



PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
DA
REGIÃO DO NORTE



SISTEMA URBANO

Teresa Sá Marques

José Alberto Rio Fernandes

OUTUBRO DE 2008



ÍNDICE

1. AS PERSPECTIVAS URBANO-TERRITORIAIS NAS POLÍTICAS NACIONAIS

1.1. A Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável

1.2. Sistematização das ideias chave da “Política de Cidades POLIS XXI”

1.3. Sistematização das ideias chave do PNPO - Sistema Urbano do Norte

1.4. Sistematização das ideias chave do Programa Operacional - Norte

2. DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO DO SISTEMA URBANO

2.1. As macro-estruturas territoriais

2.2. Centralidades e funcionalidades urbanas

3. DESAFIOS URBANO-TERRITORIAIS

4. MODELO DO SISTEMA URBANO REGIONAL

5. NORMAS...

1. AS PERSPECTIVAS URBANO-TERRITORIAIS NAS POLÍTICAS NACIONAIS

Este capítulo pretende ser uma resenha das políticas nacionais em matéria de políticas e intervenção urbana.

1.1. A Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável

A “Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável” (ENDS) identifica sete objectivos, um dos quais dirigido à importância que é dada às cidades:

1. *Preparar Portugal para a sociedade do conhecimento;*
2. *Crescimento sustentado, competitividade à escala global e eficiência energética;*
3. *Melhorar o ambiente e valorização do património natural;*
4. *Mais equidade, igualdade de oportunidades e coesão social;*
5. **Melhor conectividade internacional do país e valorização equilibrada do território** (...valorizando o papel das cidades como motores fundamentais do desenvolvimento e internacionalização, tornando-as mais atractivas e sustentáveis, e reforçando o papel do sistema urbano nacional como dinamizador do conjunto do território);
6. *Um papel activo de Portugal na construção europeia e na cooperação internacional;*
7. *Uma administração pública mais eficiente e modernizada.*

A operacionalidade do 5º Objectivo passa pela consolidação e projecção internacionalmente das grandes centralidades metropolitanas de Lisboa e Porto e pela promoção do policentrismo urbano e pela coesão territorial. A articulação da estrutura do sistema urbano com a das redes de transportes e acessibilidades constitui um dos factores chave do desenvolvimento e da coesão territorial. O policentrismo, enquanto factor ordenador da complementaridade e da organização das regiões metropolitanas, deve ser um factor orientador do ordenamento do conjunto da estrutura urbana e do sistema de acessibilidades do Continente. Neste sentido, importará:

- a) reforçar a rede de cidades e as suas funções de charneira e de indução do desenvolvimento territorial;
- b) consolidar e promover redes de suporte à comunicação e cooperação entre cidades não só no sentido transversal (litoral-interior) mas também no sentido interior-interior, nomeadamente realçando os eixos interiores longitudinais.

A opção por uma perspectiva integrada de desenvolvimento urbano-rural, com o ordenamento do território e o desenvolvimento rural naturalmente em primeira linha, representa uma dimensão adicional do policentrismo e da coesão territorial a promover no quadro da

implementação da ENDS. As tecnologias de informação e comunicação têm um papel fundamental no desenvolvimento das regiões, pois podem assegurar uma boa conectividade digital da malha policêntrica e promover o enraizamento local de competências em TIC.

No PIENS as *Prioridades e Vectores Estratégicos* (para o Objectivo 5 da ENDS) podem ser esquematizadas da seguinte forma:

<p>Acessibilidades que contribuam para a coesão territorial e para um modelo territorial mais policêntrico</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estruturação do eixo Norte-Sul na vertente Ferroviária ▪ Acessibilidades regionais estruturantes da consolidação de um modelo territorial mais policêntrico
<p>Cidades atractivas, acessíveis e sustentáveis</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Condições regulamentares, financeiras e fiscais favoráveis a um urbanismo com acessibilidades e mobilidade sustentáveis ▪ Parcerias entre cidades para a atractividade e diferenciação ▪ Incentivos ao desenvolvimento de cidades sustentáveis, requalificadas e com memória ▪ Melhor integração cidades-região.

As metas identificadas para atingir este objectivo passam pelo reforço das redes de cooperação e das redes temáticas entre cidades, pela promoção de pólos regionais de competitividade, pela implementação de projectos de parceria para a regeneração urbana e pela afirmação de um sistema infraestrutural de apoio à inovação urbana.

“Plano de Implementação da ENDS” (PIENDS):

VECTOR	Intervenções de Referência	
<p>Acessibilidades que contribuam para a coesão territorial e para um modelo territorial mais policêntrico</p>	<p>1. Construção de uma nova linha ferroviária de alta velocidade entre Lisboa e Porto, articulando com a rede convencional nos seus terminais e estações intermédias, designadamente em Leiria, Coimbra e Aveiro; 2. Investimento nas articulações entre rede rodoviária principal (Ips e Ics) e redes de âmbito local ou regional através de vias com características de traçado adequados à sua função de distribuição, integrando programas regionais de variantes e circulares urbanas</p>	
<p>Cidades Atractivas, Acessíveis e Sustentáveis</p>	<p>3. Parcerias entre cidades para a atractividade e diferenciação</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instalação de equipamentos e sistemas que reforcem a atractividade das cidades para novas actividades mais intensivas em conhecimento ou que contribuam para a melhoria da qualidade de vida. Estes investimentos devem ser realizados numa perspectiva de fortalecerem o policentrismo e serem prioritariamente dirigidos às regiões de urbanização difusa
<p>Incentivos ao Desenvolvimento de Cidades Sustentáveis, Requalificadas e com Memória</p>	<p>4. Investimentos a concretizar nas cidades individualmente consideradas e destinados a reforçar a sustentabilidade do seu funcionamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Experimentação de novas formas organizativas de transporte público, utilizando soluções inovadoras de motorização e telemática ▪ Difusão de novas soluções de produção descentralizada de energia e sua gestão eficiente, para fins residenciais em áreas urbanas ▪ Apoio à criação de corredores ecológicos e de espaços públicos verdes nas cidades ▪ Apoio à experimentação de novas soluções e de intervenções de reabilitação dos sistemas de

		saneamento básico nas grandes áreas urbanas
	5. Intervenções de requalificação urbana de grande dimensão e urgência	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualificação e reinserção urbana de áreas críticas ▪ Revitalização de centros históricos das cidades e de áreas urbanas consolidadas mas degradadas ▪ Qualificação das periferias
	6. Apoio à instalação de novos patrimónios museológicos e de colecções de arte	
	7. Apoio à formação ou integração em redes de museus e de colecções de arte	
	8. Desenvolvimento de iniciativa orientada para o fomento das actividades criativas e para a valorização dos factores culturais	
Melhor Integração Cidades-Regiões	9. Apoio ao investimento em infraestruturas e equipamentos de carácter supramunicipal no âmbito de projectos de cooperação intra-urbana	
	10. Organização e gestão de sistemas intermunicipais (mobilidade, equipamentos urbanos complementares, redes ecológicas, ..)	
	11. Projectos intermunicipais de reordenamento de actividades com o objectivo de qualificação da paisagem e do ambiente	
Programas Integrados de Incentivos para Regiões com graves problemas de reconversão	12. Apoios suplementares para programas integrados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incentivos à localização de novas actividades ▪ Implantação de centros de conhecimento, integrados em redes mais vastas ▪ Melhoria da atractividade das cidades e intervenções em acessibilidades estruturantes do espaço
	13. Apoios suplementares para programas destinados à cooperação entre cidades em NUTs III de baixa densidade populacional e com significativos défices de desenvolvimento	
	14. Apoios suplementares à diversificação de actividades e à melhoria dos Centros Urbanos em NUTs III com significativos défices de desenvolvimento e atingidas por processos de destruição maciça de recursos naturais	

1.2. Sistematização das ideias chave da “Política de Cidades POLIS XXI”

A Política de Cidades pretende ampliar e inovar o campo de actuação das cidades:

- Adicionar à dimensão intra-urbana uma visão mais aberta, que considera a cidade no quadro da região em que se integra e no contexto de redes urbanas nacionais e internacionais;
- Colocar as intervenções físicas ao serviço de uma política mais integradora de transformação das cidades, na construção de espaços de coesão, competitividade e sustentabilidade ambiental;
- Desenvolver novas formas de governação que se traduzam numa participação acrescida dos cidadãos, em estruturas flexíveis de cooperação entre cidades e entre estas e os espaços envolventes, bem como num maior envolvimento dos diversos actores urbanos.

Face a estes objectivos são identificados quatro desafios em matéria de desenvolvimento urbano. Os desafios mais relevantes são:

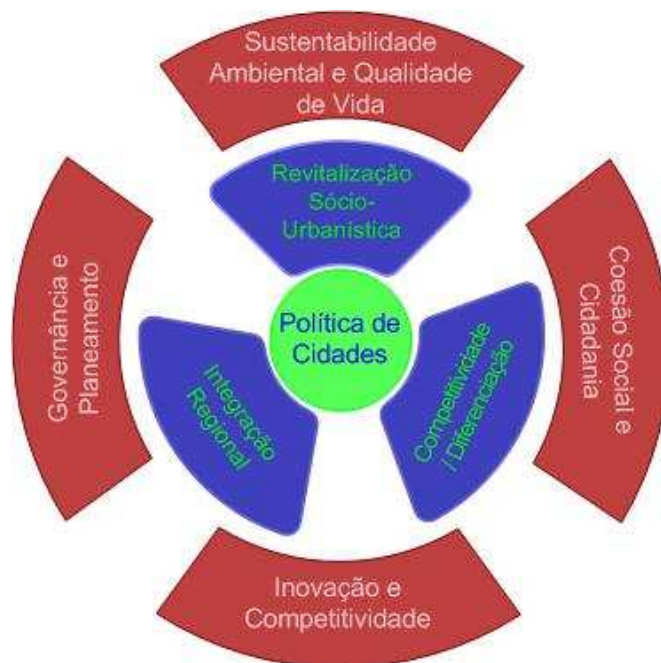
- *As cidades como territórios de inovação e competitividade;*
- *As cidades como territórios de coesão social e cidadania;*
- *As cidades como territórios de sustentabilidade ambiental e qualidade de vida;*
- *As cidades como territórios bem planeados e governados;*

De forma a serem atingidos os objectivos identificados, as Acções devem concretizar um conjunto de princípios: o princípio da Coerência Estratégica; o princípio da Inovação; o princípio da Contratualização; o princípio da Parceria; o princípio do Mérito. Neste sentido, a Política de Cidades POLIS XXI privilegiará operações integradas e inovadoras no quadro de uma visão estratégica para a cidade e será uma política contratualizada, assente em parcerias coerentes e com a afectação de recursos públicos, efectuada numa base de competitividade entre cidades ou redes de cidades, o que implica novas formas de governância das cidades e territórios.

A Estratégia de Intervenção organiza-se segundo três dimensões:

- *Revitalização Sócio-Urbanística* (reorientar os processos de desenvolvimento urbano a favor da regeneração e valorização de áreas construídas, da qualificação dos espaços públicos e da invenção de novas funções urbanas para áreas obsoletas ou em risco);
- *Competitividade/Diferenciação* (contribuir para uma maior diferenciação funcional das aglomerações urbanas, tendo por base a qualificação dos factores de atracção de actividades inovadoras e de elevada produtividade bem como a associação criativa entre conhecimento, cultura, valores distintivos de cada cidade e actividade económica);
- *Integração Regional* (visa assegurar uma boa articulação da cidade com a área envolvente de forma a estruturar sistemas ambientais e territoriais de nível supramunicipal susceptíveis de promover espaços regionais coesos, policêntricos e densos em funções urbanas, economias de aglomeração e factores dinâmicos de desenvolvimento).

Assim, a Políticas de Cidades identifica 4 desafios que devem orientar a construção da Visão para o Sistema Urbano Regional e as três dimensões de intervenção que vão orientar e apoiar a construção desse cenário prospectivo:



De acordo com uma tipologia de áreas urbanas, a Política de Cidades define um conjunto de orientações, que esquematicamente enunciamos em seguida:

Tipologias	Orientações
Áreas Metropolitanas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ordenar e estruturar novas centralidades multifuncionais ▪ Fomentar a mobilidade sustentável ▪ Promover a inserção urbana das áreas críticas, em favor da coesão territorial ▪ Valorizar a imagem urbana e elevar os níveis de segurança urbana (crime, sinistralidade, controlo de riscos, ambiente) ▪ Reabilitar o parque habitacional ▪ Valorizar o património e revitalizar os espaços obsoletos ▪ Qualificar e promover as funções internacionais ▪ Valorizar os recursos paisagísticos e ambientais.
Conurbações do Litoral	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ordenar e reforçar polaridades (poli-centrismo) ▪ Qualificar os sistemas e equipamentos intermunicipais ▪ Estruturar complementaridades e o funcionamento em rede ▪ Ganhar economias de aglomeração e densificar interações ▪ Organizar o sistema territorial de mobilidades ▪ Requalificar a localização de actividades industriais
Cidades Médias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reganhar polivalência ▪ Dar estrutura e qualidade urbana às entradas das cidades, às periferias e às novas expansões (equipamentos de referência) ▪ Atrair novas actividades e desenvolver <i>clusters</i> competitivos de negócios

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aproveitar as oportunidades da economia e da sociedade do conhecimento ▪ Garantir a sustentabilidade de serviços e equipamentos de qualidade (à cidade e à região) ▪ Reforçar o potencial de dinamização das periferias rurais ▪ Criar uma imagem distintiva (diferenciadora) e valorizar o património ▪ Inserir as cidades nas redes nacionais e internacionais de mobilidade e de cooperação
Cidades de Fronteira	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desenvolver uma estratégia própria de afirmação ▪ Inserir as cidades em redes de cooperação de escala mais ampla (transnacional) ▪ Qualificar/diferenciar os serviços de forma a reforçar a competitiva no quadro transfronteiriço ▪ Liderar projectos de valorização do espaço transfronteiriço.

1.3. Sistematização das ideias chave do PNPOT – Sistema Urbano do Norte

No âmbito do PNPOT, no domínio do Sistema Urbano Nacional, o Arco Metropolitano do Noroeste é identificado como um dos principais motores da competitividade a nível nacional, em paralelo com o Sistema Metropolitano do Centro Litoral, o Arco Metropolitano de Lisboa e o Arco Metropolitano do Algarve.

Procurando sistematizar as ideias-chave presentes no Plano Nacional de Ordenamento do Território, com implicações no Sistema Urbano do Norte de Portugal, apresenta-se o seguinte quadro-síntese:

Contexto estratégico	Opções estratégicas territoriais globais
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Representa mais de 1/3 da população portuguesa e 22% do território nacional. ▪ Inserção num espaço de crescente cooperação e interdependência com a Galiza (necessidade de ter em conta o contexto transfronteiriço e definição de estratégias no quadro de uma euroregião). ▪ Fortes contraste litoral/interior: Litoral denso, urbanizado e industrial / Interior em despovoamento e rural; No entanto, no litoral, o modelo de industrialização dispersa e urbanização difusa não foi capaz de fazer emergir aglomerações efectivamente polarizadoras. No interior, o desenvolvimento das cidades fez-se à custa do processo de despovoamento verificado nas áreas envolventes. ▪ Uma única cidade e área metropolitana com dimensão europeia (em termos populacionais e funcionais). ▪ Principais aglomerações confrontam-se com problemas de degradação física, social e funcional dos seus centros históricos. ▪ Forte exposição à concorrência internacional da estrutura económica. ▪ Valioso património cultural/ambiental justifica aposta no turismo. ▪ Paisagem fortemente humanizada, que importa proteger das agressões da urbanização difusa. ▪ Densa rede de instituições de ensino superior e de importantes infraestruturas científicas e tecnológicas, com potencial para suportarem o desenvolvimento de actividades intensivas em conhecimento. ▪ Subdotação e dispersão de equipamentos colectivos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Estruturar o sistema urbano e reforçar o policentrismo, nomeadamente através de: <ul style="list-style-type: none"> - qualificação funcional do Porto e sua área metropolitana - desenvolvimento de polarizações estruturantes na conurbação do litoral - reforço de pólos e eixos urbanos no interior - Fortalecer as infra-estruturas e serviços de logística: <ul style="list-style-type: none"> - Portos e aeroportos - Inserir a região nas auto-estradas do mar de ligação ao Norte da Europa - Reordenar e qualificar os espaços de localização empresarial (atração de IDE, fomento de economias de aglomeração e densificação das interacções criativas e inovadoras). - Estruturar a rede de instituições do Ensino Superior, I+D, Centros Tecnológicos e Áreas de Localização Empresarial. - Organizar sistema de acessibilidades: <ul style="list-style-type: none"> - Valorizar o futuro serviço de comboio a alta velocidade no sentido de aumentar o seu potencial na organização das cidades do noroeste peninsular. - Reforço da rede ferroviária convencional que estrutura os actuais serviços “suburbanos” nas suas ligações quer à cidade do Porto quer entre as principais cidades, no sentido de diminuir a pressão automóvel sobre os principais centros urbanos. - Valorizar o património cultural, em particular as

sinergias resultantes dos valores culturais inscritos na Lista do Património Mundial:

- Centros históricos do Porto e Guimarães
- Alto Douro Vinhateiro
- Sítios de Arte Rupestre do Vale do Côa

O PNROT desenvolve um conjunto de opções para o desenvolvimento territorial da Região Norte, organizadas em torno das três sub-regiões: a Região urbano-metropolitana do Noroeste (NUTS de Cávado, Ave, Grande Porto, Tâmega e Entre Douro e Vouga), o Douro e Alto Trás-os-Montes e o Minho-Lima.

