

# OPORTO 2048 ESTRATEGIA

Oporto es la segunda ciudad más poblada de Portugal. Su densidad de población es de 5560 habitantes/km<sup>2</sup>. Se encuentra en el norte de país, en la ribera derecha del Duero en su desembocadura en el Océano Atlántico. Es además una ciudad antigua que cuenta con un amplio patrimonio histórico, aunque durante las últimas décadas ha sido sometida a una amplia modernización, cuenta con el metro más largo de Portugal, como podemos observar en nuestra ventana, que cubre no sólo el centro, sino también zonas de su área metropolitana.

A la hora de desarrollar nuestra estrategia de Oporto hemos tenido presente el concepto de "New Urbanism", ya que es un enfoque de planificación y desarrollo basado en calles transitables, viviendas sostenibles y funcionales, espacios públicos accesibles y tiendas de barrio. En otras palabras, el "New Urbanism" se centra en el diseño urbano a escala humana.

## PROBLEMÁTICAS

### - EDIFICIOS ABANDONADOS:

Analizando la ventana de Oporto, nos hemos dado cuenta de que hay una gran cantidad de edificios que se encuentran en desuso impidiendo el posible aprovechamiento de esos espacios como edificios de interés.



### - CIUDAD PARA EL VEHÍCULO:

En las calles se les da preferencia en todo momento al automóvil, no habiendo grandes espacios definidos para el peatón.



### - MANZANAS DESAPROVECHADAS:

Consideramos que estos espacios podrían tener un mejor aprovechamiento debido a su localización en el centro de la ciudad.



### - ESPACIOS INTERIORES DE LAS MANZANAS:

La mayoría de las manzanas tienen amplios espacios públicos en su interior pero aparentemente mal conectados, con el exterior.



### - FALTA DE ENCUENTROS PÚBLICOS QUE PERMITAN LA INTERACCIÓN SOCIAL:

Podemos observar que los puntos de encuentros más destacados son la Praça de Mouzinho de Albuquerque y el Jardim Teófilo Braga, ambos relacionados directamente con una carretera.



### - ZONAS CON Poca DIVERSIDAD DE USO:

Vemos que hay zonas con usos muy definidos y por ello destaca la carencia de espacios multifuncionales.



### - CARENCIA DE VEGETACIÓN EN LA CIUDAD:

En nuestra ventana encontramos muy pocos espacios con vegetación, únicamente en algunas plazas y espacios más grandes, pero apenas en las calles.



### - EDIFICIOS EDUCACIONALES:

Tras haber estudiado los equipamientos de cada manzana nos damos cuenta de que algunas dotan de colegios pero la gran mayoría son colegios de educación secundaria, quedando muchas zonas sin colegios de educación primaria.



## ESTRATEGIAS

### - EJE PRINCIPAL PEATONAL:

En nuestra ventana hay varios ejes viales principales, uno para los tranvías y otro para los vehículos. Para reducir el impacto que tienen los medios de transporte proponemos la creación de un nuevo eje peatonal, uniendo los puntos de encuentro más destacados de la ventana y que resulta ser el paralelo al eje principal para los vehículos.

### - EJES SECUNDARIOS:

Se proponen la creación de ejes peatonales adyacentes para mejorar la conexión y fluidez entre los espacios importantes como son los colegios.

### - NUEVAS DENSIDADES:

En las zonas con viviendas unifamiliares, planteamos la sustitución de éstas por plurifamiliares, ganando de esta manera mayor espacio y aumentando así la densidad.

### - DESCONGESTIONAMIENTO DEL VEHÍCULO:

Para reducir el tráfico de coches en las calles, así como para poder pasear de manera más agradable, decidimos implantar nuevos núcleos de aparcamiento, subterráneos en la ciudad. De modo que eliminaríamos los estacionamientos de las calles ganando además espacio y calidad de vida.

### - 800M:

Desde los centros educativos hemos trazado una circunferencia de 800m para determinar en este área todas las necesidades primarias usadas a diario, como pueden ser supermercados, farmacias, comercios... Esta distancia es igual a 15 minutos andando. Por lo que vemos la necesidad en algunos de ellos la incorporación de algunos equipamientos.

