EDUARDO JORGE CABRAL DOS SANTOS FERNANDES

SEGURANÇA E SUSTENTABILIDADE:

Processos urbanos e criminalidade na cidade do Porto do século XX.

0431
FERa/SEG 628(043) FERe/SEG
UNIVERSIDADE DO PORTO
Faculdade de Engenharia
BIBLIOTECA
N.º 30368
CDU
Data 06/11/1998

Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano apresentada às Faculdades de Arquitectura e Engenharia da Universidade do Porto

1997

RESUMO

Esta dissertação aborda a relação entre espaços urbanos e eventos criminosos, defendendo que a segurança destes é um factor indissociável do conceito de sustentabilidade urbana. No caso concreto da cidade do Porto, no século XX, procura traçar um retrato paralelo da evolução das características morfo-tipológicas deste espaço urbano e da evolução da incidência de certo tipo de crimes no seu território.

A problemática do crime surge assim como um pretexto para o estudo da cidade, na convicção de que a segurança é mais um dos muitos vectores a levar em conta na complexidade de matérias que interessam ao técnico de planeamento.

A primeira parte deste trabalho (capítulos 1 e 2) é dedicada a um enquadramento teórico da problemática da segurança dos espaços urbanos. Procura-se demonstrar que ambos os campos disciplinares da criminologia ambiental e do planeamento tem raízes, percursos e preocupações comuns e que existe uma relação entre políticas urbanas e segurança. Formula-se a hipótese da evolução da incidência do crime na cidade poder ser explicada com base nas transformações morfotipológicas do meio urbano e das consequentes alterações do modo de vida das populações.

A segunda parte (capítulos 3 e 4) apresenta os resultados do estudo do caso prático do Porto, no âmbito da evolução das suas características morfo-tipológicas e da incidência de eventos criminosos no seu território, entre 1928 e 1988. Procura identificar as principais causas de desequilíbrio do factor segurança nesse meio urbano e procura verificar se estes tem consequências físicas na incidência do crime na cidade, e de que modo. Conclui que as políticas de habitação social desenvolvidas desde 1956 e o conjunto de fenómenos associados a um novo tipo de vivência urbana que emerge nos anos 80 são os principais factores de alteração da relação cidade-crime, na época em estudo.

Finalmente, no capítulo 5, procurou-se analisar, face às conclusões anteriores, a relação entre políticas urbanas (passadas e futuras) e a sustentabilidade do factor segurança. Conclui-se este estudo sublinhando a importância do conceito de sustentabilidade da segurança urbana, que reside sobretudo na implicação das duas disciplinas (criminologia e planeamento urbano) e na conotação simultânea da sua responsabilidade e das limitações dos seus campos de acção.

RESUMÉ

Cette étude est consacrée à la relation entre espaces urbains et événements criminels. On défend que la securité est un facteur indissociable du concepte de sustentabilité urbaine. Dans le cas concret de la ville de Porto, au vingtième siècle, on cherche à faire un portrait parallèle de l'évolution des caractéristiques morfo-typologiques de cet espace urbain et de l'évolution de l'incidence de certains types de crimes dans son térritoire.

La problemátique du crime apparaît ainsi comme un prétexte pour l'étude de la ville, dans la croyance que la securité est un des plusieurs facteurs à tenir en compte par l'urbaniste.

La première partie de cette étude (chapîtres 1 et 2) est dediée a un encadrement théorique de la problemátique de la securité des espaces urbains. On démontre que les champs d'étude de la criminologie ambientale et de l'urbanisme ont des racines, des parcours et des préoccupations communes et qu'il y a un rapport entre politiques urbaines et securité. On formule l'hypothèse que l'évolution de l'incidence du crime dans la ville peut être expliquée a partir des transformations morfo-typologiques du milieu urbain et des consequentes alterations du moyen de vie des populations.

La deuxième partie (chapîtres 3 et 4) présente les résultats de l'étude du cas de Porto, a partir de l'évolution de ses caractéristiques morfo-typologiques et de l'incidence des événements criminels dans son térritoire, entre 1928 et 1988. On identifie les facteurs principaux de déséquilibre du facteur sécurité dans ce milieu urbain et on vérifie si ceux-là ont des conséquences physiques dans l'incidence du crime dans la ville, et de quelle façon. On conclue que les politiques d'habitation sociale en vigueur dès 1956 et les phénomènes associés à un nouveau type de vie urbaine émergeant dans les années 80 sont les principaux facteurs qui provoquent des alterations dans le rapport ville-crime, dans l'époque etudiée.

Dans le chapître 5 on analyse, en face des conclusions anterieures, le rapport entre politiques urbaines (passées et futures) et la sustentabilité du facteur securité. Cette étude se termine en insistant sur l'importance du concepte de sustentabilité de la securité urbaine, qui réside surtout dans l'implication des deux champs d'étude (criminologie et urbanisme) et dans la connotation simultanée de leurs responsabilités et de leurs limitations dans le domaine de leurs actions.

ABSTRACT

The theme of this study is the relationship established between urban spaces and criminal events. A defence is made of the importance of safety on achieving urban sustainability. In the specific example of the city of Oporto in the twentieth century, the study portrays in parallel the evolution of morfo-typological characteristics of this urban space and the incidence of certain types of crimes in its territory.

The problematics of crime is therefore a pretext for the study of the city, with the implied belief that safety is one more of the many complex factors which must be taken into account by the expert in planning.

The first part of this study (chapters 1 and 2) is dedicated to a theoretical framing of the problematics of safety in urban spaces. It is demonstrated that both the field of environmental criminology and the field of planning have common roots, developments and concerns and that there is a relationship between urban policies and safety. The hypothesis is put forward that the evolution of the incidence of crime in the city can be explained on the basis of the morfo-typological changes of the urban milieu and the subsequent alterations in the way of life of the population.

The second part of this study (chapters 3 and 4) presents the results of the analysis of the case study of Oporto, in relationship to the evolution of its morfo-typological characteristics and the incidence of criminal events in its territory, between 1928 and 1988. The main causes of the disequilibrium of safety factors in that urban milieu are identified and the possibility of physical consequences on the incidence of crime in the city is evaluated. The study concludes that the policies of social housing, developped as off 1956, and the phenomena associated with a new type of urban life emerging in the eighties are the main factors which alter the relationship between city and crime, in the span of time studied.

Finally, in chapter 5, an analysis is made of the relationship between urban policies (past and future) and the sustainability of the safety factor. The study concludes by stressing the importance of the concept of the sustainability of urban safety, which lies in the implication of the two fields of analysis (criminology and urban planning) and the simultaneous connotation of their responsabilities and the limitations of their fields of action.

PREFÁCIO.

Esta dissertação surge na sequência do desenvolvimento do estudo "*Crime e cidade: uma perspectiva dinâmica*" realizado pelo candidato no âmbito do projecto "*Segurança Urbana*", integrando assim o conjunto multidisciplinar de trabalhos de investigação, coordenado pelo Prof. Cândido Agra do Centro de Ciências do Comportamento Desviante da Faculdade de Psicologia Universidade do Porto (que a Câmara Municipal do Porto encomendou a esta Universidade por protocolo estabelecido em 1995), que foram apresentados publicamente no III Fórum Sobre Segurança Urbana, realizado nos dias 3 e 4 de Outubro de 1997 na Fundação Dr. António Cupertino de Miranda.

Esta oportunidade resultou de um convite efectuado pelo Prof. Dr. Cândido Agra, endereçado à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, (na pessoa do seu Presidente do Concelho Directivo, Prof. Arq. Manuel Correia Fernandes) para que esta faculdade integrasse a equipa multidisciplinar do referido projecto, tendo sido para o efeito constituida uma equipa de dois discentes do II Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano das Faculdades de Arquitectura e Engenharia da Universidade do Porto, coordenados por um docente deste Mestrado, o Prof. Arq. Manuel Fernandes de Sá, para a elaboração de dois estudos cujo tema genérico seria a relação entre as questões da Arquitectura e do Planeamento/Projecto Urbano e as problemáticas da insegurança e criminalidade, no contexto urbano do Porto.

Esta dissertação surge assim como uma reflexão pessoal realizada a partir do trabalho desenvolvido neste estudo, procurando enquadrar as questões associadas à relação cidade-crime na perspectiva do técnico de planeamento.

Desejo deixar aqui expresso o meu reconhecimento, em primeiro lugar, ao Professor Arq. Manuel Fernandes de Sá, pela orientação e apoio na realização desta dissertação.

Não posso também deixar de agradecer a toda a equipa do Centro de Ciências do Comportamento Desviante (e em especial ao Professor Dr. Cândido Agra) por toda a colaboração prestada.

Por último, um especial agradecimento para a Cristina, pela paciência e pelo indispensável auxílio...

ÍNDICE:

Resumo..... 2
Resumé..... 3
Abstract..... 4
Prefácio..... 5
Índice..... 6
Índice de figuras..... 8
Introdução..... 11

Capítulo I - Crime e cidade: os caminhos paralelos da criminologia ambiental e do planeamento urbano..... 22

1. Revolução Industrial: o nascimento das disciplinas da criminologia ambiental e do planeamento urbano..... 23
2. 2ª vaga: a Escola de Chicago e a 1ª Geração da Urbanística Moderna..... 27
3. Anos 60: crítica dos modelos teóricos de abordagem dos problemas urbanos..... 34
4. Defensible Space: uma nova escala de abordagem..... 38
5. A crítica do Defensible Space: a herança da micro-escala da criminologia ambiental..... 42
6. Os novos caminhos da investigação criminológica dos anos 80: *"meso"* e *"macro"* escalas..... 45
7. O conceito de Segurança como "recurso natural" do ambiente urbano nas teorias da criminologia ambiental: uma síntese subjectiva..... 49

Capítulo II - A cidade do Porto e o crime: pressupostos para um estudo de macro-escala..... 52

1. A evolução do crime em Portugal face à Europa: paralelismos e desfasamentos..... 53
2. Objectivos gerais de estudo e opções metodológicas: para uma análise explicativa da evolução dos padrões de criminalidade na cidade do Porto..... 61

Capítulo III - Crescimento e decréscimo do Crime no Porto: a cidade e a metrópole..... 67

1. O Arquivo Histórico da Polícia Judiciária..... 68
2. Crescimento e decréscimo do Crime no Porto: a metrópole..... 74
3. Crescimento e decréscimo do Crime no Porto: a cidade..... 84
4. Evolução do crime no Porto: para a construção de um modelo interpretativo..... 89

Capítulo IV - A cidade do Porto no século XX: processos urbanos e insegurança..... 111

1. Considerações metodológicas..... 112
2. 1928 a 1954: o crime e a cidade antes do primeiro plano de melhoramentos..... 117
3. 1956 a 1972: o crime e a cidade durante os "planos de melhoramentos"..... 140
4. 1974 a 1980: crime e crescimento urbano em democracia..... 161
5. 1982 a 1998: crime e modernização da vida urbana..... 184
6. Processos urbanos do Porto no século XX e o crescimento e decréscimo do crime: o modelo teórico face à padronização..... 205

Capítulo V - A segurança como recurso natural da cidade: políticas urbanas e sustentabilidade..... 228

1. Habitação social e comportamento desviante: "as pessoas não são coisas que se ponham em gavetas"..... 230
2. Modernização e desertificação: novas vivências urbanas e insegurança..... 244

Conclusão:..... 269

Bibliografia..... 275

ÍNDICE DE FIGURAS:

Fig. 1 - Todas as participações de crimes ocorridos em anos pares encontradas na amostragem de 5% analisada dos processos existentes no Arquivo Geral da Polícia Judiciária (1968-88)..... 74

Fig. 2 - Evolução da ocorrência de crimes de *ofensas corporais voluntárias / agressões* ocorridos em anos pares (1928 - 88)..... 75

Fig. 3 - Evolução da ocorrência de crimes de *homicídios* ocorridos em anos pares (1928 - 88)..... 76

Fig. 4 - Evolução da ocorrência de crimes de *furto e roubo*, ocorridos em anos pares, entre 1928 e 1988, arquivados na Polícia Judiciária..... 77

Fig. 5 - Evolução da ocorrência de crimes de *furto e roubo* ocorridos em anos pares, na cidade e no Grande Porto, entre 1928 e 1988, arquivados na Polícia Judiciária..... 78

Fig. 6 - Evolução da população residente na cidade e no Grande Porto (1911 - 90)..... 79

Fig. 7 - Evolução da incidência de crimes de roubo e furto face à evolução da população residente na cidade e no Grande Porto (1930 - 90)..... 80

Fig. 8 - Evolução da incidência dos diferentes tipos de crime em estudo nos seis concelhos do Grande Porto (1968 - 88). Projecção no universo a partir de uma amostra de 5%..... 81

Fig. 9 - Evolução da incidência dos diferentes tipos de crime em estudo entre 1968 e 1988 (valores encontrados para a amostra de 5% analisada) e dos valores da densidade populacional, na cidade do Porto e nos restantes concelhos do Grande Porto (1960 - 90)..... 82

Fig. 10.1 - Evolução de diferentes tipos de crime ocorridos na cidade do Porto entre 1928 e 1944: processos existentes no Arquivo Histórico, arquivados pela P. I. C..... 85

Fig. 10.2 - Evolução de diferentes tipos de crime ocorridos na cidade do Porto entre 1946 e 1966: processos existentes no Arquivo Histórico, arquivados pela P. J..... 85

Fig. 10.3 - Evolução de diferentes tipos de crime ocorridos na cidade do Porto entre 1968 e 1988: processos existentes no Arquivo Geral, arquivados pela P. J..... 86

Fig. 11 - Evolução da ocorrência de crimes de *roubo, furto simples e furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa* ocorridos em anos pares, na cidade do Porto (1928 - 88)..... 87

Fig. 12 - Evolução das percentagens do "grupo de risco" (jovens do sexo masculino com idades compreendidas entre os 15 e os 24 anos) entre 1960 e 1991..... 91

Fig. 13 - Evolução da população residente na cidade do Porto entre 1820 e 1990..... 98

Fig. 14 - Localização dos principais núcleos de "ilhas" no Porto. Evolução dos limites da cidade consolidada entre população residente na cidade do Porto entre 1903 e 1937..... 100

Fig. 15 - Localização dos principais bairros de habitação social no Porto e limites do tecido consolidado da cidade em 1962..... 105

Fig. 16 - População residente e densidades populacionais entre 1930 e 1960 nas freguesias da cidade do Porto..... 120

Fig. 17 - B. C. E. construídos entre 1928 e 1954..... 122

Fig. 18 - Principais linhas de transporte interurbano da cidade do Porto em 1921 e 1962..... 124

Fig. 19 - Mapa síntese da evolução urbana da cidade do Porto entre 1928 e 1954..... 125
Fig. 20 - Padronização temporal da incidência de crime no Porto entre 1928 e 1954..... 126
Fig. 21 - Padronização geométrica da incidência de crime no Porto entre 1928 e 1954..... 127
Fig. 22 - Padronização da incidência do crime de agressão/ofensas corporais no Porto entre 1928 e 1954..... 129
Fig. 23 - Padronização da incidência do crime de burla e furto no espaço público e em transporte público no Porto entre 1928 e 1954..... 131
Fig. 24 - Padronização da incidência do crime de furto em / de veículos no Porto entre 1928 e 1954... 132
Fig. 25 - Padronização da incidência do crime de furto em residência no Porto entre 1928 e 1954..... 134
Fig. 26 - Padronização da incidência do crime de furtos em edifícios não habitacionais no Porto entre 1928 e 1954..... 135
Fig. 27 - Padronização da incidência do crime de roubo no Porto entre 1928 e 1954..... 136
Fig. 28 - Movimento diário de entradas e saídas na cidade segundo o tipo de transporte, entre as 8:00 e as 20:00, em 1950 e 1962. 141
Fig. 29 - Localização dos bairros construídos durante os 1º e 2º "Planos de Melhoramentos" entre 1956 e 1974..... 143
Fig. 30 - Evolução da distribuição da população residente na cidade entre 1950 e 1970..... 144
Fig. 31 - Mapa síntese da evolução urbana da cidade do Porto entre 1956 e 1972..... 146
Fig. 32 - Padronização temporal da incidência de crime no Porto entre 1956 e 1972..... 147
Fig. 33 - Padronização geométrica da incidência de crime no Porto entre 1956 e 1972..... 148
Fig. 34 - Padronização da incidência de crime de agressão/ofensas corporais no Porto entre 1956 e 1972..... 149
Fig. 35 - Padronização da incidência de crime de burla e ao furto cometidos no espaço público e em transporte público no Porto entre 1956 e 1972..... 151
Fig. 36 - Padronização da incidência de crime de furto de /em veículo no Porto entre 1956 e 1972..... 153
Fig. 37 - Padronização da incidência de crime de furto em residência no Porto entre 1956 e 1972..... 154
Fig. 38 - Padronização da incidência de crime de furto em edifícios não habitacionais no Porto entre 1956 e 1972..... 155
Fig. 39 - Padronização da incidência de crime de roubo no Porto entre 1956 e 1972..... 156
Fig. 40. Evolução da distribuição da população residente na cidade entre 1930 e 1980..... 162
Fig. 41 - Dados relativos á actuação do SAAL no concelho do Porto..... 166
Fig. 42 - Mapa síntese da evolução urbana da cidade do Porto entre 1974 e 1980..... 168
Fig. 43 - Padronização temporal da incidência de crime no Porto entre 1974 e 1980..... 169
Fig. 44 - Padronização geométrica da incidência de crime no Porto entre 1974 e 1980..... 170
Fig. 45 - Padronização da incidência do crime de agressão/ofensas corporais no Porto entre 1974 e 1980..... 171
Fig. 46 - Padronização da incidência do crime de burla e furto no espaço público e em transporte público no Porto entre 1974 e 1980..... 174
Fig. 47 - Padronização da incidência do crime de furto em / de veículos no Porto entre 1974 e 1980... 175
Fig. 48 - Padronização da incidência do crime de furto em residência no Porto entre 1974 e 1980..... 177

Fig. 49 - Padronização da incidência do crime de furto em edifícios não habitacionais no Porto entre 1974 e 1980..... 178
Fig. 50 - Padronização da incidência do crime de roubo no Porto entre 1974 e 1980..... 179
Fig. 51 - Evolução da distribuição da população residente na cidade entre 1931 e 1991..... 186
Fig. 52 - Mapa síntese da evolução urbana da cidade do Porto entre 1982 e 1988..... 189
Fig. 53 - Padronização temporal da incidência de crime no Porto entre 1982 e 1988..... 190
Fig. 54 - Padronização geométrica da incidência de crime no Porto entre 1982 e 1988..... 191
Fig. 55 - Padronização da incidência de crime de agressão/ofensas corporais no Porto entre 1982 e 1988..... 192
Fig. 56 - Padronização da incidência de crime de burla e furto no espaço público e em transporte público no Porto entre 1982 e 1988..... 195
Fig. 57 - Padronização da incidência de crime de furto em / de veículo no Porto entre 1982 e 1988..... 196
Fig. 58 - Padronização da incidência de crime de furto em residência no Porto entre 1982 e 1988..... 197
Fig. 59 - Padronização da incidência de crime de furto em edifícios não habitacionais no Porto entre 1982 e 1988..... 199
Fig. 60 - Padronização da incidência de crime de roubo no Porto entre 1982 e 1988..... 200
Fig. 61 - Padronização da incidência de todos os crimes, na cidade do Porto, entre 1928 e 1988..... 210
Fig. 62 - Padronização da incidência de agressões/ofensas corporais, no Porto, entre 1928 e 1988..... 212
Fig. 63 - Padronização da incidência de burlas e furtos no espaço público ou em transporte público, no Porto, entre 1928 e 1988. Fonte: Recolha efectuada nos arquivos da P. J..... 214
Fig. 64 - Padronização da incidência de furtos em ou de viaturas, no Porto, entre 1928 e 1988..... 216
Fig. 65 - Padronização da incidência de furtos em residência, no Porto, entre 1928 e 1988..... 218
Fig. 66 - Padronização da incidência de furtos em edifícios não habitacionais, no Porto, entre 1928 e 1988..... 220
Fig. 67 - Padronização da incidência de roubos, no Porto, entre 1928 e 1988..... 222

Introdução.

Este trabalho movimenta-se na linha de fronteira entre dois campos disciplinares que, embora distintos, se interpenetram: a *criminologia ambiental* e o *planeamento urbano*; se o primeiro surge obrigatoriamente por inerência do tema proposto (o estudo da relação dos espaços urbanos com o crime) o segundo surge inevitavelmente por obrigação académica do candidato, no sentido em que esta dissertação se insere num mestrado em planeamento e projecto do ambiente urbano...

No entanto, esta componente surge também (e sobretudo) por razões de formação: sendo licenciado em Arquitectura e pós-graduado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano (área de Planeamento), tendo a encarar a problemática da segurança dos espaços urbanos do ponto de vista do técnico de planeamento, como um problema a estudar em função da análise morfo-tipológica e vivêncial da cidade e como um indicador essencial dos níveis de sustentabilidade do meio urbano.

Assim, importa em primeiro lugar definir ambos os conceitos (*criminologia ambiental* e *planeamento urbano*) para assegurar à partida uma melhor compreensão dos limites do campo disciplinar que balizam esta dissertação.

Não pretendo alongar-me muito na definição do conceito de *planeamento urbano*, o que seria pouco apropriado para os objectivos deste estudo: considero que é suficiente referir apenas alguns conceitos básicos, que serão também os principais conceitos operativos que este trabalho utiliza para melhor enquadrar a relação entre os dois campos disciplinares referidos.

Em primeiro lugar, importa tentar definir *planeamento*. Podemos começar por definir planeamento como a actividade de *planear*. No entanto, o verbo "planear" é normalmente usado nos mais variados contextos, muitas vezes de forma extremamente ambígua: parece existir um sem número de situações do quotidiano em que a actividade de planeamento está implícita.

Tentando chegar a uma definição o mais abrangente possível, vou aceitar a proposta por Peter Hall, na sua obra "Urban and Regional Planning": a actividade de planear consiste na definição de uma sequência ordenada de acções que conduzirão à concretização de um objectivo (ou objectivos) pré-definidos(s) [1].

Assim definida, torna-se evidente que a actividade de planeamento está, implícita ou explicitamente, presente num incalculável número de situações do quotidiano de qualquer

[1] "*...planning as a general activity is the making of an ordely sequence of action that will lead to the achievement of a stated goal or goals.*" (Hall, 1992, p.3).

pessoa: o simples facto de um indivíduo se deslocar implica planear um percurso, a preparação de uma simples refeição implica planear a sua confecção, etc... Existem, com certeza, muito poucas actividades humanas que não impliquem uma ordenação mental de uma sequência de acções; esta é muitas vezes inconsciente, ou efectuada automaticamente devido a hábitos pré-adquiridos, mas está presente na mais insignificante das nossas actividades.

A definição de *planeamento urbano*, pode ser assim conseguida adaptando esta definição de planeamento a um conjunto mais específico de acções e objectivos, relacionados com um contexto urbano. Ainda segundo Hall, o significado atribuído a planeamento "urbano" é, convencionalmente, o de um planeamento com uma componente geográfica ou espacial, em que o objectivo geral é fornecer uma estrutura espacial de actividades (ou usos do solo) que seja melhor, de algum modo, do que o padrão pré-existente (não planificado).[1]

No entanto, a ideia de que uma estrutura espacial é "melhor" do que outra (ou de que uma aparente ausência de estrutura) varia conforme os objectivo pré-definidos. Estes objectivos decorrem de uma resposta a um problema (ou a uma solicitação) que preocupa determinado agente (indivíduo com capacidade para intervir no processo de planeamento); por sua vez, este tipo de preocupação difere em função dos conceitos de planeamento com que se identificam os diferentes indivíduos e/ou grupos de pressão e implica (ou tem implícito) o uso de diversos instrumentos de planeamento, integrados numa metodologia processual, que é também avaliada, no seu desempenho, a partir de pressupostos preferenciais.

Assim, coexistem hoje nos mesmos processos de planeamento diferentes agentes que defendem objectivos opostos e muitas vezes contraditórios, partindo de diagnósticos que divergem em relação ao que se podem considerar problemas e prioridades. Para contextualizar, refiram-se por exemplo as preocupações dos ambientalistas/ecologistas face aos objectivos dos técnicos de tráfego, os objectivos dos agentes imobiliários face às preocupações dos urbanistas e arquitectos defensores do controlo da imagem da cidade ou

---

[1] *"(...) urban planning conventionally means something more limited and precise: it refers to planning with a spatial, or geographical, component, in wich the general objective is to provide for a spacial structure of activities (or land uses) which in some way is better than the pattern existing without planning."* (Hall, 1992, p.4).

as intenções dos adeptos de uma gestão "competitiva" dos espaços urbanos face às políticas de providência social urbana defendidas por técnicos de acção social...[1]

Dado este conjunto de ideias, objectivos e problemas apresentados pelos diferentes agentes envolvidos no processo de planeamento, é hoje indiscutível a necessidade da prática de um planeamento *compreensivo*[2] (ou *integrado*), que consiga satisfazer os diferentes interesses envolvidos dentro de um sistema de prioridades que, não podendo dar uma resposta optimizada a todos os problemas sentidos por todos os agentes, procura enfrentar aqueles que parecem ser mais importantes ou urgentes, tentando garantir que os instrumentos de planeamento adoptados não conduzem a uma agravante para os restantes problemas diagnosticados.

Próximo deste tipo de preocupações, está também o conceito de *desenvolvimento sustentado* (ou *sustentável*)[3], que podemos encontrar em alguns dos mais recentes estudos sobre planeamento urbano. Para a compreensão deste conceito e das consequências da sua aplicação na definição de instrumentos práticos de planeamento, chamo a atenção para as conclusões do estudo *"Sustainability indicators for european cities"* (Vega, 1994), integrado nas conclusões dos *"European Workshops of Alicante, Volos and Oviedo"* onde Voula Vega defende um modelo de construção de indicadores e índices de performances de sustentabilidade urbana onde se inclui um *"urban safety indicator"* como um dos indicadores base.

Vega defende que a sustentabilidade urbana depende fundamentalmente de três factores: justiça social, economia sustentada e sustentabilidade ambiental, sendo a sustentabilidade ambiental definida como a manutenção do capital natural do ambiente urbano. Este objectivo requer que a taxa de consumo de recursos renováveis não exceda a

---

[1] Para uma abordagem mais desenvolvida deste tema (diferentes agentes e objectivos do planeamento) ver Meyerson, M., *Building the Middle-Range for Comprehensive Planning* (Faludi, ed., 1973), ou Foley, Donald L., *British Town Planning: One Ideology or Three?* (Faludi, ed., 1973).

[2] Do inglês "comprehensive planning"; para uma abordagem mais desenvolvida deste conceito ver Webber, M., *Comprehensive Planning and Social Responsibility: Toward an AIP Consensus on The Profession's Roles ans* Purposes (Faludi, ed., 1973), ou Meyerson, M., *Building the Middle-Range for Comprehensive Planning* (Faludi, ed., 1973).

[3] Sobre este conceito, Rosa Pires sintetiza as ideias de vários autores, parafraseando Roberts (1995) *"partindo da constatação que o modelo de desenvolvimento orientado apenas para o crescimento está esgotado, Roberts questiona como poderá a actividade de planeamento proporcionar o enquadramento e as directivas necessárias para garantir simultaneamente o desenvolvimento socio-económico e a 'saúde ambiental' de uma localidade"*, Lacour (1995) e Healey e Shaw (1993), entre outros (Pires, 1995, p.14-15).

capacidade de renovação natural destes recursos ou a capacidade de substituição destes conseguida através de pesquisa e inovação científica.[1]

A definição de um conjunto de indicadores de sustentabilidade afigura-se assim essencial para avaliar a medida segundo a qual esta sustentabilidade de recursos é, ou não, conseguida através das políticas implementadas.

Dentro do conjunto de indicadores apresentados, adquire especial importância para os objectivos desta dissertação o Indicador de Segurança Urbana (*Urban Safety Indicator - USI*) que Vega define como a expressão do número de pessoas que sofrem de falta de segurança urbana, medida através de um "*Urban Safety Equivalent (Useq)*" que regista a percentagem total da população afectada seriamente por este problema.

Esta definição de um índice de Segurança Urbana, partindo de um conceito de segurança encarada como um recurso naturalmente renovável, colocando-o em paralelo com elementos ambientais mais comuns, em termos de sustentabilidade ecológica (como o ar puro, a água potável ou as diversas fontes de energia), parece-nos um ponto de partida essencial para a compreensão de qual pode ser o papel do planeamento urbano nos estudos de criminologia, bem como, de igual modo, da criminologia ambiental na prática do planeamento.

Com efeito, a segurança dos espaços urbanos e o sentimento de segurança que a população das cidades possui na sua vida quotidiana parece ser um elemento de importância semelhante, para o seu conforto físico e mental, à percepção de uma boa qualidade do ar, da água ou de outros indicadores de gestão de recursos renováveis.

O estudo da segurança dos espaços urbanos é, no entanto, um campo disciplinar próprio, denominado *criminologia ambiental*, que por sua vez integra um campo ainda mais vasto: a *criminologia*. Como campo de pesquisa e reflexão, a criminologia teve contributos das mais variadas áreas disciplinares, ao longo deste século: investigadores com as formações mais diversas já contribuíram, com estudos científicos, para o enriquecimento do conhecimento nesta área. Encontramos assim, ao longo da história recente da criminologia, uma grande variedade de abordagens focadas em aspectos bastante diversificados e utilizando diferentes metodologias, unidas pelo objectivo comum de estudo e compreensão

---

[1] "*As achievement of urban sustainability is perceived the achievement of social justice, sustainable economies and environmental sustainability. Environmental sustainability means maintaining the natural capital. (...) It demands that the rate of consumption of renewable resources doesn't exceed the rate at which nature can replenish them (...) consumption of non-renewable resources should not exceed the rate of their replacement by renewable resources through researce and innovation.*" (Vega, 1994, p.248-249).

dos fenómenos associados à problemática do crime, constituindo como um sistema pluridisciplinar, mais do que uma disciplina única.

Pela dificuldade de sistematizar as diferentes abordagens dos temas da criminologia em função da sua área disciplinar de origem, optei pela classificação segundo o objecto de estudo, baseando-me para isto na definição operativa dos Brantingham das "*quatro dimensões do crime*": *lei*, *criminoso*, *vítima* e *local* (definido como uma unidade de espaço/tempo). [1] Estas quatro dimensões do crime são incontornáveis, qualquer que seja a abordagem que seja feita do acto criminoso: se é indiscutível que não pode existir crime sem lei (porque o próprio conceito de crime está associado ao de infracção da lei), não é menos evidente a ideia de não ser possível conceber crime sem, pelo menos, um criminoso, que tanto pode ser um indivíduo, como um conjunto de indivíduos ou uma entidade; é, no entanto, quase sempre possível culpar individualmente os responsáveis por um dado acto criminoso.

No caso das dimensões *vítima* e *local*, a sua obrigatoriedade não se apresenta tão evidente, mas é também incontornável: mesmo no caso do chamado "crime sem vítima" (o consumo de droga ou a prostituição, por exemplo) o conceito de vítima está associado à ideia de crime; não é uma vítima individualizável, mas uma vítima colectiva, é toda a sociedade que se apresenta como vítimada (por ofensa à moral e aos costumes, à saúde ou à ordem pública, por exemplo).

Quanto ao sítio, este é muitas vezes difícil de determinar com precisão. O crime informático, por exemplo, em que o criminoso se encontra num país, a vítima noutro, e o suporte tecnológico utilizado permite a sua ligação em tempo real, levanta problemas de análise delicados: onde é que é cometido o crime? no terminal da vítima? no do criminoso? ou na rede de ligação? No entanto, apesar destas dificuldades, é sempre possível isolar um lugar ou (como no caso referido) uma rede de lugares que, em determinado momento (ou mesmo durante um período largo de tempo, contínuo ou descontínuo) constituem um suporte físico que pode ter um papel determinante nas circunstâncias do crime.

Esta definição operativa das "quatro dimensões do crime" define assim aqueles que constituem os quatro principais focos temáticos que encontramos na grande maioria dos trabalhos que visam estudar a problemática associada ao acto criminoso.

---

[1] *"A crime is a complex event. A crime occurs when four things are in concurrence: a law , an offender, a target and a place. Without a law there is no crime. Without an offender, someone who breaks the law, there is no crime. Without some object, target or victim, there is no crime. Without a place in time and space where the other three come together, there is no crime. These four elements - law, the offender, the target and the place - can be characterized as the four dimensions of crime."* (Brantingham & Brantingham, 1981, p.7).

Para a compreensão de um vasto conjunto de pesquisas que tem por objecto de estudo primordial as questões relacionadas com a legislação e o direito, parece-me essencial a inclusão da lei como primeira dimensão, por oposição às três dimensões de Miethe & Meier.[1] Esta abordagem é, no entanto, mais abrangente em relação às quatro dimensões dos Brantingham, ao incluir o conceito de situação, em vez do conceito de local; situação descreve não apenas o local (ou sistema de locais) como um local e uma hora, mas pode descrever também um conjunto de características envolventes do espaço em questão, sejam estas de ordem física, social, económica ou histórica. Encara portanto o local como parte de um universo mais amplo, integrando-o com um conjunto de factores que permitem a sua melhor e mais ampla caracterização.

Existem aqui, portanto, duas escalas de abordagem: a micro-escala, que estuda o local como uma unidade espaço/temporal concreta e bem delimitada e a macro-escala, que estuda a situação como unidade espaço/temporal abrangente e relacionada com um contexto mais vasto e complexo.

Estas duas escalas de abordagem não se aplicam apenas à "quarta dimensão" do crime: o mesmo raciocínio é extensível ao estudo da lei (que pode ser estudada isoladamente - focando detalhadamente as suas características e efeitos repressivos - ou relacionada com um contexto histórico, social e político, nacional ou mesmo global), ao estudo do criminoso (onde a micro-escala pode estudar a motivação criminal do indivíduo, pelas suas propriedades biológicas e psicológicas ou pelo seu comportamento social, e a macro-escala pode estudar um dado grupo social ou a sociedade no seu todo, como incubadores de comportamento desviante), ou ainda ao estudo da vítima (para a qual a micro-escala pode representar o estudo de exposição ao risco de um determinado indivíduo ou grupo restrito, enquanto a macro-escala estudaria os padrões de vitimação de uma determinada situação profissional, classe social e/ou faixa etária).

Importa, no entanto, referir que nenhuma destas áreas de pesquisa é estanque, estando obviamente relacionada e interligada com as outras três: é difícil conceber um estudo em criminologia que aborde unicamente uma destas quatro dimensões. Na maioria dos estudos, no entanto, podemos encontrar uma (ou, por vezes, duas) dimensões do crime

[1] *"This book is about crime, but to get there we need to talk about criminals, victims, and the situations that bring them together. Criminologists have studied each of the dimensions of crime, but not within an integrated framework. Theories exist for each dimension, but there is no literature that brings them all together. This is understandable, since it is unrealistic to expect a single theory to encompass all of this complexity."* (Miethe & Meier, 1994, p.1).

como objecto de estudo, sobre a qual a investigação se debruça essencialmente, encarando a problemática relativa às outras dimensões como informação complementar, menos relevante para a demonstração da tese apresentada.

Assim, a primeira dimensão, a lei (encarada como mecanismo de punição e desencorajamento de comportamentos socialmente indesejados) é um dos campos disciplinares mais antigos de que há memória na história do homem: existe desde que o homem sente a necessidade de ordenar a vida em sociedade (basta lembrar a importância que ainda hoje detém o Direito Romano como base da nossa legislação para perceber quantos séculos de história já informam esta área disciplinar). Do conjunto das quatro dimensões do crime, é aquela onde podemos encontrar mais trabalhos que se encerram na sua própria disciplina (o Direito) ignorando liminarmente as restantes dimensões do crime; no entanto, a elaboração de qualquer lei implica tacitamente a existência de um criminoso (que se pretende primeiro desencorajar e depois punir), de uma vítima (que se pretende primeiro proteger e depois indemnizar) e de um sítio/contexto (constituído por um território que ela abrange, pelo período de tempo em que está em vigor e pelas características cívicas da sociedade que terá de a cumprir).

A segunda dimensão do crime preocupa-se sobretudo com o comportamento do indivíduo que comete o crime, e com as razões ou motivações desse comportamento. Para Brantingham & Brantingham (1981, p.8) este tipo de estudos, *"offender's-centered criminology, and its search for criminal motivation"*, dominou o campo de pesquisa da criminologia neste século; Miethe & Meier (94, p.2) explicam esta atracção pelo estudo do criminoso pelo modo como alguns investigadores encaravam a actividade criminosa: *"Criminologists in the 1940s understood crime only as the activity of criminals. In order to understand crime, one had to study criminals and the social context in wich they acted. Simple enough. But in the 1960s some criminologists began to understand that victims and their social context were also important."*

Assim, apesar do papel da vítima como um agente activo na génese do crime ser um campo de pesquisa (a terceira dimensão do crime) que interessa aos investigadores da criminologia desde há muito tempo, é apenas nas últimas duas décadas que se desenvolvem teorias de vitimação de forma sistemática. Este é, no entanto, um campo de investigação essencial para compreender o fenómeno do crime no seu todo: a noção de que existem determinados grupos (sociais, etários, profissionais, etc) que são vitimados em maior

número, e a tentativa de encontrar uma explicação para este facto, levou naturalmente ao aparecimento de diferentes teorias.

Estas representam, sobretudo, uma nova maneira de questionar o acto criminoso, deslocando a atenção do criminoso (porque é que este indivíduo comete este crime?) para a vítima (porque é que este indivíduo é vitimado?).[1] Uma outra linha de investigação procura conhecer as consequências do acto criminoso nas suas vítimas, tanto as de ordem material como as menos quantificáveis, de ordem social, moral, física e psíquica. Mas é sobretudo na prevenção do crime que o estudo do comportamento da vítima tem sido um campo de pesquisa profícuo.

A quarta dimensão do crime é, mais uma vez, uma nova maneira de questionar o acto criminoso: é evidente que os estudos criminológicos focados nos "actores" do crime (criminoso e vítima) têm sempre presente que o acto criminoso ocorre em algum local, num dado momento; no entanto, o estudo desse mesmo local como agente activo na génese do crime (como interveniente e não apenas como cenário), é também uma abordagem que levanta novas questões.

Estas interacções da quarta dimensão com as outras três, nomeadamente com as que dizem respeito ao criminoso e à vítima, permitem questionar novos aspectos da génese do acto criminoso. O que é que reúne, num mesmo local e à mesma hora, criminoso e vítima? Que conjunto de factores é responsável por este encontro se dar neste local e não noutro, a esta hora e não mais tarde, com esta vítima e com aquele criminoso? [2]

De igual modo, as interrelações com a primeira dimensão permitem formular interrogações relevantes: porque é que este tipo de crime é praticado (porque é que é esta lei violada) aqui, neste lugar, a esta hora?

O campo de pesquisa da quarta dimensão do crime é também aquele em que é mais evidente a diferença entre as abordagens de "micro-escala" e de "macro-escala": a escala do

---

[1] "*Students of this dimension ask questions about the target or object or victim of criminal events. What or who is attacked? Why are some attacked and not others? When the target of a crime is a person, criminologists talk about the victim and ask why some people are victims and others are not.*" (Brantingham & Brantingham, 1981, p.8).

[2] "*Environmental criminologists begin their study of crime by asking questions about where and when crimes occur. They ask about the physical and social characteristics of crime sites. They ask about the movements that bring the offender and target together at the crime site. They ask about the perceptual processes that lead to the selection of crime sites and the social processes of ecological labelling. Environmental criminologists also ask about the spacial patterning in laws and the ways in which legal rules create crime sites. They ask about the spacial distributions of targets and offenders in urban, suburban, and rural settings. Finally, environmental criminologists ask how the fourth dimension of crime interacts with the other three dimensions to produce criminal events.*" (Brantingham & Brantingham, 1981, p.8).

território em estudo, por si só, é definidora de um tipo de abordagem. No entanto, é também importante ter em conta a escala temporal adoptada: um estudo de micro-escala pode estudar um lugar concreto, num espaço temporal restrito,[1] enquanto, por outro lado, um estudo de macro-escala se preocupa com uma área geográfica de estudo sensivelmente maior e (na maior parte dos casos) com um período temporal mais abrangente. Assim, esta abordagem de escala alargada confunde-se com os estudos de macro-escala da segunda dimensão (focados no criminoso): com efeito, a "criminologia ambiental", como disciplina de estudo de um determinado contexto social,[2] é tão útil para compreender como é que este se relaciona com o criminoso (e a vítima) como para explicar as razões da maior ou menor incidência criminal de um dado espaço.

Dado que é nesta quarta dimensão que esta tese se pretende inserir (como um estudo de macro-escala, incidindo sobre o estudo da evolução de certo tipo de criminalidade na cidade do Porto, durante o século vinte), desenvolverei mais aprofundadamente no próximo capítulo aqueles que considero serem os contributos da criminologia ambiental mais relevantes para a formação do enquadramento teórico desta estudo.

Assim, é na linha de fronteira entre estes dois campos disciplinares (que, embora distintos, se interpenetram) que esta dissertação procura movimentar-se: a *criminologia ambiental* (entendida como o campo disciplinar que estuda a referida quarta dimensão do crime) e o *planeamento urbano* (procurando uma abordagem integrada dos problemas da segurança urbana, numa perspectiva de sustentabilidade).

Procurarei assim, ao longo desta trabalho, defender a ideia de que a segurança é um recurso natural dos organismos urbanos, e que a sua evolução negativa dos seus indicadores se prende com uma má gestão das características intrínsecas a este recurso, por políticas urbanas desadequadas à sua sustentabilidade.

Assim, a estrutura deste estudo procura organizar um conjunto de conhecimentos adquiridos ao longo de um ano de pesquisa, de modo a diagnosticar, para o caso da cidade

---

[1] Um exemplo de investigação de micro-escala focado no local é o estudo de Bennet & Wright (1984) que estuda o processo de avaliação e racionalização do elemento de risco em assaltantes de residência presos e moradores do bairro de Greater Victoria, British Columbia.

[2] Esta ideia de "contexto", traz-nos de novo a Miethe & Meier (1994, p.3): "*The importance of the social context is immediately recognized by the fact that crime is simply more common in some environments than others. Geographical areas (i. e., standart metropolitan statistical areas (SMSAs), cities, census tracts, neighborhoods, city blocks) with greater population mobility and heterogeneity and lower economic opportunities are generally associated with higher rates of criminal victimization.*"

do Porto, quais os possíveis factores causais da evolução que os recursos naturais de segurança apresentam, ao longo de um período alargado de tempo:

- no primeiro capítulo, **crime e cidade: os caminhos paralelos da criminologia ambiental e do planeamento urbano**, procuro enunciar os principais conceitos que adquiri ao longo do estudo da evolução das teorias da criminologia ambiental e que podem revelar-se úteis na compreensão das relações do crime com os espaços urbanos;
- no segundo capítulo, **a cidade e o crime: pressupostos para um estudo de macro-escala**, saliento os principais pressupostos teóricos e metodológicos da particular abordagem que este estudo apresenta da evolução dos padrões de criminalidade da cidade do Porto;
- no terceiro capítulo, **crescimento e decréscimo do crime na cidade do Porto**, realizo uma primeira abordagem interpretativa do conjunto de dados qualitativos recolhidos na pesquisa realizada, procurando construir um primeiro modelo interpretativo da evolução do crime no Porto;
- no quarto capítulo, **a cidade do Porto no século XX: processos urbanos e insegurança**, procuro testar o modelo interpretativo construido no capítulo 3 face ao tratamento cartográfico dos dados qualitativos (espaço-temporais) das ocorrências registadas;
- finalmente, no quinto capítulo, **a segurança como recurso renovável da cidade: políticas urbanas e sustentabilidade**, apresento aqueles que parecem ser os principais contributos desta dissertação, face aos resultados da análise desenvolvida nos capítulos anteriores, no âmbito da análise das políticas de planeamento como factores de sustentabilidade da segurança do ambiente urbano.

Conclui-se este estudo sublinhando a importância do conceito de sustentabilidade da segurança urbana, que reside sobretudo na implicação das duas disciplinas (criminologia e planeamento urbano) e na conotação simultânea da sua responsabilidade e das limitações dos seus campos de acção. Esta representa uma mudança de atitude tanto para o criminólogo como para o planeador: se a maioria dos estudos de criminologia ambiental aborda o problema como se não existissem outros agentes a intervir na cidade, também a generalidade dos estudos de planeamento urbano encaram a questão da segurança como algo de exterior ao campo de acção da disciplina do planeamento.

Capítulo I:

Crime e cidade: os caminhos paralelos da criminologia ambiental e do planeamento urbano.

Parece-me necessário, para tentar enquadrar esta dissertação na sua relação com a disciplina da criminologia ambiental, apresentar a problemática da dimensão espaço-temporal do crime com um pouco mais de pormenor, enquadrando-a com as questões do âmbito do campo disciplinar em que este estudo se insere: o do planeamento.

Assim tentarei, neste primeiro capítulo, descrever as ideias que estiveram na base das principais investigações levadas a cabo nesta área da criminologia, salientando aquilo que considero ser um percurso paralelo entre estas e as correspondentes linhas de força da teoria do planeamento de cada época, de modo a tentar compreender qual poderá ser hoje o contributo da criminologia ambiental para o estudo da cidade, e (vice-versa) do planeamento para o estudo da segurança urbana.

Devo ressalvar, no entanto, que esta síntese não se apresenta com a pretensão de constituir uma história exaustiva das teorias que, ao longo dos últimos séculos, informaram estes campos de investigação, mas apenas procura explicitar quais as ideias que constituem os pressupostos teóricos deste trabalho, enquadrando-as numa perspectiva histórica; procura, assim (ao dar este enquadramento como adquirido no fim deste capítulo) permitir uma utilização descontextualizada, nos capítulos subsequentes, dos conceitos que me parecerem mais relevantes para o desenvolvimento da análise.

1.1
Revolução Industrial: o nascimento das disciplinas da criminologia e do planeamento urbano.

> *"The idea that the physical environment influences criminal behavior is hardly new (...) High walls are built to keep criminals out, locks are meant to keep people from entering unless they have a key; guard dogs are kept to raise alarm and attack intruders. In fact, until quite recently people in general seem to have held extreme physical determinist views."* [1]

O conceito de segurança está associado à ideia de cidade desde o nascimento das primeiras formas urbanas. Desde os tempos mais remotos que o homem tende a agrupar-se para se proteger, seja da agressão de animais, seja de outros homens. Toda a evolução da cultura ocidental o comprova: se a paz romana constitui um interregno de alguns séculos no

[1] in Brantingham & Brantingham (1993, p.3).

papel da cidade como protecção, com a queda do império romano este papel volta a ser assumido ainda com maior importância. As cidades medievais, herdeiras de uma matriz urbana e territorial que já não serve os seus interesses, nomeadamente no que diz respeito às necessidades prementes da defesa e do comércio tem de se ajustar, aglomerando as suas construções, densificando as suas populações, fortificando os seus limites[1]. Nesta época, o maior perigo era exterior à cidade, que se assumia como abrigo contra as invasões (o que não implica que não existisse criminalidade no interior dos recintos muralhados...); isto reflecte-se na forma da cidade medieval, que tende a ser densa e bem delimitada.

A relação entre o desenho da cidade e a segurança das populações está, portanto, implícita desde o nascimento das primeiras cidades, mas só se pode falar de uma verdadeira relação disciplinar a partir do fim do século XVIII, quando se dá o nascimento daquilo a que Hall[2] chama o "moderno planeamento urbano e regional", que surge em resposta a problemas sociais, demográficos e económicos específicos, despoletados pela Revolução Industrial.

A Revolução Industrial começa em Inglaterra, cerca de 1700, com as primeiras invenções de maquinaria têxtil, mas é apenas em 1780, quando o carvão se torna o combustível de base da produção industrial (substituindo a energia hidráulica) que as unidades produtivas tendem a aglomerar-se junto das minas extractoras deste combustível; quando, depois de 1830, o caminho de ferro libertava a localização industrial das condicionantes de proximidade à matéria prima, o padrão de industrialização do território estava já estabelecido, e a atractividade da sua oferta de empregos para a população das áreas rurais provocava um crescimento demográfico incontrolável.

Os movimentos demográficos resultantes da Revolução Industrial têm consequências por toda a Europa; é, no entanto, na cidade de Londres que esta explosão demográfica atinge o seu expoente máximo: entre 1801 e 1851 dobra a sua população de 1 para 2 milhões de habitantes, em 1881 atinge 4 milhões e conta já com 6,5 milhões em 1911.[3] Perante este cenário de crescimento incontrolável, as condições de vida das populações degradam-se; o parque habitacional existente não comporta o aumento demográfico e as condições de habitabilidade dos alojamentos para as classes menos solventes pioram extraordinariamente. Peter Hall, no seu livro "Cities of Tomorrow" cita

---

[1] Sobre este tema ver Benevolo (1993, cap. 1).

[2] "*Modern urban and regional planning has arisen in response to specific social and economic problems, which in turn were triggered off by the Industrial Revolution at the end of the eighteenth century.*" (Hall, 1992, p.12).

[3] Sobre este tema ver Hall (1992, p.12-29).

algumas descrições impressionantes das condições de alojamento operário da época vitoriana.[1] Esta degradação das condições de vida na cidade tem consequências muito graves, que se vão tornando progressivamente evidentes, tanto ao nível da saúde pública como ao nível da segurança urbana.

A constituição do General Register Office, em 1837, marca o aparecimento do primeiro organismo oficial que estuda, de forma sistemática e científica, o estado da saúde pública das populações. Os primeiros resultados, divulgados em 1841, são aterradores: em Liverpool, por exemplo, a esperança de vida é de apenas 26 anos (41 anos de média, em Inglaterra, no mesmo ano) e a mortalidade infantil atinge os 25%. A partir do conhecimento público destes resultados (bem como do aparecimento das primeiras epidemias de cólera, em 1930), estão lançadas as bases para as primeiras interferências da administração pública nas cidades, a lei sanitária nacional que inclui as "*Board of Health*", com vista a melhorar e regrar o espaço urbano das cidades inglesas.[2]

É neste cenário que surgem algumas das primeiras intervenções sobre as características físicas dos espaços urbanos como medidas de controlo do crime; já no século XVIII, a iluminação pública das ruas é introduzida tanto em Londres como em Paris, para aumentar a segurança e reduzir a criminalidade (ou, pelo menos, diminuir a crescente sensação de insegurança das populações). Nesta época, caracterizada pelo já referido crescimento urbano descontrolado, os roubos de rua tornam-se cada vez mais frequentes e a população evitava o uso nocturno dos espaços públicos. A iluminação pública, acreditava-se, seria um contributo positivo para a segurança das ruas, pois permitia à potencial vítima ver (a aproximação de estranhos) e ser visto (por pessoas que viriam ao seu socorro, em caso de ataque).

No sec. XIX, os primeiros estudos sobre relação entre crime e espaço têm como base as primeiras estatísticas criminais, primeiro em Inglaterra (primeiros passos em 1805), depois em França (1825). Estes estudos, constituidos por recolhas obtidas a partir dos dados das instâncias formais de controle, continham bastante informação sobre pessoas acusadas de crimes (idade, sexo, habilitações literárias, local de nascimento, ocupação e

---

[1] Hall (1988); no segundo capítulo desta obra "*The City of Dreadful Night*" (p.13-46), podemos encontrar descrições deste tipo de alojamentos: "*In another room lived a widow and her six children, including one daughter of twenty-nine, another of twenty-one, and a son of twenty-seven. Another contained father, mother and six children, two of them ill with scarlet fever. In another nine brothers and sisters, from twenty-nine years of age downwards, lived, ate and slept together.*" (p.17).

[2] Sobre este tema ver Benevolo (1993, cap. 6).

antecedentes criminais) e podiam ser relacionadas espacialmente, e comparadas com outros dados de cada região em estudo (nomeadamente demográficos).

Pela primeira vez existiam dados científicos que comprovavam que a incidência da criminalidade e da violência não era homogénea em todo o território, mas muito diversa, tanto entre países como dentro de cada país: não só variam os padrões gerais de criminalidade, como também variam de forma não homogénea os padrões dos diversos tipos de crime. Comprova-se assim a existência de áreas com grande incidência criminológica, enquanto outras apresentam uma pequena incidência; descobrem-se padrões de incidência dos diferentes tipos de criminalidade que se relacionam com a relação funcional da população com o território. Assim, as áreas mais urbanas e industrializadas surgem com a maior incidência do crime contra a propriedade, enquanto as áreas mais rurais apresentam valores superiores de crime violento (contra a pessoa). Começa a comprovar-se também que as características de incidência criminológica de uma determinada área são relativamente estáveis, ao longo do tempo e que as variações das taxas de criminalidade entre os países europeus (e os EUA, mais tarde) que dispunham de dados comparáveis eram também consideráveis[1].

A partir da metade do século XIX, em Inglaterra, dá-se uma alteração da escala de comparação; o estudo da incidência criminosa começa a fazer-se em unidades territoriais mais pequenas, passando da abordagem à escala da nação, do condado ou da província para a abordagem à escala da cidade e da vila. Henry Mayhew, em 1862 elabora estudos de distribuição espacial da criminalidade em Inglaterra; os realizados sobre a área metropolitana de Londres, relevam a existência de "roockeries", quarteirões com incidência criminal muito localizada, nos limites da "City" o que só vem confirmar a ideia, já do domínio público, da sua existência. Mayhew descreve, na sua obra "London Labour and the London Poor", o "roockerie" de St. Giles (uma das mais conhecidas de Londres): "*...an almost endless intricacy of courts and yards crossing each other, rendered the place like a rabbit warren*".[2]

Para além de constituírem um refúgio relativamente seguro contra a vigilância policial, estes "roockeries" estavam distribuídos espacialmente de modo a beneficiar da distribuição de potenciais vítimas na grande Londres, e para aproveitar as importantes diferenças na qualidade de policiamento nas várias jurisdições municipais da cidade. Assim,

---

[1] Sobre estes temas (primeiras intervenções sobre as características físicas dos espaços urbanos como medidas de controlo do crime, primeiras estatísticas criminais e principais conclusões destes estudos) ver Brantingham & Brantingham (1993).

