

### 5.3 - Características da residência e do povoamento

Como salientamos no início deste capítulo, o dinamismo demográfico do Grande Porto, entre 1960 e 1991, é maior nos concelhos periféricos do que na cidade do Porto, dando continuidade à tendência de descentralização residencial que se tem vindo a manifestar na área em estudo, a qual pode ainda ser confirmada pelos dados do quadro 56.

Quadro 56 - Evolução do número de alojamentos clássicos ocupados

Concelhos	Alojamentos Clássicos Ocupados				Variaç. dos Aloj. Clás. Ocup. (%)		
	1960	1970	1981	1991	1960/70	1970/81	1981/91
Gondomar	19 932	23 860	32 989	40 694	19,7	38,2	23,4
Maia	13 529	15 000	20 543	26 220	10,8	36,9	27,6
Matosinhos	20 813	26 050	35 692	44 722	25,1	37,0	25,3
Valongo	7 224	8 975	15 466	20 111	24,2	72,3	30,0
Vila N. de Gaia	38 390	43 105	58 383	72 260	12,3	35,4	23,8
Total da Periferia	99 888	116 990	163 073	204 007	17,1	39,4	25,1
Porto	77 204	75 450	90 288	94 670	-2,3	19,6	4,9
Grande Porto	172 092	192 440	253 361	298 677	11,8	31,6	17,9

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População

No que toca à distribuição dos alojamentos por freguesias, para o período de 1960-81 (fig. 37), verifica-se que, para a cidade do Porto, as freguesias centrais apresentam as taxas de variação mais baixas (menos de 15%), enquanto que as freguesias de Aldoar, Ramalde e Lordelo do Ouro apresentam taxas superiores a 50%, tal como, aliás, acontece relativamente à população residente (ver fig. 31). Confirma-se, assim, a descentralização residencial, a qual se alarga às freguesias dos concelhos periféricos, destacando-se, particularmente, um conjunto de freguesias situadas na faixa litoral, quer a Norte, quer a Sul do Douro com as variações mais altas (superiores a 50%). Para além deste conjunto, encontram-se outras com taxas elevadas, situadas mais no interior, como é o caso de Ermesinde e Alfena (concelho de Valongo), Vermoim, Maia e Gueifães (concelho da Maia), Rio Tinto, Fânzeres e S. Cosme (concelho de Gondomar) e Mafamude, Vilar de Andorinho e Canelas (concelho de Vila Nova de Gaia).

Relativamente ao período seguinte (1981/91), de uma maneira geral a variação do número de alojamentos é menor do que o do período anterior em todas as freguesias, contudo, acentua-se a perda de alojamentos nas freguesias do Porto, a favor das freguesias periféricas, destacando-se alguns eixos, o litoral a Norte e a Sul do Douro, o eixo da A1 (freguesias de Vilar do Paraíso, Vilar de Andorinho - em Vila Nova de Gaia e Gueifães, Maia e Barca - na Maia) e o da A4/IP4 (freguesias de Ermesinde, Valongo e Alfena - em Valongo).

No geral, o comportamento intra-concelhio, do conjunto de concelhos periféricos à cidade do Porto, no que toca aos alojamentos é marcado pela vitalidade das freguesias mais próximas da cidade e das sedes concelhias, com prolongamentos radiais ao longo da faixa costeira a Norte e a Sul.

Relativamente às características do povoamento (quadro 57), verifica-se uma densificação progressiva dos núcleos populacionais de pequena dimensão, que chegam mesmo a apoiar a expansão territorial dos lugares de maior dimensão (maior ou igual a 10000 hab.), originando uma imagem territorial (fig. 38) em mancha mais ou menos contínua e estrelada, orientada pela rede viária existente. Nessa imagem territorial destacam-se os eixos rodoviários principais, que suportam a rede de transportes públicos e os nós ferroviários, como é o caso das manchas populacionais de Rio Tinto, Sra da Hora e Ermesinde.

É, portanto, nítida a tendência para a concentração da população em lugares mais populosos, expressa no facto de 86,6% da população residente no Grande Porto em 1991, corresponder a lugares com mais de 500 habitantes, enquanto que em 1960 esse valor era de 71,7%. Por outro lado, há a considerar que o grande número de lugares recenseados se deve, em grande parte, à conservação da independência toponímica de cada lugar, embora na realidade muitos deles constituam já, entre si, aglomerações de tecido urbano contínuo, sendo praticamente impossível demarcar-se os seus limites geográficos.

Assim, a expansão demográfica até meados dos anos 80, não introduz rupturas significativas nas modalidades tradicionais de estruturação do povoamento, na verdade, o crescimento residencial periférico processa-se através da expansão dos aglomerados populacionais rurais antigos e não pela criação de bairros novos, cujo perfil arquitectónico contrasta, radicalmente, com aquelas formas de povoamento.

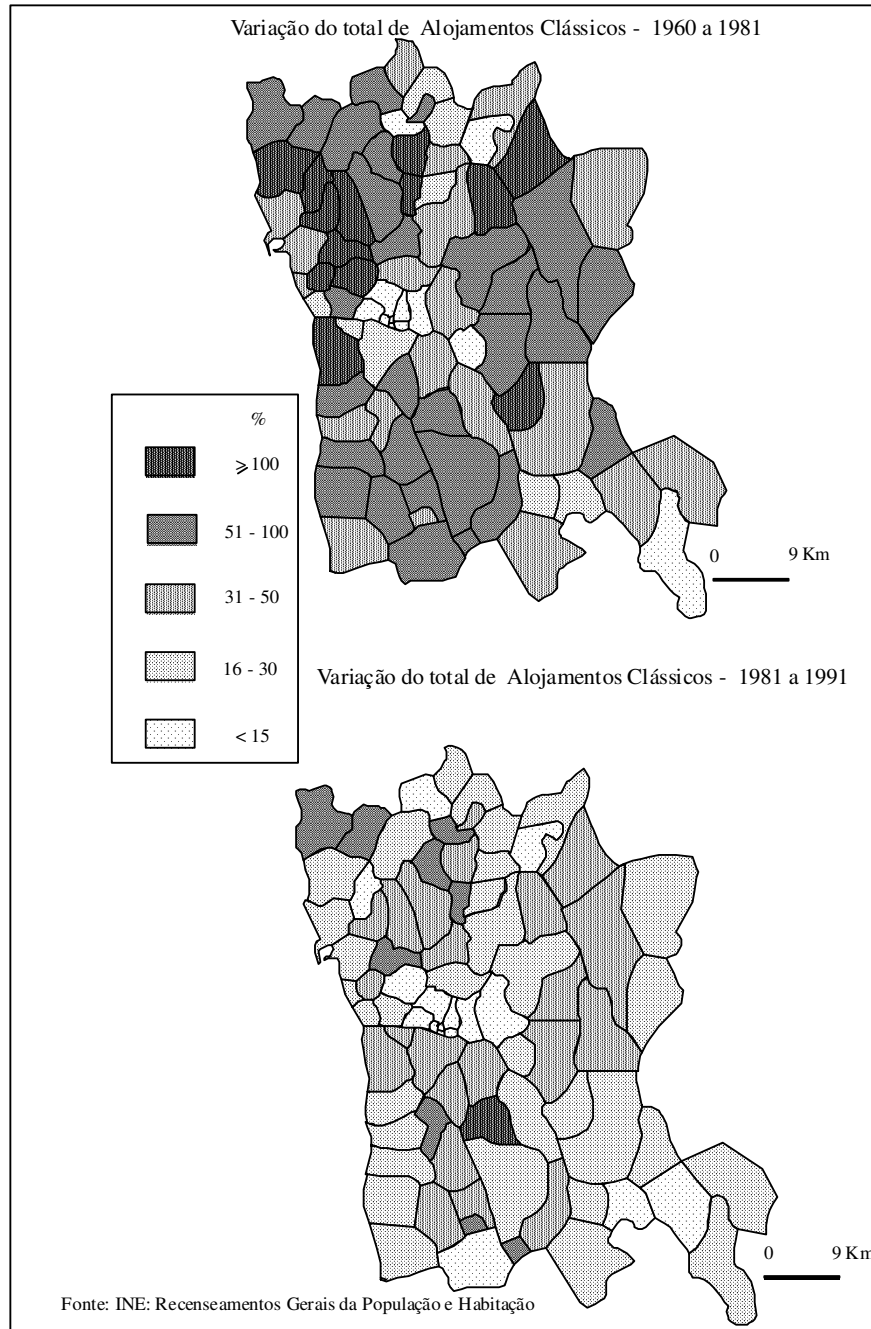


Fig. 37 - Variação do total dos Alojamentos Clássicos, 1960/81 e 1981/91

Esta situação deve-se, essencialmente, como veremos mais adiante, ao predomínio da promoção habitacional por iniciativa das famílias, cuja forma de promoção é a moradia individual. No entanto, a partir de meados dos anos 80, parece começar a esboçar-se uma alteração das formas de povoamento, resultante, quer da alteração do tipo de promotor, quer das tipologias habitacionais, ganhando força as empresas de construção e as urbanizações constituídas por conjuntos de edifícios mais altos,

possuindo arruamentos internos próprios, que, em alguns casos, constituem autênticos *enclaves*<sup>1</sup>.

Quadro 57 - Evolução do tipo de povoamento, 1960 a 1991

Concelhos	População concentrada em lugares de:									
	< 500 hab. + isol.		500-2000 hab.		2000-5000 hab.		5000-10000 hab.		≥ 10000 hab.	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
<b>ano de 1960</b>										
Gondomar	21 112	23,8	21 611	25,5	8 694	10,3	12 144	14,4	22 038	26,0
Maia	26 080	48,6	18 257	34,4	3 852	7,2	5 454	10,2	-	-
Matosinhos	12 838	14,1	22 793	25,1	8 404	9,2	9 288	10,2	37 697	41,4
Valongo	12 938	38,9	4 997	14,7	4 638	13,9	-	-	10 827	32,5
V. N. de Gaia	51 901	33,0	49 858	31,7	4 814	3,1	5 045	3,2	45 739	29,0
<b>Total</b>	<b>123 869</b>	<b>29,5</b>	<b>11 716</b>	<b>28,0</b>	<b>30 402</b>	<b>7,2</b>	<b>31 931</b>	<b>7,6</b>	<b>116 298</b>	<b>27,7</b>
<b>ano de 1981</b>										
Gondomar	17 951	13,7	48 946	37,7	32 790	25,1	-	-	31 064	23,8
Maia	6 075	7,4	6 890	8,4	21 200	26,0	20 991	25,7	26 523	32,5
Matosinhos	11 511	8,4	52 001	38,1	29 498	21,6	5 671	4,2	37 817	27,7
Valongo	14 435	22,5	20 419	31,8	7 647	11,8	1 588	18,0	10 145	15,8
V.N. de Gaia	45 634	20,2	71 639	31,6	14 604	64,5	13 109	5,8	81 345	35,9
<b>Total</b>	<b>95 606</b>	<b>15,0</b>	<b>199 895</b>	<b>31,3</b>	<b>105 739</b>	<b>16,5</b>	<b>51 359</b>	<b>8,0</b>	<b>18 694</b>	<b>29,2</b>
<b>ano de 1991</b>										
Gondomar	16 455	11,9	53 933	39,0	24 050	17,4	9 651	6,9	33 965	24,6
Maia	28 042	30,1	31 290	33,5	7 934	8,5	25 885	27,7	-	-
Matosinhos	3 441	2,3	28 917	19,0	24 972	16,5	11 497	7,6	82 855	54,6
Valongo	16 853	22,7	24 610	33,2	21 247	28,6	11 462	15,5	-	-
V.N. de Gaia	29 050	11,7	50 765	20,4	23 688	9,5	20 458	8,2	124 868	50,1
<b>Total</b>	<b>93 841</b>	<b>13,3</b>	<b>189 515</b>	<b>26,8</b>	<b>101 891</b>	<b>14,4</b>	<b>78 953</b>	<b>11,2</b>	<b>241 688</b>	<b>34,2</b>
<b>Variac. 1960/91</b>										
Gondomar	3 657	18,2	32 322	149,6	15 356	176,6	-2 493	-20,5	11 927	54,1
Maia	1 962	7,5	13 033	71,3	4 082	105,9	20 431	354,6	-	-
Matosinhos	9 397	73,2	6 124	26,8	16 568	197,1	2 209	23,8	45 161	119,8
Valongo	3 915	30,3	19 713	402,5	16 609	358,1	-	-	-	-
V.N. de Gaia	-22 851	-44,0	907	1,8	18 874	392,0	15 413	305,5	79 129	173,0
<b>Total</b>	<b>-30 028</b>	<b>-24,2</b>	<b>72 099</b>	<b>61,4</b>	<b>71 489</b>	<b>235,1</b>	<b>47 022</b>	<b>147,3</b>	<b>125 390</b>	<b>107,8</b>

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População

Importa agora avaliar quais os mecanismos responsáveis por esta descentralização espacial da residência e as condições habitacionais das famílias, destacando as alterações entretanto ocorridas.

<sup>1</sup> Como, por exemplo, os condomínios de luxo, os empreendimentos mistos (com superfícies comerciais, habitação e escritórios), ou até mesmo alguns dos novos bairros sociais em freguesias periféricas, que dado o seu carácter pontual de implantação e a sua não relação com os tecidos que os cercam, introduzem rupturas na continuidade do espaço construído pré-existente. Ver, SALGUEIRO, Teresa Barata - *Cidade Pós-Moderna. Espaço Fragmentado*. *Inforgeo*. Lisboa: Associação Portuguesa de Geógrafos e Ed. Colibri, nº 12/13 (Dez. 1998), p. 225-236.

