Porto, também na zona oriental o declínio populacional fez-se acompanhar por um acentuado envelhecimento, sendo este um problema mais visível no caso do Bonfim, onde a população com 65 ou mais anos atingiu 27% em 2011, e a proporção de reformados ou pensionistas superior a 38%. Os valores relativos em Campanhã encontram-se mais próximos da média do Porto, facto que tem origem na realidade contrastada desta freguesia, que combina uma elevada presença de bairros sociais (cujos residentes são, em geral, relativamente jovens) com áreas de desenvolvimento residencial mais antigo, frequentemente contíguas à vizinha freguesia do Bonfim. A ARU de Campanhã – Estação enquadra-se, claramente, nesta última situação, na medida em que os índices de envelhecimento se apresentam mais próximos da realidade do Bonfim. A elevada proporção de famílias com um ou dois elementos (ascendendo a cerca de 70% do total) reflete, em grande medida, o perfil envelhecido da população residente na área.

**Fig. 3 População residente em 2011, por escalão etário (%)**

	0-14 anos	15-24 anos	25-64 anos	65 anos ou mais
Bonfim	10	10	53	27
Campanhã	12	11	53	23
ARU de Campanhã-Estação	10	11	52	27
Porto	12	11	54	23

Fonte: INE

A par de uma população envelhecida, a ARU de Campanhã-Estação partilha com as freguesias em que se insere diversos problemas sociais, em particular os associados aos baixos índices de escolaridade. Apenas 11% dos residentes concluíram um curso superior, uma proporção equivalente a metade da média do Porto e do Bonfim e pouco superior à de Campanhã (9%). Mais de 60% têm apenas o ensino básico completo (9 anos), um valor que, novamente, coloca o território da ARU em valores próximos dos de Campanhã, mas muito superiores aos do Porto e do Bonfim, onde devido à maior proporção de residentes com níveis de ensino secundário e superior, essa proporção desce para cerca de metade dos residentes.

A baixa escolarização surge acompanhada por elevados índices de desemprego, que em 2011 atingiam nesta ARU uma taxa de 23%, um valor que, uma vez mais, coloca este território mais próximo da realidade social de Campanhã (24%) do que do Porto e do Bonfim (entre 17% e 18%).

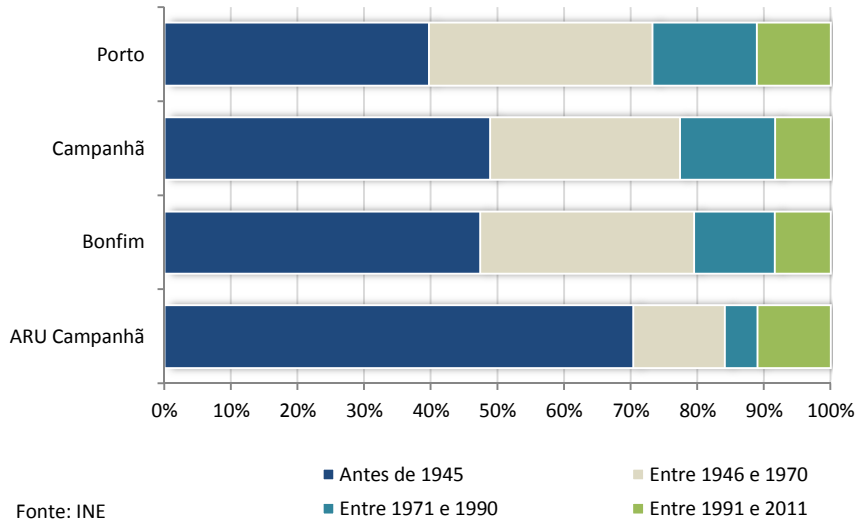
Verifica-se, deste modo, que a situação social da ARU de Campanhã-Estação conjuga alguns dos desafios mais prementes colocados à freguesia do Bonfim (em particular os que decorrem do acentuado envelhecimento populacional) com elementos desfavoráveis mais comuns na freguesia de Campanhã (o desemprego e as reduzidas qualificações). A estes problemas sociais, acrescem carências habitacionais significativas. Localizam-se na ARU de Campanhã – Estação aproximadamente 1.750 edifícios<sup>4</sup>, refletindo um parque construído denso (os 12,5 edifícios/ha da ARU excedem a média da cidade, de 10,7 edifícios/ha) e envelhecido (mais de 70% dos edifícios foram construídos antes de 1945).

Apesar da proporção de edifícios mais envelhecidos ser claramente superior às registadas no Porto e nas duas freguesias que integram a ARU, os resultados censitários evidenciam alguma dinâmica construtiva mais recente, sendo a proporção de edifícios construídos nas duas últimas décadas semelhante à média da cidade.

---

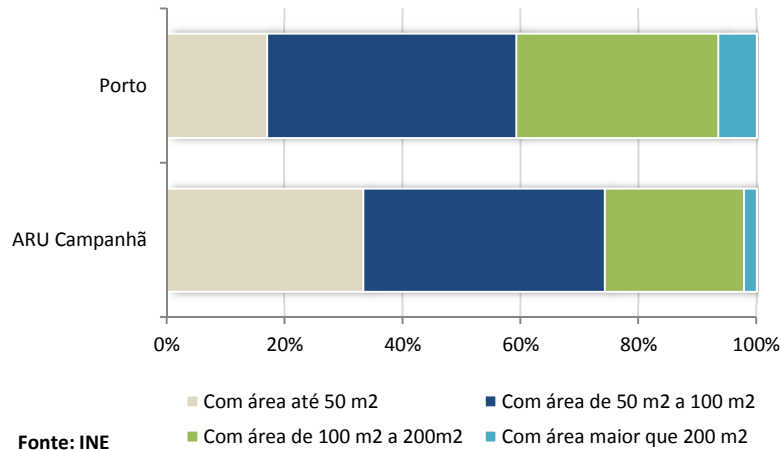
<sup>4</sup> Não estão incluídos neste número os edifícios que não incluem a função residencial, dado não serem contabilizados no recenseamento.

Fig. 4 Edifícios por época de construção, 2011



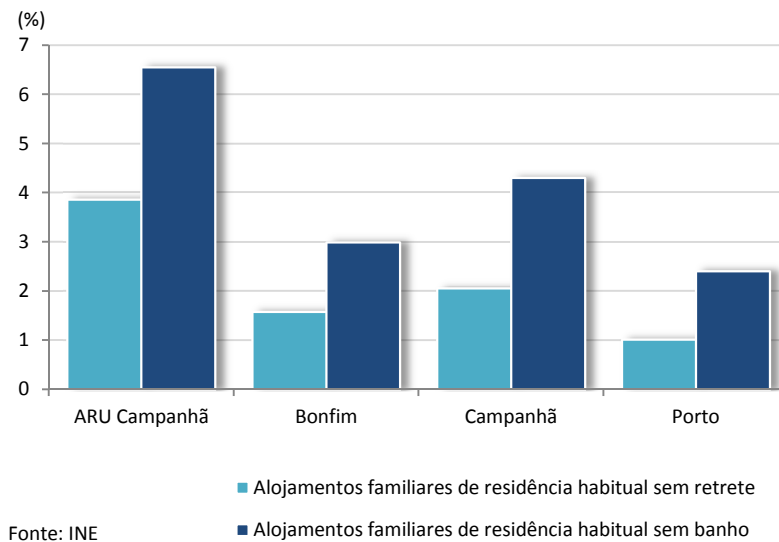
A elevada densidade construtiva coexiste com uma proporção significativa de edifícios com 1 ou 2 pisos (80% do total, contra 59% no Porto), situação que se explica pelo perfil dos alojamentos, caracterizado por uma presença anormalmente elevada de unidades de pequena dimensão e com condições de conforto deficientes. Dos 3.390 alojamentos familiares existentes na ARU, 18% encontram-se vagos (uma proporção semelhante à do Porto) e 13% são residências secundárias (11% no Porto). Cerca de um terço dos alojamentos de residência habitual (a que correspondem os restantes 69%), têm menos de 50 m<sup>2</sup>. Muitos destes alojamentos apresentam condições de conforto deficientes, devido à elevada presença de “ilhas” na ARU, como consequência das dinâmicas históricas referidas anteriormente. Esta forma de habitação encontra-se presente um pouco por toda a ARU, sendo a sua concentração mais elevada a poente da via-férrea, particularmente nas ruas da Formiga, Lomba, Mirafior e Vera Cruz, ou nas suas proximidades. A poente da Via Férrea, as zonas de Noeda e, sobretudo, de Navega apresentam, igualmente, uma concentração significativa de alojamentos deste tipo.

Fig. 5 Alojamentos familiares clássicos segundo a dimensão, 2011



A elevada presença de “ilhas” e conjuntos afins contribui ainda para a proporção elevada de alojamentos desprovidos de condições de conforto básicas como retrete (ausente em 90 alojamentos) e instalações para o banho (153). Relativamente a ambos os indicadores, a ARU de Campanhã - Estação posiciona-se desfavoravelmente face a Bonfim, a Campanhã e ao Porto no seu conjunto.

Fig. 6 Infraestruturas básicas nos alojamentos, 2011



A antiguidade do edificado reflete-se igualmente na reduzida proporção de alojamentos de residência habitual com estacionamento (17%), muito inferior à registada no Porto (39%) ou

mesmo no Bonfim e em Campanhã (27% e 26%, respetivamente). Reflete-se igualmente na elevada proporção de fogos arrendados, que devido às especificidades do mercado português correspondem ainda, numa proporção muito elevada, a um parque envelhecido e com más condições de habitabilidade. Cerca de 54% dos alojamentos da ARU de Campanhã - Estação são arrendados, uma proporção superior à registada no Porto (44%).

A presença de um parque residencial envelhecido e degradado e de uma população socialmente fragilizada são alguns dos problemas que incidem no território da ARU de uma forma espacialmente diferenciada, refletindo a sobreposição de várias lógicas de desenvolvimento ao longo do tempo.

Esta evolução tem igualmente reflexos nas características das funções urbanas prevalentes na área. Tal como referido anteriormente, a presença da estação ferroviária e a herança histórica de uma atividade industrial e logística importante contribuíram para a manutenção de tecidos urbanos complexos, caracterizados pela coexistência de funções residenciais, económicas e sociais.

Apesar da contínua desindustrialização a que se aludiu anteriormente, subsistem na ARU diversas unidades industriais de pequena e média dimensão, sobressaindo os ramos do vestuário, dos materiais de construção e, sobretudo, a indústria gráfica. A ARU de Campanhã-Estação apresenta ainda uma elevada dotação de espaços de armazenagem, sobretudo na envolvente imediata ao equipamento ferroviário.

Se em todo o espaço coexistem espaços industriais e de armazenagem, serviços de proximidade, comércio e escritórios, a distribuição territorial destas funções apresenta-se profundamente desequilibrada. A nascente da linha ferroviária, a presença de serviços é essencialmente pontual. Na envolvente à rua do Freixo, por exemplo, a presença de estabelecimentos resume-se a alguns escritórios e a uma ocasional oficina, situação que se repete ao longo da frente de rio e também nas proximidades da rua da Formiga.

É sobretudo a poente da estação ferroviária e, sobretudo, em torno da rua de Pinto Bessa, principal eixo estruturante de toda a ARU, que encontramos uma maior dotação de serviços, seja quanto à sua diversidade, seja relativamente ao volume da oferta. Os escritórios detêm já uma presença significativa, o comércio apresenta-se mais diversificado, o mesmo se verificando relativamente aos serviços de proximidade como farmácias, minimercados, cafés e restaurantes, estes últimos naturalmente mais representados junto à estação.

O contraste entre as zonas a nascente e a poente da linha ferroviária alarga-se à dotação de equipamentos sociais, culturais e desportivos. Se a poente desta infraestrutura a dotação de serviços de proximidade é comparável à observada noutras zonas de Bonfim e Campanhã (existe um centro de saúde, duas galerias de arte, quatro equipamentos sociais, e diversos equipamentos escolares e desportivos), a nascente da linha encontram-se apenas dois equipamentos escolares e um desportivo. Trata-se de um desequilíbrio considerável, mesmo se atendermos ao menor número de residentes nesta última zona.