[2] Citado por Brantingham & Brantingham (1993, p.4).

é natural que a destruição destes pólos de crime seja uma prioridade para as populações da época, e uma das motivações das renovações urbanas levadas a cabo, não só em Londres, como em outras cidades inglesas afectadas por este problema.

Também em Paris, a vontade de destruir os bairros com pior reputação e de permitir um melhor e mais rápido acesso das forças policiais a toda a cidade contribuiram, como motivação social, para justificar as grandes obras daquela que viria a ser a transformação urbana modelo para muitas outras cidades europeias. Haussmann, no seu discurso de 1850, afirma pretender "*reunir sob o manto da ordem e das leis, por uma justa conciliação de todas as opiniões honestas e desinteressadas, todos os homens devotos, sem reservas mentais*"; as motivações da grande intervenção urbanística em Paris são, no entanto, de ordem política: a "*defesa contra a ameaça revolucionária*" que a cidade como "*fonte obscura do próprio poder*" constitui, torna-se o "*impulso decisivo para o restabelecimento da intervenção pública nas cidades*".[1]

Os problemas demográficos, sociais, económicos e políticos que a Revolução Industrial acarreta estão assim na base do nascimento paralelo de duas novas disciplinas: a criminologia cartográfica (primeiros estudos de relacionamento do crime com os espaços urbanos, surgidos como consequência do aumento da criminalidade que as más condições da vida urbana provocam) e a urbanística moderna (consequência da consciência pública dos malefícios para a saúde pública das mesmas más condições de vivência urbana).

Ambas as disciplinas nascem da mesma realidade, ambas encontram os seus fundamentos sobre o tratamento estatístico das realidades da cidade e ambas chegam ao mesmo objecto de estudo: os efeitos nocivos da desadequação dos espaços urbanos ao modo de vida das populações.

1.2
2ª vaga: a Escola de Chicago e a 1ª Geração da Urbanística Moderna.

> *"la tradition qui s'est d'abord forgée à l'Université de Chicago, a traversé le XX siècle en s'alimentant à plusiers affluents théoriques qui l'ont transformée en une aventure intellectuelle qui ne fait certainement que commencer."* [2]

---

[1] Sobre este tema ver Benevolo (1993, cap. 6).
[2] in Coulon (1992, p.122).

Partindo de um mesmo objecto de estudo, a incidência urbana das disciplinas da criminologia e do planeamento viria a divergir, no período compreendido entre os anos 20 e os anos 60, em diferentes orientações metodológicas: se o objectivo urbanístico dos autores da primeira geração de planos realizados nesta época é encontrar soluções pragmáticas para problemas bem definidos (o crescimento demográfico e as más condições de vida das populações), as abordagens da criminologia ambiental (nova disciplina, nascida sobre os pressupostos da criminologia cartográfica, que procura uma nova abordagem da relação do crime com os espaços urbanos) procuram antes compreender e explicar os mecanismos do mesmo problema (como causa de um aumento de criminalidade e marginalidade).

Existem, no entanto, pontos de contacto (para além do objecto de estudo comum, à partida): ambas as disciplinas perdem o carácter descritivo que caracterizava os estudos que as antecedem (referidos no capítulo 1.1) e desenvolvem um corpo teórico que virá a enquadrar as suas propostas ou os seus estudos.

A já referida primeira vaga dos estudos que relacionam o crime com os espaços urbanos - a criminologia cartográfica - que começa no sec. XIX e chega até aos anos 20, é o resultado de uma pesquisa descritiva (resultante da observação) e ateórica. Pelo contrário, aquela que podemos considerar como a segunda vaga deste tipo de estudos, a criminologia ambiental (que se desenvolve-se entre 1900 e 1970), está claramente conotada com um sistema teórico específico, normalmente designado por "ecologia social", desenvolvido (especialmente entre 1918 e 1930), na Escola de Sociologia de Chicago.

A ecologia social, tal como é aplicada na criminologia, pode ser definida por duas componentes distintas:[1]

- uma teoria da forma urbana baseada na ideia da competição social ou conflito, pelos escassos recursos de uma cidade em crescimento; esta competição resultaria numa estrutura radial da forma urbana, contendo áreas sociais naturais bem definidas nas quais os diferentes grupos sociais se distribuiriam através de uma competição económica pelo espaço;
- uma psicologia social que estuda a natureza e a qualidade da organização social dentro das suas áreas naturais, e as consequências para o indivíduo ou para o grupo da exposição a essa organização social.

[1] Sobre estas duas componentes da ecologia social aplicada à criminologia ver Brantingham & Brantingham (Ed.) (1981, p.12-13).

A abordagem da Escola de Chicago, ao não considerar patológicos a maioria dos comportamentos desviantes, e procurar antes um enquadramento ecosocial do comportamento desviante, abre para a criminologia um vasto campo de estudo interdisciplinar. É uma abordagem do âmbito da sociologia urbana, que se socorre de métodos de pesquisa pouco usuais até então, para realizar um grande número de estudos sobre os problemas da cidade de Chicago, sobretudo no que diz respeito a um problema comum a todas as grandes cidades americanas: o aumento descontrolado da imigração e a assimilação dos milhões de imigrantes no meio urbano. Em consequência de um crescimento populacional extraordinário ocorrido nos últimos 50 anos, a cidade de Chicago é, em 1892 (data da criação da sua Universidade) uma das três cidades mais populosas dos E. U. A. (com Nova Iorque e Philadélfia): se no recenseamento de 1840 contava apenas 4 470 habitantes, em 1890 possuía já 1 100 000, atingindo os 3,5 milhões de habitantes em 1930![1]

É a esta atenção que a Escola de Chicago (nomeadamente as obras de Thomas e Znaniecki, e de Burgess e Park) dedica à assimilação dos imigrantes que devemos o nascimento de vários conceitos da sociologia americana, tal como o de desorganização familiar e social, reorganização, assimilação e desmoralização.[2] No seu estudo *The Polish Peasant*, Thomas e Znaniecki (1918) explicam as transformações socio-económicas que levam o imigrante polaco a abandonar o seu ambiente rural e o processo de integração deste na sociedade americana segundo estes conceitos; segundo a interpretação de Coulon (1992) desta obra, é necessário distinguir uma desorganização familiar da desorganização da comunidade, uma vez que este processo se inicia quando *"la famille rurale est désorganisée par l'irruption de nouvelles valeurs qui modifient les comportements économiques"*; esta desorganização familiar será agravada em consequência da imigração, conduzindo, já no território dos E. U. A., a contornos mais graves pois vai *"entraîner la paupérisation et la délinquance juvénile"*, isto é, conduzir a uma desorganização da comunidade; no entanto, é do próprio grupo imigrante que surge o esforço de reorganização, apelando a *"valeurs religieuses notamment, qui sont les moins perméables au changement"* (Coulon, 1992, p.30) que vão permitir um restabelecimento de regras e práticas tradicionais. Assim, o processo de reorganização das populações imigrantes não é atingido por simples mimetismo da nova sociedade em que se tentam inserir, mas *"prend une forme mixte et passe par la constituition d'une société américano-polonaise, c'est-à-*

[1] Sobre este tema ver Burgess & Newcomb (ed.) (1931, p.5).
[2] Sobre este tema ver Coulon (1992, p.23-56).

dire qui ne soit plus tout à fait polonaise, ni complètement encore américaine, mais qui constitue la promesse d'une assimilation des générations futures" (Coulon, 1992, p.36); este novo conceito, assimilação, será assim a última etapa deste processo, e requer a construção de uma memória comum ao nativo e ao imigrante. No entanto, a última etapa do processo pode também ser a desmoralização do indivíduo, que será o inverso da assimilação: reflexo de uma não integração psicológica, social, económica e política do imigrante, tende a provocar comportamentos desviantes e delinquência no indivíduo "desmoralizado".

Este processo de desorganização-reorganização, a que Coulon chama "*cycle des relations ethniques*", é também tratado com bastante profundidade por outros investigadores da E. C.; Park e Burgess (1921) descrevem este processo em quatro etapas, cada um delas relacionada com a precedente: rivalidade, conflito, adaptação e assimilação. ; Segundo a interpretação de Coulon (1992) desta obra, rivalidade pode ser definida como "*l'absence de contact social entre les individus, facteur qui va permettre l'émergence du conflit, de l'adaptation et de l'assimilation*"; o conflito é assim a manifestação de uma tomada de consciência, pelos indivíduos, da rivalidade a que estão submetidos, um "*processus qui acompagne toujours l'installation des individus dans leur novel environnement*", etapa decisiva no processo de assimilação, uma vez que cria solidariedade entre os imigrantes, que ganham consciência política; a adaptação, por outro lado, consiste nos esforços efectuados pelos indivíduos para "*s'ajuster aux situations sociales crées par la rivalité et le conflit*" enquanto que a assimilação é a já definida etapa final, quando "*les différences entre les groupes se sont estompées et leur valeurs respectives mélangées*" (Coulon, 1992, p.38).

Ainda no âmbito dos processos de assimilação de emigrantes, outros investigadores da E. C. realizaram diversos estudos, dedicados à análise deste fenómeno em outras minorias étnicas: as obras de Johnson (1922), Frazier (1932), Doyle (1937) e Brown (1930) sobre interacções étnicas e tensões raciais, constituem bons exemplos deste tipo de pesquisa. Existe, no entanto, uma outra linha de investigação, mais próxima das preocupações da criminologia: um conjunto de estudos sobre a criminalidade, a desviância e a delinquência juvenil, que são questões estreitamente ligadas aos conceitos referidos anteriormente. Como refere Coulon (1992, p.57), "*l'histoire de la criminalité à Chicago est marquée par les vagues successives d'immigrants qui s'y installent*".

Assim, dentro desta linha de pesquisa, a tese de doutoramento de Frederic Thrasher (1927), um estudo sobre os "gangs" de Chicago, contém uma descrição bastante precisa da relação dos espaços urbanos com as classes sociais, na cidade de Chicago: "*il y a un centre urbain, The Loop, où sont concentrés les commerces, les bureaux et les banques. Quand on s'éloigne vers la périphérie de la ville, on rencontre une série concentrique de quartiers où résident les classes moyennes et, plus loin encore, ceux des classes sociales aisées, d'implantation plus ancienne. Entre le centre urbain et ces deux zones, en existe une autre (...) où résident les émigrants européens, surtout polonais et italiens, ainsi que les Chinois et les Noirs. C'est dans cette zone, qui n'est pas interstitielle sur le seul de la géographie urbaine mais aussi sur le plan social, que se concentre la délinquance et que se trouvent les gangs*";[1] esta "cintura de pobreza", onde o habitat é deteriorado e a população não se fixa (está em permanente mudança) constitui um bom exemplo de desorganização social a que o aparecimento dos gangs dá resposta. Assim, tal como defende Landesco (1929), no seu estudo *Organized Crime in Chicago*, esta corrente da sociologia urbana acredita que o gang é um produto da organização social do meio urbano: "*de la même manière que le bon citoyen, le gangster est un produit de son environnement*".[2]

Um outro tipo de estudos que representam um importante contributo para a disciplina da criminologia ambiental são os de Clifford Shaw e Henry McKay; para Davidson (1981, p.71), estes são os investigadores que, aplicando a metodologia da ecologia social, realizam os estudos que representam o maior contributo para a investigação em criminologia que é desenvolvida por esta escola, embora eles constituissem apenas uma parte de um muito maior esforço de interrelação entre estudos sociais urbanos. Em 1929[3] aplicam o modelo urbano de Burgess (1925), que defende que as cidades se desenvolvem segundo anéis concêntricos, cada um deles com diferentes uso urbano e estrato socioeconómico das populações (modelo que Thrasher, em 1927, também defende no seu já referido estudo sobre os Gangs) à cidade de Chicago (e depois, em 1942[4], a Philadelphia, Richmond, Birmingham, Denver e Seattle, numa obra que Burgess classifica no prefácio como a mais importante obra de criminologia) e concluem que as áreas adjacentes ao núcleo central apresentavam padrões de delinquência muito altos, acompanhados por uma grande incidência de outro tipo de características, tal como degradação, alta densidade, grande

[1] Citado por Coulon (1992, p.58).
[2] Citado por Coulon (1992, p.63).
[3] Shaw, Zorbaugh, Mckay & Cottrell (1929).
[4] Shaw & Mckay (1942).

proporção de migrantes, predominância de arrendamento da habitação[1] e pobreza, doenças, lares desfeitos e rápidas alterações populacionais[2]. As taxas de delinquência tendiam a diminuir rapidamente quando a análise se afastava destas áreas pericentrais para as periféricas. Estudos posteriores realizados por diversos investigadores, nos Estados Unidos e no Canadá vieram comprovar a adequabilidade da teoria zonal referida para a maior parte dos espaços urbanos do norte do continente Americano, e a persistência destas características ao longo do tempo.

Para rematar esta abordagem das principais metodologias, ideias e conceitos que a Escola de Sociologia de Chicago legou à criminologia ambiental, refira-se ainda uma outra linha de investigação, celebrizada sobretudo pelas obras de C. R. Shaw, nomeadamente "*The Jack-Roller: A Delinquent Boy's Own Story*" (Shaw, 1930) e "*The Natural History of a Delinquent Career*" (Shaw, 1931): a das "histórias de vida", que constituem registos autobiográficos comentados da vida e carreira criminosa de jovens delinquentes, e se assumem como uma nova metodologia de pesquisa no campo da sociologia.

Partindo de um objecto de estudo comum à ecologia social, que é o problema do crescimento acelerado nas grandes cidades e a integração urbana das populações migrantes, a chamada "*1ª geração da urbanística moderna*"[3] rejeita o estudo do problema dentro dos condicionalismos da sua realidade física, quebrando com uma tradição de planos que ordenam o crescimento das cidades dentro de um conceito tradicional de malha urbana[4] (Haussmann em Paris e Cerdá em Barcelona, em meados do século XIX, Berlage/De Klerk em Amsterdam e Bruno Taut/Martin Wagner em Berlim, no início do sec. XX). Procura antes o desenvolvimento de um modelo teórico, pensado como solução abstracta, que depois procura aplicar em todos os casos em estudo. Podemos afirmar que existem basicamente dois modelos teóricos, apresentados pelos seus autores (e pelos discípulos destes) como soluções universais:

---

[1] "*Lack of social institutions, overcrowding, poor standards of housing, weak social controls (arising from the rapid turnover of population) led to or failed to prevent the development of criminal activity which once established becomes an enduring feature of such areas.*" Davidson (1981, p.72).

[2] "*Apparent natural criminal areas adjacent to the central business disctrict, with very high delinquent residence rates and with high incidences of other social problems (poverty, disease, broken homes, and rapid population change).*" in Brantingham & Brantingham (Ed.) (1981, p.13).

[3] Sobre esta ordenação da actividade urbanística moderna em três gerações ver: Venutti (1987).

[4] Berlage, por exemplo, encara a rua tradicional como elemento primordial da sua prática de planeamento urbano: segundo Kenneth Frampton, "*for Berlage the street was essentially an outdoor room, the necessary consequence of the housing lining its length. This insistence on enclosure, prefigured in the medieval city, had already been postulated (...) in his design for the Exchange.*" in Frampton (1980, p.73).

- a "Cidade-Jardim", teorizada no livro de Ebenezer Howard *"Garden Cities of Tomorrow"* (1898), que desenvolve um novo modelo urbano. Apesar de existirem já experiências que se podem considerar precursoras desta tipologia (situações pontuais de comunidades operárias associadas a fábricas: New Lamark, completada em 1810 e Titus Salt's, em 1863 de Robert Owen, Bournville, em 1895, de Georges Cadbury e Port Sunlight, em 1888, de Lever), Howard é o primeiro que elabora um corpo teórico global: um sistema organizativo que fornece uma nova ideia de cidade. Este consiste basicamente na ideia de descentralização da indústria e da residência da classe operária que lhe está associada, em pequenas comunidades que reuniriam os atractivos do campo (oferta de mão de obra barata, baixos custos de solo, atractivos ecológicos e paisagísticos) com as vantagens da cidade (oferta de trabalho, oportunidades sociais, bons ordenados). Apesar da falência da ideia de associar indústria e bairros operários na mesma dinâmica de descentralização, este tipo de aglomerado urbano está na base do actual conceito de vivência suburbana americana de classe média: o que se deve tanto à indiscutível validade dos argumentos económicos (explicados por Marshall, já em 1884) que lhe estão na base como, sobretudo, ao modelo formal que representa.[1]

- a "Carta de Atenas",[2] um documento onde estão registadas as conclusões do IV Congresso dos CIAM ("Congrés International d'Arquitecture Moderne") realizado em 1932, é uma teoria revolucionária desenvolvida e defendida pelo arquitecto Le Corbusier como alternativa ao "caos" da cidade tradicional; procurando a criação de um modelo global de reorganização urbana que substitua o existente, os *Três Estabelecimentos Humanos* (unidades de exploração agrícola cooperativas, centros lineares industriais e cidade radiocêntrica de trocas),[3] estabelecia um modelo de habitat, que é o que posteriormente terá difusão mundial e que ficará associado à designação "Carta de Atenas", que consistia na aglomeração de "unidades mínimas de habitação" em grandes conjuntos habitacionais (sendo o bloco de Marselha, que Corbusier projecta em 1946, o exemplo paradigmático). Estes seriam orientados segundo a sua melhor exposição solar e organizados de modo a proporcionarem amplos espaços verdes na sua envolvente, numa recusa crítica à tradicional morfologia dos espaços urbanos ("rua-corredor").

---

[1] Sobre este modelo de Planeamento Urbano ver HALL (1988, cap.4, *"The City in the Garden"*, p.86-135).
[2] CIAM (1941).
[3] Corbusier/Ascoral (1943).

Estas duas ideologias, apesar das suas óbvias diferenças formais e conceptuais, partem de uma mesma atitude de crítica do modelo tradicional de cidade (conotado com poluição, organização caótica e más condições de vida para os seus habitantes), e constituem ambos uma tentativa de o substituir por um sistema organizativo global e apriorístico. Como modelo teórico, ambas falham por excesso de ambição: tentando integrar nas suas teorias todas as vertentes da vida urbana, a sua doutrina torna-se tão abrangente que chega a impor mecanismos de organização económico/social às populações a que se destinam, que obrigariam os seus habitantes a modificar o seu modo de vida para se ajustar ao modelo.

A falência do modelo teórico não representa, no entanto, a falência do modelo formal: pelo contrário, tanto a urbanização tipo "Cidade-Jardim" como a unidade habitacional do tipo "Carta de Atenas" constituem as principais soluções urbanas (desenquadradas já dos pressupostos da fundamentação teórica que as originou) defendidas e adoptadas por arquitectos e urbanistas modernos, até aos anos 60. Aliás, as criticas mais incisivas que surgem, a partir dos anos 60, pondo em causa as "grandes narrativas" da primeira geração do urbanismo, incidem mais sobre os resultados da aplicação generalizada dos modelos formais do que sobre os seus pressupostos: estes modelos (na sua componente teórica de solução global) começam já a ser enquadrados na categoria das utopias urbanas, com lugar assegurado na história do urbanismo deste século, mas com pequena relevância para o debate que se pretende levar a cabo com fim de encontrar os novos caminhos do planeamento urbano.

1.3
Anos 60: critica dos modelos teóricos de abordagem dos problemas urbanos.

> *"Howard set spinning powerful and city-destroying ideas: he conceived that the way to deal with the city's functions was to sort and sift out of the whole certain simple uses, and arrange each of these in relative self-containment. (...) Le Corbusier's Utopia was a condition of (...) liberty from ordinary responsibility. In his Radiant City nobody, presumably, was going to have to be his brother's keeper any more."* [1]

[1] Jacobs (1961, p.28-32).

É neste exercício crítico dos modelos formais de Howard e Corbusier que, no princípio dos anos 60, podemos assistir de novo à reunião das disciplinas da criminologia e do urbanismo: o livro "*The Death and Life of Great American Cities*" é paradigmático da descrença generalizada nestes modelos (e na capacidade das políticas de renovação urbana que estes fundamentaram) para melhorar as condições de vida nas cidades, incidindo especialmente sobre a segurança do meio urbano. Escrito por uma jornalista, sem preocupações de rigor científico na sua análise ecosocial ou na escolha das fontes de informação é, talvez por isso, representativo de uma sensibilidade diferente face à relação da cidade com o crime. Inaugura uma nova atitude criminológica, menos centrada no papel do criminoso e mais no enquadramento urbano da vítima, cujo objecto de estudo não é o acto criminoso mas o papel do meio urbano como mecanismo de controlo da criminalidade e violência (ou, vice-versa, o papel da segurança como recurso natural do ambiente urbano).

Jane Jacobs parte do pressuposto de que a insegurança e o crime são características intrínsecas da cidade, como espaço aglomerador de "estranhos",[1] de pessoas que não conhecemos, entre as quais se podem encontrar uma maioria de indivíduos que serão "tendencialmente honestos" assim como uma minoria de indivíduos que serão "tendencionalmente desonestos". Defende que a génese do problema (do aumento da criminalidade nos centros) não está nas densidades de ocupação dos bairros ou nos estratos sociais das populações, mas sim na falência de mecanismos de auto-proteção da cidade.

Segundo Jacobs, a segurança do espaço público depende mais da vigilância e protecção involuntária dos seus utentes do que da presença da polícia,[2] sendo para isto necessárias cinco condições: uma clara demarcação entre espaço privado e público, uma utilização contínua e permanente do espaço público pela população, uma tendência de vigilância natural do espaço público pelos utentes dos edifícios que o envolvem,[3] um sentimento de posse do espaço público por parte da população (de modo que não só o

---

[1] "*...cities are, by definition, full of strangers. (...) The bedrock attribute of a sucessful city district is that a person must feel personally safe and secure on the street among all these strangers.*" (Jacobs, 1961, p.39-40).

[2] "*The first thing to understand is that the public peace - the sidewalk and street peace - of cities is not kept primarily by the police, necessary as police are. It is kept primarily by an intrincate, almost unconscious, network of voluntary controls and standards among the people themselves, and enforced by the people themselves*" (Jacobs, 1961, p.41).

[3] "*A city street equipped to handle strangers (...) as the streets of successful city neighbourhoods always do, must have three main qualities:*
First, there must be a clear demarcation between what is public space and what is private space.(...) Second, there must be eyes upon the street, eyes belonging to those we might call the natural proprietors of the street.(...) And third, the sidewalk must have users on it fairly continuously, both to add to the number of effective eyes on the street and to induce the people in buildings along the street to watch the sidewalks in sufficient numbers." (Jacobs, 1961, p.44-45).

vigiem como estejam prontos a intervir para o proteger) e uma consciência comunitária que permita a formação desse sentimento de posse e transmita uma sensação de confiança, assegurando a existência de um apoio em caso de perigo.[1]

Estas cinco condicionantes estão na base do modelo ideal de cidade que J. J. sustenta, baseada na vivência quotidiana do bairro de Greenwich Village, em Nova Iorque, que teria de ter como características básicas as seguintes:

- densidade elevada de ocupação de solo (contrariamente ao que defendiam a generalidade dos técnicos de planeamento da época);
- grande diversidade de actividades dispersas pelos seus edifícios (habitação, comércio, escritórios, pequena indústria, serviços de restauração, etc...) que proporcionassem o uso do espaço público em continuidade, por utentes com diferentes horários e diferentes níveis de relação com a rua (a importância do comércio tradicional é especialmente elevada, quer pela sua relação de apropriação do espaço público, quer pela atractividade que representa);
- diferentes idades e tipologias nos seus edifícios, que facilita essa diversidade de usos e permite a existência de variedade de classes sociais e económicas na sua população utente/habitante;
- existência de algumas "instituições comunitárias não oficiais", como certos tipos de comércio (a mercearia do bairro, por exemplo) ou de serviços (cafés, bares ou restaurantes de pequena dimensão, com clientes habituais), que asseguram um certo tipo de sentimento comunitário (constituído por um conjunto de relações públicas de vizinhança, que salvaguardam, no entanto, a esfera privada de cada um) e garantem a sua perenidade, mesmo que as populações não sejam estáveis.

Esta nova abordagem das relações entre a cidade e o crime surge, num momento (anos 60) em que o modelo de investigação desenvolvido pela Escola de Sociologia de Chicago começa a ser posto em causa: se existe uma conclusão consensual (a delinquência tende a concentrar-se em áreas com características particulares, que são, de um modo geral,

---

[1] *Cities are full of people with whom, from your view point, or mine, or other individual's, a certain degree of contact is useful or enjoyable; but you do not want them in your hair. (...) There is a short word for this assumption of support: trust. The trust of a city street is formed over time from many, many little public sidewalk contacts. (...) The absence of this trust is a disaster to a city street. Its cultivation cannot be institutionalized. And above all, it implies no private commitments."* (Jacobs, 1961, p.66-67).

as mais degradadas e as onde habitam as populações mais desfavorecidas), existe também a emergência de algum questionamento metodológico:[1]

- questiona-se a tendência para confundir residência do criminoso com local do crime, tratando ambos os dados como intercambiáveis e funcionalmente idênticos;
- questiona-se a tendência de encarar as áreas base que constituem a menor dimensão em cada estudo como áreas homogéneas, tanto no que diz respeito à distribuição interna da incidência criminal como nas outras variáveis em estudo;
- questiona-se a tendência para, ao investigar as motivações do comportamento criminoso, tomar as características das áreas que apresentam grandes índices de residência de criminosos como áreas onde se devem adoptar programas de controlo de crime e, simultaneamente, como áreas identificadoras de um tipo de indivíduo potencialmente criminoso;[2]
- questiona-se por último, a fiabilidade dos dados oficiais do crime e da residência dos criminosos, sobre os quais este tipos de estudos era baseado.

Estas quatro abordagens críticas, associadas a uma "aridez aparente das abordagens sofisticadas dos investigadores do fim da segunda vaga"[3] da criminologia, estão na origem de algum desinteresse pela abordagem espacial dos problemas da criminologia, na segunda metade da década de 60.

O caminho aberto por Jane Jacobs, no princípio da década, de uma nova abordagem da relação entre o crime e a cidade vem a ter um impacto imediato mais importante na evolução da teoria do urbanismo: o seu livro é ao mesmo tempo um diagnóstico lúcido dos problemas da cidade e uma crítica eficaz dos referidos modelos de renovação urbana (Chistopher Alexander, por exemplo, no seu livro "A city is not a tree", publicado em 1965, refere Jane Jacobs como uma brilhante crítica, embora considere as suas propostas de desenho urbano menos interessantes: "*a sort of mixture between Greenwich Village and some Italian hill town*").[4]

---

[1] Sobre este tema, o questionamento dos pressupostos metodológicos da Escola de Chicago, ver Brantingham & Brantingham (Ed.) (1981) p.17-18.

[2] "*The assumption was made that the descriptive characteristics of areas having high proportions of offenders resident identified both areas where crime control programs should be undertaken, and the individuals who were likely to commit crimes*" (Brantingham & Brantingham (Ed.), 1981, p.17); estes autores chamam a esta questão "*the ecological fallacy*".

[3] Brantingham & Brantingham (Ed.) (1981, p.18) reforçam esta ideia da aridez desta abordagem citando Wootton: "*even the most unprejudiced sociological eyebrows will hardly be raised by the discovery that delinquency tends to be concentrated in particular areas, and that in general, those are the slummy ones.*"

[4] in Broadbent (1990, p.143).

1.4
Defensible space: uma nova escala de abordagem.

> *"Defensible is a surrogate term for the range of mechanisms - real and symbolic barriers, strongly defined areas of influence, and improved opportunities for surveillance - that combine to bring an environment under the control of its residents."* [1]

É apenas na década de 70, que encontramos novas abordagens do caminho apontado por Jane Jacobs, no âmbito da criminologia ambiental, de análise da influência do contexto urbano na prevenção de actos criminosos.

Duas obras abrem caminho a duas abordagens distintas da investigação nesta área disciplinar: *Crime Prevention through Environmental Design* que C. R. Jeffery publica em 1971 e *Defensible Space: Crime Prevention through Urban Design* que Oscar Newman publica em 1972. Apesar de terem escalas de abordagem diferentes (escala do desenho urbano, em Jeffery, e do edifício, em Newman), ambas representam a continuidade desta nova visão do objecto da criminologia ambiental, que transporta a atenção do criminoso para o evento criminal, como objecto de estudo e não como um interessante elemento de um processo mais vasto (integrado em outras áreas de estudo como a sociologia, ou a psicologia, por exemplo) e altera a incidência do estudo do contexto social para o contexto geográfico; estas são, aliás, as características que Brantingham & Brantingham definem como as novas perspectivas da "*contemporary environmental criminology*" (1981, p.18).

Estas novas abordagens não se interrogam sobre a causa das motivações criminosas: encaram como um adquirido que algumas pessoas as possuem, mas que o facto de cometerem ou não um crime pode resultar de outros factores, como as características físicas do meio. Assumindo como objectivo o estudo da maneira como estas características podem ou não criar a oportunidade de ocorrência de um acto criminoso, contribuindo para a (des)motivação de um determinado actor, permitem uma nova abordagem das questões do controle do crime.

---

[1] in Newman (1972, p.3).

A obra de Jeffery (1971), partindo do pressuposto de que o homem é um produto do seu meio, procura estudar quais as características físicas desse meio que propiciam a actividade delinquente. Criticando as anteriores abordagens da criminologia por ignorarem três das quatro dimensões do evento criminal, defende que uma pesquisa orientada para essas dimensões (desprezadas pelos investigadores da motivação criminal centrada no criminoso) poderá provar-se mais útil, se o objecto de estudo é o acto criminoso (e não o criminoso como indivíduo) e o objectivo da pesquisa é o controlo do crime. Na sua pesquisa, Jeffery aponta locais que proporcionam oportunidades aos delinquentes, como ruas escuras ou mal iluminadas, locais públicos pouco frequentados, passagens subterrâneas, e, em suma, todos os locais que transmitam ao criminoso uma relativa confiança de que pode actuar sem ser visto ouvido ou pressentido por testemunhas que poderiam dar o alarme ou intervir em defesa da vítima.

Tal como Jeffery, Oscar Newman aponta a falta de sentimento de apropriação do espaço ("territorialidade") como causa primeira da elevada incidência de taxas de criminalidade, e a desadequação dos componentes físicos dos espaços urbanos como causa desse défice de controlo social informal. Apesar de se poder considerar como seguidor da mesma linha de investigação, Oscar Newman é bastante crítico em relação a algumas ideias de Jane Jacobs, que considera hipóteses não fundamentadas; baseado nas estatísticas da New York City Housing Authority Police, defende que a presença de estabelecimentos comerciais ou instituições públicas não resulta numa menor das taxa de criminalidade (por via do controlo social informal dos seus proprietários e utentes, como defende Jane Jacobs) comparada a zonas exclusivamente residenciais mas que, pelo contrário, os edifícios localizados junto a zonas comerciais acusam uma maior percentagem de incidência criminal.

Sempre baseado em dados estatísticos, Newman estuda as tipologias construtivas de edifícios de habitação em função da incidência criminal: número de pisos, tipologia dos espaços comuns interiores (entradas, escadas, corredores de acesso às habitações e outros) e exteriores (relação com a rua, espaços entre edifícios). É a partir deste estudo que Newman desenvolve a sua teoria de relação das características dos espaços edificados com a protecção dos seus utentes contra a eventual ocorrência de crimes; esta assenta no conceito de "Defensible Space", termo que procura definir os mecanismos (reais ou simbólicos) que permitem que os espaços sejam controlados e protegidos pelos seus próprios residentes; assim, um "espaço defensivo" seria aquele que possuiria todas as

necessárias características físicas e simbólicas para garantir aos seus utentes segurança no seu uso quotidiano.

Contrariamente a Jane Jacobs, que defende a clara separação entre espaço privado e espaço público, Newman inclui na sua teoria uma hierarquização do espaço urbano que considera quatro tipos-base:

1. espaço público (a rua ou a praça, espaços que não têm um utilizador preferencial);

2. espaço semi-público (para usufruto de residentes e visitantes com "objectivos legítimos");

3. espaços semi-privados (que são clara e visivelmente propriedade de um determinado morador, mesmo que permitam o acesso público);

4. espaço privado (o interior da residência).

Estas categorias, segundo Newman, deveriam ser consideradas nos projectos de renovação urbana, quer através da construção de novos edifícios que incorporassem estas categorias de espaço, quer pela alteração de imóveis pré-existentes; estas características permitiriam a concretização de seis objectivos que Newman (1972, p.167) associa à concretização do "defensible space":

1. intensificar a vigilância dos espaços pelos seus habitantes;

2. reduzir os espaços públicos através de uma diferenciação clara entre este e os espaços semi-públicos e semi-privados;

3. aumentar o sentimento de propriedade do espaço dos residentes;

4. permitir um melhor relacionamento dos residentes com a comunidade em que se inserem;

5. reduzir conflitos de gerações entre os habitantes de cada conjunto habitacional;

6. intensificar o uso dos espaços semi-públicos de cada conjunto habitacional em actividades que aumentem a coesão social da comunidade, e criem um sentimento de responsabilidade e pertença nos seus utentes.

A obra de Oscar Newman, apesar das evidentes divergências nas suas conclusões, representa um passo importante na continuidade da linha de investigação criminológica que Jane Jacobs inaugura: a teoria do Defensible Space (Newman, 1972, p.50) assenta nos mesmos pressupostos da importância de quatro propriedades básicas de um ambiente urbano:

- territorialidade, encarada como capacidade da envolvente física criar áreas de influência perceptíveis, encorajando os seus habitantes a assumir direitos de controle do espaço;
- vigilância natural dos espaços, pelos seus proprietários naturais (residentes e utentes habituais) garantida pelas propriedades físicas dos edifícios, encarada como forma ideal de controlar a sua segurança;
- imagem, encarada como capacidade do desenho urbano para influenciar a relação vivêncial dos habitantes com os espaços, e para comunicar o sentimento de territorialidade aos eventuais intrusos;
- características do meio, encaradas como propriedades resultantes da justaposição geográfica de áreas de diferentes características: actividades dominantes, atractividade (é neste ponto que encontramos as principais diferenças entre os pontos de vista de Jacobs e Newman).

Esta teoria representa, também, uma mudança de escala de análise, uma primeira abordagem "micro" dos problemas da relação entre o crime e o meio urbano: Newman estuda as características arquitectónicas dos edifícios como catalisadores do sentimento de posse e da apropriação dos seus espaços pelos seus moradores - a sua formação de arquitecto permite-lhe aprofundar o estudo de um tema que a generalidade dos criminologistas teria dificuldades em abordar...

Curiosamente, esta mudança de escala (manifesta numa necessidade de atenção ao pormenor) surge na sequência de uma tendência importante da história do desenho urbano, que encontra a sua teorização mais importante no livro "Towscape" (compilação de um conjunto de textos anteriormente publicados na revista "The Architectural Review") de Gordon Cullen (1971), e que apela a uma maior atenção de arquitectos e urbanistas, aos valores básicos que constituem a paisagem urbana (edifícios, pavimentos, mobiliário urbano, espaços verdes, iluminação, etc). Ao sustentar que são as relações entre os elementos componentes do meio urbano (e não as qualidades estéticas de cada um deles encarado isoladamente) que permitem que este desperte emoção e interesse no seu utente ou observador, Cullen procura (utilizando um grande número de desenhos e fotografias exemplificativos dos seus pontos de vista) chamar a atenção para a importância dos

- Newman parece assumir que os delinquentes seriam unicamente elementos exteriores ao bairro, não considerando a hipótese de actos criminosos realizados pelos próprios residentes (para os quais as barreiras simbólicas não representam qualquer tipo de impedimento);

Por todas estas razões, as suas ideias são consideradas mais eficazes na diminuição do sentimento de insegurança das populações do que para conseguir uma efectiva diminuição das taxas de incidência de crimes. O próprio Oscar Newman realiza alguma autocrítica das suas ideias de 71, no seu livro "Community of Interest" publicado em 1979; as ideias da sua primeira abordagem devem ser também lidas num contexto de crítica à atitude urbanística da arquitectura moderna, como "*a desire to return to what he found to be 'livable' surroundings*" (Brantingham & Brantingham, 1993, p.13).

Em 1975, J. Appleton, na sua obra "The Experience of Landscape", apresenta uma abordagem que podemos considerar na continuidade desta linha de investigação, conhecida por "Prospect-Refuge Theory"; esta inclui-se na sua teoria do habitat, segundo a qual a adequação do meio ambiente às necessidades humanas depende do prazer estético que este proporciona; partindo deste pressuposto, defende que a possibilidade de ver ("prospect") e não ser visto ("refuge") é fundamental para várias necessidades humanas, entre as quais a necessidade de um sentimento de segurança em relação ao meio. Apesar de não ser uma teoria construída para ser aplicada especificamente no campo da percepção do crime, tem sido considerada por alguns autores como um avanço relevante neste campo.[1]

Alice Coleman, na sua obra de 1985 "Utopia on Trial", desenvolve um tipo de pesquisa similar à realizada por Oscar Newman, ampliando bastante o âmbito de recolha estatística em relação aos estudos deste autor. Coleman e a sua equipa registaram frequências de incidência de diversos comportamentos anti-sociais em diferentes tipos de áreas residenciais: umas constituídas por moradias unifamiliares divididas em apartamentos, outras por edifícios de apartamentos com pequeno número de pisos e ainda outras por edifícios de apartamentos com grande número de pisos, num total de 4 099 edifícios onde habitam 106 520 pessoas.

---

[1] "*Appleton's is an evolutionary theory, which focuses on the primitive origins of comtemporary environmental perception and preferences (...). Therefore, by definition it does not specifically deal with crime as a hazard; but for modern city-dwellers, the analogy between predation and crime is close enough to make the theory relevant*" (Loewen, Steel, & Suedfeld, 1993, p.323-324).

A sua obra sofre também bastantes críticas, tanto conceptuais como pelo seu "*rather strange use of statistics and various non-statistics*".[1] Por outro lado, e tal como Newman, Coleman tende a fixar de forma determinística características arquitectónicas que acredita poderem ser tomadas como regras para futuras intervenções urbanas: os edifícios não devem ter mais do que 3 pisos, a mesma entrada não deve ser usada por mais do que doze famílias, etc...

Apesar destas críticas, a herança do "Defensible Space" como conceito e como modelo teórico de investigação e das teorias que lhe são subsequentes ("prospect-refuge" de Appleton, as "incivilidades" de Coleman) continua, ainda nos nossos dias, a fundamentar bastantes estudos:

- Meeks, Perkins e Taylor, tentam integrar o conceito de Newman num modelo mais alargado, que inclui o estudo de "*physical and social incivilities, markers of territorial functioning, and defensible space features*" (1992, p.23) no seu estudo da influência da envolvente física urbana na percepção do crime e desordem nos habitantes de cinquenta bairros de Baltimore City. As conclusões apontam, entre outros aspectos, para a importância de sinais de lixo, vandalismo e outras "incivilidades" na insegurança subjectiva dos habitantes;
- Perkins, Rich, Taylor e Wandersman (1993) continuam esta linha de pesquisa, agora em estudo realizado sobre 48 edifícios situados em 23 diferentes bairros de bairros de Nova Iorque;
- Loewen, Steel e Suefeld (1993) testam as teorias de Appleton, analisando o sentimento de segurança de ambientes urbanos específicos e a influência de factores como iluminação e visibilidade, alcance do campo de visão e existência de possível refúgio nas proximidades;
- Bentley e Brown (1993) no seguimento do anterior trabalho de Brown e Altman (1981) "Territoriality and Residential Crime", aplicam um modelo formal construído a partir da teoria do "Defensible Space" para avaliação da percepção de risco, por parte de criminosos, para assaltos em residências;

[1] in Brantingham & Brantingham (1993, p.14); os mesmos autores acrescentam que algumas ideias de Coleman "*will prove as difficult to support in practice as Newman's early formulations. Crimes are highly varied and crime reduction principles unlikely to work when crimes are treated as a homogenous group.*"

- Gifford & Shaw (1994) partem também da teoria de Newman para investigarem a influência de "defensible space cues" na percepção do risco de assalto em residência, através de entrevistas realizadas a residentes da cidade de Greater Vitoria, em British Columbia, Canadá e a condenados por crimes de furto qualificado detidos em centros correcionais canadianos.

Esta linha de investigação, herdeira das primeiras teorias de micro-escala da criminologia ambiental, tende, no entanto, a centrar o seu objecto de investigação na problemática da insegurança subjectiva; as ideias de Newman, nomeadamente, parecem estar hoje mais ligadas ao estudo do sentimento de segurança de residentes do que a um efectivo controlo do crime.

1.6
Os novos caminhos da investigação criminológica dos anos 80: *"meso"* e *"macro"* escalas.

> *"In conclusion, (...) crime occurrence is not direct result of motivation, but is mediated by perceived opportunity. This, in turn, is influenced by the actual distribution of opportunity, urban form, and mobility. (...) by exploring urban structure and how people interact with urban spatial structure, it should be possible to predict the spacial distribution of crime and explain some of the variation in volume of crime between urban areas"*[1]

Paralelamente a esta linha de investigação, ressurge na década de 80 o interesse pela padronização física do crime com maior escala de incidência, nomeadamente naquela que Brantingham & Brantingham chamam "meso-analysis" dos padrões urbanos de incidência criminal.[2]

A critica recorrente a este tipo de investigação, centrada sobre a duvidosa fiabilidade das estatísticas oficiais como medida da criminalidade efectiva começa a perder a sua

---

[1] in Brantingham & Brantingham (Ed.) (1981, p.54).

[2] *"The spatial patterning of several crimes has now been mapped, the sophisticated urban models developped by planners and geographers in the half-century since Burgess first articulated the zonal hypothesis have been used to order and understand these crime patterns, and initial steps have been taken toward the development of explicitly spatial theories of crime."* Brantingham & Brantingham (Ed.) (1981, p.22).

eficácia como argumento dissuasor desta metodologia: como também referem Brantingham & Brantingham,[1] na ausência de dados que provem o contrário, os criminologistas podem e devem encarar as estatísticas oficiais como uma amostragem válida e fiável da real incidência de actos criminosos. Mais recentemente, Maurice Cusson reforça este ponto de vista, ao afirmar "*le crime n'est pas inconnaissable - les points de convergence entre trois sources d'informations indépendantes sur le crime sont tels que l'on peut se rallier à la conclusion (...): les statistiques officielles fournissent de bonnes approximations de la criminalité considérée comme sérieuse par les citoyens (...)*"[2]

Partindo desta reencontrada confiança na fiabilidade das estatísticas criminais (e, portanto, nos trabalhos de padronização da incidência dos vários tipos de crime sobre o território, que usam este tipo de material como informação de base) Brantingham & Brantingham iniciam uma nova abordagem da problemática da criminologia ambiental, procurando novos processos explicativos dos padrões de incidência criminal encontrados: considerando as tradicionais correlações entre o crime e outros fenómenos sociais como simplistas,[3] Brantingham & Brantingham defendem uma linha de pesquisa associada ao estudo dos mecanismos cognitivos da escolha de área de actuação, por parte do criminoso.

Conceitos como "*basic search area*" e "*complex search area*" procuram definir os mecanismos de racionalização da relação que o criminoso estabelece com o território, através de variáveis como proximidade à sua residência, probabilidade de encontro com de vítimas ("*availability*"), probabilidade de estas corresponderem ao padrão económico necessário às intenções do criminoso ("*potencial payoff*") e risco envolvido (de reconhecimento, intervenção de testemunhas ou reacção eficaz da vítima).

Estas variáveis são, muitas vezes, contraditórias entre si; por exemplo, apesar do criminoso conhecer melhor a área da sua residência, e aí localizar mais facilmente o seu alvo, é também aí que ele tem mais hipóteses de ser reconhecido...

Brantingham & Brantingham concluem que o crime não é um resultado directo da motivação do criminoso (contrariando a referida hipótese "simplista" da 2ª vaga da

---

[1] "*In the absence of data to the contrary, criminologists must assume that official crime data form a valid and reliable sample of real crime occurrences.*" Brantingham & Brantingham (Ed.) (1981, p.23).

[2] Cusson (1990, p.25); as "*trois sources d'informations indépendantes sur le crime*" a que se refere Cusson são as sondagens de vitimação, os dados das polícias e os dados dos tribunais.

[3] "*Though observations of patterning abound, explanations have, until recently, tended to the simplistic. Most explanations have centered on areal correlations between crime and other social phenomena (...) in an attempt to descrive variations in motivations to commit crime. (...) Under such an assumption, the spacial pattern is merely derivative and of little scientific interest.*" (Ed.) (1981, p.27).

criminologia ambiental) e que, para além de ser influenciado pela forma urbana (como defendiam Jeffery, Newman e Coleman), também o é por outros mecanismos da percepção de oportunidades, tais como a mobilidade do criminoso e os seus mapas cognitivos de distribuição de vítimas atractivas. Salientando a necessidade de compreender as diferenças entre os diferentes tipos de crime, defendem que os criminosos não escolham o local onde o praticam aleatoriamente, e que é possível prever a distribuição espacial do crime e explicar as suas variações no meio urbano, através do estudo da estrutura espacial desse meio, e da forma como os seus habitantes interagem com ele.[1]

Este modelo, que reunindo o estudo do comportamento das duas dimensões humanas do crime (o criminoso e a vítima) à análise das outras duas (o crime, através da diferenciação das diferentes características dos diferentes tipos de acto criminoso e o local) define padrões de incidência espacial do crime, deve ser usado cuidadosamente, no entanto, em função do nível de abordagem adoptado em cada estudo específico; Brantingham & Brantingham (Ed., 1981, p.27) definem 3 níveis de análise distintos:

- "macro-analysis", que define a comparação da distribuição de crimes entre países, estados, províncias ou cidades;
- "meso-analysis", definindo o estudo de sub-áreas de uma cidade ou área metropolitana, podendo chegar ao estudo de um quarteirão específico;
- "micro-analysis", definindo o estudo de locais específicos em que ocorreram crimes;

A atenção ao nível de análise é muito importante para os objectivos de cada trabalho, porque os padrões de criminalidade encontrados podem diferir em função da escala em que são estudados e a sua interpretação deve ter em conta estas diferenças.

Paralelamente com esta nova abordagem, surgem no início dos anos 80 novos estudos de macro-escala, avalizados pela readquirida confiança na estatística criminal: a obra de Louise Shelley (1981), "*Crime and Modernization - the impact of industrialization on crime*", constitui um modelo teórico importante na explicação das grandes variações de criminalidade, à escala internacional e dentro de um âmbito temporal alargado.

Com bastantes pontos de contacto com este estudo de Shelley, encontramos na obra "*Croissance et Décroissance du Crime*" de Maurice Cusson, (1990) uma abordagem

[1] Sobre estes temas ver também Brantingham & Brantingham (1993).

integradora de todas as dimensões do crime num estudo de "macro-escala", que constitui um abrangente modelo explicativo da evolução da criminalidade nas últimas décadas.

Realçando a divergente evolução dos dois grandes grupos de incidências criminosas (o crime contra a propriedade e o crime contra a pessoa), Cusson aponta um conjunto de razões para a explicação desta evolução (nomeadamente a do crime contra a propriedade que, à excepção da Suiça e do Japão, cresce bastante entre a década de 60 e a de 80, passando depois a decrescer ligeiramente). Sendo um trabalho que não pertence apenas ao âmbito restrito da criminologia ambiental, a obra de Cusson introduz um enquadramento muito mais completo à abordagem de Shelley; sendo uma década mais recente, pode actualizar as suas conclusões através da análise da evolução da criminalidade nos países de cultura ocidental, na década de 80, a qual permite conclusões mais optimistas da relação entre criminalidade e modernização.

Este tipo de abordagem constitui uma nova ponte entre as preocupações da criminologia e do planeamento, numa época em que está na ordem do dia a questão da sustentabilidade do meio urbano face ao seu desenvolvimento.

As preocupações da "*European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions*" neste tema estão bem patentes numa série de publicações do "Office for Official Publications of the European Communities":

- no estudo "*La lutte contre le crime pour les années 1990, un autre point de vue*", integrado nas conclusões do "*Atelier européen sur l'amelioration de l'environnement construit et l'integration sociale dans les villes*", Sandra Walklate (1992) aponta caminhos para a luta contra o crime nos anos 90, realçando que "*la question cruciale en matiére de lutte contre le crime réside dans le fait de trouver des stratégies pour l'amélioration de l'intégration sociale et des relations sociales*";
- no estudo "*Environmental Social and Economic Initiatives in european Towns and Cities*", Karl Dalgleish, Paul Lawless e Geoff Vigar (1994) chamam a atenção para a importância de medidas que aumentem a segurança urbana, citando o "*Safer Cities Programe*" e o "*Maastricht Anti-Graffiti Project*" como exemplos.
- no já citado estudo "*Sustainability indicators for european cities*", integrado nas conclusões dos "*European Workshops of Alicante, Volos and Oviedo*", Voula Vega (1994) defende um modelo de construção de indicadores e índices de performances de

sustentabilidade urbana onde se inclui um "*urban safety indicator*" como um dos indicadores base;

Assim, a desejada sustentabilidade dos espaços urbanos e a compreensão das novas dinâmicas evolutivas das cidades exigem hoje uma especial atenção aos problemas aos problemas da segurança: os caminhos da criminologia ambiental e do planeamento urbano encontram mais uma vez, neste fim de século, desafios comuns.

1.7
O conceito de Segurança como recurso natural do ambiente urbano nas teorias da criminologia ambiental: uma síntese subjectiva.

Para finalizar este primeiro capítulo, parece-me necessário elaborar uma síntese (necessariamente subjectiva) dos principais conceitos da criminologia ambiental, aqui abordados, para o objecto de estudo deste trabalho: a compreensão dos fenómenos associados à (in)segurança da cidade como parâmetros de sustentabilidade urbana, encarando a segurança como um recurso natural do meio urbano.

Em primeiro lugar, como vimos no capítulo 1.1, a própria génese da ideia de cidade está associada à necessidade de segurança: o homem tende a agrupar-se e a constituir as primeiras formas urbanas para se proteger, para se sentir em segurança. A cidade organiza-se portanto, na sua forma e nos ritmos de vida da sua população, em função da necessidade de conciliar a segurança com outras funções primordiais dos espaços urbanos (como o comércio, a sociabilidade, a gestão política do território, o cruzamento de culturas, etc...). Assim, parece-me evidente que, em condições normais de evolução, a segurança constitua um recurso natural e renovável dos espaços urbanos, uma vez que a satisfação desta necessidade lhes está implícita, como atributo, desde os primórdios da sua existência. É, portanto, necessário que exista um elemento de anormalidade na evolução dos espaços urbanos para que este recurso tenda a tornar-se escasso.

O primeiro grande fenómeno que altera estas condições de sustentabilidade (entre outras) em algumas das principais cidades europeias é, como também referimos no capítulo 1.1, a Revolução Industrial, com os problemas sociais, demográficos e económicos que lhe estão associados. Não por acaso, surgem nesta altura os primeiros estudos que relacionam a incidência do crime com os espaços urbanos (a criminologia cartográfica). Mas estes são,

essencialmente, estudos descritivos; a resposta à óbvia pergunta "porque é que a Revolução Industrial provocou um desequilíbrio dos recursos naturais de segurança do meio urbano?" surge anos mais tarde, com os estudos da Escola de Sociologia de Chicago.

Os conceitos de desorganização, reorganização, rivalidade, conflito, adaptação, assimilação e desmoralização, (referidos no capítulo 1.2) desenvolvidos para o estudo dos fenómenos de integração de grupos sociais bem definidos, podem ser (em maior ou menor grau) aplicados a todo um conjunto de populações que se deslocam para um espaço urbano onde encontram características diferentes em relação ao meio de onde provêm.

Se no caso dos imigrantes este problema se apresenta mais grave (sobretudo se a língua do país de destino é diferente da falada no país de origem), a migração de populações dentro de um mesmo país (do espaço rural para um espaço urbano) também obedece aos princípios definidos pela E. C. de *desorganização-reorganização*; e se por vezes a *assimilação* se torna mais rápida, também não serão raros os casos em que essa assimilação não é conseguida, dando origem à *desmoralização* do indivíduo e à sua propensão para o comportamento desviante.

Este fenómeno pode dar-se, inclusivamente, no interior dos espaços urbanos: o realojamento de populações habitantes em bairros degradados das áreas pericentrais das cidades em bairros situados na periferia, forçam as populações a adaptar-se a relações urbanas e mecanismos de sociabilidade a que não estão habituadas. Também aqui o processo de reorganização pode conduzir à *desmoralização* de alguns dos seus habitantes.

Assim, alguns dos planos de renovação urbana que procuram resolver as consequências negativas da Revolução Industrial, mais não fazem do que fragilizar ainda mais as defesas naturais da cidade contra o crime, como explica Jane Jacobs (ver capítulo 1.3).

Se as teorias de Jacobs são apenas aplicáveis em centros urbanos com grande dinâmica funcional (como o seu bairro de "Greenwich Village" em Manhattan) para os quais a sua tese de aumento de segurança pelo incremento de dinamismo desses espaços parece ser hoje universalmente aceite, já para uma situação de bairros predominantemente residenciais ela é bastante desadequada (ou, mais precisamente, Jacobs não os abrange na sua teoria porque não concorda com a sua existência).

Para este tipo de espaço urbano, o conceito de "Defensible Space" de Newman (abordado no capítulo 1.4) é o que melhor define as componentes do recurso natural "segurança".

Pondo de lado as regras determinísticas de Newman (e mais tarde, de Coleman) que, como quase todas as tentativas de estabelecer regras gerais em criminologia ambiental, tendem a tomar a parte pelo todo e a generalizar conclusões apoiadas por um conhecimento parcial e pouco fundamentado empiricamente dos problemas (como se refere no capítulo 1.5), as teorias do "Defensible Space" são um bom contributo para a compreensão da importância de alguns elementos de micro-escala na renovação da segurança como recurso dos espaços urbanos, através de conceitos como territorialidade, espaço semi-público e espaço semi-privado.