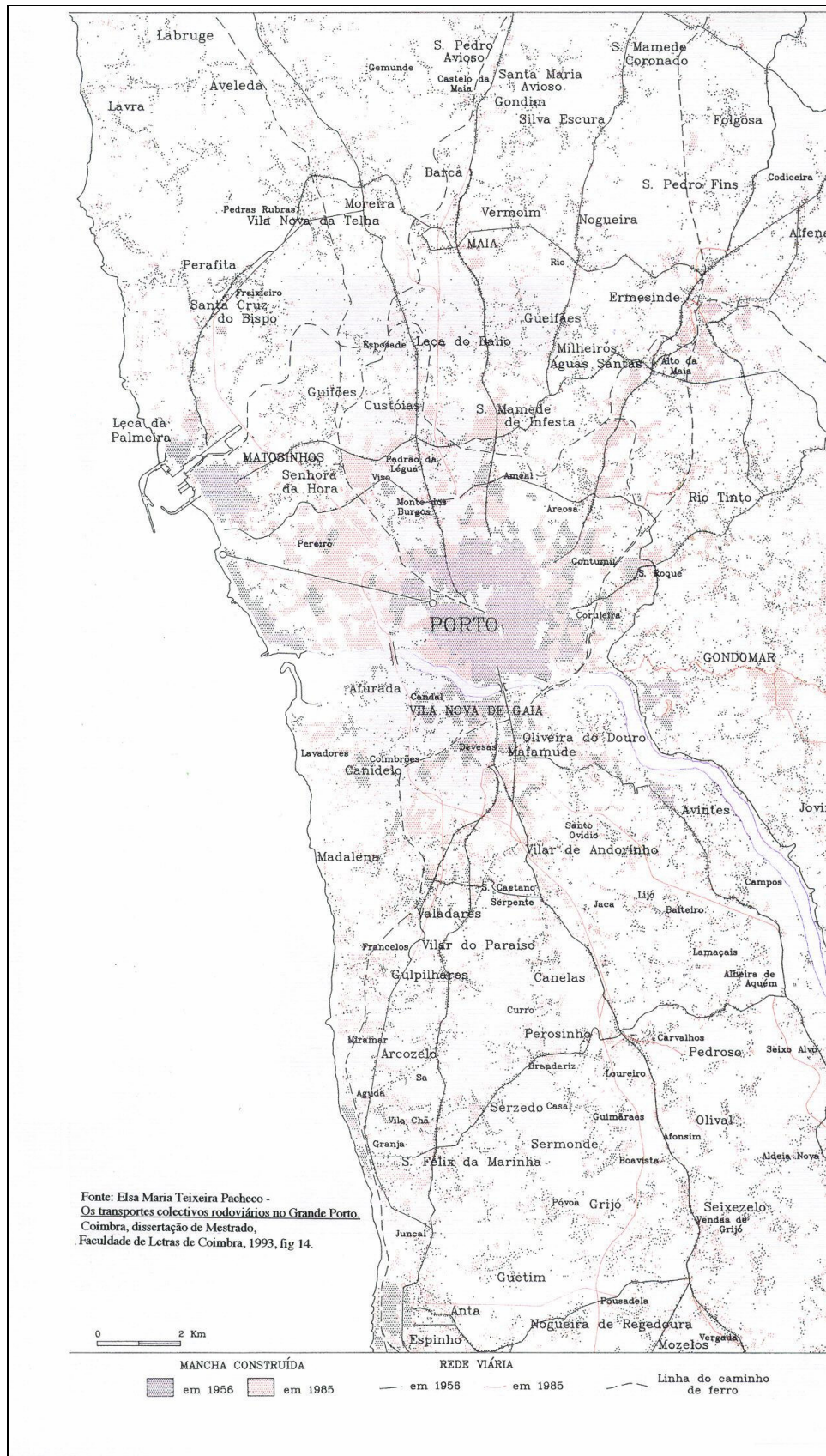


Fig. 38 - A mancha construída e a rede viária principal em 1956 e 1985

### 5.3.1 - A produção de solo edificável e o processo locativo da residência

Como referimos nos pontos anteriores, os concelhos periféricos ao Porto assumiram, após a década de sessenta, um papel essencial de suporte residencial, não só da população local intra metropolitana, como também daquela que veio do exterior. Por um lado, a atracção exercida por esta área urbana-industrial sobre a população dos concelhos rurais do Norte e, por outro lado, a ausência de qualquer planeamento urbano que conseguisse controlar e orientar o crescimento residencial, originou uma expansão urbana em mancha difusa, que foi penetrando as áreas rurais, provocando alterações profundas no padrão territorial dessas áreas periféricas.

De facto, perante a grande procura habitacional, as autarquias não possuíam qualquer mecanismo que permitisse controlar o mercado fundiário nem mesmo investiram, como veremos mais à frente, em habitação social que pudesse dar resposta às necessidades crescentes em termos habitacionais, provocando, por um lado, o aumento do défice habitacional, que afecta principalmente os estratos sociais com um grau de solvência reduzido, e, por outro lado, o aparecimento do mercado ilegal de solos, associado à construção clandestina.

Na verdade, apenas a cidade do Porto vê aprovado em 1962<sup>2</sup> o seu Plano de Urbanização, o qual estabelece um zonamento da cidade, várias propostas de construção de novas vias e um controle da densidade da edificação<sup>3</sup>. Esta situação provoca uma valorização do solo na cidade, acentuada sobretudo pela expansão crescente do sector terciário, gerando uma progressiva periferação dos usos menos competitivos, como é o caso da habitação.

---

<sup>2</sup> O qual foi posteriormente alterado em 1989, com a aprovação de um novo Plano de Urbanização, posteriormente transformado em Plano Director Municipal, aprovado em 1993, que institui a divisão da cidade em 19 unidades de ordenamento, um novo sistema de circulação rodoviária, implantação do metro de superfície e estabelece os coeficientes de ocupação do solo para cada unidade de ordenamento (cujos valores máximos podem ser  $2 \text{ m}^3/\text{m}^2$  de terreno;  $5 \text{ m}^3/\text{m}^2$  e em condições especiais  $8 \text{ m}^3/\text{m}^2$ ).

<sup>3</sup> Refira-se que, este Plano, relativamente às áreas mais centrais da cidade, proibia a substituição de imóveis por outros de maior volume, o que criou condições para que alguns investimentos imobiliários de maior vulto se fossem localizar em áreas mais periféricas (R. de Gonçalo Cristovão, R. da Constituição, R. de Camões, entre outras).

Nos concelhos periféricos, apenas as sedes de concelho foram contempladas com planos urbanísticos<sup>4</sup>, circunscritos aos seus perímetros urbanos e áreas de expansão<sup>5</sup>, deixando de fora o território sobre o qual vai recair a pressão do rápido crescimento demográfico, o que contribui para acentuar o diferencial centro-periferia da renda fundiária.

Em face das pressões da expansão urbana, os planos eram precocemente desactualizados, a maioria das vezes mesmo antes de serem aprovados, levando a um desajustamento entre as propostas preconizadas e as solicitações que entretanto iam surgindo sobre o território. Para além disso, introduziram desigualdades em termos de valorização dos terrenos ao considerarem uns passíveis de urbanização e outros não.

O crescimento da periferia foi, assim, sendo orientado pela aplicação de legislação urbanística solta, nomeadamente a que regulamenta o loteamento urbano e o licenciamento municipal de obras particulares. O resultado espacial traduz-se na transformação do espaço rural em loteamentos mais ou menos pulverizados por iniciativa dos agentes imobiliários.

Os planos reforçaram, deste modo, a tendência especulativa e a valorização artificial do solo, provocando o seu próprio incumprimento pela pressão urbanística sentida nas áreas exteriores aos planos. A implantação das infra-estruturas previstas nos planos, normalmente as únicas que eram cumpridas, constituíam também uma forma de valorização e selectividade de certas áreas, contribuindo, directamente, para o aumento de mais-valias de umas em detrimento de outras.

Assim, a promoção privada legal promovida sobretudo pelas empresas de construção (cujo dinamismo se acentua nos anos 80, aliado à reestruturação que então sofre o sector imobiliário), vai incrementar a construção nas áreas bem servidas em termos de infra-estruturas básicas (água e saneamento), de transportes públicos e viários, que garantem por um lado, a sua acessibilidade e, por outro lado, a diminuição dos custos associados à abertura de novos arruamentos e acesso à rede de infra-estruturas básicas. Os seus investimentos canalizam-se, então, quer para certas áreas da cidade (sobretudo dirigida para as camadas sociais com maior poder aquisitivo, dado os altos preços do solo), quer para as áreas periféricas melhor servidas em termos

---

<sup>4</sup> Refira-se que alguns deles nunca chegaram a ser superiormente aprovados, inviabilizando assim, em termos práticos, a sua aplicação. Só em meados dos anos 80 começam a ser elaborados os Planos Directores Municipais, os quais contemplam, já, todo o território municipal.

<sup>5</sup> Ver a este propósito CARDOSO, Abílio - *Área Metropolitana do Porto: problemas e propostas*. In CARDOSO, Abílio - *Do desenvolvimento do planeamento ao planeamento do desenvolvimento*. p.62, quadro 1 (onde o autor faz uma listagem dos Planos de Urbanização e Parciais de Urbanização, que foram aprovados ou simplesmente concluídos, nos vários municípios da AMP, até 1985).

infraestruturais, como é o caso dos principais aglomerados populacionais dos concelhos periféricos, que se constituem, assim, em locais privilegiados de fixação residencial e de actividades de apoio à residência, nomeadamente, o comércio de tipo diário.

As grandes unidades fabris, atraídas por solos a baixo custo em áreas menos descongestionadas, fora da cidade<sup>6</sup>, vão libertar vastas áreas de solo, em áreas dotadas de grande acessibilidade, onde vão ser construídos novos imóveis, dirigidos às classes sociais mais elevadas e com um carácter misto (incluindo não só habitação, mas também comércio e serviços), cujo perfil e volume contrastam com os pré-existentes. Cite-se, a título de exemplo, entre outras, a urbanização o Foco (de finais da década de 60, que ocupa a área da antiga fábrica William Graham, junto à Av. da Boavista), o conjunto J. Pimenta (dos anos 70) e "Mota Galiza" (dos anos 90) (junto ao Jardim da Galiza, que em conjunto com o edifício Pedro Cem ocuparam a área das antigas fábricas da cerveja e têxtil aí existentes), o empreendimento "Les Palaces" (já dos anos 90, onde existia a metalúrgica Ferreirinha), o Centro Comercial da Torrinha (que inclui também habitação e que ocupa a Fábrica da Torrinha, mais conhecida como Fábrica de Fiação e Tecidos do Jacinto<sup>7</sup>), o conjunto residencial da R. Damião de Góis (dos anos 80, anteriormente ocupada pela Fábrica de Fiação Salgueiros), a Fábrica J.C. Andrade (em Lordelo do Ouro, demolida em 1996, onde estão a ser construídos vários edifícios habitacionais), a Fábrica de Fósforos Quinas, (na R. do Progresso, em Lordelo do Ouro, demolida em Julho de 1998, onde se encontra em construção um grande empreendimento imobiliário)<sup>8</sup> e a Fábrica das Sedas (na R. do Monte dos Burgos, projectada em 1943 por Arménio Losa, onde foi construído um empreendimento misto - centro comercial, escritórios e habitação, nos anos 90 - que manteve, contudo, a fachada da antiga fábrica, que possui um belo exemplar escultório de Augusto Gomes).

Este movimento de substituição da indústria ou ocupação de terrenos livres (através da figura do loteamento urbano), ocorrido nos anos 80, por empreendimentos imobiliários da gama média-alta (muitos deles constituídos por condomínios fechados e

---

<sup>6</sup> Refira-se, contudo, que uma das particularidades mais marcantes na evolução histórica da cidade do Porto, relativamente a outras metrópoles europeias, é, sem dúvida, a sua tardia desindustrialização, a qual só começa a ganhar um certo dinamismo a partir de finais dos anos 70. Ver a este propósito MARQUES, Teresa Sá, op. cit.

<sup>7</sup> Ver a este propósito MAGALHÃES, Maria Madalena - *Aspectos da Industrialização no Porto*. Porto: Instituto de Geografia da FLUP, VI Colóquio Ibérico, p.64-80.

<sup>8</sup> Sobre o processo de desindustrialização da freguesia de Lordelo do Ouro e da área da Galiza, ver, FERNANDES, José Alberto Rio - *Desindustrialização, terciarização e reestruturação territorial - o caso do Porto* In Actas do Colóquio A Indústria portuense em perspectiva histórica, Porto: CLC-FLUP, 1997, p.445-457.



por conjuntos mistos, incluindo centros comerciais e escritórios), alastra-se aos concelhos periféricos<sup>9</sup>, sobretudo para as áreas de melhor acessibilidade, servidas, quer pelas novas vias rápidas então construídas, quer devido à proximidade a áreas urbanas já consolidadas ou ambientalmente mais qualificadas. A exemplo cite-se, os novos projectos imobiliários residenciais, de Matosinhos Sul (antiga área ocupada pela indústria de conservas de peixe), S. Mamede de Infesta e Senhora da Hora (fundamentalmente por iniciativa de cooperativas de habitação), Águas Santas, Gueifães, Maia e Vermoim (concelho da Maia), dos empreendimentos habitacionais e mistos junto ao nó da Arrábida e nos Carvalhos (em Vila Nova de Gaia) e ao longo da faixa litoral, a Norte e a Sul.