Tal como referido anteriormente, contribuíram para esta evolução a construção de vias de comunicação estruturantes, que ergueram “barreiras” urbanísticas ao longo do território de referência, gerando um padrão de ocupação do território heterogéneo e fragmentado.

Como consequência desta heterogeneidade, é possível identificar diferentes padrões de estruturação sócio espacial no território abrangido pela ARU de Campanhã – Estação, sendo possível identificar 4 zonas com características diferentes ilustradas na figura seguinte:



Fig. 7 Zonamento da ARU de Campanhã - Estação

### Zona poente

A área a poente da linha ferroviária é constituída por dois eixos rodoviários estruturantes: a rua de Pinto Bessa, perpendicular à fachada da estação de Campanhã e o eixo composto pelas

ruas do Freixo e Heroísmo. Estas ruas estabelecem ligações fundamentais com o centro da cidade: a rua de Pinto Bessa com a avenida de Fernão de Magalhães e as ruas do Freixo/Heroísmo com a Baixa do Porto. A morfologia do terreno apresenta uma elevação relativamente à plataforma da estação, que se reflete na pendente ascendente acentuada da rua de Pinto Bessa até à rua do Bonfim. As frentes urbanas da rua de Pinto Bessa caracterizam-se por uma ocupação contínua, relativamente consolidada, com edifícios de uso misto que ocupam frentes de significativa dimensão, juntamente com edifícios de frente mais reduzida. Do lado norte, o aglomerado das ruas do Bonfim, Godim e S. Rosendo apresenta o interior dos quarteirões com uma ocupação massiva de edifícios de armazenagem, oficinas e algumas indústrias. Estes, convivem com edifícios de habitação coletiva e unifamiliares dispostos em alinhamentos contínuos à face da rua.



Fig. 8 Esquina da rua de S. Rosendo com a rua de Pinto Bessa e gaveto da rua do Bonfim

Destaca-se o conjunto formado pelos quarteirões interiores às ruas de Pinto Bessa e Heroísmo, sendo o primeiro destes, mais próximo à Estação, formado pelas ruas de Padre António Vieira, Freixo e Estação. Neste quarteirão, cortado pela estreita rua de Mirafior, existe uma malha construída muito densa, com muitos edifícios de habitação de fins do século XIX. Inúmeros são também os armazéns que outrora serviram de apoio às atividades relacionadas com os transportes de mercadorias que partiam e chegavam à estação de Campanhã. Na frente urbana poente da rua de Mirafior, alinham-se um conjunto de armazéns, construídos no início do século XX, e que, após o abandono nos anos 80, foram recentemente reabilitados, tendo três dos quais, aberto portas com atividades artísticas e culturais – o Espaço Mira e Miraforum.



Fig. 9 Rua de Mirafior

Numa cota mais elevada, o núcleo da Lomba, cuja rua da Lomba liga a rua de Pinto Bessa à rua do Heroísmo é um conjunto densamente construído de ruelas estreitas, cujos edifícios,

maioritariamente habitacionais, se implantam em pequenas parcelas. No interior dos quarteirões encontram-se com frequência inúmeras “ilhas”.



Fig. 10 Rua do Padre António Vieira e rua de São Lourenço

No extremo poente, na rua de António Carneiro, surgem grandes equipamentos, nomeadamente a antiga escola Rainha Santa Isabel, hoje ocupada pela Direção Regional de Educação do Norte e pela Divisão de Trânsito da PSP e a escola EB 2,3 Dr. Augusto César Pires de Lima. Do lado sul da rua do Heroísmo, o quarteirão constituído pela travessa de Nova Sintra e a rua do Barão de Nova Sintra, apresentam uma ocupação ainda muito densa, maioritariamente ocupada por edifícios de habitação, exceto na frente urbana da rua de Nova Sintra onde o edificado surge de forma isolada, nomeadamente no palacete onde se instala o Centro de Saúde do Bonfim e o colégio de Nova Sintra da Santa Casa da Misericórdia, os quais possuem amplos espaços envolventes. No que se refere ao interior do quarteirão, há aqui também uma ocupação significativa com edifícios industriais ou de armazenagem. Mais a sul desta zona, o núcleo da Formiga (rua da Formiga, Presa Velha, travessa da China e calçada do Rego Lameiro) tem características quase rurais - muros, lavadouros, ruelas, escadas e travessas - caminhos sinuosos na encosta de pendente abrupta para o rio Douro. O casario de cariz operário, por vezes à face da rua ou ocupando terrenos mais interiores, tem raízes muito antigas, com sinais de degradação e abandono bem evidentes.



Fig. 11 Zona da Formiga

A população residente, particularmente envelhecida, vive predominantemente em alojamentos arrendados, inseridos num conjunto edificado de elevada densidade quase sempre muito degradado, num cenário semelhante ao que se encontra no centro histórico do Porto.

Em resumo, pode afirmar-se que esta “zona poente” foi alvo de um forte processo urbanizador iniciado no último quartel do século XIX, que teve a sua origem após a construção da Estação de Campanhã, surgindo novos arruamentos de ligação ao centro da cidade. Implantaram-se novas fábricas, armazéns e oficinas (devido ao mais fácil acesso das matérias-primas e a um melhor escoamento dos produtos acabados). Por sua vez, as formas de habitar refletiram a enorme procura, dando origem à tipologia de habitação operária – as incontornáveis “ilhas” do Porto. Em resultado, a trama urbana possui, por isso, características diversas, contrastando malhas regulares com edificado de tipologia burguesa semelhante ao que se encontra na Baixa do Porto, com lugares onde o espaço urbano é quase rural num modelo orgânico com ruas e caminhos estreitos e sinuosos. O espaço público, em geral, carece de estruturas de uso coletivo qualificadas que o dignifique. No entanto, possui potencialidades que decorrem das condições geográficas e paisagísticas intrínsecas, bem como da relação que estabelece com o edificado, o qual, no seu conjunto, apresenta significativo valor patrimonial.

Nesta zona predominam edifícios construídos entre os anos 20 e 70 do séc. XX (48%), seguindo-se edifícios construídos antes de 1920 (35%). Pouco se construiu a partir dos anos 70, cifrando-se em cerca de 6% os edifícios construídos nas últimas 3 décadas do séc. XX e em 10% os construídos já neste século. Trata-se, genericamente, de edifícios dispostos em banda organizados em quarteirão, que se destinam a habitação (85%), a habitação e comércio (14%) e principalmente não residenciais (menos de 1%). São edifícios predominantemente de 1 e 2 pisos (77%), seguidos de edifícios com 3 e 4 pisos (19%), pontuados com edifícios de 5 ou mais pisos (4%).

### Zona Nascente

A área a nascente da estrutura ferroviária situa-se na encosta voltada para o vale de Campanhã (dos rios Tinto e Torto), com limite sul na rua do Freixo (principal eixo de atravessamento nascente-poente) e com limite nascente na via de cintura interna. Identificam-se nesta área duas estruturas urbanas independentes e com características diferentes: o núcleo de Noeda a sul (rua de Noeda, rua e travessa do Arco de Noeda e largo de Noeda) e o núcleo de Navega (junto ao campo de futebol Ruy Navega) a norte (rua do Pinheiro de Campanhã e travessa do Pinheiro da Campanhã).

A zona de Noeda tem origens muito antigas que remontam à Idade do Ferro, assinalando-se a presença humana num designado castro de Noeda<sup>5</sup>. Está assinalada na carta de Património do PDM como zona especial de proteção arqueológica. Atualmente é um espaço degradado com ruelas estreitas, disfuncionais, em que caminhos rurais que outrora percorriam o vale, não têm saída porque foram cortados abruptamente pela construção da VCI. O edificado é constituído quase em exclusivo por edifícios de habitação, com mais de 50 anos, com cérceas de 1 a 2 pisos, na maior parte em mau estado de conservação.

<sup>5</sup> Miguel F. Meireles, Agostinho B. Vieira Rodrigues, Campanhã: estudos monográficos, edição, Junta de Freguesia de Campanhã, Porto, 1991, p.18



Fig. 12 Núcleo de Noeda

A escola básica e jardim de infância EB1/JI de Noeda, com acesso pelo largo de Noeda é um equipamento moderno e funcional.



Fig. 13 Escola EB1/JI de Noeda

O edificado na frente urbana de Noeda, situado na íngreme rua do Freixo, apresenta atualmente um aspeto desolador, com os edifícios de habitação entaipados e em ruínas, presentes em quase toda a extensão deste arruamento que, ainda hoje, continua a ser um importante eixo rodoviário intermunicipal de entrada na cidade, com intenso circuito de autocarros de transporte público. No gaveto da rua de Noeda com a rua do Freixo, o que existe hoje são vestígios da antiga Fábrica de Esmaltagem Mário Navega (encerrada após o 25 de Abril), cujo arco ainda dá o topónimo à íngreme calçada designada por rua do Arco de Noeda. As fachadas de 5 pisos que restavam foram demolidas há poucos anos, por iniciativa municipal devido a razões de segurança.



Fig. 14 Rua do Freixo e frente urbana de Noeda

O núcleo junto ao campo de futebol Ruy Navega (Clube Desportivo de Portugal), a norte, composto pela rua do Pinheiro de Campanhã, travessa do Pinheiro de Campanhã e rua de Bonjóia, possui um aglomerado habitacional, em geral, do tipo unifamiliar de 1 e 2 pisos, que acompanha a frente dos arruamentos. O edifício do Centro Juvenil de Campanhã, na rua do Pinheiro de Campanhã marca forte presença na paisagem urbana pela sua volumetria e caráter arquitetónico. O campo de futebol Ruy Navega é um equipamento estruturante local, muito frequentado. Foi recentemente alvo de obras municipais de beneficiação. Um pouco mais a sul a Companhia de Moagem Ceres, especializada na produção de farinhas de trigo, é outra marca deste território. Instalou-se no local em 1915 e mantém ainda em pleno a sua atividade industrial. Mais adiante, na rua Pinheiro de Campanhã, existe ainda em atividade um conjunto de pavilhões industriais de metalurgia e artes gráficas.

Em resumo, pode afirmar-se que esta “zona nascente” apresenta várias debilidades bem patententes nas “traseiras” da Estação de Campanhã, reflexo de um contexto físico distinto das restantes zonas em análise nesta ARU. O efeito de “barreira” gerado pela estrutura ferroviária explica a fixação residencial menos intensa, concentrada sobretudo à face dos eixos viários. Ao invés, assistiu-se à ocupação mais extensiva de funções não residenciais, relacionadas com as vantagens da proximidade com a via-férrea, nomeadamente as atividades industriais, oficinais e atividades de armazenagem e de comércio grossista.

A malha urbana é em regra irregular, identificadora das origens rurais, apoiada essencialmente nos velhos eixos urbanos estruturantes. O espaço público apresenta-se fortemente desqualificado, com ruas e caminhos quase sempre estreitos e sinuosos. As características geográficas desta zona e, em particular, o seu enquadramento no vale de Campanhã, conferem-lhe um significativo valor paisagístico.

Nesta “zona nascente” predominam edifícios construídos antes de 1920 (64%), a que se seguem os construídos entre os anos 20 e 70 do séc. XX (27%). Pouco se construiu a partir dos anos 70, cifrando-se em 8% os edifícios construídos nas últimas 3 décadas do séc. XX e em 0,4% os construídos já neste século. Trata-se, genericamente, de edifícios dispostos em banda organizados em quarteirão, que se destinam predominantemente a habitação (94%), a habitação e comércio (6%) e principalmente não residenciais (menos de 1%). São edifícios predominantemente de 1 e 2 pisos (89%), seguidos de edifícios com 3 e 4 pisos (11%). O espaço público encontra-se bastante desqualificado necessitando de uma profunda intervenção.

### Zona Sul

A área sul da ARU de Campanhã – Estação, limitada a norte pela via-férrea, desenvolve-se na frente do rio Douro ao longo de 1500 metros de extensão, desde a ponte de São João, na avenida de Paiva Couceiro, até à rotunda de Manuel Pinto de Azevedo Júnior. Nesta zona identificam-se, por razões geomorfológicas ou da própria evolução urbana, três estruturas de ocupação diferentes: na parte mais a jusante do rio Douro, junto à ponte ferroviárias de S. João, surge o núcleo da China (quinta da China e terrenos adjacentes); para o lado nascente do rio, o núcleo do Freixo, junto à ponte rodoviária do Freixo, um aglomerado de edifícios da Central Termoelétrica do Freixo; na parte mais elevada da encosta, a norte, o núcleo da Agra,

espaço antigo de marcada ruralidade, encravado entre as linhas do caminho-de-ferro e a rua do Freixo.