Por último, a recuperada confiança na estatística dos investigadores dos anos 80 da criminologia ambiental (capítulo 1.6), a tendência para retomar abordagens de *macro*-análise nos seus estudos (Cusson, Shelley) ou *mezo*-análise (Bramtingham) e a necessidade de integrar as quatro dimensões do crime (segundo a já citada abordagem operativa de Bramtingham: *criminoso*, *vítima*, *lei* e *local* - definido como unidade de espaço-tempo) apontam novos caminhos para a criminologia ambiental como disciplina, depois do aparente impasse provocado pelo esgotamento dos modelos de investigação da Escola de Sociologia de Chicago e do "Defensible Space".

Se o retomar de escalas "*macro*" e "*mezo*" de abordagem permitem voltar a olhar para a cidade como um todo, a atenção às "quatro dimensões" do crime permite compreender os fenómenos de segurança como recurso natural do meio urbano em toda a sua complexidade: a interacção da motivação e dos mecanismos cognitivos dos potenciais criminosos e das estratégias defensivas das potenciais vítimas com as características físicas dos espaços e as suas dinâmicas urbanas é que definem o nível de sustentabilidade da segurança de uma cidade.

Capítulo II:

A cidade do Porto e o crime: pressupostos para um estudo de macro-escala.

Tentei, no capítulo anterior, apresentar uma pequena síntese da evolução do estudo da quarta dimensão do crime de modo a situar esta dissertação no âmbito da teoria da criminologia ambiental, enquadrando-a simultaneamente com as questões do âmbito do campo disciplinar em que me insiro, o do planeamento. Procurei assim, ao abordar o que entendo serem os percursos paralelos entre as principais linhas de força de ambas as disciplinas em cada época, compreender qual poderá ser hoje o contributo da criminologia ambiental para o estudo da cidade e (vice-versa) do planeamento para o estudo da segurança urbana: as novas realidades da vida urbana deste fim de século, e os novos problemas que se colocam nas relações de sustentabilidade entre desenvolvimento e segurança urbana.

Não é possível, no entanto, conseguir uma compreensão abrangente das realidades urbanas de hoje sem as enquadrar numa evolução histórica de médio/longo prazo; um estudo da relação do crime com os espaços urbanos (seja qual for a cidade que lhe sirva de objecto de estudo), será necessariamente mais completo e conclusivo se enquadrado numa evolução histórica focada paralelamente na análise da variação da incidência criminal no território e na evolução da forma e da vivência da cidade.

Pretendo assim, neste trabalho, realizar um enquadramento histórico das análises da cidade e do crime, para compreender as relações dos espaços urbanos com a insegurança objectiva que hoje se regista na cidade do Porto. Partindo deste pressuposto, procurarei definir neste capítulo as principais ideias e os objectivos gerais que estiveram na base das opções metodológicas deste trabalho.

2.1
A evolução do crime em Portugal face à Europa: paralelismos e desfasamentos.

> *"European countries (...) appear to be repeating many of the mistakes made in the past century and a half by those societies that have experienced the ever growing problem of criminality. Thus, the response of many of the developing nations to their increasing crime problem has been to expand the police, impose longer sentences, and establish juvenile and adult penal institutions. These costly measure for the administration of justice have done little to avert the rise in criminality."* [1]

[1] in Shelley (1981, p.64).

No já referido estudo de Maurice Cusson, "Croissance et décroissance du crime", este autor elabora uma teoria de evolução da criminalidade nos países ocidentais na segunda metade deste século; partindo do estudo da evolução de certos tipos de crimes - "*cambriolage*" (furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa), roubo e homicídio - que demonstra serem mais fielmente medidos pelas estatísticas oficiais (tribunais e polícias) quando confrontados com dados de inquéritos de vitimação, considera a evolução destes delitos "*révélatrice de l'evolution d'une masse plus considérable que l'on appellera la criminalité*" (Cusson, 1990, p.26).

Analisando estes dados para a evolução da incidência criminal em vários países,[1] Cusson defende que é possível concluir que, na maioria das democracias modernas existe um aumento da criminalidade entre 1960 e 1975 (com a excepção da Suíça e do Japão, onde as estatísticas apontam uma estabilização - na Suíça - e mesmo uma ligeira diminuição - no Japão), seguido de uma pequena diminuição a partir dos anos 80.

Esta evolução comum permite concluir que os fenómenos de crescimento e decréscimo do crime tem causas que não podem ser encaradas como características exclusivas deste ou daquele país, mas que são comuns a um certo tipo de organização social, e que deverão ser explicadas pelo estudo dos processos que lhes são comuns. Estes processos agregam os já referidos (no capítulo 1.6) objectos de estudo que constituem o modelo de análise de Cusson:

1. Evolução demográfica*: grupos etários de risco e integração social* - segundo Cusson, existe um grupo etário de risco: "*Sur ce point, les spécialistes sont unanimes: ce sont les jeunes de sexe masculin âgés de 14 à 24 ans*" (Cusson, 1990, p.34); assim, o estudo da evolução das pirâmides etárias torna-se um elemento importante para a compreensão de um fenómeno de crescimento ou decréscimo da criminalidade, numa dada sociedade;

2. Estrutura social - a análise das pirâmides etárias deve ter em conta, paralelamente, os fenómenos de controle social que enquadram estes grupos de risco: universo familiar, contexto social, inserção no sistema de ensino e relações de sociabilidade com grupos que poderão influenciar o seu comportamento;

[1] Canadá, Estados Unidos, França, Alemanha Federal, Inglaterra, País de Gales, Irlanda, Itália, Bélgica e Holanda ("Pays-Bas"), Suécia, Dinamarca, Noruega, Finlândia, Austrália, Suíça e Japão.

3. Evolução da conjuntura de mercado e percepção das oportunidades[1] - a avaliação da oportunidade, realizada pelo potencial criminoso, é assim o resultado da análise cognitiva das relações de risco/benefício envolvidas: é uma função da avaliação do potencial ganho, da percepção do risco envolvido e da estimativa do tempo e esforço envolvidos; assim, a produção em série e a vulgarização do uso de objectos "apelativos" ao furto (valor elevado, dimensão e peso reduzidas) cria novas oportunidades, enquanto a evolução dos tipos e ritmos de vida das sociedades modernas aumentam as situações de vulnerabilidade de pessoas e bens;

4. Evolução da auto-protecção e diminuição das oportunidades; a auto-protecção, pelo contrário, é constituída por um conjunto de mecanismos dissuasores que a vítima adopta para a sua defesa, consciente ou inconscientemente; os níveis de autoprotecção de um determinado estrato da população são, como é evidente, adoptados em função da sua percepção do risco de vitimação - as pessoas que se encontram mais expostas ao crime tendem a desenvolver um esforço de autoprotecção superior. Estes esforços são tanto mais eficazes quanto maiores são os progressos tecnológicos nesta área: o desenvolvimento de sistemas de alarme mais eficazes e económicos para automóvel, por exemplo, torna mais eficaz e acessível a protecção situacional de um bem que, pelas suas características, constitui um alvo apelativo e bastante vulnerável.

5. Auto-protecção e deslocação do crime; os fenómenos de auto-protecção nem sempre tendem a provocar, por si só, uma diminuição da incidência criminal - muitas vezes provocam apenas a sua deslocação:[2] os delinquentes reagem a um determinado mecanismo de defesa procurando outro alvo, mais vulnerável, ou alterando o momento ou o modo como executam o crime.

6. Influência do funcionamento do sistema penal e os mecanismos sociais de impunidade; segundo Cusson, face a um aumento acentuado da criminalidade, as instâncias formais de controle tendem a desenvolver mecanismos de selectividade na escolha dos eventos sujeitos a acção repressiva;[3] assim, cria-se uma ideia de impunidade face a certos delitos que aumenta a atractividade do crime para os delinquentes, o que

---

[1] Cusson define oportunidade como "*la réunion, en un lieu et à un moment donnés, des circonstances matérielles favorables à la réussite d'un délit*" (Cusson, 1990, p.74);

[2] "*il y a déplacement quand un délinquant réagit à une mesure de protection en commettant son délit ailleurs, ou à un autre moment, ou en adoptant un autre modus operandi, ou en visant une autre cible*" (Cusson, 1990, p.92);

[3] "*Quand vient le moment d'entreprendre une enquête, les policiers deviennent plus sélectifs. Les parquets évacuent le trop-plein d'affaires en abandonnant les poursuites pour les délits moins graves. Les juges cessent d'incarcérer pour les délits de moyenne gravité et ils distribuent de plus en plus des peines nominales*" (Cusson, 1990, p.123).

conduz a uma tendência de crescimento da criminalidade, e, subsequentemente, a que os mecanismos de selectividade das instancias formais de controlo se tornem ainda mais permissivos. Encontramo-nos num circulo vicioso que apenas não é incontrolável porque a população afectada por este crescendo da criminalidade e pelo clima de impunidade gerado, tende a adoptar um maior número de medidas de auto-protecção.

Assim, Cusson explica a evolução da criminalidade na maioria dos países ocidentais, a partir dos anos 60, segundo o seguinte modelo:

- a evolução das pirâmides etárias, consequência do "baby-boom" do pós-guerra, aumenta, a partir de 1960, a percentagem de elementos do grupo etário de risco no total da população;
- o aumento de famílias monoparentais e a diminuição do controle da família e da escola sobre o adolescente traduz-se numa diminuição do controle social sobre o potencial delinquente;
- paralelamente, a produção em massa de objectos susceptíveis de serem roubados traduz-se num aumento das oportunidades, que é também consequência dos novos modos de vida urbana da população: maior mobilidade, generalização do trabalho feminino e consequente diminuição da vigilância da habitação; assim, o crime contra a propriedade tende a aumentar porque aumenta o número de objectos "apelativos", aumenta a facilidade de execução do furto e diminui o risco envolvido;
- consequentemente a este aumento da criminalidade, a saturação das instâncias formais de controlo conduz a uma maior selectividade na punição e, consequentemente, a uma ideia de impunidade que é perceptível pelos potenciais delinquentes;
- esta conjuntura provoca um aumento em espiral da criminalidade, porque cada novo aumento corresponde a uma maior saturação das instâncias formais de controlo e, consequentemente, a uma maior selectividade na punição que reforça o clima de impunidade;
- no princípio dos anos 80, no entanto, a pirâmide etária inverte-se e, paralelamente, os mecanismos de auto-protecção da população aumentam, consequência da percepção deste mesmo clima de impunidade penal dos sistemas formais de controlo: assim, o crime contra a propriedade tende a decrescer.

Em Portugal, no entanto, a evolução da criminalidade não apresenta esta variação: embora se encontrem similaridades na curva evolutiva, existe um desfasamento de cerca de 20 anos em relação ao modelo evolutivo que Cusson apresenta. Analisando os dados recolhidos por Boaventura Sousa Santos (1996), podemos encontrar uma tendência evolutiva geral da criminalidade arguida, de pequena variação entre 1942 e 1974, ligeiro aumento entre 1974 e 1980 e acentuado aumento na década de 80.[1]

Para uma comparação com o modelo evolutivo de Cusson, apenas são relevantes os dados relativos a um dos grupos de crimes analisados por Santos (que são os únicos comparáveis aos que Cusson apresenta, por incidirem sobre o mesmo tipo de crimes, furto e roubo), o crime contra a propriedade e o património, que conhece várias fases distintas: entre 1942 e 1950 aumenta (de 10,5 para 13,2 arguidos por 10 000 habitantes), entre 1950 e 1958 diminui ligeiramente (de 13,2 a 11,7 arguidos por 10 000 habitantes), conhecendo a partir de então uma diminuição mais acentuada até 1974 (4,7) após o que inicia um processo de crescimento irregular mas constante, com picos nos anos de 82, 83, 89 e 90 (11,3) que tende a incrementar-se a partir de 91 (14,3 em 91, 18,5 em 92).

Saliente-se, no entanto, que estes dados do crime contra a propriedade e o património têm ainda de ser desagregados por tipo de crime, uma vez que incluem dados relativos a tipos de crime que Cusson não contempla (dano, burla, abuso de confiança, receptação e falências dolosas ou por negligência); assim, devemos analisar separadamente os dados relativos aos seguintes crimes:

- furto simples, que representa 6% da criminalidade arguida (2 094 arguidos, 2,3 por 10 000 habitantes) em 1970 e 3,7% (2.767 e 2,8) em 1993;

---

[1] Esta evolução não é, no entanto, uniformemente distribuída segundo o tipo de crime; refiro, a titulo de exemplo, dois casos que considero paradigmáticos:

- o crime de emissão de cheque sem provisão, que só a partir de 1976 é que ocupa papel de relevo na criminalidade arguida: conhece entre 76 e 80 um pequeno aumento, que se torna mais pronunciado na década de 80 (de 85 a 92, o número de arguidos aumenta de 13 334 para 32 963, e este torna-se o crime percentualmente mais importante a nível nacional, na fase de julgamento); a similaridade das curvas de evolução deste tipo de crime com a tendência evolutiva geral portuguesa é tanto mais importante quanto se sabe que o crime de cheque representa cerca de 20% das participações criminais ocorridas nos primeiros anos da década de 90, no nosso país.
- o crime de ofensas corporais, que aumenta consideravelmente entre 1942 e 1956 (12 arguidos por 10 000 habitantes em 1942 para cerca de 33 em 1956), diminuindo depois consideravelmente até 62 (16,6) e mantendo uma pequena tendência de diminuição (com oscilações) até a 1992 (10,6).

- furto qualificado, que cresce de 0,8% da criminalidade arguida em (247 arguidos, 0,3 por 10 000 habitantes) em 1970 para 9,8% (7 277 e 7,4) em 1993; este crescimento deve ser, no entanto, interpretado à luz das mudanças do Código Penal que, em 1983, torna a qualificação do furto muito mais abrangente (o que também explica o aparente menor crescimento do furto simples);
- roubo, que cresce de uma percentagem de 0,1% (32 arguidos, 0,04 por 10 000 habitantes) em 1970 para 1,3% (1 003 e 1,2) em 1993;

Mediante a leitura conjugada destes dados (que devem ser analisados levando em conta que não são representativos do total da criminalidade efectiva, mas apenas da criminalidade arguida), é visível o referido desfasamento temporal entre o crime português e o das democracias ocidentais consideradas; enquanto nestas a tendência de aumento da criminalidade se faz sentir a partir dos anos 60, em Portugal apenas a encontramos a partir de 1974 (até então apresentava uma tendência de decréscimo iniciada em 1950), e mais pronunciadamente a partir da segunda metade da década de 80. Esta tendência corresponde sobretudo à alteração da curva evolutiva dos crimes contra a propriedade referidos, uma vez que o crescimento do homicídio apresenta valores muito inferiores.

Torna-se relevante, ainda, atentar na sua distribuição regional: continuando a analisar os dados recolhidos por Boaventura Sousa Santos, é evidente que a maior incidência para o total nacional do crime contra a propriedade (média 1989 - 93) se encontra nas áreas mais urbanizadas do litoral, nomeadamente no Algarve (19,3 arguidos por 10 000 habitantes) e nas áreas metropolitanas de Lisboa (16,8) e Porto (21,4).

As ideias de Shelley (1981) parecem, numa primeira abordagem, constituir um bom enquadramento teórico para uma tentativa de explicação para o aparente desfasamento temporal entre as curvas evolutivas que Cusson (1990) apresenta e a realidade portuguesa que Santos (1996) transmite.

Segundo esta autora, existe na maioria dos países ocidentais[1] uma relação entre urbanização e o crescimento do crime sentido a partir da década de 60, nomeadamente o crime contra a propriedade: *"Property crime is a natural consequence of modern urban settlement with its emphasis on material goods unequally distributed to all inhabitants. The crime rate and the relationship between property and violent crime provide indices of a society's transition towards modernization."* (Shelley, 1981, p.37)

[1] *"the developed countries (...) of Western Europe, Canada, the United States, Japan, Australia, and New Zealand"* (Shelley, 1981, p.67).

O crescimento demográfico, a acessibilidade a um grande conjunto de bens e serviços, conjugada com a proximidade e impessoalidade da vida urbana, tornam o crescimento do crime contra a propriedade uma consequência natural do processo de urbanização (tese defendida também por Cusson, embora conjugada com outras vertentes, no seu modelo explicativo do crescimento e decréscimo do crime).

Shelley defende ainda que esta evolução da criminalidade se encontra em países desenvolvidos, de cultura ocidental e regime democrático (os mesmos para os quais Cusson constrói o seu modelo interpretativo). Em países em vias de desenvolvimento e nos países de regime socialista, a criminalidade apresenta características evolutivas diferentes, com um crescimento tardio (a partir dos anos 70) nos primeiros, e um maior controlo do crescimento nos segundos, acompanhado por uma distribuição geográfica diferente.[1]

A causa primordial deste fenómeno prende-se, para Shelley, com transformações motivadas pelo desenvolvimento económico: como resultado de um processo acelerado de urbanização, milhares de indivíduos migram do campo para os centros urbanos, que não estão fisicamente preparados para lidar com um aumento constante do número de habitantes, e não conseguem assimilar este crescimento da procura de emprego no seu mercado de trabalho. Os filhos destes migrantes nascem e são criados em ambientes urbanos precários, desintegrados do meio social que os envolve, e, consequentemente, tendem a adoptar um comportamento criminoso como meio de subsistência e como escape para as tensões pessoais[2] (este tipo de análise e esta problemática lembra os estudos realizados, já desde os anos 20, pela Escola de Chicago, que referimos no capítulo 1.2).

---

[1] *"... rates of criminality in most countries ascend with degree of urbanization. This relationship does not exist in the Soviet Union and Bulgaria as the highest rates of criminality are not found in the largest cities of Moscow, Leningrad, and Sofia but in small urban communities. In the Soviet union, the crime rate is highest in Vladivostok, the Far Eastern port city, and in recently devoloping cities of far Eastern and Far Northern Russian Soviet Federated Socialist Republic (RSFSR). In Bulgaria, the highest crime rates are reported in Lowec, a recently developed urban center and in two cities with traditionally high crime rates: Ruse, the Danube port city, and Sliwen, at the juncture of several major national highways."* (Shelley, 1981, p.119)

[2] *"As a result of rapid urbanization, thousands of migrants have moved from the countryside into the rapidly expanding urban centers. These cities are not physically equipped to deal with an ever increasing number of inhabitants and are incapable of assimilating this manpower into the urban work force. Consequently, slums have arisen at both periods of history, and these urban regions have been the primary source of criminal behavior. Youths, raised under these conditions, have increasingly turned to criminal behavior both as a means of support and as an outlet for personal tensions.*
These similarities that have been observed between the impact of ninereenth- and twentieth-century development on crime do not present the entire picture. Modern mobility and improved communications have brought changes to countries presently undergoing development that make the experiences of these societies not entirely comparable. The advent of the automobile, the airplane, and modern commerce not only have resulted in new categories of criminality but also have made offenders more mobile. The relative ease with which criminals can travel has resulted in international drug crimes and political offenses." (Shelley, 1981, p.65)

Estas teses de Shelley explicam a diferença temporal encontrada entre países desenvolvidos e países em vias de desenvolvimento na evolução da criminalidade: um processo de desenvolvimento tardio, acompanhado por um crescimento urbano descontrolado das principais cidades dos países do chamado "terceiro mundo" é coincidente com um igualmente tardio e descontrolado crescimento da criminalidade.

Por outro lado, o melhor controlo da criminalidade e as diferenças encontradas na distribuição geográfica das suas áreas de maior concentração, encontradas por Shelley nos países socialistas estudados, podem ser explicados mais facilmente por razões de natureza sócio-política. Existia, nestes países, um controlo apertado da população, por parte de uma força policial muito numerosa, que restringia fortemente a mobilidade dos potenciais criminosos, ao mesmo tempo que elevava o risco envolvido na tentativa de pratica de actos criminosos; esta percepção de risco torna-se ainda maior quando se leva em conta a severidade das consequências de uma possível captura: *"By the time of Stalin's death, the Soviet Union had rid itself of the problem of organized crime by physically eliminating a generation of such offenders. The purge destroyed both the existing ranks and the teachers of a future generation of organized criminals."* (Shelley, 1981, p.118)

A sociedade portuguesa, no período compreendido entre a segunda guerra mundial e os nossos dias, sendo dificilmente enquadrável numa destas três classificações, reflecte algumas características de cada uma delas:

- não sendo um país de regime socialista, atravessou um período de ditadura em que o controlo da população pelas forças policiais (e a percepção desse controlo por parte da população) podem justificar o referido período de decréscimo da actividade criminosa até 1974;
- não sendo um país em vias de desenvolvimento (no sentido de pertencente ao chamado "terceiro mundo"), sofre um processo de urbanização tardio e acentuado, em ambas as suas áreas metropolitanas.
- não podendo também, pelas razões atrás expostas, ser considerado um país desenvolvido, sofreu, nos últimos 20 anos, um conjunto de transformações que hoje o aproximam muito mais dos níveis de modernização alcançados na maioria das sociedades democráticas ocidentais.

Podemos assim encontrar na conjugação dos modelos de Cusson e Shelley fundamentos para o desenvolvimento de uma hipótese explicativa da evolução da criminalidade portuguesa; existe, no entanto, um outro ponto de contacto entre estas duas teorias que me parece importante realçar: as excepções apontadas. Ambos os autores referem a evolução da incidência criminal em dois países desenvolvidos e democráticos, o Japão e a Suíça, como excepcionais em relação aos restantes.

Tal como Cusson, Shelley dá grande relevância a estas excepções, utilizando-as como complemento da sua teoria: *"The traditional process of urbanization and industrialization appears to be the factor most conducive to increase rates of criminality. Industrialization and urbanization do not, however, always lead to rocketing crime rates as the unusual developmental processes of Japan and Switzerland indicate. The social conditions that have been most successfull in controlling the rise in crime rates associated with modernization have been close family ties, ethnic homogeneity, and consensus and cooperation between the civilian and the criminal justice system."* (Shelley, 1981, p.78-79)

Esta ideia da possibilidade de compatibilização do crescimento urbano e da modernização com uma criminalidade sustentável através de processos sociais de controlo informal (que apela a uma releitura das ideias de Jane Jacobs (1961), que referimos no capítulo 1.3) parece ser fundamental para a compreensão do modo como se pode processar (ou não) a sustentabilidade dos recursos urbanos de segurança, no caso português e, nomeadamente, no que se refere à cidade do Porto.

2.2

Objectivos gerais de estudo: para uma análise explicativa da evolução dos padrões de criminalidade na cidade do Porto.

Parto assim para este estudo com várias hipóteses, que procurarei confirmar:

1. a hipótese de que a incidência criminal na cidade do Porto apresenta uma evolução paralela com a verificada nos totais do país e anteriormente referida, a partir dos dados recolhidos por Santos (1996);

2. a convicção de que existe um desfasamento temporal (de cerca de 20 anos) entre esta evolução e o modelo de Cusson (1990), que se poderá explicar através da

confrontação dos componentes teóricos explicativos deste autor e de Shelley (1981) com a análise da cidade;

3. o pressuposto de que esta compreensão passa pelo estudo da evolução da forma urbana da cidade e das vivências que esta suscita aos seus habitantes e utentes, e pelo modo como esta evolução se reflecte nos padrões de incidência criminológica ao longo das diferentes épocas;

4. a ideia de que as mudanças verificadas nos padrões de incidência criminal da cidade do Porto nas últimas décadas não são alheias a um rápido crescimento populacional da área metropolitana do Porto, na década de 70, crescimento esse que está na origem de uma tendência de mudança, na década de 80, de um modo de vida tradicional (centralista), descrito por Jacobs (1961), para uma nova vivência dos espaços urbanos (periférica).

Este trabalho pretende constituir um primeiro passo no sentido da confirmação deste conjunto de pressupostos; dificilmente poderá ser conclusivo, numa matéria em que o número e a complexidade das variáveis em análise permite tantas abordagens diversas quantos os estudos realizados. Assim, porque se pretende que este seja um trabalho aberto a subsequentes reavaliações, e portanto permita a sua fácil continuação por outro investigador (partindo dos mesmos pressupostos ou de outros opostos), procurarei que a metodologia de abordagem que lhe está subjacente seja clara e bem explícita:

- partindo de uma necessidade de conhecer a evolução - crescimento ou decréscimo - de determinados tipos de crime na cidade do Porto e a variação dos respectivos padrões de incidência territorial com o maior rigor geográfico possível, num período temporal suficientemente longo para poder ser confrontado com o referido modelo de evolução (Cusson, 1990) tornou-se evidente a necessidade de empreender uma pesquisa no arquivo da Polícia Judiciária do Porto, único que preserva até hoje informação representativa desde 1928;

- este arquivo, no entanto, apenas inclui processos arquivados por uma de quatro razões: recolha de prova bastante de não se ter verificado crime, o arguido não o ter praticado a qualquer título, ser inadmissível o procedimento judicial ou não ter sido possível ao Ministério Público obter indícios suficientes da verificação do crime ou dos seus agentes;

- o conjunto de dados recolhidos não representa, portanto, a real incidência de actos criminosos na cidade, mas apenas uma amostragem que, se nos crimes de furto e roubo poderá ser representativa da globalidade, nos casos de homicídio deixa algumas dúvidas da sua representatividade;

- esta limitação não parece, no entanto, ser impeditiva da utilização desta metodologia, uma vez que a evolução do crime de homicídio não é um vector determinante para a confirmação das hipóteses avançadas - não é a variação do crime de homicídio que está na origem da curva evolutiva descrita por Cusson: esta é dada sobretudo pela evolução dos crimes de furto (com arrombamento, escalamento ou chave falsa) e roubo;

- para poder efectuar a comparação com este modelo evolutivo seria necessário apenas estudar os crimes referidos; a recolha de dados relativos à incidência de todos os outros tipos de furto, bem como dos crimes de burla e agressão/ofensas corporais (ocorridos no espaço público, ou em local de acesso público) foi, no entanto, considerada útil como informação complementar;

- esta recolha incidiu nos dados de tempo e espaço (que definem a quarta dimensão do crime)[1] relativos aos tipos de crime referidos, cometidos dentro dos limites da cidade do Porto e ocorridos em anos pares, entre 1928 e 1988;

- estes elementos permitem, não só obter uma evolução temporal da incidência de cada tipo de crime, como também o seu tratamento cartográfico, de modo a definir as tendências evolutivas da padronização física do crime na cidade;

- a interpretação destes elementos cartográficos permitirá perceber se as tendências de evolução da incidência de cada tipo de crime são acompanhadas por alterações na sua padronização física, isto é, na sua relação com a cidade;

- os limites temporais de análise foram definidos em relação ao ano de ocorrência (que é, obviamente, o que interessa quando se pretende analisar o acto criminoso nas suas características espaço-temporais) e não em relação ao ano de arquivo. Esta é uma opção metodológica importante, porque se nos primeiros anos da recolha (entre 1928 e 1970, sensivelmente) estes eram quase sempre coincidentes (isto é, o processo era quase sempre arquivado no ano de ocorrência), nas duas últimas décadas do estudo esta realidade modifica-se gradualmente, com a progressiva saturação do

[1] segundo a definição operativa de Brantingham e Brantingham (1981);.

sistema judicial: nos anos 80, é frequente um processo ser arquivado três ou quatro anos depois da sua data de ocorrência;

- este desfasamento entre data de ocorrência e data de arquivo obrigou, assim, a que, para a constituição da amostra (5%) dos processos a analisar, fosse necessário considerar a totalidade dos processos arquivados e a totalidade dos anos de arquivo, entre 1928 e 1994, embora desta amostra apenas se registe a informação relativa aos crimes ocorridos nos anos de estudo (1928 a 1988, anos pares);
- estes limites temporais de análise foram estabelecidos com intenção de conseguir a leitura evolutiva mais alargada que se considerou possível, dadas as condicionantes do arquivo: 1928 é o primeiro ano em que existem registos e 1988 é o último ano em que é possível recolher informação neste arquivo com a certeza de que a sua representatividade é comparável à recolhida para os anos anteriores; como no arquivo geral da P. J. só existem processos arquivados até 1994 (o arquivo de 1995 estava a ser iniciado, quando terminou esta recolha) e como não é invulgar que os processos estejam retidos mais de 4 anos na máquina judicial[1], seria provável que nos anos posteriores a 88, os resultados da recolha fossem adulterados pela existência de ocorrências ainda não arquivadas;
- para reforçar esta convicção, saliente-se ainda que o ano de 1992 é o último em que o número de processos arquivados na Polícia Judiciária tem alguma representatividade (4.326); nos anos posteriores, o número de processos arquivados é muito pequeno (29 em 1993 e 26 em 1994), porque a maioria das ocorrências passa a ser arquivada no Ministério Público; assim, a representatividade da informação contida neste arquivo sobre crimes ocorridos em 1990 (e, obviamente, nos anos posteriores), fica posta em causa.

Para finalizar a caracterização do arquivo da Polícia Judiciária, falta apenas referir que este está dividido em dois: o *arquivo histórico* (onde se encontra preservada uma amostra de cerca de 5% dos processos arquivados entre 1928 e 1966, tendo os restantes sido já destruídos) e o *arquivo geral*, onde se encontram arquivados todos os processos posteriores a 1966, até 1994.

[1] no ano de 1992, por exemplo, ainda se encontram 11 crimes ocorridos em 1986 (seis anos antes...) o que representa uma percentagem não desprezável (mais de 5%) do total de 216 processos da amostra analisada para este ano;

O estudo efectuado incidiu sobre ambos os arquivos, embora utilizando metodologias necessariamente diferentes:

- a pesquisa efectuada na documentação existentes no arquivo histórico incidia sobre uma amostra pré-definida e, portanto, tinha como objecto de estudo a totalidade dos processos arquivados (13.288), entre os quais se analisaram os processos correspondentes aos tipos de crime e aos anos que tinham sido definidos à partida: agressão/ofensas corporais no espaço público ou em local de acesso público, burlas no espaço público ou em local de acesso público (o chamado "conto do vigário"), homicídios, furtos e roubos ocorridos em anos pares, entre 1928 e 1964. Entre estes, nos processos relativos à ocorrência deste tipo de crimes dentro dos limites do concelho do Porto, foram registados todos os dados relativos ao tempo (data e hora) e espaço (freguesia, bairro, rua, nº, andar, tipo e designação do espaço) que constavam do processo, de modo a estabelecer uma base de dados que permita uma abordagem dos padrões de incidência criminal no território deste tipo de crimes; esta análise incidiu sobre 702 ocorrências;

- a pesquisa efectuada na documentação existente no arquivo geral incidia sobre um universo de 146.512 processos, a totalidade dos arquivados entre 1967 e 1994 (como o ano de 1995 ainda se encontrava no início do processo de arquivamento, estando portanto incompleto, não foi incluído no universo da recolha - no entanto, a probabilidade de incluir processos relativos a ocorrências de 1988 ou anteriores é, como vimos, muito baixa); neste universo foi seleccionada uma amostragem de 5%[1] (cerca de 7.300 processos), a partir da qual foram registados dados em três níveis de informação:

1. tipo de crime e ano de ocorrência, relativo a todos os processos abertos em anos pares (de modo a estabelecer uma base de dados que permita analisar a evolução de todo o tipo de incidência criminal, no período temporal em estudo), que incidiu sobre 3.142 ocorrências;

2. entre estas, foi registado também o concelho de ocorrência, nos processos correspondentes a agressão/ofensas corporais no espaço público ou em local de acesso público, burlas no espaço público ou em local de acesso público (o chamado "conto do vigário"), homicídios, furtos e roubos; pretendeu-se assim estabelecer uma base de dados que permita uma primeira abordagem - à escala metropolitana - dos padrões de

[1] Seleccionada através da utilização de uma tabela de números aleatórios, para definir o número de arquivo do primeiro processo a consultar em cada ano; a partir deste primeiro número, a selecção de processos foi efectuada avançando consecutivamente 20 números no arquivo (e analisando o processo correspondente ao número obtido).

incidência criminal no território deste tipo de crimes; esta análise incidiu sobre 2.049 ocorrências;

3. entre estes, nos processos relativos à ocorrência deste tipo de crimes dentro dos limites do concelho do Porto, foram registados os dados relativos ao tempo (data e hora) e espaço (freguesia, bairro, rua, nº, andar, tipo e designação do espaço) que constavam do processo de modo a estabelecer uma segunda base de dados que permita continuar a abordagem - à escala urbana - dos padrões de incidência criminal no território deste tipo de crimes; esta análise incidiu sobre 1206 ocorrências.

Os dados obtidos através desta recolha servem, assim, dois tipos de abordagens:

1. o estudo da evolução da incidência de alguns tipos de crime e da sua distribuição na área de abrangência metropolitana da cidade do Porto - "*croissance et décroissance du crime*"- que permitirá confirmar o primeiro pressuposto de base deste trabalho: o paralelismo e o desfasamento temporal entre a realidade do Porto e o modelo evolutivo de Cusson;

2. o estudo da evolução da localização destes crimes na cidade do Porto, realizado sobre bases cartográficas que reflictam as características físicas da cidade em cada época, de modo a determinar os padrões de localização (diurno e nocturno) característicos de cada tipo de crime em períodos temporais bem definidos.

Assim, procurarei seguidamente desenvolver estas abordagens:

1. no capítulo 3, "*Crescimento e decréscimo do crime no Porto: a cidade e a metrópole*", analisando os dados quantitativos obtidos de modo a confirmar o referido desfasamento temporal da evolução do crime na cidade do Porto e nos seus concelhos limítrofes e o referido modelo evolutivo europeu, procurando interpretar este desfasamento através de uma releitura dos pressupostos de Cusson à luz da realidade portuguesa;

2. no capítulo 4, "*A cidade do Porto no sec. XX: processos urbanos e insegurança*", com uma análise dos dados qualitativos obtidos (nas vertentes espaço/temporais), utilizando processos de representação cartográfica que permitam desenvolver a interpretação realizada no capítulo 3, nomeadamente em relação à influência das características físicas e vivênciais da cidade na padronização dos diferentes tipos de crime, em cada época.

Capítulo III:

Crescimento e decréscimo do Crime no Porto: a cidade e a metrópole.

As primeiras hipóteses colocadas à partida para esta dissertação foram, como já referi anteriormente, baseadas em dois pressupostos:

1. a hipótese de que a incidência criminal na cidade do Porto apresenta uma evolução paralela com a verificada nos totais do país e anteriormente referida, a partir dos dados recolhidos por Santos (1996);

2. a convicção de que existe um desfasamento temporal (de cerca de 20 anos) entre esta evolução e o modelo de evolução de Cusson (1990), que se poderá explicar através da confrontação dos componentes teóricos explicativos deste autor e de Shelley (1981) com a análise da cidade;

Para a confirmação destas hipóteses, analisarei neste capítulo a evolução da incidência de criminalidade no Porto, cidade e metrópole, partindo dos já referidos dois conjuntos de dados relativos aos processos existentes nos arquivos da Polícia Judiciária, diferenciados em função de duas épocas distintas:

- entre 1928 e 1966, conjugando os dados compilados no relatório "*Subsídios para o estudo do Arquivo Histórico da Polícia Judiciária do Porto*" (Mota, 1988), para o total de crimes ocorridos na comarca do Porto (recolhidos a partir dos registos encontrados nos Livros de Porta), com os dados obtidos na pesquisa que realizei no Arquivo Histórico da Polícia Judiciária, para a incidência de certo tipo de crimes na cidade do Porto (realizada a partir da consulta directa dos processos que se encontram neste arquivo);

- entre 1968 e 1988, partindo dos dados obtidos nos três níveis de análise já referidos (no cap. 2.2) recolhidos na pesquisa que realizei no Arquivo Geral da Polícia Judiciária (realizada a partir da consulta directa de uma amostragem de 5% dos processos que se encontram neste arquivo);

Para a compreensão da análise do primeiro grupo de dados torna-se necessário, antes de mais, explicar o que é o Arquivo Histórico da Polícia Judiciária, e como foi constituído.

3.1
O Arquivo Histórico da Polícia Judiciária.

Os processos existentes na Polícia Judiciária relativos a participações apresentadas durante a primeira metade do século XX (mais precisamente entre 1928 e 1966) estão hoje seriados, organizados e armazenados no Arquivo Histórico da Polícia Judiciária.

Este arquivo é o resultado de um trabalho conjunto que durante 4 anos (entre 85 e 88) juntou, sob a orientação do Arquivo Distrital do Porto, duas equipas: uma da Polícia Judiciária (coordenada pelo Dr. Pinto Hespanhol, director desta instituição) e outra da Universidade Portucalense (coordenada pelo Dr. Salvador Magalhães Mota).

Este trabalho foi, segundo as palavras do próprio Dr. Salvador Magalhães Mota (publicadas na introdução ao relatório "*Subsídios para o estudo do Arquivo Histórico da Polícia Judiciária do Porto*", editado pela Universidade Portucalense em 1988), dividida em 3 fases:

"*Nos primeiros meses do início deste trabalho cuja duração foi de 4 anos, movimentando cerca de 45 alunos finalistas, tivemos como única preocupação a leitura de tais fontes,* [os processos existentes em arquivo] *visando a habituação a todo o género de documentos, anotando o tipo de participações mais frequentes.*

Numa 2ª fase, procuramos elaborar uma ficha modelo agrupando em rubricas todas as participações existentes, criando-se, assim, 52, uma das quais sob a designação de diversos, que contemplaria todos os casos dificilmente integráveis nas rubricas previamente definidas.

Numa 3ª fase demos início ao preenchimento, por mês, da ficha modelo adoptada inscrevendo o numero da participação respectiva, utilizando para o efeito, já não os processos, mas os Livros de Portas já citados, onde se registava, recorde-se, todas as participações entradas durante as referidas épocas.

No final de cada ano lectivo apresentamos um relatório extenso com indicações de carácter quantitativo e qualitativo, mencionando a forma como se deveria proceder à destruição dos respectivos processos." (Mota, 1988, p.4)

Os 279 357 processos de que foram encontradas referências nos Livros de Porta, foram então agrupados numa proposta de 52 tipologias de ocorrência, das quais se seleccionaram percentagens variáveis de documentos a preservar. A amostragem inicialmente programada para preservação (2%), foi entretanto considerada insuficiente pela equipa de investigadores, nomeadamente em relação a "*rúbricas que deveriam ser totalmente preservadas devido ao seu valor histórico* (...) *os casos de: bruxaria/feitiçaria, contos do vigário, estupefacientes, prostituição, alcoolismo, desfloramentos, estupros, suicídios, vadiagem, ultraje à moral, o que fez elevar a percentagem para 5%*" (Mota,

1988, p.5); mais exactamente, a proposta final de preservação abrangia 13.449 (4,8% do total de 279.357).[1]

É evidente a diversidade de percentagens propostas para cada tipo de crime: desde o caso extremo dos processos de *Bruxaria /Feitiçaria* e *Pederastia /Sodomia* (que atingiriam os 100%),[2] passando pelos de *Desfloramento / Estupro* (1.125 a preservar em 2.031 participações - cerca de 55%), de *Incêndio* (1.405 a preservar em 3.557 participações - cerca de 40%), até aos de *Doenças súbitas ou Não* (626 a preservar em 30.353 participações - cerca de 2%) ou de *Dívidas* (1 único processo a preservar em 111 participações - menos de 1%), só para citar alguns exemplos.

Partindo desta proposta, procedeu-se aos trabalhos de selecção da amostra de processos a preservar e à destruição dos restantes, tarefa para a qual *"os agentes desta corporação desfrutavam de toda a autonomia, embora vinculados à informação fornecida pelo Sr. Director ao relatório apresentado"* (Mota, 1988, p.5). Com efeito, esta proposta serviu apenas como informação, orientadora mas não vinculativa, do posterior processo de selecção da amostra hoje existente no Arquivo Histórico; assim se explica que não tenha sido preservado o número exacto de processos indicado para cada tipo de crime e que tenham sido reduzidas as rubricas consideradas, de 52 para 35, não considerando 17.[3]

Assim, encontramos hoje no Arquivo Histórico da Polícia Judiciária os seguintes grupos de processos preservados: *Abandono de:* (80 participações); *Abuso de confiança/*

---

[1] Estes 13.449 estavam distribuídos pelas seguintes categorias: *Abandono de*: (de um total de 523 participações encontradas, seleccionam-se 81); *Abuso de Confiança* (18.706, 735); *Acidentes / Quedas* (24.455, 785); *Actos Desonestos* (616, 67); *Agressões* (4.372, 11); *Alcoolismo* (62, 10); *Ameaças* (3.062, 189); *Apreensões* (383, 1); *Arrombamentos* (481 , 2); *Assassinatos / Homicídios* (1 083 , 39); *Atentado ao Pudor /Ultraje à Moral* (2 505 , 867); *Atropelamentos* (5765 , 515); *Bruxaria / Feitiçaria* (90 , 92); *Burlas / Desfalques / Falsific. / Contractos Sim.* (6 860 , 838); *Cartas Anónimas* (8 , 1); *Crianças Mortas à Nascença* (25 , 3); *Danos* (17 031 , 765); *Desaparecimento de Pessoas* (610 , 135); *Desastres* (4093 , 2); *Desfloramento / Estupro* (2031 , 1125); *Desobediências* (273 , 260); *Desordens* (223 , 6); *Difamações / Insultos / Injúrias* (5 885 , 298); *Diversos* (17 277 , 302); *Dívidas* (111 , 1); *Doenças Súbitas ou Não* (30 353 , 626); *Embates* (4 438 , 2); *Empenhamentos* (44 , 1); *Empréstimos* (10 , 1); *Estupefacientes* (16 , 10); *Falecimentos c/ ou s/ Assistência Médica* (1 255 , 81); *Falta de Prestação de Alimentos* (106 , 85); *Fetos / Abortos* (1 264 , 698); *Fugas* (1 566 , 41); *Furtos* (55 494 , 1057); *Incêndio* (3 557 , 1405); *Introdução em Casa Alheia* (922 , 166); *Mendicidade* (370 , 58); *Não Punível* (2787 , 2); *Objectos Perdidos, Achados, Entregas* (822 , 77); *Ofensas Corporais* (50 753 , 669); *Pederastia / Sodomia* (47 , 47); *Porte de Arma c/ ou s/ Licença* (383 , 102); *Prostituição* (64 , 145); *Provocações* (11 , 1); *Raptos* (212 , 66); *Recusas* (4955 , 5); *Sabotagens* (9 , 1); *Suicídio / Envenenamentos / Enforcamentos* (907 , 525); *Tentativas de:* (2 125 , 3); *Vadiagem* (260 , 380); *Violação de Correspondência* (97 , 50);

[2] No entanto, é evidente que existem imprecisões nos números fornecidos, pois não é possível que o número de processos seleccionados (92 e 62, respectivamente) seja superior ao número de processos existentes (90 e 47).

[3] Algumas destas rubricas terão sido simplesmente eliminadas, enquanto outras terão sido simplesmente associadas a outras já existentes; as 17 rubricas não consideradas foram: *Actos Desonestos, Agressões, Apreensões, Arrombamentos, Cartas Anónimas, Crianças Mortas à Nascença, Desastres, Desordens, Dívidas, Embates, Empenhamentos, Empréstimos, Não Punível, Provocações, Recusas, Sabotagens, Tentativas de.*

Lib. de Imprensa / de Autoridade / Arrancamento de marcos (779); *Acidentes pessoais* (668); *Alcoolismo* (11); *Ameaças* (189); *Assassinatos /Homicídios* (48); *Atentado ao pudor /Ultraje à moral* (480); *Atropelamentos* (494); *Bruxaria* (71); *Burla* (906); *Danos /Danos em animais* (804); *Desaparecidos* (146); *Desobediência* (253); *Difamação e injúrias* (217); *Diversos* (193); *Doenças* (631); *Estupefacientes* (13); *Estupro /Violação* (1165); *Falecimentos* (84); *Falta de prestação de alimentos* (95); *Fetos e Abortos* (764); *Fugas* (40); *Furtos* (1022); *Incêndios* (1448); *Introdução em casa alheia* (168); *Mendicidade* (60); *Ofensas corporais* (718); *Pederastia* (63); *Perdidos e achados* (47); *Porte de arma* (26); *Prostituição /bigamia /adultério* (158); *Rapto /cárcere privado* (80); *Suicídio /enforcamento /envenenamento* (514); *Vadiagem* (385); *Violação de correspondência* (54).

Importa ainda, para melhor caracterizar este Arquivo Histórico, referir que ele inclui processos referentes a duas diferentes instituições que se sucederam no tempo:

- a P. I. C. - Polícia de Investigação Criminal - fundada em 27 de Abril de 1918 pelo decreto nº 4166, a partir da instituição policial então existente, a Polícia Cívica ou Civil (que existia desde 1867) que era já um organismo preparado para a investigação criminal; no entanto, só a partir de 1927 (com o decreto nº 14 567 de 5 de Dezembro) é que a P. I. C. adquire total autonomia em relação à Polícia Cívica, ficando directamente dependente do Ministério da Justiça;[1]
- esta situação permanecerá até que, em 1945 (com o Decreto Lei nº 35 042, de 20 de Outubro de 1945), é fundada a Polícia Judiciária que substitui a P.I.C. e vem responder a uma necessidade de restruturação dos seus serviços.

Este momento de mudança que ocorre em finais de 1945 corresponde a uma inovação de processos e também a uma aparente melhoria da eficácia da instituição policial: Salvador Mota refere que, se na totalidade do período abrangido pelo Arquivo Histórico (1928-66) a percentagem de participações que seguiam para tribunal (não ficando, portanto, depositadas neste arquivo) era de 36%; no período correspondente à actuação da P. J (46-66) esta percentagem sobe para cerca de 40%, o que poderá, eventualmente, atestar uma maior operacionalidade em relação à sua congénere anterior. Por outro lado, ao nível da informação contida no próprio processo, o mesmo autor salienta que, neste segundo período, os processos "*são mais complexos, melhor estruturados e utilizando a mais*

[1] Sobre a formação da P.I.C. ver também Mota (1988, p.2-3).

moderna técnica disponível de então, chegando dossiers simples a ter 60 a 100 páginas e recorrendo não só ao sistema clássico das testemunhas, mas a outros elementos considerados indispensáveis no prosseguimento das investigações, tais como: recurso abundante à fotografia, relatórios do Instituto de Medicina Legal, reconstituições através de "croquis" dos locais onde se verificaram as ocorrências, recortes da imprensa, análise do cadastro dos arguidos, detecção de impressões digitais, exames químicos de materiais apreendidos, exames microscópios de elementos considerados importantes para a investigação, informações de outros sectores policiais, etc." (Mota, 1988, p.3-4)

Esta diferença de modos de actuação corresponde, naturalmente, a diferentes resultados práticos: em praticamente todos os tipos de crime referidos se encontra um grande desfasamento entre os processos referentes ao período 28 - 45 e os relativos ao intervalo 46-66. Como se pode constatar observando os gráficos de evolução realizados pela equipa da Universidade Portucalense e publicados no já referido estudo, encontramos uma grande variação das curvas de evolução dos dois períodos referidos, em quase todos os 52 tipos de crime considerados, que se traduz invariavelmente numa brusca alteração da sua tendência evolutiva no período que marca a transição entre a época de actuação da P. I. C. e da P. J. (1945/46). A título de exemplo, repare-se nos casos do *homicídio*, de *agressões* e de *ofensas corporais*:

- o caso do *homicídio* (ver gráfico da fig 3, p.83) é paradigmático desta situação: existem apenas 17 processos arquivados pela P.I.C., no período entre 1918-45 (dos quais 6 são referentes a 1945, que é já o ano de transição...) e os restantes 1.066 são já arquivados pela P. J., no período posterior[1]: é notória a pequena incidência de processos relativos a este tipo de crime nos anos anteriores a 1946, cujo valor é praticamente desprezável quando comparável com os posteriores a esse ano; entre 46 e 66, os valores oscilam regularmente entre os 10 e os 70 casos por ano, excepção feita aos dois anos seguintes à transição entre a P.I.C. e a P.J. (1946 e 1947) em que se atingem números mais elevados.

- a variação de incidência dos crimes de *agressão* e *ofensas corporais* é outro caso que merece uma análise atenta: se, no caso do crime de *ofensas corporais*, os

[1] De notar, no entanto, que na sua grande maioria, estes processos são abertos por *suspeita de homicídio* mas acabam por ser arquivados por não ser encontrada prova da existência de crime (em grande parte dos casos, o relatório da autópsia do cadáver conclui que a morte se deu por causas naturais...) e, portanto, não constituem indicador de que a taxa de criminalidade terá efectivamente subido, mas apenas de que a instituição policial se terá tornado mais abrangente em relação ao número de casos a investigar.

números registados entre 1928 e 1945 são muito menores (oscilando entre um mínimo de 23 participações em 1930 e um máximo de 855 em 1938) do que entre 1946 e 1966 (que variam entre um mínimo de 1.456 participações em 1946 e um máximo de 2.723 em 1966), no caso do crime de *agressão* a situação é inversa, atingindo valores superiores no período 1928-46 (mínimo de 34 participações em 1941 e um máximo de 592 em 1945) e tornando-se quase inexistente a partir de 1946 (oscilando entre 0 e 8). Esta variação pode talvez ser explicada por uma mudança de terminologia de classificação das entradas nos Livros de Porta (que é a fonte da pesquisa da equipa da Universidade Portucalense, como já foi referido), porque, de facto, ambas as designações definem um mesmo tipo genérico de crime; assim se explica a opção da equipa de classificação da Polícia Judiciária em não considerar a categoria *agressão* nos 35 tipos de crime que estão hoje seriados no Arquivo Histórico, e apenas a mais abrangente categoria de *ofensas corporais*.[1] Mas mesmo considerando o somatório de ambas as categorias numa categoria única (ver gráfico da fig. 2, p.82), a variação entre o número de casos registados antes e depois de 1946 é evidente, o que é facilmente explicável pelas mesmas razões já referidas para a variação do registo de homicídios (nomeadamente, pela maior abrangência territorial: grande aumento do registo de crimes praticados fora dos limites do concelho do Porto).

A conclusão que se pode retirar desta análise é que estamos em presença de dois períodos temporais que apresentam quebras acentuadas nas linhas evolutivas do número de participações criminais registadas, justificáveis pela mudança da instituição policial actuante, tanto por diferente alcance territorial da área de actuação,[2] como por diferentes metodologias, como mesmo por diferentes interpretações da nomenclatura de classificação dos tipos de crime. É, portanto, necessário algum cuidado ao comparar os dados dos dois períodos, com vista a tentar detectar uma evolução da incidência de criminalidade.

---

[1] Efectivamente, embora todas as agressões se podem considerar ofensas corporais, já o contrário não é verdadeiro. Aliás, a classificação *agressão* já não existe no código penal, existem apenas diferentes categorias de *ofensas pessoais* (simples, graves, com dolo de perigo, agravadas, privilegiadas, por negligência e com consentimento) (Gonçalves, 1994, p.398-415).

[2] Através da análise dos processos existentes actualmente no Arquivo Histórico que tive oportunidade de realizar durante o trabalho de recolha que fundamenta esta dissertação, pude constatar que a transição da actuação da P.I.C. para a P.J. corresponde também a um grande aumento do número de participações relativas a crimes ocorridos fora dos limites do concelho do Porto, nomeadamente nos concelhos limítrofes. Este facto pode significar uma maior abrangência territorial da actuação da P.J. em relação à sua antecessora, que vem mais uma vez justificar as grandes diferenças encontradas entre o período da sua actuação e o da P.I.C..

3.2

Crescimento e decréscimo do crime no Porto: a metrópole.

Nº DE CRIMES POR ANO	1968	1970	1972	1974	1976	1978	1980	1982	1984	1986	1988	TOTAL
abandono do lar	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
aborto	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	7
abuso de autoridade / poder	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
abuso de confiança	21	17	11	6	4	3	4	5	6	4	4	85
ameaças	5	15	14	8	5	0	2	0	0	2	1	50
apropriação de achado	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0	5
arrancamento de marcos	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
assuada	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
atentado ao pudor	2	4	1	4	1	1	0	0	0	0	0	13
bruxaria	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
burla	12	13	4	4	4	5	6	3	5	3	7	66
burla / conto do vigário	0	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	5
cheque sem provisão	0	6	6	13	24	30	25	20	16	12	9	161
contra a segur. do estado / das comunicações	0	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	5
dano	43	48	46	35	20	2	4	2	1	0	1	202
desobediência	5	3	2	2	3	1	3	12	8	8	0	47
desvio / corrupção de menor	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4
difamação	4	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	8
dinheiro falso	0	0	0	0	0	1	2	0	7	6	2	18
emprego de arma de arremesso	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
especulação	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
estupefacientes (relacionado com)	0	0	0	0	5	8	2	0	0	4	0	19
estupro	0	0	5	1	0	0	1	0	0	0	0	7
exercício ilegal de profissão titulada	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
extorsão	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
falsas declarações	0	2	1	0	1	0	1	2	0	0	0	7
falsificação / uso de documentos falsos	0	1	2	5	0	6	5	2	7	5	5	38
falso alarme	2	0	1	4	2	0	0	0	2	0	0	11
falta de prestação de alimentos	1	0	1	1	6	0	0	0	1	0	0	10
fogo posto / fogo posto urbano / incêndio	1	1	1	0	1	3	0	2	2	2	2	15
furto	129	130	148	240	121	139	80	80	165	166	227	1625
homicídio / suspeita de / tentativa de	1	0	0	0	0	3	2	0	1	0	0	7
homicídio involuntário	4	7	3	2	1	0	0	0	0	0	0	17
ilícito eleitoral	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
infiel depositário	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
injúrias	7	11	0	4	3	0	1	1	0	0	0	27
introdução em casa alheia	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	4
lenocídio	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	6
ofensas corporais	105	77	60	37	13	9	7	0	0	2	1	310
ofensas corporais involuntárias	27	74	59	40	4	0	0	1	0	0	0	205
posse ilegal de arma / posse de arma proibida	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
processo de segurança	1	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	4
receptação	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
resistência	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2
roubo	3	2	3	4	6	6	6	8	17	19	20	98
suicídio	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
tráfico de capitais	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
ultrage à moral	5	5	4	4	3	0	0	0	0	0	0	21
usurpação de imóvel	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
viciação / tráfico de veículo	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	1	5
violação	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	6
violação de correspondência	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
TOTAL	386	428	390	420	232	233	155	143	243	237	282	3142

Fig. 1. Todas as participações de crimes ocorridos em anos pares encontradas na amostragem de 5% analisada dos processos existentes no Arquivo Geral da Polícia Judiciária (1968 - 88).
Fonte: recolha realizada entre Abril e Junho de 1997.