Os pequenos construtores e as famílias de menores recursos financeiros, que não têm acesso a estes terrenos nem às formas de promoção legal (quer privada, quer, social - esta última manifestamente insuficiente) devido aos seus altos preços, vêem-se remetidas para as áreas mais afastadas, onde os terrenos abundam, sendo servidas pela densa rede de caminhos rurais.

Esta situação, como já se salientou no capítulo anterior, é possibilitada quer pela grande fragmentação do prédio rústico, permitida pela legislação que regulamenta a fragmentação e licenciamento da construção de terrenos rústicos até 1973, quer ainda, pelo processo de loteamento ilegal, que, como já analisamos em outro trabalho<sup>10</sup>, constitui uma das formas de expansão residencial dos concelhos periféricos à cidade do Porto, a partir dos anos 60, intensificando-se após 1974. Estas circunstâncias permitiram o acesso a solo edificável a baixo custo (uma vez que estes não possuem as infra-estruturas básicas - água, saneamento e arruamentos) e o aparecimento de formas individuais de provisão de habitação<sup>11</sup>.

Com efeito, o D.L. 16 731, de 13 de Abril de 1929 e o D.L. nº 38 251, de 12 de Maio de 1951, permitiam a fragmentação do prédio rústico sempre que fosse destinada

---

<sup>9</sup> Muitos destes empreendimentos, materializam, algumas opções urbanísticas, defendidas pelos Planos Directores Municipais que estavam a ser elaborados, cuja aprovação, na maioria dos casos, só ocorre nos anos 90 (Matosinhos - 1992; Vila Nova de Gaia - 1994; Maia - 1994; Valongo-1995 e Gondomar - 1995)

<sup>10</sup> Fátima Loureiro de Matos - *A construção clandestina em Vila Nova de Gaia - o caso dos bairros do Picão e da Madalena Nascente ...*1990, p. 149-280.

<sup>11</sup> Expressão utilizada por CARDOSO, Abílio; SHORT, J. - *Forms of housing production: initial formulations. Environment and Planning A*, Vol. 15, 1983, p. 917-928 e em CARDOSO, Abílio - *Dinâmica de estruturação de uma metrópole de um país da periferia da Europa : o processo de urbanização da Área Metropolitana do Porto desde os anos cinquenta*. In CARDOSO, Abílio - Do desenvolvimento do Planeamento ao planeamento do desenvolvimento. p.19-44.

à construção<sup>12</sup>. Em 1970, ao fixar-se, através da Portaria 202/70, as unidades mínimas de cultura, passa a ser proibido o parcelamento de prédios rústicos de área inferior aos mínimos fixados, até mesmo para efeitos de construção. Esta situação, contudo, não impede que a fragmentação ocorra, uma vez que, a nova legislação só começa a ter aplicação a partir da elaboração das novas matrizes prediais<sup>13</sup>. A fragmentação passa, então, a ser feita através, da venda de avos indivisos, em regime de co-propriedade, que aliado ao facto de as Câmaras Municipais "não poderem exigir prova de qualidade de proprietário do terreno objecto de pedido de licença para construção"<sup>14</sup>, permite a produção de solo destinado à construção, fora do disposto no D.L. 46 673, de 29 de Novembro de 1965 (regulamentação do loteamento urbano).

Após 1973, com as alterações legislativas relativas ao loteamento urbano (D.L. 289/73 de 6 de Junho), passa a ser obrigatório a licença de loteamento para a construção em fracções constituídas ao abrigo da legislação sobre parcelamento para fins rurais, bem como, a operação de construir mais do que uma edificação num prédio rústico indiviso, disposições estas que, contudo, como já tivemos ocasião de referir no capítulo II, não impede o aparecimento dos loteamentos ilegais.

Os pequenos investidores urbanos são, assim, urbanisticamente marginalizados, quer das áreas urbanas já consolidadas, quer das previstas como passíveis de urbanização, em face dos preços especulativos praticados e excessiva burocratização do processo de loteamento e licenciamento urbano. Deste modo, acabam por desencadear a construção de habitações, em áreas menos qualificadas em relação à sua aptidão urbana, por se localizarem mais afastadas, quer da rede viária principal e de transportes, quer dos principais centros de emprego e serviços, ou ainda, por possuírem características impróprias á construção, ou por terem sido "zonadas" como agrícolas ou verdes nos planos de urbanização.

Nestas circunstâncias, vai desenvolver-se um mercado fundiário local, em parte ilegal, nos concelhos periféricos à cidade, levando ao consumo rápido dos espaços

---

<sup>12</sup> Saliente-se, contudo, que o D.L. 38 251 "estipulava a obrigação de se proceder à construção dentro de dois anos, a contar da aquisição, sob pena de serem considerados novamente rústicos", SILVA, Rosa Fernanda Moreira da - *Contrastes e Mutações na Paisagem Agrária das Planícies e Colinas Minhotas*. p.32.

<sup>13</sup> Que no caso da "maioria dos concelhos dos distritos do Porto e de Braga [só acontece entre] 1973 e 1976", SILVA, Rosa Fernanda Moreira da. *Idem ib.* p.33.

<sup>14</sup> GONÇALVES, Fernando - *Legislação Urbanística Portuguesa, 1926-1974: Licenciamento Municipal*. Lisboa: LNEC, 1974, p. 101-104, citado em VÁZQUEZ, Isabel Breda - *O processo de suburbanização no Grande Porto - A evolução da cidade e a estruturação territorial ...*p.344.

livres existentes (agrícola e florestal), num processo de crescimento urbano mais ou menos anárquico.

Desenha-se, assim, ao nível da ocupação residencial, uma certa dualidade. Por um lado um mercado privado legal dirigido, fundamentalmente, para as classes sociais mais solventes e, por outro lado, um mercado ilegal para as populações com menor poder económico, que mobiliza condições locais (nomeadamente as relativas à produção do solo e ao processo construtivo, que abordaremos mais adiante). Esta dualidade manifesta-se, ainda, no contraste entre a área ocidental e oriental do Grande Porto, a primeira mais valorizada, devido a um conjunto de factores locativos (acessibilidade, proximidade do mar, da área terciária da Boavista e, mais tarde, da implantação de grandes projectos terciários), onde se instalam as classes médias-altas, e a segunda, mais desqualificada, (menor acessibilidade, falta de infra-estruturas básicas, falta de equipamentos de apoio às necessidades diárias da população, implantação de indústrias e bairros operários, construção por processos espontâneos e presença, ainda, de extensas áreas rurais) onde predomina a residência de baixo custo.

Esta diferenciação residencial, tem vindo a ser progressivamente atenuada, a partir de finais dos anos 80, com a implantação das novas acessibilidades, equipamentos e infra-estruturas básicas, que criam condições para novas urbanizações, de melhor qualidade, de maior volumetria, promovidas quer, por empresas privadas, quer ainda, por cooperativas, diminuindo significativamente, os processos de construção, legal ou clandestina<sup>15</sup>, por iniciativa local das famílias.

Com a aprovação dos Planos Directores Municipais, a partir do início da década de 90, instrumentos eficazes na delimitação, ao nível municipal, do solo urbanizável, regulamenta-se a edificabilidade e a ocupação do solo, definindo-se as áreas passíveis de serem urbanizadas e aquelas em que não é permitida a construção, criando condições para uma utilização do solo mais racional e ordenada.

Contudo, as expectativas criadas sobre os solos urbanizáveis, induzem, quer uma valorização acrescida dos seus preços, quer ainda, um entesouramento dos terrenos, uma vez que os Planos Directores não têm qualquer poder sobre os comportamentos dos detentores dos solos. De facto, a inexistência de incentivos a quem colocar solo no mercado ou penalizações fiscais para os que retêm solos, de prazos para urbanizar os solos em áreas consideradas de urbanização prioritária, de cedências e participação na infra-estruturação, equipamentos e espaço público necessários para a requalificação urbanística, etc., obriga os Municípios a recorrer a expropriações ou aquisições que

---

<sup>15</sup> A diminuição da construção clandestina deve-se, como já referimos na primeira parte do trabalho, às alterações legislativas, que inviabilizam a venda em avos e a co-propriedade e à maior fiscalização camarária, associada à aplicação do Planos Directores Municipais.

mobilizam recursos que não têm ou que lhes são necessários para resolver problemas mais prementes que a iniciativa privada não pode resolver por si.

Na verdade, os planos não têm qualquer efeito operativo, nem substituem as figuras de "utilidade pública" ou de "direito de preferência", nem delimitam as áreas de desenvolvimento conjunto (que permitiriam o aparecimento de associação de proprietários ou associações mistas -proprietários e autarquia - para fins de urbanização prioritária), nem regulam a perequação e a contribuição dos proprietários ou promotores no que respeita ao espaço público (equipamentos e/ou novas infra-estruturas). Os planos apenas definem que nas operações de loteamento devem ser cedidas ao município parcelas destinadas a infra-estruturas, equipamentos e espaços verdes, remetendo para a figura de "unidades operativas de planeamento"- sujeitas a planos específicos de intervenção urbanística (Planos de Pormenor e de Urbanização) - a resolução dos problemas relativos ao espaço público, elemento estruturante e qualificativo, fundamental, da aleatoriedade das iniciativas privadas.

Na prática, aquilo que acontece é que os PDMs através de um conjunto de parâmetros condicionadores diversificados (densidades, índices ou coeficientes de ocupação, tipologia de edificações - plurifamiliares ou unifamiliares, conforme a classe de espaços -, cércas, alinhamentos ou profundidades máximas) procura condicionar não só a edificabilidade, mas também, as edificações - a forma urbana -, tendo como objectivos, aspectos tão distintos e nem sempre compatíveis, como a "equidade fundiária; o equilíbrio funcional e ambiental e a maior ou menor homogeneidade da arquitectura urbana"<sup>16</sup>.

Os planos, ao estabelecerem as regras que delimitam geograficamente os usos do solo, interferem, directamente, na fixação do respectivo valor, que será tanto mais alto quanto maior for a edificabilidade consentida<sup>17</sup>. Por outro lado, ao definirem condicionantes e restrições (por exemplo, impedir o loteamento e só se permitir a construção unifamiliar nos espaços considerados agrícolas e florestais; criação de corredores verdes ou espaços verdes), criam desigualdades de tratamento entre os proprietários dos terrenos atingidos, não sendo definidas quaisquer compensações, pelas desigualdades criadas.

---

<sup>16</sup> PORTAS, Nuno - *Os Planos Directores como Instrumentos de Regulação*. Sociedade e Território, nº22 (Set. 1995), p.28.

<sup>17</sup> Refira-se, por exemplo, que em termos fiscais, no caso dos loteamentos que envolvam um aumento da edificabilidade dum dado terreno, é obrigatório o pagamento de uma taxa de urbanização ou compensação urbanística, enquanto que no caso do licenciamento de uma obra em terreno já edificado, ainda que possa haver aumentos de edificabilidade, não é cobrada qualquer taxa.

Ainda no que toca aos efeitos dos planos no mercado fundiário, importa referir o impacto das vias de comunicação e equipamentos propostos, os quais induzem uma valorização especulativa dos terrenos adjacentes, sem que se tenham proposto medidas correctivas de tais situações.

Outros aspectos a realçar, que permitiriam um maior equilíbrio do mercado fundiário no que toca, particularmente, aos seus preços, é a inexistência, ao nível municipal, quer de reservas fundiárias (que permitiriam colocar no mercado solos para construção social, por iniciativa das famílias de menores recursos ou por outros organismos não lucrativos, como as cooperativas), quer de sistemas de informação sobre o mercado fundiário local, medida esta que poderia melhorar o seu funcionamento ajustando a oferta à procura e atenuando as pressões altistas dos preços. Refira-se, por exemplo, que em nenhum dos Planos Directores Municipais do Grande Porto é apresentada uma carta de solos municipais, instrumento que se nos afigura, fundamental, para a implementação de um programa habitacional municipal, situação, particularmente gravosa, se atendermos às necessidades criadas pela implementação do PER.

A política de solos que se exige actualmente deve, portanto, procurar ser ágil, diversificada e transversal, conjugando, não só, a necessidade de solo para suprir as carências ainda existentes, nomeadamente, de nova habitação, equipamentos e infra-estruturas, mas também, as exigências da reabilitação e qualificação urbana, procurando "reciclar" o solo existente (como por exemplo, os abandonados pela reconversão industrial ou através da recuperação das áreas habitacionais mais antigas). Para este novo desempenho da política de solos, é necessário criar meios (financeiros, jurídicos e fiscais) que, por um lado, condicionem a valorização especulativa dos terrenos e a sua retenção expectante pelos proprietários e, por outro lado, promovam uma maior oferta de solos a preços mais acessíveis, para a produção de habitação, para instalação das actividades económicas, equipamentos sociais e espaço público (arruamentos, jardins, parques, etc.), imprescindíveis para uma efectiva requalificação do espaço urbano.