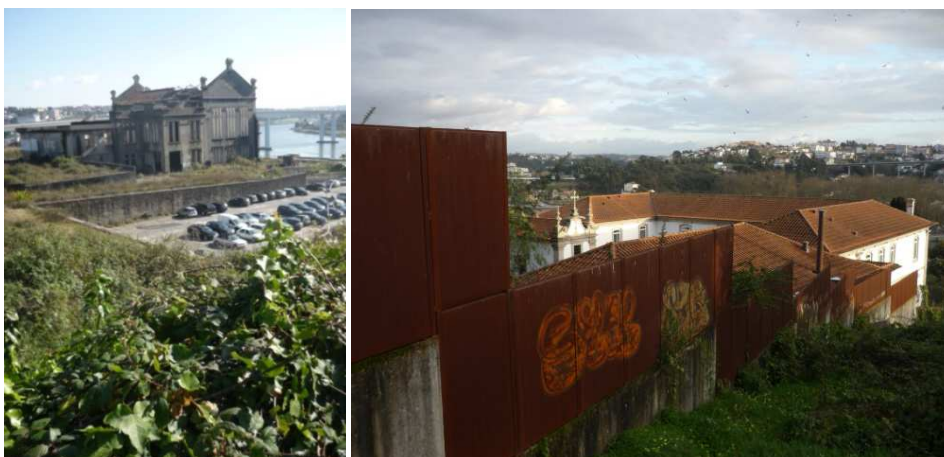


Fig. 15 Extinta Central Termoelétrica do Freixo e casa da Quinta da China

A área da China destaca-se pela estrutura morfológica formada por terraços, de solos férteis, ao longo da escarpa do Douro. São os terrenos da antiga Quinta da China (casa onde viveu a pintora Aurélia de Sousa) de grande valia paisagística, pelo enquadramento visual que se estende para nascente e margem esquerda do Douro.

O núcleo do Freixo, à cota baixa, dispõe-se ao longo da frente do rio Douro. O edificado existente é testemunho da “desindustrialização” que ocorreu a partir dos anos 70 do século XX, nomeadamente o que resta do conjunto de edifícios da extinta Central Termoelétrica do Freixo da União Eléctrica Portuguesa (UEP), atualmente propriedade da EDP Energias de Portugal, S.A. Enquanto os edifícios fabris estão em estado de ruína, um conjunto mais recente que tinha funções de apoio estão reconvertidos e hoje ocupados pelo CACE – Centro de Apoio à Criação de Empresas<sup>6</sup>. Tem a entrada principal pela rua do Freixo.



Fig. 16 Terrenos da frente de rio com indústrias desativadas

<sup>6</sup> Uma parceria da Câmara Municipal do Porto com o Instituto de Emprego e Formação Profissional com o objetivo de proporcionar criação de empresas de âmbito cultural.

Na rua do Rego Lameiro a antiga Fábrica de Vidros Barbosa e Almeida foi reconvertida e é hoje sede do grupo Mota-Engil (área de construção e obras públicas). Surgiram entretanto novos empreendimentos residenciais, nomeadamente o edifício Varandas do Douro e o edifício Ancoradouro, junto da foz do rio Tinto, no sítio da antiga fábrica do Esteiro de Campanhã<sup>7</sup>.



Fig. 17 Edifícios residenciais “Varandas do Douro” e “Ancoradouro”

Em resumo, pode afirmar-se que esta “zona sul” foi muito afetada pelo abandono industrial, no qual, o conjunto da Central Termoelétrica do Freixo marca indelevelmente a paisagem. Paralelamente, a área sofreu, na viragem do século, uma pressão imobiliária materializada em variadas operações de urbanização, vocacionadas para funções residenciais que se concretizaram nos dois empreendimentos de grande volumetria acima mencionados. Regista-se, por este facto, que os indicadores sociais são, em geral, mais favoráveis devido a esta ocupação residencial mais qualificada. As condições naturais inviabilizaram dinâmicas construtivas particularmente intensas subsistindo, no entanto, oportunidades de reabilitação associadas à presença de espaços industriais desativados, com exemplares de reconhecido interesse histórico e arquitetónico, o que recomendará a sua integração nas dinâmicas urbanas desta área.

Nesta zona predominam edifícios construídos antes de 1920 (64%), a que se seguem os construídos entre os anos 20 e 70 do séc. XX (20%). Pouco se construiu a partir dos anos 70, cifrando-se em 9% os edifícios construídos nas últimas 3 décadas do séc. XX e em 7% os construídos já neste século. Trata-se, genericamente, de edifícios dispostos em banda organizados em quarteirão, existindo já alguns casos de edifícios de habitação isolada. Destinam-se predominantemente a habitação (90%) e a habitação e comércio (10%). São edifícios predominantemente de 1 e 2 pisos (89%), seguidos de edifícios com edifícios de 5 ou mais pisos (7%) e com 3 e 4 pisos (4%). O espaço público apresenta potencialidades, quer pelo perfil quer pela relação que estabelece com o edificado, para poder ser requalificado. O fabuloso enquadramento visual sobre o Douro, é algo que deve, de igual modo, ser potenciado.

<sup>7</sup> Fundada nos inícios do século XX, era uma fábrica de lavagens lã e utilizava a água do rio Tinto para as operações de produção.



### Estrutura Ferroviária

O espaço que abrange a estrutura ferroviária (área do domínio público ferroviário) atravessa toda a ARU, num eixo central de norte a sudoeste, numa dimensão territorial de aproximadamente 14 ha. Para além das linhas do norte e do canal subterrâneo e de superfície do Metro do Porto, mantém-se o canal ferroviário desativado que levava o comboio de mercadorias até ao cais da Alfândega em Miragaia. Nesta área incluem-se também os edifícios da estação, o cais de embarque ferroviário e do metro e um grande edifício de serviços (ocupado por uma operadora de telecomunicações) implantado no eixo central da estação de metro de Campanhã.



**Fig. 18 Estruturas da ferrovia**

O efeito barreira das ferrovias manifesta-se em toda a extensão desta estrutura, provocando constrangimentos ao nível da circulação automóvel e pedonal entre os dois lados da via-férrea. Com efeito, os atravessamentos são pontuais. O único eixo rodoviário de atravessamento continua a ser o mesmo que existia já em finais do século XIX - a rua do Freixo. Os restantes são meras passagens pedonais, nomeadamente a que estabelece a ligação subterrânea por debaixo das plataformas de embarque da estação, desde a rua Pinheiro de Campanhã a nascente e a rua da Estação, e ainda, a calçada do Rego Lameiro<sup>8</sup>, cujo traçado sinuoso na elevada pendente apenas permite um difícil percurso pedestre, embora muito agradável de percorrer pelo encanto da paisagem.

<sup>8</sup> A calçada do Rego Lameiro estabelece a fronteira entre a freguesia de Campanhã e do Bonfim.

## 2.2. Enquadramento no PDM

Neste ponto aborda-se o enquadramento territorial da área de reabilitação urbana à luz do Plano Diretor Municipal do Porto, o qual define regras e orientações a que deve obedecer a ocupação, o uso e a transformação do solo no concelho.

O território da ARU de Campanhã – Estação, de acordo com a planta de ordenamento - qualificação do solo, abrange duas categorias de espaço (solo afeto à estrutura ecológica e solo urbanizado) e treze subcategorias de espaço, com a distribuição percentual apresentada no quadro seguinte.

**Fig. 19 Distribuição percentual das categorias e subcategorias de espaço (PDM)**

Categoria de espaço	Subcategoria de espaço	Área (%)
<b>Solo urbanizado</b> (83,6% da área total)	área de frente urbana contínua em consolidação	20,4%
	sistema de circulação e mobilidade (espaços-canal e tubos subterrâneos)	18,0%
	área de edificação isolada com prevalência de habitação coletiva	16,8%
	área de equipamento existente	13,1%
	área de habitação do tipo unifamiliar	8,2%
	área de equipamento proposto	3,6%
	área de frente urbana contínua consolidada	3,5%
	área de urbanização especial	1,5%
<b>Solo afeto à estrutura ecológica</b> (16,4% da área total)	área verde de enquadramento de espaço canal	6,1%
	área verde privada a salvaguardar	3,6%
	área verde mista	3,5%
	área de equipamento existente integrado em estrutura ecológica	1,4%
	área verde de utilização pública	0,3%

Verifica-se que o solo qualificado em “área de frente urbana contínua em consolidação”<sup>9</sup> é o que tem mais peso na área delimitada da ARU, cerca de 20%, situando-se na maior parte do lado poente, nos eixos das ruas de Pinto Bessa e Heroísmo. A “área de edificação isolada com prevalência de habitação coletiva”<sup>10</sup>, dispõe-se, em larga medida, no lado nascente e na frente de rio. É de salientar que a “área verde de utilização pública”<sup>11</sup> está representada numa percentagem diminuta (0,3%) no território da ARU. Na figura seguinte apresenta-se um extrato da carta de qualificação do solo, cuja linha pontuada vermelha representa o limite da ARU de Campanhã – Estação.

<sup>9</sup> “(...)correspondem às áreas estruturadas em quarteirão com edifícios localizados, predominantemente, à face dos arruamentos, em que o espaço público se encontra definido e em que as frentes urbanas edificadas estão em processo de transformação construtiva e de uso; pretende -se a manutenção e reestruturação das malhas e a consolidação do tipo de relação do edificado com o espaço público existente.” (PDM, art.º 18.º).

<sup>10</sup> “(...) correspondem às áreas da cidade de formação recente (...) resultante de operações de loteamento ou de intervenções de dimensão significativa e que, na sua maioria, não definem atualmente malhas regulares nem se constituem em frente urbana contínua, resultantes frequentemente de critérios quantitativos (...) pretende-se a manutenção e consolidação dos empreendimentos (...) e a reestruturação ou reconversão daquelas que se encontrem desqualificadas urbanística ou funcionalmente.” (PDM, n.º 1 e 2, art.º 25.º).

<sup>11</sup> “(...) correspondem a parques públicos ou de utilização pública e ainda a praças e jardins com carácter estruturante do verde urbano.” (PDM, n.º 1, art.º 38.º).



- SOLOS URBANIZADOS**
- Área Histórica
  - Área de Frente Urbana Contínua Consolidada
  - Área de Frente Urbana Contínua em Consolidação
  - Área de Habitação do Tipo Unifamiliar
  - Área de Edificação Isolada com Prevalência de Habitação Colectiva
  - Área de Urbanização Especial
  - Área Empresarial do Porto
  - Área de Equipamento Existente
  - Área de Equipamento Proposto
  - Sistema de Circulação e Mobilidade (Espaços-Canal e Tubos Subterrâneos)

- SOLOS AFECTOS À ESTRUTURA ECOLÓGICA**
- Área de Equipamento Existente Integrado em Estrutura Ecológica
  - Área de Equipamento Proposto Integrado em Estrutura Ecológica
  - Área Verde de Utilização Pública
  - Área Verde Mista
  - Área Verde Privada a Salvaguardar
  - Área Verde de Enquadramento de Espaço Canal
  - Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
  - Proteção de Recursos Naturais
  - Cotas de Máxima Cheia
  - Proposta Viária
- U.O.P.G. 13 - VCI  
U.O.P.G. 20 - Alameda 25 de Abril  
U.O.P.G. 21 - Campanhã

Fig. 20 PDM – Carta de Qualificação do Solo (extrato)

Ainda de acordo com a carta de qualificação de solo do PDM, a área a delimitar é parcialmente abrangida por 3 UOPG (Unidades Operativas de Planeamento e Gestão)<sup>12</sup>, cuja área de incidência na ARU é ilustrada na figura seguinte.

<sup>12</sup> As UOPG delimitadas na planta de ordenamento — qualificação do solo correspondem a subsistemas urbanos a sujeitar aos instrumentos de execução previstos na lei, tendo como objetivo a execução programada das áreas a urbanizar propostas pelo PDM (art.º 87, n.º 1).