Sub-regiões	Opções para o desenvolvimento do território
Região urbano-metropolitana do Noroeste	<ul style="list-style-type: none"> - Reforçar o papel da metrópole do Porto no sentido da sua afirmação como principal centro terciário do Noroeste Peninsular, desenvolvendo: <ul style="list-style-type: none"> - Acessibilidades - Funções aeroportuárias, portuárias e de plataforma logística intermodal - Funções ligadas à ciência e cultura - Serviços urbanos - Estruturar o policentrismo, criando âncoras para o desenvolvimento do sector terciário avançado, dando prioridade à metrópole do Porto e ao triângulo Braga-Guimarães-Famalicão. - Reordenar e qualificar os espaços industriais para a transformação da estrutura empresarial, fomentando a interacção entre empresas. - Consolidar rede de espaços qualificados para acolhimento de actividades inovadoras e de base tecnológica. - Criar redes de cooperação inter-urbana capazes de promoverem a reorganização espacial dos serviços não mercantis, de forma a permitir ganhos de eficácia e qualidade. - Reorganizar o sistema territorial de mobilidade, de modo a reforçar polarizações e racionalizar o uso do automóvel. - Qualificar as periferias da AMP. - Ordenar a localização de equipamentos. - Controlar os impactes da urbanização difusa. - Valorizar o património e os espaços públicos
Douro e Alto Trás-os-Montes	<ul style="list-style-type: none"> - Inserir o território nas redes de transportes internacionais, concluindo os principais IP que servem a região: <ul style="list-style-type: none"> - Ligação do IP4 à rede europeia de auto-estradas através de Zamora - Ligação do IP3 à autovia das Rias Baixas através de Chaves - Reforçar o sistema urbano, qualificando cidades e potenciando os seguintes eixos num quadro de cooperação intermunicipal: <ul style="list-style-type: none"> - Ao longo do IP3 (Lamego, Régua, Vila Real e Chaves) - Ao longo do IP4 (Vila Real, Mirandela, Bragança) - Assegurar a sustentabilidade dos serviços colectivos e de administração numa óptica de equidade social e de combate ao despovoamento, reforçando a dimensão funcional dos principais aglomerados (óptica de especialização, complementaridade e cooperação). - Reforço da cooperação transfronteiriça (liderar projectos de valorização do território transfronteiriço e exploração dos mercados de proximidade). - Desenvolver o <i>cluster</i> do turismo (património mundial, rio Douro, quintas, solares, paisagens, aldeias e pequenas vilas e cidades, termalismo, produtos de qualidade). - Organizar centros de excelência em espaço rural (pela qualidade do ambiente, património, originalidade e qualidade dos seus produtos).
Minho-Lima	<ul style="list-style-type: none"> - Reforçar o papel de Viana do Castelo, valorizando a sua dimensão marítima nas componentes portuária (comercial e de recreio), industrial naval, pesca e aquicultura. - Consolidar sistemas urbanos polinucleares do vale do Minho até Valença e do vale do Lima até Ponte de Lima/Ponte da Barca. - Assumir o carácter estratégico da cooperação transfronteiriça - Promover redes de infra-estruturas e equipamentos - Valorizar o Caminho de Santiago - Apostar na Rede de parques empresariais e tecnológicos - Explorar a localização privilegiada no eixo Porto-Vigo-Corunha, reforçando capacidade de atracção de novas funções para os centros urbanos de fronteira. - Fomentar a valorização turística dos territórios.

1.4. Sistematização das ideias chave do “Programa Operacional – Norte”

Em termos de diagnóstico, e tentando sistematizar o “Programa Operacional – Norte”, a Região Norte é caracterizada por três tipos de áreas: a região urbana metropolitana, as áreas rurais e os territórios de transição.

A *Região Urbana Metropolitana* tem o epicentro na Aglomeração Metropolitana do Porto e estende-se pela conurbação do Noroeste. A Aglomeração Metropolitana do Porto é a *Metropolitan European Growth Área* (MEGA) da fachada atlântica da Europa. Seguindo a terminologia e os estudos do *European Spatial Planning Observation Network* (ESPON), trata-se de uma região urbana que poderá progredir no *ranking* da hierarquia urbana europeia, através de uma melhor integração policêntrica na própria área de influência.

As *Áreas Rurais*, afastadas dos efeitos da pressão urbanística, evidenciam uma estrutura demográfica envelhecida, uma rede de pequenos centros urbanos com uma oferta de serviços muito pouco diversificada e uma económica débil. A rede urbana não tem conseguido assumir a sua função de articulação e de integração funcional. Destacam-se três tendências emergentes no uso do solo rural: o reforço da complementaridade entre a agricultura, a floresta e o turismo rural, a regressão global dos usos do solo agro-florestais e a expansão dos incultos.

Nos *territórios de intermediação* há uma conflitualidade de usos do solo, baixos níveis de atendimento de infra-estruturas básicas, uma fraca taxa de cobertura na rede de equipamentos públicos e aglomerados urbanos pouco qualificados.

Em termos de Sistema Urbano Regional, o Programa Regional define como eixo prioritário a *Qualificação do Sistema Urbano*, tendo em vista o reforço da rede urbana da Região Norte no sentido do aumento da competitividade regional. Simultaneamente em termos de Coesão, o Programa Regional identifica como eixo prioritário a *Valorização do território para a coesão*, visando a igualdade de oportunidades no acesso a bens e serviços. Estes dois eixos devem ter fortes implicações no ordenamento do território da Região Norte.

Eixo Prioritário III – Qualificação do Sistema Urbano

Objectivos específicos	Medidas
Promoção de redes urbanas para a competitividade e	<ul style="list-style-type: none">- Apoio a estratégias de cooperação inter-urbana em torno de projectos comuns de valorização dos factores de competitividade e respectivas estruturas de cooperação entre os actores públicos e privados dos centros urbanos envolvidos:- Acções de atracção de investimento- Actividades e pessoas com forte conteúdo de criatividade

inovação	<ul style="list-style-type: none"> - Inovação e internacionalização - Projectos de reforço da qualificação das funções das cidades e da sua projecção nacional e internacional através da especialização e complementaridade dos grandes equipamentos e serviços. - Programas de valorização de vocações temáticas de cidades ou redes de cidades. Ex.: <ul style="list-style-type: none"> - Dinamização de projectos, acções e eventos conjuntos, tematicamente orientados, de âmbito nacional e/ou internacional, que permitam explicitar as vocações diferenciadoras
Promoção de operações integradas em zonas de excelência urbana	<ul style="list-style-type: none"> - Operações de valorização de: <ul style="list-style-type: none"> - Centros históricos - Frentes costeiras/ribeirinhas - Edifícios de elevados valor patrimonial ou histórico - Espaços públicos ou zonas verdes urbanas - Zonas de urbanismo comercial - Espaços e equipamentos colectivos de identidade e referência urbana (ex. zonas industriais, portuárias e ferroviárias desactivadas) - Centros de estudo, cultura e conhecimento
Promoção de operações integradas em zonas prioritárias de regeneração urbana	<ul style="list-style-type: none"> - Revitalização sócio-económica de espaços urbanos degradados (unidades urbanas com indicadores sócio-económicos desfavoráveis face à média nacional). Acções podem abranger: <ul style="list-style-type: none"> - Qualificação do espaço público - Organização, localização e desenvolvimento de actividade económica - Criação/remodelação de equipamentos culturais e desportivos de proximidade - Prevenção, controlo e recuperação de tóxico-dependência - Apoio à população idosa e com necessidades especiais - Integração social e prevenção de delinquência
Promoção da mobilidade urbana	<ul style="list-style-type: none"> - Melhoria e eficiência dos transportes e mobilidade nos principais núcleos do sistema urbano regional: <ul style="list-style-type: none"> - Sistemas de transportes urbanos e suburbanos - Qualificação dos transportes públicos de passageiros - Eliminação de "pontos negros" de sinistralidade rodoviária - Concretização de planos de mobilidade urbana sustentável (percursos pedonais e ciclovias, promoção do transporte público, inter-operabilidade, inter-modalidade).

Dois tipos de redes urbanas para a competitividade são identificados:

a) Redes de actores urbanos envolvidos em estratégias cooperativas de reforço dos factores de competitividade da cidade, de promoção do seu potencial económico e de reposicionamento da cidade nas redes urbana;

b) Redes de cidades de proximidade (cidades geograficamente próximas envolvidas numa estratégia comum de reforço dos factores de criatividade, inovação e internacionalização); *temáticas* (cidades geograficamente distantes que cooperam em torno de um programa de acção que visa valorizar elementos patrimoniais comuns, valias estratégicas para um mesmo *cluster* de actividades...).

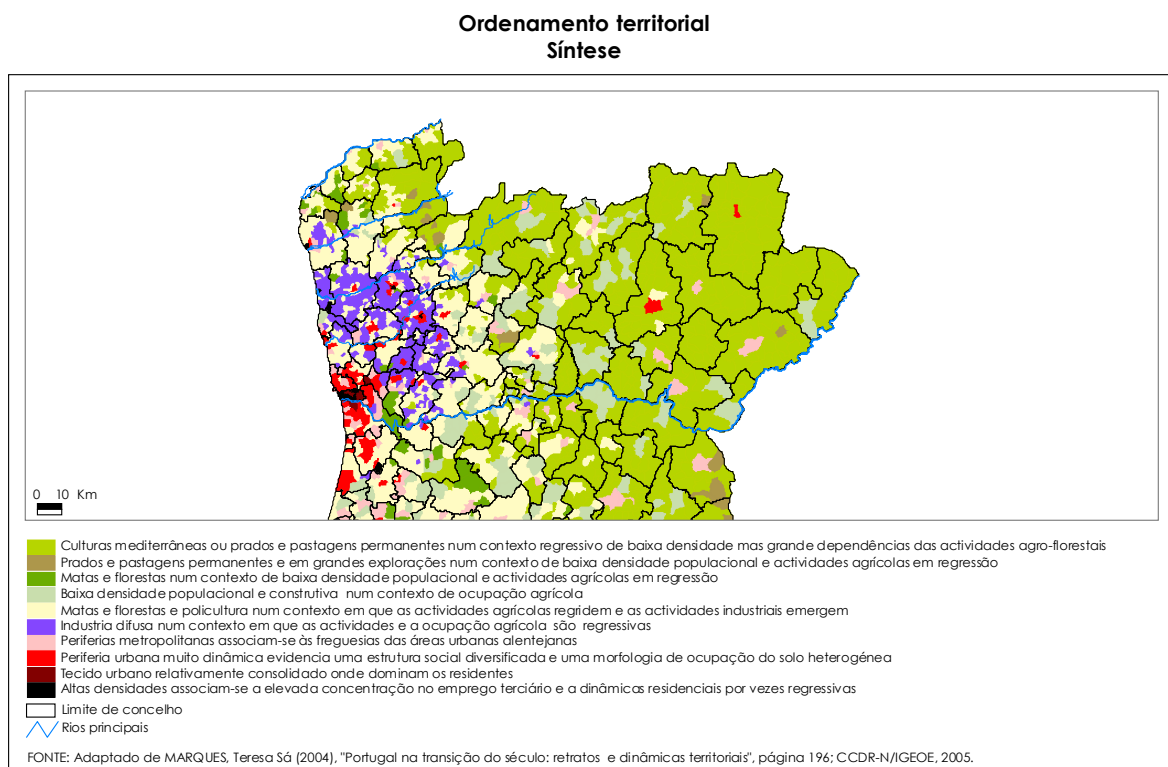
Eixo Prioritário IV – Valorização do território para a coesão

Objectivos específicos	Medidas
Qualificação dos serviços colectivos territoriais de proximidade	<ul style="list-style-type: none">- Racionalização e qualificação dos serviços colectivos territoriais de proximidade e constituição de modelos de provisão ajustados às características específicas dos distintos “sub- regionais”, nas seguintes áreas:<ul style="list-style-type: none">- Educação (rede escolar do 1º ciclo e educação pré-escolar)- Cultura (consolidação de redes de equipamentos colectivos)- Desporto- Saúde (requalificação dos serviços de urgência, cuidados de saúde primários, acesso à consulta, cirurgia)- Transportes- Saneamento básico- Modernização da administração local (investimentos nas condições infra-estruturais)
Promoção de uma sociedade inclusiva e da igualdade de oportunidades	<ul style="list-style-type: none">- Melhorar capacidade de intervenção das organizações que operam no domínio social.- Concretização de projectos de desenvolvimento social, comunitário e combate à exclusão.
Desenvolvimento de infra-estruturas de mobilidade sub-regional	<ul style="list-style-type: none">- Promover projectos estruturantes nos serviços colectivos regionais de transportes (passageiros e mercadorias)

2. DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO DO SISTEMA URBANO

O Programa Operacional - Norte identifica as macro-estruturas territoriais, para depois abordar os territórios das funções e das redes. No final, apresentam-se os actuais desafios em termos de ordenamento do território.

2.1.As macro-estruturas territoriais

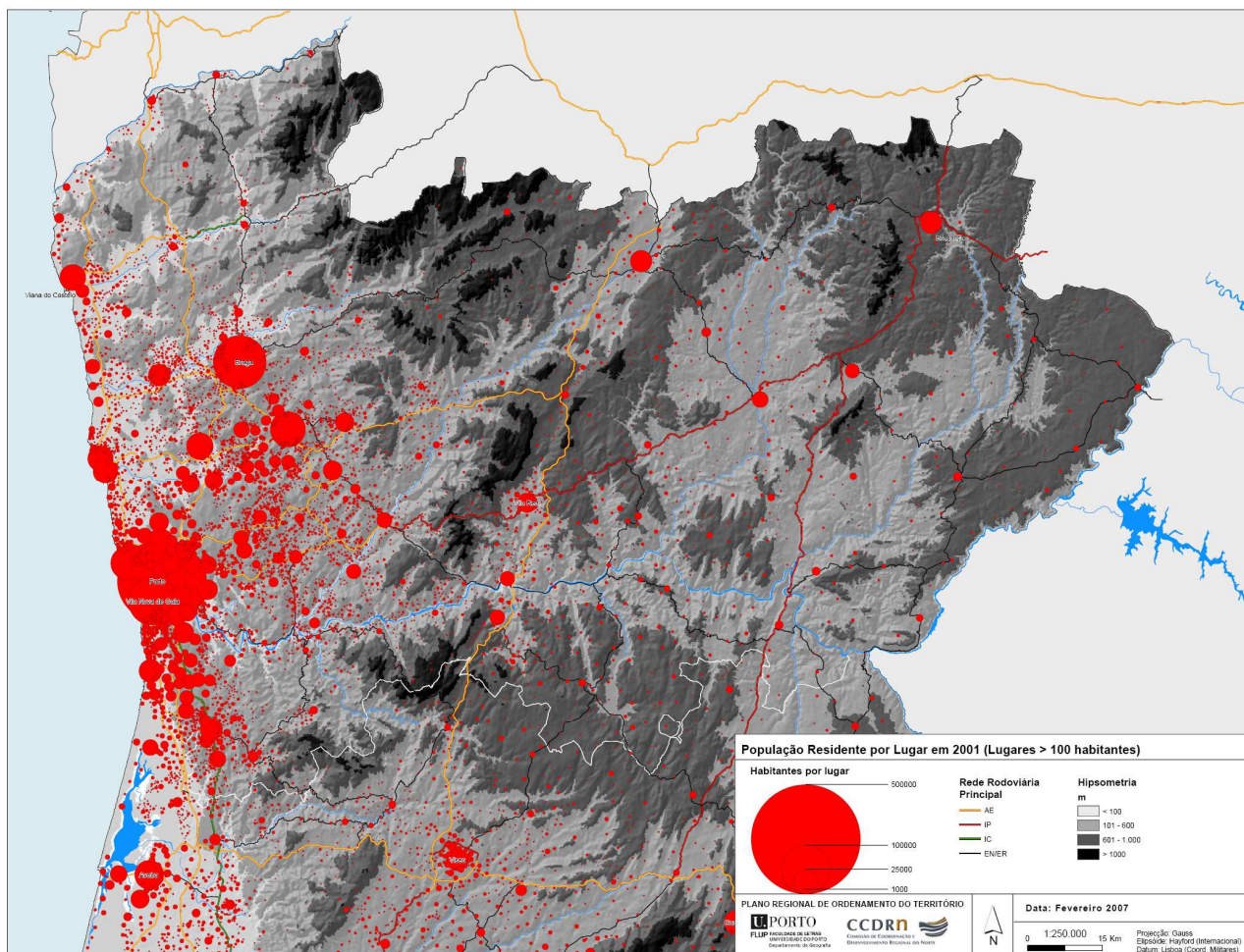


No Norte de Portugal pode-se considerar três tipos de macro-estruturas:

- a “região urbana”, designada no PNPOT como *Arco Metropolitano do Porto*, com fortes densidades populacionais, empresariais e funcionais, a sentir intensos processos de transformação e que se manifesta como um território de fortes interações;

- o mundo rural, com um território a sofrer intensos processos de despovoamento, com as atividades agro-florestais a regredir, onde emergem alguns pequenos centros urbanos com dificuldades em sustentar a sua base social e económica;

- as áreas de “intermediação” ou de “transição”, que aparentemente precisa de uma reflexão cuidada, pois a agricultura está a regredir enquanto que as funções residenciais, industriais e de serviços parecem estar a avançar. É uma área que coloca ao ordenamento do território problemas específicos.