Concluindo, mesmo tendo em conta os projectos previstos para o futuro<sup>18</sup> e os possíveis investimentos imobiliários que estes poderão desencadear, parece hoje cada

---

<sup>18</sup> Vários já patentes, quer nos Planos Directores Municipais (como novos parques verdes e lúdicos - ampliação do Parque da Cidade, na Av. da Boavista, Parque dos vales e Parque lúdico-tecnológico em Campanhã, o projecto de Matosinhos Sul, a recuperação da frente de mar e do rio, em V.N. de Gaia e no Porto, a construção da V2 e da V8 em V. N. de Gaia, novos centros direccionais em Gondomar e na Maia, entre outros) quer no Plano Rodoviário Nacional, ou ainda, pela Junta Metropolitana - caso do metropolitano de superfície.

vez mais evidente que " O Grande Porto [embora] esteja mais coeso, tal facto não contradita que vários aspectos indiciem a perpetuação e até eventual reforço da assimetria entre nascente e poente"<sup>19</sup>, a menos que algumas iniciativas sejam reequacionadas ao nível metropolitano e urbanístico, acautelando, principalmente, os efeitos sobre o preço do solo e, conseqüentemente, sobre a habitação, uma vez que as expectativas criadas induzirão o aumento dos preços e exclusão dos estratos populacionais de menores recursos, "empurrados", cada vez mais, para as áreas mais afastadas e menos qualificadas da periferia.

### 5.3.2 - A rede de infra-estruturas viárias e de transportes

Nas décadas de 60 e 70, as redes ferroviária e rodoviária estruturante do Grande Porto, assentavam numa matriz marcadamente radial, apoiadas no atravessamento do Douro em uma ponte ferroviária (D. Maria Pia) e duas rodoviárias (D. Luís I e Arrábida).

Esta matriz infraestrutural apresentava um conjunto de corredores de acessibilidade ao centro do Grande Porto, distribuídos da seguinte forma<sup>20</sup>:

- corredor da Póvoa - servido pelos eixos rodoviários Via Rápida (EN 107) e EN 13 e pela linha férrea estreita que liga a Póvoa de Varzim (passando pela Sra da Hora e pelo concelho da Maia) à estação da Trindade;

- corredor da Maia - apoiado na Via Norte e EN 14 e, transversalmente, pela linha ferroviária de via estreita que une a Trofa à estação da Trindade (coincidente com a linha da Póvoa a partir da estação da Sra da Hora);

- corredor de Sto Tirso - estruturado pela EN 105 e pela linha ferroviária do Minho, unindo Ermesinde às Estações de Campanhã e S. Bento;

- corredor de Valongo - servido pelas ENs 15 e 208 e pela linha ferroviária do Douro (coincidente, a partir de Valongo, com a linha do Minho desde Ermesinde);

- corredor de Gondomar - servido pelas EN 209 e EN 108 (Marginal do Douro);

- corredor de Avintes - estruturado na EN 222;

---

<sup>19</sup> FERNANDES, José Alberto Rio - *Campanhã e Gondomar - A Leste do Desenvolvimento. O Tripeiro*. Porto, 7ª série, ano XV, nº 8 (Ago. 1996), p. 230.

<sup>20</sup> CARDOSO, Nuno; SILVA, Pedro - *O Sistema de Transportes na Área Metropolitana do Porto. Padrões, Tendências e Desenvolvimento. Estatísticas & Estudos Regionais*, nº 14 (Maio/Agosto 1997), p.62-74.

- corredor da Feira - servido pela EN 1 e A1 - atravessando o concelho de Vila Nova de Gaia;

- corredor de Espinho - servido pela EN 109 e pela linha ferroviária do Norte de ligação Lisboa -Porto, atravessando o concelho de Vila Nova de Gaia.

Para além destes eixos radiais destacam-se, ainda, os eixos distribuidores EN 107, EN 208 e EN 12 (Estrada da Circunvação), todos a Norte do Douro, e a linha ferroviária circular de Leixões servindo de acesso directo ao porto de Leixões (apenas servindo como linha de transporte de mercadorias).

Apoiado nestes eixos, foi-se desenvolvendo uma rede de transportes públicos, maioritariamente dominada pelo transporte rodoviário (autocarro e camionagem), tendo o transporte ferroviário pouca expressão.

A partir de finais de 1950, a rede de eléctricos foi sendo substituída pelo autocarro, o qual oferece uma maior flexibilidade de movimentos do que aquele, coexistindo e, posteriormente, substituindo alguns itinerários efectuados pelos eléctricos<sup>21</sup>.

Prosseguindo as tendências anteriores, a rede de transportes colectivos do Porto (detida pelos Serviços de Transportes Colectivos do Porto<sup>22</sup> - STCP) acompanha o alastramento da mancha construída, nomeadamente para Ocidente, numa tendência clara de servir os novos bairros residenciais, que se foram localizando nas freguesias periféricas da cidade e os principais aglomerados populacionais dos concelhos periféricos (fig. 39). O autocarro veio, assim, permitir uma ocupação dos espaços livres intersticiais da mancha construída que a rede fixa dos eléctricos não tinha conseguido preencher.

A Norte, em 1970, o autocarro prolonga as suas linhas até à Sra da Hora, Custóias, Guifões, Perafita e Leça da Palmeira, no concelho de Matosinhos, enquanto que nos concelhos da Maia e Valongo, percorre as estradas nacionais que servem o Padrão de Moreira, a Maia, Ermesinde e Valongo.

A Sul, no concelho de Vila Nova de Gaia, é somente a partir dos anos 80 que ocorre o alargamento da rede em direcção às áreas residenciais de Vilar de Andorinho (uma das freguesias, com maior acréscimo demográfico no período de 1981/91), Vila d'Este (bairro social de grandes dimensões situado naquela freguesia), a partir das

---

<sup>21</sup> Ver, a este propósito, PACHECO, Elsa - *Os Transportes colectivos rodoviários no Grande Porto*. p.5-64.

<sup>22</sup> Refira-se que " data de 27 de Agosto de 1956 o Dec. Lei nº 40744 o qual refere que o STCP só pode alargar-se até 10 Km a norte e 5 Km a sul da cidade do Porto, a partir do centro da Praça da Liberdade". PACHECO, Elsa. *Idem* Ib p.23.

anteriores linhas existentes, respectivamente, de Coimbrões a Valadares e de Santo Ovídio ao Monte da Virgem.

O concelho de Gondomar e Valongo aparecem como os mais mal servidos em termos de rede de autocarros, situação que se reflecte, aliás, na sua menor expansão demográfica, exceptuando o caso das freguesias mais bem servidas não só pela rede do STCP, mas também pelo caminho-de-ferro, como é o caso de Rio Tinto e Ermesinde e das sedes concelhias.

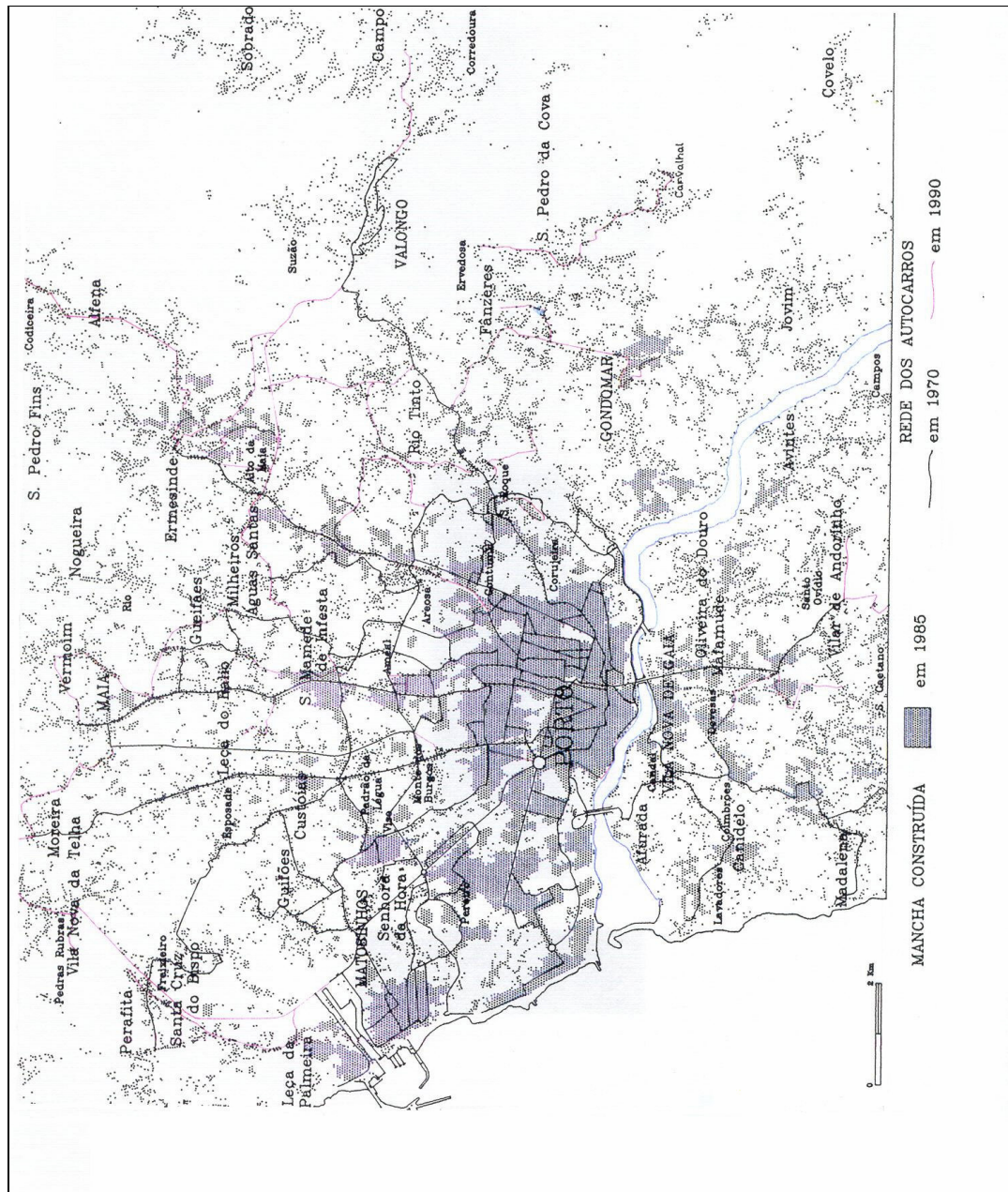
Para além da rede dos STCP, no Grande Porto existe uma complexa e fragmentada rede de operadores privados, com partida/términos na cidade do Porto ou em outros pontos dos municípios onde operam, cujo número tem vindo a aumentar desde 1930, destacando-se o aumento da rede no interior dos concelhos envolventes do Porto e ao longo do litoral<sup>23</sup>, completando as ligações internas concelhias não servidas pela rede dos STCP.

A articulação entre os diferentes operadores e formas de transporte público, horários e passes, só se começa a verificar no início da década de 90, o que teve reflexos significativos na perda de competitividade dos transportes colectivos em favor do transporte individual (cuja utilização tem vindo a aumentar, significativamente, desde os anos 70) provocando um congestionamento do tráfego das principais vias de circulação, incapacidade de estacionamento, o aumento da poluição atmosférica e do ruído, com fortes implicações na qualidade de vida de certas áreas residenciais, principalmente as localizadas ao longo das vias de maior tráfego.

---

<sup>23</sup> Para uma análise mais pormenorizada acerca da evolução da rede de camionagem ver PACHECO, Elsa. *Idem Ib*, p.26-32.





Fonte: PACHECO, Elsa m. Teixeira – *Os Transportes colectivos rodoviários no Grande Porto*. Coimbra: FLUC, 1993, fig. 9. Tese de Mestrado

Fig. 39 – A rede de autocarros em 1970 e 1990

Com base nesta matriz viária e de serviços de transportes, foi-se desenvolvendo um modelo de ocupação territorial muito centrado na cidade do Porto, que se estende até uma coroa imediatamente adjacente à Estrada da Circunvalação. Os corredores têm orientado uma ocupação linear, apoiada na rede rodoviária, verificando-se, ainda, uma

intensa ocupação da faixa litoral, a qual foi estruturada a partir da acessibilidade criada pela ligação da auto-estrada do Norte à Via Rápida através da ponte da Arrábida.

No final dos anos 70 existiam, na área do Grande Porto, enormes estrangulamentos, sendo a ocupação territorial sustentada pela matriz de infra-estruturas descrita, datando a maioria do início do século, funcionando as estradas nacionais, em certos troços, mais como vias urbanas de suporte aos aglomerados populacionais, do que estruturas de ligação intermunicipais e regionais.

Em 1985, a Junta Autónoma de Estradas avança com um novo plano rodoviário, criando uma rede em que os níveis hierárquicos superiores passam a ser constituídos por Itinerários Principais e Complementares (vias rápidas e auto-estradas, com ou sem portagem).

No Grande Porto este plano reforça as infra-estruturas dos vários corredores anteriormente existentes, através da construção de um conjunto de eixos radiais de alta capacidade (IC1, IP1/A3, IP1/A1, IC2) estruturados por dois anéis distribuidores, um intra-urbano (Via de Cintura Interna -IC23/VCI) e outro de carácter regional (o IP4/ A4 e o IC24 - Circular Regional Exterior do Porto) (fig. 40), prevendo-se ainda, outro anel distribuidor o IC29, entre o Freixo e o IC24, passando pela cidade de Gondomar.

Em 1995, é aberta ao tráfego a nova ponte rodoviária do Freixo, ligando o IP1/A1 ao IC23, permitindo a ligação para Norte ao IP1/A3 (auto-estrada de Braga) e para leste ao IP4 .