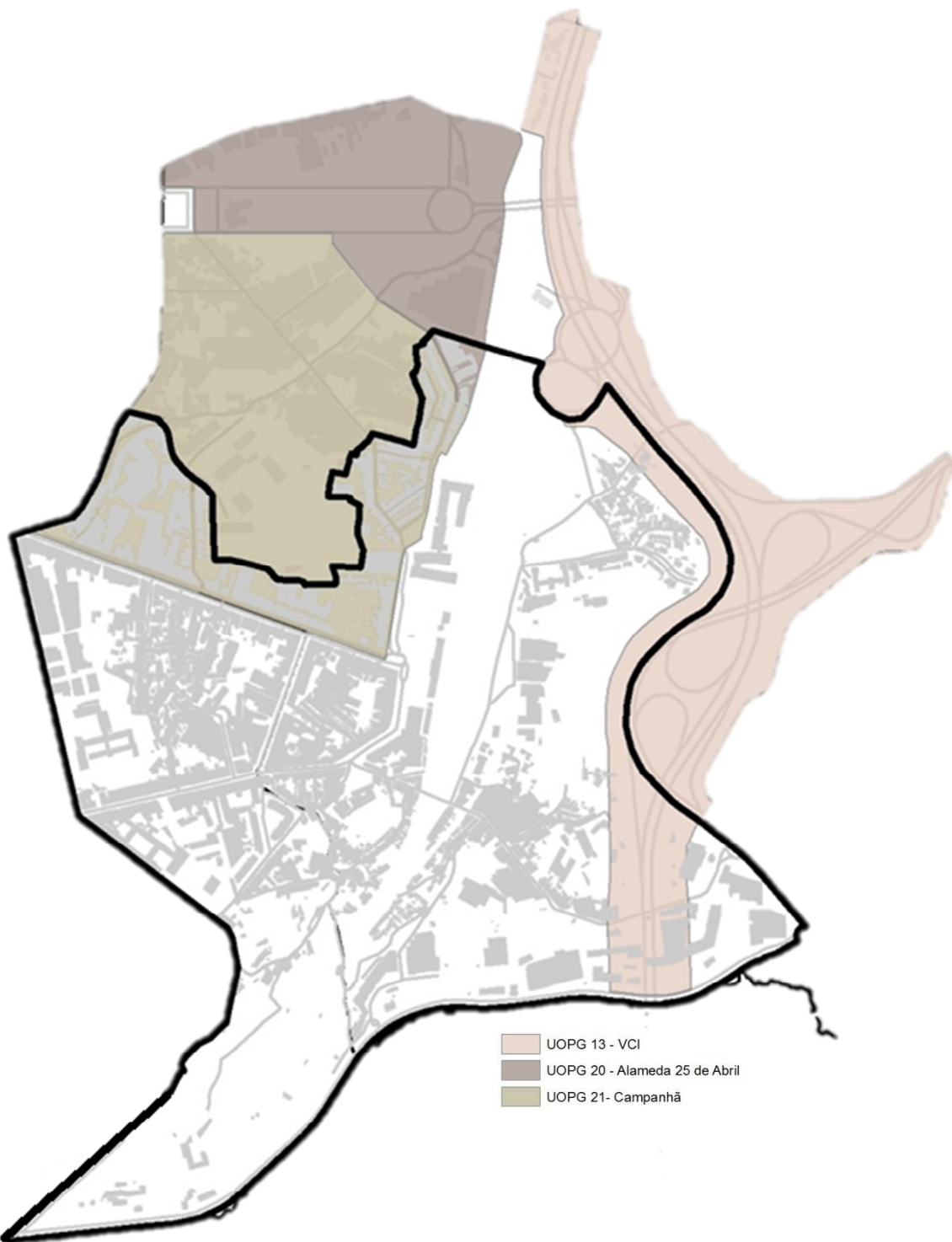


Fig. 21 PDM – Unidades Operativas de Planeamento e Gestão com incidência na ARU

Nos termos do artigo 88.º do RPDM, as UOPG identificadas na ARU de Campanhã - Estação possuem os seguintes conteúdos programáticos:

*UOPG 13 — VCI*

*a) Objetivos:*

- a1) Esta ação pretende minorar o impacto negativo, em termos de qualificação urbana, introduzido pela construção da VCI, que provocou graves problemas ambientais e paisagísticos, designadamente um elevado índice de ruído e uma rutura nos tecidos urbanos da cidade;*
- a2) Os estudos a efetuar deverão eliminar estes inconvenientes, promovendo a reconversão da área através de obras de urbanização que diminuam o efeito de «rutura» e que garantam, sempre que possível, a continuidade urbana;*
- a3) Deverão ser elaborados planos de redução de ruído de forma a não contrariar os níveis sonoros máximos admissíveis definidos na legislação em vigor.*

*b) Forma de execução — Esta UOPG deve ser concretizada através de unidades de execução.*

Sublinha-se a importância para a ARU da Campanhã – Estação do objetivo de promover a reconversão da área através de “obras de urbanização que diminuam o efeito de «rutura» e que garantam, sempre que possível, a continuidade urbana”. Com efeito, a VCI, e seus nós viários, constituem uma “barreira” à continuidade urbana com o vale de Campanhã que deve ser tida em conta.

*UOPG 20 — Alameda de 25 de Abril*

*a) Objetivos — A intervenção urbanística deve ter como objetivo a urbanização das margens da Alameda de 25 de Abril, tendo em consideração as ligações viárias à envolvente indicada no PDM, e deve ser contemplada a criação de um corredor verde entre a Estação de Campanhã e o Parque de São Roque.*

*b) Parâmetros urbanísticos — A área destina -se a habitação, integrando comércio e, eventualmente, serviços;*

*c) Forma de execução — Esta UOPG deve ser concretizada através de um plano de pormenor ou unidades de execução.*

A UOPG da Alameda de 25 de Abril é abrangida por numa pequena porção de território, junto ao limite norte da ARU e da estrutura ferroviária da estação de Campanhã. Sublinha-se a referência à criação de um “corredor verde entre a estação de Campanhã e o Parque de São Roque”.

*UOPG 21 — Campanhã*

*a) Objetivo. — Pretende-se a requalificação e reestruturação dos quarteirões de Campanhã, compatibilizando as diversas iniciativas já em curso para o local e promovendo a integração desta área na cidade através da reformulação da sua estrutura viária e da requalificação dos seus tecidos urbanos. Deve ser contemplada a valorização paisagística e ambiental da ribeira da Lomba, afluente do rio Tinto.*

*b) Parâmetros urbanísticos:*

- b1) O uso deve ser predominantemente habitacional e de pequena indústria;*
- b2) Devem ser disponibilizadas as áreas de equipamento previstas no PDM;*
- b3) O índice bruto de construção máximo para as áreas de urbanização especial é de 0,8.*

*c) Forma de execução — Esta UOPG deve ser concretizada através de unidades de execução ou plano de pormenor para a totalidade da área ou ainda plano de urbanização.*

A UOPG de Campanhã abrange a frente urbana a norte da rua de Pinto Bessa e o lado ponte da rua da Estação, onde, aqui, interceta uma pequena parte em área de urbanização

especial<sup>13</sup>. No resto da área, a esmagadora maioria do território possui a qualificação de solo de “área de frente urbana contínua em consolidação”. Sublinha-se o objetivo de integração desta área na cidade através da “reformulação da sua estrutura viária e da requalificação dos seus tecidos urbanos”.

Por último, salienta-se ainda, a proximidade da ARU à UOPG 23 - Parque Oriental, a qual tem por objetivo “a recuperação e estabilização da zona oriental”, através da concretização do parque urbano ao longo do vale do rio Tinto. Este é, aliás, considerado uma peça fundamental, para o equilíbrio urbano do território onde se integra a ARU de Campanhã – Estação.

O PDM classifica a rede rodoviária de acordo com uma determinada hierarquia<sup>14</sup>, a qual, no território abrangido pela ARU de Campanhã – Estação, está representada na figura seguinte.

---

<sup>13</sup> As áreas de urbanização especial correspondem a áreas de expansão habitacional ou de reconversão urbanística, para as quais é indispensável a definição detalhada da sua conceção e forma de ocupação com recurso ao desenho urbano, estando inseridas em unidades operativas de planeamento e gestão (UOPG).

<sup>14</sup> “A rede viária da cidade é ordenada e hierarquizada de acordo com uma estratégia territorial de mobilidade que visa dotar os diversos modos de transporte alternativos de adequado espaço de funcionamento e, ainda, de acordo com as funções rodoviárias que se pretende ver facilitadas através de adequadas medidas de gestão” (PDM, art.º 52.º).

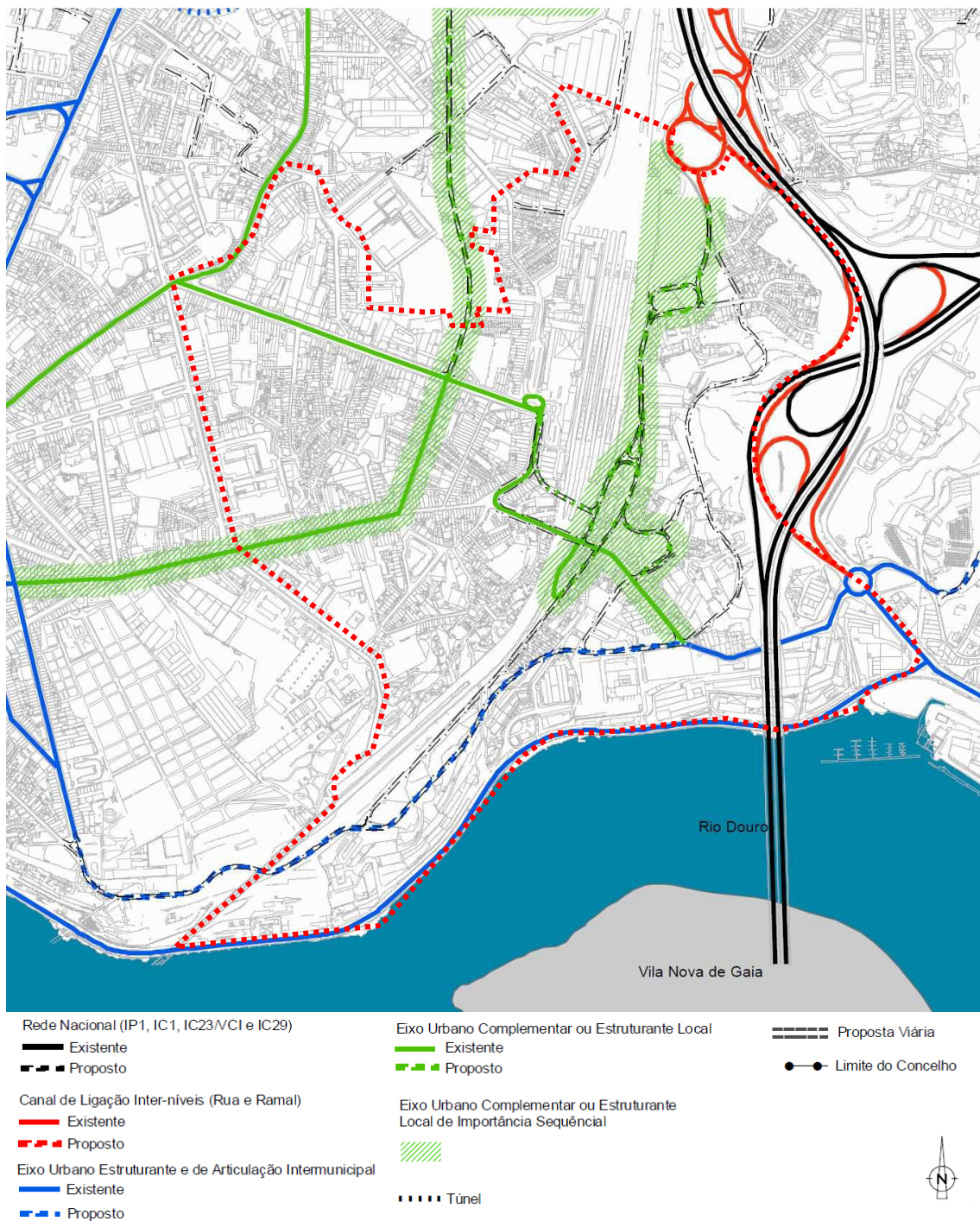


Fig. 22 PDM – Carta da Hierarquia Rodoviária (extrato)

As ruas do Freixo e Pinto Bessa, e as ruas de Padre António Vieira e Heroísmo constituem dois “eixos urbanos complementares ou estruturantes locais”<sup>15</sup> que importa referir, atendendo ao

<sup>15</sup> “têm uma função de nível secundário ao ligarem entre si eixos estruturantes, destinando-se ainda à irrigação dos sectores urbanos definidos pela rede principal, segundo uma lógica de compatibilização entre o tráfego local de atravessamento e o apoio

seu papel na distribuição do tráfego desde a praça da estação de Campanhã até à Baixa e centro da cidade. Na área a delimitar existem várias propostas viárias, com especial relevo, pela sua importância, para a via que liga a rua do Freixo com o largo do Padre Baltazar Guedes, classificada como “eixo urbano estruturante e de articulação intermunicipal”<sup>16</sup>.