Pretendo, neste capítulo, realizar uma primeira análise da evolução do crime da cidade do Porto, enquadrando-a na correspondente evolução dos cinco concelhos que lhe são adjacentes: Gaia, Gondomar, Maia, Matosinhos e Valongo. A designação de metrópole para definir este conjunto parece-me mais indicado do que a usual classificação de Grande Porto (conotada com uma área de limites imprecisos, definida pelo núcleo urbanizado envolvente da cidade do Porto, que não abrange a totalidade dos seis concelhos) ou do que

a designação oficial comarca do Porto, que, como já tive oportunidade de referir anteriormente, conhece uma alteração significativa no âmbito territorial que define na transição entre os períodos de actuação das duas entidades policiais referidas. Importa ainda salientar que o território a que chamo metrópole do Porto não corresponde aos limites actuais da Área Metropolitana do Porto, que inclui, para além dos seis concelhos já referidos, os de Espinho, Vila do Conde e Póvoa de Varzim.

Confrontando os dados apresentados por Mota (1988) relativos ao Arquivo Histórico (com a ressalva atrás referida da análise diferenciada de duas épocas distintas: 1928 a 45, dados da P. I. C.; 1946 a 1966, dados da P. J.), com os dados recolhidos directamente no Arquivo Geral (1966-88), que se apresentam no quadro da fig. 1, é possível obter uma visão genérica da evolução da ocorrência dos tipos de crime em estudo, na comarca do Porto e no âmbito temporal que este trabalho procura analisar: 1928 a 1988.

ANO	OFENSAS CORPORAIS + AGRESSÕES	AGRESSÕES	OFENSAS CORPORAIS
1928	144	101	43
1930	208	185	23
1932	360	110	250
1934	855	206	649
1936	726	65	661
1938	947	92	855
1940	906	98	808
1942	716	407	309
1944	696	513	183
1946	1962	506	1456
1948	2384	2	2382
1950	1638	1	1637
1952	2037	2	2035
1954	1490	2	1488
1956	1462	4	1458
1958	2426	5	2421
1960	2230	4	2226
1962	2225	3	2222
1964	2078	2	2076
1966	2727	4	2723
1968	2100	0	2100
1970	1540	0	1540
1972	1200	0	1200
1974	740	0	740
1976	260	0	260
1978	160	0	160
1980	140	0	140
1982	0	0	0
1984	0	0	0
1986	40	0	40
1988	20	0	20

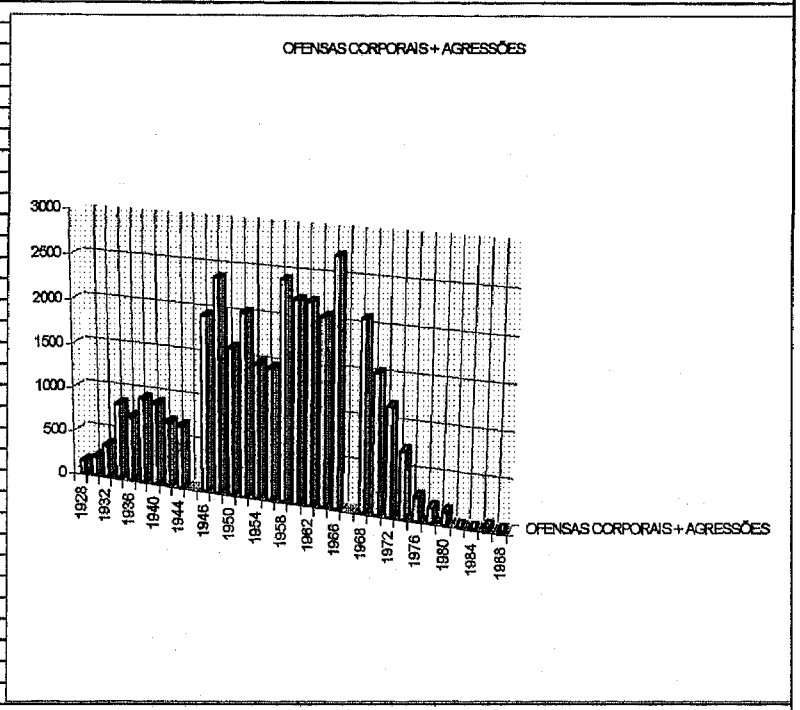


Fig. 2. Evolução da ocorrência de crimes de *ofensas corporais voluntárias / agressões* ocorridos em anos pares (1928 - 88).
Fontes: dados de 28 a 66: Livros de Porta da Polícia Judiciária (Mota, 88); dados de 68 a 88: projecção no universo dos dados obtidos na amostra (5%) analisada na recolha realizada no arquivo geral da P. J. entre Abril e Junho de 1997.

Assim, em relação às *ofensas corporais/agressões* (ver fig 2), dadas as características deste tipo de crimes e a natureza do tipo de processos que constituem o universo de recolha[1] é necessário levar em consideração que este decréscimo pode não corresponder a uma tendência real: é provável que constitua apenas uma indicação de que este tipo de crimes tende a não ser arquivado na Polícia Judiciária e, portanto, segue para a sua resolução judicial, sendo arquivado noutra instância.

No entanto, o decréscimo das ocorrências registados a partir de 1966 (que constitui o pico máximo de incidência com 2727 casos) é de tal modo pronunciado e os valores encontrados para a década de 80 são tão reduzidos que parece seguro concluir-se que existe uma efectiva diminuição deste tipo de ocorrências que, aliás, é típica de um processo de transição de uma sociedade de base rural para uma sociedade de base urbana.

ANO	ASSASSINATOS / HOMICÍDIOS
1928	0
1930	0
1932	2
1934	1
1936	3
1938	1
1940	1
1942	1
1944	0
1946	88
1948	62
1950	28
1952	12
1954	37
1956	41
1958	55
1960	61
1962	44
1964	53
1966	63
1968	20
1970	0
1972	0
1974	0
1976	0
1978	60
1980	40
1982	0
1984	20
1986	0
1988	0

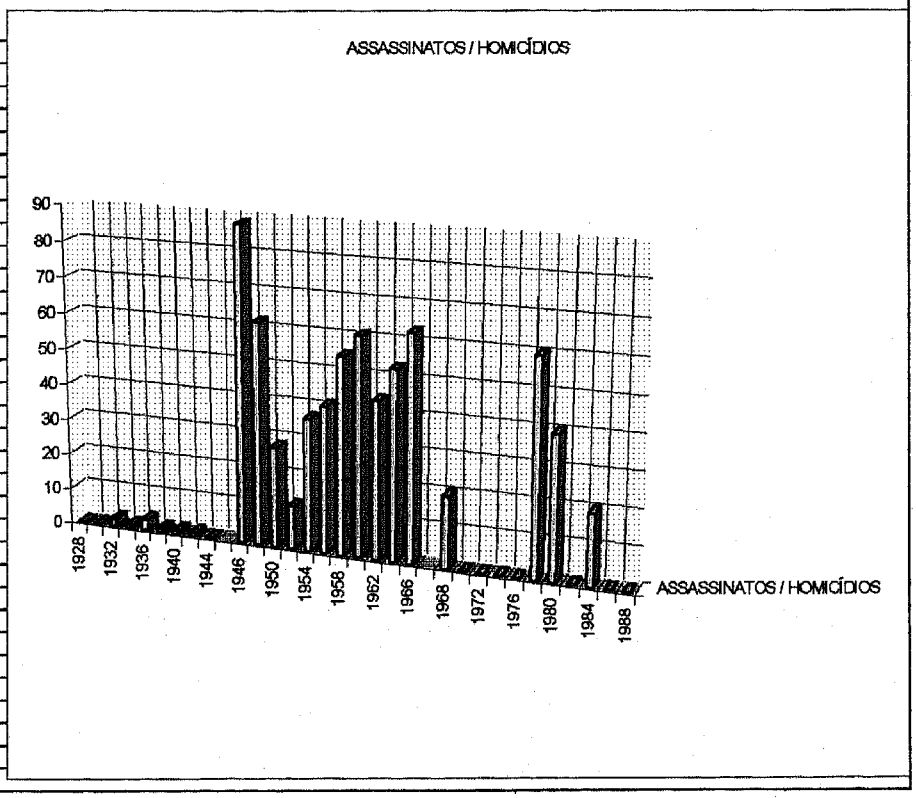


Fig. 3. Evolução da ocorrência de crimes de *homicídios* ocorridos em anos pares (1928 - 88).
Fontes: dados de 28 a 66: Livros de Porta da Polícia Judiciária (Mota, 88); dados de 68 a 88: projecção no universo dos dados obtidos na amostra (5%) analisada na recolha realizada no arquivo geral da P. J. entre Abril e Junho de 1997.

[1] Os arquivos da Polícia Judiciária, como já referi, apenas incluem processos arquivados por uma de quatro razões: recolha de prova bastante de não se ter verificado crime, o arguido não o ter praticado a qualquer título, ser inadmissível o procedimento judicial ou não ter sido possível ao Ministério Público obter indícios suficientes da verificação do crime ou dos seus agentes.

No caso dos homicídios, como se pode ver na fig.3, a recolha apresenta valores muito baixos (que, na amostragem realizada entre 1968 e 1988, oscilam entre 0 e 3), pelo que a aparente variação não tem grande significado real; aliás, já foi referido que a leitura dos processos encontrados neste arquivo relativos ao crime de homicídio revela que estes são, na sua maioria, suspeitas infundadas (casos de suicídio ou morte por razões de saúde).

A análise da variação de ocorrências de *furtos e roubos* permite uma maior confiança na análise dos resultados: pelas características deste tipo de crimes (na sua maioria praticados por desconhecidos, em que é difícil às instâncias formais de controlo reunir provas suficientes para avançar para a fase seguinte da tramitação legal de processo), os processos existentes no arquivo da Polícia Judiciária parecem poder constituir um indicador fiável da sua evolução.

ANO	FURTOS + ROUBOS
1928	728
1930	1190
1932	1263
1934	1434
1936	1156
1938	869
1940	1170
1942	1187
1944	1084
1946	2007
1948	1009
1950	1316
1952	1547
1954	1553
1956	1696
1958	1673
1960	1899
1962	1764
1964	1999
1966	2236
1968	2640
1970	2640
1972	3020
1974	4880
1976	2540
1978	2940
1980	1720
1982	1760
1984	3640
1986	3700
1988	4940

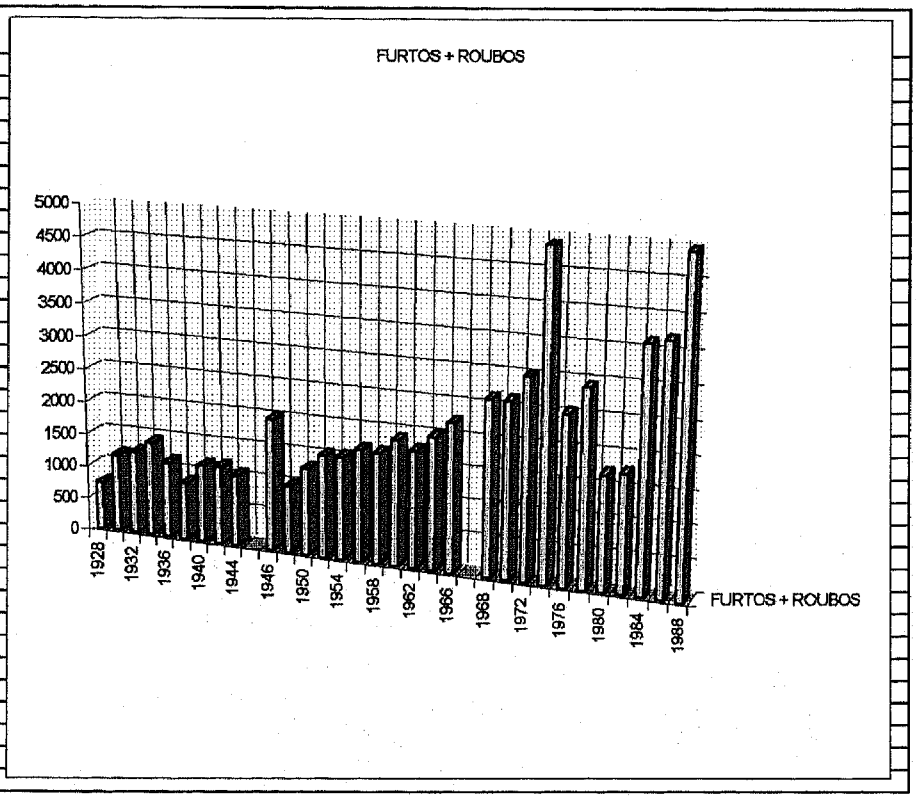


Fig. 4 - Evolução da ocorrência de crimes de *furto e roubo*, ocorridos em anos pares, entre 1928 e 1988, arquivados na Polícia Judiciária.
Fontes: dados de 28 a 66: Livros de Porta da Polícia Judiciária (Mota, 88); dados de 68 a 88: projecção no universo dos dados obtidos na amostra (5%) analisada na recolha realizada no arquivo geral da P. J. entre Abril e Junho de 1997.

Assim, como se pode observar na fig. 4, parece existir uma tendência de crescimento descontínua, no total do âmbito temporal analisado, que é expressa com uma evolução constante entre 1928 e 1978 (com picos de incidência em 1946 e 1974), apresentando depois um ligeiro decréscimo na primeira metade da década de 80 que, no entanto, na segunda metade desta década, é contrariado por um crescimento que retoma a tendência da curva evolutiva, atingindo mesmo em 1988 o seu ponto mais alto (4940 crimes registados).

Para os objectivos deste trabalho que, recordo, incidem especialmente no estudo da relação da evolução da incidência de um determinado tipo de crimes[1] com a evolução das características físicas e vivenciais dos tecidos urbanos onde estes ocorrem, importa analisar, em primeiro lugar, como é que estas tendências de evolução se distribuem num territorial alargado que definimos como *metrópole do Porto*.

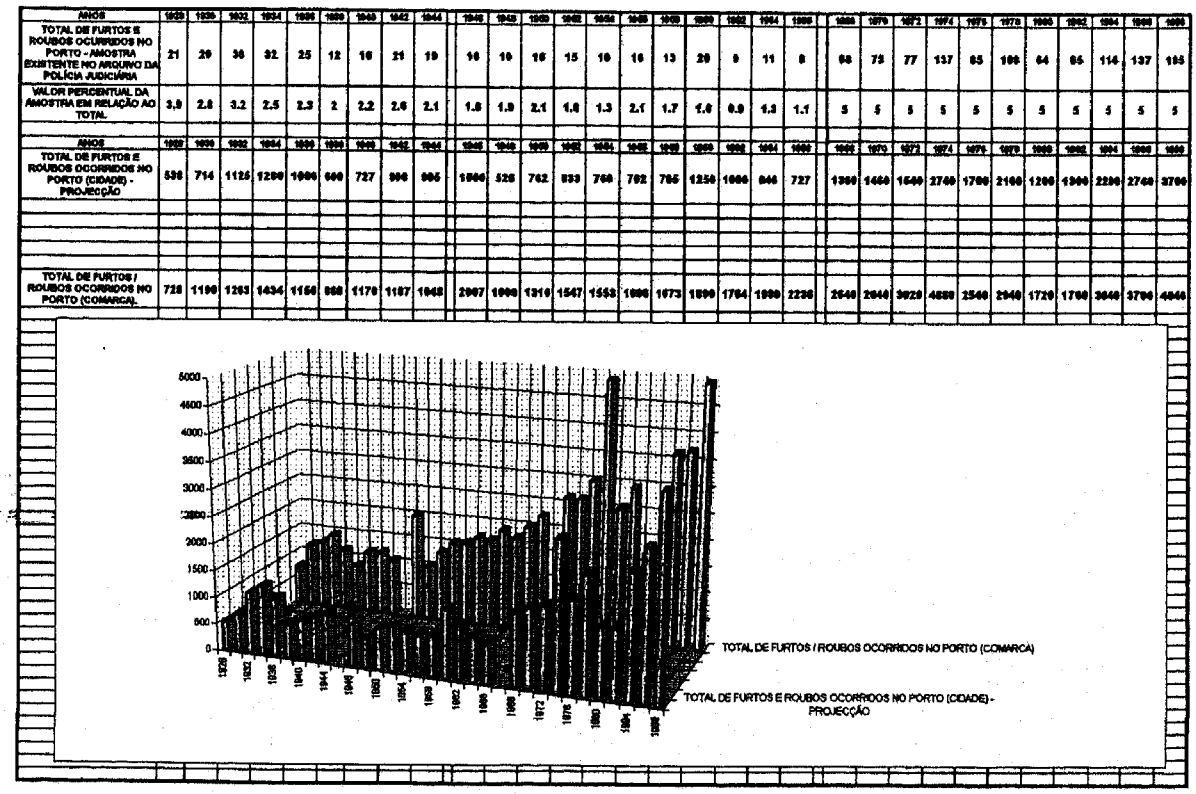


Fig. 5 - Evolução da ocorrência de crimes de *furto e roubo* ocorridos em anos pares, na cidade e no Grande Porto, entre 1928 e 1988, arquivados na Polícia Judiciária.
Fontes: dados da comarca de 28 a 66: Mota, 88; dados da cidade de 28 a 66: projecção no universo dos dados obtidos na amostra (variável entre 3,9% e 0,9%, pré-definida pelos processos existentes no Arquivo Histórico) analisada na recolha realizada entre Fevereiro e Abril; dados da cidade de 68 a 88: projecção no universo dos dados obtidos na amostra (5%) analisada na recolha realizada no arquivo geral da P. J. entre Abril e Junho de 1997.

[1] Nomeadamente aqueles cuja análise è necessária para a comparação com o modelo de Cusson (1990): furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa e roubo.

No gráfico da figura 5, é possível confrontar a variação do total de furtos e roubos ocorridos entre 1928 e 1988, na cidade e na metrópole, comparando os dados apresentados por Mota para o total da comarca (entre 1928 e 1966) com uma projecção no universo dos resultados obtidos na amostras analisadas nas recolhas efectuadas em ambos os arquivos da P. J..

	ANOS	1911	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990
População residente	CIDADE DO PORTO	191890	202310	228794	258548	281406	303424	301655	327386	302472
	GRANDE PORTO	387090	405787	480239	563718	631855	723340	802075	968881	1013220

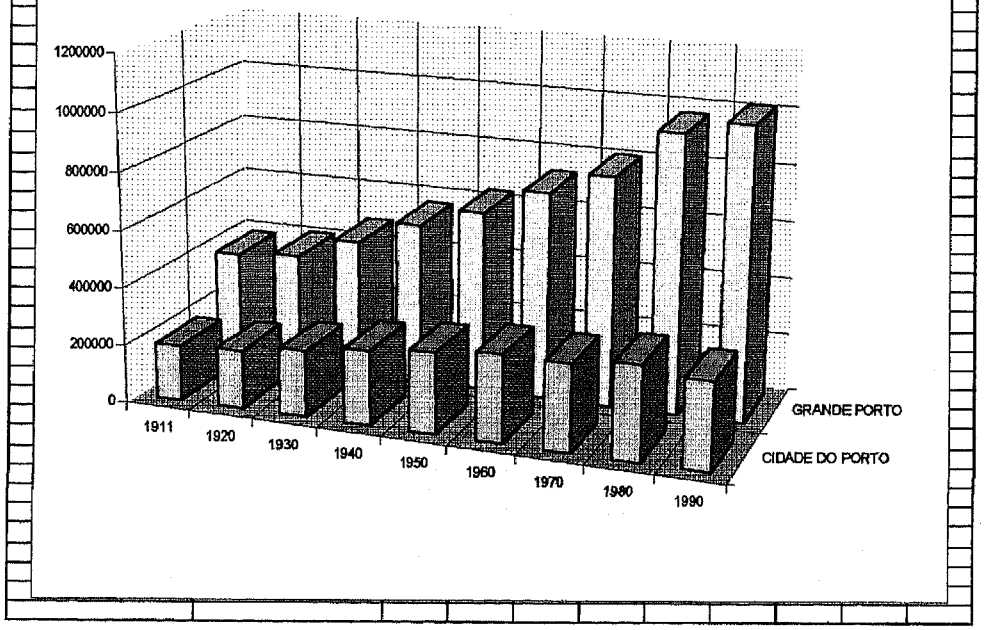


Fig. 6. Evolução da população residente na cidade e na metrópole do Porto (1911 - 90).
Fontes: Breda, 92; INE.

Assim, parece existir uma curva de evolução paralela, em todo o âmbito temporal analisado, que apresenta a já referida tendência geral de crescimento descontínua, em que se salienta a já referida diminuição entre 74 e 82, para na segunda metade da década de 80 retomar a tendência de crescimento, que apresenta um pico em 1988. No entanto, confrontando estes dados com os da evolução da população residente na cidade do Porto face ao grande Porto, apresentados na fig. 6, é curioso verificar que esta evolução não é paralela: enquanto que a população da cidade do Porto não apresenta alteração significativa a partir de 1960, a população do grande Porto conhece uma tendência de crescimento continua entre 1920 e 1990, atingindo nesse ano valores que ultrapassam o triplo da população da cidade. Portanto, se é verdade que existe um crescimento da incidência do

crime de furto e roubo (medido em valor absoluto) que é paralelo entre a cidade e a metrópole, se tivermos em conta os valores de evolução da população compreendemos que este corresponde a uma evolução bem mais significativa do total de crimes por habitante na cidade e a uma menor evolução do crime por habitante na comarca.

ANOS	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1988/90 *
TOTAL DE FURTOS E ROUBOS OCURRIDOS NO PORTO (CIDADE) - PROJECÇÃO	714	727	762	1250	1460	1280	3700
TOTAL DE FURTOS / ROUBOS OCORRIDOS NO PORTO (COMARCA).	1190	1170	1316	1899	2640	1720	4940
POPULAÇÃO RESIDENTE - PORTO	229794	258548	281406	303424	301655	327368	302472
POPULAÇÃO RESIDENTE - GRANDE PORTO	480239	563718	631855	723340	802075	966861	1013220
	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1988/90
NÚMERO DE FURTOS / ROUBOS POR 10 000 HABITANTES - GRANDE PORTO.	25	21	21	26	33	18	49
NÚMERO DE FURTOS / ROUBOS POR 10 000 HABITANTES - CIDADE DO PORTO.	31	28	27	42	49	39	123

* número de furtos e roubos relativos a 88, número de habitantes relativos a 90...

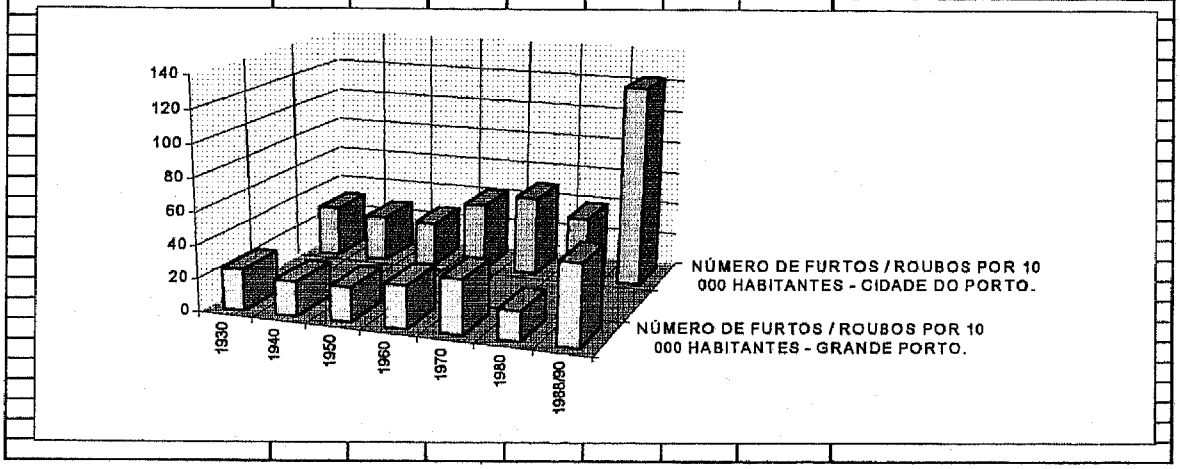


Fig. 7. Evolução da incidência de crimes de roubo e furto face à evolução da população residente na cidade e na metrópole do Porto (1930 - 90).
Fontes: Mota, 88; recolha realizada no arquivo histórico da P. J. entre Fevereiro e Abril; recolha realizada no arquivo geral da P. J. entre Abril e Junho de 1997; Breda, 92; INE.

Como podemos observar na fig. 7, existe uma tendência de crescimento do número de crimes por 10 000 habitantes, tanto na comarca como na cidade, entre 1940 e 1988/90,[1] com a excepção do ano de 1980 em ambos os casos; mas se para ambos os contextos geográficos os valores atingidos em 1940 são próximos (21 na comarca, 28 na cidade) o aumento de incidência na cidade é bastante mais pronunciado (atingindo em 88 os 123 crimes por 10 000 habitantes, um aumento de cerca de 440%) do que na metrópole (apesar

[1] Os dados da incidência de furtos e roubos são relativos a 1988, e os dados da população residente são relativos a 1990 (Censos do INE).

de este ser também assinalável, atingindo em 88 os 49 crimes por 10 000 habitantes, um aumento de cerca de 230%).

CRIME	1968	1970	1972	1974	1976	1978	1980	1982	1984	1986	1988		Total
Gaia													
conto do vigário	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
furto	17	19	28	30	5	4	1	1	2	2	0		109
relacionado com estupefacientes	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0		2
ofensas corporais	17	11	12	1	0	0	0	0	0	0	0		41
roubo	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		2
TOTAL	35	31	40	31	6	5	1	1	2	2	0		154
Gondomar													
conto do vigário	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
furto	10	6	13	14	8	12	7	9	21	16	10		126
relacionado com estupefacientes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
ofensas corporais	11	11	5	5	5	1	0	0	0	0	0		38
roubo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
TOTAL	21	17	18	19	13	13	7	9	21	16	10		164
Maia													
conto do vigário	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
furto	1	1	5	5	12	3	7	9	15	14	28		100
relacionado com estupefacientes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
ofensas corporais	12	10	9	5	1	0	2	0	0	0	0		39
roubo	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	3		5
TOTAL	13	11	14	10	13	4	9	9	16	14	31		144
Matosinhos													
conto do vigário	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1
furto	30	23	21	34	2	8	0	0	1	1	0		120
relacionado com estupefacientes	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0		1
ofensas corporais	18	12	11	1	0	0	0	0	0	0	0		42
roubo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
TOTAL	48	36	32	35	3	8	0	0	1	1	0		164
Valongo													
conto do vigário	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
furto	2	2	4	9	5	5	4	1	11	8	11		62
relacionado com estupefacientes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
ofensas corporais	7	3	3	3	2	0	1	0	0	0	0		19
roubo	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0		4
TOTAL	9	5	7	12	7	5	5	1	14	9	11		85
Porto													
conto do vigário	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0		2
furto	66	72	74	133	79	101	58	57	101	119	172		1032
relacionado com estupefacientes	0	0	0	0	2	4	2	0	0	3	0		11
ofensas corporais	33	10	13	18	3	2	4	0	0	2	1		86
roubo	2	1	3	4	6	7	6	8	13	18	13		81
TOTAL	101	84	90	156	90	114	70	65	114	142	186		1212

Fig. 8. Evolução da incidência dos diferentes tipos de crime em estudo nos seis concelhos da metrópole do Porto (1968 - 88). Projecção no universo a partir de uma amostra de 5%.
Fontes: recolha realizada no arquivo geral da P. J. entre Abril e Junho de 1997.

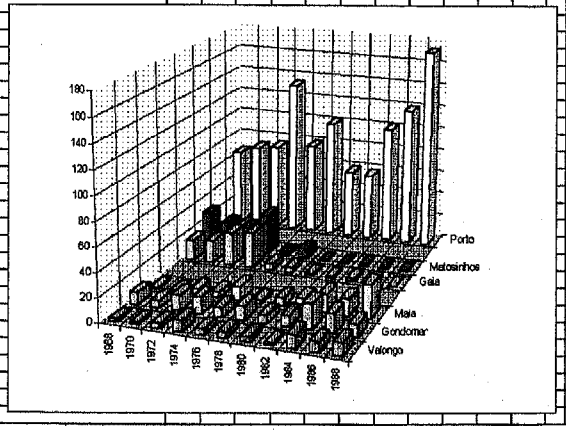
Analisando agora os dados recolhidos no arquivo geral da P. J., no período entre 1968-88, é possível compreender melhor a distribuição territorial dos diferentes tipos de crime em estudo, na metrópole: numa primeira análise dos dados da fig.8, é possível compreender que a evolução da incidência dos tipos de crime analisados é dada essencialmente pela evolução do crime de furto e ofensas corporais; os dados relativos aos

outros tipos de crime analisados (conto do vigário, roubo e crimes de consumo, posse ou tráfico de droga) apresentam valores muito baixos, com oscilações pouco significativas.

Em todos os cinco concelhos se verifica a mesma tendência de evolução dos crimes de *ofensas corporais*, que aliás é paralela à que se observa no concelho do Porto: todos apresentam os seus valores mais altos entre 1968 e 1976, apresentando depois uma tendência de diminuição que conduz a um quase desaparecimento deste tipo de crime nos anos 80. De realçar que os concelhos de Gaia e Matosinhos são os que apresentam valores mais altos para os anos 68 a 72, apresentando ambos uma incidência quase nula já em 74, tendência que é mais tardia nos concelhos de Gondomar e Maia (78 e 76, respectivamente). Quanto ao concelho de Valongo, a incidência do crime de ofensas corporais nunca é muito elevada, apresentando logo a partir de 1970 valores inferiores a 3 na amostra analisada (o que representa menos de 60 ocorrências / ano).

FURTOS	1968	1970	1972	1974	1976	1978	1980	1982	1984	1986	1988	Total
Valongo	2	2	4	9	5	5	4	1	11	8	11	62
Gondomar	10	6	13	14	8	12	7	9	21	16	10	126
Maia	1	1	5	5	12	3	7	9	15	14	28	100
Gaia	17	19	28	30	5	4	1	1	2	2	0	109
Matosinhos	30	23	21	34	2	8	0	0	1	1	0	120
Porto	60	72	74	133	79	101	59	57	101	119	172	1032

DENSIDADE: hab/km2	1960	1970	1980	1990
Valongo	458	555	880	1018
Gondomar	635	789	961	1074
Maia	641	784	978	1113
Gaia	821	1059	1326	1455
Matosinhos	1461	1753	2191	2435
Porto	7474	7430	8063	7450



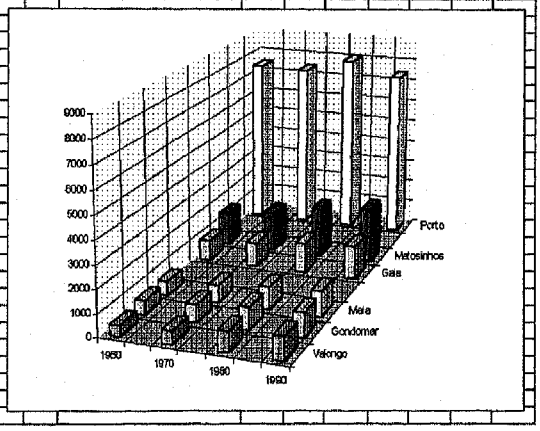


Fig. 9 - Evolução da incidência dos diferentes tipos de crime em estudo entre 1968 e 1988 (valores encontrados para a amostra de 5% analisada) e dos valores da densidade populacional, na cidade do Porto e nos restantes concelhos do Grande Porto (1960 - 90).
Fontes: recolha realizada no arquivo geral da P. J. entre Abril e Junho de 1997; Breda, 92; INE; Oliveira, 73.

Quanto ao crime de furto, os concelhos de Matosinhos e Gaia são os que apresentam valores mais altos no período de 68 a 74 e uma tendência para uma diminuição muito acentuada a partir de 1976, apresentando valores muito baixos para a década de 80. Pelo contrário, Maia e Valongo apresentam os seus valores mais altos na década de oitenta, nomeadamente entre 84 e 88. Por último, Gondomar é o concelho que apresenta uma maior

tendência de oscilação entre os valores encontrados, que variam entre os 6 (que representam 120 ocorrências) em 1970 e os 21 casos encontrados (que representam 420 ocorrências) em 1984. Encontramos portanto algum paralelismo entre as tendências de evolução dos concelhos de Gaia e Matosinhos (maior incidência de crimes de ofensas corporais e furtos entre 68 e 74, menor incidência posterior), por um lado, e os apresentados pelos restantes três concelhos (Gondomar, Maia e Valongo), por outro.

Curiosamente, este paralelismo de Matosinhos e Gaia encontra-se também na análise dos dados demográficos dos seis concelhos da metrópole. Como também se observa na fig. 9, são também estes os concelhos que apresentam maiores valores de população residente e densidades populacionais, no primeiro período temporal analisado: em 1970, apresentavam já populações superiores a 100 000 habitantes (109 225 em Matosinhos, 180 875 em Gaia) e densidades superiores a 1000 habitantes por km2 (2190,9 em Matosinhos, 1058,9 em Gaia). Os restantes 3 concelhos só atingem valores de densidade superiores a 1000 km2 em 1990 (1074,4 em Gondomar, 1112,9 na Maia, 1016,2 em Valongo).

Estes dados parecem confirmar a ideia de que a um processo de urbanização (alteração de uma estrutura de organização de território de raiz rural para uma de características urbanas) corresponde uma diminuição de incidência de crimes de agressão/ofensas corporais, paralelamente a um aumento de incidência de crimes de furto e roubo (Shelley, 1981; Cusson, 1990). Efectivamente, os concelhos de Gaia e Matosinhos, pela relação privilegiada que ambos têm com a cidade do Porto e com a região Norte (no caso de Gaia, por via da sua localização na margem do rio Douro e no caso de Matosinhos devido à localização do porto de Leixões), apresentam já em 1960 uma estrutura urbana consolidada com um núcleo bem definido (se bem que, tal como nos restantes concelhos, com tendências de expansão), enquanto que o processo de urbanização dos concelhos de Gondomar, Maia e Valongo está ainda no seu início, nessa data, não existindo no seu território núcleos urbanos suficientemente consolidados para estruturar a tendência de crescimento.

No entanto, os dados de Matosinhos e Gaia apresentam uma outra realidade que não é explicável tão facilmente: o decréscimo do crime de furto apresentado a partir da 2ª metade da década de 70 indica que o prosseguimento do crescimento populacional que estes concelhos sentiram a partir dessa data já não tem paralelo na evolução do crime de furto.

Esta constatação parece indicar que a relação existente entre o crescimento urbano e o crescimento do crime de furto não é directa e imediata, mas obedece a outros factores: uma interpretação possível é a de que se terá atingido em ambos os concelhos um ponto de equilíbrio do meio urbano, um momento em este já está dotado de mecanismos de autoprotecção, sejam estes uma boa organização das instâncias formais de controlo ou a emergência de mecanismos informais de controlo do crime.

No entanto, no caso do concelho do Porto (que é o que corresponde ao âmbito principal deste trabalho) esta constatação da complexidade da relação existente entre o crescimento urbano e o crescimento do crime de furto é confirmada pela inversa: enquanto a população (e, consequentemente, a densidade) não sofrem alterações significativas entre 1960 e 1990, o crime de furto e roubo apresenta uma variação de tendência crescente.

Segundo a mesma interpretação, o referido ponto de equilíbrio do meio urbano terá sido aqui ultrapassado; os altos valores de população e densidade resultam nas relações de proximidade e impessoalidade que Shelley e Jacobs[1] referem, e exigem um outro tipo de mecanismos de controlo informal. Para compreender melhor esta realidade, para o caso da cidade do Porto torna-se necessário analisar em mais pormenor os dados obtidos para este concelho.

3.3
Crescimento e decréscimo do crime no Porto: a cidade.

Os dados dos processos analisados em ambos os arquivos da P. J., segunda a metodologia já referida, apresentam-se nos quadros da fig. 10, divididos conforme as diferentes fontes de pesquisa que os informaram.

- no quadro da fig. 10.1, indicam-se as incidências registadas no período entre 1928 e 44, anos de actuação da Polícia de Investigação Criminal, dados recolhidos no Arquivo Histórico da Polícia Judiciária.
- no quadro da fig. 10.2, indicam-se as incidências registadas no período entre 1946 e 66, anos de actuação da Polícia Judiciária, dados recolhidos no mesmo arquivo.

[1] "*Great cities are not little towns only larger; they are not like suburbs only denser. They differ from towns and suburbs in basic ways, and one of these is that cities are, by definition, full of strangers.* (...) *The bedrock attribute of a successful city district is that a person must feel personally safe and secure on the street among all these strangers* (...) *The first thing to understand is that the public peace* (...) *of cities is not kept primarily by the police, necessary as police are. It is kept primarily by an intricate, almost unconscious, network of voluntary controls and standards among the people themselves.*" (Jacobs, 61, p.39/40)

ANOS	1928	1930	1932	1934	1936	1938	1940	1942	1944				TOTAIS
AGRESSÕES NO ESPAÇO PÚBLICO	3	4	5	14	6	10	15	3	3				63
simples	3	3	3	8	5	6	11	3	2				44
com arma branca, de fogo ou instrumento contundente	0	1	2	6	1	4	4	0	1				19
BURLAS NO ESPAÇO PÚBLICO	3	4	4	2	3	1	1	2	1				21
HOMICÍDIOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
FURTOS SIMPLES	19	16	31	27	18	10	15	14	17				167
no espaço público	6	5	5	5	5	3	4	3	0				36
em est. comerciais, escritórios ou outros - com acesso público	3	3	6	8	1	1	2	2	2				28
em est. comerciais, escritórios ou outros - sem acesso público	4	3	5	9	5	1	5	3	5				40
em residência	5	4	14	5	6	5	4	5	2				50
em veículo	0	1	1	1	0	0	0	0	0				3
de veículo (bicicleta /ciclomotor /motorizada)	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
em bordel /por prostitutas	1	0	0	1	1	0	0	0	8				11
FURTOS COM ARROMBAMENTO, ESCALAMENTO OU CHAVE FALSA	2	4	3	4	7	2	0	7	2				31
em est. comerciais, escritórios ou outros	2	0	1	2	3	0	0	6	1				15
em residência	0	4	2	2	3	2	0	1	1				15
em veículo	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
de veículo (automóvel)	0	0	0	0	1	0	0	0	0				1
ROUBOS	0	0	2	1	0	0	1	0	0				4
no espaço público	0	0	2	1	0	0	1	0	0				4
em est. comerciais, escritórios ou outros	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
em residência	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
TOTAL	27	28	45	48	34	23	32	26	23				286

Fig. 10.1 - Evolução de diferentes tipos de crime ocorridos na cidade do Porto entre 1928 e 1944: processos existentes no Arquivo Histórico, arquivados pela P. I. C..
Fontes: amostra (variável entre 3,9% e 0,9%, pré-definida pelos processos existentes no Arquivo Histórico) analisada na recolha realizada entre Fevereiro e Abril de 1997;

ANOS	1946	1948	1950	1952	1954	1956	1958	1960	1962	1964	1966		TOTAIS
AGRESSÕES NO ESPAÇO PÚBLICO	6	14	7	11	4	5	10	10	4	5	4		80
simples	5	12	4	9	3	3	7	8	4	2	4		61
com arma branca, de fogo ou instrumento contundente	1	2	3	2	1	2	3	2	0	3	0		19
BURLAS NO ESPAÇO PÚBLICO	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1		4
HOMICÍDIOS	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0		2
FURTOS SIMPLES	13	8	10	14	9	13	7	15	5	5	6		105
no espaço público	2	1	0	4	0	1	1	5	0	0	0		14
em est. comerciais, escritórios ou outros - com acesso público	4	0	3	0	1	1	2	2	2	0	0		15
em est. comerciais, escritórios ou outros - sem acesso público	3	3	3	6	1	5	2	0	3	3	4		33
em residência	3	2	4	4	7	5	1	5	0	1	2		34
em veículo	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0		3
de veículo (bicicleta /ciclomotor /motorizada)	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0		3
em bordel /por prostitutas	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0		3
FURTOS COM ARROMBAMENTO, ESCALAMENTO OU CHAVE FALSA	3	2	4	1	0	3	6	4	4	6	2		35
em est. comerciais, escritórios ou outros	0	0	3	1	0	0	2	4	0	4	1		15
em residência	3	0	1	0	0	3	2	0	2	1	1		13
em veículo	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1		3
de veículo (automóvel)	0	2	0	0	0	0	2	0	1	0	0		5
ROUBOS	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0		4
no espaço público	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0		4
em est. comerciais, escritórios ou outros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
em residência	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
TOTAL	22	24	25	26	15	22	23	30	13	17	13		230

Fig. 10.2 - Evolução de diferentes tipos de crime ocorridos na cidade do Porto entre 1946 e 1966: processos existentes no Arquivo Histórico, arquivados pela P. J..
Fontes: amostra (variável entre 3,9% e 0,9%, pré-definida pelos processos existentes no Arquivo Histórico) analisada na recolha realizada entre Fevereiro e Abril de 1997;

ANOS	1968	1970	1972	1974	1976	1978	1980	1982	1984	1986	1988		TOTAIS
AGRESSÕES NO ESPAÇO PÚBLICO	23	10	10	14	1	0	1	0	0	1	1		61
simples	21	8	8	13	1	0	0	0	0	0	1		52
com arma branca, de fogo ou instrumento contundente	2	2	2	1	0	0	1	0	0	1	0		9
BURLAS NO ESPAÇO PÚBLICO	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0		2
HOMICÍDIOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
FURTOS SIMPLES	46	48	48	59	24	34	19	11	37	55	46		427
no espaço público	4	5	9	7	5	7	0	3	3	4	2		49
em est. comerciais, escritórios ou outros - com acesso público	8	7	7	12	8	7	1	2	10	12	6		80
em est. comerciais, escritórios ou outros - sem acesso público	11	4	9	7	6	7	6	0	10	8	4		72
em residência	5	10	8	9	2	7	4	4	4	9	7		69
em veículo automóvel	9	10	3	11	2	4	2	0	0	8	6		55
de veículo (bicicleta /ciclomotor /motorizada)	5	11	11	13	0	2	6	2	9	10	9		78
em transporte público	4	1	1	0	1	0	0	0	1	4	12		24
FURTOS COM ARROMBAMENTO, ESCALAMENTO OU CHAVE FALSA	20	24	26	74	55	67	39	46	64	64	126		605
em est. comerciais, escritórios ou outros	8	6	10	22	24	28	28	30	49	41	59		305
em residência	5	4	2	5	5	2	5	12	7	11	19		77
em veículo	4	5	6	9	2	14	2	2	3	9	41		97
de veículo (automóvel)	3	9	8	38	24	23	4	2	5	3	7		126
ROUBOS	2	1	3	4	6	7	6	8	13	18	13		81
no espaço público	2	0	3	3	6	6	5	5	10	13	4		57
por esticão	0	0	0	0	0	1	0	3	1	4	7		16
em est. comerciais, escritórios ou outros	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1		3
em residência	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	1		5
TOTAL	91	84	87	152	86	108	65	65	114	138	186		1176

Fig. 10.3 - Evolução de diferentes tipos de crime ocorridos na cidade do Porto entre 1968 e 1988: processos existentes no Arquivo Geral, arquivados pela P. J..
Fontes: amostra (5%) analisada na recolha realizada no arquivo geral da P. J. entre Abril e Junho de 1997.

- no quadro da fig. 10.3, indicam-se as incidências registadas no período entre 1968 e 88, anos de actuação da Polícia Judiciária, dados recolhidos no arquivo geral da Polícia Judiciária.

Estes dados correspondem ao número de processos analisados, dos quais foram recolhidos os dados espaço/temporais de cada crime, o que permitirá uma análise cartográfica da incidência da cada tipo de crime, que será efectuada no próximo capítulo. Importa, para já, analisar a sua informação do ponto de vista das tendências gerais de evolução.

O gráfico da fig. 11 permite uma leitura comparada bastante elucidativa: se para o furto simples a oscilação evolutiva se apresenta relativamente constante em todo o âmbito temporal analisado (1928-88), é notório que a evolução dos dois restantes tipos de crime (roubo e furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa), sendo relativamente constante nos dois primeiros períodos temporais, apresenta uma tendência geral de aumento importante entre 1968 e 1988 que importa analisar. No caso do furto simples[1] são notórias as seguintes constatações:

- uma diminuição do furto no espaço público a partir da década de 80;

[1] Designação que adopto para simplificação de linguagem, para identificar os furtos onde não ocorre arrombamento ou escalamento e não é utilizada chave falsa.

- uma evolução irregular do furto em edifícios com acesso público (estabelecimentos comerciais e outros), com picos de incidência em 1974, 1984 e 1986;
- uma evolução irregular do furto em edifícios não habitacionais sem acesso público (estabelecimentos comerciais fechados, escritórios e outros), com picos de incidência em 1968, 1972 e 1984, e do furto em residências, com picos de incidência em 1970, 1974 e 1986;
- uma maior incidência de furtos em veículo automóvel até 1974, uma posterior diminuição para valores muito baixos, e um recrudescimento na 2ª metade da década de 80;
- igual variação para o furto de veículos de 2 rodas (bicicletas, ciclomotores e motorizadas) e para o furto em transporte público.

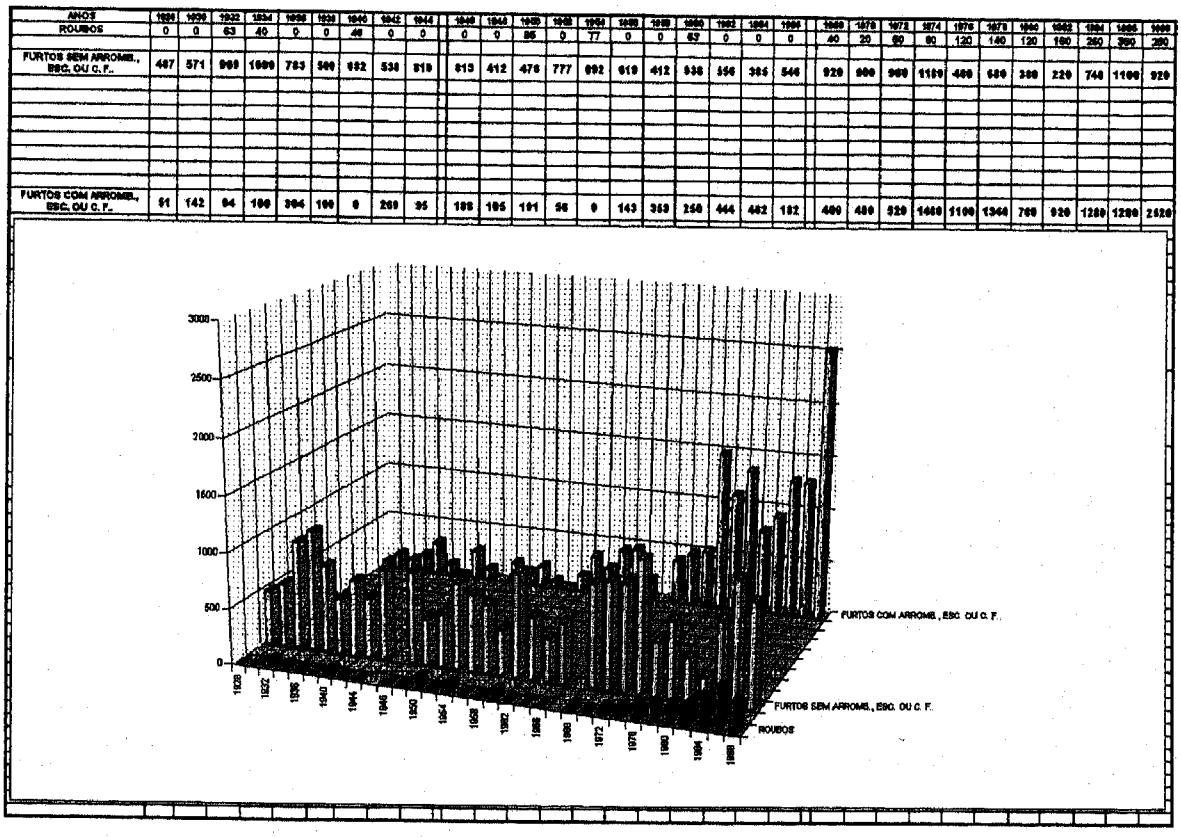


Fig. 11. Evolução da ocorrência de crimes de *roubo, furto simples e furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa* ocorridos em anos pares, na cidade do Porto (1928 - 88).
Fontes: dados de 28 a 66: projecção no universo dos dados obtidos na amostra (variável entre 3,9% e 0,9%, pré-definida pelos processos existentes no Arquivo Histórico) analisada na recolha realizada entre Fevereiro e Abril; dados de 68 a 88: projecção no universo dos dados obtidos na amostra (5%) analisada na recolha realizada no arquivo geral da P. J. entre Abril e Junho de 1997.

Quanto aos furtos com arrombamento, escalamento ou chave falsa, encontramos:

- uma evolução crescente e contínua para o furto em estabelecimentos comerciais, escritórios e outros edifícios não habitacionais;
- uma tendência de crescimento do furto em residência na década de 80;
- uma tendência de crescimento do furto de automóveis entre 1966 e 78, um posterior decréscimo e um grande aumento na 2ª metade da década de 80.
- um período de grande incidência do furto de automóveis entre 1974 e 78.

Quanto ao roubo, nota-se:

- uma tendência geral de crescimento do roubo no espaço público (incluindo o esticão), na segunda metade da década de 80;
- valores muito baixos para roubos em edifícios, habitacionais ou não.

Em resumo, podemos concluir que existem três períodos distintos:

- um primeiro período, entre 1928 e 1972, que apresenta oscilações de incidência pouco significativas[1] para todos os tipos de crime analisados, onde o furto simples apresenta valores muito mais altos do que o furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa e a agressão no espaço público apresenta valores elevados; de referir que a partir de 1968 ocorre uma maior incidência de furtos e agressões ocorridos no espaço público, ou em local de acesso público (transportes públicos, estabelecimentos comerciais e outros) - furtos a pessoas, furtos simples em automóveis ou de veículos de duas rodas - que se prolonga até 1974 e até 1978, no caso dos furtos com arrombamento ou chave falsa em automóveis e de automóveis;
- um segundo período, entre 1974 e 1980, em que existe uma diminuição geral dos furtos, mais evidente nos diferentes tipos de furto simples, menos pronunciado em algumas categorias do furto com arrombamento, chave falsa ou escalamento (destes, o furto em edifícios não habitacionais é claramente uma excepção, conhecendo inclusivamente um ligeiro aumento);

---

[1] O aparente desfasamento quantitativo entre os dados recolhidos no arquivo histórico (1928-66) e os recolhidos no arquivo geral (1968-88) explica-se pela diferença na representatividade da amostra correspondente:

- no arquivo histórico, a amostra estava pré-definida pelos processos existentes, e tinha uma representatividade variável - cerca de 2%, em média (para os furtos e roubos variava entre 3,9% para 1928 e 0,9% para 1962, como se indica na fig. 5, p.85).
- no arquivo geral, como se refere no capítulo 2.2, foi efectuada uma recolha com amostra fixa de 5% e selecção aleatória de processos.

- um terceiro período, entre 1982 e 1988, em que existe um agravamento acentuado dos crimes de furto com arrombamento, chave falsa ou escalamento (com excepção do furto de automóveis) e dos crimes de roubo.

Podemos então concluir que, mais do que um crescimento geral dos crimes analisados, encontramos na década de 80 um agravamento de certos tipos de crime, com especial destaque para o furto com arrombamento, chave falsa ou escalamento e para o roubo. Estes dados vêm assim confirmar a hipótese anteriormente avançada do desfasamento temporal entre as curvas evolutivas de Cusson (relativas aos crimes de roubo e furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa) e a realidade do Porto: enquanto este autor refere um crescimento acentuado destes crimes (na Europa ocidental democrática) a partir dos anos 60, na cidade em estudo este crescimento só é efectivo a partir dos anos 80 (depois do pico de 1974 e da posterior diminuição até ao final da década de 70).

3.4
Evolução do crime no Porto: para a construção de um modelo interpretativo.

O enquadramento teórico dos capítulos 1 e 2 sugere várias linhas de investigação que poderão ser desenvolvidas no estudo da evolução "atípica" (em relação ao contexto da Europa ocidental) da incidência dos tipos de criminalidade em estudo em Portugal e, mais concretamente, na cidade do Porto, explicitada neste capítulo 3. Para compreender este paralelismo (desfasado temporalmente) em relação ao modelo explicativo de Cusson, importa assim, antes de proceder ao estudo das circunstâncias particulares da cidade do Porto, abordar um conjunto de factores singulares da realidade portuguesa, de modo a enquadrar a cidade do Porto no contexto nacional:

1. o estudo da evolução das pirâmides etárias para determinar o crescimento do "grupo de risco" (jovens do sexo masculino, com idades compreendidas entre os 14 e os 24 anos) na população, no período temporal em estudo;

2. o estudo dos mecanismos de integração social (família, escola, relações de sociabilidade) destes grupos etários, tendo em conta a especificidade do regime político português anterior a 74, e a influência destes mecanismos no controlo dos potenciais delinquentes; neste contexto, assume particular importância a influência da situação

particular de Guerra Colonial em que o país se encontra envolvido entre 1960 e 74 e a consequente integração de maior número de jovens do sexo masculino no exército português (instituição que exerce um controlo social muito forte sobre os elementos que integra);

3. a influência dos índices de emigração sobre as faixas etárias em estudo, que tendem a diminuir ainda mais a percentagem de população masculina pertencente ao grupo etário de risco;

4. a influência da peculiar organização territorial portuguesa, de base rural muito forte até 1960, e do tardio processo de urbanização das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto;

5. a alteração dos modos de vida da sociedade portuguesa, que acompanham esta urbanização tardia e resultam em novas formas de relacionamento das populações com os espaços urbanos.