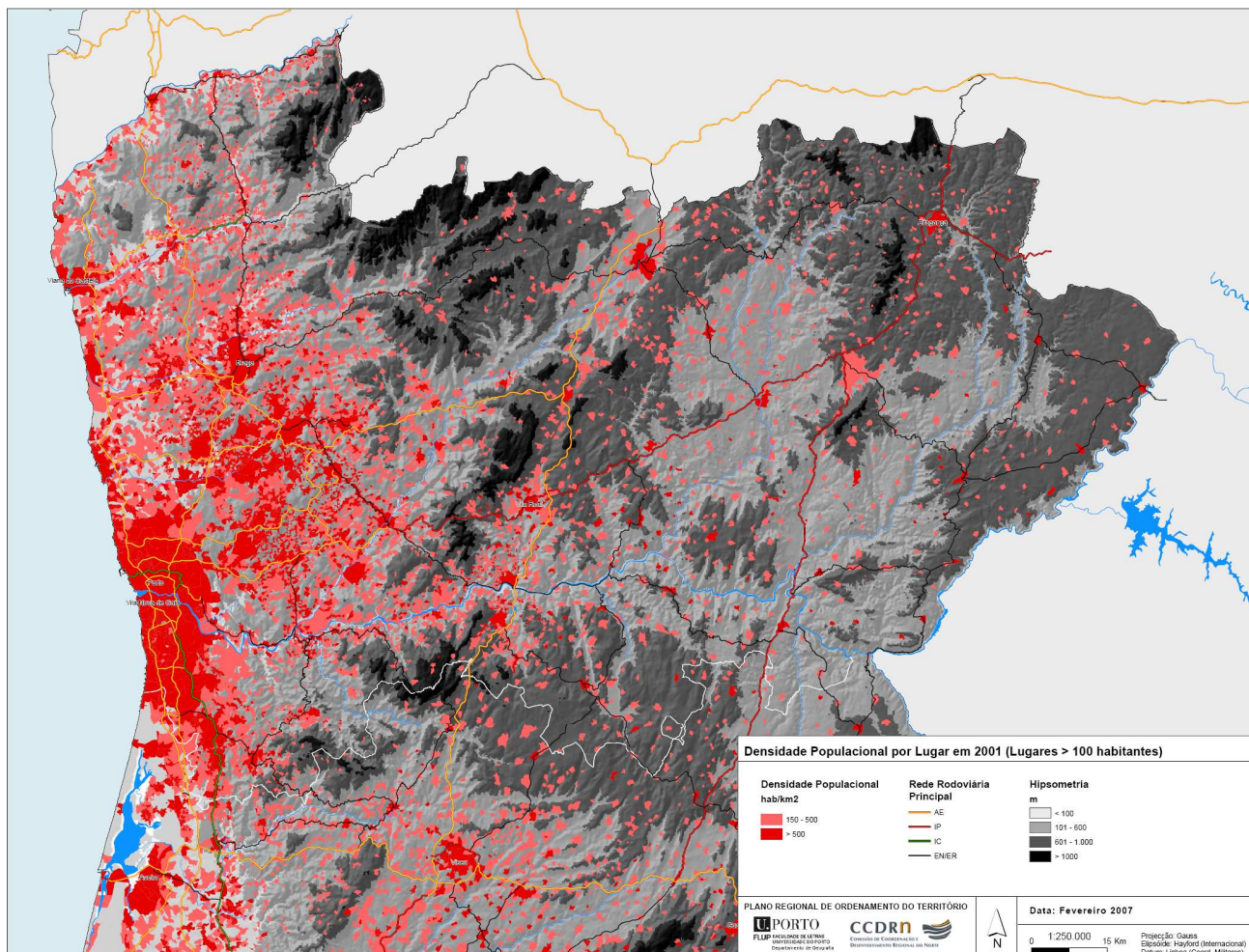


a) A região urbana do Porto - Arco Metropolitano do Porto - com uma morfologia híbrida e policêntrica.

Na Região Urbana do Porto, na área central emerge uma morfologia urbana consolidada, com dinâmicas que denunciam processos de desdensificação demográfica e económica, próprias da transformação da cidade tradicional. Os processos de regeneração são pouco expressivos e os estados de degradação física do património construído e de despovoamento são preocupantes. É uma área em perda populacional, mas ainda com razoável expressão do sector do comércio e serviços. Nos últimos anos, a crise da cidade central (perda populacional, diminuição de emprego e degradação do edificado) associou-se à crise do sector comercial tradicional e à dinâmica de realocação dos serviços.

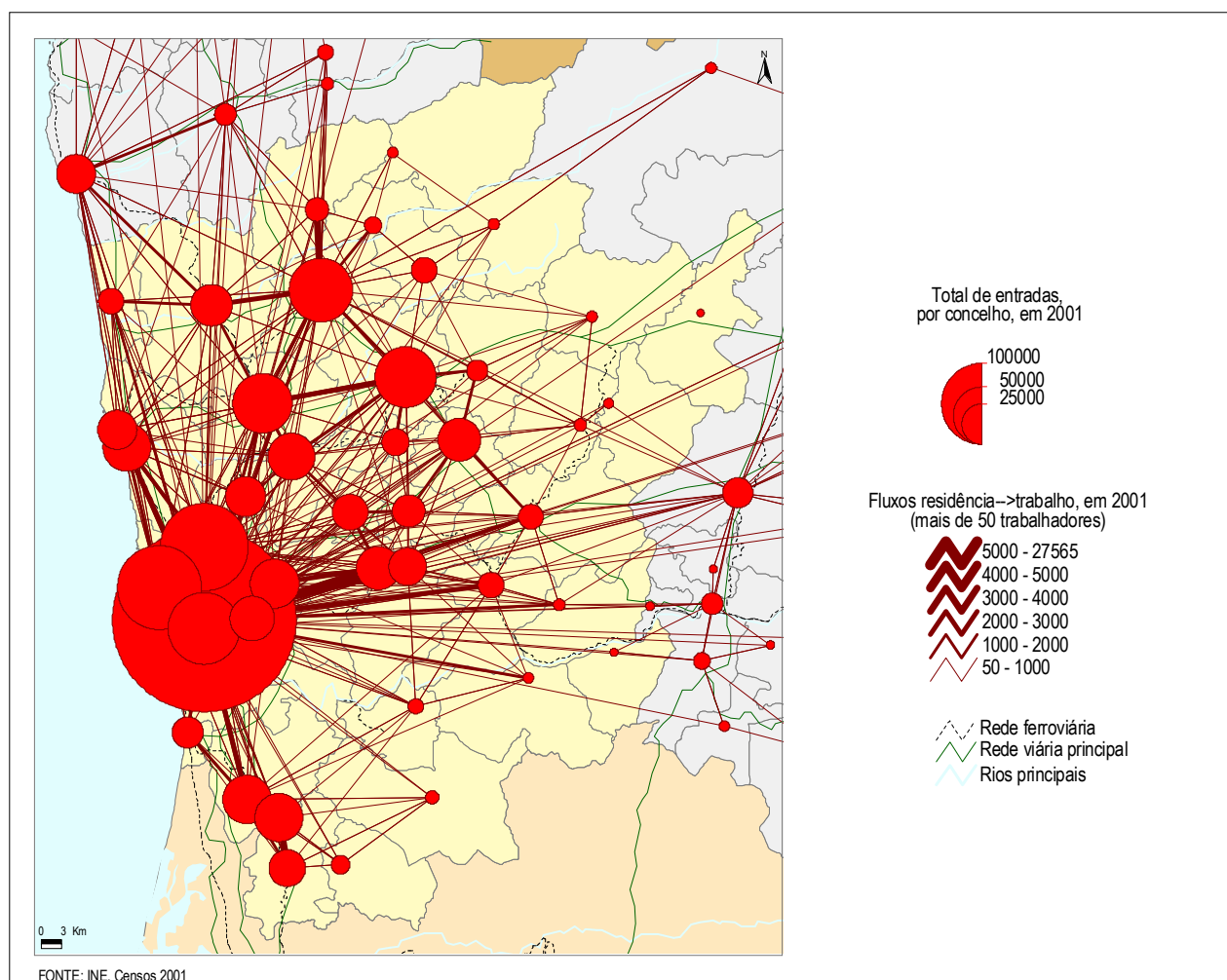
À volta deste núcleo central desenvolve-se uma primeira coroa em expansão: centralidades comerciais e novas oportunidades de emprego multiplicaram-se; o mercado imobiliário potenciou uma oferta residencial forte, diversificada e de densidades, morfologias e procuras diferenciadas; as novas circulares viárias reproduziram-se e alimentaram a dinâmica

expansiva. O urbano espalhou-se, as relações funcionais multiplicaram-se e a *periurbanização* alastrou, construindo uma mancha urbana híbrida, relativamente multifuncional, de estruturas sociais e morfologias urbanas variadas.



Coalescente a esta coroa desenvolve-se uma extensa mancha difusa urbano-industrial. O modelo de povoamento é disperso, as dinâmicas populacionais e construtivas são muito significativas e a morfologia urbana é fragmentada. Neste território evidencia-se ainda um perfil de actividades industriais, onde a logística, o comércio e os serviços continuam a difundir-se e onde as interações entre o urbano e o rural são difíceis de decifrar. Uma população relativamente jovem e uma estrutura familiar comparativamente mais alargada marcam o perfil residencial desta área. Aqui, a população e os produtores agrícolas diminuíram fortemente nas últimas décadas, mas a pluriactividade e o plurirrendimento continuam a marcar. **A paisagem agro-florestal também é muito diversificada: áreas de policultura, prados temporários, culturas forrageiras e matas e florestas conjugam-se com um espaço construído difuso e em relativa expansão.**

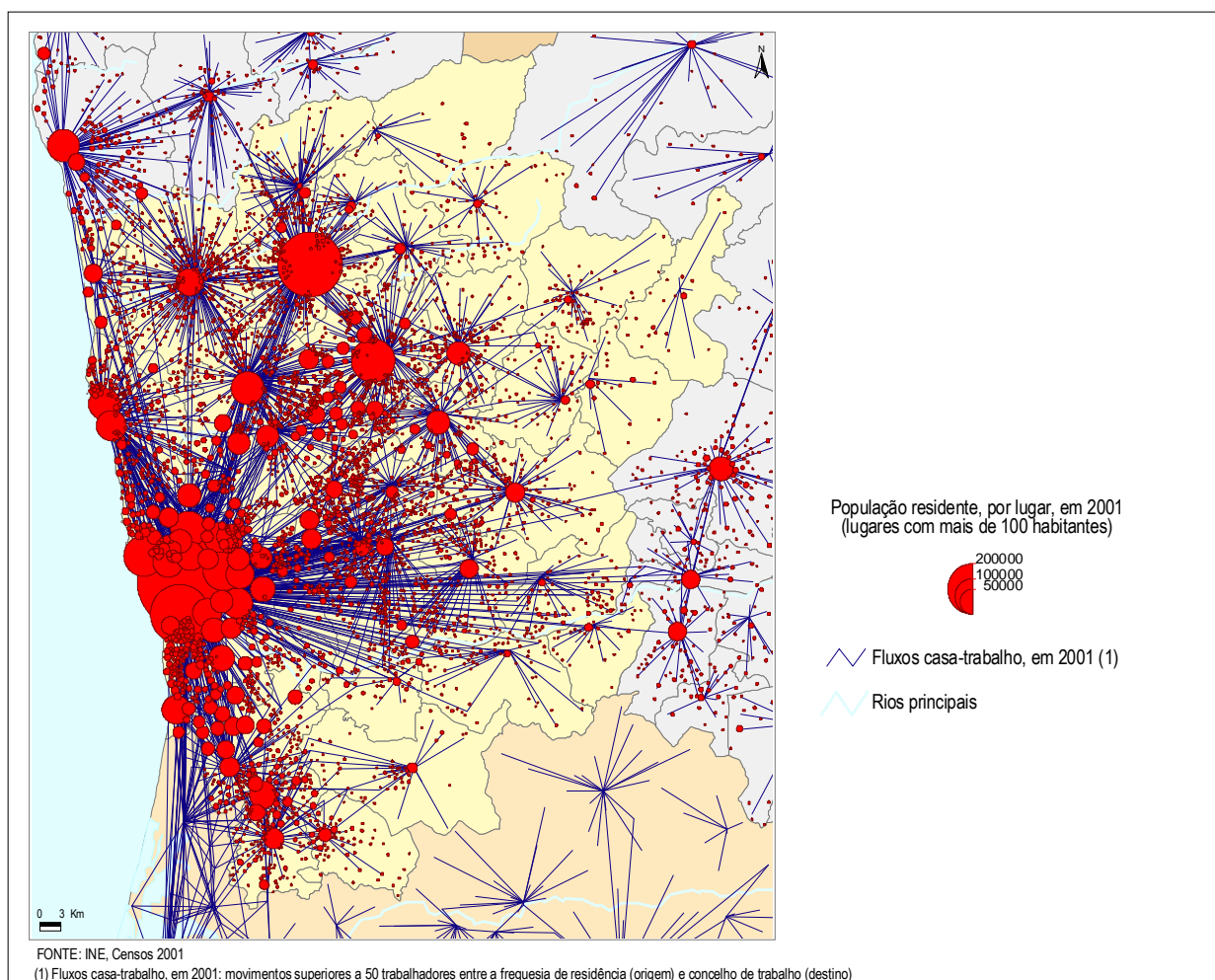
As **centralidades de comércio e serviços** e os espaços de emprego surgem como elementos fundamentais na organização destes territórios, pelas mobilidades quotidianas que determinam, pela diferenciação sócio-económica que incorporam e pelas polaridades que constroem. Os espaços de consumo multiplicaram-se e o reforço da mobilidade veio revolucionar as redes de conectividade. Desde os equipamentos ou serviços mais raros, próprios dos centros ou cidades mais importantes, até ao pequeno comércio quotidiano disperso por todo o território, os equipamentos hierarquizam-se pela densidade, pela raridade e pela amplitude de população que servem. Concentram-se em lugares definindo uma rede de pólos de atracção. A estruturação dos territórios segundo princípios de contiguidade e de proximidade articula-se com a nova estruturação que segue os princípios de conectividade. De um território aureolar passa-se para um território reticular.



Neste vasto mosaico territorial emerge uma estrutura urbana policêntrica, mas deficitária em termos de organização em rede. No *Arco Metropolitano*, a Aglomeração Metropolitana do Porto e mais a norte Braga evidenciam-se claramente. Na envolvente destacam-se Viana do Castelo,

Guimarães, Famalicão/Sto. Tirso/Trofa, Vila do Conde/Póvoa do Varzim, Paredes/Penafiel e Sta. Maria da Feira/S.João da Madeira/Oliveira de Azeméis.

Em termos de estratégia, esta região urbana possui um sistema urbano policêntrico, com a Aglomeração Metropolitana do Porto e a cidade de Braga a necessitar de valorizar e partilhar funções com outras centralidades regionais, como Vila Real (a ocidente) e Aveiro (mais a sul). A análise das redes demonstra a fluidez da malha e a partilha de centralidades, entre os centros tradicionais e as novas centralidades, que precisa de ser potenciada e qualificada numa lógica de cooperação funcional e concertação de políticas urbanas. Neste sentido, é fundamental afirmar e construir uma metrópole policêntrica ou, como refere Jordi Borja, “uma cidade de cidades”.



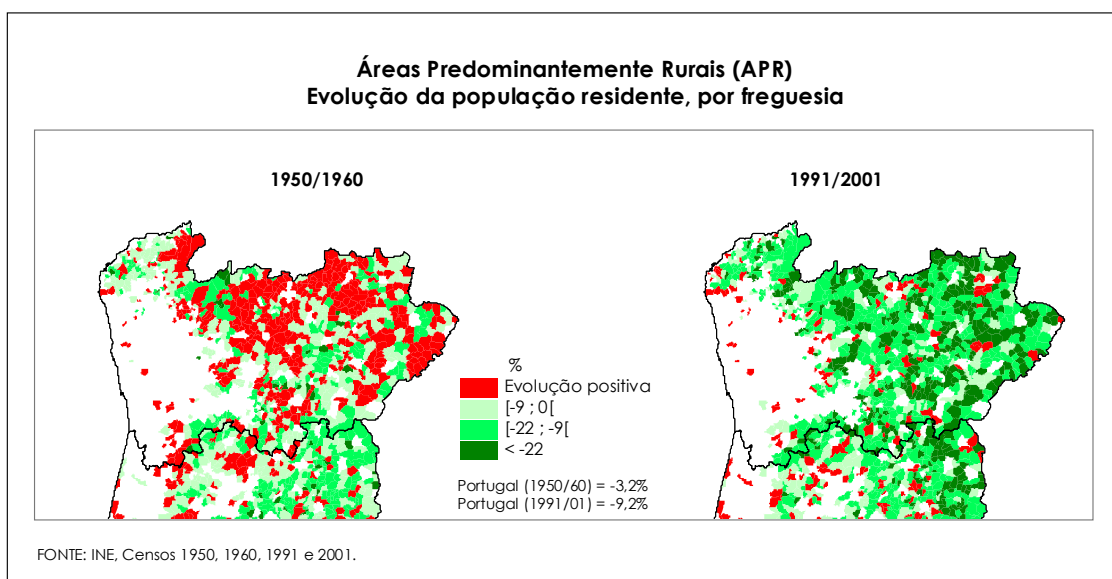
Sugere-se um “policentrismo em consolidação”, com um povoamento disperso mas com uma aposta no reforço da densidade urbana e numa multiplicidade de centralidades. A resposta ao desafio da sustentabilidade urbana passa pela estruturação desta vasta região urbana segundo formas policêntricas, organizadas em torno de densas redes de transportes e de infra-

estruturas de apoio e serviços em comum (comunicações, água, saneamento, etc.). Nestas áreas há importantes carências de estruturação urbanística e funcional e de planificação dos sistemas ecológicos e das paisagens, quer do ponto de vista natural quer do estético, que é necessário resolver.