O PDM identifica na área abrangida pela ARU, relativamente ao sistema patrimonial, vinte imóveis de interesse patrimonial, identificados na planta de ordenamento — Carta do Património e no Anexo I-A do Regulamento do PDM. Correspondem a imóveis que, pelo seu interesse histórico, arquitetónico ou ambiental, devem ser alvo de medidas de proteção e valorização. Na figura seguinte estão representados os imóveis inseridos na área a delimitar.

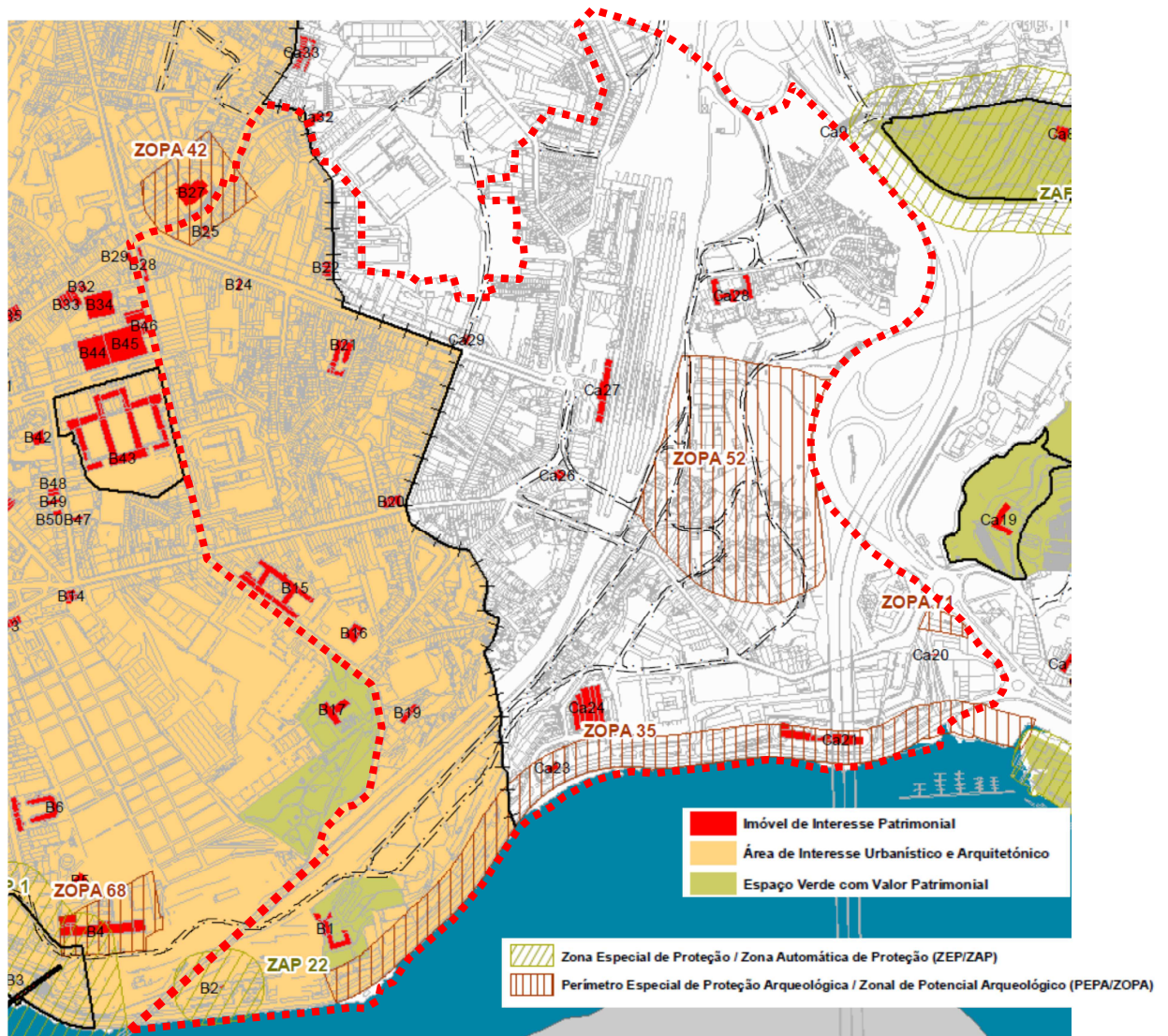


Fig. 23 PDM – Carta do Património (extrato)

às atividades implantadas, prevendo -se ainda que venham a desempenhar um papel decisivo na futura reestruturação da rede urbana de autocarros” (PDM, art.º 52.º, al.c).

<sup>16</sup> “têm como função principal estabelecer a ligação entre os principais setores da cidade, e desses à rede nacional que estrutura o território metropolitano e regional, segundo uma lógica de concentração de fluxos e de grande eficácia de desempenho, com recurso a tecnologias avançadas de apoio à gestão do congestionamento”. (PDM, art.º 52.º, al.a).



Destes edifícios, referem-se alguns que, pelo seu valor arquitetónico<sup>17</sup> e enquadramento urbano, merecem especial destaque:

C27



**Fig. 24 Estação de Campanhã**

*Topónimo* Estação (R. da)

Ca28



**Fig. 25 Centro Juvenil de Campanhã**

*Topónimo* Pinheiro de Campanhã (R. do)

<sup>17</sup> “Os imóveis de interesse patrimonial, identificados na planta de ordenamento — carta do património e no Anexo I-A do Regulamento do PDM, correspondem a imóveis que, pelo seu interesse histórico, arquitetónico ou ambiental, devem ser alvo de medidas de proteção e valorização” (PDM, art.º 45.º, n-º1).

B21



Fig. 26 Fábrica Portuguesa de Passamanarias (atual Fundação AMI)

Topónimo Lomba (R. da)

Ca20

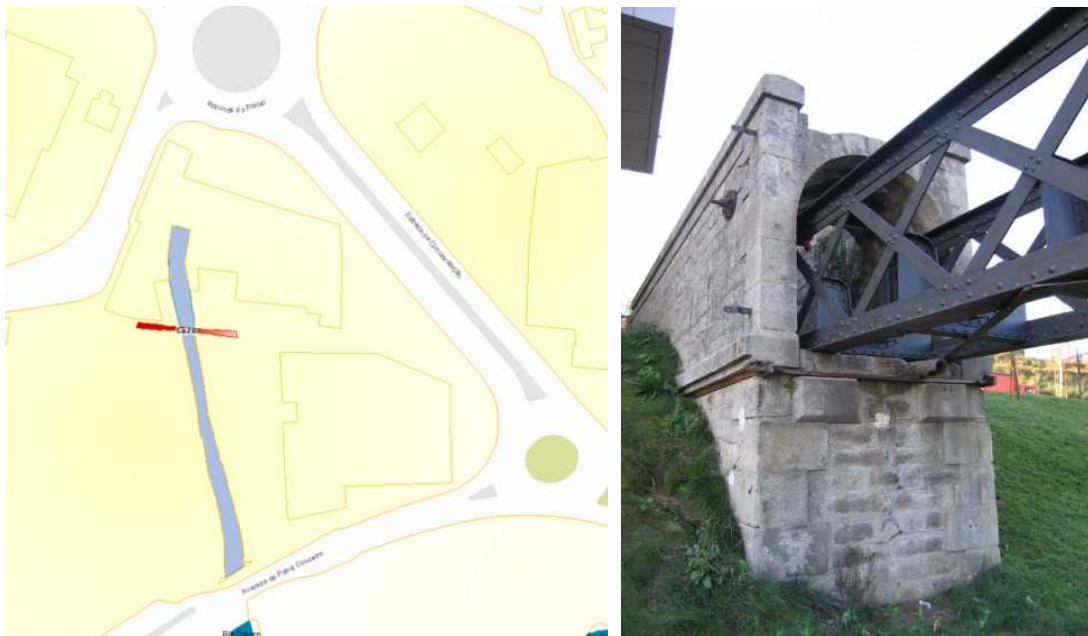


Fig. 27 Ponte - Sifão da «Compagnie Générale des Eaux pour l'Étranger»

Topónimo Freixo (R. do)

B1



**Fig. 28 Quinta da China**

*Topónimo* Paiva Couceiro (Av. de)

B15



**Fig. 29 Edifício Humanitário da Santa Casa da Misericórdia do Porto**

*Topónimo* Barão de Nova Sintra (R. do)

A Planta de Condicionantes do PDM identifica na área abrangida pela ARU de Campanhã - Estação, algumas servidões administrativas e restrições de utilidade pública constantes da legislação em vigor representadas na figura seguinte.