Uma vez realizado este enquadramento, é possível partir para uma análise mais pormenorizada das singularidades do contexto urbano do Porto:

1. os reflexos da especificidade nacional no contexto do Porto, cidade e área de influência metropolitana;

2. os problemas da habitação das classes baixas na cidade do Porto: as ilhas, a política de habitação social e a lei das rendas;

3. a alteração dos modos de vida da população portuense nos anos 80, em consequência dos fenómenos de metropolização das décadas anteriores, e da situação económico/social;

4. a influência destas novas vivências urbanas na evolução da criminalidade, quer pelo enfraquecimento do controlo social informal, quer pela criação de novos mecanismos de auto-protecção e consequente diminuição das oportunidades.

3.4.1
Especificidades portuguesas.

A análise das pirâmides demográficas da população portuguesa, no período compreendido entre 1960 e 1991, revela uma realidade distinta da referida por Cusson para os restantes países europeus.

A análise da fig. 12 é esclarecedora: a população portuguesa, nos sectores etários em análise não varia consideravelmente no período temporal considerado, mas apresenta sempre valores percentuais elevados, quando comparados aos referidos por Cusson (por exemplo, para o caso da França, que possuía uma percentagem de indivíduos do sexo masculino com idades compreendidas entre os 15 e os 24 anos que variam entre os 6,4 % em 1960 e os 8,1 % em 1980). Assim, o ligeiro crescimento da percentagem de indivíduos do sexo masculino desta faixa etária entre 1960 e 1991, em Portugal, poderá explicar algum crescimento da criminalidade, nos anos 80, mas não justifica o seu crescimento tardio: afinal, a percentagem do grupo de risco era, nos anos 60, bem maior em Portugal do que, como vimos, em França, sem que isso se traduza num aumento da incidência da criminalidade nessa época.

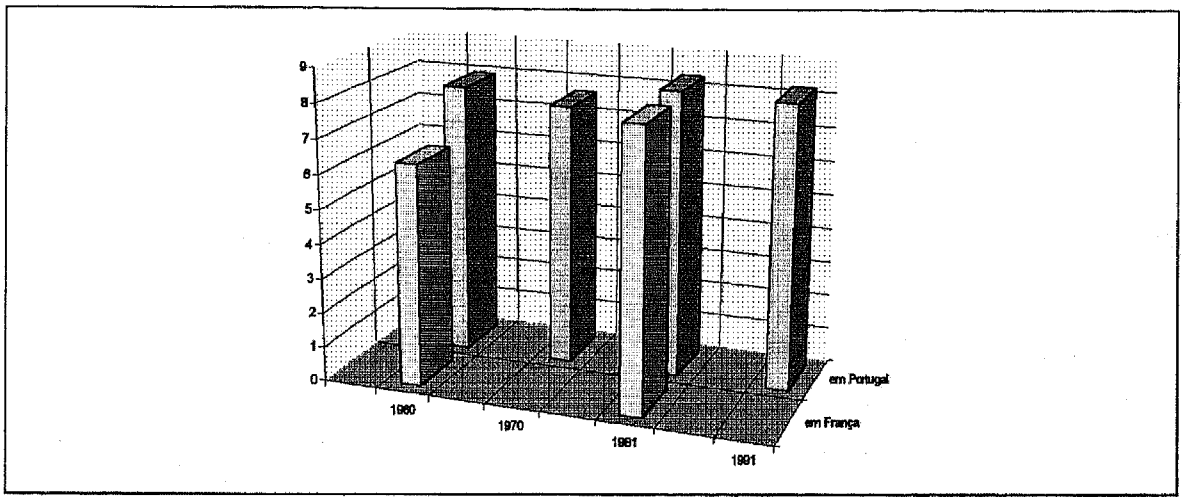


Fig. 12. Evolução das percentagens do "grupo de risco" (jovens do sexo masculino com idades compreendidas entre os 15 e os 24 anos) entre 1960 e 1991.
Fonte: Rosa, 1996, p.193; Cusson, 1990, p.51

Os mecanismos de controlo social da ditadura, e a situação de guerra colonial que o país atravessa a partir dos anos 60 permitiriam explicar o desfasamento temporal do fenómeno até 1974: "*A emigração e as perspectivas de melhores empregos e salários nos países europeus levam para o estrangeiro mais de um milhão e meio de portugueses em pouco mais de dez anos. Também a guerra, infelizmente muito pouco estudada, contribuiu fortemente para esta espécie de "brassage" ou de mistura da população. Em doze anos, mais de um milhão de jovens teve de se deslocar, mudar de vida e de residência, mesmo temporariamente. Foi a maior fusão de populações, em tão curto espaço de tempo, que Portugal conheceu na sua história. Todos os anos, entre 50.000 e 200.000 soldados*

circulavam, de Norte a Sul, dentro do País, e entre a metrópole e o Ultramar, como nunca tinha acontecido" (Barreto et al., 1996a, p.15). As análises dos índices de emigração[1] reforçam esta ideia da existência de uma tendência de esvaziamento da classe etária de risco.

Por outro lado, o efeito associado destes dois factores (guerra colonial e emigração) conduz a uma situação claramente favorável, em termos de oferta de emprego, à população que não é abrangida por estes fenómenos.[2] Esta situação de pleno emprego é mais uma circunstância claramente favorável à diminuição dos índices de criminalidade.

Com a revolução de 25 de Abril e o consequente fim da guerra colonial, esta situação conhece uma inversão total: "*a emigração decresceu rapidamente desde 1974, a ponto de atingir valores anuais inferiores a 10.000, o que não se verificava há muitas décadas. A Europa, em dificuldades económicas e sociais, reforçou as suas barreiras à imigração (...). Por outro lado, em 1975, Portugal recebe algumas centenas de milhar, talvez 500.000, talvez 600.000, nunca se saberá ao certo, de ex-residentes no Ultramar. (...) Chegaram a Portugal e instalaram-se, nas maiores dificuldades imagináveis. Em poucos meses, a população cresceu talvez 7%! Este regresso criou problemas sociais e económicos de grande dimensão, mas, surpreendentemente, foram resolvidos em poucos anos*" (Barreto et al., 1996a, p.21).

A influência da peculiar organização territorial portuguesa, de base rural muito forte até aos anos 60, é também um factor a ter em conta: os movimentos migratórios internos, (sobretudo nos anos 60 e 70)[3] dessas áreas rurais para as periferias de Lisboa e Porto provocam uma tardia "metropolização" destas cidades.

---

[1] António Barreto e Clara Valadas Preto apresentam um quadro de evolução onde é notório o crescimento contínuo entre 1960 (32.732 emigrantes) e 1970 (173.267), um pequeno decréscimo até 1973 (120.019) e a inversão da tendência a partir de 1974 (70.273) até 1988 (9.540) (Barreto et al., 1996b, pg. 72)

[2] "(...) *apesar da pobreza relativa e do atraso flagrante, quando comparado com quase todos os países europeus, Portugal, no início da década de 1970, conhece uma situação inédita na sua história moderna: o pleno emprego, ou quase pleno emprego, sendo mesmo generalizada a falta de força de trabalho, tanto na agricultura como na indústria. (...) A principal queixa dos empresários era, nessa altura, a de carência de mão-de-obra. Os trabalhadores que faltavam encontravam-se na emigração, permanente ou sazonal, nas Forças Armadas e nas guerras de África.*" (Barreto et al., 1996a, p.20)

[3] "(...) *os anos 1960-73 correspondem ao período do Portugal contemporâneo em que as clivagens territoriais atingem a sua expressão máxima. Disparidades regionais e migrações internas, ao mesmo tempo que se reconfiguram, vão-se, no entanto, atenuando, atingindo valores menos elevados na década de 80, sem contudo evidenciarem qualquer tendência para desaparecerem (...) Contrastando com a relativa estabilidade das áreas de origem das migrações internas, os destinos vão-se orientando ao longo das últimas três décadas (...) Reforço, durante as décadas de 60 e 70, da capacidade atractiva das áreas metropolitanas do Porto e sobretudo de Lisboa, acompanhado por uma intensa reorganização destes espaços: declínio demográfico das duas cidades e avanço dos processos de suburbanização. A partir dos anos 80, o contributo da componente "migrações internas" para o crescimento demográfico das duas áreas metropolitanas tende, no entanto, a perder peso a favor da componente "saldo natural". Concentrando os grupos etários mais jovens, os subúrbios vão-se autonomizando demograficamente,*

O efeito conjugado de todo este conjunto de fenómenos específicos da sociedade portuguesa produzem uma boa explicação para a peculiar curva evolutiva dos tipos de crime em estudo, no Porto, no período compreendido entre 1960 e 1980: o esvaziamento das classes etárias de risco, provocado pelo efeito conjugado do recrutamento para a guerra colonial e da emigração (provocada não só pela procura de melhores salários, mas também pela vontade de evitar este mesmo recrutamento...) explicam os baixos índices assinalados até 74. O grande crescimento destes crimes no período pós-revolução pode ser explicado pelo fim da guerra colonial (que não só provoca o fim do recrutamento massivo de jovens e o regresso dos soldados colocados no ultramar, mas também motiva o já referido retorno de parte da população residente nas ex-colónias), bem como pela referida diminuição da tendência de emigração, substituída pela tendência de migração do interior para o litoral, das áreas rurais para as áreas urbanas, nomeadamente para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

Os valores atingidos no princípio dos anos 80 parecem indicar, no entanto, que este conjunto de fenómenos tende a conhecer uma normalização, com a integração na sociedade portuguesa da população "retornada" e a diminuição da atractividade das referidas áreas metropolitanas.

Este conjunto de dados sócio-demográficos não explica, no entanto, o crescimento acentuado da criminalidade em estudo, a partir da segunda metade dos anos 80. Existe, no entanto outro conjunto de explicações possíveis, ainda integradas nas teorias de Cusson e Shelley, para esta situação: a modernização da sociedade portuguesa, o aumento da produção em massa e do consumo de bens "apetecíveis" e os novos ritmos de vida urbana provocam um aumento das oportunidades de furto e roubo, aumentando o número e a acessibilidade a um conjunto de bens materiais que obedecem a um certo número de características: valor compensatório, facilidade de transporte, disponibilidade situacional.

Esta modernização da sociedade portuguesa, num processo de aproximação de um conjunto de indicadores económico-sociais típicos da generalidade dos países da Europa ocidental, conhece uma aceleração a partir de 1985, com a concretização da adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia.[1]

---

diminuindo o impacto relativo do êxodo rural. É ainda a redução dos fluxos de migrações internas com destino às áreas metropolitanas que explica, em parte, a desaceleração e posterior estabilização das taxas de crescimento destas duas zonas do país verificadas nos anos 80" (Ferrão, 1995, p.45-46)

[1] "*O investimento estrangeiro, o comércio externo e as associações empresariais subiram dramaticamente. As novas condições económicas, juntamente com os fundos e subsídios europeus ao desenvolvimento e à modernização, constituíram o factor essencial de recuperação económica e de crescimento substancial dos*

Este crescimento económico tem o seu reflexo no aumento do consumo interno de um conjunto de bens que criam oportunidades de furto. Por outro lado, a consolidação dos valores do consumo na sociedade portuguesa cria sobre as camadas mais desfavorecidas da população necessidades que anteriormente não seriam sentidas.

O agravamento das desigualdades sociais, as necessidades criadas pela sociedade de consumo, veiculadas pela publicidade, aumentam a propensão ao crime para um conjunto da população, que não possui outros meios de alcançar um estatuto social que se integre nestes valores.

Nesta conjuntura, o forte crescimento em Portugal das chamadas drogas duras[1] pode ser encarado como mais um factor motivador da criminalidade, uma vez que o seu consumo cria necessidades económicas muito fortes, que os toxicodependentes não conseguem satisfazer apenas com o salário obtido no desenpenho de uma actividade profissional.

A agravar esta conjuntura de criação de motivações e oportunidades, encontramos outro tipo de fenómenos, que se relacionam menos com uma evolução quantitativa da população mas mais com a modernização dos estilos de vida e as novas formas de relacionamento desta população com os espaços urbanos.

Um dos factores que está na origem da mudança do modo como a população se relaciona, hoje, com a cidade está na modificação drástica da relação das mulheres com o mercado do trabalho: "*A presença das mulheres na população activa modificou-se radicalmente. De cerca de 15% da população empregada, há três décadas, as mulheres são hoje metade do total ou ligeiramente mais*" (Barreto, 1996, p. 98).

Este aumento progressivo da integração da população feminina no mercado de trabalho está na origem de drásticas modificações nos hábitos de abastecimento das populações, como já foi referido no capítulo 2: mudam os hábitos de abastecimento (porque a mulher, tradicionalmente responsável pela aquisição dos produtos consumíveis do lar, possui cada vez menos tempo para aplicar nesta tarefa) e os hábitos de alimentação (com a referida generalização do uso de utensílios de congelação e descongelação, em paralelo com o aparecimento no mercado de grande diversidade de produtos congelados, pré-cozinhados e enlatados) e surgem espaços comerciais que dão resposta às novas necessidades criadas. Com efeito, os supermercados surgidos na década de 70, os

---

últimos anos de 1980 e primeiros de 1990. Nos primeiros quatro anos o saldo dos fluxos financeiros com a Comunidade foi favorável a Portugal e atingiu 312,6 milhões de contos. Nos quatro anos seguintes chegou a 1162,6 milhões." (Barreto, 1996, p.229)

[1] Como refere Luís Fernandes (1997a, p. 262) "*A droga é a metáfora da própria sociedade. O hiperconsumo, a voragem da sedução do produto, a atracção do hipermercado, são levadas ao paroxismo no caso do consumo de droga e dos seus "hipermercados".*"

hipermercados da década de 80 e, as mais recentes mega-estruturas que associam o hipermercado e o "shopping center", são espaços criados em função da satisfação destas novas necessidades, onde é possível realizar o abastecimento doméstico a horários pós-laborais (ou ao fim de semana), onde se encontra uma oferta de produtos muito diversificada, a baixos preços e em condições de conforto.

Se os primeiros (supermercados) se disseminaram em grande número pelas zonas centrais da cidade, numa estratégia de localização junto à residência do potencial consumidor, motivando deslocações pedonais, estes últimos (hipermercado e "shopping center"), ao localizar-se junto a pontos de boa acessibilidade automóvel das periferias, provocam uma deslocalização dos locais de consumo, uma alteração do trajecto casa-abastecimento e dos meios de transporte usados neste percurso, que tem consequências não desprezáveis, ao nível da vivência das nossas cidades.

No que diz respeito à influência destas mudanças na incidência criminal, esta pode ser encarada de duas formas: enquanto, por um lado, tende a diminuir o uso das ruas, diminuindo o potencial controlo social informal que estas detêm (se, como Jacobs,[1] acreditarmos que este é o principal recurso de segurança do espaço urbano), por outro tendem a diminuir as oportunidades de furto ou roubo pelo simples facto da diminuição do número de potenciais vítimas, uma vez que os novos processos de abastecimento proporcionados pelas grandes superfícies são também pensados de modo a garantir a segurança dos seus utentes.

Estes factores constituem assim um conjunto de hipóteses de estudo que considero relevantes para a construção de um modelo explicativo da diferente evolução de certo tipo de criminalidade em Portugal, face ao contexto Europeu.

Este parece constituir um bom enquadramento para o estudo da realidade das cidades portuguesas do Porto e Lisboa e das suas áreas de influência metropolitana.

Mas o estudo do caso específico do Porto implica considerar ainda alguns aspectos singulares da relação física da cidade com os seus habitantes:

- os reflexos da especificidade nacional no contexto do Porto;
- o problema da habitação das classes baixas: as "ilhas" e as políticas de habitação social;

[1] "*the sidewalk must have users on it fairly continuously, both to add to the number of effective eyes on the street and to induce the people in buildings along the street to watch the side walks in sufficient numbers. (...) Large numbers of people entertain themselves, off and on, by watching street activity*" (Jacobs, 1961, p.45).

- a tendência descentralizadora da localização habitacional;
- a alteração dos ritmos de vida da população portuense nos anos 80;

3.4.2
Especificidades portuenses.

A conjugação da análise da tendência migratória da população com a peculiar organização territorial portuguesa, nas vertentes analisadas anteriormente (os altos índices de emigração e a situação de guerra colonial - anterior a 74 - e a posterior inversão da situação com o retorno dos colonos do Ultramar, o aumento da atratividade interna das duas áreas metropolitanas em detrimento da tendência de emigração e o crescimento económico, modernização e alteração dos ritmos de vida nos anos 80) são realidades que podem ser transpostas directamente para o contexto do Porto.

Os dados apresentados no quadro da fig.6 (pag. 86), para o crescimento da população residente do Porto, denotam bem o reflexo das tendências migratórias dos anos 60 e 70 na área de abrangência metropolitana da cidade e o seu abrandamento, na década de 80.

A situação peculiar do retorno da população das ex-colónias portuguesas tem, no entanto, reflexos importantes ao nível do aparecimento do "fenómeno Droga" na cidade do Porto, como explica Luís Fernandes no seu estudo "*Os pós-modernos ou a cidade, o sector juvenil e as drogas*". Se antes do 25 de Abril de 1974 já existia na cidade consumo de drogas ilegais (desde os finais dos anos 60), este restringia-se apenas a alguns grupos que funcionavam em circuito fechado, que constituem uma élite que encarava este consumo como parte de uma afirmação cultural alternativa.[1] As drogas que eram consumidas neste contexto eram sobretudo substâncias alucinogénicas (como o LSD) e a "cannabis".

Esta situação altera-se precisamente com o regresso dos ex-colonos a Portugal, trazendo na bagagem "*haxixe e erva (...) em quantidades apreciáveis e utilizados com franca naturalidade - as drogas parecem sofrer aqui o primeiro processo de banalização*" (Fernandes, 1990, p.212). Paralelamente, "*á medida que alastra a quantidade de jovens que contactam com drogas o fenómeno torna-se visível e as expectativas sociais sobre a*

[1] "(...) *os indivíduos destes círculos restritos que iam a Londres visitavam os clubes musicais da capital, os que iam a Amsterdão participavam dentro do possível na ambiência "hippie da praça Dam, meca europeia da subcultura mais marcante dos "sixties". No regresso, traziam as notícias, as aventuras, as sugestões e às vezes o ensaio e a exibição de um novo visual (...) e, não raro, algumas drogas*". (Fernandes, 1990, p.210)

eminência dum "flagelo" têm os seus primeiros sinais confirmatórios" (Fernandes, 1990, p.214).

A modernização da sociedade portuguesa do fim da década de 70 e na década de 80 acarreta, no entanto, um "endurecimento" do fenómeno da droga no Porto:[1] nos anos 80, desenvolve-se o mercado negro da heroína, muito mais lucrativo que os anteriores, criando um tipo de dependência que tem consequências muito mais fortes para o indivíduo, em termos de alienação social.[2]

Como refere Luís Fernandes, citando uma das muitas entrevistas que realizou com indivíduos que viveram esta situação, "*a eclosão da heroína, a partir de 1980, deu cabo da cena da rua, da unidade entre as pessoas. As pessoas deixaram de se encontrar. Começam a interiorizar-se, a fechar-se em casa, a vender os móveis, a assaltar a família*" (Fernandes, 1990, p. 221). Este parece ser, portanto, um fenómeno cujo crescimento acarreta um aumento da criminalidade que lhe está associada.

Este conjunto de factores atrás referidos não constituem mais do que uma projecção dos condicionalismos da sociedade portuguesa nas realidades da cidade. Existe, no entanto, um outro tipo de fenómenos que são específicos da cidade do Porto, ou que se concretizam nesta cidade de uma forma singular, e que se apresentam como os elementos fundamentais a desenvolver face aos objectivos deste estudo: um estudo de macro-escala sobre a relação da cidade com certos tipos de incidência criminal.

Os problemas relativos à habitação das classes mais desfavorecidas economicamente são, como já vimos no capítulo 1, um elemento importante a ter em conta no estudo da padronização do crime nas cidades: se os primeiros trabalhos de criminologia cartográfica apresentam relações determinísticas entre a incidência do crime, a habitação dos criminosos e as áreas degradadas de habitação operária (as "Rockeries" de Londres, por exemplo), os posteriores estudos da escola de Chicago explicam este fenómeno em termos de inserção social das populações mais carenciadas no meio urbano. Consequentemente, o estudo

---

[1] "*Portugal passa a "europeizar-se" também em questões de drogas: as rotas internacionais do tráfico começam a passar por cá. Este factor (...) tem profunda influência na escalada do consumo e sobretudo na passagem a uma distribuição de drogas mais duras, muito mais rentáveis. (...) o haxixe, no seu estatuto de droga quase exclusiva está condenado a "envelhecer""* (Fernandes, 1990, p.214-215).

[2] "*(...) o "junkie" (...) é por excelência o indivíduo que se instala num ciclo compulsivo do consumo, da vivência do seu efeito, da queda no síndrome de abstinência, da procura de nova dose, do consumo (...) ser "junkie" é gerir o tempo, os actos, todo e cada um dos espaços do dia em função da heroína. É uma actividade a tempo inteiro*" (Fernandes, 1990, p.218).

destas realidades na cidade do Porto apresenta-se como muito importante para os objectivos desta pesquisa.

A partir da segunda metade do século XIX, os problemas do alojamento das classes mais desfavorecidas do Porto começam a ser prementes e cedo atingem proporções alarmantes: o desenvolvimento industrial da cidade (tardio e pouco representativo, em relação a países como a França ou a Inglaterra, mas importante no contexto nacional) provoca um afluxo de migrantes que a cidade não está preparada para alojar com mínimas condições de habitabilidade. Entre 1820 e 1911 (menos de 100 anos), a cidade quase quadruplica a sua população, crescendo de 50.000 habitantes para mais de 190.000 (ver fig. 13).

ANOS	1820	1838	1864	1878	1890	1900	1911	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990
CIDADE DO PORTO: população residente	50000	60000	86000	105000	138000	168000	191890	202310	229794	258548	281406	303424	301655	327368	302472

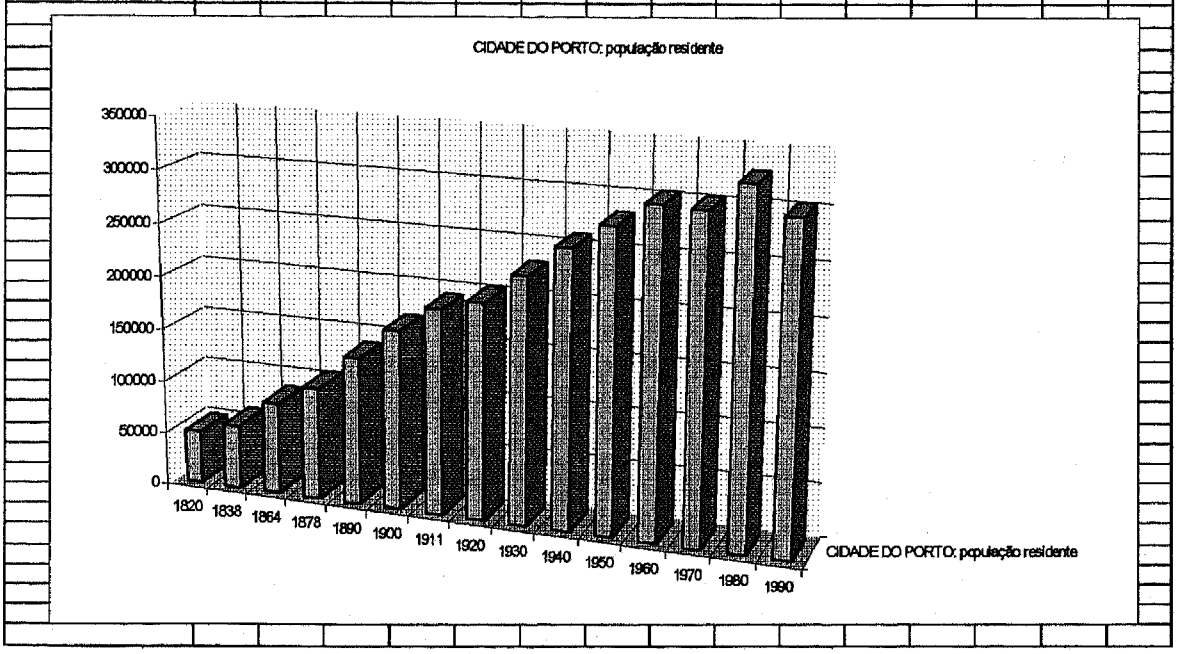


Fig. 13. Evolução da população residente na cidade do Porto entre 1820 e 1990.
Fonte: Gros, 82; Breda, 92; INE;

Este crescimento demográfico, como também vimos no cap. 1, é um dos típicos efeitos da revolução industrial (que neste caso, é tardia) e os seus resultados ao nível da degradação da habitação operária não são também muito diferentes: "*na época, o alojamento das classes trabalhadoras é fundamentalmente de dois tipos:*

- o habitat em degradação acelerada do velho centro herdado da Idade Média, cujo excesso de população continua a crescer. As densidades atingem aí números enormes: rua

da Bainharia, rua dos Mercados, viela do Anjo, 190 000 habitantes por Km2; Miragaia: 115 000 habitantes por km2; Barredo: 98 000 habitantes por Km2...

As velhas casas tradicionais dos comerciantes do velho burgo, altas e estreitas, amontoadas umas contra as outras, da Sé à Ribeira, são ocupadas pelos que chegam de novo e transformam-se em verdadeiras "colmeias humanas".

- o aparecimento duma forma específica de habitat operário construído pela burguesia industrial que não renuncia a uma boa ocasião para especular: as "ilhas"." (Gros, 1982, p.56/57)

Este problema cedo começa a tornar-se sensível para os órgãos de gestão da cidade. Já em 1932, no prólogo ao Plano do Porto, Ezequiel Campos refere que "*à dispersão das fábricas, corresponde a dispersão das ilhas. Notando-se, porém, que nas ilhas vive gente de todos os misteres do Porto, e não apenas operários das fábricas.*

A ilha é o arranjo local característico das habitações da gente menos abastada da Cidade - de Campanhã à Foz; de tôda a beira-rio a quasi tôda a estrada da Circunvalação. Invade Matosinhos e Gaia. Alastra-se na periferia do Porto.

Dos próprios motivos por que perdura se infere que há de ser difícil eliminá-la.

Só pelos bairros populares em condições normais e pelo arrasamento obrigatório das ilhas se poderá corrigir, como urge, a habitação de uma parte da gente do Porto. E não deixar construir mais nenhuma.

É o trabalho social mais necessário de todos." (Campos, 1932, p. 3/34)

Esta referida dispersão não corresponde, no entanto, à realidade da cidade, se encarada no global dos seus limites geográficos: o inquérito efectuado em 1940 pela CMP permitiu uma inventariação e localização cartográfica dos principais núcleos de ilhas na cidade que permitem compreender que se situam, na sua maioria, dentro de um anel de envolvência, situado nos limites do centro urbano, que corresponde à fase de expansão da cidade entre 1903 e 1937 (ver fig. 14).

Esta localização prende-se, obviamente, com a necessidade de proximidade das populações ao centro das cidades, sendo o transporte individual um luxo raro, mesmo para as classes mais altas, e o transporte colectivo um encargo muitas vezes incomportável para as populações mais desfavorecidas.

Assim, desde bem cedo a população da cidade do Porto sente a degradação das condições de vida de uma parte representativa dos seus habitantes, e se inicia o debate sobre as melhores formas de resolver este problema.

Mas do "*reconhecimento do problema até à sua solução prática vai, no entanto, uma grande distancia*" (Gros, 1982, p.91), por um conjunto de razões circunstanciais:

- os mecanismos de especulação não contribuem para a sua resolução, antes pelo contrário, "*em 1912 o Conselheiro Oliveira Simões, que publica os resultados da "Inquirição pelas associações de classe sobre a situação do operariado", constata que nada se aluga mais caro que a casa do operário e que as piores casa são as que dão maior rendimento*" (Gros, 1982, p.91);

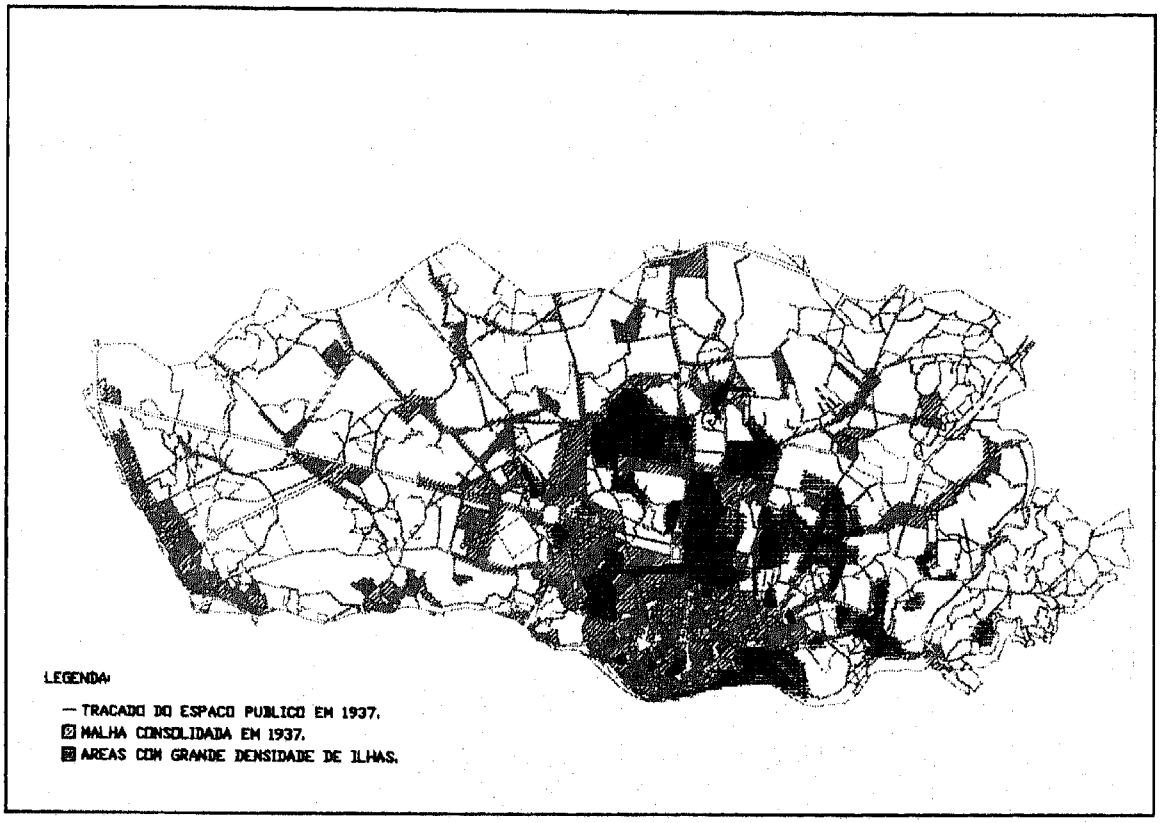


Fig. 14. Localização dos principais núcleos de "ilhas" no Porto. Evolução dos limites da cidade consolidada entre população residente na cidade do Porto entre 1903 e 1937.
Fonte: CMP, 1956; cartas da cidade de 1903 e 1937;

- a iniciativa de intervenção em matéria de habitação e as modalidades do seu financiamento são motivo de discussão, desde o princípio do século: "*Se já não se acredita muito na possibilidade de resolver o problema só pelo financiamento privado - livre jogo do mercado a que se juntam intervenções mais ou menos filantrópicas - não*

se está todavia prestes a aceitar ou a apoiar que o Estado tome a seu inteiro encargo tal iniciativa. Os que encaram esta eventualidade, repudiam-na logo de seguida como inaceitável. (...) O estado deverá, por conseguinte, limitar-se a estimular a iniciativa privada." (Gros, 1982, p.91-92). As iniciativas do município são, por isso, pouco significativas: para além do apoio às iniciativas do "Comércio do Porto", que entre 1899 e 1904 constrói três bairros de moradias (bairro do Monte Pedral, com 26 casas; bairro do Lordelo, com 29 casas; bairro do Bonfim, com 40 casas), realiza entre 1914 e 1947 quatro "colónias operárias" com a mesma tipologia (Colónia de Antero de Quental, com 28 casas; Colónia Estevão de Vasconcelos, com 90 casas; Colónia Dr. Manuel Laranjeira, com 130 casas; Colónia Viterbo Campos, com 64 casas). A iniciativa privada também não parece mostrar-se empenhada na resolução do problema: *"só raros patrões de algumas fábricas têxteis se preocuparam com a construção de casas operárias e somente a partir do séc. XX: a empresa Azevedo Soares e Cia. que construiu, em 1921, 42 casas nas proximidades da sua fábrica na Areosa; os bairros ligados à Cia. Industrial de Salgueiros e as Fiações do Jacinto (Bairro Toninha) não são, de facto, outra coisa senão verdadeiras ilhas, apenas ligeiramente melhores."*(Gros, 1982, p.99).

- uma segunda questão importante que se levanta na discussão pública destas políticas é, para além da necessidade de uma maior intervenção por parte da gestão pública, a da tipologia de habitat a adoptar na habitação social: *"já nos fins do sec. XIX a burguesia se vê obrigada a reconhecer, por palavras veladas, que a casa individual não é talvez aplicável em todo o lado, especialmente nas grandes cidades onde o terreno é caro."* (Gros, 1982, p.101-102). Continua, no entanto, a acentuar-se as vantagens da casa individual, nomeadamente por razões políticas;[1] assim, os defensores da habitação colectiva são raros, no princípio do século. Esta vertente da opção é importante; o regime do Estado Novo defende a casa individual como arma política: a defesa dos valores da família pressupõe uma preocupação em evitar toda e qualquer semente do colectivismo, em contrariar o aparecimento de relações sociais colectivas que o alojamento em condomínio proporciona. Esta política da construção de casas económicas está, no entanto, destinada ao fracasso, por razões de viabilidade económica: o esforço de construção realizada pelo estado na construção de habitação operária com

[1] *"evita (...) a promiscuidade, física e socialmente perigosa (...) seria propícia ao reforço da ordem social pelo acesso à propriedade e pela reconsolidação da instituição da família (...) permitia manter os salários baixos; basta que se lhe acrescente um pequeno jardim "ao ar puro" onde a família cultive os seus legumes para que tal seja deduzido do custo necessário à reprodução da força de trabalho e aumente simultaneamente a sua mais valia"* (Gros, 1982, p.103).

esta tipologia não passa de "*uma gota de água no Oceano*" (Gros, 1982, p.126) das necessidades reais. No entanto, só no final da segunda Guerra Mundial começam a surgir em maior número as vozes discordantes desta política: "*podemos a este respeito destacar a posição de A. J. Monteiro de Andrade que, no que toca à cidade do Porto, sobre a questão não esconde o seu desacordo com a política governamental (...)"A solução da casa única "lar de família" - a óptima - é tão dispendiosa e cara que infelizmente terá de se posta de lado para se procurar outra, sem dúvida pior, mas em nada comparável ao estado actual das "ilhas" na categoria do péssimo*" (Gros, 1982, p.127).

Esta opção de tipologia habitacional não é apenas uma opção de contornos políticos, sociais e económicos; ela tem, no mínimo, duas outras vertentes que convém não esquecer:

- a primeira é a vertente arquitectónico/urbanística: com efeito, as duas opções referidas são uma adaptação à realidade portuguesa dos já citadas principais modelos teóricos de desenho de cidades da urbanística moderna: se os bairros de casas económicas se baseiam num conceito urbano próximo da "cidade-jardim", a defesa da habitação colectiva encontra argumentos nos pressupostos doutrinários da Carta de Atenas, e modelos nas obras e desenhos de Le Corbusier. Com o Congresso Nacional de Arquitectura de 1948, o papel interventivo de uma nova geração de arquitectos torna-se evidente, na defesa destes modelos de habitação colectiva. O fascínio pelas ideias e imagens de Le Corbusier encontra aí argumentos de ordem prática e económica para a adopção das novas tipologias de habitat. Estas viriam a ter reflexos na fundamentação da opção tipológica do chamado "plano de melhoramentos do Porto", concretizado entre 1956 e 1966.

- uma segunda vertente é a consideração das características tipológicas das duas opções numa perspectiva informada pelas teorias da criminologia ambiental referidas no capítulo 1: com efeito, se aceitarmos como correcta a teoria do "Defensible Space" de Oscar Newman, a substituição do bairro de moradias individuais pelo bairro de habitação colectiva diminui consideravelmente os mecanismos de controlo social informal das habitações construídas, porque elimina os espaços semi-públicos da residência (o pequeno jardim em frente à moradia), diminui o sentimento de propriedade dos residentes e aumenta as densidades de ocupação. Por outro lado, se tomarmos como ponto de partida a teoria de Jacobs, ambas as soluções são más porque criam espaços

urbanos mono-funcionais e desvitalizam o centro da cidade, retirando-lhe população; no entanto, a primeira opção é apenas criticável pela falta de dinâmica urbana, pois cria espaços baseados num modelo "cidade-jardim",[1] próprio de áreas suburbanas. Para Jacobs, este modelo não apresenta ploblemas graves de segurança, apenas peca porque o seu autor, Ebenezer Howard, "*simply wrote off the intrincate, amnyfaceted, cultural life of the metropolis*" (Jacobs, 1961, p.29); pelo contrário, a tipologia do bairro colectivo, pelas características da sua implantação (inspirada nas ideias da "Carta de Atenas") cria descontinuidades no tecido urbano e provoca situações ambíguas na definição da fronteira espaço público/espaço privado,[2] criando áreas de espaços sem nome e sem função, que ninguém sente como seu e que, portanto, ninguém tenta controlar ou vigiar.

O primeiro "plano de melhoramentos" marca um ponto de viragem da gestão municipal da cidade na atitude face ao problema da habitação. Corresponde, pela primeira vez, a uma abordagem global do fenómeno, partindo de um diagnóstico realista tanto das carências da cidade como da ineficácia dos anteriores esforços para as debelar; a brochura publicada pelos serviços da Câmara Municipal ilustra bem esta atitude: partindo da aceitação do diagnóstico traçado no inquérito de 1940, uma vez que "*se a situação actual pode ainda, com aproximação bastante, ser representada por aqueles números, é notório que ela não piorou de então para cá*" (CMP, 1956, p.7), constata que a política anterior se revelou ineficaz na resolução da generalidade do problema.[3]

Assim, conjugando uma política de salubrização das ilhas com uma política de construção de nova habitação, este plano defende a necessidade de construção de 6.000 fogos (os restantes 6.000 alojamentos seriam conseguidos através da salubrização das ilhas

---

[1] "(...) *really very nice towns if you were docile and have no plans of your own and did not mind spending your life among others with no plans of their own*" (Jacobs, 1961, p.27);

[2] "(...) *there must be a clear demarcation between what is public space and what is private space. Public and private spaces cannot ooze into each other*" (Jacobs, 1961, p.44-45)

[3] "*Com efeito, embora a população da Cidade tenha aumentado bastante no intervalo 1940-55, verificou-se justamente nesse período, uma actividade de construção apreciável, quer da parte do estado, quer da parte do Município ou outras entidades (mais de 1.800 novas habitações foram construídas). A esta acção há que acrescentar duas outras de certa importância também: a campanha de salubrização de "ilhas" levada a efeito nos anos de 1940 a 1943, interessante iniciativa que permitiu melhorar de forma sensível as condições de habitabilidade de 104 delas, e o desenvolvimento de importantes trabalhos de urbanização em várias zonas da cidade e especialmente na sua área central, que conduziram e estão conduzindo à demolição de número apreciável de "ilhas" ou habitações insalubres. O que fica dito justifica que se tome como elemento fundamental para a definição do plano a existência de 1.000 "ilhas" com 12.000 casas (...). Esta campanha de salubrização de "ilhas" mostrou-se ineficaz porque, querendo combater um mal, ia agravar o mesmo mal noutras áreas da cidade. A razão do insucesso residia principalmente no facto de ter faltado à iniciativa o apoio indispensável do realojamento das pessoas a deslocar, uma vez que ela principiou sem que a Câmara tivesse criado a possibilidade de fornecer nova habitação àqueles que ficavam sem ela pelas demolições ordenadas.* (CMP, 1956, p.7-8)

existentes...), concretizada através de uma "*construção anual de 600 habitações, durante 10 anos*" (CMP, 1956, p.10).

A sua concretização foi, no aspecto da concretização destes objectivos, um sucesso que a Câmara anuncia com indisfarçável orgulho na sua publicação de 1966 "Plano de Melhoramentos". Nesse ano, estão concluídas 6.072 habitações, e "*foi possível proporcionar uma vida melhor, perfeitamente digna da condição humana, em quase 10% (9,8) da nossa população hoje superior já a 310.000 habitantes.*"(CMP, 1966, p.31).

Mas, como se refere na última frase do relatório, "*a obra continua.*"(CMP, 1966, p.32); efectivamente, se metade da população estimada pelo inquérito de 1940 viu as suas carências de alojamento resolvidas, as restantes 6.000 famílias continuam na mesma situação: "*no que toca às ilhas não demolidas em 1966, o problema ficou intacto; as condições são ainda as mesmas. É sem dúvida esta a razão pela qual, em 30 de Dezembro de 1966, o plano é prorrogado por 5 anos, durante os quais 3.000 habitações suplementares deverão ser construídas, mantendo-se em vigor todos os termos do plano*"(Gros, 1982, p.200). No entanto, este segundo plano não conhece o sucesso do primeiro.[1]

Não deixa de ser evidente, no entanto, que este conjunto de medidas adoptadas no período de execução dos dois planos de melhoramentos provocam na cidade uma transformação importante:

- a urbanização de vastas áreas da periferia interna da cidade que anteriormente possuiam ainda carácter rural (ver fig.15);
- a transladação da habitação de parte importante da população das áreas centrais ou pericentrais para estas áreas periféricas.[2]

Mas mais grave que o afastamento físico do centro é a destruição de laços sociais e afectivos que este implica. Como refere o semanário "Expresso" de 9.3.73, num artigo adequadamente intitulado "*Novas ilhas no Porto?*": "*Habitantes das ilhas passam a viver*

---

[1] Como refere Gros (1982, p.200), "*em 31 de Dezembro de 1971, termo do prazo de 5 anos para a construção de 3.000 habitações, estavam construídas apenas 1.674*".

[2] "*Sendo o custo do terreno o elemento principal, construir-se-á na periferia (...) Na realidade, só 2 bairros foram reconstruidos nas zonas de demolição das ilhas (Bom Sucesso e Fernão de Magalhães), sendo interessante anotar o facto de que a brochura que apresenta o plano de 1956 previa pelo menos 6, e que um número respeitável de imóveis haviam sido previstos num raio aproximado de 2 km a partir do centro da cidade.*
Hoje somente dois bairros se situam a esta distância (...) 11 encontram-se a uma distância compreendida entre 3 e 4 km do centro, 6 a 4 km ou um pouco mais e 4 a mais de 4 km, o que põe evidentes problemas de comunicação não só com o centro (...) mas sobretudo com os lugares de trabalho." (Gros, 1982, p. 211)

nesses bairros onde uma fachada airosa esconde dramas e misérias sem conta. Um tecto pode não ser uma casa. Uma pessoa alojada nestes bairros pode sentir-se mais só e marginalizada que nunca. (...) Em muitos casos, a destruição de laços de amizade e vizinhança é factor importante. Importante é também o problema dos transportes. Muitas famílias foram transferidas para bairros afastados dos locais de trabalho, o que as obriga a despesas elevadas em relação aos seus rendimentos, além do tempo preciso que perdem nas longas e demoradas viagens".[1]

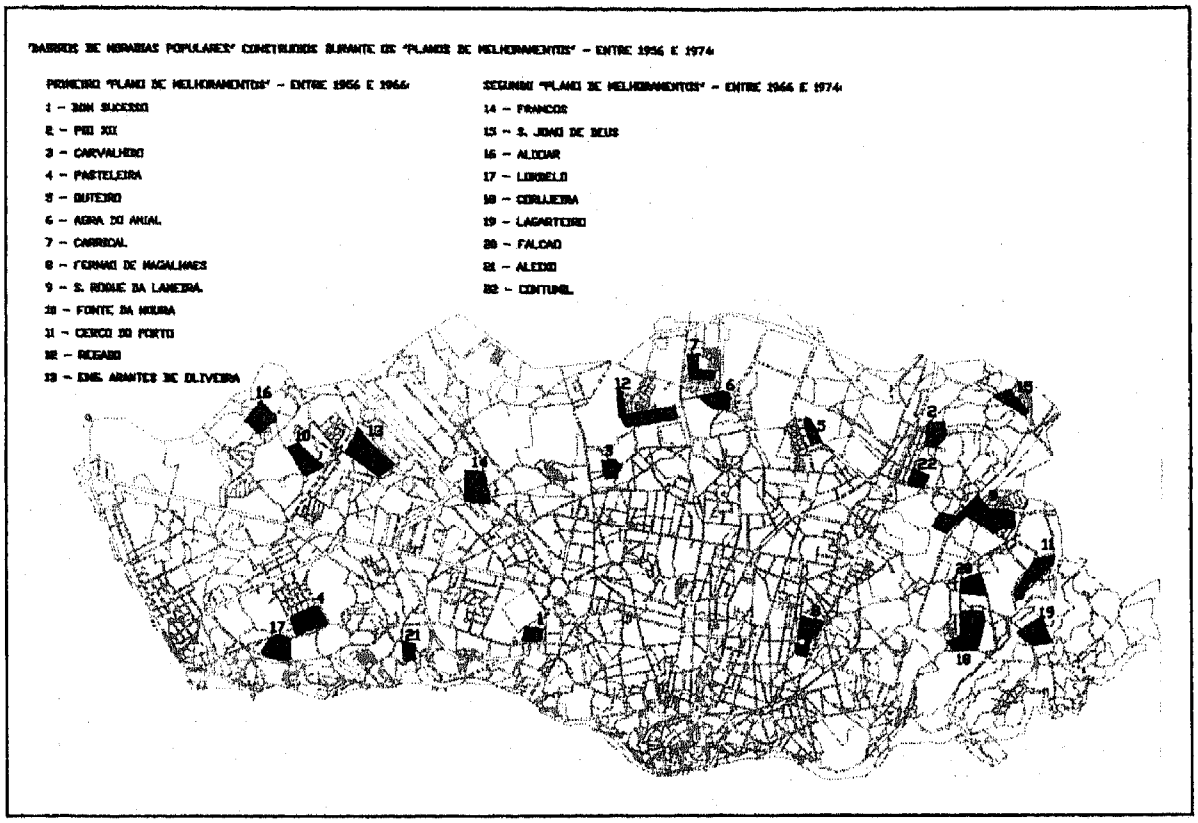


Fig. 15. Localização dos bairros de habitação social no Porto construidos durante os dois "Planos de Melhoramentos" (1956-1974) e limites do tecido consolidado da cidade em 1962.
Fonte: CMP, 1956; Gros, 1982; Plano Auzelle, 1962.

Assim, esta deslocalização populacional acabará por ter um efeito bastante nocivo: a marginalização de uma grande percentagem da população e a criação de um conjunto de "bairros-dormitório" que não possuem as mínimas condições de urbanidade;[2] estes bairros cedo se tornam lugares estigmatizados, marginalizados não só fisicamente (afastados do

[1] Citado por Gros (1982, p.211-212); como refere um habitante destes bairros, em entrevista publicada neste artigo, "*pago três aluguéis: renda, farmácia e transportes*"...
[2] "(...) *alguns dispõe de uma escola (Costa Cabral por exemplo), outros dispõe duma igreja (Viso), mas são numerosos os que nada têm (Condominhas), nem mesmo os comércios elementares*" (Gros, 1982, p.213).

tecido vivo da cidade) mas socialmente: "viver nos bairros" torna-se sinónimo de uma situação económica carenciada, de baixa instrução, mesmo de comportamentos sociais marginais.

Estão assim criadas as condições para o nascimento de efectivos fenómenos de marginalidade em alguns destes bairros, nomeadamente a localização de alguns dos principais mercados de droga da cidade.

Mas este fenómeno gera uma nova situação urbana, não só por esta estigmatização da população das novas áreas que "urbaniza" ("suburbaniza" é talvez a expressão mais correcta...) mas pelo vazio que deixa nas áreas centrais. O êxodo, progressivo entre 1956 e 1974, de um total de cerca de 45.000 pessoas (se calcularmos uma média de 5 pessoas por alojamento) provoca um desequílibro inevitável num sistema urbano que funcionava com base em densidades populacionais muito elevadas.

Este é um primeiro passo que, conjugado com um conjunto de outros fenómenos, provoca a progressiva desertificação habitacional das áreas centrais da cidade, sentidas na última década:

- existe, já desde o início do século, uma tendência de deslocalização da habitação do centro tradicional para as áreas periféricas do concelho ou para os concelhos limítrofes: a especialização funcional - comércio e escritórios - provoca o aumento dos preços de aquisição de habitação nas áreas mais centrais da cidade, para valores incomportáveis para a generalidade da procura, enquanto que o mercado de arrendamento é asfixiado por uma política de rendas desadequada às realidades sociais e económicas do país;

- este é um problema particularmente sensível em vias de grande vocação comercial do centro da cidade (por exemplo, as ruas de Mouzinho da Silveira, das Flores, dos Clérigos, de 31 de Janeiro, de Santa Catarina, etc...) e deve-se a esta situação conjuntural que concilia uma inadequada regulamentação municipal com os reflexos nocivos da referida "lei das rendas": o regime de controlo das rendas, estabelecido em 1948 (mas com aplicação retroactiva a 1942) consagrava o congelamento das rendas em permanência de contrato nas cidades de Lisboa e Porto, enquanto permitia a revisão quinquenal em todos os outros concelhos e dava liberdade de fixação de rendas em novos contratos. Este quadro, conjugado com o crescimento intenso da inflação nos anos 70, motivou a estagnação do mercado de arrendamento; se por um lado, se cria

uma grande desproporção entre as rendas em constância de contrato e as rendas novas (pela antecipação do posterior congelamento, os novos contratos tendem a estabelecer valores muito altos), por um lado, a tendência do inquilino instalado em casa de renda baixa é para a imobilidade do contrato - mesmo quando já não precisa da habitação;

- assim, enquanto as casas em constância de contrato tendem para a sua degradação, por incapacidade económica do senhorio, as necessidades de novas habitações (nomeadamente, por parte das populações jovens) não encontram no mercado habitacional do centro da cidade oferta a preços acessíveis; a possibilidade de adaptação quinquenal da renda que existe nos concelhos limítrofes do Porto também contribui para que a oferta de arrendamento nas periferias se torne apelativa;

- apesar do regime actual de arrendamento da cidade já não se encontrar submetido a estas regras, os efeitos nocivos de décadas da sua aplicação continuam a fazer-se sentir, tanto no estado do parque edificado, como no imobilismo do mercado de arrendamento, como ainda na mentalidade da população (que continua a não encarar o arrendamento como uma solução para o seu problema habitacional, preferindo um endividamento à banca, muitas vezes com grande sacrifício económico, para aquisição de casa própria);

- assim, a oferta de habitação, com um mínimo de condições de habitabilidade, dirigida às classes mais baixas (seja para compra ou para arrendamento) é praticamente inexistente nas áreas mais centrais da cidade: a oferta existente é dirigida às classes média e alta, mas com grande diferencial da relação preço/área/qualidade em relação aos aglomerados urbanos mais periféricos.

- paralelamente, a já referida tendência de migração das populações do interior do país para o litoral, do campo para a cidade, traz um grande número de novos habitantes às periferias da cidade do Porto; mas, se as áreas periféricas começam a crescer em número de habitantes (nos anos 60 e 70), estes trabalham ainda, na sua maioria, no centro do Porto: geram-se grandes movimentos pendulares de tráfego que vêm agravar os problemas de circulação de uma cidade já congestionada;

- o estrangulamento da cidade do Porto ultrapassa todos os limites na década de 80; a morfologia da cidade constitui uma agravante: a organização radial dos acessos, as ruas estreitas e o relevo acidentado do terreno são características que, acrescidas da grande densidade populacional e comercial (com grande pressão de cargas e descargas) e do acréscimo de viaturas provocado pelos movimentos pendulares da população,

provoca o bloqueio cíclico e sistemático da zona central. Sendo difícil a acessibilidade, agravada pela ineficácia do sistema de transportes públicos, residir no centro da cidade é um grande óbice em termos de mobilidade; este é mais um argumento para a deslocalização da habitação para áreas menos sujeitas a este estrangulamento;

- esta situação, para além de motivar a migração de algumas empresas para a periferia, veio incrementar a tendência já iniciada de mudança de residências: não só para os trabalhadores das empresas migradas, mas para uma parte da população mais sensível à claustrofobia de viver prisioneira de uma cidade permanentemente engarrafada, com todos os inconvenientes ambientais inerentes - poluição atmosférica, poluição sonora, stress.

Assim, as consequências urbanas desta rede de circunstâncias conjunturais estão já hoje a marcar o centro tradicional da cidade:

- o efeito conjugado da lei das rendas, da atractividade habitacional das periferias (em termos económicos) e do êxodo populacional provocado pelos planos de melhoramentos iniciam uma tendência de esvaziamento habitacional;
- os movimentos pendulares criados, agravados pelo ainda intenso uso urbano do centro tradicional da cidade, a par da inexistência de uma rede de transportes públicos eficaz, provoca problemas de trânsito e estacionamento caótico, durante as horas úteis;
- pelo carácter terciário desta área, o predomínio de serviços e comércio tende a expulsar a habitação; os valores imobiliário atingidos pelo parque edificado em algumas ruas não são compatíveis com o seu uso habitacional;
- esta dominante terciária contribui para a degradação dos edifícios: em muitos casos, o estabelecimento comercial ocupa completamente o rés-do-chão do edifício, inviabilizando o acesso aos pisos superiores para a função habitação;
- assistimos assim a um constante e progressivo esvaziamento da função habitação no centro tradicional da cidade;
- este esvaziamento habitacional, conjugado com o predomínio de serviços e comércio prejudica o equilíbrio do meio urbano - deserto, à noite e com muito trânsito, de dia; os espaços culturais ressentem-se, a área central ganha uma imagem nocturna desfavorável;
- esta é amplamente difundida pela imprensa, que enfatiza a degradação urbana, a desertificação e a marginalidade que, supostamente, invadiram o centro da cidade;

- os efeitos da actual conjuntura comercial (multiplicação de hipermercados e grandes centros comerciais na periferia da cidade) já se fazem sentir no pequeno comércio do centro, afectado também pela desertificação habitacional; por outro lado, estas novas alternativas de consumo permitem à população uma vivência periférica da cidade, completamente autónoma em relação ao centro tradicional.