Num contexto de grande incerteza, é nesta região que a polarização social mais se manifesta e a intensificação do pluralismo e do individualismo mais se evidenciam. Assim, a diversidade social significa multiplicidade de expectativas e de frustrações que devem ser equacionadas em matéria de planeamento territorial.

b. O Interior Norte

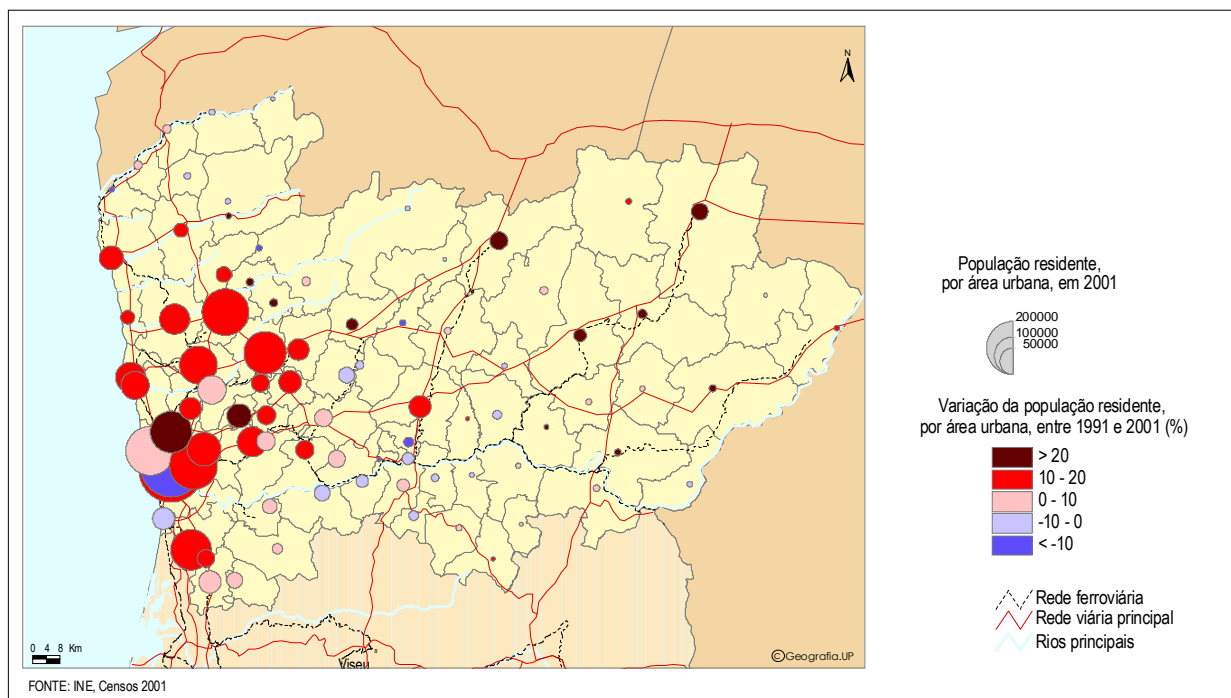
No Interior Norte emerge uma matriz territorial mais rígida, com uma forte componente bio-física, pouco dinâmica demograficamente e economicamente – são as áreas rurais localizadas fora da área de influência dos intensos processos de urbanização. Assim, verifica-se que perante uma multiplicidade de mutações, umas mais efémeras outras mais persistentes, emerge no Interior uma estrutura menos afectada pelo *turbilhão* urbano dos últimos anos.



São territórios com dinâmicas populacionais regressivas ou pouco activas, que se associam a estruturas sociais envelhecidas, com níveis de instrução relativamente baixos e muito dependentes das actividades agro-florestais. As dinâmicas construtivas são fracas e a ocupação do solo é dominada pelas culturas agrícolas e pelas matas e florestas. Nestas áreas, as cidades intermédias e os pequenos centros são importantes catalizadores da urbanidade e elementos fundamentais da coesão social.

A estrutura urbana de Trás-os-Montes e Alto Douro estrutura-se, sobretudo, em dois patamares, com os centros urbanos de Vila Real/Peso da Régua/Lamego, com capacidade de estruturarem um pólo regional e as cidades de Bragança, Chaves, Miranda/Macedo de Cavaleiros a evidenciarem-se enquanto aglomerações urbanas fundamentais na estruturação urbana. O Vale do Douro interior mostra uma grande fragilidade urbana num contexto territorial fortemente regressivo, que é necessário equacionar em termos de políticas para a coesão territorial. Nestas áreas os centros urbanos devem garantir a articulação entre o ordenamento territorial e a preservação da natureza e promover uma melhor integração funcional e um reforço da coesão social, sendo, assim, elementos fundamentais de sustentabilidade social, económica e ambiental destes vastos territórios.

Os espaços rurais estão associados ao abandono, ao envelhecimento, ao declínio da agricultura, às fracas oportunidades de emprego e a uma oferta escassa de serviços de educação e de cultura. Estudos recentes mostram os níveis de exclusão que por vezes estas áreas escondem, designadamente na população envelhecida. No entanto, em termos simbólicos, e trabalhando o espaço das representações e das identidades das populações sobretudo urbanas, o “campo” integra uma força, um potencial simbólico e uma noção de bem-estar que é fundamental valorizar e promover em termos de desenvolvimento. Os espaços rurais estão associados a qualidade ambiental, tranquilidade e a sensações de liberdade e de segurança.



c. As áreas de “intermediação” fazem, aparentemente, a transição entre os espaços rurais e a “região urbana”.

Nestas áreas, as aglomerações urbanas estão insuficientemente infra-estruturadas e não são espaços de forte atractividade e cultura urbana. São centros pouco dinâmicos, com uma estrutura funcional básica, que precisam de desenvolver projectos urbanos valorizadores da sua especificidade, que fomentem a concertação institucional e de proximidade, com as aglomerações urbanas envolventes. Estas aglomerações expandiram a sua mancha urbana, produziram estilhaços urbanos, geralmente pouco qualificados, simbolicamente pouco reconhecidos e, em geral, descaracterizados e desintegrados, morfologicamente e funcionalmente. Estes aglomerados deveriam assumir um papel importante na afirmação da cidadania, da *polis*, elemento fundamental da coesão e que constitui hoje em dia um factor de competitividade territorial.

Nestas áreas registam-se fortes conflitualidades e concorrência na utilização do solo rural. As dinâmicas urbanas fragmentam os terrenos agrícolas e os espaços naturais, e os espaços das explorações agro-florestais têm dificuldade em resistir à pressão urbana e industrial dispersa. Os investimentos nestes territórios sentem a intensidade das mudanças e ilustram heterogeneamente os processos em curso, à passagem de uma sociedade rural para uma sociedade urbana. Os processos de industrialização foram tardios e portanto muito recentes, e as dinâmicas de edificação estilhaçam o solo rural, criando necessidade de novos investimentos em vias e infra-estruturas (água e saneamento). A eventual regressão dos usos agro-florestais despromove a funcionalidade original destes territórios e abre novas oportunidades ao desenvolvimento territorial.

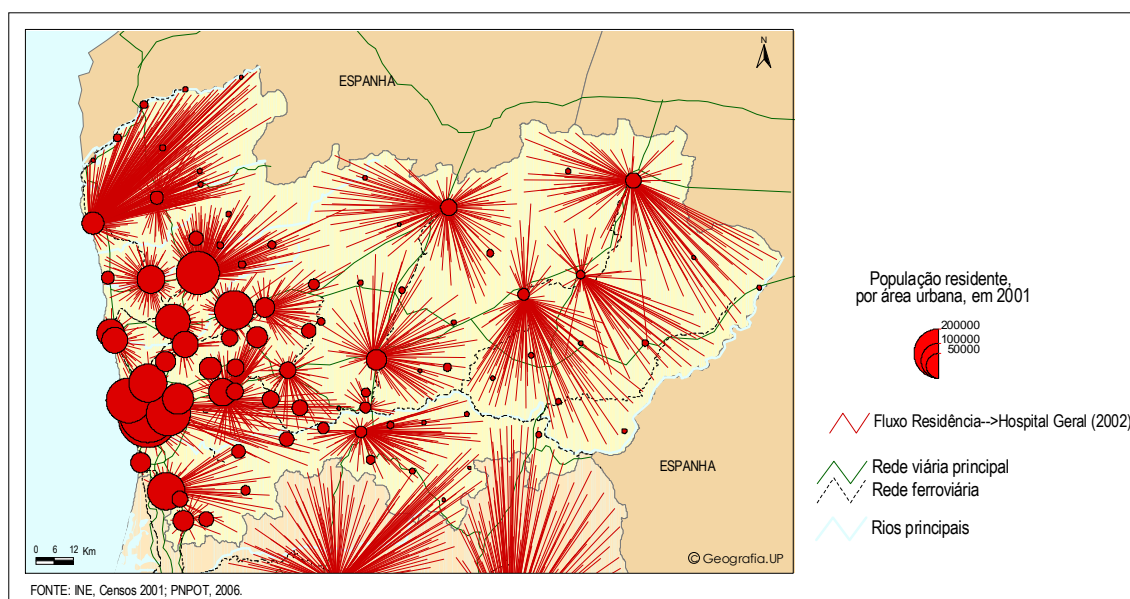
1.2. Centralidades e Funcionalidades Urbanas

As redes de comércio e de serviços constituem um dos principais elementos estruturadores do território:

- cada comércio e serviço constitui uma centralidade susceptível de influenciar a hierarquização global da rede urbana. As hierarquias e as especializações urbanas estão na maioria das vezes associadas à força e às características funcionais dos centros urbanos;
- a estruturação de redes define espaços dinâmicos de prestação de serviços e de reforço de complementaridades, áreas de influência e fluxos com intensidades diferenciais e interações institucionais mais ou menos privilegiadas.

Assim, no âmbito do sistema urbano, a equidade territorial e as condições de vida das populações podem depender em grande medida destas redes, da sua configuração e qualidade, da sua compatibilização com as redes de acessibilidades e transportes e da concertação entre áreas de intervenção pública e privada. A competitividade territorial está relacionada com a capacidade logística das cidades, com o seu potencial de conhecimento e de serviços avançados e com a qualidade do ambiente e da cultura urbana, factores fundamentais para atrair investimentos e pessoas.

Áreas de Influência dos Hospitais, 2002.



Neste sentido, e tendo em conta os objectivos e a natureza do Plano Regional de Ordenamento do Território, a configuração final do Sistema Urbano vai depender, e simultaneamente influencia, as propostas específicas de cada uma das redes sectoriais (educação, saúde, cultura, desporto, comércio e serviços, administração, etc). Dado o nível de infra-estruturas de comércio e serviços existentes, importa identificar, valorizar e dinamizar redes tendo em vista a melhoria das condições de vida das populações e dos níveis de especialização existentes ou a potenciar.

Seguindo uma concepção de sistema urbano assente na hierarquia funcional, podem ser definidos princípios de organização territorial de tipo vertical: definição de critérios de implantação de equipamentos, infra-estruturas e serviços de apoio à população residente. Isto significa, a construção de limiares mínimos de equidade territorial e a definição de um modelo territorial que garanta as condições de vida essenciais à população residente. Neste sentido, o levantamento do nível de comércio e serviços existentes e a sua real funcionalidade constitui matéria fundamental numa análise do Sistema Urbano actual. Simultaneamente, é crucial a consolidação de níveis hierárquicos estratégicos e/ou de especialização urbana de forma a

garantir-se bons níveis de funcionamento urbana, cruciais para a competitividade territorial. Neste sentido, esta abordagem não tem como objectivo a análise da qualidade dos diferentes serviços, mas uma análise funcional tendo como fim a construção do sistema urbano regional.

Analise-se então a estrutura funcional nos sectores da saúde, educação, cultura e lazer, conhecimento,

As fontes estatísticas utilizadas foram diversas, através de consulta directa aos sites ou realizando pedidos específicos às Instituições, nomeadamente o Instituto Nacional de Estatística (GETAP, 2002), o Ministério da Saúde (2007), o Ministério do Trabalho e Segurança Social (2006), o Ministério da Justiça (2006), o Ministério da Educação (2007), a Direcção Geral das Actividades Económicas (2006), o INOFOR (2006), o Instituto de Emprego e Formação Profissional (2006), a ACIME (2006), entre muitas outras. Relativamente às dinâmicas socio-demográficas calculamos as projecções demográficas (com as respectivas estruturas etárias) tendo em conta três cenários diferentes (Cenário A, variação natural sem movimentos migratórios, Cenário B calcula o saldo de migrantes necessário, em cada território, para manter a actual relação entre a população em idade de trabalhar e a população em idade de reforma; Cenário 3, introduz uma perspectiva de reforço de produtividade de 1%), por NUT III e concelho.

Direcção - Geral de Formação Vocacional do ME, Entidades formadoras acreditadas pelo Instituto para a Qualidade na Formação (IQF), Centro de Formação Profissional de Gestão Directa e Participada e Coordenação Educativa

2.2.1. Equipamentos e Serviços de Saúde

A análise funcional efectuada compreendeu um leque diversificado de serviços, tais como: hospital geral, hospital especializado, hospital/clínica com internamento, consultório médico, posto de enfermagem, serviços complementares de diagnóstico (análises clínicas, radiologia, ecografia, TAC) e centro de atendimento de toxicodependentes. Além disso, foram analisados os dados referentes ao emprego no sector público e privado neste sector.

Figura - Hierarquia e dependência funcional.

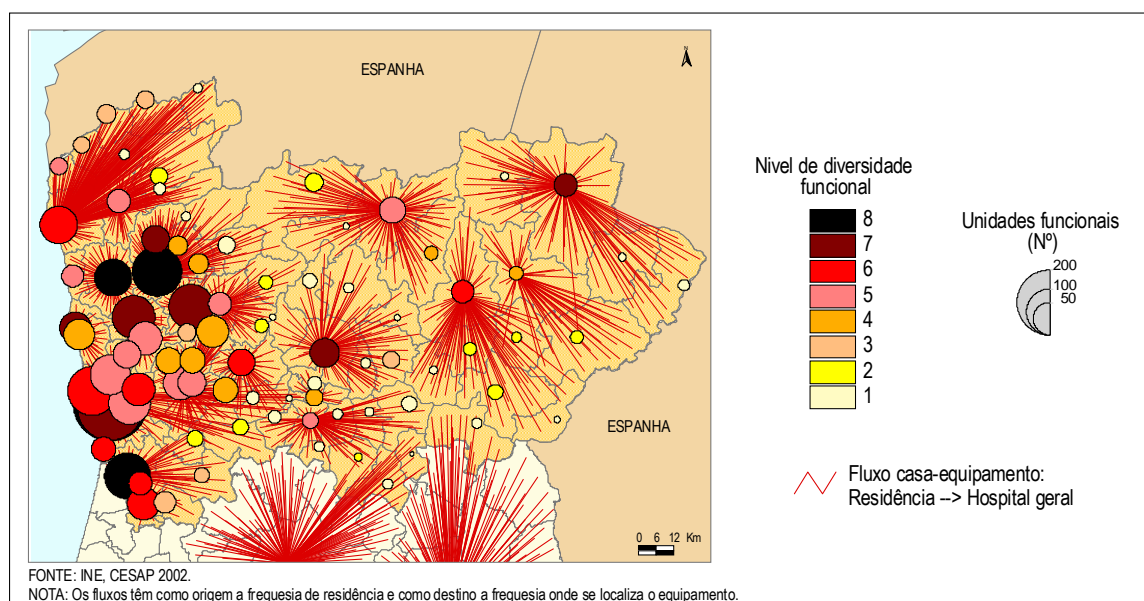
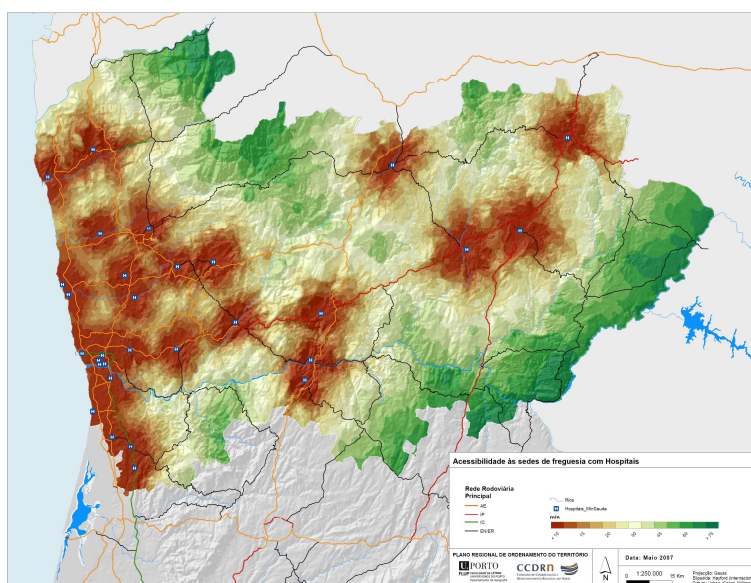


Figura - Níveis de acessibilidade aos Hospitais Gerais, 2007.



No Noroeste, os maiores níveis de diversidade funcional coincidem com as principais cidades, Porto e Braga, a que se somam os concelhos de grande dimensão, designadamente Sta. Maria da Feira e Barcelos. Entre Braga e Oliveira de Azeméis concentra-se uma grande oferta e diversidade funcional – nomeadamente Vila Nova de Gaia, Guimarães, Vila Nova de Famalicão e Póvoa de Varzim (nível 7), Matosinhos, Valongo, Espinho e S. João da Madeira (nível 6) e Gondomar, Maia, Santo Tirso, Trofa (nível 5). Assim, nesta conurbação urbana concentra-se uma importante oferta de serviços de saúde, independentemente do seu nível hierárquico, associando-se a uma procura muito significativa, derivada da forte concentração populacional. O número de unidades funcionais tende a reduzir com a interioridade, reflectindo a quebra da procura. O Ave, o Cavado e, a sul, o Entre Douro e Vouga, estão funcionalmente relativamente bem servidos, mas o Cavado evidencia uma relativa fragilidade neste sector. Em termos de redes funcionais, os Hospitais Gerais são estruturantes na organização territorial. A norte, o distrito de Viana do Castelo surge como um subsistema polarizado pela capital de distrito, havendo uma forma interrelação funcional com o Hospital Geral de localizado na cidade de Viana do Castelo. A influência dos Hospitais Gerais localizados no Porto estende-se naturalmente a toda a Região dada a especificidade dos serviços que são prestados e em 2002 estendia-se especialmente em direcção aos concelhos de Amarante, Baião e Cinfães, contrariando a fragilidade da oferta de serviços local.