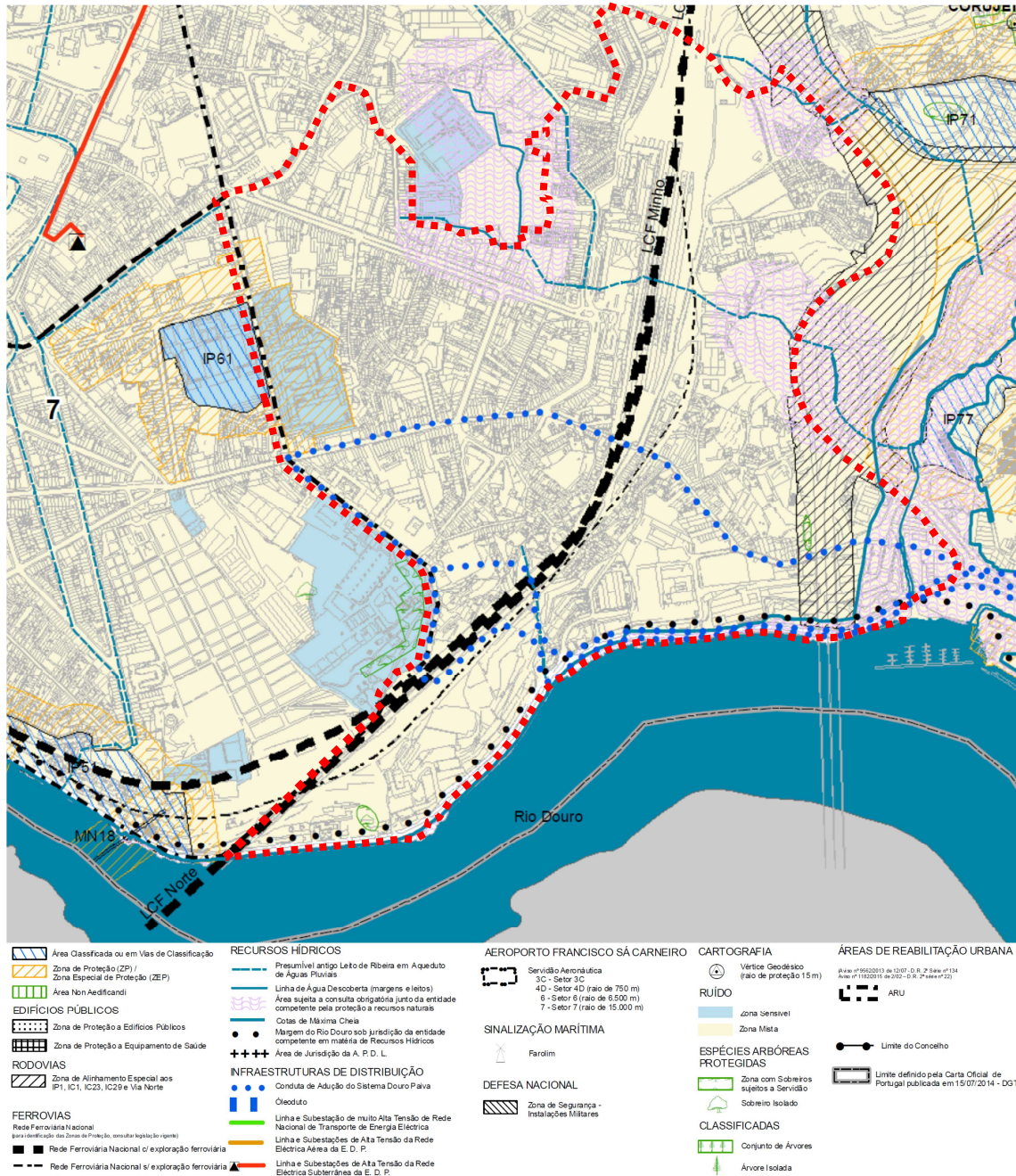
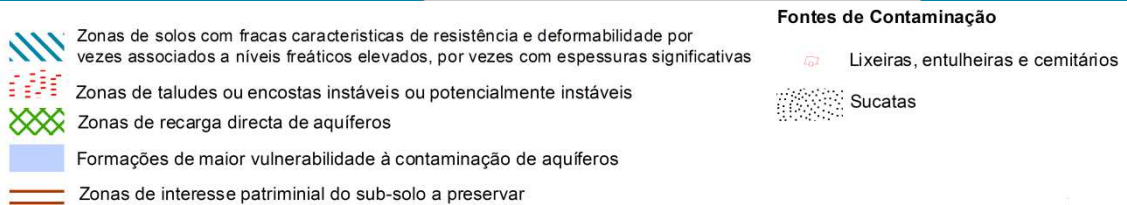
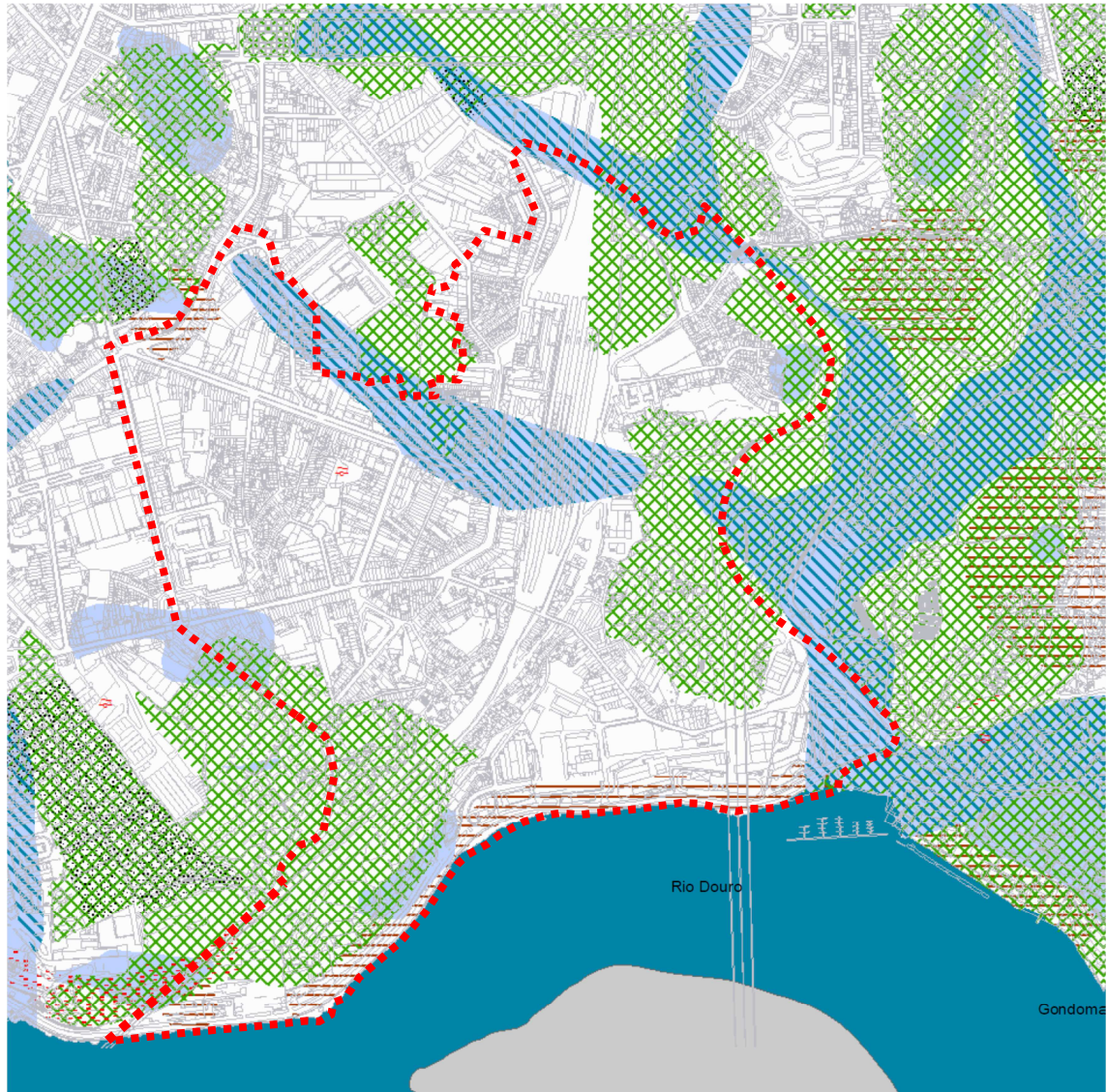


Fig. 30 PDM – Planta de Condicionantes (extrato)

Na área da ARU destacam-se: - as ferrovias que atravessam o eixo central norte-sul; as zonas inundáveis, junto dos rios e ribeiras; e as zonas especiais de proteção a imóvel classificado, nomeadamente à escola secundária Alexandre Herculano.

Dos elementos que acompanham o PDM, importa referir a Planta Geotécnica constituída por 3 cartas<sup>18</sup>. Na figura seguinte apresenta-se um extrato da carta de condicionantes do subsolo, com incidência na ARU de Campanhã – Estação.



**Fig. 31 PDM - Carta de condicionantes de subsolo**

Nesta carta, surgem, com especial relevo, as condicionantes relativas aos aquíferos e aos níveis freáticos elevados.

<sup>18</sup> “Geomorfológica; Zonamento geotécnico; Condicionantes geológico-geotécnicos.” (PDM, art.º 2.º, al. h)

Por último, a carta apresentada na figura seguinte, representa o zonamento geotécnico e as respetivas unidades geotécnicas que incidem sobre o território da ARU de Campanhã – Estação.

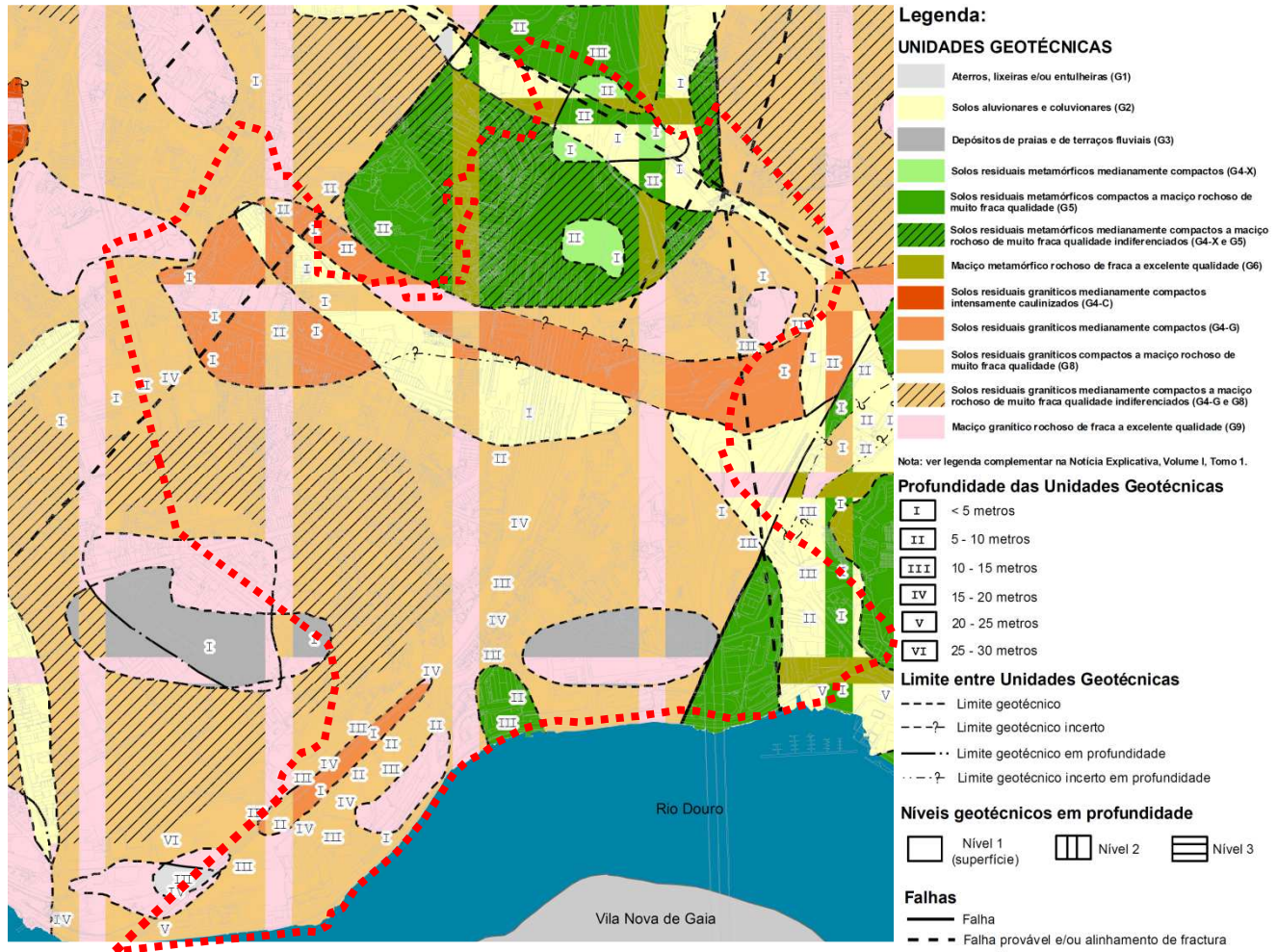


Fig. 32 PDM - Carta de zonamento geotécnico

Salienta-se o predomínio de “solos residuais graníticos compactos a maciço rochoso de muito fraca qualidade” acompanhado de áreas significativas de “solos residuais graníticos medianamente compactos” numa faixa de nascente para poente da estação de Campanhã.

### 3. MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

#### 3.1. Critérios subjacentes à delimitação da Área de Reabilitação Urbana

A breve caracterização efetuada no ponto anterior permite concluir que o território da ARU de Campanhã – Estação concentra problemas habitacionais, de degradação física e vulnerabilidade socioeconómica, mas também um conjunto diversificado de potencialidades de transformação urbanística e de revitalização urbana que, uma vez concretizadas, poderão contribuir significativamente para a dinamização da zona oriental da cidade.

Os critérios de delimitação da ARU de Campanhã – Estação refletem simultaneamente preocupações de coesão sócio territorial centradas na superação dos constrangimentos sociais, urbanísticos e habitacionais existentes e objetivos orientados para a dinamização económica de toda a área. Por esse motivo, são identificados critérios de carência sócio espacial, de oportunidade e de dinamização socioeconómica.