Este conjunto de circunstâncias interage continuamente entre si:

- assim, a má imagem nocturna do centro tradicional da cidade diminui a sua atractividade nocturna, o que, por sua vez, agrava a desertificação que está na origem dessa má imagem;
- por outro lado, a diminuição da população residente afecta as actividades comerciais de âmbito local, o que, dada a referida conjuntura económica desfavorável pode provocar o encerramento de alguns destes espaços comerciais e a consequente degradação dos edifícios onde se situam;
- por sua vez, os problemas de acessibilidade e estacionamento prejudicam a atratividade habitacional, também dificultada pela degradação do parque edificado e pela má imagem difundida pelos média.

A gravidade deste conjunto de problemas não se apresenta ainda, hoje, como um facto incontornável; é no entanto preocupante, nomeadamente porque constitui uma tendência em crescendo, que ainda não apresenta sinais de ter atingido um ponto de viragem, e porque a sua resolução não se apresenta fácil, dada a complexidade das suas relações causais.

Como consequência, a vivência dos espaços urbanos da cidade do Porto pela sua população tende cada vez mais a substituir a tradicional organização concêntrica (onde os eixos radiais almadinos desempenhavam um forte papel estruturante) por uma matriz circular semiperiférica (onde a Via de Cintura Interna desempenha cada vez mais um papel estruturante) ligando o sistema de redes de consumo, trabalho e lazer que a disseminação de pólos de atractividade criou.

A análise desenvolvida neste capítulo pretende servir de enquadramento ao estudo que procurarei desenvolver no capítulo seguinte; analisando cartograficamente a incidência dos tipos de crime em estudo na cidade, entre 1928 e 1988. Assim, procurarei seguidamente

explicitar aquelas que parecem ser as questões mais relevantes que esta realidade apresenta face à disciplina da criminologia ambiental:

- a influência desta evolução da cidade como realidade física e como suporte de vivências individuais na criação de oportunidades para o potencial delinquente e de mecanismos de auto-protecção das potenciais vítimas;
- a influência das alterações destes contextos físicos e vivenciais, no período em estudo, na alteração dos padrões de incidência criminal.

Deixo portanto em aberto todo o restante conjunto de linhas de pesquisa que considero importantes para o desenvolvimento de estudos posteriores destes fenómenos, tanto ao nível do país como da cidade, mas que não me é possível desenvolver por limitações de tempo e formação.

Capítulo IV:

A cidade do Porto no século XX: processos urbanos e insegurança.

4.1
Considerações metodológicas.

A análise que se apresenta seguidamente representa, no seguimento dos objectivos expressos anteriormente, uma tentativa de desenvolvimento do modelo teórico proposto através do estudo cartográfico da padronização da localização do crime no período em estudo, em paralelo com a evolução das principais carácterísticas físicas da cidade.

Compreende, portanto, dois estudos paralelos:

- a evolução do crescimento urbano da cidade do Porto, resultante do registo de informação recolhida na bibliografia e cartografia consultada;
- a evolução da padronização do crime, resultante do registo cartográfico dos dados recolhidos nos arquivos da Polícia Judiciária e o estudo do seu relacionamento com a evolução morfo-tipológica da cidade.

Assim, esta análise foi estruturada com um conjunto de três subcapítulos para cada uma das quatro épocas definidas: para além dos dois estudos atrás referidos, existe um terceiro onde se sintetizam e relacionam os resultados (realizando uma análise interpretativa das constantes de padronização registadas, em função da carácterização morfo-tipológica da cidade). Importa, antes de mais, realizar algumas considerações metodológicas relativas aos processos de estudo adoptados, de modo a explicitar as opções tomadas, nestas três vertentes da pesquisa realizada.

4.1.1
Metodologia de estudo da evolução da padronização do crime.

Partindo da recolha efectuada no arquivo da Polícia Judiciária, os dados relativos aos diferentes tipos de crime foram registados em suporte informático utilizando um programa de desenho assistido por computador ("AutoCad"); em cada um dos ficheiros criados,[1] os diferentes tipos de crime estão registados em diferentes "layers" (camadas de informação

[1] Foram criados, para cada um dos anos do período em estudo, 3 tipos de ficheiro:
- para crimes em que não aparece registada no processo qualquer referência temporal (ficheiro do tipo "CR19??.dwg" - desde o "CR1928.dwg" até ao "CR1988.dwg").
- para crimes cometidos de dia (ficheiro do tipo "CR19??-dia.dwg" - desde o "CR1928-dia.dwg" até ao "CR1988-dia.dwg") onde são registados os crimes cometidos entre as 8:00 e as 19:59 horas, ou com referências tipo "cometido de dia", "cometido de manhã" ou "cometido de tarde";
- para crimes cometidos de noite (ficheiro do tipo "CR19??-noi.dwg" - desde o "CR1928-noi.dwg" até ao "CR1988-noi.dwg") onde são registados os crimes cometidos entre as 20:00 e as 7:59 horas, ou com referências tipo "cometido de noite" ou "cometido de madrugada";

visualizáveis autonomamente), bem como diferenciados graficamente através de cores e símbolos; os símbolos identificam o tipo de crime a que se referem, enquanto o uso de diferentes cores procura diferenciar carácterísticas relativas ao "modus operandi" da ocorrência e às suas carácterísticas espaciais.[1]

Assim, em cada ano, cada uma das diferentes ocorrências é registada, segundo as suas carácterísticas, em apenas um de três ficheiros, segundo as suas carácterísticas temporais (cometido de dia, cometido de noite ou sem indicação temporal) e no "layer" correspondente ao tipo de crime a que corresponde.

Por outro lado, cada uma das ocorrências é identificada com um número que permite o seu relacionamento com a base de dados (elaborada em "ACESS") onde estão registadas as ocorrências. Esta individualização de cada ocorrência foi realizada com intenção de permitir a posterior integração de ambos os registos informáticos (localização em suporte CAD e registo alfanumérico em base de dados) num instrumento único de tipo SIG (Sistema de Informação Geográfica), que permitirá elaborar novas leituras cartográficas a partir da informação da base de dados (o que se revelará particularmente útil quando esta for completada com novos dados).

A localização do símbolo e do número que identificam cada tipo de crime no registo cartográfico, por sua vez, obedecem a alguns critérios de representação pré-definidos, de

---

[1] Na conjugação deste conjunto de símbolos e cores, foram criados os seguintes "layers":

- "AGRES": para registo de agressões simples[1] (sem uso de arma) ocorridas no espaço público;
- "AGRES-AR": para registo de agressões com uso de objecto contundente ou arma (branca ou de fogo) ocorridas no espaço público;
- "BURLA": para registo de burlas no espaço público ("conto do vigário");
- "FURTO-AU": para registo de furtos de bicicletas, motociclos ou motorizadas e furtos simples em automóveis;
- "FURTO-AQ": para registo de furtos com arrombamento, escalamento ou chave falsa em automóveis ou de automóveis;
- "FURTO-EP": furto simples no espaço público;
- "FURTO-TP": furto simples em transporte público;
- "FURTO-RE": furto simples em residência;
- "FURTO-RQ": furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa em residência;
- "FURTO-OA": furto simples em estabelecimentos comerciais, escritórios ou outros edifícios não residenciais com acesso público (no momento da ocorrência);
- "FURTO-OF": furto simples em estabelecimentos comerciais, escritórios ou outros edifícios não residenciais sem acesso público (no momento da ocorrência);
- "FURTO-OQ": furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa, em estabelecimentos comerciais, escritórios ou outros edifícios não residenciais;
- "ROUBO-EP": roubo no espaço público;
- "ROUBO-RE": roubo em residência;
- "ROUBO-O": roubo em estabelecimentos comerciais, escritórios ou outros edifícios não residenciais;

modo a conciliar a intenção de obter uma localização o mais exacta possível com a necessidade de garantir uma leitura clara dos resultados:

- a localização dos locais de ocorrência no suporte cartográfico (planta digitalizada das unidades de ordenamento fornecida pela Câmara Municipal do Porto) foi realizada com a ajuda de três roteiros da cidade: um de 1955, um da década de 70 e um actual;

- no caso da informação que consta do processo ser completa (incluir o número de porta[1]), a representação cartográfica do crime não apresenta problemas de maior: localizou-se o símbolo a uma distância aproximada ao número de polícia indicado (medida em metros a partir do início da via em causa)[2];

- existiram ainda alguns casos em que a informação foi considerada demasiado vaga para permitir a sua representação cartográfica (por exemplo, furtos ocorridos na estrada da Circunvalação, sem indicação de número de porta, ou roubos ocorridos "*na zona histórica*", "*no centro*" ou "*na cidade em local que não pode precisar*", bastante comum quando a vítima é um visitante que não conhece a cidade); estes dados foram, assim, apenas considerados na análise quantitativa apresentada no capítulo 3 e nos quadros das figuras 22, 35, 46 e 57, não sendo registados na cartografia.

A informação assim obtida permitiu uma análise da incidência espacial do crime ano a ano. Uma primeira análise comparativa deste primeiro grupo de 78 mapas obtidos (3 em cada um dos 26 anos: todos os crimes, crimes cometidos de noite e crimes cometidos de dia) permitiu o seu agrupamento, com recurso a sobreposição (utilizando o sistema de sobreposição de "XREF") em períodos temporais que apresentavam carácterísticas globais semelhantes.[3]

---

[1] No caso do processo não conter informação referente ao número de porta e se referir a uma via cuja extensão é suficientemente grande para surgirem dúvidas quanto à sua localização (av. da Boavista, por exemplo), optou-se por localizar a primeira ocorrência no centro da via, e as subsequentes (a existirem, nessa mesma via) distribuidas de modo a procurar uma distribuição equitativa da localização ao longo da via.

[2] No caso particular do crime em transportes públicos, onde os dados fornecidos indicavam (na sua maioria) os pontos de início e fim do percurso, seguiu-se o mesmo critério de localização da primeira ocorrência a meio do trajecto, e das subsequentes distribuidas equitativamente ao longo deste.

[3] Nesta primeira fase, foram agrupados os seguintes anos: 1928 a 1944 (período de actuação da Polícia de Investigação Criminal); 1944 a 1954 (período de actuação da Polícia Judiciária, anterior ao 1º "Plano de Melhoramentos" da cidade); 1956 a 1966 (período de execução do 1º Plano de Melhoramentos); 1968 a 1972 (últimos anos do regime de "Estado Novo", período de execução do 2º "Plano de Melhoramentos" da cidade); 1974 a 1980 (primeiro período pós revolução, consolidação do regime democrático); 1982 a 1984 (período de regime democrático consolidado, anterior à entrada de Portugal na C. E. E.); 1986 a 1988 (período de regime democrático consolidado, posterior à entrada de Portugal na C. E. E.);

A posterior análise dos mapas obtidos (agora já discriminados por tipo de crime, com sete tipos de mapas para cada período temporal: agressões/ofensas corporais; furtos e burlas no espaço público; furtos de e em veículos; furtos em residências; furtos em edifícios não residenciais; roubos) permitiu reduzir ainda mais as épocas de estudo, de novo por associação de períodos temporais que apresentavam carácterísticas globais semelhantes.[1]

Obtiveram-se, finalmente, as seguintes quatro épocas:

- 1928 a 1954 - corresponde a um 1º período do regime "Estado Novo", anterior ao primeiro "Plano de Melhoramentos" da cidade;
- 1956 a 1972 - corresponde a um 2º período do regime "Estado Novo", coincidente com a realização dos primeiro e segundo "Plano de Melhoramentos" da cidade;
- 1974 a 1980 - corresponde a um período de consolidação do regime democrático pós 25 de Abril, marcado pelas já referidas alterações demográficas;
- 1982 a 1988 - corresponde a um período de regime democrático já consolidado, marcado pela descentralização das vivências urbanas e pela implantação do mercado das drogas duras.

As épocas assim encontradas, apesar de terem sido delimitadas através da referida interpretação das semelhanças entre padrões de incidência criminal, estão claramente influenciadas pelos objectivos deste trabalho: a intenção de testar o modelo teórico atrás proposto; estas são, assim, as épocas que se consideram mais representativas para a análise das referidas transformações económicas, sociais e urbanas na padronização do crime na cidade. É possível, no entanto, que a análise dos mesmos dados (segundo outras premissas teóricas) permita a definição de diferentes épocas de estudo e a consequente obtenção de conclusões complementares a esta pesquisa.

4.1.2
Metodologia de estudo da evolução urbana da cidade.

Paralelamente com a análise da padronização do crime em cada época, procurou-se efectuar uma análise da evolução da urbanização da cidade, nas vertentes que se consideraram mais relevantes para os objectivos de estudo:

---

[1] Foram assim agrupados os períodos de 1928/44 e de 1946/56, os de 1956/66 e 1968/72 e os de 1982/84 e 1986/88.

- transformações do espaço público;
- crescimento do parque edificado;
- tipologia das novas construções;
- tipologia e localização da habitação de baixos custos;
- evolução da rede de acessibilidades;
- evolução da localização das concentrações de actividades dinamizadoras de dinâmicas urbanas.

Assim, para cada uma das épocas definidas anteriormente foi necessário encontrar elementos bibliográficos para a elaboração de um texto descritivo destas realidades urbanas, e elementos cartográficos[1] de suporte para a definição de uma planta de síntese. Através da análise destes elementos foi efectuado um registo esquemático dos núcleos de urbanização do Porto, no início de cada época, bem como as áreas onde se regista maior tendência de expansão do parque edificado, no período considerado; este registo utilizou o mesmo suporte cartográfico que foi utilizado para a localização da incidência do crime (a planta das unidades de ordenamento da cidade, digitalizada pelos serviços da Câmara Municipal), que foi alterada em função das realidades urbanas de cada época. Assim, obtiveram-se quatro suportes cartográficos de análise da evolução da cidade que é possível relacionar com a padronização das incidências criminais de cada época:

- planta de 1928 a 1954, que resulta da análise das plantas de 1903 e de 1937 (com base nas quais é efectuada a leitura da configuração do núcleo consolidado em 28) e da planta de 1962 (a partir da qual se assinalam as áreas de expansão 28-54).
- planta de 1956 a 1972, que resulta da análise da planta de 1962 (com base nas quais é efectuada a leitura da configuração do núcleo consolidado em 56) e da planta de 1974 (a partir da qual se assinalam as áreas de expansão 56-72);
- planta de 1974 a 1980, a partir da análise da planta de 1974;
- planta de 1982 a 1988, a partir da análise da fotografia aérea de 1990;

[1] Este trabalho baseou-se no estudo dos seguintes elementos cartográficos::
- planta de 1892, executada por Gerardo Telles Ferreira para a Câmara Municipal do Porto;
- planta de 1903, executada pelos serviços cartográficos da Câmara Municipal do Porto;
- planta de 1937, executada pelos serviços cartográficos da Câmara Municipal do Porto;
- plantas de síntese da cidade de 1962, integrantes do Plano Auzelle;
- planta do serviço cartográfico do exercito realizada a partir de levantamento aerofotogramétrico da cidade de 1974;
- fotografia aérea da ACEL, de 1990.

A aparente desadequação temporal desta cartografia ao estudo dos anos que delimitam o primeiro período temporal em estudo é uma condicionante do trabalho, que se procurou ultrapassar através da leitura critica dos elementos gráficos produzidos com base na informação obtida pela recolha bibliográfica.

4.1.3
Metodologia de análise das constantes de padronização.

Partindo da análise da evolução morfo-tipológica de cada período, é possível obter uma carta de síntese que é depois usada na interpretação da padronização do crime. Uma primeira análise do registo cartográfico de incidência dos crimes em estudo nos mapas gerais (todos os crimes, todos os crimes de dia e todos os crimes de noite) nas quatro diferentes épocas (delimitadas segundo o processo atrás explicitado) permite uma leitura da carácterização dos padrões espaço/temporais de cada uma delas. Esta é depois completada através de uma carácterização mais pormenorizada de cada uma das épocas, tanto ao nível da padronização das ocorrências registadas (analisadas agora, separadamente, por tipo de crime) como da evolução urbana da cidade; assim, é possível, elaborar uma síntese interpretativa da padronização do crime para cada período, em função da evolução da cidade.

No último subcapítulo, **processos urbanos do Porto no século XX e o crescimento e decréscimo do crime: o modelo teórico face à padronização**, procura-se realizar uma síntese interpretativa das conclusões obtidas na análise das quatro épocas consideradas neste capítulo 4, relacionando-as com as conclusões apresentadas no capítulo 3, tentando integrar as duas leituras obtidas num modelo interpretativo único.

4.2
1928 a 1954: o crime e a cidade antes do primeiro plano de melhoramentos.

> *"as casa são de rés-dochão, com paredes de pedra mal rebocada, e telhados de telha velha, janelas com vidros partidos, tudo mal cuidado e sujo (...) é nestes casebres de reduzidíssimas dimensões, (...) que vivem famílias inteiras, numa acumulação e promiscuidade espantosas."* [1]

[1] Descrição de uma "ilha", por António Gomes Ferreira, em 1914 (Gros, 1982, p.73).

4.2.1

A cidade do Porto entre 1928 e 1954: para uma carácterização morfo-tipológica.

Para realizar uma análise da cidade do Porto entre 1928 e 1954 é necessário, em primeiro lugar, compreender que estamos a tratar um período temporal bastante vasto; com efeito, 26 anos na história de uma cidade constituem um lapso de tempo importante.

A adopção da carta de 1937 como ponto de partida da carácterização desta época parece ser adequada, uma vez que este é um registo gráfico rigoroso realizado aproximadamente a meio do período temporal considerado. Para uma carácterização da cidade no início da época em estudo (de 1928 a 1937) podemos adoptar como base o trabalho de campo desenvolvido por Ezequiel de Campos nos anos anteriores a 1932, data em que este autor publica o "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto", onde é possível encontrar uma descrição precisa do que seria a cidade nesta época:

"Um relance de vista para a cidade de agora.

Não tem pôrto regular no Rio Douro. Como não há cais acostáveis, os navios descarregam para as barcaças, tornadas em armazéns flutuantes, como na idade média. Estas barcaças e os carros de bois da Ribeira são as notas mais carácterísticas do Pôrto. (...)

Em Leixões começou-se um pôrto era eu infante. Mas ainda não há pôrto. (...)

A vida comercial e bancária do Pôrto passou o seu centro de gravidade da Rua do Infante D. Henrique para a Praça da Liberdade, alongada ùltimamente na Praça dos Aliados. - O suástica das ruas Mousinho da Silveira - Sá da Bandeira, com Carmelitas - Clérigos - 31 de Janeiro, mais os troços austrais das ruas do Almada e de Santa Catarina adensam o comércio da Cidade.

O Pôrto não tem bairros pròpriamente industriais; as fábricas estão dispersas por toda a Cidade (...)

Não têm centro universitário: a Universidade ao pé da Fonte dos Leões; a Escola Médica separada da Guarda Republicana por uma estreitíssima viela; a escola de Farmácia na Carvalhosa, junto à nova e interminável igreja de Cedofeita; o Instituto Superior de Comércio para lá do Jardim de S. Lázaro; a Faculdade de Engenharia no meio da Rua dos Bragas; o Conservatório de Música no Carregal...

Não tem centro municipal; nem um centro administrativo onde se reunam os edifícios públicos próprios da Cidade: - os tribunais, a repartição de Finanças, a Bôlsa, a

Biblioteca, os Museus... um teatro. É uma cidade com os seus monumentos representativos todos dispersos. (...)

O Pôrto é um agregado de aldeias, mais ou menos povoadas, à volta da aldeia inicial de S. Nicolau. (...)

Se deixarmos o que se fêz, e repararmos para o que se vai fazendo, sentimos a mesma falta de destino e de directrizes - de programa para a Cidade.

Como veio a estação de S. Bento, ficou-se a rua de Pinto Bessa desde a estação de Campanhã até à rua do Bonfim. Fêz-se a Avenida dos Combatentes; mas parou-se na rua de Costa Cabral... (...) Adorna-se a beira-mar quási desde o Castelo da Foz até para Norte do Castelo do Queijo, e acaba-se a Avenida do Marechal Gomes da Costa, isolada, dispersamente." (Campos, 1932, p.17-20)

Este "retrato de época" permite formar uma boa ideia do que seria a localização das principais áreas de atractividade da cidade; curiosamente, aquilo que Ezequiel de Campos em 1932 considera uma *"verdadeira dispersão"* dos principais edifícios (administrativos, universitários, etc...) constitui, se tomarmos em conta os limites da cidade de hoje, uma efectiva concentração, num sector bastante restrito do território. Na restante área abrangida nos limites da circunvalação, o carácter rural é predominante.[1] A explicação para este fenómeno é evidente: os limites da área urbana em 1932 são definidos pelos limites da acessibilidade. A grande maioria das populações não tem acesso a um meio de transporte alternativo à deslocação pedonal e, no caso das populações que se dedicam à agricultura, ao carro de bois (o transporte público, não é uma alternativa para a maioria da população, devido ao encargo económico que representa, para uma utilização quotidiana). Assim, a área de urbanização da cidade é dada pela medida do acesso pedonal viável ao centro da cidade, para toda a população que possui aí o seu local de trabalho e os seus locais de abastecimento alimentar (os mercados da cidade).

Aceitando assim a descrição que Ezequiel de Campos apresenta como ponto de partida para a carácterização da cidade no início do período temporal em análise, torna-se necessário estudar as principais linhas da sua evolução até 1954. Os mapas de análise incluídos no plano Auzelle, de 1962, constituem, como já referi, uma segunda base cartográfica possível para a carácterização desta época; assim, é possível registar a área de

[1] É um *"Pôrto desconhecido - campos, pinheirais, pedreiras, dunas - que a maior parte da gente que vive no Pôrto jamais viu, e que eu, valha a verdade, também não tinha visto nunca, antes de agora percorrer metòdicamente a Cidade com as botas, como preâmbulo de a riscar com o lápis. (...) Metade do Pôrto está ainda por descobrir: é mistério para as gentes do Pôrto."* (Campos, 1932, p.29)

expansão do núcleo consolidado entre 1937 e 1962, que constituirá o indicador possível das tendências de crescimento da cidade até 1954. Para melhor compreender esta evolução, importa referir alguns dados demográficos do seu enquadramento territorial.

Em primeiro lugar, constata-se que os valores de atractividade da região do grande Porto eram, já nesta altura, bastante elevados.[1]

Densidades	1930		1940		1950		1960
Periferia exterior	27		31		38		46
Periferia central	122		134		137		135
Núcleo central	257		281		267		260

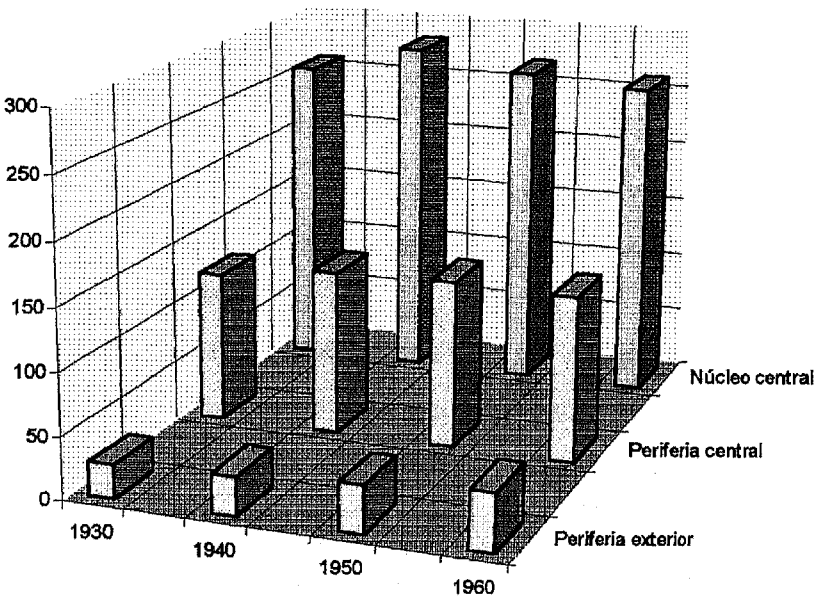


Fig. 16. População residente e densidades populacionais entre 1930 e 1960 nas freguesias da cidade do Porto.
fonte: Breda, 92, INE.

Esta atractividade não tem incidência exclusiva nos limites da cidade; pelo contrário, os "*concelhos periféricos ao centro urbano portuense polarizam 70% do aumento populacional registado, de 1930 a 1960, no Grande Porto, concentram percentagens*

[1] "*De 1930 a 1960 o incremento da população registado no Grande Porto foi de 143 mil efectivos, correspondente a um acréscimo de 50,6% da população residente em 1930, bem superior ao registado ao nível do Distrito e do Continente (26,8% e 14,8% respectivamente) (...) De notar que entre 1931-40 o Grande Porto catalisa quase 98% das atracções demográficas registadas no Distrito portuense, sendo o seu valor sensivelmente equivalente ao registado para o conjunto dos demais concelhos atractivos do Continente, excluídos os afectos à Aglomeração de Lisboa;*" (Breda, 1992, p.163)

crescentes da população desta área e apresentam ritmos de crescimento intercensitário sempre superiores ao do concelho portuense (...). A esta tendência de crescimento centrífugo contrapõe-se a desacelaração da dinâmica demográfica do centro urbano portuense: o abrandamento do seu ritmo de crescimento demográfico ocorrido nos anos 30 acentua-se fortemente nas duas décadas seguintes.

De salientar a circunstância de aquela desaceleração ser acompanhada por mutações nas carácterísticas de crescimento espacial da população portuense: enquanto nos anos 30 as freguesias centrais concentram cerca de 52% do incremento demográfico concelhio, em acordo com o padrão de crescimento quase centrípeto identificado na década antecedente, a partir dos anos 40 e, sobretudo, dos anos 50, aquelas freguesias apresentam-se em declínio demográfico, concentrando-se o incremento populacional então registado quase exclusivamente nas freguesias mais excêntricas" (Breda, 1992, p.170-171)

A explicação deste fenómeno, bem evidente nos números apresentados na fig. 16, reside em grande parte na já referida (no capítulo 3.4) inexistência de uma política eficaz de oferta de habitação de baixo custo.

A construção dos chamados "Bairros de Casas Económicas" ("B. C. E."), inserida no modelo "cidade-jardim" (referido no capítulo 1.2) que melhor se adequava, como já referimos, às intenções políticas do regime "Estado-Novo", revelavam-se assim manifestamente insuficientes para as efectivas necessidades da população.

No entanto, este conjunto de construções realizadas constituíram, paralelamente, uma nova tipologia de espaço urbano e um primeiro impulso de descentralização (dentro dos limites da cidade) de uma parcela da população que não é desprezável.

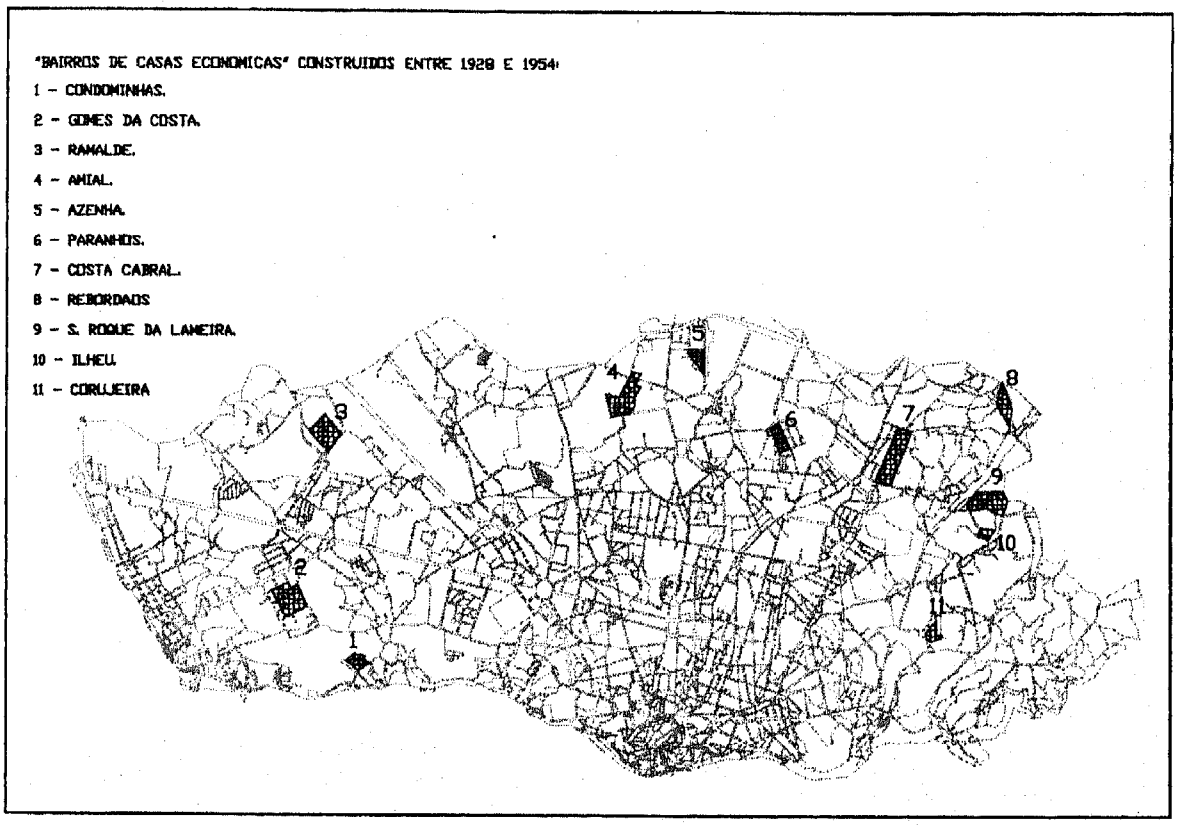
Os bairros realizados nesta época (ver fig. 17) representam a criação de um total de 1562 fogos, o que se irá reflectir na distribuição da população residente nas diferentes freguesias, com diminuição da densidade habitacional nas freguesias centrais e aumento nas freguesias periféricas.

A evolução das políticas de transportes públicos na cidade tem também um papel relevante na evolução da cidade : *"Se se tiver em atenção a importância do centro urbano portuense como mercado de trabalho, pode admitir-se que a expansão da função de suporte residencial dos concelhos periféricos (...) se traduz significativamente no alongamento dos percursos casa/trabalho de estratos sociais dotados de reduzida*

pcapacidade de mobilidade, em continuidade com o verificado a partir da segunda década do século vigente.

Assim se compreende, aliás, o conflito que no final da década de 30 opõe o Município portuense e a Companhia Carris, o qual tem por base o aumento das tarifas suburbanas e culmina na municipalização do serviço de transportes colectivos do Porto em 1946.

Deste modo a cidade do Porto vai acabar por subsidiar, financeiramente, uma exterioridade residencial que deriva, ainda que de forma parcial, da quase ausência de investimentos na produção de habitação de baixo custo." (Breda, 1992, p.202)



B. de C. E. construídos entre 1928 e 1965	Ilhéu	Condominhas	Amial (1ª e 2ª fases)	Azenha	Paranhos	Ramalde	Costa Cabral	S. Roque da Lameira	Gomes da Costa	António Aroso	Vilarinha	Viso
Data de atribuição	1935	1937	1938 e 1958	1939	1939	1939	1942	1942	1950	1958	1958	1965
Número de casas	54	102	398	114	180	148	240	234	186	226	202	294

Fig. 17. B. C. E. construídos entre 1928 e 1965.
fonte: Gros, 82.

A evolução da cidade do Porto carácteriza-se assim por um crescimento urbano fragmentado resultante da falta de um instrumento de controlo urbanístico; os vários estudos realizados para a tentativa de elaboração de um plano regulador (o "Prólogo ao

Plano da Cidade do Porto", de Ezequiel de Campos (Campos, 1932), o "Anteplano de Urbanização" de 1947 e o "Plano Regulador da Cidade do Porto" (Garrett, 1952) de 1952, ambos de Almeida Garrett), não tiveram consequências práticas na gestão da cidade até 1962 (data do "Plano Director da Cidade do Porto" (Auzelle, 1962)), deixando as tendências de crescimento desta entregues às acções desligadas de um conjunto de operadores privados.

A prevalência da rede viária é assim uma carácterística do período em causa: para além da abertura da "Via Rápida", da Carcereira à Estrada da Circunvalação (entre 1952 e 1958), para melhorar a acessibilidade ao Porto de Leixões e do prolongamento da avenida de Fernão Magalhães até à rua de Santa Justa (associada a uma urbanização da zona das Antas que inclui a Alameda Eça de Queiróz e a praça Velasquez), não existe nenhuma intervenção com verdadeiro significado estruturante. [1]

Assim, o crescimento urbano da cidade ocorre por expansão natural da malha, sem que tenha sido influenciado por qualquer conjunto de linhas orientadoras ou de novos eixos preferenciais; os eixos de expansão da cidade são ainda as vias estruturantes nascidas na época almadina, que constituem ainda os acessos preferenciais à cidade.[2]

Estes arruamentos, não só constituem os já centenários eixos de estruturação do território (já evidentes na "Planta Redonda" de 1813) e de ligação da cidade com a região, mas também coincidem com as linhas de transporte interurbano que radiam da cidade: os mapa da fig. 18 (linhas de transporte interurbano em 1921 e em 1962) são bem ilustrativas desta realidade.

---

[1] A leitura do "Espaço Urbano do Porto" (Oliveira, 1973) dá uma ideia bastante rigorosa do conjunto de obras realizadas nesta época (posteriores à planta de 1937 e anteriores ao plano de 1962); para além da av. de Fernão de Magalhães e ainda "*ligada ao mesmo eixo (...) abriram-se (...) as Ruas do Cardeal D. Américo, a de D. Agostinho de Jesus e Sousa e a rua do Dr. Carlos de Passos. Foi entretanto completado o trajecto marginal pela construção da Avenida de Paiva Couceiro e a respectiva ligação à Estrada da Circunvalação. São ainda deste período arranjos nas vias periféricas, como a avenida D. Carlos I, ao Passeio Alegre e a Rua do Coronel Raul Peres, na Foz; as Praças da Cidade do Salvador e de Gonçalves Zarco, as Ruas de Timor e de Malaca e a Praça de Goa, que completam a N a Foz Nova; o complexo de ruas a N da Avenida Marechal Gomes da Costa, Ruas de Pêro Vaz de Caminha, de Afonso Baldaia, de António Galvão, de Santa Joana Princesa, de Francisco de Almeida, de Duarte Pacheco Pereira, de Rui Faleiro, de Fernão Vaz Dourado e de Tristão da Cunha, a Praça de D. Afonso V, o Largo de Tomé Pires, e ainda, mais recentemente, a Rua de D. Cristóvão da Gama. Outros arruamentos foram entretanto abertos, com significado mais restrito mas correspondendo também a um adensamento da construção, sobretudo nas áreas ocidentais da cidade (...)*" (Oliveira, 1973, p.336)

[2] "*Do Sul, pelo tabuleiro inferior da ponte D. Luís (...); de Gondomar pela rua do Freixo, íngreme; de Penafiel pela rua de S. Roque da Lameira, estreita e turtuosa; de Guimarães por Costa Cabral e Santa Catarina, pejada de trânsito; de Braga pela rua do Ameal à rua estreitíssima dos Mártires da Liberdade; de Viana do Castelo à rua de Cedofeita, acanhadíssima: da Senhora da Hora, por cangostas e vielas, à rua de 5 de Outubro; a marginal da Foz estreita e insuficiente*" (Campos, 1932, p.27).

É, no entanto, compreensível que as principais linhas de eléctrico (e, posteriormente, de autocarro) se situem ao longo destas vias: se são elas os principais eixos de expansão desde o princípio do século XIX, é também aí que o transporte público tem possibilidade de servir maior número de utentes; é claro que o facto de existir transporte público reforça o papel de eixo de expansão da via...

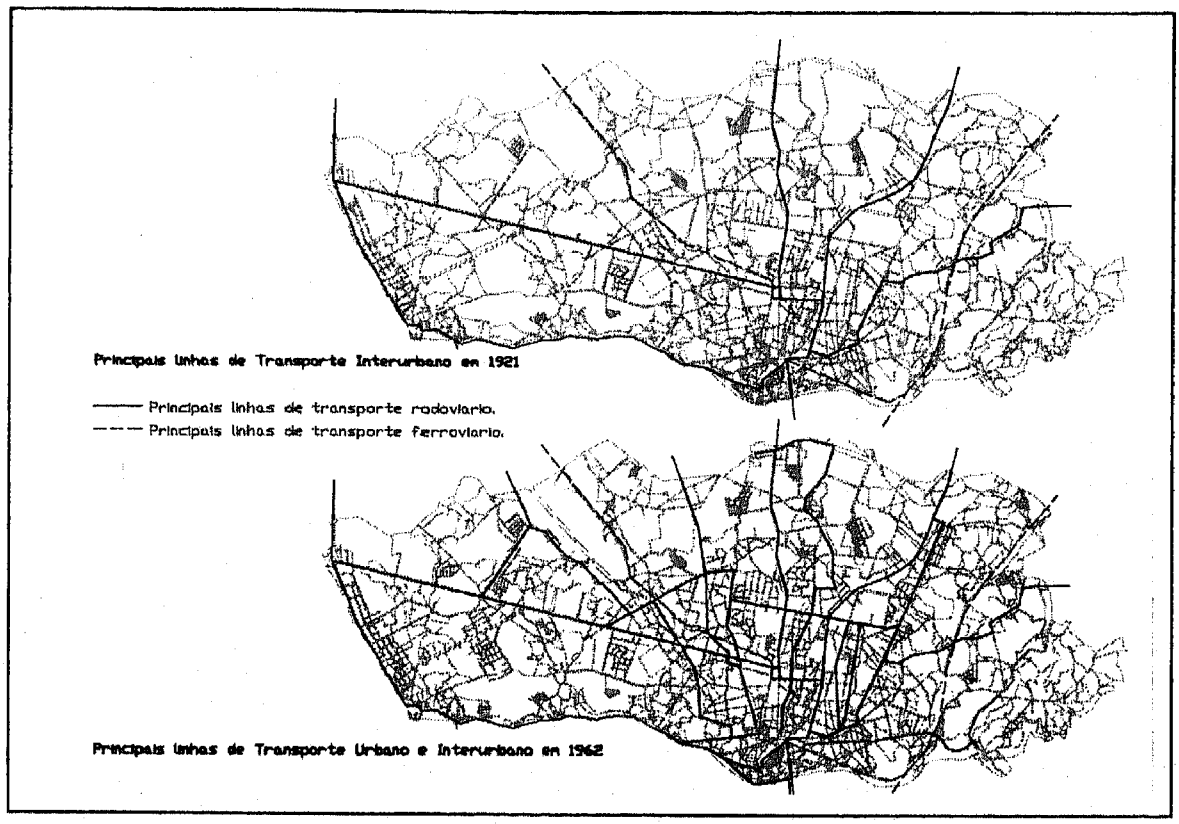


Fig. 18. Principais linhas de transporte interurbano da cidade do Porto em 1921 e 1962.
Fonte: Breda, 92 e Auzzelle, 62.

Assim, na falta de novos eixos orientadores da expansão urbana, acabamos por encontrar bastantes semelhanças entre a cidade de 1932 descrita por Campos[1] e a cidade de 1952, descrita por Garrett:[2] poder-se-ia caricaturar a expansão da cidade, nestes 20 anos,

[1] "*Tomando como centro o Largo do terreiro,(...) a circunferência com um quilómetro de raio envolve o velho burgo do Pôrto, hoje todo apinhado de casas, por onde antigamente havia campos, hortas e laranjais; A de dois a urbanização irradiada pelas vias de acesso, ainda hoje com manchas rurais; A de três já uma periferia rural com tratos e núcleos urbanizados; A de quatro abrange terras de Lordelo, de Ramalde, de Paranhos e de Campanhã, cheias de campos: aldeias rurais.*" (Campos, 1932, p.19/20)

[2] "*Numa apreciação de conjunto, a circunferência de um quilómetro de raio, com centro na Praça da Liberdade, envolve a cidade velha, apinhada de casas, remodelada na zona baixa da Ribeira à Praça para ser sede do melhor comércio. A circunferência de dois quilómetros apresenta-se, ainda, muito edificada, embora com algumas, poucas, clareiras. A de três e a de quatro quilómetros de raio mostram já a preferência pelas vias de acesso e, sobretudo, pelas dotadas de transporte colectivo por eléctrico. Nesta última e fora dela, o dispositivo de ocupação é, nitidamente, de aldeias rurais.*" (Garrett, 1952, p.8).

dizendo que esta teria alargado um quilómetro as carácterísticas do seu primeiro anel concêntrico: a malha consolidada está inserida nesse primeiro anel em 1932, enquanto em 1952 se insere no território circunscrito pelo segundo. A cidade não se reestrutura, não se moderniza, apenas se expande...

Assim, a planta de síntese da evolução morfo-tipológica da cidade entre 1928 e 1954 (Fig. 19) apresenta diferentes grafismos para a carácterização das seguintes componentes:

- traçado do espaço público em 1937;
- traçado do espaço público em 1962;
- malha urbana consolidada em 1937;
- malha urbana consolidada entre 1937 e 1962;
- áreas com grande densidade de localização de ilhas;
- áreas de localização de "Bairros de Casas Económicas".

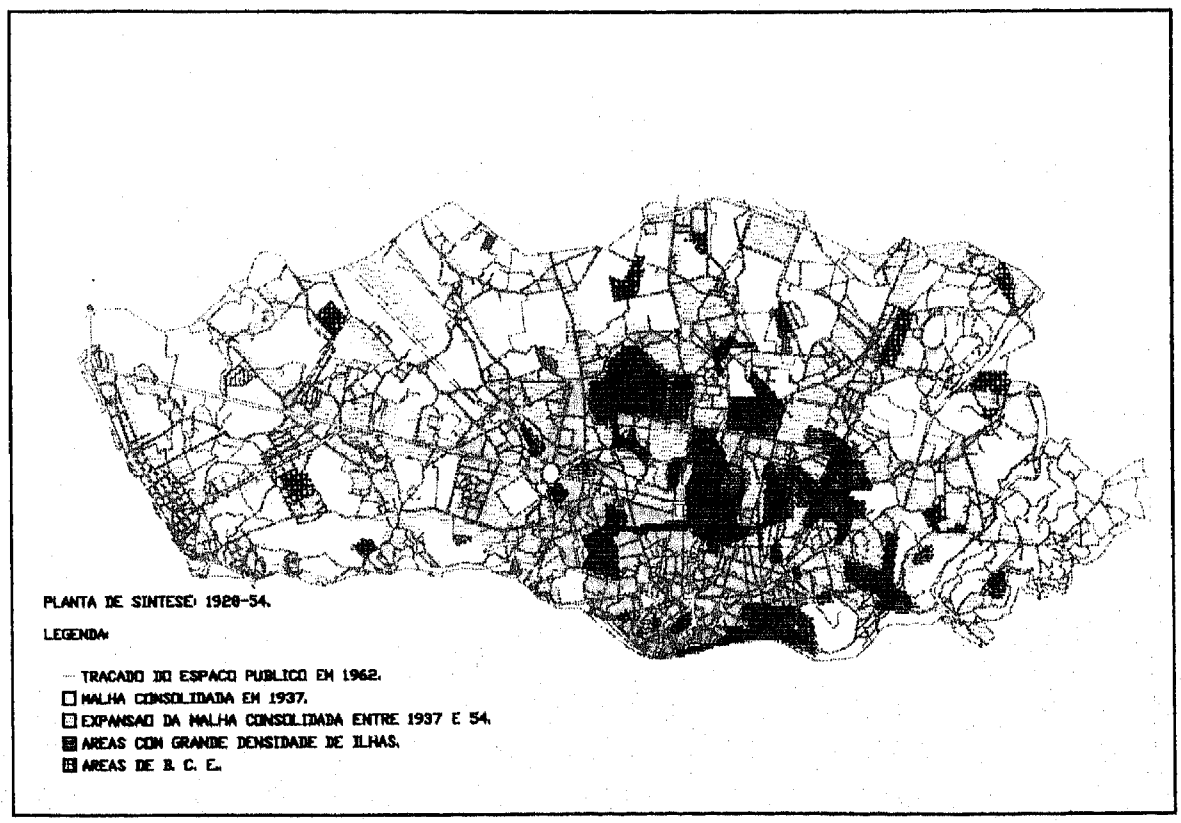


Fig. 19. Mapa de síntese da evolução urbana da cidade do Porto entre 1928 e 1954.
Fonte: Carta de 1937, Plano Auzelle.

4.2.2

1928-54: Padrões de incidência criminal.

A análise da padronização geral do crime (sem distinção do tipo de crime) permite a formação de uma ideia global do modo como o crime se distribui na cidade do Porto, entre 1928 e 1954: como se pode observar no mapa da fig. 21, é evidente uma maior concentração da maioria das ocorrências numa área limitada pela envolvente próxima das ruas de Júlio Diniz (a poente), da Constituição (a norte) e de Fernão Magalhães (a nascente), com as excepções do avanço para poente (até à Foz, onde existe um núcleo de incidência) através da marginal, do avanço para nascente (até à estação de Campanhã) pela envolvente próxima das ruas do Heroísmo e de Pinto Bessa. A sul, obviamente, o limite é o rio Douro...

Dentro desta área, é de salientar a grande concentração de crime num sector mais restrito, que se pode inserir num círculo de cerca de 700 metros de raio com centro na estação de S. Bento.

Este padrão de incidência é similar tanto em relação ao crime cometido de dia como ao crime cometido de noite; no entanto, uma observação mais atenta revela-nos que, enquanto que o mapa de incidência diurna é maioritariamente constituido pelo crime não agravado (agressão sem arma, furto simples ou burla) no espaço público ou em local de acesso público (símbolos verdes), no crime ocorrido de noite existe uma igual incidência deste, de crime não agravado ocorrido em local sem acesso público (símbolos azuis) e de crime agravado (agressão com arma, furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa e roubo).

Crimes ocorridos entre 1928 e 1954		Agressão		Burla	Furto no E. P.		Furtos de veículo ou em veículo				Furto em residência		Furto em outros edif.		Roubo
		simples	c/ arma	no E. P.	no E. P.	em T.P.	de bicicleta	de motociclo	em autom.	de autom.	simples	com arromb., escalam. ou chave falsa	simples	com arromb., escalam. ou chave falsa	Todos
Sem qualquer referência		1	0	2	8	0	0	0	0	0	39	5	50	5	1
Noite	não indica hora	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	2	9	8	1
	20:00 - 23:59	25	8	3	1	1	0	0	1	1	8	0	10	2	2
	0:00 - 3:59	12	5	0	1	1	0	0	0	0	2	0	5	1	1
	4:00 - 7:59	1	1	0	1	0	1	0	0	0	4	1	7	0	1
Total de noite		38	14	3	3	2	1	0	1	3	17	3	31	11	5
Dia	não indica hora	1	0	0	0	0	0	0	1	0	6	1	7	1	0
	8:00 - 11:59	6	2	4	5	0	0	0	0	0	5	0	6	1	2
	12:00 - 15:59	12	1	6	4	1	0	0	1	0	3	1	12	0	1
	16:00 - 19:59	20	5	8	11	0	1	0	1	0	4	1	15	0	2
Total de dia		39	8	18	20	1	1	0	3	0	18	3	39	2	5
Total geral		78	22	23	29	3	2	0	4	3	74	11	120	17	11

Fig. 20. Padronização temporal da incidência de crime no Porto entre 1928 e 1954.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo histórico da P. J..

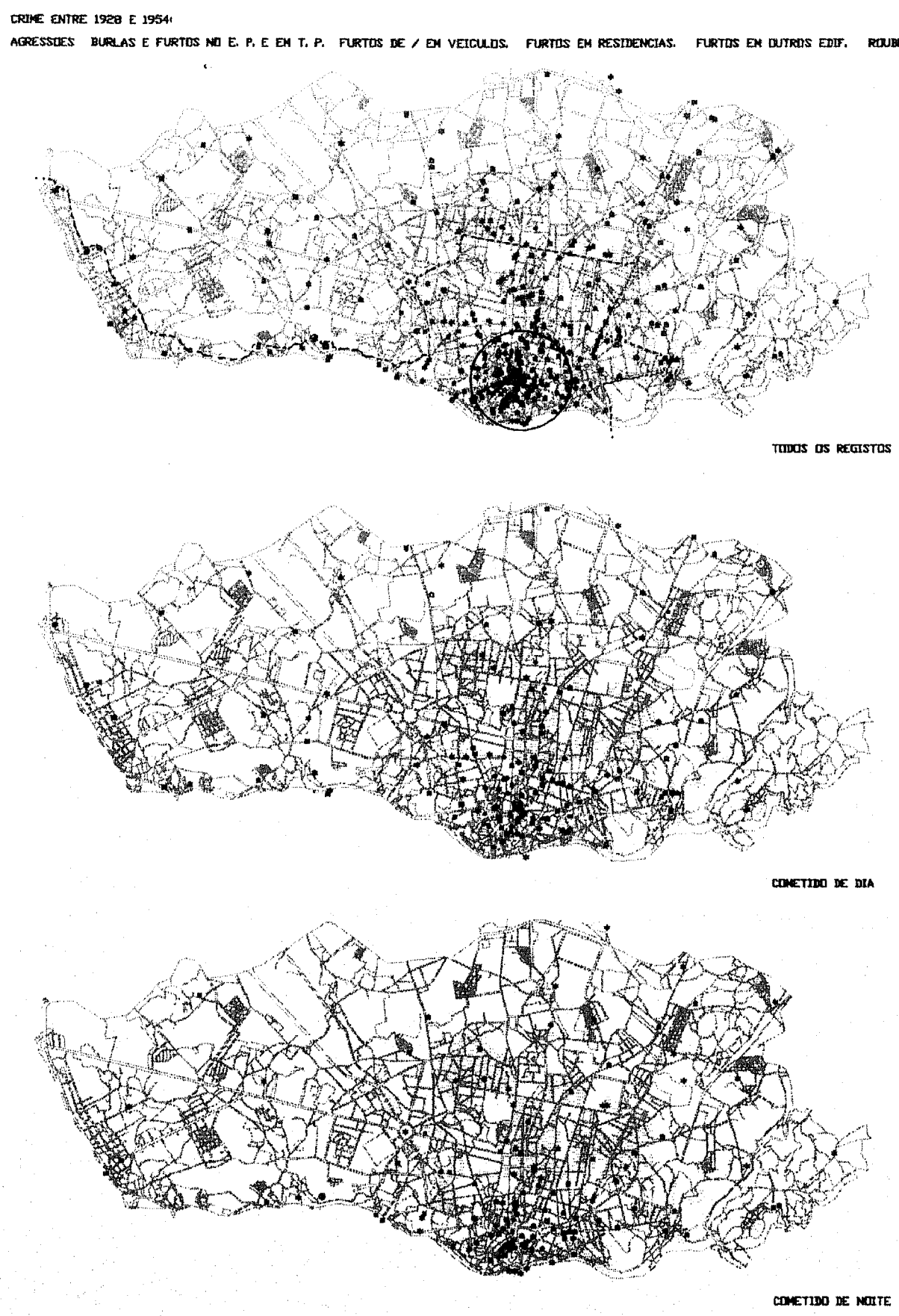


Fig. 21. Padronização geométrica da incidência de crime no Porto entre 1928 e 1954.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo histórico da P. J..

É no entanto necessário, para um estudo mais pormenorizado, analisar a padronização dos diferentes tipos de crime, em função das carácterísticas morfotipológicas da cidade, atrás referidas, para o mesmo período:

Como se pode observar numa análise conjugada do mapa da fig. 22 e do quadro da fig. 20, o crime de agressão/ofensas corporais no espaço público (ou em local de acesso público) é um dos que detêm maior número de ocorrências (100 registos, 78 de agressão simples, 22 de agressão com arma ou instrumento contundente) neste primeiro período; é, simultaneamente, o tipo de crime que apresenta uma maior disseminação por todo o território da cidade e, consequentemente, que apresenta uma maior incidência exterior aos limites da cidade consolidada. Se analisar a incidência da agressão em função das 5 diferentes tipologias consideradas - cidade consolidada em 1937, área de expansão 37-62, áreas de grande densidade de ilhas, bairros de casas económicas e área de carácter rural - torna-se evidente que a incidência do crime de agressão tem maior relevo nas áreas abrangidas pela cidade consolidada e pelas ilhas, do que nas áreas de expansão e junto aos B. C. E..

Esta padronização tem aliás as mesmas carácterísticas para a agressão ocorrida durante o dia e para a ocorrida de noite, diferindo apenas em relação à localização da agressão agravada: esta apresenta um padrão ligeiramente diferente durante a noite, com alguma concentração no casco medieval e uma maior disseminação na zona leste da cidade. A distribuição temporal da agressão indica um maior número de ocorrências entre as 12:00 e as 3:59 (com 69 agressões simples e 19 com arma), do que entre as 4:00 e as 11:59 (7 - 3); o período em que a incidência é maior é o compreendido entre as 16:00 e as 00:00 (45 - 13); de realçar que a maioria das agressões ocorrem no espaço público -83 - enquanto que das restantes 17 ocorridas em lugar de acesso público, 5 ocorrem em tabernas e 3 em bordeis.

A burla e o furto no espaço público apresentam uma padronização bastante diferente, como se observa na fig. 23.

É evidente que a maior incidência destes tipos de crime ocorre durante o dia (18 burlas de dia contra 3 de noite e 2 sem qualquer referência; 20, 3 e 6, respectivamente, para o furto no espaço público).