Na região de Trás-os-Montes e Alto Douro é evidente a importância de Vila Real e Bragança, dada a diversidade funcional apresentada (nível 7) e o efeito de atracção que exercem sobre um vasto território. Vila Real tem uma oferta significativa, reflectindo também a dimensão da procura que polariza. Mirandela (nível 6) e Chaves e Lamego (nível 5) assumem-se também como pólos estruturadores a nível regional, dada a diversidade de funções existentes e o efeito de atracção que exercem sobre os territórios envolventes. Os serviços localizados em Lamego, Peso da Régua, Macedo de Cavaleiros, Valpaços e Alijó são fundamentais na melhoria da equidade territorial da Região. Macedo de Cavaleiros exerce a sua área de influência numa área muito fragilizada na oferta de serviços de saúde.

2.2.2. Equipamentos e Serviços de Educação e Formação

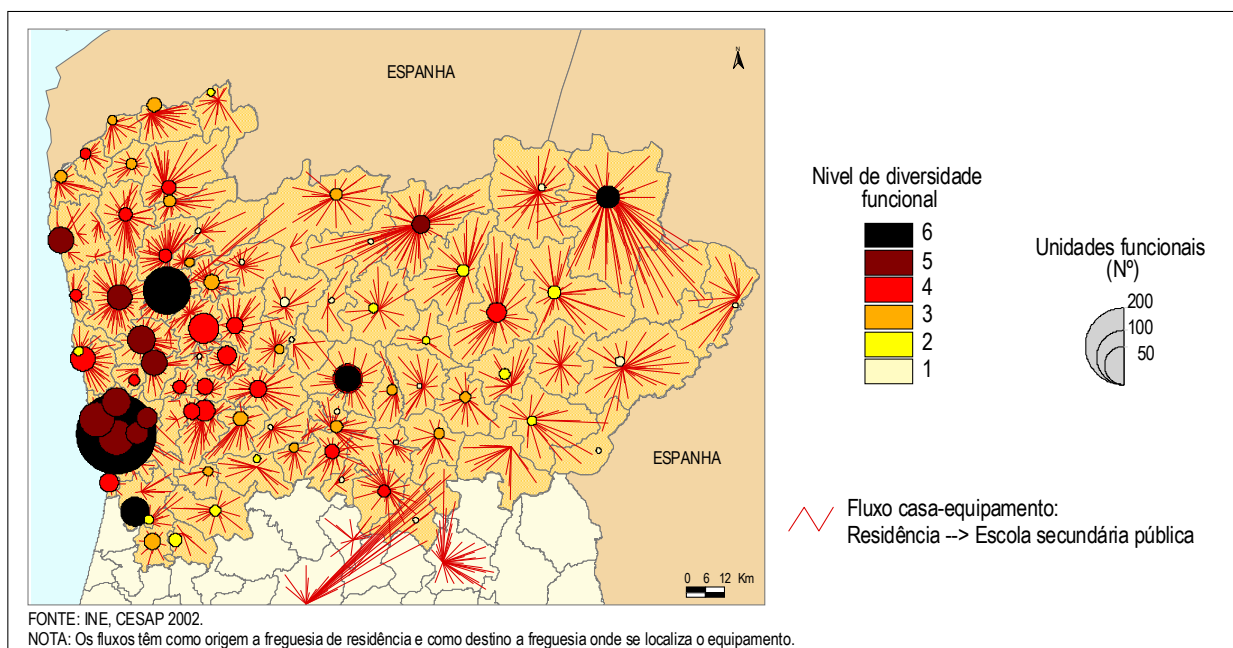
Esta análise funcional compreendeu os seguintes serviços: as escolas secundárias e profissionais; as escolas secundárias artísticas e tecnológicas; os Centros de **Reconhecimento**, Validação e Certificação de Competências (CRVCC) Direcção - Geral de Formação Vocacional do ME), as entidades formadoras acreditadas pelo Instituto para a Qualidade na Formação (IQF), os Centros de Formação Profissional de Gestão Directa e Participada e Coordenação Educativa. O Ensino Superior não entrou nesta abordagem porque é tratado na estrutura funcional dos Serviços do Conhecimento.

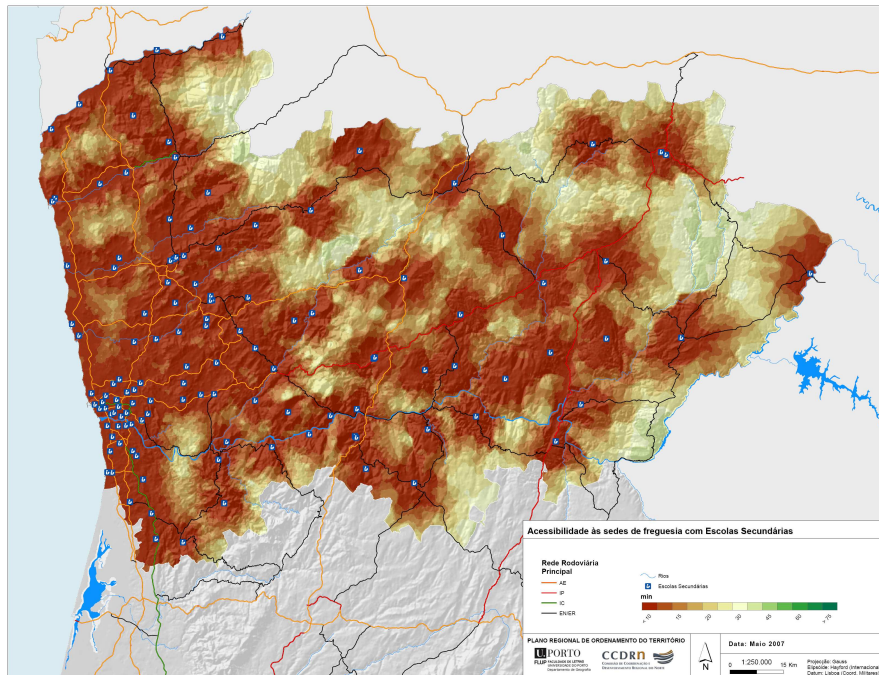
Relativamente aos equipamentos e serviços de educação e formação, no Noroeste ressalta a macrocefalia do Porto quer ao nível da diversidade quer ao nível do número de unidades funcionais. Esta polarização é reforçada pela concentração funcional em toda a coroa metropolitana (V. N. Gaia, Matosinhos, Maia, Gondomar e Valongo).

A norte destaca-se Braga, Vila Nova de Famalicão, Santo Tirso e Barcelos estruturando o Vale do Ave e Cavado. O Tâmega evidencia novamente uma oferta funcional comparativamente mais frágil. A sul, Santa Maria da Feira polariza o Entre Douro e Vouga e contribui claramente para o reforço da equidade territorial na oferta de serviços de educação e formação desta área densamente povoada e fortemente empregadora.

Relativamente a Trás-os-Montes e Alto Douro salientam-se Vila Real e Bragança, dada a diversidade funcional apresentada (nível 6) e número de unidades funcionais que detêm. Chaves evidencia também um forte multiplicidade funcional (nível 5), embora concentre um menor número de unidades funcionais que Mirandela (nível 4). Neste contexto, Lamego e Moimenta da Beira contribuem também para a estruturação deste vasto território.

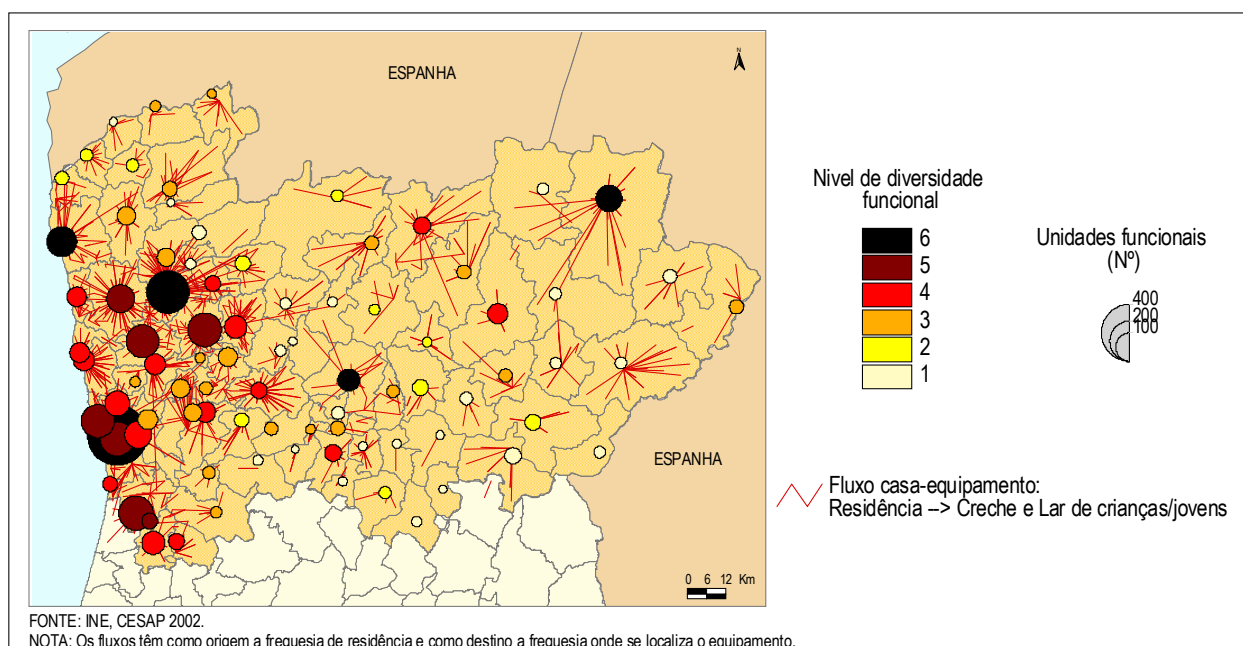
Em termos de fluxos (residência – escola secundária pública) são evidentes os movimentos intra-concelhios, dado que a maioria dos concelhos têm escola secundária pública, exceptuando 6 municípios, que dependem da oferta de concelhos vizinhos. Não existe informação disponível para retratar os serviços de formação, sobretudo os de maior raridade, o que naturalmente esta análise.





2.2.3. Equipamentos e Serviços de Apoio Social

A análise funcional aos serviços de apoio social compreendeu os seguintes serviços: serviços a idosos, a crianças e jovens; serviços de reabilitação e integração de pessoas com deficiência; serviços de apoio à família e comunidade; serviços a pessoas com doenças do foro mental ou psiquiátrico; serviços a toxicodependentes; e serviços a pessoas infectadas pelo VIH/Sida e suas famílias.



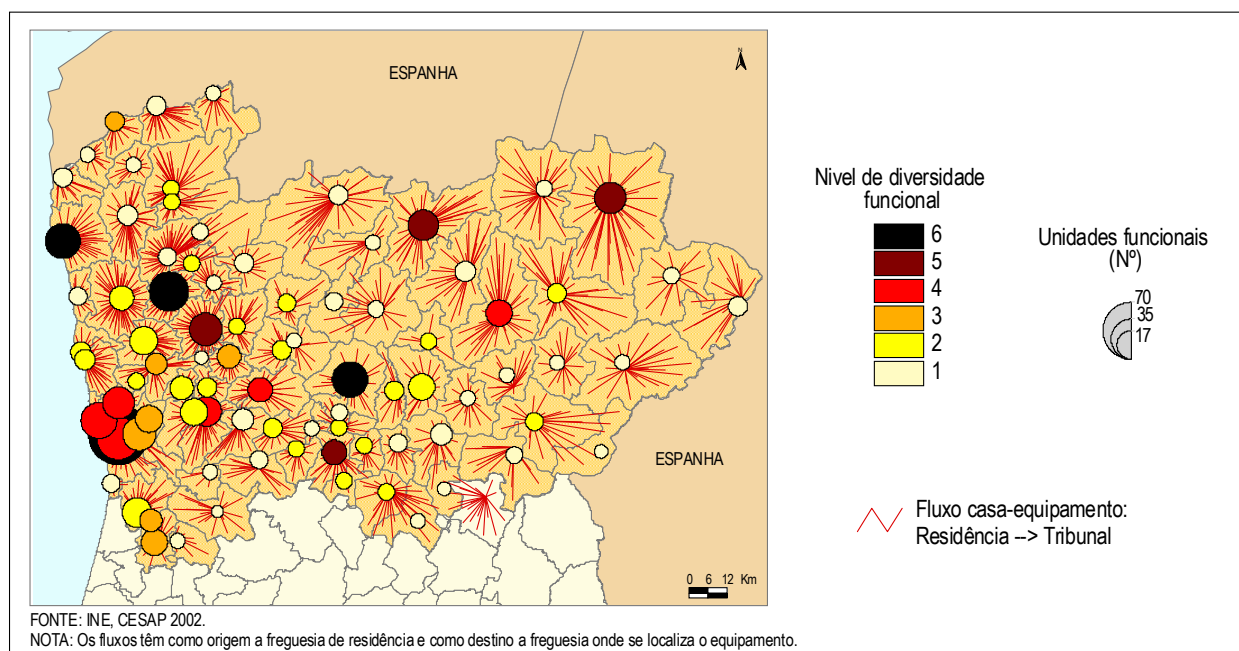
A distribuição dos serviços de apoio social no Noroeste volta a evidenciar a importância do Porto relativamente aos níveis de diversidade e número de unidades funcionais. Na coroa metropolitana a oferta de serviços estrutura um sistema relativamente hierarquizado, com destaque para Matosinhos e Vila Nova de Gaia, seguido de Maia e Gondomar e depois de Valongo.

O Ave e o Cavado destacam-se novamente, com Braga, Barcelos, Vila Nova de Famalicão e Guimarães a merecerem um grande destaque em termos de diversidade de serviços oferecidos e quantidade de equipamentos presentes. No Entre Douro e Vouga, Santa Maria da Feira e S. João da Madeira destacam-se e contribuem para o policentrismo do Arco Metropolitano. No Minho-Lima, Viana do Castelo volta a sobressair e a contribuir para o reforço da equidade territorial desta vasta área. Os fluxos representados não demonstram padrões de polaridade muito claros, pois a prestação dos serviços de apoio social exigem proximidade entre o utente e o prestador dos serviços. No entanto, Barcelos e Braga parecem evidenciar uma maior atracção sobre os concelhos circundantes, com uma fraca diversidade funcional.

Na região de Trás-os-Montes e Alto Douro denota-se, em termos de equipamentos e serviços de apoio social, uma clara evidência de Vila Real e Bragança, diferenciando-se claramente dos restantes municípios, quer em termos de diversidade da oferta quer em termos do número de serviços oferecidos. Num segundo nível, Chaves, Lamego e Mirandela contribuem para algum equilíbrio regional. Nesta área, são de particular importância os equipamentos e serviços destinados a idosos devido ao forte envelhecimento registado na maioria dos municípios desta região. Neste território de baixa densidade, é fundamental que o programa de execução do PROT apresente uma proposta de oferta de serviços sociais que garanta níveis de equidade mais elevados.

2.2.4. Serviços Administrativos

A análise deste sector compreendeu os seguintes serviços: Governo Civil, Direcção Regional de Educação, Direcção Regional da Agricultura, Sedes das Regiões de Turismo, Direcção de Estradas, Comissão de Coordenação da Região e Gabinetes de Apoio Técnico, sede das Sub-regiões de Saúde, Alfandegas, Delegações de Viação, Centros de Emprego, Equipas do Instituto de Reinserção Social, Postos de Atendimento ao Cidadão, Tribunais, Centros de Mediação de Conflitos (Ministério da Justiça), Segurança Pública (PSP, GNR), Estabelecimentos Prisionais, Delegações da Inspeção Geral do Trabalho, Centros Locais de Atendimento aos Imigrantes, Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.



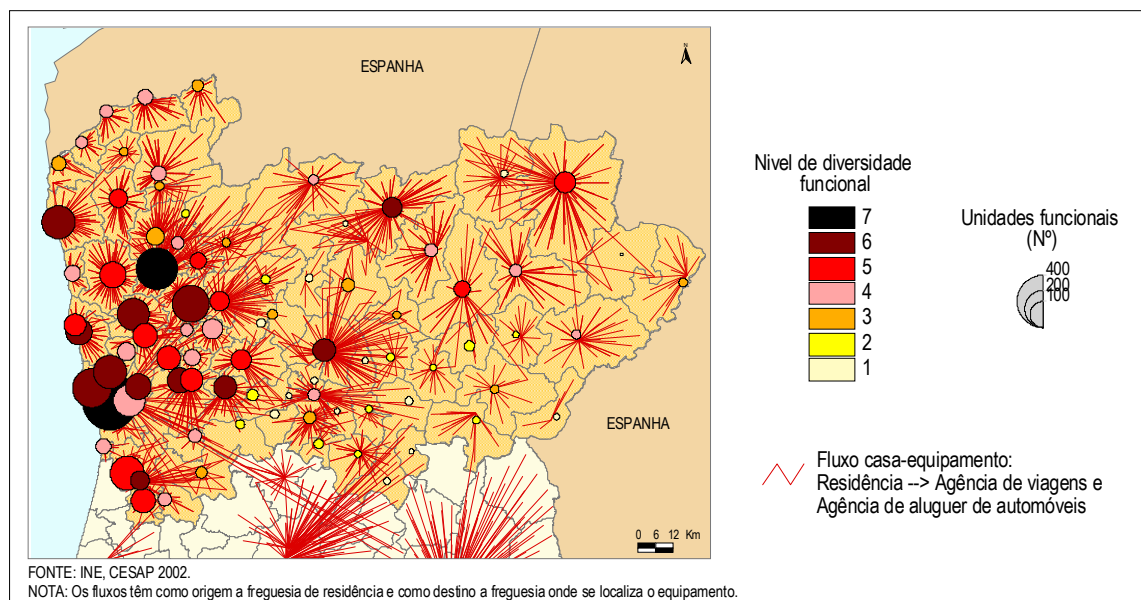
Comparativamente com o sector da educação, saúde e serviços sociais, os serviços administrativos são os que apresentam um sistema de oferta mais hierarquizado e com uma estrutura distributiva menos concentra. O Noroeste destaca-se menos na estrutura e na diversidade da oferta relativamente às funções anteriormente tratadas.