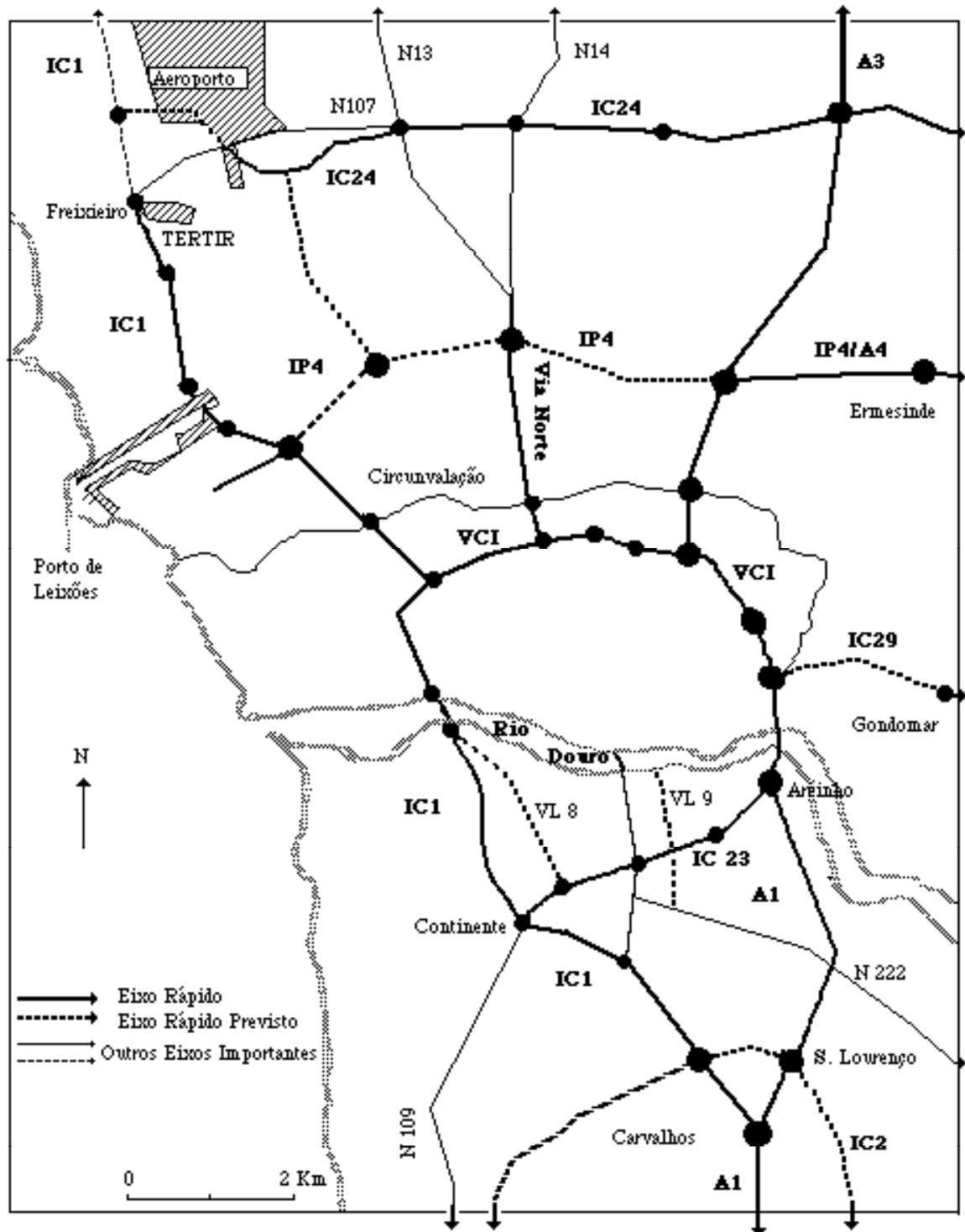
Esta matriz viária vem abrir um novo ciclo de urbanização, fazendo-se já sentir pressões em alguns pontos que viram a sua acessibilidade melhorada, como é o caso dos concelhos da Maia e Valongo<sup>24</sup>, permitindo, ainda, estruturar as tendências urbanas marcadamente difusas que se vinham registando.

Para além desta rede viária de hierarquia superior, existe uma rede municipal, a qual, só muito recentemente, tem vindo a ser progressivamente melhorada (pavimentação, passeios e instalação de infra-estruturas de água e saneamento) e articulada (através de novas ligações<sup>25</sup>) com a rede principal. A falta de ligações internas municipais contribuiu, não só, para o congestionamento da rede nacional, como também, para a grande dispersão do povoamento, apoiada na rede de caminhos rurais existentes, originando uma desqualificação da malha construída.

---

<sup>24</sup> Refira-se, por exemplo, que segundo dados fornecidos por construtores, os terrenos nestes concelhos têm vindo a aumentar significativamente de preços, sobretudo no da Maia. Nos anos 70 os seus preços rondavam os 150\$00/m<sup>2</sup> a 2 000\$00/m<sup>2</sup>, em média, passando para valores de 5 000\$00/m<sup>2</sup> a 50 000\$00/m<sup>2</sup>, nos anos 90.

<sup>25</sup> Previstas nos Planos Directores Municipais.



Fonte: Actualizado de DOMINGUES, Álvaro - *Área Metropolitana do Porto: Processo de Metropolização*. anexo 2

Fig. 40 - A rede viária principal, construída e prevista, para o Grande Porto (situação em Out. de 1998)

Relativamente ao transporte ferroviário, foi concluída em 1991 uma nova ponte sobre o Douro, permitindo uma circulação mais rápida, estando também em execução uma melhoria da linha do Norte, reduzindo o tempo de viagem entre o Porto e Lisboa e das ligações suburbanas que a percorrem. A afectação das linhas da Póvoa e de Guimarães (até à Trofa) ao projecto do metropolitano de superfície, permitirão uma melhoria da circulação ferroviária suburbana, aumentando, assim, a competitividade deste tipo de transporte colectivo. Nas linhas do Minho e Douro, estão também em curso algumas melhorias (electrificação e duplicação), sobretudo nos troços suburbanos.

Este conjunto de investimentos terá um grande impacto no aumento dos níveis de acessibilidade proporcionados pelos troços suburbanos destas linhas, o que não deixará de ter reflexos ao nível da ocupação residencial nas áreas de influência das principais estações destes itinerários (nomeadamente na área nordeste do Grande Porto).

No que toca ao grande projecto de transporte colectivo deste final de século - o metropolitano de superfície - este permitirá servir os principais núcleos urbanos metropolitanos, com um serviço de alta qualidade, capacidade e menos poluente.

A primeira fase do projecto inclui quatro linhas, articuladas com as linhas ferroviárias já existentes, cujos percursos serão os seguintes:

- Hospital de S. João - Sto Ovídio (Vila Nova de Gaia), atravessando o Douro no tabuleiro superior da ponte D. Luís, que será reservado exclusivamente para o metro, sendo o tráfego rodoviário desviado para uma nova ponte - a ponte do Infante -, que manterá a ligação entre o centro do Porto e o centro de V.N. de Gaia, anteriormente efectuada por aquela ponte;

- Estação de Campanhã - Estação da Trindade - Estação da Sra da Hora - Matosinhos Centro;

- Estação da Sra da Hora - Maia - Trofa - aproveitando a linha de Guimarães;

- Estação da Sra da Hora - Vila do Conde - Póvoa de Varzim - aproveitamento da linha da Póvoa.

Estas novas linhas do metro irão melhorar, consideravelmente, a acessibilidade destas áreas, induzindo a sua valorização quer para ocupação residencial quer para outros tipos de actividade<sup>26</sup> e proporcionando uma alternativa mais rápida e cómoda ao transporte individual.

---

<sup>26</sup> A expectativa criada pelo metropolitano de superfície, já se faz sentir ao nível da ocupação do solo, veja-se o exemplo do Norte-Shopping, inaugurado em Outubro de 1998, junto da futura estação do metro da Sra. da Hora, ou das novas urbanizações residenciais ao longo da linha ferroviária da Sra. da Hora próximas da estação. Aliás, a expectativa do metro serve já de elemento promocional de habitações e escritórios, quer na cidade, quer na periferia, como podemos constatar pela publicidade feita a alguns

Para além destes projectos de âmbito metropolitano, a Câmara da Maia tem em estudo um projecto de implantação de uma linha de eléctrico<sup>27</sup>, que ligará Ermesinde a Pedras Rubras, atravessando transversalmente o concelho da Maia, pela EN 107, EN 13 e por duas vias municipais<sup>28</sup>, permitindo, por um lado, interligar as várias vias rodoviárias do concelho e a futura linha do metropolitano de superfície e, por outro lado, consolidar a malha urbana central do concelho, que, como vimos, apresenta um forte crescimento no período de 1960 a 1991.

Apesar destas alterações ao nível das infra-estruturas rodoviárias, ferroviária e de transportes previstas, permanece, contudo, uma acessibilidade diferenciada, que favorece a área ocidental relativamente à oriental<sup>29</sup>, além de ainda não ser visível as transferências modais entre os vários tipos de transporte, sobretudo entre o rodoviário e o ferroviário, dada a falta de estacionamento junto às estações. Tal situação tem contribuído para a opção crescente pelo transporte individual, congestionando os acessos à cidade do Porto e dificultando a circulação dos transportes colectivos.

### 5.3.3 - Localização da residência e do emprego - os movimentos diários casa e trabalho

Da análise efectuada nos pontos anteriores, ficamos a saber de que forma se deu a expansão da mancha construída no Grande Porto e de como esta foi determinada pela construção das principais vias de comunicação e pelos meios de transporte colectivo.

A importância destes dois factores, determinantes na evolução da mancha construída, permitem-nos sublinhar a pertinência da abordagem das deslocações casa-trabalho, até porque estas são um bom indicador da maior ou menor extensão das áreas de procura de habitação.

---

novos projectos em construção. Situação esta que nos foi referida por algumas imobiliárias que contactamos.

<sup>27</sup> Está em estudo, neste momento, qual a tecnologia a utilizar, havendo três propostas: o veículo bimodal (que utiliza energia eléctrica e carril, durante uma determinada extensão do percurso, deslocando-se depois a diesel, como um vulgar autocarro); o eléctrico rápido, semelhante ao metropolitano de superfície ou a tecnologia apoiada em funiculares - sistema usado pelos teleféricos - que consiste num sistema de cabos por onde o veículo será conduzido.

<sup>28</sup> Em Julho de 1998, entrou em funcionamento um pequeno percurso experimental do veículo bimodal, no centro da cidade da Maia.

<sup>29</sup> Refira-se que os investimentos previstos para a parte Oriental têm, sistematicamente, ficado para segundo plano.

Com base nos dados do Recenseamento de 1981 observa-se que cerca de 326 mil pessoas se deslocavam diariamente no interior da AMP, cerca de 27 mil do exterior para o interior e 12 mil do interior para o exterior da AMP. Do total das deslocações, cerca de 30% faziam-se a pé, 42% em transporte colectivo rodoviário, 5% em comboio, 12% em automóvel e 8% em motociclo. Estes valores evidenciam quer a importância do transporte colectivo, das deslocações a pé e a fraca expressão do transporte ferroviário, quer ainda, a importância das deslocações a curta distância, no interior dos concelhos ou para concelhos limítrofes.

Na verdade, como os valores do quadro 58 o demonstram, uma percentagem significativa das deslocações casa-trabalho são inter-concelhias, destacando-se como principal destino o concelho do Porto.

O concelhos geradores de mais deslocações inter-concelhias são aqueles que têm uma relação população activa-emprego mais baixa, caso de Gondomar (com maior número de deslocações), Valongo e Maia, apresentando mais de 45 % da sua população activa a trabalhar fora do concelho. O Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia, são os concelhos que apresentam uma forte capacidade de fixação dos activos neles residentes, respectivamente, 86%, 69% e 70%, devido à importância da oferta de emprego neles existentes, nomeadamente, na indústria e no terciário, encontrando-se, este último, fortemente centralizado na cidade do Porto, apesar do crescimento de bacias locais de emprego ligadas ao sector terciário, sobretudo nas sedes concelhias, associadas ao reforço do poder local e ao comércio quotidiano de apoio à residência.

Refira-se ainda que, nos anos 80, a tendência descentralizadora do sector terciário para os concelhos periféricos, se articula quer com a lógica locativa induzida pelo centro urbano principal, associada ao diferencial centro-periferia do custo de solo e à existência de novas vias de comunicação geradoras de grande acessibilidade, quer ainda, com a dinâmica de reestruturação dos serviços e do sector produtivo (processos de especialização e de separação espacial de funções)<sup>30</sup>. A localização dos hipermercados e centros comerciais nos concelhos de Matosinhos, Vila Nova de Gaia e Maia, da Exponor, dos terminais de carga, da Alfândega e actividades com estes associadas (transportadoras, actividades ligadas à importação/exportação, etc), em Matosinhos, junto ao aeroporto e porto de Leixões e da rede viária principal, a implantação de serviços a jusante e a montante dos processos produtivos e dos sistemas industriais locais, são alguns exemplos dessa periferização.