No que respeita ao primeiro conjunto de critérios, os défices sócio espaciais encontrados na ARU de Campanhã – Estação que justificam uma intervenção transversal aos vários domínios de intervenção são de ordem social, urbanística e habitacional. No plano social, a ARU de Campanhã – Estação confronta-se com problemas comuns a muitas outras zonas da cidade, mas que assumem neste território uma expressão particularmente desfavorável. A presença de uma população envelhecida e pouco escolarizada e os elevados índices de desemprego refletem graus de exclusão social superiores aos observados no Porto e nas próprias freguesias do Bonfim e de Campanhã que integram a zona e que, como é habitualmente reconhecido sobretudo no caso da segunda, se posicionam entre as mais desfavorecidas do Porto.

A problemática da exclusão social encontra significativa expressão nas condições residenciais de grande parte da população. O parque habitacional da ARU de Campanhã – Estação encontra-se fortemente envelhecimento e apresenta um elevado grau de degradação do edificado visível, por exemplo, na proporção comparativamente elevada de residências que não dispõem de condições de conforto básicas. Estas condições e a presença de um grande número de alojamentos de pequena dimensão refletem o número considerável de “ilhas” ainda existentes tanto a nascente como a poente da linha ferroviária. A atratividade do edificado surge ainda limitada pelo défice de infraestruturas associadas a um estilo de vida contemporâneo, sendo mais visível a indisponibilidade de lugares de estacionamento na grande maioria dos alojamentos.

No plano urbanístico, a ARU de Campanhã – Estação defronta-se com a presença de importantes efeitos de “barreira”, motivados sobretudo pela linha ferroviária e, em menor escala, pela Via de Cintura Interna. Este facto originou um tecido urbano fragmentado, gerador de múltiplas situações limitadoras da acessibilidade e potenciadoras da segregação sócio espacial. A agregação numa única ARU de três parcelas com perfis distintos mas que oferecem potencial para uma crescente complementaridade – a poente e a nascente da linha ferroviária e ao longo da frente ribeirinha – vai ao encontro deste objetivo de coerência global. Exige, no entanto, uma abordagem estratégica que privilegie a complementaridade entre os objetivos de reabilitação de cada uma destas parcelas e um investimento relevante em infraestruturas destinadas a promover a coesão interna da ARU.

Apesar da sua relevância, o efeito de “barreira” está, no entanto, longe de ser o único problema que no plano urbanístico afeta a ARU de Campanhã – Estação. A área defronta-se ainda com défices importantes no domínio da qualificação dos espaços públicos, frequentemente associados à presença de uma malha viária de construção antiga que tem sofrido as consequências de um longo período de sub-investimento. Por outro lado, sobretudo na zona situada a nascente da linha ferroviária, subsistem importantes descontinuidades da ocupação territorial que interessa ultrapassar, fruto de um desenvolvimento urbano desigual e pouco estruturado.

Os elevados índices de exclusão social, o défice de condições residenciais condignas e os problemas urbanísticos associados à fragmentação dos tecidos urbanos e à desqualificação do espaço público constituem critérios de carência sócio espacial que permitem identificar a ARU de Campanhã – Estação como um território marcado por problemas graves que urge ultrapassar. Contudo, a área delimitada é igualmente portadora de importantes atributos, oferecendo oportunidades de dinamização socioeconómica com efeitos significativos numa grande parte da zona oriental da cidade.

O critério de oportunidade que melhor distingue a ARU de Campanhã – Estação de outras zonas do Porto centra-se na presença da estação ferroviária. Este equipamento constitui um ponto de passagem frequente, por vezes diário, para um grande número de pessoas. Sendo dotado de uma visibilidade ímpar, a reabilitação da sua envolvente produz um efeito de exemplificação e mobilização potencialmente indutor de dinâmicas de reabilitação numa área consideravelmente mais ampla. Trata-se de um aspeto tanto mais relevante quanto as intervenções de reabilitação urbana surgem frequentemente associadas a lógicas de “mimetismo” das iniciativas, bem como a dinâmicas de “efeito multiplicador”.

Encontrando-se atualmente articulada com a rede de metro, a estação ferroviária será futuramente ligada ao interface rodoviário do Porto (previsto para as suas imediações), encontrando ainda um acesso fácil à rede rodoviária nacional através da Via de Cintura Interna (VCI). Todas estas infraestruturas oferecem uma fácil conectividade da ARU de Campanhã – Estação à escala regional, nacional e internacional, facto que confere a este território oportunidades únicas do ponto de vista da atratividade de novas atividades e funções.

A atratividade da área é ainda potenciada pela presença de dois fatores adicionais, designadamente a disponibilidade de espaços amplos, vazios e flexíveis do ponto de vista da adaptação a um conjunto diversificado de usos (caso dos antigos armazéns e fábricas localizados na zona) e os custos imobiliários comparativamente baixos, quando em confronto com o observado noutras zonas da cidade. Algumas dinâmicas associadas a estes atributos são já visíveis no âmbito das atividades criativas, podendo no entanto ser alargadas a um conjunto mais diversificado de atividades.

A dinamização de certas atividades económicas constitui, frequentemente, um fator indutor da revitalização da função residencial e vice-versa. A ARU de Campanhã – Estação oferece potencialidades relevantes neste domínio, pelo que o terceiro critério de oportunidade relaciona-se com a qualidade de vida proporcionada pelos elevados atributos paisagísticos da zona (particularmente na frente ribeirinha e suas proximidades), por um património



arquitetónico valioso e por uma dotação de espaços verdes favorável, sobretudo após a conclusão do parque oriental, localizado nas suas proximidades.

Por último, deverá ser feita referência a um conjunto de princípios transversais à definição dos critérios de delimitação. Em primeiro lugar, a contiguidade espacial face à ARU do Bonfim, já delimitada e situada a poente da ARU de Campanhã-Estação, afigura-se como um princípio essencial numa perspetiva de coerência das várias intervenções de reabilitação urbana previstas para o Porto.

Em segundo lugar, optou-se por não delimitar a ARU em função dos eixos de via. Sendo os arruamentos dotados de uma coerência do ponto de vista morfológico e da indução das dinâmicas de reabilitação urbana, a utilização de critérios diferenciados nas duas frentes urbanas de uma mesma artéria colocaria em causa toda a lógica inerente à operação, para além de levantar problemas de equidade perante eventuais benefícios a contemplar.

Em terceiro lugar, entende-se que a área de urbanização especial inserida na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão, UOPG 21 - Campanhã, contemplada no Plano Diretor Municipal em vigor deverá, tanto quanto possível, ser excluída da ARU. Tratando-se de um território relativamente ao qual subsistem fatores de incerteza significativos, mas cujos objetivos se encontram definidos no âmbito do PDM, a sua concretização deverá ser remetida para instrumentos de política urbana diferentes dos associados à ARU de Campanhã-Estação. Contudo, e em coerência com o princípio enunciado anteriormente, as frentes de rua inseridas nesta UOPG confinantes com o restante território da ARU de Campanhã-Estação deverão ser incluídas.

Finalmente, entende-se que a delimitação da ARU de Campanhã-Estação deverá, tanto quanto possível, acompanhar os limites das secções estatísticas definidas no Recenseamento Geral da População e da Habitação de 2011, devido ao facto de esta fonte constituir um dos principais suportes estatísticos a utilizar numa futura Operação de Regeneração Urbana.

### 3.2. Objetivos a prosseguir

Tendo em consideração a caracterização da área e os critérios utilizados para a sua delimitação, os objetivos estratégicos a prosseguir numa futura operação de reabilitação urbana são os seguintes:

#### **1. Melhorar as condições habitacionais e de bem-estar dos atuais residentes, contribuindo para o reforço da atratividade residencial**

O breve diagnóstico apresentado anteriormente permite concluir que a ARU de Campanhã-Estação enfrenta graves problemas sócio urbanísticos, refletidos na desqualificação do parque habitacional e em indicadores sociais mais desfavoráveis do que os registados no conjunto da cidade. A presença de um grande número de “ilhas” e de um parque habitacional envelhecido, frequentemente desprovido das mais elementares infraestruturas básicas, reflete uma realidade que urge ultrapassar. Uma intervenção com objetivos claros de coesão sócio territorial não deverá, contudo, circunscrever-se aos aspetos habitacionais, tanto mais que a população residente se defronta com elevados

índices de desemprego e reduzidas qualificações, entre outros problemas sociais. A superação destas dificuldades requer uma abordagem multifacetada, combinando intervenções no edificado, nos equipamentos coletivos e nas condições imateriais de desenvolvimento urbano.

## **2. Estruturar o território e requalificar os tecidos urbanos**

Devido aos efeitos de “barreira” associados à presença de importantes infraestruturas viárias, a fragmentação do território constitui um dos principais problemas urbanísticos da ARU de Campanhã-Estação, pelo que a estruturação deste território e o reforço da sua coerência interna deverão colocar-se entre as principais prioridades de uma futura operação de reabilitação urbana. Tirando partido da nova rede viária, propõe-se melhorar a acessibilidade e a circulação na área de intervenção, em particular nas ligações entre zonas do tecido urbano que atualmente sofrem de importantes descontinuidades.

Contudo, e dada a abrangência dos problemas urbanísticos da zona, deverão ser valorizados outros fatores de qualificação urbana. Merecem particular atenção os bens patrimoniais que caracterizam esta parte da cidade, com relevo para a proteção e conservação da paisagem urbana consolidada, dos espaços verdes, dos edifícios e conjuntos monumentais e dos sistemas arquitetónicos, materiais e técnicas construtivas que caracterizam e dão substância ao edificado corrente. Associada a estas intervenções, propõe-se uma profunda intervenção nos espaços coletivos, um dos domínios de intervenção relativamente ao qual a ARU de Campanhã-Estação apresenta maiores carências.

## **3. Dinamizar as atividades económicas e induzir um novo polo de criatividade urbana**

O tecido urbano da ARU Campanhã-Estação apresenta ainda marcas de um passado predominantemente industrial cujo legado físico oferece oportunidades de reabilitação urbana singulares. À dotação de edifícios frequentemente dotados de uma elevada qualidade arquitetónica e valor patrimonial, aliam-se os atributos paisagísticos associados a uma orografia favorável e à presença da frente de rio. Sendo reconhecida a forte correspondência entre qualidade patrimonial e paisagística e a presença de atividades inovadoras e criativas, deverão ser criadas condições para a fixação na ARU de Campanhã-Estação de empresas com estas características, tanto de caráter cultural como de matriz tecnológica.

## **4. Renovar a imagem da zona oriental desenvolvendo iniciativas e projetos inovadores**

A ARU de Campanhã-Estação conta com um dos espaços mais frequentados do Porto, constituindo local de passagem para muitos residentes no Grande Porto e “porta de entrada” no Porto para um número significativo de visitantes. Nesse sentido, reúne condições excecionais para promover a atratividade de um território cujos limites excedem amplamente os da ARU e da própria zona oriental. Contribuir para a concretização deste objetivo implica associar a este território uma imagem de modernidade, materializada em experiências inovadoras e pioneiras em domínios como a cultura, a sustentabilidade ambiental ou a qualidade do espaço público. A requalificação do tecido empresarial, do edificado e dos espaços públicos induzirá, por outro lado, uma melhoria da dotação do comércio local e dos serviços de proximidade, tanto em termos quantitativos como no plano qualitativo.

## 5. Implementar um modelo de intervenção integrado eficiente e participado

Uma operação de reabilitação urbana bem-sucedida requer a superação das lógicas setoriais e fragmentadas que muitas vezes caracterizam as intervenções nos territórios. Exige, nesse sentido, uma articulação entre o físico e o imaterial, entre lógicas de intervenção distintas e por vezes contrastadas e entre agendas nem sempre convergentes. Um objetivo estratégico centrado na articulação de intervenções e de múltiplos agentes assume uma centralidade ainda maior num território vincadamente heterogéneo como a ARU de Campanhã-Estação.

Pelas suas características, a ARU de Campanhã-Estação apresenta face a outros territórios objeto de intervenções de reabilitação urbana diversas especificidades. Em lugar de um tecido urbano consolidado e coeso, oferece múltiplas oportunidades de interação entre espaços distintos mas potencialmente complementares. Em lugar de uma herança patrimonial consolidada, apresenta oportunidades de “reinvenção” do território que conjugam elementos do passado e do futuro. Tratando-se de um contexto de intervenção em grande medida inédito a nível nacional, uma intervenção de reabilitação urbana é potencialmente enriquecedora não apenas para a zona oriental como para toda a cidade. Sendo múltiplos, os fatores de enriquecimento têm como elemento central a inovação. Uma inovação, que longe de centrar-se no conteúdo das iniciativas, deverá alargar-se ao próprio processo de conceção e de operacionalização, e mobilizar um leque muito diversificado de agentes.