No primeiro nível hierárquico destacam-se as capitais de distrito (Porto, Braga, Viana do Castelo e Vila Real) que concentram naturalmente a maior diversidade de equipamentos e serviços administrativos. Exceptua-se o caso de Bragança que, apesar de sede de distrito, configura-se como um centro de hierarquia ligeiramente inferior. A complementar esta estrutura administrativa de nível superior aparece Guimarães e Lamego.

Os concelhos em torno do Porto surgem com nível hierárquico mais baixo. Destacam-se neste nível, os concelhos de Penafiel, Amarante e Mirandela.

2.2.5. Comércio e Serviços

Entraram nesta análise funcional diversos serviços às empresas e pessoais (contabilidade, agências de viagens, agências de aluguer de automóveis, etc.) e uma oferta diversificada de comércio (centros comerciais e comércio por grosso e a retalho).



A análise funcional do mapa do Comércio e Serviços permite, desde logo, confirmar um contraste bem delineado entre o Noroeste e Trás-os-Montes e Alto Douro. Deve-se referir que os concelhos mais interiores do Noroeste apresentam já níveis baixos de oferta (designadamente, Terras do Bouro, Cabeceiras de Basto, Celorico de Basto, Baião e Cinfães).

Em toda a região, são os concelhos do Porto, Vila Nova Gaia e Braga os melhores classificados, no primeiro nível da diversidade da oferta funcional. Não obstante, o Noroeste apresenta uma grande homogeneidade funcional, com praticamente todos os concelhos acima da hierarquia 3, mesmo os de menor dimensão. Assim, o sector do Comércio e Serviços, predominantemente afecta ao sector privado, mostra uma estrutura relativamente bem disseminada, com larga diversidade. Mesmo no Tâmega, que normalmente mostra debilidades na oferta, a estrutura é mais favorável que nos domínios anteriormente analisados, a maioria deles dominados pela oferta pública de serviços.

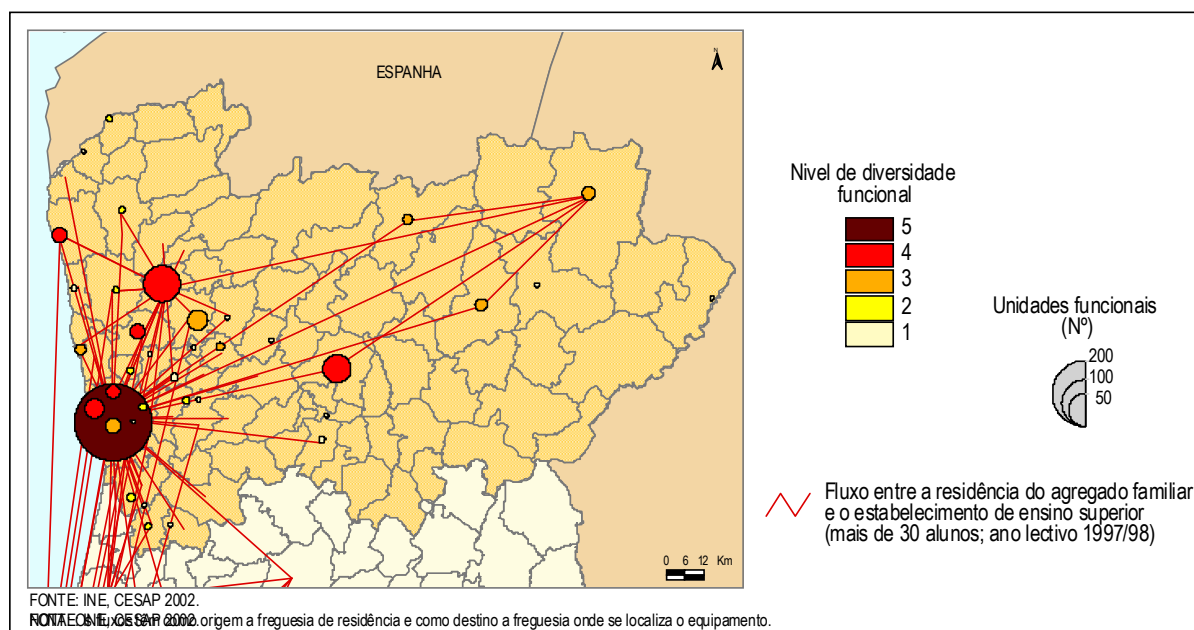
Nos últimos anos, a proliferação dos centros comerciais, os projectos de revitalização comercial (PROCOM e URBCOM) e a renovação da oferta comercial marcaram claramente a construção desta organização territorial e contribuíram para a estruturação urbana.

Finalmente, a título meramente indicativo, refira-se que na prestações de serviços relativamente básicos, retratados nas deslocações entre a residência e as agência de viagens

ou de aluguer de automóveis, evidencia-se o efeito polarizador dos principais núcleos urbanos sobre vastos territórios, nomeadamente Braga, Guimarães, Vila Real, Bragança, Chaves, S. João da Madeira e o Porto.

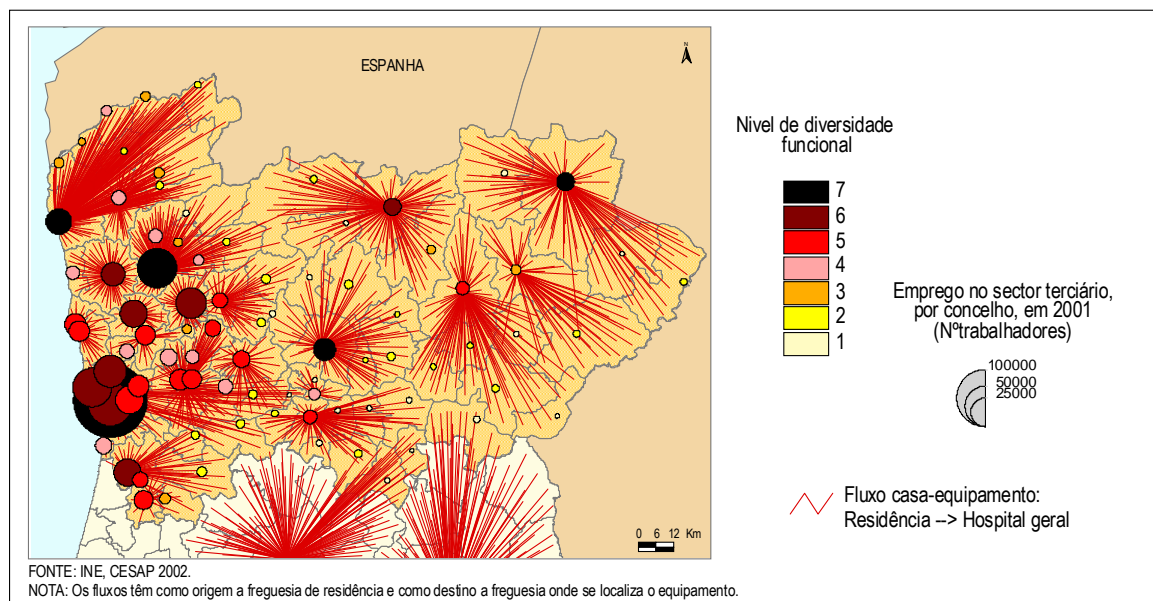
2.2.6. Serviços do Conhecimento

Falta texto



2.2.7. Síntese Funcional

Com base na oferta de comércio e serviços analisados e juntando ainda alguns serviços do sector da Cultura e Lazer (domínio que dada a fraca diversidade de informação funcional optou-se por não tratar individualmente) construiu-se um mapa de síntese, que aparece a identificar três unidades diferenciadas:



1. A Região Metropolitana do Porto, englobando toda a área de Braga a Oliveira de Azeméis, que se caracteriza por uma alta diversidade funcional e elevados índices de terciarização. Esta unidade evidencia um padrão policêntrico, com pólos de níveis hierárquicos relativamente elevados que servem uma população elevada e distribuída segundo um modelo de povoamento difuso. Neste contexto, o Tâmega mostra uma fragilidade funcional face ao Cavado, Ave e Entre Douro e Vouga, que é necessário contrariar nos próximos anos. O distrito de Viana do Castelo parece destacar-se, funcionando de forma mais ou menos autónoma e claramente polarizada pela sede de distrito.

2. No interior revela-se um padrão polinucleado de baixa densidade, em que os principais centros de atracção polarizam uma grande área de influência (Vila Real, Bragança, Chaves e Mirandela). Neste contexto, o Douro mostra a sua fragilidade funcional sendo polarizado pelos centros urbanos de Macedo de Cavaleiros e Mirandela, localizados em Trás-os-Montes, e por Viseu e Guarda, localizados na região Centro.

3. DESAFIOS URBANO-TERRITORIAIS

Aceitar a fragmentação da sociedade e dos territórios pode significar “novas” oportunidades de vida e a satisfação de “novas” aspirações colectivas. A *nova Polis* pode ficar mais enriquecida se simultaneamente a Região for capaz de inovar nas políticas e no ordenamento territorial. Para isso, o planeamento territorial tem de se munir de instrumentos e escalas apropriadas para tratar os problemas, ou seja, definir os desafios pertinentes para conceber os projectos às diferentes escalas geográficas e apostar em produtos e processos diferenciadores. Face a isto, podem enumerar-se alguns desafios estratégicos para os próximos anos em matéria de desenvolvimento e ordenamento do território.

3.1 Valorização das áreas centrais

A degradação do património construído e o declínio da qualidade ambiental urbana afecta, com maior ou menor intensidade, as áreas centrais de alguns centros urbanos, independentemente do valor patrimonial. Este estado de degradação e de abandono deve-se à evolução dos estilos de vida que deram preferência aos alojamentos novos, em construções em altura ou em casas unifamiliares com pequeno jardim, nas áreas periurbanas, com menor custo e menores constrangimentos burocráticos e controlo urbanístico nos espaços periféricos. Por outro lado, a mobilidade que o transporte individual proporciona nos movimentos pendulares ou nas deslocações em geral arrasta também a residência para as periferias. Isto é o reflexo de uma política urbana que não privilegia o edificado e não incentiva a manutenção e a reabilitação do parque construído. Acresce que, a política de arrendamento ao ter limitado durante largos anos as rendas, aniquilou o mercado de arrendamento, contribuindo para a degradação do património edificado.

Intervir na cidade histórica degradada é, simultaneamente, afirmar um direito à cidade, a um contexto urbano significativo, com visibilidade, centralidade e monumentalidade. Trata-se de dialogar com o passado, não deixando de construir a cidade do futuro e melhorando a imagem da cidade existente. É fundamental assumir a importância da paisagem urbana, o que quer dizer, centrar a atenção no valor qualitativo das imagens que a cidade proporciona. A capacidade iconográfica de uma cidade sustenta-se em grande parte no seu edificado, ou seja no aspecto exterior dos mesmos, nos espaços públicos, enfim na morfologia urbana do conjunto.

Na Região Norte alguns processos de regeneração urbana tiveram grande expressão nos últimos anos, sendo de realçar a visibilidade e a qualidade de alguns projectos e, num outro sentido, a dimensão do problema que continua a expressar-se no centro da cidade do Porto. Mais recentemente, as Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU's) trouxeram uma nova força estratégica à regeneração urbana dos centros antigos das cidades, incentivando as parcerias

público-privado, procurando agilizar os processos de licenciamentos, aproximando as tipologias a edificar com lógicas de atracção de novos residentes ou funções e optando por projectos com *novas morfologias* integradas na cidade, seguindo parâmetros de exigência e qualidade.

Estruturação da coroa metropolitana

O desenvolvimento da densificação vertical, com loteamentos de grande dimensão, morfologicamente constituídos por grandes cubos ou paralelogramos, com fachadas homogeneizadas proliferaram pelo meio dos campos, subúrbios e margens da cidade consolidada, com ritmos, localizações e desenhos diversificados e fragmentados. Construiu-se uma *outra cidade*, fortemente perdedora de solo, de infra-estruturas e de recursos naturais, pouco atenta aos espaços públicos e algumas vezes deficitária de equipamentos e serviços. Criou-se uma espécie de dualidade entre a cidade “histórica” e uma periferia urbana fragmentada, descontínua, com défices infraestruturais e ambientais (saneamento, vias e telecomunicações) e muito mal servida de equipamentos e de transporte colectivo.

Tem havido sobretudo um discurso político e técnico em torno dos centros históricos e da cidade antiga, em desfavor da intervenção nas áreas das periferias extensivas, onde vive a maioria da população e onde se encontram os principais défices de infra-estrutura de transportes e de protecção ambiental ou paisagística.

A Área Metropolitana do Porto tem de procurar “fazer cidade sobre a cidade” e enaltecer o direito à cidade. Isto significa apostar na estruturação urbana, na valorização do espaço público e na promoção de uma morfologia urbana consolidada e cuidada. As frentes de mar e as margens ribeirinhas, e a oferta de serviços e comércio, cultura e lazer devem mostrar-se integradores para o espaço metropolitano e atractivos para o exterior. A força de uma centralidade metropolitana está na sua capacidade de criar “diferença”, fugir à normalidade da oferta e ser capaz de produzir uma estrutura metropolitana que valorize a atractividade, a diversidade, a inovação e a cidadania, num espaço policêntrico onde urge construir a referida “cidade das cidades”.

O investimento em infra-estruturas continua a ser essencial nesta área, de forma a diminuir o “atrito territorial”, onde a acessibilidade comanda a estruturação das relações espaciais. A resposta ao desafio da sustentabilidade urbana, pelo sistema de planeamento ou pelas forças “espontâneas” do mercado, está numa estruturação policêntrica e numa aposta em redes densas de transportes.

As periferias metropolitanas estão vinculadas a um contexto em que se vão perdendo as especificidades e a essência social e formal dos lugares, sem a compensação de acréscimos de urbanidade. Assim, em todos os programas de actuação municipal ou metropolitana e em

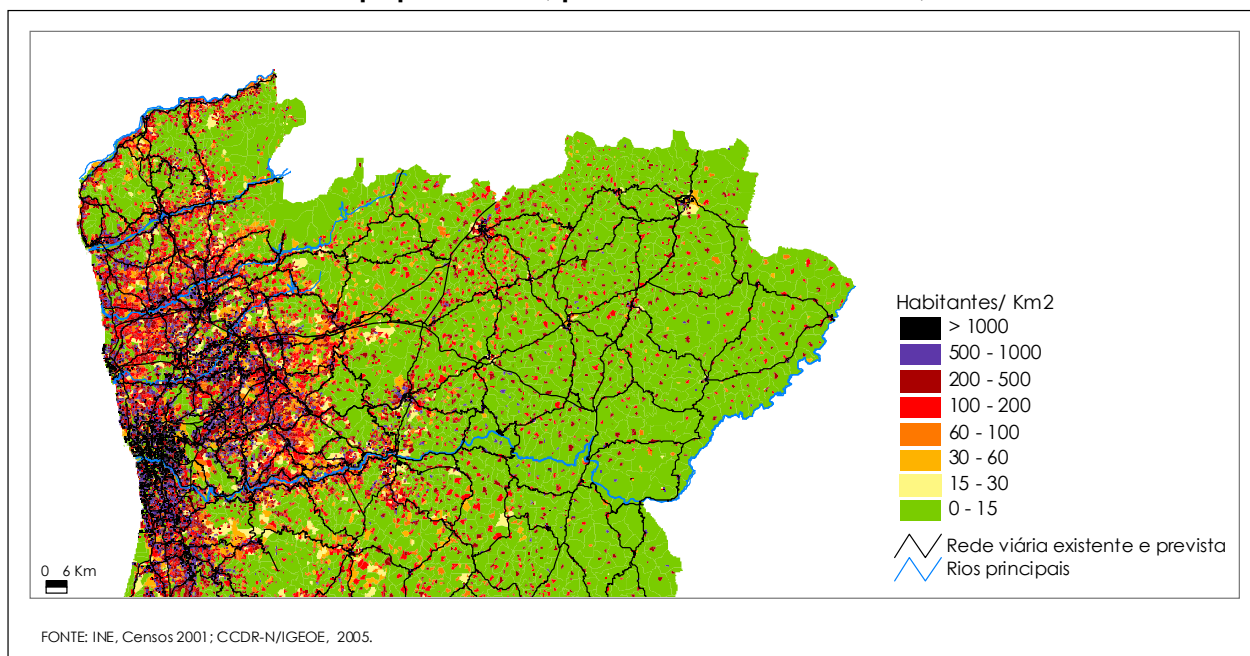
cada projecto urbano deve reflectir-se de que forma é que se promove a sustentabilidade e a *polis*.

Por outro lado, devemos realçar a importância dos espaços colectivos enquanto nós de articulação entre as intervenções públicas e privadas. A combinação entre as acções públicas e os investimentos privados pode arrastar dinâmicas económicas, sociais e ambientais inovadoras. Os espaços urbanos devem proporcionar a experimentação, o sentido comunitário e a memória colectiva. Os espaços públicos são os cenários preferenciais de uma vida colectiva. Por tudo isto, é fundamental investir na estruturação dos espaços públicos da cidade periférica.