O sector de actividade que gera mais deslocações é pois o terciário (29%), seguido do secundário (28%), sendo a maioria da população afectada ao sector terciário a que se

---

<sup>30</sup> Ver o que referimos no ponto 5.2 e DOMINGUES, Álvaro - *Serviços às empresas: concentração metropolitana e desconcentração periférica (o contraponto entre a Área Metropolitana ...*

Quadro 58 - Deslocações casa-trabalho nos concelhos do Grande Porto, 1981

Origem	Destino																	
	Gondomar		Maia		Matosinhos		Porto		Valongo		V.N. de Gaia		Outros AMP		Outros		Total	
		%		%		%		%		%		%		%		%		%
Gondomar	24 142	47	1.064	2,1	1.398	2,7	21.065	41,3	637	1,2	1.390	2,7	92	0,18	1 207	2,4	50 995	100,0
Maia	551	1,6	19.030	54	4.313	12,2	9.204	26,0	628	1,8	417	1,2	281	0,79	939	2,7	35 361	100,0
Matosinhos	199	1,2	2.270	3,9	39.641	68,6	13 829	23,9	98	0,2	610	1,1	394	0,68	779	1,3	57 820	100,0
Porto	1 614	1,2	2.068	1,5	7.196	5,3	11 6 837	86,2	441	0,3	3 685	2,7	425	0,31	3 238	2,4	135 503	100,0
Valongo	936	3,6	1.747	6,8	792	3,1	8 279	32,2	12 577	49	353	1,4	49	0,19	949	3,7	25 682	100,0
V. N. de Gaia	391	0,4	413	0,4	1.615	1,8	22 452	24,4	83	0,1	64 127	69,6	983	1,07	2 025	2,2	92 089	100,0
Outros Conc. da AMP	40	0,27	1.599	10,9	1.933	13,2	3.536	24,2	17	0,1	1 222	8,6	3 339	22,6	2 973	20,3	14 659	100,0
Outros Conc.	703		2.081		1.627		16 393		1 775		2 484		2 584					
Total do Empr. (1)	28 576		30.272		58.515		211.595		16 256		74 288		52 513					
<b>Total Entradas</b>	4.434		11 242		18 874		94 758		3 679		10 161		8 147					
<b>Total Saídas</b>	26 853	51,3*	16 333	45,4*	18 179	30,7*	18 667	13,3*	13 105	49,7*	27 962	29,7*	14 659	24,2*				
Saldo do emprego (2)	-22 419		-5 091		695		76 091		-9.426		-17 801		-6 512					
Total do emp. AMP	472 015																	
<b>Total Entram AMP</b>	27 647																	
<b>Total Saem AMP</b>	12 110																	
<b>Total das deslocações</b>	326 810																	
Total Pop. res. activa emp.	468 539																	

(1) residem e trabalham no concelho +entradas

\* taxa de mobilidade extra-concelhia = saídas/população residente activa

(2) entradas-saídas

Fonte: INE: Recenseamento da População, 1981

desloca para o Porto<sup>31</sup>, enquanto que a população empregue no secundário se desloca, maioritariamente para o Porto, Matosinhos, Maia e Vila Nova de Gaia.

Relativamente ao ano de 1991, cerca de 538 mil indivíduos empregados residiam na AMP. Destes, pouco menos de metade, localizam-se nos concelhos do Porto e Vila Nova de Gaia, apresentando o Grande Porto um grau de autonomia significativo em termos de emprego, uma vez que, a maioria dos movimentos pendulares casa-trabalho se circunscrevem, praticamente, ao espaço metropolitano (quadro 59).

A maior parcela das deslocações realizadas no interior do Grande Porto, realiza-se ao nível mais local, isto é, sem que os indivíduos abandonem o seu concelho de residência, tal como acontecia em 1981, tratando-se, portanto, de deslocações pouco extensas. Facto que pode ser comprovado, pelas cerca de 29% das deslocações se fazerem a pé e 37% destas, demorarem menos de 15 minutos<sup>32</sup>, situação que nos permite constatar o peso que a proximidade em relação ao trabalho ainda detém, quer como factor de escolha da localização residencial das famílias, quer como inibidor de possíveis alterações residenciais.

Na verdade, em todos os concelhos do Grande Porto, mais de 48% da sua população reside e trabalha no próprio concelho (quadro 59), destacando-se os concelhos do Porto (com 82% da sua população a residir e a trabalhar nele), V.N. de Gaia (com 68%) e Matosinhos (com 61%). Os concelhos da Maia, Gondomar e Valongo, são aqueles que apresentam uma percentagem inferior de população a residir e a trabalhar no próprio concelho, respectivamente 57%, 50% e 48%.

Se considerarmos a taxa de mobilidade intra-concelhia<sup>33</sup> (igual à população residente no concelho que trabalha noutra freguesia do mesmo concelho/população residente com actividade económica e empregada), verifica-se que os concelhos do Porto, Vila Nova de Gaia, Matosinhos e Maia, são os que possuem as taxas mais elevadas, respectivamente, 53%, 32%, 27% e 26,7%, enquanto que Gondomar e Valongo, possuem taxas mais baixas, 15% e 13%.

---

<sup>31</sup> Como salientamos atrás, apesar da descentralização recente deste sector de actividade, nomeadamente das grandes superfícies comerciais (os hipermercados e centros comerciais) e dos serviços de apoio à produção, no Porto, permanece, ainda, o terciário superior, de carácter direccional.

<sup>32</sup> Ver PEREIRA, António Eduardo - *Alguns dados sobre as deslocações pendulares na Área Metropolitana do Porto*. Estatísticas & Estudos Regionais, nº10 ( Jan./Abr. 1996), p.52-57.

<sup>33</sup> Valores apresentados por PEREIRA, António Eduardo - *Emprego e Deslocações casa-trabalho na Região Norte*. Estatísticas & Estudos Regionais, nº8 (Mai/Ago. 1995), p.34, anexo III.



Quadro 59 - Deslocações casa-trabalho nos concelhos do Grande Porto, 1991

Origem	Destino																	
	Gondomar		Maia		Matosinhos		Porto		Valongo		V.N. de Gaia		Outros AMP		Outros		Total	
		%		%		%		%		%		%		%		%		%
Gondomar	31 973	49,63	1 872	2,91	2 225	3,45	22 826	35,43	1 283	1,99	2 095	3,25	179	0,28	1 964	3,05	64 417	100,0
Maia	655	1,47	25 542	57,19	4 283	9,59	10 321	23,11	896	2,01	629	1,41	625	1,40	1 709	3,83	44 660	100,0
Matosinhos	434	0,62	4 704	6,74	42 644	61,13	17 882	25,63	315	0,45	1 197	1,72	872	1,25	1 714	2,46	69 762	100,0
Porto	2 011	1,53	3 450	2,63	8 047	6,13	107 751	82,02	696	0,53	4 300	3,27	689	0,52	4 421	3,37	131 365	100,0
Valongo	1 371	4,03	2 940	8,63	1 276	3,75	9 640	28,31	16 202	47,58	599	1,76	100	0,29	1 927	5,66	34 055	100,0
V. N. de Gaia	607	0,53	1 028	0,90	2 562	2,24	26 697	23,36	182	0,16	77 617	67,93	1 388	1,21	4 183	3,66	114 264	100,0
Outros AMP	55	0,08	1 945	2,77	1 472	2,09	3 608	5,13	31	0,04	1 622	2,31	4 686	6,66	5 524	7,85	70 329	100,0
Outros Conc.	1 093		3 269		1 946		23 065		2 367		3 971		4 104					
<b>Total Emprego (1)</b>	<b>37 106</b>		<b>41 418</b>		<b>62 509</b>		<b>198 725</b>		<b>19 605</b>		<b>88 059</b>		<b>64 040</b>					
<b>Total Entradas</b>	<b>60 226</b>		<b>19 208</b>		<b>21 811</b>		<b>11 4 039</b>		<b>5 770</b>		<b>14 413</b>		<b>12 643</b>					
<b>Total Saídas</b>	<b>32 444</b>	<b>49,5 *</b>	<b>19 118</b>	<b>42,3*</b>	<b>27 118</b>	<b>38,3*</b>	<b>23 614</b>	<b>17,7*</b>	<b>17 853</b>	<b>51,6*</b>	<b>36 647</b>	<b>32,1*</b>	<b>18 943</b>	<b>26,0*</b>				
Saldo do emprego(2)	-26 218		90		-5 307		90 425		-1 2 083		-22 234		-6 300					
Total Emp. AMP	511 525																	
<b>Total Entram AMP</b>	<b>39 815</b>																	
<b>Total Saem AMP</b>	<b>21 442</b>																	
<b>Total deslocações</b>	<b>431 104</b>																	
Total da Pop.Res. Act. Emp.	537 620																	

(1) residem e trabalham no concelho +entradas

\* taxa de mobilidade extra-concelhia = saídas/população residente activa

(2) entradas-saídas

Fonte: INE: Recenseamento da População, 1991

Relativamente ao meio de transporte utilizado, 58,8% das deslocações são feitas utilizando os transportes colectivos, rodoviário ou ferroviário, sendo este último apenas utilizado em 6,3% das deslocações. O transporte individual é utilizado em cerca de 40,5% dos casos, correspondendo 31,5% ao automóvel ligeiro e 9 % ao motociclo ou bicicleta. Verifica-se, assim, uma maior importância da utilização do transporte individual, relativamente a 1981, sendo o seu peso mais significativo nos concelhos de Matosinhos, Maia (25% das deslocações), Porto e Gaia (20% das deslocações).

O concelho do Porto é aquele cuja concentração do emprego ultrapassa largamente a da população residente, sendo o centro empregador da AMP, entrando neste concelho 114 mil indivíduos, provenientes, por ordem decrescente de importância, de Vila Nova de Gaia, Gondomar, Matosinhos, Maia e Valongo, outros concelhos de fora da AMP (sobretudo Penafiel e Paredes). Cerca de 2/3 dos activos que trabalham no Porto e residem noutro concelho, exercem a sua actividade no sector terciário, destacando-se o comércio e os serviços.

No caso dos provenientes dos concelhos periféricos, destacam-se os grupos profissionais dos empregados administrativos (entre 20 e 25% do total), seguindo-se-lhes os trabalhadores da produção industrial e artesãos (entre 16 e 22%) e o grupo do pessoal dos serviços de protecção e segurança, dos serviços pessoais e domésticos e trabalhadores similares (entre 16 e 20%). Quanto aos activos empregados no Porto, provenientes de Paredes e Penafiel, predominam os trabalhadores da produção industrial e artesãos (com destaque para os da construção civil) e os trabalhadores não qualificados (respectivamente, 21 e 22%)<sup>34</sup>.

No que respeita aos fluxos pendulares de saída do Porto, o sector terciário, embora predominante, absorve apenas 55% do total, sendo a educação e o comércio a retalho os ramos mais representativos, conjuntamente com a indústria têxtil. Estes activos, dirigem-se, por ordem decrescente de importância, para Matosinhos, Vila Nova de Gaia, Maia e Gondomar. No caso deste último concelho predomina o grupo dos trabalhadores da produção industrial e artesãos, enquanto que para os restantes, para além deste grupo, é também significativo, o grupo dos empregados administrativos, sendo que, no caso de Vila Nova de Gaia, é também representativo o grupo das profissões intelectuais e científicas.

Em relação aos grupos profissionais que residem e trabalham no Porto, os mais frequentes são os grupos do pessoal dos serviços de protecção e segurança, dos serviços pessoais e domésticos e trabalhadores similares e o grupo dos empregados

---

<sup>34</sup> Os dados referidos, quanto aos grupos profissionais, foram retirados de PEREIRA, António Eduardo *Alguns dados sobre as deslocações pendulares na Área Metropolitana do Porto*. Estatísticas & Estudos Regionais, nº10 ( Jan./Abr. 1996), p.57.

administrativos, seguindo-se-lhes os trabalhadores não qualificados e os trabalhadores da produção industrial e artesãos.

Os concelhos ditos residenciais, como Gondomar, Maia e Valongo, são os que apresentam maior taxa de mobilidade extra-concelhia. Em qualquer deles, mais de 42% da sua população residente desloca-se diariamente para fora do concelho, destacando-se como principal destino o concelho do Porto.

Se, em termos de localização da residência, o Porto se está a tornar cada vez menos atractivo, em termos de emprego é ainda para este concelho que grande parte dos empregados residentes tem de se deslocar diariamente, tendência já manifestada na década anterior.

O reforço dos movimentos pendulares no interior da Grande Porto está associado a dois tipos de fenómenos complementares, por um lado, a inegável atractividade do espaço metropolitano, que entre 1985 e 1991 recebeu, em termos líquidos, mais de 5,3 mil indivíduos provenientes de outros concelhos do país ou do estrangeiro e, por outro lado, a redistribuição da população no território metropolitano, com a descentralização crescente da residência e emprego a favor dos concelhos envolventes ao Porto (Matosinhos, Vila Nova de Gaia, Maia, Gondomar e Valongo).

Esta análise revela, quer a importância crescente dos concelhos periféricos como locais de residência da população do Grande Porto, portanto uma maior extensão das áreas de procura habitacional, associada, sobretudo, à periferização residencial dos agentes sociais ligados ao sector terciário (que como já salientamos atrás é o sector que sofre o maior aumento na década de 70) perdendo o Porto a supremacia na concentração residencial dos activos deste sector, quer ainda, uma grande imobilidade habitacional das famílias (veja-se o peso das deslocações diárias cruzadas nos concelhos periféricos e das saídas do Porto), fomentada, como veremos mais à frente, quer pela política de arrendamento que vigorou até 1974, quer pela generalização da ocupação própria após aquela data.