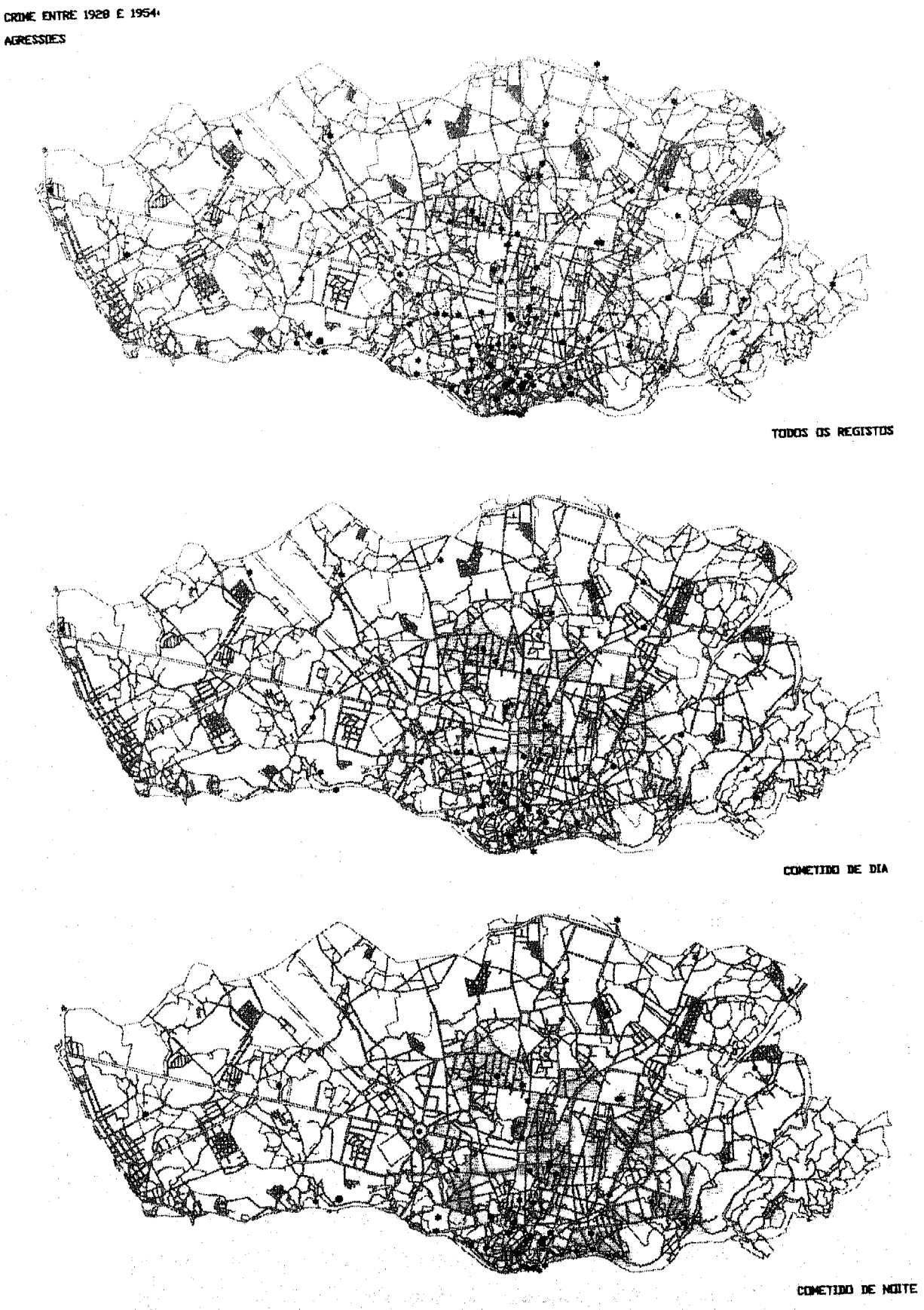


Fig. 22. Padronização da incidência do crime de agressão/ofensas corporais no Porto entre 1928 e 1954.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo histórico da P. J..

A burla ocorre com maior frequência no período compreendido entre as 12:00 e as 19:59 (14 registos), enquanto que entre as 00:00 e as 7:59 não ocorreu nenhum caso; a sua maior concentração localiza-se no núcleo consolidado da cidade, assumindo particular relevância o conjunto formado pela av. dos Aliados e praças da Liberdade e de Almeida Garrett - aí ocorrem 5 das 22 burlas registadas neste período temporal; aliás, a grande maioria das burlas ocorre em praças, largos ou jardins:

- 3 na praça da Liberdade;
- 2 na praça do Marquês de Pombal;
- 1 em cada nas praças de Almeida Garrett, da Batalha e de Filipa de Lencastre, nos largos da Estação e da Picaria e nos jardins do Infante D. Henrique, de João Chagas e do Campo de 24 de Agosto.

Podemos juntar a estas uma ocorrência na av. dos Aliados e temos um conjunto de 14 (64%) das burlas que ocorrem em espaços públicos com um carácter específico: são espaços de estar/lazer, onde o criminoso encontra as condições ideais de abordagem da vítima - é necessário compreender que a burla no espaço público (o "conto do vigário") é um crime que necessita, por definição de uma disponibilidade de tempo e atenção da parte da vítima; o carácter do espaço é, assim, um elemento determinante.

O furto no espaço público apresenta maior número de ocorrências entre as 8:00 e as 19:59 (20) do que restante período (3); dentro deste, é de realçar a grande incidência entre as 16:00 e as 19:59 (11), que aliás, era também o período que apresentava maior número de burlas (8).

Da sua localização, de salientar as 4 ocorrências na praça da Liberdade; a incidência junto à cintura de ilhas da cidade não é tão evidente como no caso da agressão, mas também apresenta coincidências; continuam a não se registar ocorrências nas áreas de B. C. E..

Em relação aos crimes de furto de/em viaturas (fig. 24), registam-se apenas 9 casos (2 furtos de bicicleta, 4 furtos em automóvel e 3 furtos de automóvel), o que é facilmente explicável pela circunstância de existirem na cidade poucos veículos, na época; parece, no entanto, existir um diferente padrão de incidência do crime cometido de dia (essencialmente constituido por furtos em automóveis) mais disseminado, relativamente ao cometido de noite (essencialmente constituido por furtos de automóvel), que está concentrado na malha consolidada.

Fig. 23. Padronização da incidência do crime de burla e furto no espaço público e em transporte público no Porto entre 1928 e 1954. Fonte: Recolha efectuada no arquivo histórico da P. J..

Fig. 24. Padronização da incidência do crime de furto em/de veículos no Porto entre 1928 e 1954.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo histórico da P. J..

Os furtos em residência (como se observa na fig. 25) e em edifícios não habitacionais (fig. 26) são os que tornam mais difícil estabelecer padrões de diferenciação temporal da incidência, porque são os crimes em que é mais frequente não se encontrar indicada a hora (ou qualquer referência em relação ao período temporal) de ocorrência do crime no processo; assim, através dos números de que dispomos, apenas é possível encontrar uma tendência de maior incidência nocturna do furto agravado (com arromb., etc...), tanto em residência como em outros edifícios (encontramos, respectivamente, um total de 5 e 9 furtos nocturnos contra 2 e 1 diurnos) e um período de maior incidência do furto não agravado em edifícios não habitacionais entre as 12:00 e as 23:59 (37 dos 64 crimes de que existe indicação de hora de ocorrência).

É evidente que a sua padronização apresenta semelhanças com a da agressão/ofensas corporais, apesar de não se apresentarem tão disseminadas pela cidade, mas mais concentradas no núcleo consolidado da cidade.

É, no entanto, também aqui evidente alguma coincidência da localização do furto em habitação com as áreas de maior densidade de "ilhas", enquanto que o furto em edifícios não habitacionais tende a localizar-se em maior número nas ruas de carácter comercial da área central da cidade: dos 135 registos de furto em edifícios não habitacionais, 26 ocorrem em estabelecimentos comerciais (19%), 11 em bordeis/casas de passe (8%), 10 em fábricas (7%), 8 em escritórios (6%), 7 armazéns (5%), igual número em casas de pasto / tabernas, igual número em igrejas / capelas, 5 em cafés (4%), igual número em pensões / hotéis, igual número em oficinas, 4 em prédios em obras/em construção e igual número em garagens (nestas, é de realçar a garagem "Atlantic", na rua Alexandre Herculano, onde ocorrem 3 dos 4 furtos neste tipo de espaço).

De notar ainda que os referidos 11 bordeis localizam-se todos na área central da cidade, sendo 6 deles situados casco medieval: ruas do Souto (2), da Bainharia e de S. Nicolau, na trav. de S. Sebastião (2); são estes os responsáveis pela aglomeração registada na fig. 26, nesta área.

A incidência do roubo (fig.27), tal como a do furto de/em viaturas, apresenta um número de ocorrências demasiado pequeno para se poder definir um padrão de localização; parece, no entanto, mais centrada no núcleo consolidado (junto ao casco medieval, no caso do roubo cometido de dia) e com alguma incidência nas área onde existem ilhas (no caso do roubo cometido de noite).

Fig. 25. Padronização da incidência do crime de furto em residência no Porto entre 1928 e 1954.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo histórico da P. J..

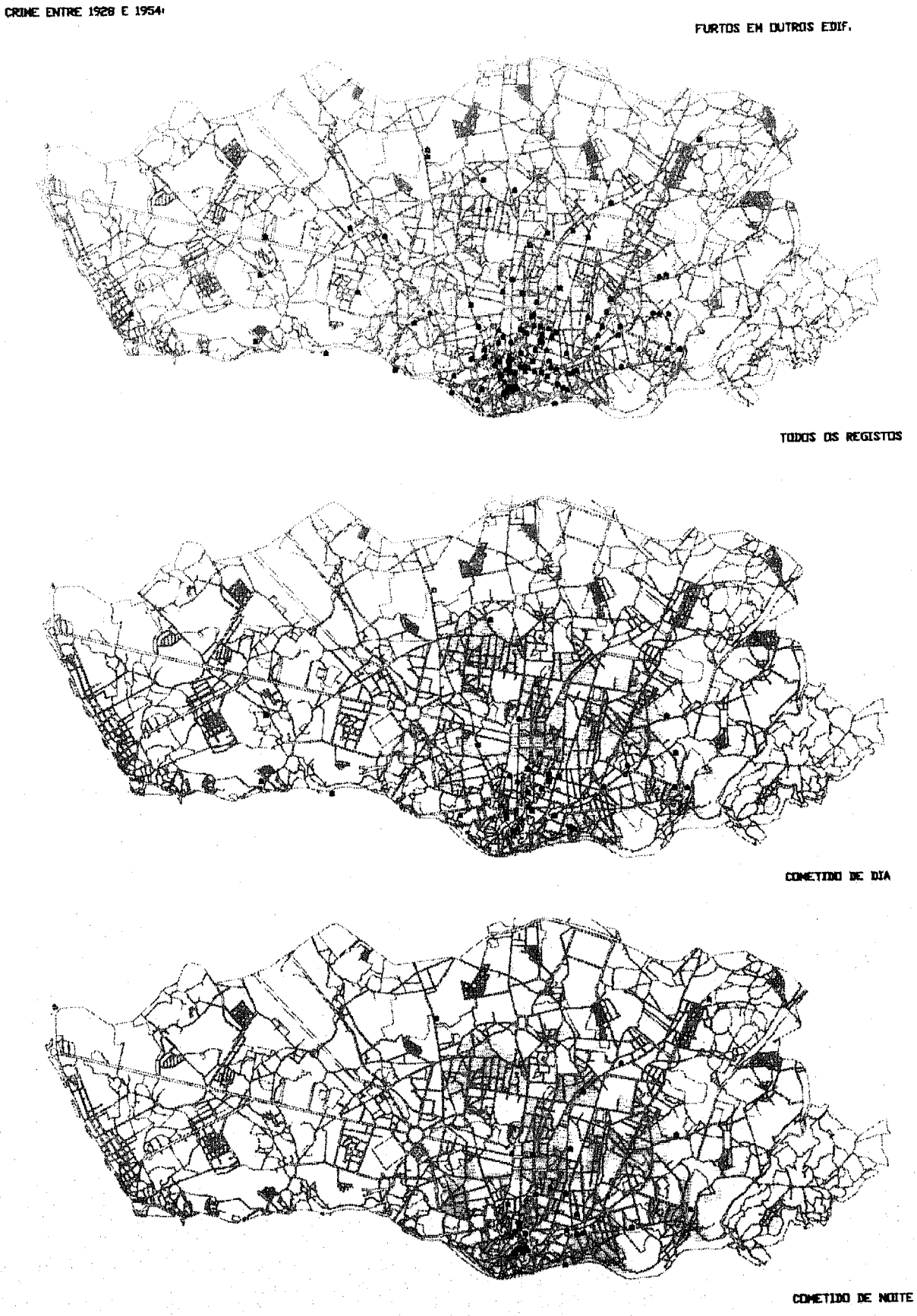


Fig. 26. Padronização da incidência do crime de furtos em edifícios não habitacionais no Porto entre 1928 e 1954. Fonte: Recolha efectuada no arquivo histórico da P. J..

Fig. 27. Padronização da incidência do crime de roubo no Porto entre 1928 e 1954.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo histórico da P. J..

4.2.3

Constantes de padronização: para uma análise interpretativa da relação entre cidade e crime entre 1928 e 1954.

Em síntese, as principais carácterísticas do modo como os diferentes tipos de crime se distribuem (no espaço e no tempo) na cidade do Porto, entre 1928 e 1954, são:

- *padronização geral:* concentração da maioria das ocorrências numa área limitada pela envolvente próxima das ruas de Júlio Diniz (a poente), da Constituição (a norte) e de Fernão Magalhães (a nascente), com as excepções do avanço para poente através da marginal (até à Foz) e do avanço para nascente até à estação de Campanhã; salienta-se a grande concentração de crime num círculo de cerca de 700 metros de raio com centro na estação de S. Bento;
- *padronização temporal:* o padrão geral de incidência é similar tanto no crime cometido de dia como no crime cometido de noite;
- *agressão no espaço público ou em local de acesso público:* é um do tipos de crime que detém maior número de ocorrências, o que apresenta uma maior disseminação por todo o território da cidade, e o que apresenta uma maior incidência exterior aos limites da cidade consolidada; a agressão agravada apresenta alguma concentração no casco medieval e uma maior disseminação na zona leste da cidade.
- *burla no espaço público:* maior incidência durante o dia; localiza-se maioritariamente em praças, largos ou jardins e no núcleo consolidado da cidade, assumindo particular relevância o conjunto formado pela av. dos Aliados e praças da Liberdade e de Almeida Garrett;
- *furto no espaço público e em transporte público:* maior incidência durante o dia; incidência no núcleo consolidado da cidade (maior densidade) e junto à cintura de ilhas da cidade (menor número);
- *furto de/em viaturas:* mais disseminado de dia (essencialmente constituido por furtos em automóveis), concentrado na malha consolidada de noite (essencialmente constituido por furtos de automóvel);
- *furtos em residência:* maior incidência nocturna do furto agravado; localização em áreas de maior densidade de "ilhas";

- *furtos em edifícios não habitacionais:* maior incidência nocturna do furto agravado e maior incidência do furto não agravado entre as 12:00 e as 23:59; tende a localizar-se nas ruas de carácter comercial da área central da cidade;
- *roubo:* maior incidência no núcleo consolidado (junto ao casco medieval, no caso do roubo cometido de dia) e com alguma incidência nas área onde existem ilhas (no caso do roubo cometido de noite).

Assim, é possível encontrar algumas constantes de padronização do crime em diferentes tipos de crime, tanto em função da sua distribuição temporal como da coincidência da sua localização nas cinco diferentes tipologias de ocupação do território:

- crimes com maior incidência diurna: burla, furto no espaço público (ambos com grande incidência entre as 16:00 e as 19:59) e em automóvel;
- crimes com maior incidência nocturna: agressão com arma, furto de automóvel, furto agravado em residência e em outros edifícios;
- área consolidada em 1937: incidência maioritária de todos os tipos de crime, particularmente notória nas zonas mais centrais (casco medieval e área do centro cívico e comercial);
- área de expansão 1937-62: apenas ocorrem alguns tipos de crime (com menor incidência do que na área consolidada): agressão, furto no espaço público e furto simples em residência;
- zonas de maior densidade de localização de "ilhas": maior incidência dos crimes de agressão, de furto simples em residência e de roubo;
- áreas de localização de "Bairros de Casas Económicas": não se encontra particular incidência de qualquer tipo de crime;
- áreas de carácter rural: não se encontra grande incidência de qualquer tipo de crime; algumas agressões e um pequeno número de furtos simples em residência.

Resumindo, o crime na cidade do Porto no período em estudo carácteriza-se na generalidade pela sua localização na área central da cidade consolidada, com maior incidência diurna dos crimes menos graves (que ocorrem em maior número) e maior incidência nocturna dos mais graves (menos frequentes).

Esta concentração numa área restrita da cidade é um primeiro dado de análise, importante face ao exposto na carácterização morfo-tipológica. Os limites referidos (Júlio Diniz - Constituição - Fernão Magalhães) correspondem aos limites daquilo que é a cidade do Porto nesta época, como centro administrativo, comercial e cultural; é nesta área que se localiza a referida "*verdadeira dispersão*" (segundo Campos, 1932), dos principais focos de atractividade, os edifícios geradores de fluxos de utentes e de todo o género de interacções urbanas. Esta constitui, como já referimos, à luz dos limites actuais da cidade de hoje, uma efectiva concentração, numa área muito reduzida da cidade, tal como aliás também é concentrado o núcleo de cidade consolidada existente em 1932, descrito por Campos (com um quilómetro de raio e centro no largo do Terreiro) e a sua área de expansão até 1952, descrita por Garrett (com dois quilómetros de raio e centro na praça da Liberdade).

Dentro desta área, encontramos ainda um sector com maior incidência criminal: o referido círculo com 700 metros de raio, centrado na Estação de S. Bento. Este coincide com a área de principal oferta de terciário da cidade no início da época de estudo - a referida "*suástica das ruas Mousinho da Silveira - Sá da Bandeira, com Carmelitas - Clérigos - 31 de Janeiro, mais os troços austrais das ruas do Almada e de Santa Catarina*" (Campos, 32) está inscrita neste círculo.

A grande densidade da população residente nesta área central, e a sua atractividade para populações não residentes, fazem com que esta seja o ponto de encontro preferencial das quatro dimensões do crime de Bramtingham & Bramtingham: criminoso e vítima tem aí maior probabilidade de se encontrarem num mesmo local, que reuna condições para uma lei ser infringida.

As diferentes carácterísticas de incidência de cada tipo de crime, e a sua distribuição temporal permitem leituras mais aprofundadas desta relação do crime com os espaços urbanos: no caso do crime contra a propriedade, o furto não agravado tem maior incidência diurna enquanto o furto agravado e o roubo tem maior incidência nocturna. Uma hipótese explicativa para esta diferente incidência temporal pode ser encontrada nas teorias de Jacobs: embora a grande concentração de pessoas numa área restrita tenda a aumentar a probabilidade de ocorrências de furtos e roubos, esta tendência é contrariada se as carácterísticas do núcleo urbano em causa forem de molde a criar fortes mecanismos de controlo social informal; assim, só durante a noite, quando os mecanismos de controle social informal diminuem (o comércio fecha, tal como quase todas as restantes actividades

geradoras de atractividade e as ruas ficam desertas e sem vigilância), e os criminosos sentem menor o risco de serem observados e reconhecidos.

Este factor, aliás, pode também ser um elemento importante no condicionamento da incidência do crime na cidade, na época: o Porto desta época, possuindo uma população muito elevada numa área pequena funciona como uma grande aldeia, em termos de relacionamento social - quase toda a gente se conhece, quanto mais não seja de vista. Este dado é importante, e ressalta como evidente na análise dos processos consultados na P. J., nesta época: em quase todos os casos em que o crime tinha sido testemunhado (quer pela vítima, quer por outros), o arguido é identificado - o crime praticado por desconhecidos é claramente minoritário. A consciência, por parte do potencial criminoso, desta probabilidade de ser reconhecido, ao ser visto, é um factor que pode ser importante na dissuasão do crime agravado.

Independentemente da maior ou menor validade destas hipóteses explicativas, uma conclusão se pode retirar desta análise: no caso da cidade do Porto, entre 1928 e 1954, as más condições de alojamento da população não parecem conduzir a uma grande incidência do crime agravado contra a propriedade, nomeadamente o roubo e o furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa, que Maurice Cusson elege (juntamente com o crime de homicídio) como os indicadores preferenciais do seu modelo explicativo da evolução da criminalidade europeia.

O mesmo não se pode dizer, no entanto, do furto não agravado e da agressão/ofensas corporais, que apresentam valores elevados.

4.3

1956 a 1972: o crime e a cidade durante os "planos de melhoramentos".

> *"foi possível proporcionar uma vida melhor, perfeitamente digna da condição humana, em quase 10% (9,8) da nossa população (...) foi atingida a média diária de 2 moradias construidas e, principalmente, foram arrasados outros tantos indecorosos e torpes alvéolos onde durante largos anos palpitaram corações humanos.*
> *A análise comparada do passado e do presente (...) comunica-nos íntimo regozijo"* [1]

[1] O êxito do primeiro plano de melhoramentos, nas palavras dos responsáveis autárquicos da época (CMP, 1966, p.31).

4.3.1

A cidade do Porto entre 1956 e 1972: para uma carácterização morfo-tipológica.

Partindo da análise morfotipológica realizada para o período anterior, percebemos que as dinâmicas de crescimento urbano até 1952 foram essencialmente dinâmicas de expansão por alastramento da malha consolidada. Analisamos a importância das vias tradicionais de acesso à cidade, como eixos estruturadores de crescimento, reforçada pela localização nestas vias das linhas de transporte público interurbano. Estas adquirem particular importância a partir da referida municipalização do serviço de transportes colectivos, em 1946 (a deliberação de municipalização é oficializada em 1936, com efeitos previstos a partir de 1941 (Breda, 1992, p.202), mas só é executada 5 anos depois desta data), e a consequente redução das tarifas (mesmo assim, demasiado elevadas para as populações mais carenciadas...).

As transformações urbanas sentidas neste segundo período obedecem a outra lógica, a lógica do automóvel.

Plano de Urbanização, 1950 / médias de dia	Tipo de veículo	Mte. dos Burgos	Amial	Costa Cabral	S. Roque da Lameira	Ponte D. Luís I (ambos os tabuleiros)	Matosinhos	Totais		
Transporte individual de tracção mecânica	viaturas pesadas	129	132	145	148	875	não indica	1429		
	automóveis e motociclos	173	416	292	197	1313	não indica	2391		
	total tranp. individual	302	548	437	345	2188		3820		
Transporte colectivo	eléctricos	182	290	400	362	414	475	2113		
	autocarros	40	46	20	58	410	4	578		
	total tranp. colectivo	222	336	420	410	824	479	2691		
Outros	bicicletas e carros de mão	581	661	801	113	140	não indica	2296		
	gado	21	35	91	256	41	não indica	444		
	viaturas de tracção animal	77	81	137	56	108	não indica	459		
	total outros	679	777	1029	425	289		3199		
Plano Auzelle, 1962 / médias de dia	**Tipo de veículo**	**Entradas**	**Saídas**	**Totais**						
Transporte individual	automóveis	10519	10581	21100						
	cam. de carga	2539	2559	5098						
	furgonetas	4779	4809	9588						
	total tranp. individual	17837	17949	35786						
Transporte colectivo	cam. passageiros	560	539	1099						
	autocarros	374	398	772						
	trolelcarros	204	204	408						
	eléctricos	564	560	1124						
	total tranp. colectivo	1682	1701	3383						
	Total geral	19529	19650	39179						
Número de passagens / dia nas principais saídas da cidade		**Mte. dos Burgos**	**Amial**	**Costa Cabral**	**S. Roque da Lameira**	**Ponte D. Luís I (ambos os tabuleiros)**	**Matosinhos / marginal**	**Freixo**	**Rotunda da via Norte**	**Via rápida**
Total de veículos de tracção mecânica - 1950		524	884	857	788	3012	479	não indica	não indica	não indica
Total de veículos de tracção mecânica - 1962		1307	2508	3745	2213	14581	4033	2238	2221	2353

Fig. 28. Movimento diário de entradas e saídas na cidade segundo o tipo de transporte, entre as 8:00 e as 20:00, em 1950 e 1962.
Fonte: CMP, 50; Auzzelle, 62.

Os dados apresentados no "Plano Auzelle", (para a média de movimento diário de entradas e saídas contado nas principais vias do perímetro da cidade durante o período das 8 às 20:00) apresentam já uma tendência crescente de motorização em 1962, quando

comparada com os valores apresentados nos "Elementos de Inquérito do Plano Regulador da Cidade do Porto" de 1950, nomeadamente no que diz respeito ao transporte privado, de passageiros e mercadorias (fig. 28).

É notório já um movimento pendular (entrada e saída) de mais de 10.500 viaturas automóveis de passageiros e de mais de 7.300 viaturas de carga, em 1962, um número já bastante superior ao registado no total do transporte colectivo (privado e público) que apresenta valores de cerca de 1.700 movimentos pendulares/dia. Comparando estes números com os de 1950, é evidente o acréscimo de importância do transporte individual nestes 12 anos: em 1950, o transporte individual ligeiro de tracção mecânica apresenta valores totais de 2.391 veículos ligeiros (que inclui os motociclos, contrariamente à contagem de 1962) o que representa movimentos pendulares de cerca de 1.200 veículos, e de 1.429 viaturas de carga (movimentos pendulares de cerca de 700 veículos), enquanto o transporte colectivo apresenta já valores totais de 2.691 passagens/dia (movimentos pendulares de cerca de 1.350 veículos). Assim, enquanto o transporte colectivo conhece um acréscimo natural de 26%, o transporte individual sofre um aumento superior a 775% (bastante superior, se levarmos em conta a diferença de critério de contagem, com e sem motociclos) e as viaturas de carga apresentam um acréscimo de 942% (em apenas 12 anos)!

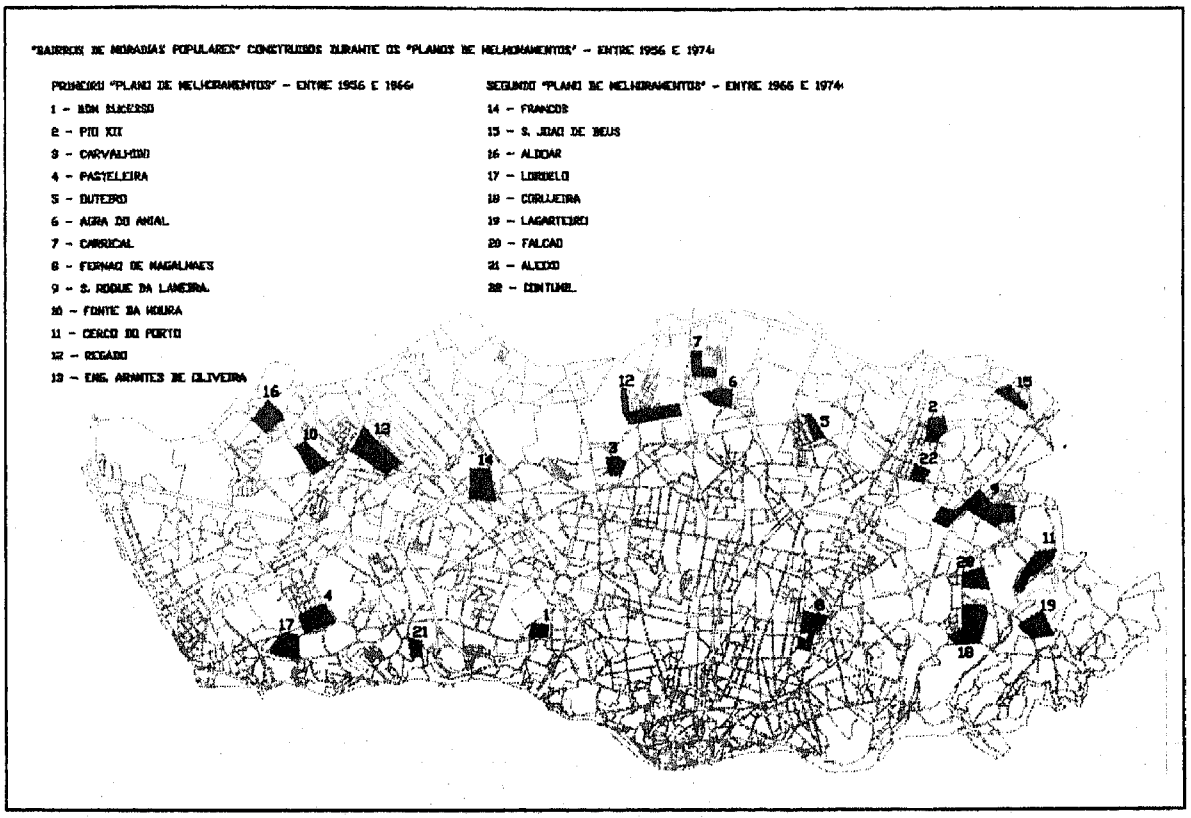
A distribuição das entradas e saídas da cidade no território apresenta ainda um grande predomínio das tradicionais vias de acesso (Freixo, S. Roque da Lameira, Costa Cabral, Ameal, Monte dos Burgos, Marginal e, com a maior intensidade de tráfego, os dois tabuleiros da Ponte de D. Luís) a que se juntam em 1962 a rotunda da via Norte (a que se acede também pela rua de Monte dos Burgos - via Santa Luzia) e a via rápida, (que em 1932, Ezequiel de Campos já imagina como "*a "super-highway" de Ramalde*" (Campos, 1932, p.29) mas que à data do estudo de 1950 ainda não começou a ser executada) a que se acede pela rua 5 de Outubro.

Esta situação vai ser alterada em 1963, com a construção da ponte da Arrábida[1], que provoca um deslocamento do sistema principal de acessibilidades para poente; este é acompanhado por uma outra alteração de fundo na estruturação do território oeste da

---

[1] Acompanhada de um "*sistema de auto-estrada que através dela penetra no território da cidade sob a forma de uma grande via de cintura interna de que um troço designado por Avenida de D. João III existe já a E, entre a Praça de D. Manuel I, à Avenida de Fernão de Magalhães, e a Rua do Dr. Manuel Laranjeira, aos Bairros do Outeiro e de Paranhos, e outro a W, o inicial, que vai da ponte até à rotunda na Avenida do Marechal Carmona ou Via Rápida. Por outro lado, as ligações entre a Ponte da Arrábida e o centro da cidade fazem-se por meio de uma série de vias de sentido único, com ligação até à Rua do Campo Alegre e daí pela Rua de Gonçalo Sampaio, ao Bom Sucesso, à Rotunda da Boavista*" (Oliveira, 1973, p.338).

cidade: "*a definição das zonas industriais a construir (...) numa das quais (que podemos chamar de eixo misto rodoviário e ferroviário, dado que se alinha ao longo da Via Rápida ou Avenida do Marechal Carmona, e da linha do caminho de ferro da Póvoa e Guimarães) foram abertas as Ruas de Manuel Pinto Azevedo, de Delfim Ferreira e do Eng.º Ezequiel de Campos, entre outras de menor importância, embora todas especificamente traçadas para o tráfego de servidão industrial.*" (Oliveira, 1973, p.338).



B. de M. P. construídos entre 1956 e 1964 (1º P. de M.)	Bom Sucesso	Pio XII	Carvalhido	Pasteleira	Outeiro (1º e 2º fases)	Agra do Amial	Carriçal	Fernão Magalhães	S. Roque da Lameira (1º e 2º fases)	Fonte da Moura (1º e 2º fases)	Cerco do Porto	Regado	Eng. Arantes de Oliveira
Data de atribuição	1956	1957	1957	1957	1958 e 1964	1958	1959	1959	1959 e 1963	1960 e 1962	1961	1962	1963
Número de fogos	128	122	264	608	378	181	258	346	723	638	804	722	900
B. de M. P. construídos entre 1966 e 1975 (2º P. de M.)	Francos	S. João de Deus (1º e 2º fases)	Aldoar	Lordelo	Corujeira	Lagarteiro	Falcão	Bom Pastor	Aleixo	Contumil			
Data de atribuição	1967	1967 e 1969	1968	1970	1970	1972	1972	1973	1975	1975			
Número de fogos	522	108	396	424	224	248	224	264	320	128			

Fig. 29. Localização dos bairros construídos durante os 1º e 2º "Planos de Melhoramentos" entre 1956 e 1974.
Fonte: Gros, 82.

Esta área poente do território (entre a Arrábida e a nova zona industrial de Ramalde), até então uma vasta extensão de carácter rural entre o núcleo consolidado central da cidade

e o aglomerado urbano da Foz, sofre assim uma estruturação que irá condicionar o seu futuro desenvolvimento.[1]

Se estas são intervenções de fundo no âmbito da estruturação viária, no que diz respeito à localização de habitação de baixo custo ocorrem também nesta época importantes realizações - os já referidos "Planos de Melhoramentos" (segundo a opção tipológica já referida: o modelo já não é a "cidade-jardim" mas sim a "Carta de Atenas").

A localização destas realizações na periferia interna da cidade e o consequente deslocamento de pessoas de zonas degradadas da área pericentral da cidade para esta periferia atinge números impressionantes no final do período em estudo, como se pode observar no quadro e mapa da fig. 29: mais de 45 000 terão sido deslocadas, com consequências graves ao nível da rupturas do tecido social e urbano já referidas no capítulo 3.4.

Densidades (hab/km2)	1930		1940		1950		1960		1970
Periferia exterior	2700		3100		3800		4605		5319
Periferia central	12200		13400		13700		13524		11566
Núcleo central	25700		28100		26700		26036		21611

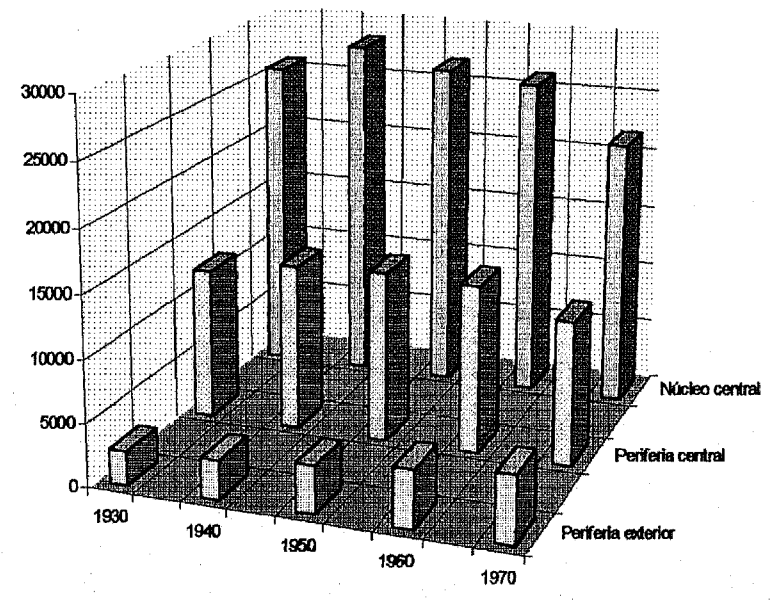


Fig. 30. Evolução da distribuição da população residente na cidade entre 1930 e 1970.
Fonte: Breda, 92.

[1] Na qual convém não esquecer *o "prolongamento da Rua do Campo Alegre com ligação à estrada marginal por um lado e aos arruamentos envolventes do Bairro da Pasteleira Norte, por outro;"* (Oliveira, 1973, p. 339).

As consequências destas movimentações populacionais dentro da cidade são tanto mais importantes quanto compreendemos que na década de 60 a cidade não cresce em termos populacionais e nos anos 70 apresenta um crescimento pouco significativo relativamente aos totais do Grande Porto (ver fig. 6, p.79); consolida-se assim o fenómeno a que Breda (1992) chama o "Padrão Excêntrico de Crescimento do Grande Porto":

"- *o conjunto dos cinco concelhos periféricos regista uma variação percentual de quase 53%, contrastante com o valor de 8% registado no epicentro urbano;*

- *a proporção de efectivos concentrados neste cai de 42% em 1960 para 34% em 1981;*

- *90% do acréscimo absoluto da população ocorrido no Grande Porto concentra-se naqueles concelhos periféricos;*" (Breda, 1992, p.261).

A evolução da distribuição da população residente na cidade conhece assim uma transformação importante (ver fig. 30), acelerando a tendência descentralizadora já detectada no período anterior.

A relação casa-emprego das populações descentralizadas (quer ao nível do Grande Porto, quer ao nível da cidade), adquire assim grande importância na análise dos movimentos pendulares na cidade; como refere Cardoso (1988), se é verdade que a população empregada no sector primário tende a residir junto ao local de trabalho (pelo menos no mesmo concelho), já o mesmo não acontece com os outros dois sectores de actividade.[1]

Apesar da tendência de dispersão do emprego no sector secundário pelos seis concelhos do Grande Porto atenuar esta tendência, os movimentos pendulares provocados pelos activos do terciário tendem a explicar o crescimento do transporte individual motorizado, que a partir desta época se intensifica.

A cidade não está preparada para suportar esta necessidade acrescida de mobilidade interurbana; as consequências desta situação tornar-se-ão graves na próxima época de estudo...

---

[1] "*Aproximadamente a mesma percentagem de activos do secundário e do terciário (28 - 29%) trabalham em concelhos diferentes daqueles em que vivem, mas enquanto no primeiro só cerca de 40 % destes estão empregados nos centros actratores (Porto e Matosinhos), no segundo mais de 65% trabalha no Porto.*" (Cardoso, 1988, p.88).

Encontramos assim, no mapa síntese do período 56-74, uma área de expansão que já abrange a quase totalidade do território (com realce para o crescimento para Poente); a fig.31 apresenta diferentes grafismos para a carácterização das seguintes tipologias de urbanização na cidade:

- malha consolidada em 1956;
- expansão da malha consolidada entre 1956 e 1974;
- áreas que ainda possuem grande densidade de "ilhas", não "salubrizadas" com o 1º Plano de Melhoramentos;
- as áreas de "Bairros de Casas Económicas" (B. C. E.), com um tipo de implantação referenciada à "Cidade-Jardim";
- as áreas de "Bairros de Moradias Populares" (B. M. P.), com um tipo de implantação referenciada à "Carta de Atenas";

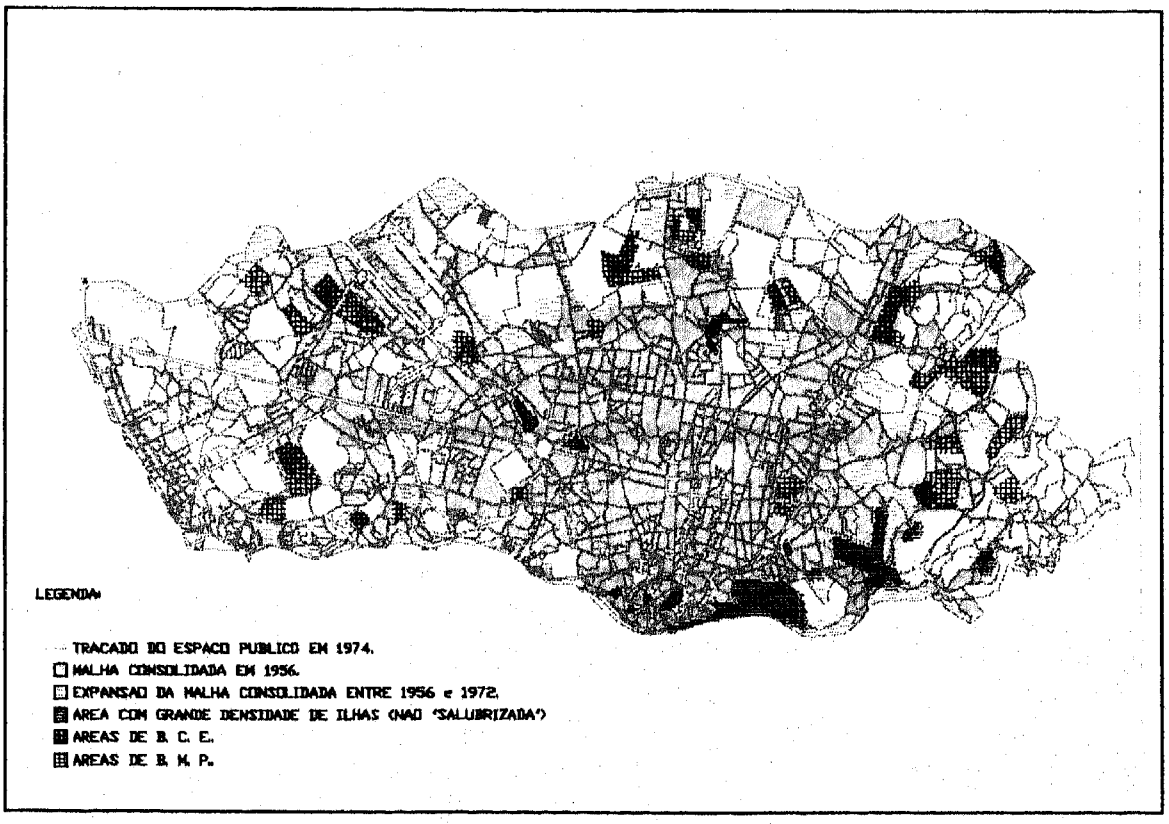


Fig. 31. Mapa de síntese da evolução urbana da cidade do Porto entre 1956 e 1972.
Fonte: Plano Auzelle, levantamento aerofotogramétrico de 1974.

4.3.2

1956-72: Padrões de incidência criminal.

Como se pode observar na fig. 33, é evidente uma maior concentração da maioria das ocorrências numa área um pouco mais alargada do que a definida para a época anterior, abrangendo já o arranque da av. da Boavista - para poente, a praça do Exército Libertador (Carvalhido) e a praça Nove de Abril (Arcadágua) - para norte e a praça das Flores - para nascente.

Dentro desta área, é de salientar o deslocamento para nascente do círculo (com os mesmos 700 metros de raio) de maior concentração de crime, agora com centro na praça da Batalha.

Fora do núcleo principal, é notório um aumento de incidência criminal na Foz, e uma diminuição ao longo da marginal do Douro, relativamente ao período anterior.

É ainda notória a maior dispersão do crime nocturno, que apresenta dois pólos de concentração a poente - na envolvente próxima das ruas de Antunes Guimarães e do Campo Alegre - e uma maior disseminação por toda a cidade, enquanto as ocorrências registadas durante o dia tendem a uma maior concentração.

Por outro lado, o crime de dia tem agora uma maior incidência do crime em local sem acesso público (azul) e do crime agravado (vermelho), apesar de manter a predominância de crime no espaço público/com acesso público (verde).

O crime ocorrido de noite continua a apresentar uma grande incidência do crime agravado.

Crimes ocorridos entre 1956 e 1972		Agressão		Burla	Furto no E. P.		Furtos de veículo ou em veículo				Furto em residência		Furto em outros edif.		Roubo
		simples	c/ arma	no E. P.	no E. P.	em T.P.	de bicicleta	de motociclo	em autom.	de autom.	simples	com arromb., escalam. ou chave falsa	simples	com arromb., escalam. ou chave falsa	Todos
Sem qualquer referência		1	1	0	3	0	0	2	4	1	22	5	24	5	0
Noite	não indica hora	0	0	0	2	0	0	3	17	13	1	7	12	19	0
	20:00 - 23:59	23	8	0	6	1	0	5	6	1	0	1	3	2	3
	0:00 - 3:59	5	3	0	1	0	0	3	7	3	1	0	5	1	3
	4:00 - 7:59	2	0	0	0	1	2	1	0	2	0	1	0	1	0
Total de noite		30	11	0	9	2	2	12	30	19	2	9	20	23	6
Dia	não indica hora	1	0	0	1	0	2	0	1	1	2	2	5	1	0
	8:00 - 11:59	4	1	1	3	1	0	0	2	0	3	2	6	2	0
	12:00 - 15:59	13	3	2	5	3	3	4	3	1	6	0	4	1	0
	16:00 - 19:59	13	3	0	3	2	4	3	2	1	2	0	15	0	0
Total de dia		31	7	3	12	6	9	7	8	3	13	4	30	4	0
Total geral		62	19	3	24	8	11	21	42	23	37	18	74	32	6

Fig. 32. Padronização temporal da incidência de crime no Porto entre 1956 e 1972.
Fonte: Recolha efectuada nos arquivos histórico e geral da P.J..

Fig. 33. Padronização geométrica da incidência de crime no Porto entre 1956 e 1972.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo histórico da P. J..

Fig. 34. Padronização da incidência de crime de agressão/ofensas corporais no Porto entre 1956 e 1972. Fonte: Recolha efectuada nos arquivos histórico e geral da P.J..

Numa análise da padronização dos diferentes tipos de crime, podemos observar no mapa da fig.34 e no quadro da fig. 32 que a agressão/ofensas corporais no espaço público (ou em local de acesso público) continua, neste período, a apresentar grande número de ocorrências: 62 simples, 19 com arma ou instrumento contundente; a maior incidência continua a ocorrer entre as 12:00 e as 3:59 (54 ag. simples - 17 com arma), com destaque para o período das 20:00 às 23:59 (23 - 8).

Contrariamente ao período anterior, não se registam ocorrências em bordeis (o que se deve, certamente, ao facto de estes terem sido proibidos no início dos anos 60...) e tabernas; no entanto, é de registar que 5 das agressões ocorrem em "casas de pasto", o que talvez constitua apenas uma maior subtileza de linguagem para classificar o espaço anteriormente designado por "taberna"...

O padrão de incidência espacial apresenta uma ligeira variação em relação ao período anterior: mantendo uma concentração elevada no centro histórico, nomeadamente no bairro da Sé e nas áreas ainda não salubrizadas de "ilhas" a nascente (na envolvente próxima do jardim de S. Lázaro) tendem a diminuir na área salubrizada situada no sector urbano envolvente da rua da Constituição (diminuição bastante mais evidente na agressão cometida de noite do que na agressão cometida de dia) e a aumentar a sua disseminação nas zonas da periferia interior da cidade, tanto a poente como a nascente, junto dos locais de implantação dos novos bairros camarários (B. M. P.).

Em relação à burla e ao furto cometidos no espaço público (e em transporte público), pelo contrário, continuamos a encontrar na fig. 35 um padrão de localização bastante acentuado no núcleo central da cidade e com uma incidência diurna claramente superior à nocturna:

- 3 burlas de dia: às 10:00 na praça da Batalha, às 14:00 num café da av. Rodrigues de Freitas e às 15:15 na rua Fernandes Tomás;
- 24 furtos no espaço público (dos quais 3 ocorrem na rua de Costa Cabral): 12 ocorridos de dia e 9 ocorridos de noite (6 dos quais entre as 20:00 e as 23:59); os restantes 3 processos consultados não incluiam qualquer referência temporal.
- 8 furtos em transporte público (3 em taxi, 4 em eléctrico, 1 em comboio): 6 ocorridos de dia e 2 de noite.

Fig. 35. Padronização da incidência de burlas e furtos cometidos no espaço público e em transporte público no Porto entre 1956 e 1972. Fonte: Recolha efectuada nos arquivos histórico e geral da P.J..

O padrão apresentado na fig. 36 para os furtos de/em veículo apresenta uma grande diferença em relação ao período anterior: consequência do aumento da motorização da população portuense, o maior número de veículos estacionados no espaço público oferece novas oportunidades de furto.

De um total de 55 veículos furtados (11 bicicletas, 21 motociclos e 23 automóveis), apenas em dois casos o furto não se dá no espaço público: uma bicicleta furtada de manhã num "barracão de fábrica" e um motociclo furtado de noite num vão de escada.

A repartição temporal apresenta maior número de ocorrências de noite do que de dia, com excepção do furto de bicicleta (que apresenta respectivamente 2 - 9): 12 de noite e 7 de dia, para os furtos de motociclo, 19 - 3 para os furtos de automóvel e 30 - 8 para os furtos em automóvel. De notar a grande diferença entre o padrão do furto de/em veículo cometido de dia (carácterizado pela localização central do furto de bicicleta, furto de motociclo ou furto em automóvel sem arrombamento - símbolos verdes) em relação ao crime cometido de noite, muito mais disseminado no território e com maior incidência de furtos de automóveis ou de furtos em automóveis com arrombamento (símbolo vermelho).

A padronização do crime de furto em residência (fig. 37) é a que apresenta uma maior tendência de descentralização. Não se pode falar já de áreas de concentração na zona central, existe uma total disseminação do crime na cidade.

De notar que o crime nocturno tende a ser mais frequente do que no período anterior, nomeadamente o agravado (com arromb., etc...): dos furtos em que existe referência temporal, 11 ocorrem de noite (2 simples e 9 agravados) e 17 ocorrem de dia (13 - 4).

Esta situação é, aliás, semelhante à registada na fig. 38, para os furtos em outros edifícios; apesar de neste caso continuar a existir uma grande concentração do crime na zona central da cidade (onde existe maior concentração de comércio e escritórios e, por isso, maior número de oportunidades), a disseminação da sua incidência pela cidade é já evidente, nomeadamente do furto agravado, durante a noite.

A padronização temporal é semelhante à encontradas para o furto em residência: maior de dia para o furto simples (20 de noite e 30 de dia) e muito maior de noite para o furto agravado (23 - 4); de notar a grande incidência do furto simples entre as 16:00 e as 19:59 (15 ocorrências, das 33 em que se regista a hora).

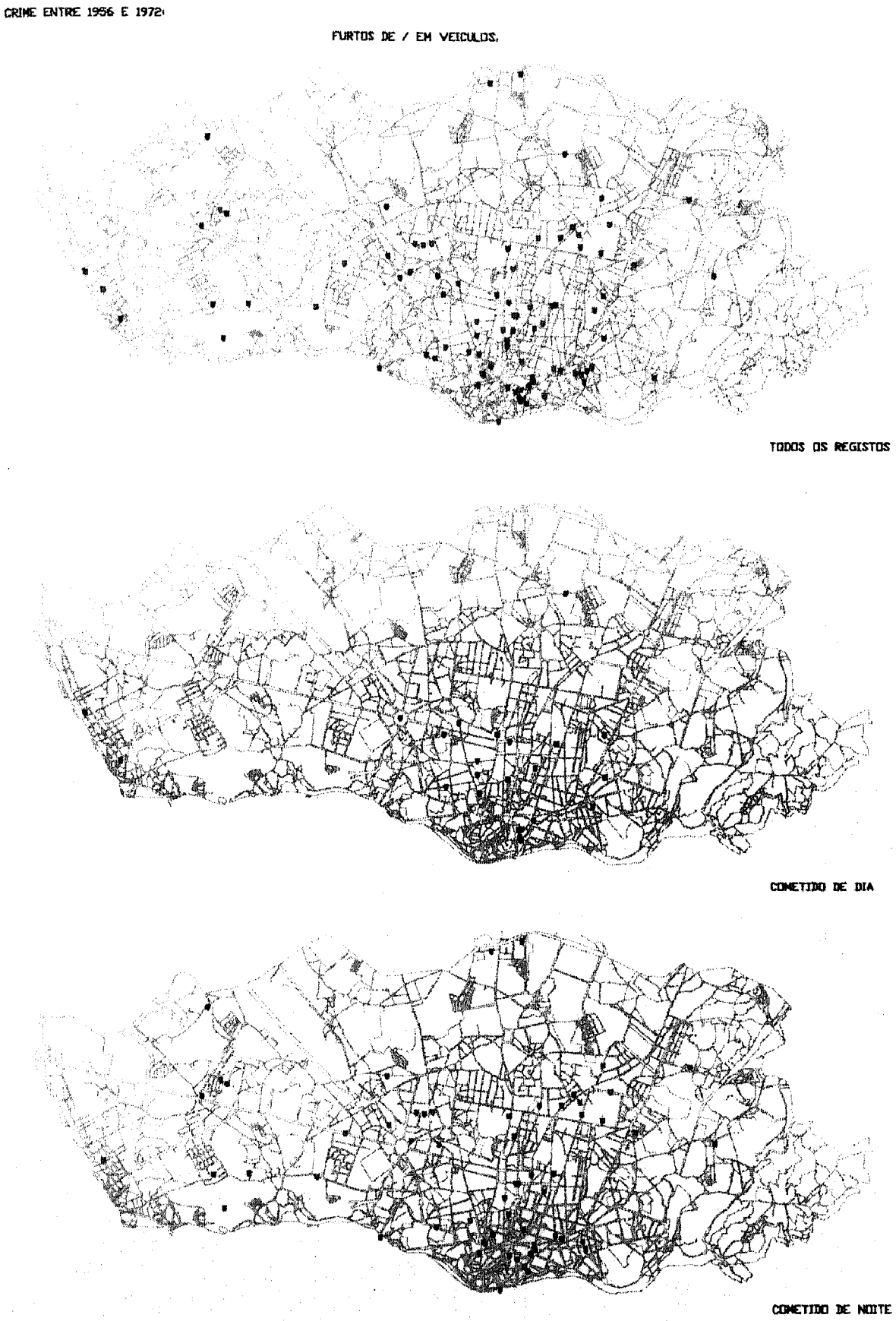


Fig. 36. Padronização da incidência de crime de furto de /em veículo no Porto entre 1956 e 1972.
Fonte: Recolha efectuada nos arquivos histórico e geral da P.J..

Fig. 37. Padronização da incidência de crime de furto em residência no Porto, entre 1956 e 1972.
Fonte: Recolha efectuada nos arquivos histórico e geral da P.J..

Fig. 38. Padronização da incidência de crime de furto em edifícios não habitacionais no Porto entre 1956 e 1972. Fonte: Recolha efectuada nos arquivos histórico e geral da P.J..

Fig. 39. Padronização da incidência de crime de roubo no Porto entre 1956 e 1972.
Fonte: Recolha efectuada nos arquivos histórico e geral da P.J..

No caso do roubo (fig. 39), apesar de continuarem a registar-se muitos poucos casos (6), a maior incidência nocturna é evidente (todos os casos ocorrem entre as 20:00 e as 3:59); a localização continua a tender para a zona central.

4.3.3

Constantes de padronização: para uma análise interpretativa da relação entre cidade e crime entre 1956 e 1972.