Qualificação da urbanização difusa

Nos territórios de urbanização difusa deve encorajar-se, dando-lhes prioridade, as operações que promovam a densificação dos tecidos urbanos já existentes e a consolidação de sub-sistemas urbanos com vínculos funcionais, culturais e paisagísticos. Nas áreas onde estão previstas novas infra-estruturas é necessário desenvolver uma política fundiária antecipatória e nas áreas mais periféricas e menos urbanizadas deve limitar-se a infra-estruturação.

Densidade populacional, por subsecção estatística, em 2001



Por outro lado, é crucial definir zonas de urbanização prioritária em áreas razoavelmente servidas por transporte colectivo e serviços. Os investimentos públicos (em equipamentos, infra-estruturas, qualificação dos espaços públicos, ...) devem ser condicionados pela necessidade de reforçar densificações e/ou promover o policentrismo e a multifuncionalidade.

Em contextos de urbanização difusa, novas propostas construtivas assentes em ideias de “cidade extremamente compacta” são muitas vezes irrealistas e indesejáveis, podendo-se optar por *formas urbanas concentradas mas descentralizadas*.

As respostas estão na procura de uma melhor integração do edificado no ambiente natural local, através da *concentração do edificado*, de um bom diálogo entre a concentração urbana e a natureza envolvente e de uma dispersão assimilada pelo meio ambiente.

Nestas áreas a organização da produção segue lógicas inerentes às fileiras produtivas – têxtil/vestuário, calçado, mobiliário, etc. Nos últimos anos, o reforço da especialização provocou a fragmentação produtiva e um forte relacionamento funcional, implicando um crescimento urbano disperso fora dos aglomerados tradicionais. O comércio e serviços proliferam pelo difuso ou procuram nós ou eixos de urbanização linear na busca da proximidade ao consumidor, enquanto as áreas da logística da produção industrial e da distribuição grossista e retalhista procuram a acessibilidade às vias estruturantes.

Simultaneamente o comércio e serviços mais especializado ou mais massificado procura as aglomerações tradicionais ou os nós estratégicos junto às áreas densamente residenciais ou no cruzamento de artérias do sistema rodoviário. Esta diversidade de lógicas locativas exige uma cuidada reflexão e actuação em matéria de ordenamento do território.

Integração social e urbanística

O programa de habitação social que os municípios implementaram nos últimos vinte anos mostrou-se claramente insuficiente e desadaptado das reais necessidades. Políticas de realojamentos e de reinserção social, programas de luta contra a pobreza, apoios através do rendimento mínimo garantido, entre muitos outros programas de iniciativa central ou comunitária deram contributos importantes mas mostraram-se insuficientes para travar os intensos processos de polarização social. Um grande número de famílias passaram das barracas para as grandes concentrações de bairros sociais, procurando-se, desta forma, resolver um problema essencial e básico das populações, o direito à habitação. Mas como não se construiu “cidade, urbanidade e cidadania”, hoje procura-se resolver problemas de degradação habitacional e urbana, insegurança, criminalidade, toxicodependência e desemprego. O cidadão é aquele que se apropria da cidade e os territórios marginalizados são todos aqueles que não são apropriados ou são estigmatizados pelos habitantes ou usuários da cidade. Valorizar urbanisticamente os espaços marginalizados da cidade é “fazer cidade” e contribuir para a cidadania.

Na década de 90 o crescimento da construção de habitação social, promovida pelos municípios e apoiada pelo Instituto Nacional de Habitação (INH), teve também importantes repercussões

na paisagem e na morfologia urbana. O *Programa Especial de Realojamento* (PER) e o *Contrato de Desenvolvimento para a Habitação* (CDH) despoletaram a construção de torres de betão para habitação social que alteraram o tradicional crescimento urbano e desencadearam problemas sociais e de segurança. Usufruindo de condições excepcionais de financiamento por parte da Administração Central, privilegiadas com índices máximos de construção e obedecendo a fracas exigências de qualidade estética e de construção, os grandes empreendimentos que apareceram contribuíram para acentuar a natureza de dormitório de muitas áreas urbanas e para alterar a paisagem tradicional desses espaços. Ao mesmo tempo, aquelas iniciativas absorveram os escassos fundos financeiros destinados às autarquias para a qualificação urbana, agravando o estado de conservação do património existente e não promovendo a qualidade do espaço público.

Assim, nos últimos anos enquanto algumas Câmaras Municipais, e o próprio IGAPHE, tentavam já desfazer-se dos alojamentos de habitação social de que são proprietários, por constituírem um encargo financeiro insuportável no curto e/ou médio prazo, outras autarquias, vizinhas, endividaram-se para construir mais habitação social com uma morfologia urbana que não promove a cidadania. Concluindo, o Estado tem vindo a intervir no mercado de habitação através da construção de alojamento social, mas não tem tido um papel exemplar na construção da paisagem urbana e na afirmação da *Polis*.

Um urbanismo estratégico

Nos anos 90 o planeamento urbano em Portugal, e especificamente nesta região, mostrou uma viragem marcante. Seguindo tendências internacionais, o planeamento estratégico é evidenciado, designadamente, enquanto factor enquadrador dos planos de natureza normativa. Os projectos micro-urbanos também proliferaram pelas cidades, através das intervenções de urbanismo comercial, dos programas de reabilitação urbana, da regeneração de áreas ribeirinhas ou frentes marítimas, e das intervenções *Polis*. Simultaneamente, as arquitecturas de autor recriaram uma nova simbologia, visando alimentar uma nova projecção para a cidade (a Casa da Música e o Museu de Serralves, no Porto, são os mais emblemáticos). A crescente preocupação com as questões ambientais, sociais e culturais conjugou-se com estratégias de marketing urbano claramente idealizado como suporte da promoção e afirmação urbana.

Na maioria das vezes qualificaram-se apenas pequenas parcelas da cidade. Produzir partes de cidade, estilhaços, uns mais qualificados e simbolicamente reconhecidos, outros mais abandonados, descaracterizados e claramente desintegrados. Como refere João Ferrão (2003), “esta nova condição urbana não é democrática, não valoriza suficientemente os outros e não produz paisagens globais”.

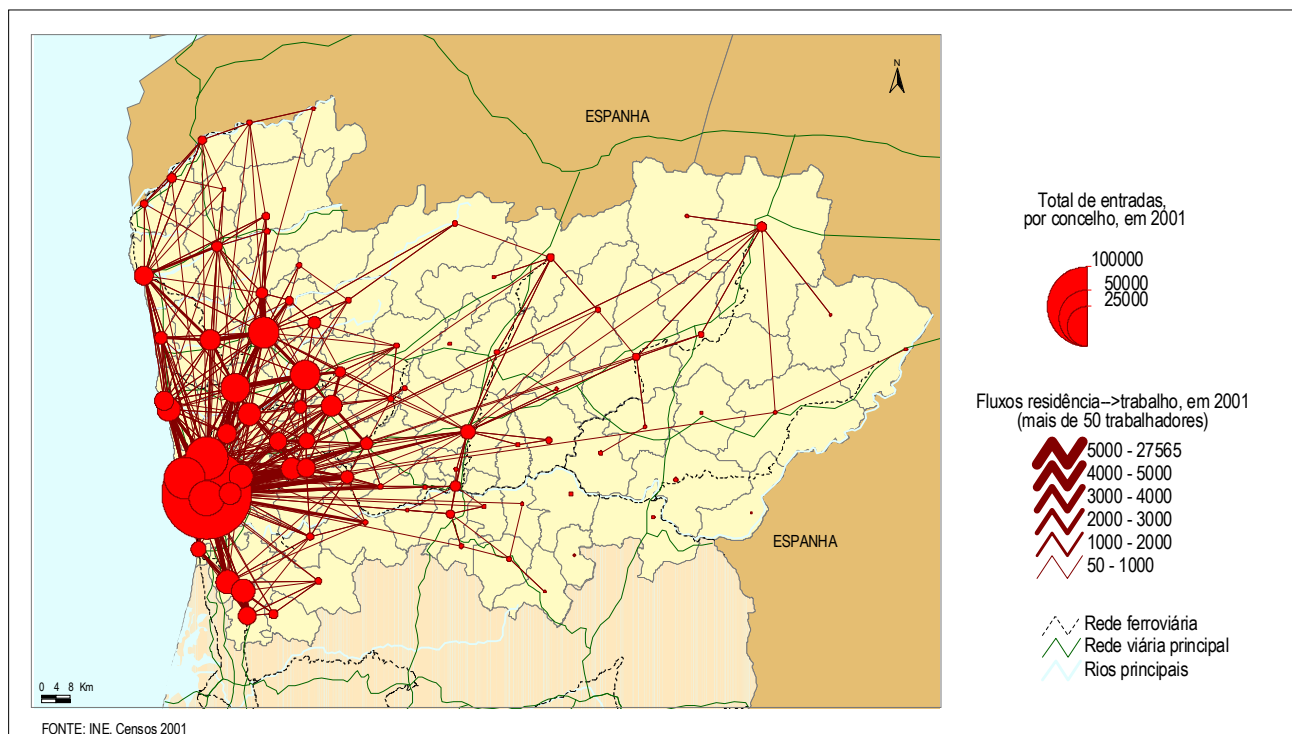
Um urbanismo estratégico define cenários e projectos desejáveis, exprimindo na intensidade e na diversidade de usos do solo valores de interesse geral. Nesta base geram-se ou aproveitam-se oportunidades, o que supõe uma gestão flexível e ágil do ordenamento do território. Assim, o poder local e as entidades supra-municipais podem afirmar-se pela revalorização do planeamento estratégico e pela recuperação de valores culturais que orientem as políticas territoriais. Isto significa a afirmação de uma política urbana por objectivos. A nova política municipal, através do Plano Director Municipal, representa uma regulamentação dos usos do território que deve estar ao serviço de um projecto municipal, enquadrado numa matriz metropolitana e regional.

Sabe-se hoje que no ordenamento territorial é fundamental decidir depressa, com eficácia, a curto e a médio prazo, e com efeitos duráveis e sustentáveis a longo prazo. Como refere Nuno Portas, é preciso cruzar objectivos com oportunidades. Os objectivos são concertados com os agentes económicos e sociais presentes no território, enquanto que as oportunidades surgem internamente ou externamente e têm de ser continuamente equacionadas. Neste sentido, se tivermos objectivos claros é mais fácil e mais eficaz fazer a avaliação e dar as respostas às oportunidades. Não se trata de um urbanismo oportunista mas de uma política local e regional (cultural, social e económica) que está preparada para responder eficazmente às oportunidades (Borja, 2003).

Reforço do policentrismo

Os desafios que se colocam em termos de planeamento e ordenamento do território, enquadram-se numa estratégia de valorização do *Arco Metropolitano do Noroeste* e de toda a Região Norte enquanto espaço cultural, social e económico de afirmação. Isto significa que, é fundamental afirmar e reconstruir um sistema urbano policêntrico, uma “região de cidades”: cidades multimunicipais, com diferentes funcionalidades, em que o espaço colectivo e os serviços (saúde, educação, cultura e lazer) e o comércio funcionam, física e simbolicamente, como nós articuladores do tecido urbano e regional e de forças de coesão e competitividade.

Um espaço fortemente urbanizado não é necessariamente cidade ou urbano, enquanto que um espaço geográfico pouco povoado e sem cidades só mitigadamente pode ser um território. Um território ordenado necessita de cidades, de espaços urbanos, lugares com capacidade centralizadora e integradora, com funcionalidades polivalentes, contribuindo para a construção de tecidos urbanos heterogéneos, socialmente integrados e funcionalmente activos.



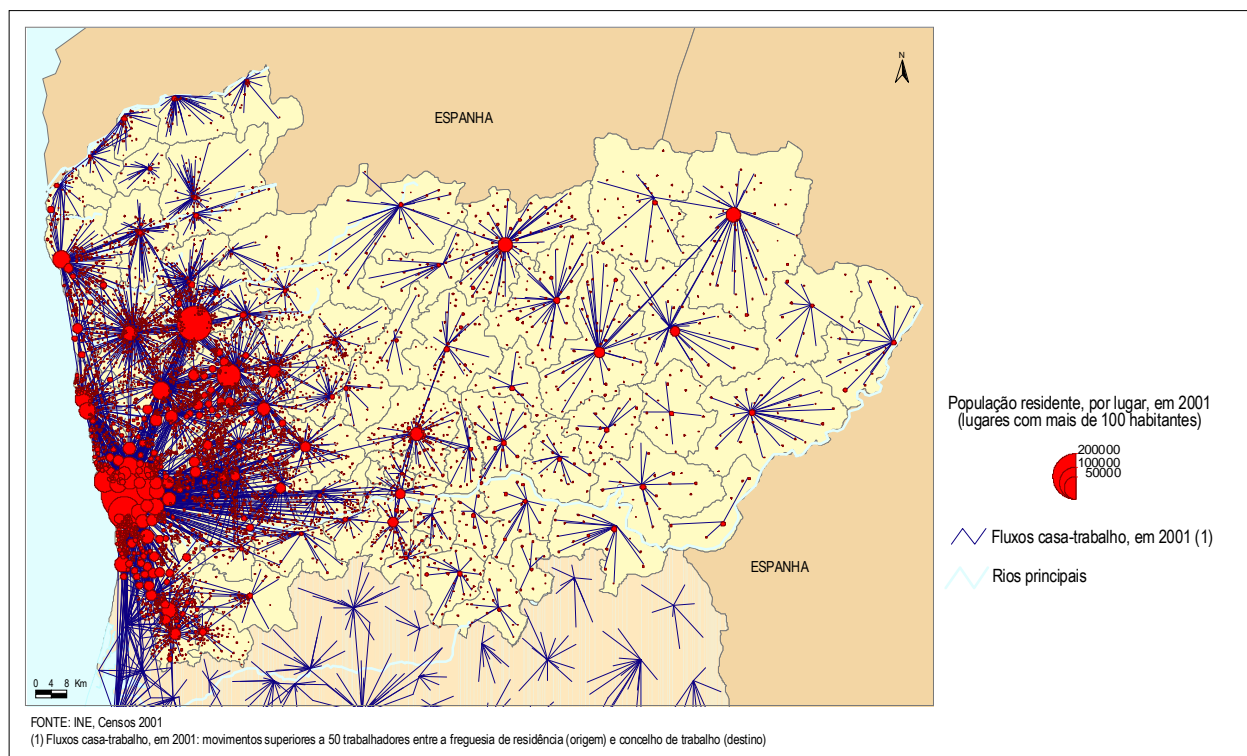
No *Arco Metropolitano do Porto* proliferaram nos últimos anos novas centralidades, mono ou multi-funcionais. Por outro lado, nos espaços menos povoados, as cidades nem sempre oferecem a diversidade e a qualidade de serviços e de urbanidade a que todos têm direito. Finalmente, nos espaços de interação urbano-rural verifica-se, claramente, a ausência de “cidade”.

Reinventar a relação urbano-rural

Nos últimos anos, a dicotomia urbano-rural tem vindo a ser substituída pelos novos relacionamentos entre o urbano e o rural, retratando as interdependências funcionais e espaciais e a necessidade de promover uma maior integração e complementaridade territorial. Algumas relações urbano-rurais podem favorecer umas áreas, mas o que é fundamental é que os benefícios contemplem ambos os lados. As interações podem ser nos dois sentidos e de diferentes tipos: naturais (água, energia, poluição, etc.), de pessoas (emigrações e imigrações, movimentos casa-trabalho, casa-escola ou casa-serviços, ou outras mobilidades associadas aos fins de semana ou aos períodos de férias), de produtos (fornecimento de alimentos, produtos de consumo, etc.), de meios financeiros (investimentos nas explorações agrícolas, investimentos urbanos dos produtos agrícolas, etc.) ou de ideias (consumo cultural, urbanização cultural dos campos, etc.).

A promoção da relação entre o urbano-rural passa pela identificação de um cenário de desenvolvimento que promova a complementaridade e a articulação entre o urbano e o rural, que desenvolva estratégias e sinergias que reforcem os laços de uso, de usufruto e de

identidade entre os diferentes territórios. Nos últimos anos, os urbanos têm vindo a sentir uma maior necessidade de usufruir o campo, que muitos tinham abandonado, e os rurais são cada vez mais urbanos nas necessidades, usos, costumes e aspirações.



4. MODELO DO SISTEMA URBANO REGIONAL

O planeamento direccionado às redes urbanas raramente pode, ou deve, alterar drasticamente a realidade existente, ou contrariar as tendências estabelecidas, seja as que se sedimentaram ao longo de séculos ou as que ganharam maior expressão recentemente, coincidindo com um período de intensa urbanização. Por isso, o modelo prospectivo reconhece o diagnóstico que foi antes elaborado e procura estabelecer as bases de uma organização que permita favorecer uma melhor estruturação e desenvolvimento do Norte de Portugal, considerando nesse objectivo a importância das cidades e das redes inter-urbanas.

O modelo territorial do sistema urbano regional do Norte de Portugal que é proposto, baseia-se numa abordagem multi-escala, organizada em torno de três níveis complementares: uma abordagem analítica, que identifica duas unidades territoriais na Região Norte; uma abordagem

urbana prospectiva, que identifica uma tipologia de centros urbanos com funcionalidades diferenciadas e uma rede de mobilidades e relacionamentos inter-urbanos; por último, uma dimensão inter-regional, que identifica as redes privilegiadas de relacionamento externo.