## 4. DELIMITAÇÃO DA ÁREA ABRANGIDA

O limite da ARU Campanhã - Estação é constituído: a norte, pela rua do Bonfim, calçada de Godim e as frentes urbanas das ruas de S. Rosendo, de Pinto Bessa, de Justino Teixeira e do Monte da Estação; a sul, pela avenida de Paiva Couceiro; a nascente, pela VCI e o tramo final da Estrada da Circunvalação; e a poente, pelas ruas de António Carneiro e Barão de Nova Sintra e pelo limite da linha férrea até à ponte de São João.

A ARU tem uma área territorial de, aproximadamente, 112 hectares, em que o espaço público ocupa cerca de 15 hectares. Foram identificados na área delimitada, 31 quarteirões. A delimitação está representada graficamente na fig.33 e na Peça Gráfica 1, anexa.



Fig. 33 Planta do limite da área de reabilitação urbana de Campanhã - Estação

## 5. QUADRO DE BENEFÍCIOS FISCAIS E DE OUTROS INCENTIVOS À REABILITAÇÃO

Na delimitação de área de reabilitação urbana, nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 13º e da alínea a) do artigo 14º do RJRU, o município está obrigado a definir “os benefícios fiscais associados aos impostos municipais sobre o património, designadamente o imposto municipal sobre imóveis (IMI) e o imposto municipal sobre as transmissões onerosas de imóveis (IMT), nos termos da legislação aplicável”.

Por deliberação da Assembleia Municipal de 22 de dezembro de 2014, o Município do Porto aprovou o Sistema Municipal de Incentivos Fiscais à Reabilitação Urbana e à Valorização Energética na Reabilitação Urbana aplicável às áreas de reabilitação urbana aprovadas e as que viessem a ser aprovadas, à luz do Regime Jurídico da Reabilitação Urbana.

Assim, em cumprimento da referida deliberação da Assembleia, são definidos para a presente Área de Reabilitação Urbana os benefícios fiscais que de seguida se enunciam.

De salientar que, o valor global da despesa fiscal anual resultante do quadro de benefícios fiscais aqui fixado estima-se em 50 000€.

Este valor foi calculado tendo por referência os últimos dados disponíveis, que se reportam ao ano de 2013, e respeitam ao valor dos benefícios fiscais concedidos por aplicação de igual quadro legal e regulamentar de incentivos fiscais, bem como a dimensão da Área de Reabilitação Urbana em apreço.

### 5.1. Impostos Municipais

#### 5.1.1. Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI)

A - Estão isentos de IMI, pelo período de 5 anos, a contar do ano, inclusive, da conclusão da ação de reabilitação, os prédios ou frações autónomas, situados em áreas de reabilitação urbana e que sejam objeto de ações de reabilitação urbana comprovadamente iniciadas a partir da data da aprovação da ARU e que se encontrem concluídas até 31 de dezembro de 2020.

Procedimento para reconhecimento da isenção:

- Certificação da execução da ação de reabilitação urbana pela entidade licenciadora;
- Certificação no âmbito do Sistema de Certificação Energética de Edifícios (SCE – Decreto-Lei n.º 118/2013), quando aplicável, ou da situação de exceção à sua aplicação ouvida a Agência de Energia do Porto (AdEPorto);
- Determinação do nível de conservação do prédio antes do início e no termo das ações de reabilitação.

B - A isenção de IMI pelo período de 5 anos, referida no ponto anterior, renovável automaticamente, por igual período (5 anos) no caso de ser reconhecida a valorização energética do imóvel.

Procedimento para reconhecimento da isenção:

- Certificação da execução da ação de reabilitação urbana que compete à entidade licenciadora;
- Certificação da valorização energética, que compete à Agência de Energia do Porto, mediante apresentação de Certificado Energético e documentação relacionada no âmbito do Sistema de Certificação Energética de Edifícios (SCE – Decreto-Lei n.º 118/2013);
- Determinação do nível de conservação do prédio antes do início e no termo das ações de reabilitação.

B1 Critérios de valorização energético-ambiental necessários à obtenção da valorização energética de edifícios e/ou frações autónomas para fins residenciais:

A certificação de valorização energética de edifícios e/ou frações autónomas do âmbito de aplicação do Sistema de Certificação Energética de Edifícios (SCE – Decreto-Lei n.º 118/2013), designadamente, de edifícios residenciais (âmbito específico do Regulamento de Desempenho Energético dos Edifícios de Habitação – REH) é conferida quando se verificarem, cumulativamente, os seguintes critérios de valorização energético-ambiental:

- a) Verificação dos limites legais do Sistema de Certificação Energética de Edifícios (SCE – Decreto-Lei n.º 118/2013);
- b) Taxa de renovação horária do ar interior igual a 0,4;
- c) Inércia térmica igual ou superior a 150 kg/m<sup>2</sup>;
- d) Fator solar correspondente ao vão envidraçado com os dispositivos de proteção 100% ativos igual ou inferior a 0,45;
- e) Instalação de coletores solares para AQS de sistemas de água quente solar nos termos do Guia de Termos de Referência (GTR);
- f) Instalação de rede de gás;
- g) Valor de Nic/Ni (Rácio entre as necessidades nominais anuais de energia útil para aquecimento da fração e o limite máximo regulamentar destas mesmas necessidades) seja igual ou inferior a 0,60.

B2. Critérios de valorização energético-ambiental necessários à obtenção da valorização energética de edifícios e/ou frações autónomas para fins não residenciais:

A certificação de valorização energética de edifícios e/ou frações autónomas do âmbito de aplicação do Sistema de Certificação Energética de Edifícios (SCE – Decreto-Lei n.º 118/2013), designadamente de edifícios não residenciais (âmbito específico do Regulamento de Desempenho Energético dos Edifícios de Comércio e Serviços – RECS) é conferida quando se verificarem, cumulativamente, os seguintes critérios de valorização energético-ambiental:

- a) Iluminação de base com potência específica igual ou inferior a 10 W/m<sup>2</sup>;
- b) Instalação de rede de gás;
- c) Utilização anual de energia primária para iluminação e AVAC:
  - i) igual ou inferior a 50 kWh/m<sup>2</sup>.ano para edifícios de escritórios e administrativos;
  - ii) igual ou inferior a 80 kWh/m<sup>2</sup>.ano para as restantes tipologias de edifícios de serviços;
- d) Verificação dos limites legais do Sistema de Certificação Energética de Edifícios (SCE – Decreto-Lei n.º 118/2013).

#### 5.1.2. Imposto Municipal sobre as Transmissões Onerosas de Imóveis (IMT)

Estão isentos de IMT na primeira transmissão onerosa os prédios ou frações autónomas reabilitados, destinados exclusivamente a habitação própria e permanente situado em áreas de reabilitação urbana aprovadas e que sejam objeto de ações de reabilitação urbana, comprovadamente iniciadas a partir da data de aprovação da ARU e que se encontrem concluídas até 31 de dezembro de 2020.

Procedimento para reconhecimento da isenção:

- Certificação da execução da ação de reabilitação urbana que compete à entidade licenciadora;
- Determinação do nível de conservação do prédio antes do início e no termo das ações de reabilitação.

Para efeitos de concessão das isenções a que se referem os números anteriores importa ter em conta os conceitos de ação de reabilitação e estado de conservação constantes das alíneas a) e c) do n.º 22 do artigo 71.º do Estatuto dos Benefícios Fiscais, que se transcrevem:

a) 'Ações de reabilitação' as intervenções destinadas a conferir adequadas características de desempenho e de segurança funcional, estrutural e construtiva a um ou vários edifícios, ou às construções funcionalmente adjacentes incorporadas no seu logradouro, bem como às suas frações, ou a conceder-lhe novas aptidões funcionais, com vista a permitir novos usos ou o mesmo uso com padrões de desempenho mais elevados, das quais resulte um estado de conservação do imóvel, pelo menos, dois níveis acima do atribuído antes da intervenção;

c) 'Estado de conservação' o estado do edifício ou da habitação determinado nos termos do disposto no NRAU e no Decreto-Lei n.º 156/2006, de 8 de Agosto, para efeito de atualização faseada das rendas ou, quando não seja o caso, classificado pelos competentes serviços municipais, em vistoria realizada para o efeito, com referência aos níveis de conservação constantes do quadro do artigo 33.º do NRAU.”

Atualmente, a determinação do nível de conservação está regulada no Decreto-Lei nº 266-B/2012, de 31 de dezembro.

## 5.2. Taxas Municipais

### 5.2.1. Taxas de ocupação de domínio público

Redução em 80% do montante das taxas devidas pelo licenciamento de ocupação do domínio público por motivo de obras diretamente relacionadas com obras de construção, reconstrução, conservação, recuperação ou reabilitação do parque edificado, situadas nas áreas de reabilitação urbana aprovadas nos termos do Regime Jurídico da Reabilitação Urbana – Artigo G/16.º, n.º1 alínea a) do Código Regulamentar do Município do Porto.

### 5.2.2. Taxas devidas pelo licenciamento/ autorização/ admissão da comunicação prévia de operações urbanísticas

Redução em 50% do montante das taxas devidas pelo licenciamento/ autorização/ admissão da comunicação prévia de operações urbanísticas localizadas na área definida nas áreas de reabilitação urbana aprovadas nos termos do Regime Jurídico da Reabilitação Urbana – Artigo G/16.º, n.º1 alínea b) do Código Regulamentar do Município do Porto.

## 5.3. Outros Incentivos

### 5.3.1. SIM-Porto (Regulamento Municipal do Sistema Multicritério de Informação da Cidade do Porto Sim-Porto, publicado no DR - 2.ª série, 16 de outubro de 2007)

A Cidade do Porto possui um sistema de incentivos para a realização de obras de reabilitação na Baixa da cidade, designado por Sistema Multicritério de Informação da Cidade do Porto (SIM-Porto) o qual permite a atribuição de direitos construtivos extraordinários a quem promover operações de reabilitação na Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU).

Os direitos construtivos adquiridos através do SIM-Porto poderão ser transacionados a todo o tempo e utilizados, dentro ou fora da ACRRU (em áreas de habitação coletiva assinaladas no PDM, na carta de classificação de solos), aumentando até 0,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a edificabilidade estabelecida no n.º 3 do artigo 27.º do PDM.



## REFERÊNCIAS

- AZEREDO, Manuel de, AZEREDO Maria Augusta - *As Pontes do Porto: História de uma Paixão*, FEUP, 2000
- BARROS, José Corrêa de - *Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto*, Typographia de António José da Silva Teixeira, 1881
- MEIRELES, Miguel F., RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã estudos monográficos*, edição, Junta de Freguesia de Campanhã, Porto, 1991
- COSTA, José Lobato - *120 anos de Comboio a norte do Douro*, Público 15 Outubro, 1995
- COSTA, José Lobato - *As Pontes do Porto Oitocentista*” Público, 30 Novembro 1997
- DIAS, Marina Tavares; MARQUES, Mário Morais - *Porto Desaparecido*, Porto, Quimera Editores, 2002
- DOMINGUES, José - *Estação Ferroviária de Campanhã*, Jornal de Notícias, 28 Agosto 2001
- PINTO, Jorge Ricardo – *O Porto Oriental no Final do Século XIX. Um retrato urbano (1875-1900)* Edições Afrontamento, Porto, 2007
- RAMOS, Luís A. de Oliveira (Direc.) - *História do Porto*, Porto, Porto Editora, 1994
- SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto das Luzes ao Liberalismo*, Lisboa, Coleção Portucale, Edições Inapa S. A., 2001
- TEIXEIRA, C. Manuel - *Habitação Popular na Cidade Oitocentista, as Ilhas do Porto*, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1996



Legenda

 Limite da área de reabilitação urbana de Campanhã - Estação



CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO



ARU de Campanhã - Estação

Data | Maio 2015

Planta do limite da Área de Reabilitação Urbana de Campanhã - Estação

Escala: | 1:5 000

Peça Gráfica | 1