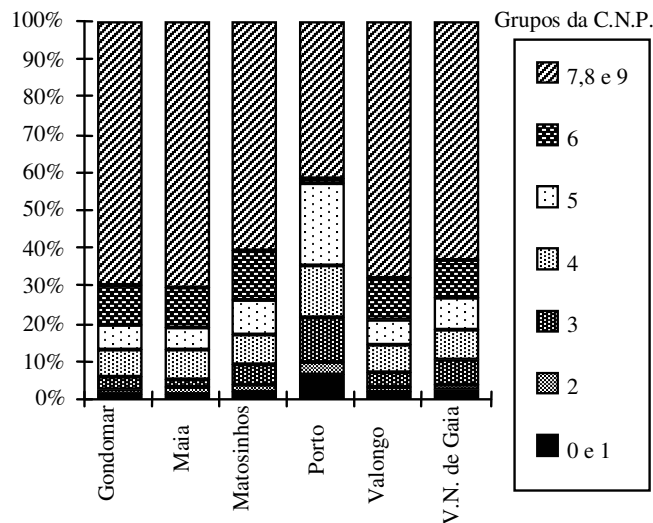
#### 5.3.4 - A estrutura social do espaço residencial

O processo de descentralização da residência no interior do Grande Porto, que temos vindo a analisar, tem-se traduzido por uma diferenciação social do espaço residencial.

De facto, em 1981, mais de 50% da população activa residente nos concelhos periféricos exercia profissões ligadas ao sector secundário, enquanto que no Porto o seu peso era apenas de 24%. Em 1991, dá-se uma diminuição dos activos afectos a este

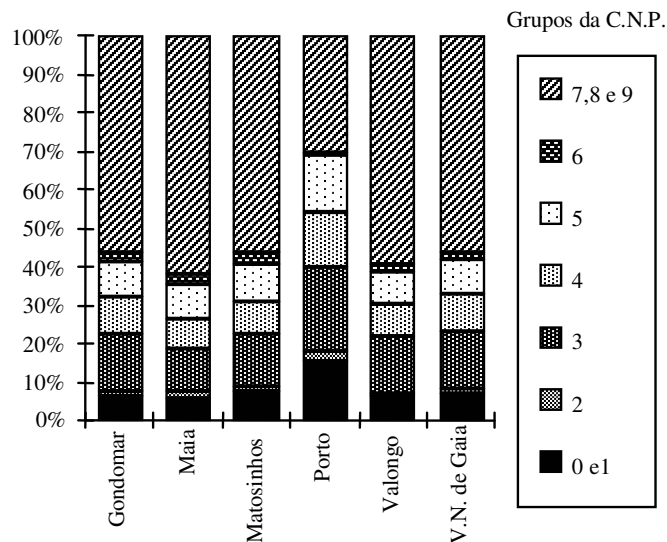
sector de actividade, quer na periferia, quer no Porto (ver supra quadro 53) aumentando, significativamente, a população activa empregue no sector terciário nos concelhos periféricos (ver supra quadro 54).

Importa ainda recordar que, o aumento do sector terciário no Grande Porto, ao longo do período de tempo em análise, é acompanhado pela progressiva periferização dos seus agentes sociais (ver quadro 54), situação que ao nível das profissões se traduz num escalonamento decrescente da qualificação da mão-de-obra a partir da cidade do Porto, concentrando esta as profissões ligadas ao sector terciário, sobretudo as que exigem uma maior qualificação (grupos 0/1, 2 e 3 em 1960 e 1981 e grupos 1, 2, 3 e 4, para 1991), enquanto que nos concelhos periféricos residem os profissionais associados à indústria transformadora e transportes (grupos 7, 8 e 9, para 1981 e 7 e 8, para 1991) (fig. 41 a,b e c). Esta situação decorre, quer da especialização produtiva dos concelhos do Grande Porto, do baixo nível qualificacional e de instrução dos seus residentes, quer ainda, do preço diferenciado das habitações no Grande Porto, sendo aquele mais elevado na cidade e ao qual só tem acesso as classes sociais com maior poder de compra, ou seja, as associadas a profissões melhor remuneradas, caso dos grupos supracitados.



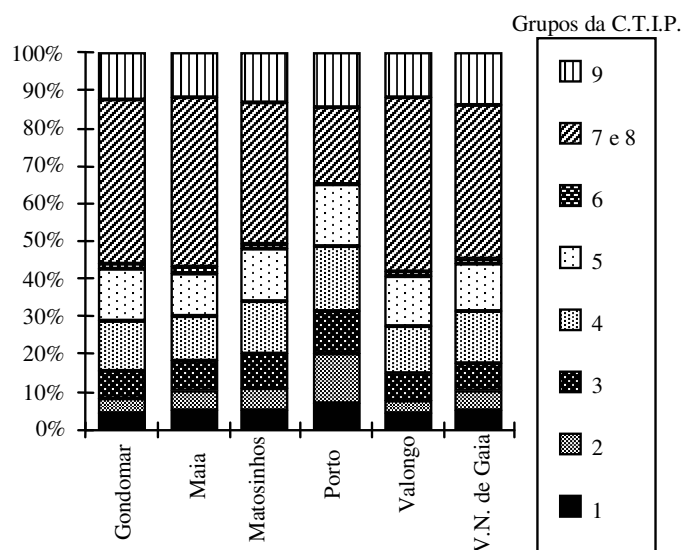
Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1960

Fig. 41 a - População residente activa a exercer profissão, por grupos de profissões, em 1960



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1981

Fig. 41 b - População residente activa a exercer profissão, por grupos de profissões, em 1981



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1991

Fig. 41 c - População residente activa a exercer profissão, por grupos de profissões, em 1991

Na verdade, ao analisarmos o nível de instrução da população residente activa, constatamos que o Porto detém a melhor situação, com 61,3% da sua população residente activa com ensino básico, 19,3% da população com ensino secundário e 18% com ensino superior. Os concelhos de Gondomar e Valongo são os que possuem a pior situação. Dos restantes concelhos, Matosinhos é o que apresenta a situação mais favorável e mais próxima da do Porto (quadro 60). Assim, à medida que nos afastamos

da cidade do Porto, o nível de instrução da população residente activa vai piorando, situação semelhante à descrita para os grupos profissionais.

Quadro 60 - População Activa por níveis de instrução, em percentagens, em 1991

Concelhos	Não Escolarizados	Básico	Secundário/Médio	Superior
Gondomar	1.8	78.4	13.9	5.8
Maia	1.9	76.4	14.3	7.5
Matosinhos	1.8	73.0	16.0	9.2
Porto	1.5	61.3	19.3	17.9
Valongo	1.5	79.7	13.5	5.2
Vila Nova de Gaia	1.9	76.0	14.3	7.8

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1991

Desagregando, um pouco mais o emprego para o grupo 7, predominante nos concelhos periféricos, em 1991, verifica-se que é, essencialmente, constituído por trabalhadores da indústria têxtil e vestuário e trabalhadores da construção civil. São, também, representativos os mecânicos de precisão e relojoeiros, em Gondomar e os trabalhadores dos curtumes, peles e sapatos em Gaia, confirmando as estruturas produtivas tradicionais implantadas nestes concelhos (quadro 61). Algumas profissões são mesmo características de certos concelhos, como é o caso dos mecânicos de precisão, relojoeiros, os electricistas e electromecânicos, em Gondomar, enquanto que no Porto residem o maior número de compositores-tipógrafos e em Valongo, os mineiros e trabalhadores das pedreiras, relativamente ao total dos residentes no Grande Porto .

No Porto, por seu lado, em 1991, é nos grupos 4 e 5 que se inserem as profissões de 1/3 dos seus empregados residentes, salientando-se, no grupo 4, os empregados de escritórios, de serviços financeiros e de contabilidade e no grupo 5, os vendedores e caixeiros, os ecónomos e empregados dos serviços de restauração.

Relativamente à redistribuição espacial dos activos por grandes grupos de profissões, de 1960 a 1991 (fig.41 a, b e c), verifica-se uma concentração residencial crescente, nos concelhos periféricos, dos grupos profissionais ligados ao sector terciário, até mesmo, dos mais exigentes em termos de qualificação profissional .

A distribuição espacial da população residente por grupos socioeconómicos nas freguesias, para 1991, permite-nos precisar melhor esta redistribuição espacial. Na verdade, são ainda as freguesias constituintes da cidade do Porto, que concentram o maior número de profissionais mais qualificados salientando-se, principalmente, Nevogilde, Cedofeita, Foz do Douro, Bonfim e Paranhos com mais de 25% da sua população activa com profissões mais qualificadas (quadros dirigentes, profissionais intelectuais e científicos e quadros técnicos e administrativos intermédios - fig. 42 a)).

Contudo, nota-se já alguma concentração destes profissionais em outros pontos do Grande Porto, particularmente, nas freguesias mais urbanas da periferia, como é o caso de Mafamude, Sta Marinha, Sra da Hora, S. Mamede de Infesta, Matosinhos, Leça da Palmeira, Leça do Bailio, Maia, Vermoím, Gueifães, Rio Tinto e Ermesinde, com valores entre os 15 e 25%.

Quadro 61 - Proporção dos residentes empregados em cada profissão do grupo 7, em 1991

Profissões Grupo 7	Gondomar	Maia	Matosinhos	Porto	Valongo	V.N. de Gaia
Mineiros, Trab. Pedreiras, Simil.	0.7	0.7	0.5	0.2	1.7	0.5
Trab.Cons.Civil/Tosco	<u>13.6</u>	<u>18.2</u>	<u>12.4</u>	6.5	<u>17.1</u>	<u>15.4</u>
Trab.Cons.Civil/Acabamentos	5.6	<u>9.4</u>	5.7	6.0	6.8	6.9
Pintores, Trab. Simil.	3.4	4.0	4.4	4.9	2.8	4.5
Fund,Mold,Sold,Cald,Serra.Civis	7.2	6.1	<u>9.8</u>	7.5	7.6	9.6
Ferreir,Serral,Ferrament, Trab.Simil	4.3	4.8	8.7	6.4	4.3	4.7
Ajustador-Montad, Mecan/Reparaç.	4.7	5.5	6.5	<u>8.1</u>	4.9	5.1
Elect,Electrom,Repard/Electric.	4.8	5.4	7.3	<u>10.1</u>	5.1	5.0
Mecanic/Precisão, Relojoeir,Simil.	<u>11.7</u>	0.6	0.9	2.5	0.6	1.2
Oleiros,Vidreiros, Simil.	0.7	0.8	0.3	0.8	0.6	1.4
Artesão, Trab.Man./Madeira,Tecido	0.1	0.1	0.0	0.2	0.1	0.1
Compositores-Tipográficos, Simil.	1.7	2.8	2.6	7.5	1.5	2.3
Trab/Indust. Alimentar	4.0	4.0	9.5	5.4	4.6	3.1
Marceneir, Carpinteir,Corticeiros	10.9	2.4	1.7	2.2	<u>9.7</u>	7.1
Trab/Indust.Têxtil, Vestuário	<b>22.2</b>	<b>31.0</b>	<b>26.5</b>	<b>27.6</b>	<b>28.8</b>	<b>20.6</b>
Trab/Indust/Curtumes,Peles,Sapatos	3.3	2.2	0.8	2.8	2.2	<u>11.1</u>
Encarreg, Capatazes/Prod.Industr.	1.3	2.0	2.3	1.4	1.6	1.4

Fonte: Adaptado de SALEIRO, Emília; TORRES, Sónia - *Alguns números para avaliação do emprego e desemprego na Área Metropolitana do Porto*. *Estatísticas & Estudos Regionais*, nº 10 (Jan/Abr. 1996), p.68.

Quanto às profissões ligadas ao comércio e serviços (fig 42 b), verifica-se que a sua distribuição espacial apresenta uma imagem em auréolas, com um primeiro anel constituído pelas freguesias mais centrais do Porto e Sta Marinha (concelho de Vila Nova de Gaia) com as percentagens mais altas, superiores a 40%, depois um segundo anel envolvente deste, com percentagens entre os 30-40%, englobando as freguesias pericentrais e periféricas da cidade (apenas com a excepção de Nevogilde) e as freguesias dos concelhos periféricos mais próximas do limite da cidade do Porto (exceptuando-se o caso da Afurada), a freguesia de Ermesinde (em Valongo) e

Gueifães (na Maia). As restantes freguesias apresentam-se distribuídas em dois outros anéis, com percentagens mais baixas, inferiores a 30%.