1. Numa abordagem analítica, o Sistema Urbano do Norte assenta e organiza duas grandes unidades territoriais, ou seja dois padrões de ocupação do solo: uma região metropolitana (identificada como Arco Metropolitano do Norte Litoral no PNPT) onde residem 3,4 milhões de habitantes (a larga maioria dos quais na região Norte), com uma base económica empreendedora, uma estrutura densa de infra-estruturas físicas e de serviços e uma forte densidade urbana; um território de baixa densidade económica no interior-norte (Trás-os-Montes e Alto Douro), pouco populoso e bastante envelhecido, com um forte potencial ambiental e turístico e uma fraca densidade urbana e de infra-estruturas.

2. Numa abordagem urbana prospectiva, define-se uma tipologia de centros urbanos com níveis e funcionalidades diferenciadas, associadas também a uma malha de fluxos e conectividades de intensidades distintas em que se somam movimentos casa-trabalho e casa-escola, movimentos dirigidos ao consumo comercial, à cultura e ao lazer e trocas entre produtos e serviços inter-empresas. Neste âmbito, o sistema urbano estrutura-se em torno de uma *aglomeração metropolitana* de nível nacional, de um grupo restrito de *aglomerações urbanas regionais*, de um conjunto de nove *centros urbanos regionais*, de treze *centros urbanos estruturantes* e de um número mais elevado de *centros urbanos complementares*. No domínio da orientação para a competitividade afirma-se a necessidade e a tendência para a diferenciação e selectividade urbana, e em relação à orientação para a coesão territorial reconhece-se e valoriza-se o papel de todas as sedes de município na rede urbana regional. A rede urbana é animada (e também alimentada) por fluxos e inter-conexões urbanas de vários tipos e intensidades que ligam e constroem uma malha urbana que dá consistência e organização ao sistema urbano regional, com fluxos de intensidade muito elevada (nível 1), intensidade elevada (nível 2), intensidade média (nível 3) e intensidade baixa (nível 4).

3. Numa leitura prospectiva de relacionamento externo, duas dimensões emergem no relacionamento inter-urbano com os territórios de proximidade: o relacionamento inter-regional entre a Região Norte e a Região Centro; o relacionamento transfronteiriço do Norte de Portugal com Galiza e com Castela e Leão.

No **NORTE LITORAL, A REGIÃO METROPOLITANA DO NOROESTE** é um espaço urbanizado com grande dinâmica (demográfica, económica, social), cujo modelo de ocupação do território resulta de diversos compromissos entre densidade e expansão. Malgrado a debilidade da governação (onde se destacam alguns autarcas e dirigentes associativos, bem como agentes empresariais e culturais) e as perdas relativas nos últimos anos em domínios essenciais para a competitividade nacional, este espaço concentra ainda 30% da população e 25% da economia do país e é a área de maior crescimento demográfico do território nacional.

A mancha urbana, que cresceu significativamente nos últimos trinta anos, estende-se de Norte a Sul entre Viana do Castelo e o limite meridional da região, prolongando-se para lá de Aveiro e para leste, em direcção a Vila Real. É um sistema polinucleado, ainda que especialmente polarizado pela Cidade-conurbação do Porto e, cada vez mais, pelas cidades de Braga e Vila Real (a que se soma Aveiro). De forma a ordenar o território e a estruturar o policentrismo, promovendo o desenvolvimento regional, considera-se necessário fortalecer e consolidar um pequeno número de “âncoras urbanas”, dando prioridade, para além da afirmação da Aglomeração Metropolitana do Porto, ao reforço e organização do triângulo Braga, Guimarães e Famalicão/Santo Tirso/Trofa Famalicão e à consolidação ou emergência de centros ou eixos urbanos regionais, designadamente Viana do Castelo, Paredes/Penafiel, Vila do Conde/Póvoa do Varzim e Santa Maria da Feira/São João da Madeira/Oliveira de Azeméis.

A Região Metropolitana do Porto (Arco Metropolitano do Norte Litoral no PNPOT) organiza-se em sub-sistemas urbanos, com estruturas múltiplas e geografias variáveis que reconhecem lógicas de articulação subregional existentes ou em construção: a Aglomeração Metropolitana do Porto; o sub-sistema urbano do Minho-Lima; o sub-sistema urbano do Cávado; o sub-sistema urbano do Ave; o sub-sistema urbano do Tâmega e o sub-sistema urbano do Entre-Douro e Vouga.

O **“Grande Porto”, ou Aglomeração Metropolitana do Porto**, principal pólo económico, social e cultural da região, coordena e potencia as dinâmicas sócio-económicas dos municípios de Matosinhos, Maia, Porto, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia. Possui um complexo universitário com uma oferta formativa de grande capacidade de atracção e com áreas de investigação de grande prestígio (com destaque para a saúde). As acessibilidades e as infra-estruturas de suporte ao desenvolvimento económico (aeroporto, porto, logística e TGV) e cultural (arte contemporânea, arquitectura e música, entre outras) estão a reforçar-se e integrar-se na conectividade europeia e mundial. No entanto, a segmentação sócio-territorial continua a evidenciar uma metrópole ocidental mais dinâmica e atractiva face a uma metrópole oriental

menos afirmativa. Por outro lado, a fragilidade institucional metropolitana e as grandes tensões/rivalidades entre agentes comprometem, por vezes, seriamente a afirmação nacional e internacional consequente e temporalmente sustentada. Neste quadro inter-urbano, propõe-se uma orientação para o reforço da relação entre os seis municípios que diminua as assimetrias e reforce a competitividade do conjunto.

A norte, **no Minho-Lima**, Viana do Castelo afirma-se como pólo relevante do grande eixo urbano do litoral Norte/Galiza, através da sua oferta turística e de lazer e da sua vocação produtiva tradicional ou emergente. O corredor transfronteiriço do Vale do Minho (Caminha-V.N.Cerveira-Valença-Monção-Melgaço) transparece no potencial do turismo/ambiente, da economia do vinho e da complementaridade de ofertas urbanas. O desenvolvimento de novas funções económicas associadas à logística (reforçando a articulação deste território com a plataforma logística de Salvaterra/As Neves) vai reforçar o papel de Valença. Ponte de Lima e A.Valdevez/P.Barca evidenciam uma capacidade de polarização capaz de amarrar e qualificar o espaço rural de baixa densidade do interior do Lima, enquanto o eixo V.N.Cerveira/P.Coura/A.Valdevez e o eixo Monção/A.Valdevez/P.Barca, podem reforçar a coesão interna e a articulação com outros sub-sistemas do Norte (concretamente com a Aglomeração Regional de Braga).

No **Cávado**, a Aglomeração Regional de Braga tem vindo a afirmar-se e a amarrar os territórios envolventes, polarizando um conjunto de centros urbanos complementares, designadamente Vila Verde, Amares e Póvoa do Lanhoso, e ainda Vieira do Minho e Terras de Bouro. Neste sub-sistema urbano evidencia-se o papel de Barcelos, com uma base económica industrial fortemente empregadora e Esposende com uma capacidade de atracção, sobretudo de Verão, associada ao turismo residencial. Neste contexto, Braga destaca-se claramente pela dimensão demográfica e urbanística e pela qualidade e diversidade do seu tecido comercial e de serviços. Aqui emergem dinâmicas urbanas assinaláveis de animação e qualificação, associadas à presença de importantes infra-estruturas de ensino e cultural com assinalável dinamismo (universidade, museus, teatros, “casas das artes”, eventos). A capacidade de afirmação do ensino superior e a presença de centros de I&D de excelência associados à Universidade do Minho (nomeadamente nos domínios das engenharias de materiais e polímeros, sistemas de produção e software) tem contribuído para a diversificação da base económica e o desenvolvimento de serviços avançados. Por outro lado, a existência de centros tecnológicos e de formação profissional e de uma vasta rede de escolas profissionais e outros centros de ensino superior, consolidam a oferta de serviços urbanos e sustentam a base económica local/regional.

Caminhando para sul, surge-nos o sub-sistema urbano do **Ave**, com Guimarães e o triângulo Vila Nova de Famalicão/Santo Tirso/Trofa a estruturarem o modelo difuso de povoamento. Guimarães afirma-se pela qualidade urbana do centro histórico, classificado como Património Mundial da Humanidade pela UNESCO, e pela recriação de um projecto urbano que conjuga o património, as indústrias criativas e tecnológicas e a oferta cultural. Por outro lado, mantém fortes relacionamentos com os centros urbanos de Fafe, Felgueiras e Vizela, e fortalece o seu espaço de articulação com o interior – com Cabeceiras de Basto e Mondim de Bastos. O triângulo, Vila Nova de Famalicão /Santo Tirso/Trofa é, no Ave, a plataforma de interface entre o Cavado/Braga e a Aglomeração Metropolitana do Porto, enquanto no litoral, Vila do Conde/Póvoa do Varzim funcionam como conurbação de rótula entre o litoral-norte e a Aglomeração Metropolitana do Porto.

O **Tâmega** constitui uma das áreas mais críticas em termos de estruturação urbana. Trata-se de uma área densamente povoada, ainda que no modelo difuso, demograficamente muito dinâmica e jovem, mas socialmente pouco escolarizada e qualificada. Possui um tecido industrial tradicional dominado pelas indústrias do mobiliário e do calçado, pouco ancorado nos serviços locais, e uma estrutura comercial e de serviços frágil e pouco diversificada. Deve-se ainda destacar a forte dependência do emprego e dos serviços localizados na Aglomeração Metropolitana do Porto. A continuidade física e a interdependência funcional (na saúde, ensino e comércio, designadamente) de Paredes e Penafiel potenciam a construção de um centro urbano regional que estruture uma malha de centros urbanos considerados como estruturantes (Paços de Ferreira, Lousada, Felgueiras, Amarante e Marco de Canaveses, especialmente) e de um conjunto de centros urbanos ditos complementares (como Castelo de Paiva, Cinfães, Resende, Baião, Vizela, Celorico de Basto e Cabeceiras de Basto). Neste espaço, o grande desafio, além da consolidação da rede e do reforço da malha urbana, será o de conceber espaços de urbanidade que constituam uma oportunidade para construir a *polis*, promovendo uma cultura e uma vivência de cidadania que a conurbação Paredes/Penafiel mostra especiais condições para vir a oferecer, contrariando a dependência face ao Porto e/ou o seu ensimesmamento na esfera municipal.

A sul da Aglomeração Metropolitana do Porto, a mancha urbana estende-se de uma forma contínua, atravessada e potenciada por importantes eixos rodoviários e ferroviários, em direcção a Aveiro e a Albergaria/Águeda, com continuidade para Sul. O sub-sistema urbano do **Entre-Douro-e-Vouga** é polarizado pelo eixo urbano regional de Santa Maria da Feira/São João da Madeira/Oliveira de Azeméis e pelos centros urbanos estruturantes de Espinho, no litoral, e Vale

de Cambra, no interior. Trata-se de uma área densamente povoada e muito dinâmica, com uma estrutura produtiva diversificada (cortiça, calçado, moldes, componentes para automóvel e metalomecânica) e uma razoável oferta de serviços às empresas de suporte à base económica (centros tecnológicos, centros de formação profissional, escolas profissionais, associações empresariais, entre outras). No eixo urbano regional salienta-se a oferta cultural e de um conjunto de serviços potenciados pelo Europarque de Santa Maria da Feira, a estrutura comercial e a oferta de serviços às empresas em São João da Madeira e Oliveira de Azeméis. Este eixo urbano é, por um lado, a plataforma de interface entre Aveiro e a Aglomeração do Porto e, por outro, polariza e organiza os territórios de baixa densidade do interior, onde se destacam Vale de Cambra e Arouca.

NO NORTE INTERIOR, O SUB-SISTEMA URBANO DE TRÁS-OS-MONTES E ALTO DOURO é estruturado por dois corredores, muito marcados pelo traçado do IP3 e do IP4, os quais atravessam diagonalmente o território e articulam o litoral com o interior, estabelecendo simultaneamente as ligações com Espanha e a Europa. Ao longo destes corredores distribuem-se os principais centros urbanos, enquanto o restante território, essencialmente rural, evidencia uma ocupação pouco densa e suportada por aglomerados de reduzida dimensão, face a um território com um grande valor patrimonial cultural e natural de projecção internacional.

A rede urbana estrutura-se sobretudo em redor das cidades de Vila Real, Bragança, Chaves, Lamego, Mirandela e Macedo de Cavaleiros. Contudo, importa destacar num nível superior a aglomeração urbana regional de Vila Real/Peso da Régua/Lamego e os centros urbanos regionais de Bragança e Chaves, que se assumem como as principais centralidades da região e apresentam as maiores potencialidades de desenvolvimento. Neste quadro, Vila Real tem vindo a reforçar a sua influência, seja pela presença da universidade e de diversas instituições e equipamentos, seja pela acrescida influência nos domínios da cultura e da actividade comercial. Além disso, num contexto sub-regional marcado pela perda e rarefacção de pessoas e empresas, pode desempenhar um papel essencial de animação económica e social do desenvolvimento regional. Conjuntamente com Lamego, de elevada qualidade patrimonial, e o Peso da Régua, pelo seu posicionamento, podem potenciar uma “centralidade” de afirmação dos recursos turísticos e vitivinícolas de todo o Douro, rentabilizando as novas acessibilidades às grandes infra-estruturas do litoral (porto de mar e aeroporto).

Na NUT de **Trás-os-Montes** constata-se a consolidação dos centros urbanos regionais de Chaves e de Bragança e a emergência dos centros urbanos estruturantes de Mirandela e Macedo de Cavaleiros. Sobretudo Chaves, mas também Bragança, mantêm um quadro relacional significativo com as cidades do país vizinho, mais particularmente com Verín e Zamora, respectivamente, enquanto Mirandela e Macedo de Cavaleiros assumem um papel importante, sobretudo na relação com os municípios do Douro Superior. Parece igualmente relevante o aproveitamento das possibilidades de afirmação turística, com realce para a oferta termal e os valores ambientais e culturais. Vila Real, Mirandela, Macedo e Bragança, por seu turno, alimentam um eixo, apoiado no IP 4, concentrando equipamentos e empresas num espaço de baixa densidade, donde a importância da existência de uma dinâmica de reforço relacional que deverá ser potenciada ao serviço da criação de riqueza, valorização ambiental e fixação de pessoas.

O **Douro** (Vale do Douro Superior, Terra Quente Transmontana e parte do Vale do Douro Sul), estrutura-se em torno de um conjunto de centros urbanos de pequena dimensão. Esta malha de centros urbanos complementares suportam a sustentabilidade de um vasto território de baixa densidade e contribuem com um nível de serviços fundamentais para a coesão social. Neste espaço, devem ser sublinhados os efeitos de complementaridade e sinergia entre Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa que apoiam a coesão territorial e promovem as vocações turístico-culturais-ambientais do Alto Douro.

Em matéria de **cooperação inter-regional de âmbito nacional**, podem-se evidenciar três eixos prioritários de relacionamento:

- No norte-litoral, Aveiro, no contexto da Região Metropolitana do Noroeste, aparece a estruturar, a sul, uma mancha urbana de forte densidade, com fortes relacionamentos produtivos. Neste âmbito, o potencial dos sistemas científicos e tecnológicos e das infra-estruturas de apoio à base produtiva, sobretudo localizadas em Aveiro, Porto e Braga, deviam ser articulados e valorizados em rede. A complementaridade e a cooperação permitiriam uma racionalização dos recursos e o desenvolvimento de uma massa crítica fundamental ao fomento da competitividade e da promoção do emprego. Simultaneamente, o Entre-Douro e Vouga articula-se fortemente com as bases produtivas de Albergaria-a-Velha e Águeda.

- Mais para o interior, Viseu, no contexto do sub-sistema urbano de Dão-Lafões, articula-se com a aglomeração urbana regional de Vila Real/Peso da Régua/Lamego, constituindo uma massa

urbana fundamental na articulação dos territórios de forte densidade, do litoral, com os territórios de baixa densidade, do interior. O eixo Chaves – Viseu, que liga a região Centro à Galiza, reforça a acessibilidade nacional e fronteira aos recursos turísticos e vitivinícolas de todo o Douro.

- No interior, o eixo potenciado pelo IP2, pode constituir uma amarração entre os territórios de baixa densidade. A articulação inter-urbana em torno da afirmação de destinos turísticos qualificados, em função de singularidades e da excelência de recursos, pode aproximar a Beira-interior norte do Douro-interior.

A **cooperação inter-regional em termos transfronteiriços** emerge como um vector estratégico de afirmação urbana no contexto da Euro-região (Norte de Portugal – Galiza) e no relacionamento de Portugal com Castela e Leão. Em termos de prioridades, o Mar e o Douro, respectivamente, representam as principais âncoras da actual estratégia de cooperação. A estruturação de um *cluster* inter-regional organizado em torno das actividades do mar e da segurança marítima emerge cada vez mais em termos institucionais. A localização marítima potencia um espaço de relacionamento e de afirmação da Euro-região, designadamente na valorização dos recursos marinhos, na cultura e no turismo e na qualidade do meio marinho. O Douro, enquanto paisagem, cultura, vinho e turismo, pode sustentar uma estratégia de consolidação urbana e desenvolvimento sustentável, e simultaneamente de preservação do património cultural e natural.

Em termos da sustentabilidade do modelo de desenvolvimento inter-regional tem-se vindo a consolidar os sistemas regionais de inovação que valorizam a excelência científica existente e a sua articulação com o tecido empresarial da Euro-região. Por outro lado, os territórios urbanos de fronteira evidenciam uma riqueza patrimonial histórico-cultural e uma dotação de equipamentos também passíveis de uma utilização comum. Nesse sentido, a valorização das vocações funcionais e o desenvolvimento de redes inter-urbanas para a sustentabilidade e a coesão social podem permitir um aproveitamento de recursos de forma racional e integrada e um desenvolvimento urbano mais sustentável.

Merece ainda destaque, neste contexto de relacionamento transfronteiriço, a plataforma de interface logístico em torno do triângulo Salvaterra-Porrinho-Valença, a Euro-cidade Chaves-Verín e o potencial de relacionamento de Bragança com Zamora.