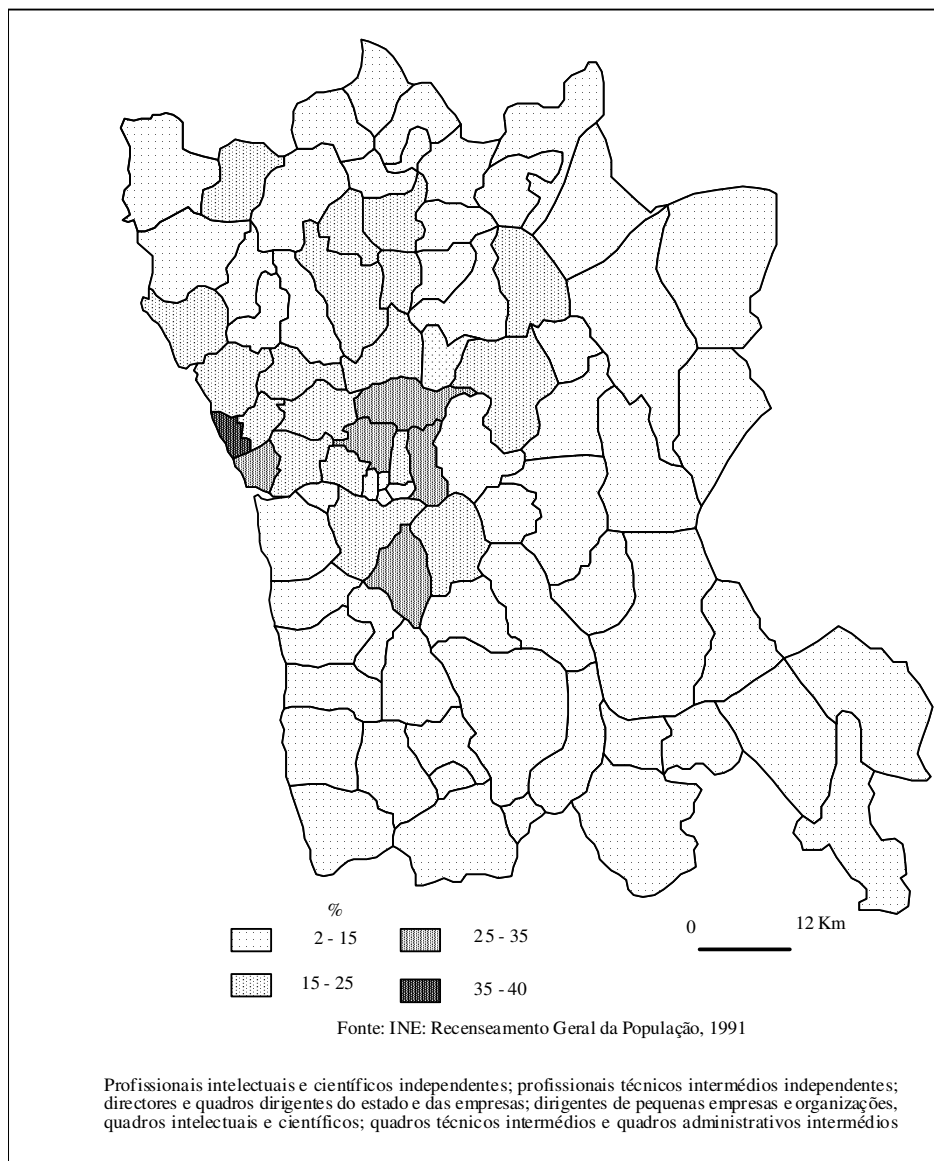


Fig. 42 a) - População Activa Residente por Grupo Socioeconómico



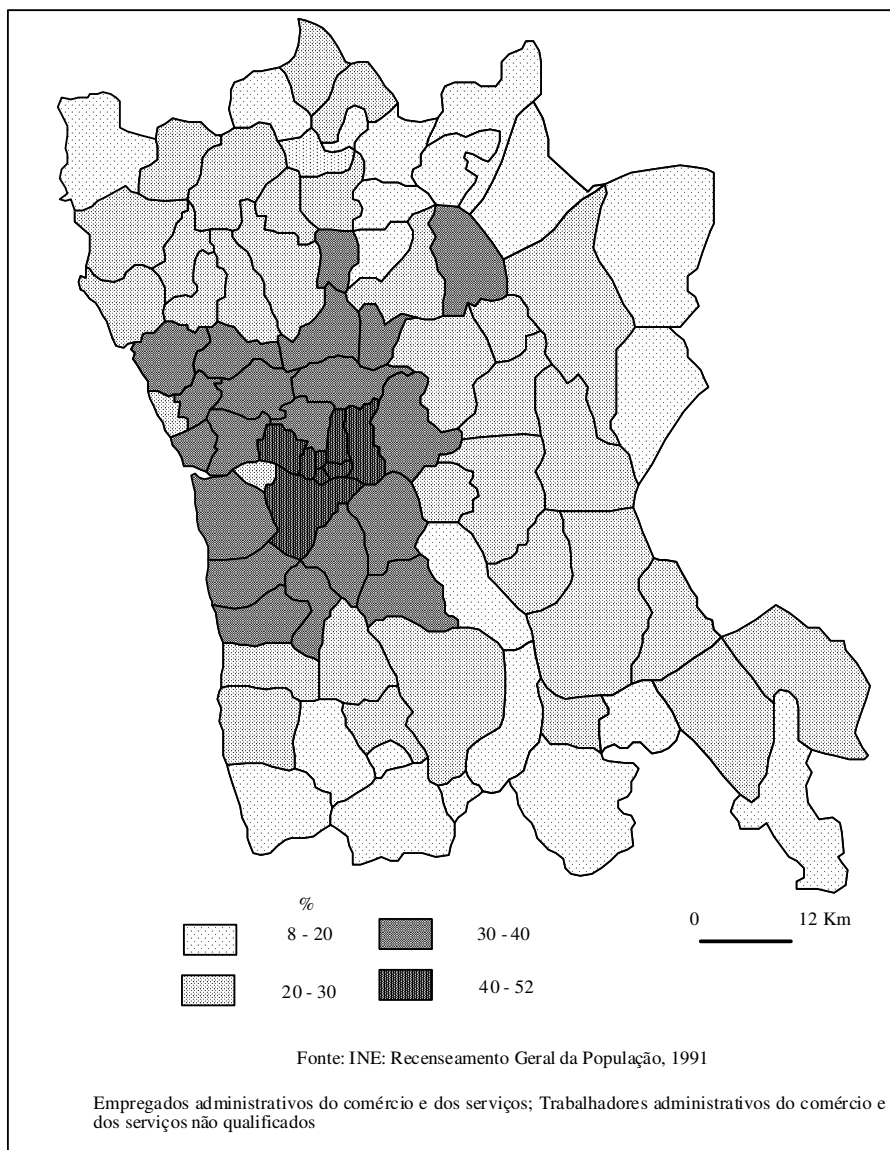


Fig. 42 b) - População Activa Residente por Grupo Socioeconómico

Esta distribuição espacial acompanha a distribuição do sector terciário, fortemente concentrado nas freguesias mais centrais do Porto e na área da Boavista (freguesia de Massarelos e parte de Cedofeita) e nas sedes concelhias, o que nos permite induzir, por um lado, a ainda relativa proximidade entre os locais de trabalho e de residência e, por outro lado, uma descentralização dos activos afectos a este sector, patente nas percentagens apresentadas pelas freguesias mais afastadas daqueles centros empregadores, cujos valores, significativos se situam acima dos 20%. Esta situação, conduz a uma produção recente, nestas áreas, de habitação para estes activos, associada aos mecanismos de repulsão gerados pela cidade (nomeadamente, a competição entre a habitação da gama média-baixa e as actividades terciárias, estas mais exigentes em

termos de centralidade, o que leva à expulsão progressiva daquela da cidade). Aliás, esta inter-relação entre o alojamento e o emprego, é ainda mais nítida no caso do sector secundário.

Atendendo a que a evolução do padrão de localização da indústria, no período de tempo em análise, é marcado, quer pela descentralização espacial dos sectores modernos (química, metalomecânica e eléctrica, principalmente para os concelhos da Maia, Matosinhos e Vila Nova de Gaia), quer pelo reforço do padrão dispersivo, característico dos períodos anteriormente analisados, da indústria tradicional (principalmente, a alimentar, a têxtil, o vestuário, o calçado, o couro e o mobiliário)<sup>35</sup>, não é de estranhar que a distribuição dos profissionais deste sector apareça invertida, relativamente à situação do sector terciário, com as percentagens mais elevadas a aumentar a partir do centro da cidade do Porto, apresentando as freguesias mais afastadas valores superiores a 50%, portanto, freguesias nitidamente operárias (fig. 42 c)).

Refira-se, no entanto, que algumas freguesias da cidade apresentam mais de 25% de operários, como é o caso de Aldoar (27%), Miragaia (28%), Sé (26%) e Campanhã (35%), situação a que não será estranha quer as condições habitacionais existentes nestas freguesias, nomeadamente a existência de alojamentos mais degradados e sobrelotados e a implantação de bairros sociais, quer ainda, a própria imobilidade habitacional, associada ao arrendamento. A importância da indústria na cidade, nomeadamente nas freguesias pericentrais como Bonfim, Cedofeita, Campanhã e Ramalde, permite-nos, ainda, perceber o peso que a população residente, afecta a este sector, ainda detém na maioria das freguesias citadinas. Esta imagem deve-se à "capacidade da indústria em sedimentar padrões de localização residencial já existentes - sendo o reverso também verdadeiro, situação que se condensa na referida imbricação dos locais de residência e de trabalho"<sup>36</sup> e no padrão difuso da pequena e média indústria e da residência.

Esta proximidade, entre a mão-de-obra e as unidades produtivas, transforma-se, frequentemente, em sobreposição de uma grande diversidade de funções num mesmo terreno, como é o caso da habitação, do trabalho feito ao domicílio (para unidades industriais ligadas ao sector do vestuário e calçado, por exemplo), da agricultura de subsistência (existência de um pequeno quintal), da produção artesanal, (oficina no fundo do lote habitacional ou ocupando o rés-do-chão) ou até mesmo, de uma pequena unidade industrial (edifício ao fundo do lote habitacional, no rés-do-chão, ou em lote adjacente à habitação). Este panorama é viabilizado pela disponibilidade de solo e pela

---

<sup>35</sup> Ver, a este propósito o referido no ponto 5.2.

<sup>36</sup> VÁZQUEZ, Isabel Breda - *O processo de suburbanização no Grande Porto...*p.330.

extrema densidade da rede viária não fundamental, factores que estão na base da provisão habitacional por iniciativa das famílias individuais.

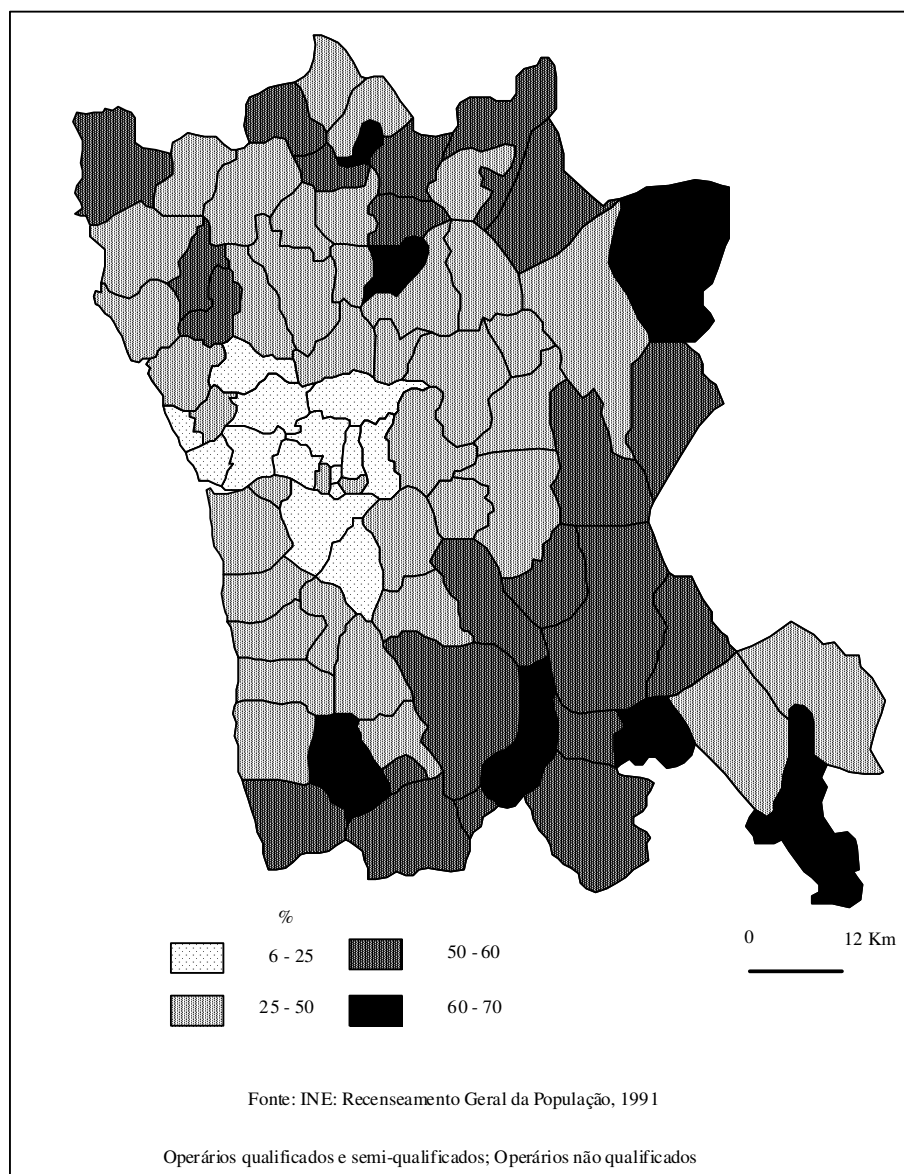


Fig. 42 c) - População Activa Residente por Grupo Socioeconómico

Concluindo, apesar de ainda ser de certo modo evidente, diferenças socio-espaciais significativas no Grande Porto, concentrando a cidade as categorias profissionais mais qualificadas, a recente descentralização residencial dos activos do sector terciário, parece envolver já diversos estratos sociais, até mesmo os mais qualificados. Este panorama, deve-se quer ao aumento crescente dos preços fundiários

e imobiliários na cidade, quer à procura de maior qualidade habitacional, quer ainda, à melhoria da acessibilidade intra-metropolitana, que poderão num futuro próximo, alterar a referida diferenciação socio-espacial, aliás já evidente, na construção de empreendimentos habitacionais de luxo (como é o caso dos condomínios fechados), em algumas freguesias dos concelhos periféricos, permitindo a fixação de agentes sociais melhor remunerados, ou seja, dos mais qualificados do ponto de vista profissional.