Em síntese, as principais carácterísticas do modo como os diferentes tipos de crime se distribuem (no espaço e no tempo) na cidade do Porto, entre 1956 e 1972, são:

- *padronização geral:* concentração da maioria das ocorrências numa área mais alargada do que na época anterior, abrangendo já o arranque da av. da Boavista, a praça do Exército Libertador, a praça Nove de Abril e a praça das Flores; o círculo (com os mesmos 700 metros de raio) de maior concentração de crime desloca-se para nascente, com centro na praça da Batalha;
- *padronização temporal:* maior dispersão do crime nocturno com dois pólos de concentração a poente - ruas de Antunes Guimarães e do Campo Alegre - e uma maior disseminação por toda a cidade; as ocorrências registadas de dia tendem a uma maior concentração;
- *agressão no espaço público ou em local de acesso público:* continua a apresentar grande número de ocorrências; a maior incidência continua a ocorrer entre as 12:00 e as 3:59, com destaque para o período das 20:00 às 23:59; mantém uma concentração elevada de ocorrências no centro histórico, nomeadamente no bairro da Sé e nas áreas ainda não salubrizadas de "ilhas" a nascente (na envolvente próxima do jardim de S. Lázaro); de noite, tende a diminuir na "área salubrizada" situada na envolvente da rua da Constituição, e a aumentar a sua disseminação nas zonas da periferia, junto dos novos bairros colectivos de habitação económica (B. M. P.);
- *burla no espaço público:* apenas 3 casos no núcleo central da cidade, entre as 10:00 e as 15:15;
- *furto no espaço público e em transporte público:* o primeiro diminui, o segundo aumenta, mas mantém concentração no núcleo central da cidade; incidência diurna muito superior à nocturna;

- *furto de/em viaturas:* grande aumento de ocorrências; incide sobretudo sobre viaturas estacionadas no espaço público; existe maior número de ocorrências de noite do que de dia, com excepção do furto de bicicleta; maior incidência do furto de bicicleta, do furto de motociclo e do furto em automóvel sem arrombamento (cometido de dia) na zona central da cidade; furtos de automóveis ou furtos em automóveis com arrombamento ocorrem sobretudo de noite e são muito mais disseminado no território;
- *furtos em residência:* total disseminação do crime na cidade; o crime agravado nocturno tende a ser mais frequente do que no período anterior;
- *furtos em edifícios não habitacionais:* continua a existir uma grande concentração do crime na zona central da cidade mas existe uma maior disseminação da incidência do furto agravado nocturno; existe maior incidência diurna (sobretudo entre as 16:00 e as 19:59) para o furto simples e uma muito maior incidência nocturna para o furto agravado;
- *roubo:* incidência nocturna evidente (6 roubos ocorridos entre as 20:00 e as 3:59); localização centralizada.

Assim, é possível encontrar algumas constantes de padronização do crime em diferentes tipos de crime, tanto em função da sua distribuição temporal como da variação do número de ocorrências em relação ao período anterior, como ainda da coincidência da sua localização nas diferentes tipologias de ocupação do território:

- crimes com maior incidência diurna e menor número de ocorrências: burla e furto no espaço público, furto simples em residência e em outros edifícios;
- crimes com maior incidência diurna e maior número de ocorrências: furto em transporte público e furto de bicicleta;
- crimes com maior incidência nocturna e maior número de ocorrências: furto de motociclo e automóvel e furto agravado (em automóvel, residência e em outros edifícios);
- crimes com maior incidência nocturna e menor número de ocorrências: agressão com arma e roubo;
- área consolidada em 62: incidência maioritária de todos os tipos de crime, particularmente notória nas zonas mais centrais (na área do centro cívico e comercial);
- antigas áreas de "ilhas", "salubrizadas" com o 1º Plano de Melhoramentos: diminuição da ocorrências nomeadamente em relação à época anterior;

- zonas de maior densidade de localização de "ilhas", não "salubrizadas": maior incidência dos crimes de agressão, de furto simples em residência e de roubo;
- as áreas de "Bairros de Moradias Populares": incidência de agressões, furtos de/em veículos, furtos em residência e em outros edifícios;
- a nova zona industrial de Ramalde: não apresenta incidência significativa de nenhum tipo de crime.

Resumindo, o crime na cidade do Porto no período em estudo carácteriza-se na generalidade por:

- uma tendência de diminuição do crime simples e de aumento do crime agravado;
- pela localização do crime não agravado na área central da cidade consolidada, de dia;
- pela dispersão do crime nocturno, que apresenta maior incidência do crimes mais graves;
- diminuição das ocorrências nas zonas "salubrizadas" e aparecimento de novos pólos de incidência junto aos novos B. M. P..

Numa análise comparativa, realizada em função da interpretação realizada em 5.2.3 para a época anterior de estudo (1928 - 54), é evidente que existe uma descentralização do crime. Esta descentralização é, no entanto, mais evidente em relação ao crime nocturno, mais disperso e com crescimento acentuado a poente.

Da análise morfo-tipológica realizada para esta época ressaltam quatro factores que podem constituir uma base explicativa para esta evolução da criminalidade:

- a expansão da área urbanizada, particularmente para poente, intensificada com a melhoria das acessibilidades decorrente da construção da ponte da Arrábida;
- a construção da nova área industrial de Ramalde, servida por um conjunto de vias com boa acessibilidade (ligação por via rápida à circunvalação e à nova ponte da Arrábida);
- o crescimento da motorização da população, nomeadamente no que diz respeito à posse de transporte individual;

- a deslocalização habitacional de uma parte importante da população (cerca de 45 000 pessoas, entre 1956 e 74), resultante do processo de "salubrização" levado a cabo durante os primeiros "Plano de Melhoramentos" - transferência de habitantes das áreas de "ilhas" centrais ou pericentrais para os bairros de habitação colectiva situados na periferia.

Assim, a maior dispersão da criminalidade geral nesse período pode ser explicada como consequência, quer desse crescimento "natural" da cidade a poente, quer como efeito do referido processo de "salubrização".

Este último possível factor causal merece especial destaque: o desenraizamento de uma tão elevada percentagem da população, com a consequente quebra de laços sociais e de um tipo de relação de acessibilidade casa-emprego e casa-abastecimento são um dado importante a ter em conta. Se as anteriores experiências de produção de habitação para as classes menos solventes também se carácterizava pelo seu deslocamento para as periferias, o programa do "1° Plano de Melhoramentos" apresenta dois novos dados que poderão ter desempenhado um papel importante neste contexto:

- a adopção de uma tipologia (habitação colectiva) que, do ponto de vista da teoria da criminologia, é menos adequada à criação de mecanismos de auto-protecção (como já tive oportunidade de referir anteriormente);
- a diferença na quantidade de indivíduos abrangidos pelos programas (apenas cerca de 1 500 fogos criados entre 1928 e 54, nos B. C. E., face aos 9 000 criados entre 1956 e 74, nos B. M. P.).

Importante para compreender o aparentemente distinto carácter crimogénico da nova solução de realojamento, parece também ser a diferença entre o tipo de população abrangida pelas diferentes operações:

- os realojados em B.C.E. são maioritariamente funcionários públicos, sobre os quais os mecanismos de controle social do Estado Novo eram muito actuantes.
- a população abrangida pelo "Plano de Melhoramentos" era efectivamente constituida pelas classes mais carenciadas da população, e o elevado número de indivíduos realojados dificultava a existência de um efectivo controlo, da parte do estado, sobre este universo.

Paralelamente a esta maior difusão do crime, patente no mapa geral, podemos encontrar na padronização dos diferentes tipos de crime outra tendência de evolução importante; a aparente tendência de "endurecimento" do tipo de crime praticado, com diminuição do crime simples e aumento do crime agravado.

Esta pode ser explicada pelas teorias de Cusson relativas aos fenómenos de diminuição de oportunidades através de auto-protecção (das potenciais vítimas em relação aos seus bens) e consequentes mecanismos de transferência da criminalidade para outro tipo de crimes, respondendo à emergência de novas oportunidades - é o caso do crescimento do furto de e em veículos, que pode ser explicado pelo surgimento de novas oportunidades devido à crescente motorização da população.

4.4

1974 a 1980: o crime e a cidade do pós revolução.

> *"Para além das péssimas condições de salubridade e segurança, a carácterística comum das zonas de alojamento degradado era a sua inserção nas malhas urbanas, ocupando terrenos (...) relativamente centrais. (...) O objectivo de implantar os novos bairros nos terrenos das zonas degradadas aparece bem expresso quando se escreve "que a principal justificação desta política está na apropriação de locais valiosos pelas camadas populares neles radicadas sob forma marginal"."* [1]

4.4.1

A cidade do Porto entre 1974 e 1980: para uma carácterização morfo-tipológica.

Na sequência do estudo apresentado para o período anterior, a cidade entre 1974 e 1980 não apresenta transformações estruturais de vulto, antes a consolidação das tendências já apresentadas entre 1956 e 1972:

- tendência de expansão da cidade na zona Poente, nomeadamente ao longo dos eixos da rua do Campo Alegre e da avenida da Boavista (novo eixo terciário que já é uma nova centralidade da cidade);

[1] Fonseca Ferreira (1987, p.85), sobre a política de realojamentos do S.A.A.L..

- continuação da política de construção de B. M. P., com a execução dos Bairros de Bessa Leite, Sto. Eugénio, Ramalde, Viso, Nuno Pinheiro Torres, Mouteira, Aleixo e Campinas (todos na zona Poente da cidade, onde a câmara municipal ainda possui terrenos não urbanizados ou consegue expropriar a baixo preço);
- continuação da tendência de deslocalização habitacional das freguesias centrais, cada vez mais evidente (ver fig. 40), consequência da política de realojamentos em B. M. P. periféricos, de uma política de rendas desadequada e da degradação do parque habitacional (ver capítulo 3.4).

Densidades (hab/km2)	1930		1940		1950		1960		1970		1981
Periferia exterior	2700		3100		3800		4605		5319		6201
Periferia central	12200		13400		13700		13524		11566		11835
Núcleo central	25700		26100		26700		26036		21611		18766

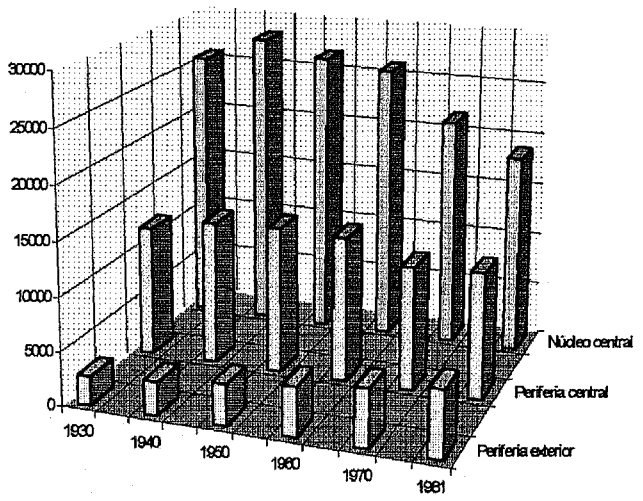


Fig. 40. Evolução da distribuição da população residente na cidade entre 1930 e 1980.
Fonte: Breda, 92.

No que respeita a novas políticas urbanas, esta época não apresenta grande dinamismo; é de salientar apenas o aparecimento (e o rápido desaparecimento) do projecto SAAL (Serviço de Apoio Ambulatório Local), metodologia alternativa de realojamento das classes mais carenciadas. A importância da operação SAAL, nomeadamente pela ruptura de processos que constituiu em relação às anteriores políticas habitacionais, merece ser aqui referida com algum pormenor.

O objectivo de criação de um "Serviço de Apoio Ambulatório Local" dirigido às populações dos "*estratos mais insolventes mas com organização interna que permita o seu imediato envolvimento em "auto-soluções", com apoio estatal em terreno, infra-estrutura, técnica e financiamento*" (LBSAAL, 1976, p.10) é estabelecido por despacho interno da Secretaria de Estado da Habitação e Urbanismo do I Governo Provisório em Junho de 1974, integrando o seu "Programa de Acções Prioritárias", que explicita os objectivos do serviço:

1. "*reabilitação de bairros degradados*", dando resposta e apoio a "*movimentos populares desencadeados em muitos desses bairros depois do 25 de Abril e que conduziram à organização interna das populações e à formação de concretas exigências de apoio da administração a acções nas quais aquelas se declaram dispostas a investir toda a classe de recursos latentes e mesmo monetários.*"

2. para dar resposta a estas necessidades, enunciam-se as acções prioritárias:

- "*avaliação expedita de localizações aceitáveis para operações de "auto-solução" no próprio local - a executar com a Câmara respectiva;*
- *montagem de um sistema de crédito a grupos de moradores ou cooperativas, segundo as disponibilidades do SE Finanças (...);*
- *preparação acelerada de pessoal técnico de enquadramento de mão de obra local, desempregada ou eventualmente de voluntariado estudantil, para constituírem Brigadas de Construção, Saneamento e Urbanização (...);*
- *apuramento também expedito dos tipos de lote/habitação, arruamentos e outros espaços de uso colectivo que devem ser introduzidos nas operações (...)*" (L. B. SAAL, 1976, p.61).

Estas intenções são posteriormente oficializadas por despacho conjunto do Ministro da Administração Interna, (Costa Brás) e do Secretário de Estado da Habitação e Urbanismo (Nuno Portas) em 31 de Julho do mesmo ano.[1]

---

[1] Onde se pode encontrar uma mais completa explicitação das razões de criação do SAAL e dos objectivos e competências do serviço:
"*1. Em face das graves carências habitacionais, designadamente nas principais aglomerações, aliadas às dificuldades em fazer arrancar programas de construção convencional a curto prazo - na medida em que estes programas supõem terrenos preparados, projectos e preparação de concursos e garantia de disponibilidade financeira por parte do estado ou autarquias locais -, está o Fundo de Fomento da Habitação a organizar um corpo técnico especializado, designado por "Serviço de Apoio Ambulatório Local" (SAAL), para apoiar, através das câmaras municipais, as iniciativas de populações mal alojadas no sentido de colaborarem na transformação dos próprios bairros, investindo os próprios recursos latentes e, eventualmente, monetários. (...)*

Esta iniciativa viria a ser extinta, dois anos depois, por despacho conjunto do MAI e do MHUC, de 27 de Outubro de 1976, que punha em causa a sua metodologia e a sua estrutura orgânica de intervenção:

"5. Após dois anos de experiência, conclui-se que algumas brigadas SAAL se desviaram, de forma evidente, do espírito do despacho que as mandava organizar, actuando à margem do FFH e das próprias autarquias locais (...).

6. Pelas razões expostas, não têm as populações mal alojadas sido acompanhadas como se tornava imperioso que o fossem. Para fazer face às graves carências habitacionais e à melhoria, de forma acelerada, da qualidade de vida por que anseiam as populações envolvidas nas operações, nem às câmaras municipais foi facultada a possibilidade do seu contributo, nem ao FFH foi solicitada a ajuda técnica conveniente para este tipo de operações, nem os terrenos se conseguiram com a celeridade que o processo impunha, nem o número de fogos construídos até esta data tem qualquer significado.

(...)

9. Adoptada uma nova lei de solos, alterado o código de expropriações, que passa a incluir matéria própria sobre indemnizações, e dando cumprimento à vontade política, expressa no programa do Governo, de descentralizar o poder (...) novas formas de actuação devem ser encaradas (...) cabendo às autarquias o comando dos processos.

(...)

12. Para o apoio às iniciativas das populações na transformação dos próprios bairros poderão as câmaras municipais, quando o entendam conveniente, promover a formação de brigadas, as quais actuarão de acordo com os planos de reconversão estabelecidos"(...).

---

*3. Partindo estas iniciativas dos moradores - que para a sua gestão se organizam em associações ou cooperativas -, as câmaras municipais deverão ter fundamentalmente um papêl de **contrôlo** urbanístico da localização e cedência de solo e de interlocutores directos da organização dos interessados*
(...)
6. A assistência técnica do SAAL (...) deverá compreender nomeadamente os aspectos seguintes:
a) Acção fundiária: aquisição e cedência de solo necessário após exame das aptidões locais;
b) Acção de projecto: traçado urbanístico e de loteamento, projecto de infra-estruturas, fornecimento de esquemas tipo para habitações; projecto de componentes normalizados;
c) Acção de assistência nas operações de construção: organização de estaleiro; mudanças de casas ou barracas para dar lugar à nova construção; eventual preparação de empreitadas e sua fiscalização; treino de brigadas de trabalho locais, volantes ou de voluntariado e programação das tarefas no período previsto e aceite pelos moradores;
d) Acção de assistência na gestão social: organização e preparação dos estatutos das cooperativas; montagem do sistema de contabilidade, recurso ao crédito e repartição de responsabilidades entre os sócios (...)"(LBSAAL, 76, pag. 64/65).

13. Os contractos de tarefa celebrados com as brigadas SAAL actualmente em serviço manter-se-ão enquanto as câmaras municipais responsáveis pelas operações considerarem necessária a sua colaboração, continuando o seu pagamento a ser suportado pelo FFH e feito através das autarquias locais." (L. B. SAAL, 1976, p.452/453).

A tentativa de descentralização dos serviços do SAAL referida neste despacho, "*destinava-se a reconduzir o programa ao seu "espírito inicial" e não a suspendê-lo*" mas tem efeitos de suspensão efectiva: "*dos cerca de 4.000 fogos potencialmente adjudicáveis, em 1977 e 1978 somente foram iniciados 293 e 374, respectivamente*". (Ferreira, 1987, p.86). Criou-se assim um vácuo de competências: "*Após a extinção do Serviço tudo foi deixado, literalmente, ao abandono. Na sequência de uma campanha de duras críticas e muitas calúnias (...) ninguém queria ouvir falar do SAAL. Não se sabia sequer (...) se a responsabilidade da condução do processo cabia aos Comissariados do Governo para as Zonas Degradadas ou ao FFH. A atitude dos governantes e responsáveis era "deixar andar"; as Câmaras Municipais (salvo algumas excepções) preferiam não intervir no que era considerado uma "batata quente"; e as direcções das Associações caminhavam de Herodes para Pilatos sem encontrarem interlocutor*" (Ferreira, 1987, p.86).

As razões desta situação são, em grande parte, de ordem política: o projecto SAAL estava indelevelmente associado ao período conturbado de 74/75, normalmente designado por Processo Revolucionário Em Curso; com o fim do PREC e a consequente normalização do regime democrático (posterior ao 25 de Novembro de 1975), o projecto SAAL apresentava-se como uma reminiscência desse período, conotado com plenários inflamados de comissões de moradores, processos de expropriação conturbados, ocupação popular de edifícios e outros momentos de má memória...

Lamentavelmente, as virtudes do programa não foram suficientemente evidentes para contrariar o desinteresse provocado por esta má imagem.

Estas são hoje evidentes, se compararmos a metodologia SAAL com as políticas (anteriores e posteriores) de construção de habitação de baixo custo:

- o envolvimento das populações afectadas no processo, desde o projecto à construção, obrigava a nova construção a dar resposta às efectivas necessidades e anseios da população; evitava, nomeadamente, o aparecimento de soluções de localização ou tipologia desadequadas;

- o aproveitamento dos recursos humanos existentes (tanto económicos como de mão de obra) permitia simultaneamente uma considerável diminuição dos custos de construção e uma maior identificação das populações com o ambiente urbano criado.

Curiosamente, estas virtudes estão expressas desde o início nas reivindicações dos moradores dos bairros degradados.[1] As suas ideias são uma demonstração de indiscutível bom senso, dadas as anteriores experiências de políticas de realojamento, e de inegável entusiasmo; aliás, o número de operações em curso apresentado no Livro Branco do SAAL permite formar uma ideia do sucesso da operação em termos da mobilização da vontade das populações; no entanto, e no que diz respeito à efectiva construção de habitação, estes números devem ser analisados com alguma reserva.[2]

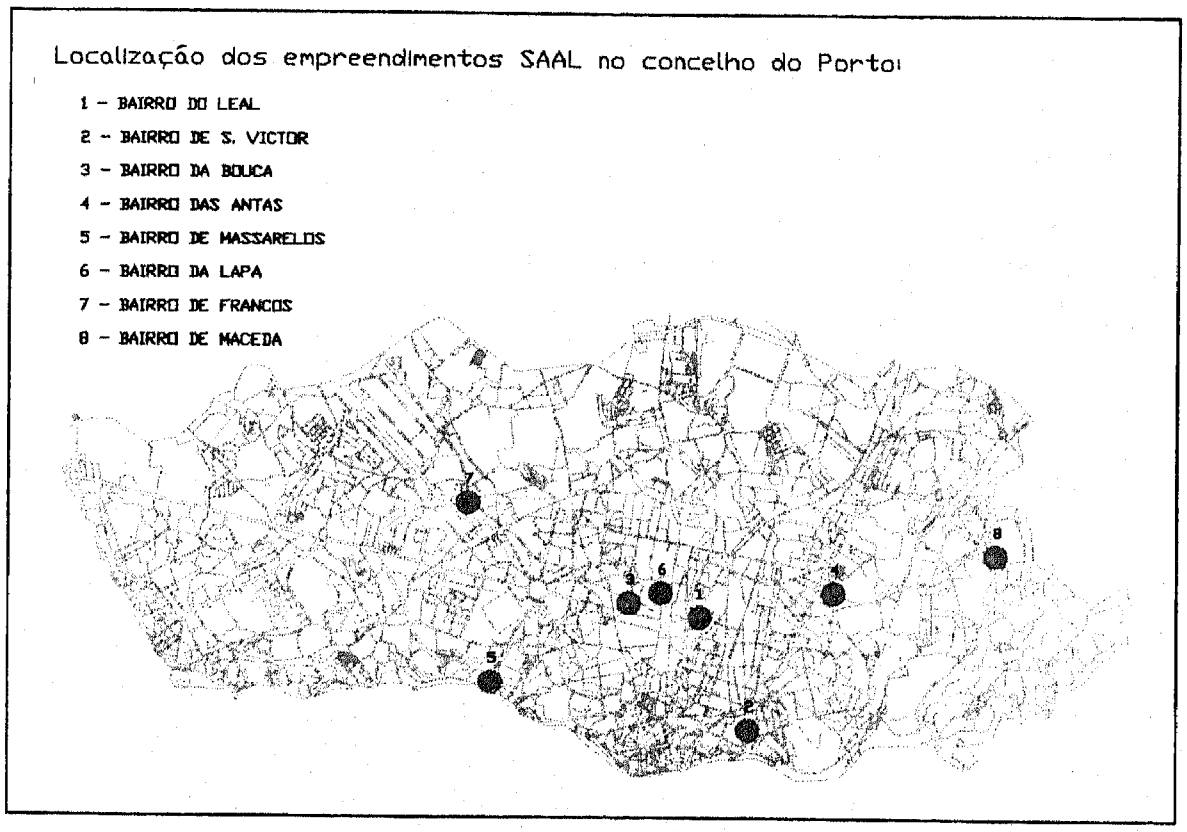


Fig. 41. Localização dos empreendimentos SAAL no concelho do Porto.
Fonte: Livro Branco do SAAL, 1976; Exposição "Habitação Social no Porto", 1997.

---

[1] *"- Exigência de que a construção dos novos bairros tivesse lugar nos próprios locais onde residiam, invocando a proximidade de emprego e a impossibilidade de pagar transportes;*
- Disposição dos moradores para participarem na construção com o próprio trabalho e pagarem rendas compatíveis com os respectivos rendimentos;
- Apelo ao Governo para "dar uma mão" nessa tarefa, ainda que - sublinhava-se - o "povo não deve esperar que seja só o Governo a fazer o que todos necessitam, mas sim que devem tomar a iniciativa de trabalhar"" (Ferreira, 1987, p.83).

[2] *"É extremamente difícil determinar as realizações concretas, isto é, quantos fogos se construiram através do SAAL (...) Estima-se que no âmbito deste programa tenham sido construidos cerca de 7.000 fogos de um total de 40.000 previstos nas operações desencadeadas entre 1974/75"* (Ferreira, 1987, p.85-87).

As construções efectivamente realizadas no Porto (ver fig. 41) no âmbito do SAAL acabam, assim, por constituir uma muito pequena fracção da oferta de habitação de baixo custo, no contexto geral da cidade; a sua realização, muitas vezes apenas parcial em relação ao projecto, conduziu a rupturas no tecido urbano,[1] mas não no tecido social, porque o processo não tendia a desenraizar as populações, pelo contrário, tendia a criar sentimentos de identificação destas com os espaços urbanos que elas próprias ajudavam a construir.

Os exemplos construídos são, no entanto, insuficientes para se considerar a sua inclusão na planta de síntese desta época.

Não faz igualmente sentido, também, falar ainda de zonas de maior densidade de localização de "ilhas" porque, depois das operações de salubrização dos dois "planos de melhoramentos", deixaram de existir áreas de grande concentração de habitação precária - esta continua a existir, mas está bastante disseminada na área central da cidade; a habitação precária concentra-se agora, sobretudo, nos edifícios superpovoados do centro histórico.

É, aliás, em 1974 que a atenção dos responsáveis do município se fixa nos problemas dos bairros do casco medieval, nomeadamente no da Ribeira-Barredo. Inicia-se nessa altura a acção do CRUARB, tentando conciliar a recuperação de um conjunto urbano de grande valor patrimonial e a consequente melhoria das condições de habitabilidade dos seus edifícios com a manutenção possível da população: embora seja inevitável a "*saída de parte da população, propõe-se que esta se verifique para as camadas com menos ligação à zona, sendo a manutenção nesta subordinada à capacidade de habitação que os edifícios e o espaço contêm.*" (Meireles et. al., 1985, p.60).

Esta operação abrangeu uma população de cerca de 3500 pessoas, das quais cerca de 1250 continuaram a residir na zona de intervenção, cerca de 700 foram "disseminadas" por diferentes bairros da cidade e cerca de 1550 foram realojadas no Bairro do Aleixo.

Assim, a planta de síntese deste período (fig. 42) apresenta algumas diferenças em relação às tipologias de espaço urbano consideradas para o anterior:

- dado o pequeno período temporal (6 anos), não se indica área de expansão, apenas a área consolidada (em 74);

---

[1] "*os produtos construídos onde aparecem com tanta importância as referências culturais dos arquitectos (...) retomadas com outro sentido para serem criticadas e provavelmente ultrapassadas, são agora erradamente consideradas , parcela tomada pelo todo, como representando a proposta acabada do SAAL*" (Costa, 1979).

- considera-se desnecessário continuar a indicar as áreas de BCE, uma vez que a maior parte destes bairros se encontram já abrangidos pela área de cidade consolidada e não constituem elementos de ruptura da malha urbana;
- a área de concentração de habitação degradada considerada é agora essencialmente constituída pelo casco medieval;
- mantém a indicação dos Bairros de Moradias Populares do período anterior, acrescidos da localização dos construídos nesta época: contrariamente aos BCE, estes continuam a constituir momentos de ruptura na cidade;
- como já se referiu anteriormente, não se considera necessário representar no mapa de síntese as áreas onde se construiram projectos desenvolvidos no âmbito do S.A.A.L.., dado o pequeno número de população envolvida nestes realojamentos (estes estão, no entanto, representados na fig. 41).

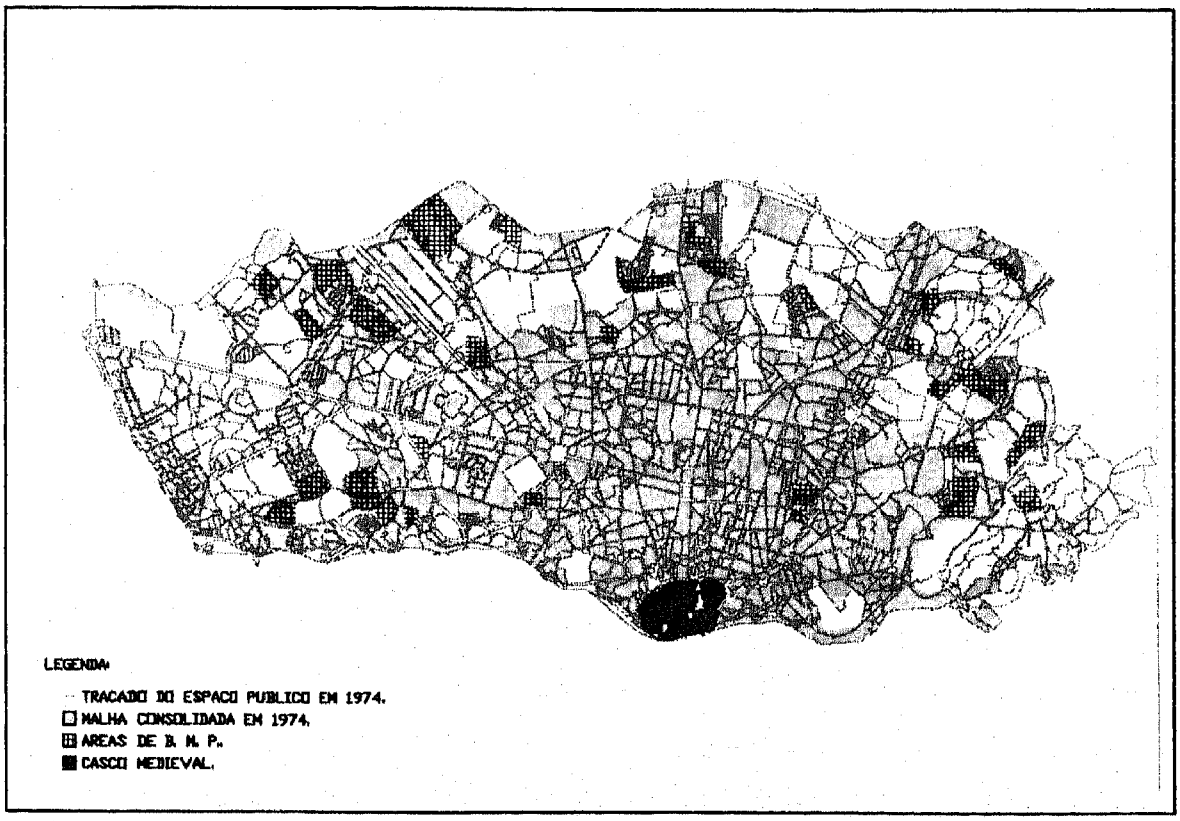


Fig. 42. Mapa de síntese da evolução urbana da cidade do Porto entre 1974 e 1980.
Fonte: Levantamento aerofotogramétrico de 1974.

4.4.2

1974-80: Padrões de incidência criminal.

Como se pode observar na fig. 44, o mapa de todos os crimes apresenta já uma distribuição claramente disseminada por toda a cidade.

O círculo de maior concentração de crime é agora mais alargado (com cerca de 1200 metros de raio) centrado mais a norte, junto ao edifício da Câmara Municipal.

A padronização do crime surge pela primeira vez claramente diferenciada em função da incidência temporal:

- a concentração de crime ocorrido de dia não ultrapassa os limites territoriais que já o carácterizavam no primeiro período temporal em estudo; tende para uma distribuição equitativa dos três tipos de crime diferenciados cromaticamente.
- o crime cometido de noite, pelo contrário, está distribuído por toda a cidade, e apresenta uma cada vez maior evidência da predominância do crime agravado.

Crimes ocorridos entre 1974 e 1980		Agressão		Burla	Furto no E. P.		Furtos de veículo ou em veículo				Furto em residência		Furto em outros edif.		Roubo
		simples	c/ arma	no E. P.	no E. P.	em T.P.	de bicicleta	de motociclo	em autom.	de autom.	simples	com arromb., escalam. ou chave falsa	simples	com arromb., escalam. ou chave falsa	Todos
Sem qualquer referência		0	0	0	6	0	1	3	3	7	13	4	22	9	0
Noite	não indica hora	0	0	0	2	1	1	2	22	42	2	11	5	82	1
	20:00 - 23:59	6	0	0	2	0	0	4	7	10	0	0	3	3	3
	0:00 - 3:59	1	0	0	3	0	1	0	3	13	0	0	2	8	10
	4:00 - 7:59	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	1	2
Total de noite		7	1	0	7	1	2	6	32	67	2	12	10	94	16
Dia	não indica hora	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	2	6	1	1
	8:00 - 11:59	4	1	1	0	0	1	2	1	2	0	1	3	2	0
	12:00 - 15:59	2	0	0	2	0	0	2	3	5	4	1	6	1	2
	16:00 - 19:59	0	1	0	5	0	1	3	3	4	2	0	9	2	4
Total de dia		6	2	1	7	0	2	7	7	14	8	4	24	6	7
Total geral		13	3	1	20	1	5	16	42	88	23	20	56	109	23

Fig. 43. Padronização temporal da incidência de crime no Porto entre 1974 e 1980.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

Analisando por tipo de crime, e começando pela agressão/ofensas corporais, pode observar-se no mapa da fig. 45 e no quadro da fig. 43 a grande diminuição do número de crimes denunciados, em relação às épocas anteriores: foram registadas apenas 16 agressões (13 simples e 3 com arma ou objecto contundente) das quais 9 ocorrem no espaço público e 4 em locais de acesso público (num café, num restaurante, numa casa de pasto e na estação de Campanhã).

Quanto à incidência temporal, o número de ocorrências é maior entre as 8:00 e as 23:59 (12 das 13 agressões simples, 2 das 3 agressões com arma), com destaque para o período compreendido entre as 20:00 e as 23:59 (6 agressões simples).

Fig. 44. Padronização geométrica da incidência de crime no Porto entre 1974 e 1980.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

Fig. 45. Padronização da incidência do crime de agressão/ofensas corporais no Porto entre 1974 e 1980. Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

O padrão de incidência territorial apresenta uma particularidade, quanto à sua repartição temporal:

- tende a localizar-se na zona Este de cidade, de dia (duas ocorrências junto ao bairro do Lagarteiro e quatro na zona de Campanhã - estação de C. F., ruas da Lomba e de Godim e trav. da Lameira de Baixo);
- de noite situa-se na área mais central, com pequenos núcleos junto à praça do Marquês (2 agressões ocorridas nesta praça, às 14:00 e 20:30 horas, a que se tem de juntar uma registada na rua do Lindo Vale, às 21:30), nas imediações da praça da República (rua da Lapa, 21:30 e rua de Gonçalo Cristovão, 4:00) e junto à praça da Batalha (23:50, a que se deve acrescentar uma ocorrida na rua de Cimo de Vila, pelas 23:00).

Também com tendência para diminuir, como se observa na fig. 46, estão os crimes de burla e furto no espaço público e em transporte público, registando-se apenas:

- uma burla - praça Carlos Alberto, 10:00;
- 20 furtos no espaço público: 7 de noite, 7 de dia e 6 sem qualquer indicação; o período de maior incidência parece ser entre as 16:00 e as 19:59 (4);
- 1 furto em transporte público: taxi em circulação no bairro da Pasteleira, pelas 23:30.

O padrão de localização tende agora a sofrer também um processo de descentralização:

- este é mais evidente de noite (com duas ocorrências em Campanhã - largo da estação e rua do Freixo - e quatro ocorrências numa área mais ocidental - junto ao Palácio de Cristal e nas ruas dos Bragas, de Augusto Luso e de Guerra Junqueiro);
- de dia registam-se dois grupos de 3 ocorrências na área central (um ao longo da rua de Sta. Catarina e um de duas ocorrências nas imediações do Hospital de Sto. António - rua de D. Manuel II e calçada do Carregal, a que se pode associar a burla ocorrida na Praça Carlos Alberto) e um na periferia, na zona do Hospital de S. João (um no parque de estacionamento do próprio hospital e um na rua de S. Tomé).

Também com menor número de ocorrência, registamos o furto de veículos de duas rodas:

- o furto de bicicletas, que diminui de 11 ocorrências no período anterior para 5 neste - duas furtadas de dia, duas furtadas de noite e uma sem qualquer referência temporal;
- o furto de motociclos, que diminui de 21 ocorrências no período anterior para 16 neste - 7 furtados de dia, 6 furtados de noite e 3 sem qualquer referência temporal.

Pelo contrário, o furto de automóveis tendem a aumentar, apresentando 88 ocorrências (um aumento de 65 em relação ao período anterior), maioritariamente ocorridas de noite (67), nomeadamente no período entre as 20:00 e as 3:59 (23 dos 25 furtos nocturnos com referência da hora); o número de ocorrências de dia é menor, mas não desprezável (14), nomeadamente no período entre as 12:00 e as 19:59 (9 dos 11 furtos diurnos com referência da hora);

Como se pode observar na fig. 47, o padrão nocturno apresenta alguns núcleos de concentração:

- no casco medieval;
- na envolvente próxima da rua da Alegria;
- na envolvente próxima da rua da av. de Fernão de Magalhães;
- na área a norte/nascente da praça da República;
- na envolvente próxima da rua da Constituição;
- na envolvente próxima da rotunda da Boavista;
- na envolvente próxima do Palácio de Cristal;
- na zona industrial de Ramalde;
- na rua de Serralves;
- na zona da Foz;
- na zona a norte do jardim de Arcadágua.

Por sua vez, o padrão diurno apresenta menor incidência, alguma dispersão pelas áreas envolventes da rua/av. da Boavista, da Constituição, da av. de Fernão Magalhães e da Foz, e dois núcleos de concentração na área central:

- a envolvente do jardim de S. Lázaro;
- a praça de Carlos Alberto e a sua envolvente próxima.

Fig. 46. Padronização da incidência do crime de burla e furto no espaço público e em transporte público no Porto entre 1974 e 1980. Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

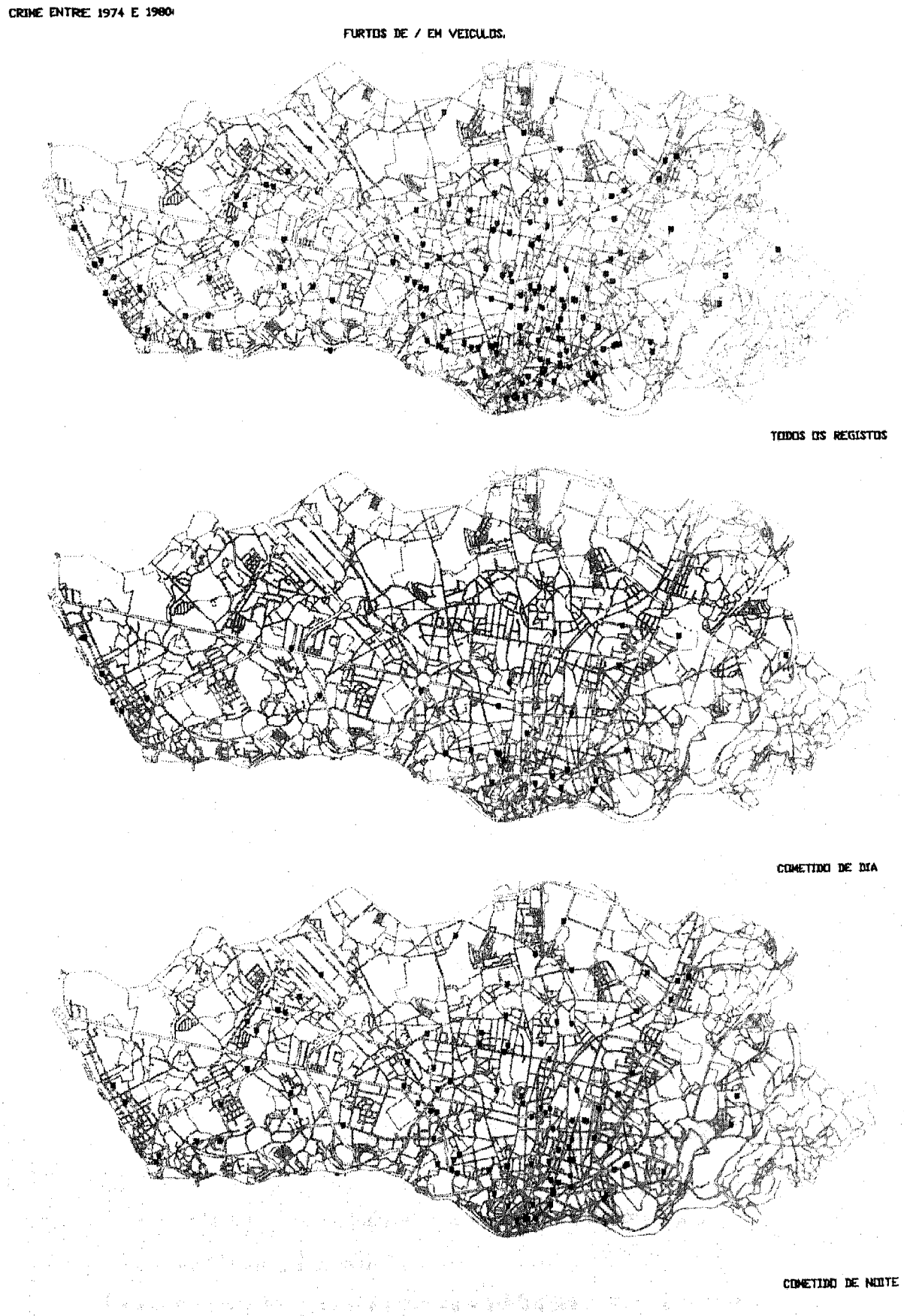


Fig. 47. Padronização da incidência do crime de furto em/de veículos no Porto entre 1974 e 1980.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

O furto em residência (fig. 48) mantém as carácterísticas de padronização espacial do período anterior: distribuído por toda a área de urbanização consolidada, com maior incidência nocturna do crime agravado (12 furtos ocorridos de noite, 4 de dia e 4 sem referência, num total de 20, mais 6 do que no período anterior), disperso no território tal como o crime diurno, de maior incidência do furto simples (2 furtos ocorridos de noite, 8 de dia e 13 sem referência, num total de 23, menos 18 do que no período anterior).

Do mesmo modo, o furto em edifícios não habitacionais tende a aumentar, no caso do crime agravado (109 casos, 94 ocorridos de noite, 6 ocorridos de dia e 9 sem referência; dos 17 furtos agravados em que é indicada a hora, 11 registam-se entre as 20:00 e as 3:59, sendo 8 destes ocorridos entre as 0:00 e as 3:59), e a diminuir, no caso do crime simples (56 casos, 10 ocorridos de noite, 24 ocorridos de dia e 22 sem referência; dos 24 furtos simples em que é indicada a hora, 16 registam-se entre as 12:00 e as 19:59, sendo 10 destes ocorridos entre as 16:00:00 e as 19:59).

A sua padronização temporal é também claramente distinta, como se pode ver no mapa da fig. 49; de dia (com maior incidência do furto em local de acesso público - símbolo verde), agrupada na zona central da cidade, numa área centrada na rua do Bonjardim, enquanto de noite (com maior incidência do furto agravado - símbolo vermelho) é completamente dispersa pela cidade, com muitas áreas de incidência:

- um núcleo de maior concentração na zona central da cidade, entre o Palácio de Cristal, a Praça da República e o Jardim de S. Lázaro, com especial incidência em torno da rua do Bonjardim;
- uma grande área para norte estruturada pelas ruas da Constituição, da Alegria e Costa Cabral e pela av. de Fernão de Magalhães;
- uma área a nascente, entre envolvente da praça da Corujeira e a rua de S. Roque da Lameira;
- uma área periférica, junto à circunvalação, entre as ruas do Amial e Monte dos Burgos;
- uma grande área a poente, estruturada pela av. da Boavista e pela rua do Campo Alegre;
- a área entre a zona industrial de Ramalde e Circunvalação;
- e por último, a zona da Foz;

Esta padronização apresenta algumas semelhanças com a do furto de/em veículo.

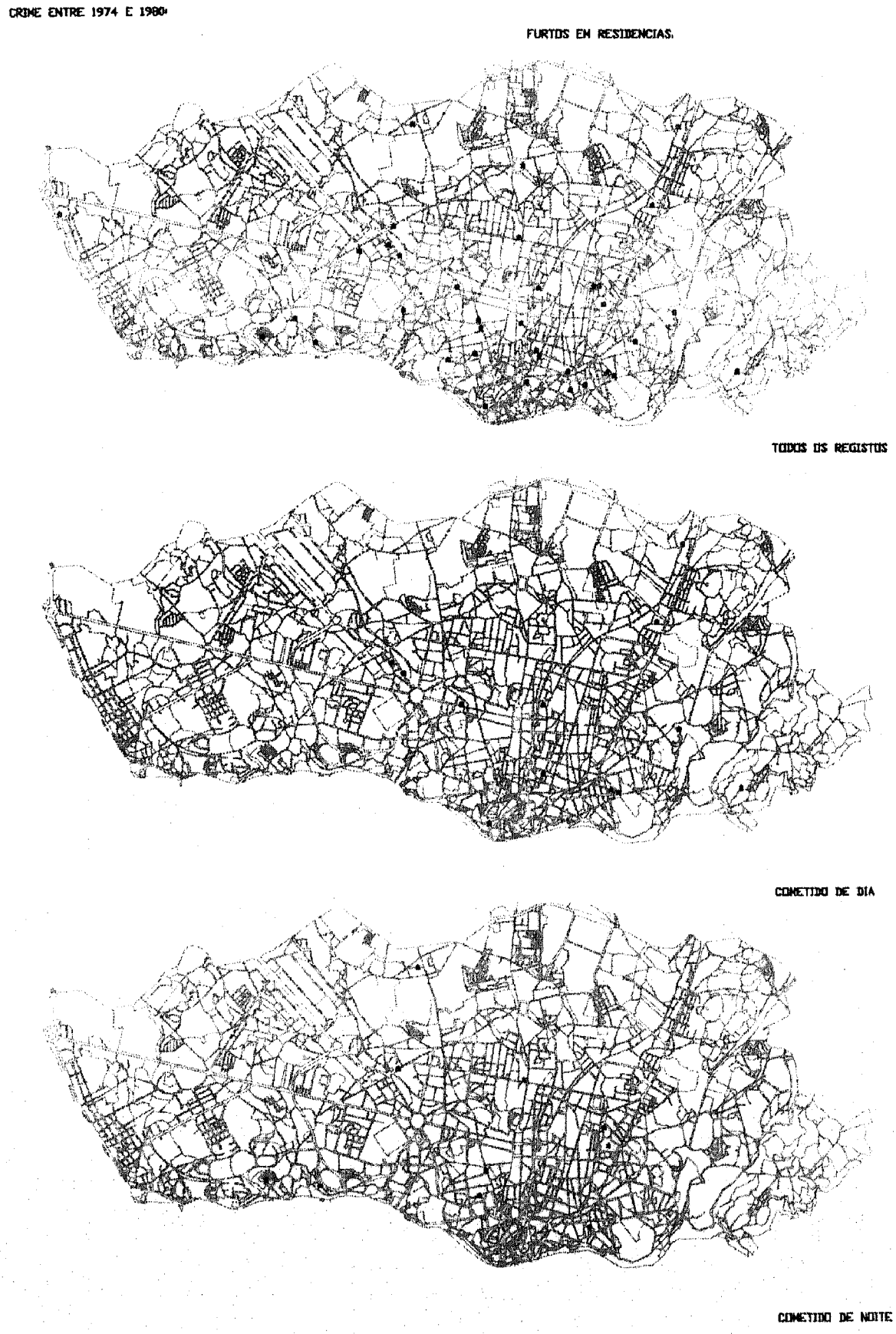


Fig. 48. Padronização da incidência do crime de furto em residência no Porto entre 1974 e 1980.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

Fig. 49. Padronização da incidência do crime de furto em edifícios não habitacionais no Porto entre 1974 e 1980. Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

Fig. 50. Padronização da incidência do crime de roubo no Porto entre 1974 e 1980.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

As ocorrências de roubo (fig. 50) conhecem um aumento significativo neste período, (em que se registam ocorrências relativas a uma recolha efectuada apenas em 4 anos) com um total de 23 registos, dos quais 16 ocorrem de noite (com destaque para o período das 0:00 às 3:59, com 10 ocorrências) e 7 ocorrem de dia (4 das quais entre as 16:00 e as 19:59). Se compararmos este total de 23 roubos com os 18 registos resultantes da soma (11 + 7) das ocorrências dos dois períodos anteriores (em que se registam ocorrências relativas a uma recolha efectuada em 23 anos), podemos compreender o significado deste aumento: passamos de uma média inferior a 1 para uma de quase 6 roubos por ano!

É evidente a sua maior concentração nocturna e maior dispersão diurna; o padrão geral apresenta duas zonas de concentração:

- a incidência nas proximidades do casco medieval com 2 ocorrências junto à catedral, 1 nas escadas dos Grilos, 1 em cada nas ruas de S. Sebastião, dos Caldeireiros, de Alexandre Herculano e do Infante D. Henrique, 1 no tabuleiro inferior da Ponte de D. Luiz I e 1 na av. D. Afonso Henriques;
- a incidência na rua do Bonjardim, com 3 roubos entre as 3:00 e as 4:00.

4.4.3

Constantes de padronização: para uma análise interpretativa da relação entre cidade e crime entre 1974 e 1980.

Em síntese, as principais carácterísticas do modo como os diferentes tipos de crime se distribuem (no espaço e no tempo) na cidade do Porto, entre 1974 e 1980, são:

- *padronização geral:* o círculo de maior concentração de crime é agora mais alargado (com cerca de 1200 metros de raio) centrado mais a norte, junto ao edifício da Câmara Municipal;
- *padronização temporal:* o crime ocorrido de dia mantém o padrão de concentração na área central da cidade; o crime cometido de noite está distribuído por toda a cidade e é maioritariamente agravado;
- *agressão no espaço público ou em local de acesso público:* grande diminuição do número de crimes denunciados, em relação às épocas anteriores; registam-se maior número de ocorrências entre as 8:00 e as 23:59, e especialmente entre as 20:00 e as

23:00; tende a localizar-se na zona este da cidade de dia, enquanto que de noite se situa na área mais central, com pequenos núcleos junto à praça do Marquês, nas imediações da praça da República e junto à praça da Batalha;

- *burla no espaço público:* tende a desaparecer - regista-se apenas uma burla;
- *furto no espaço público e em transporte público:* apenas se regista um furto em transporte público; furto no espaço público continua a diminuir e possui maior incidência entre as 16:00 e as 19:59; padrão de localização descentraliza-se, sobretudo de noite; de dia mantém maior incidência na área central;
- *furto de/em viaturas:* furto de veículos de duas rodas diminui, enquanto o furto de automóveis aumenta consideravelmente, apresentando maior incidência entre as 20:00 e as 3:59; o número de ocorrências de dia é menor, com maior incidência entre as 12:00 e as 19:59; o padrão nocturno apresenta vários núcleos de concentração, disseminados por quase todo o território; o padrão diurno apresenta menor incidência, dispersão pelas áreas envolventes da rua/av. da Boavista, da Constituição e da av. de Fernão Magalhães e na Foz e concentração em dois núcleos nas áreas mais centrais (Jardim de S. Lázaro e Praça Carlos Alberto);
- *furtos em residência:* disperso no território por toda a área de urbanização consolidada; com maior incidência nocturna do crime agravado, que tende a aumentar e maior incidência diurna do furto simples, que tende a diminuir;
- *furtos em edifícios não habitacionais:* tende a aumentar, no caso do crime agravado e incide sobretudo entre as 20:00 e as 3:59; tende a diminuir, no caso do crime simples e incide especialmente entre as 12:00 e as 19:59; existe maior incidência do furto em local de acesso público de dia, agrupada na zona central da cidade; maior incidência do furto agravado de noite, completamente dispersa pela cidade, com muitas áreas de incidência (padrão semelhante ao do furto nocturno de/em veículos);
- *roubo:* aumento significativo neste período, com maior incidência de noite, sobretudo entre as 0:00 às 3:59; menor incidência de dia, registada sobretudo entre as 16:00 e as 19:59; maior concentração nocturna e maior dispersão diurna; duas zonas de concentração: casco medieval e rua do Bonjardim.

Assim, é possível encontrar algumas constantes de padronização em diferentes tipos de crime, tanto em função da sua distribuição temporal como da variação do número de

ocorrências em relação ao período anterior, como ainda da coincidência da sua localização nas seis diferentes tipologias de ocupação do território:

- crimes com grande diminuição do número de ocorrências: agressões (simples e com arma), burla, furto no espaço público e em transporte público, de bicicleta e de motociclo (com incidência não muito diferente de noite e de dia), furto simples em residência e em outros edifícios (com maior incidência diurna);
- crimes com grande aumento do número de ocorrências: furto de automóvel, furto agravado em automóvel, residência e em outros edifícios, roubo (todos com maior incidência nocturna);
- área consolidada em 74: incidência maioritária de todos os tipos de crime, com maior concentração diurna no centro tradicional e grande dispersão nocturna;
- áreas de habitação degradada do centro histórico: incidência de crimes agravados de furto em / de veículos, em edifícios não habitacionais e roubos;
- as áreas junto a "Bairros de Moradias Populares": incidência de furtos de / em veículos, furtos em edifícios não habitacionais e alguns roubos;
- a zona industrial de Ramalde: incidência de furtos de / em veículos e em edifícios não habitacionais;

Assim, numa análise comparativa, realizada em função da interpretação realizada em 4.2.3 e 4.3.3 para as anteriores épocas de estudo (1928-54 e 1956-72), podemos encontrar neste novo período temporal o acentuar de todas as tendências de evolução registadas no 2º destes períodos; parece existir assim uma evolução na continuidade, a partir de 1956, de uma série de factores que contrastam com as carácterísticas do primeiro período de estudo:

- o acentuar da tendência de disseminação do crime por todo o território da cidade;
- a manutenção das carácterísticas de padronização temporal (crime agravado maioritário de noite e crime não agravado maioritário de dia;
- tendência geral de endurecimento do crime (aumento do crime agravado e diminuição do crime não agravado).

A interpretação deste fenómeno, à luz do exposto na carácterização morfo-tipológica de evolução da cidade, pode ser desenvolvida partindo das mesmas premissas já expressas para o período anterior:

- a continuidade da tendência de expansão da malha urbana (que abrange já, em 1980, a quase totalidade dos limites físicos da cidade) e a crescente motorização dos mecanismos físicos de acessibilidade da população da cidade poderão explicar esta tendência de disseminação;
- a continuação da política de realojamentos das populações residentes nas áreas degradadas do centro da cidade em bairros periféricos de habitação colectiva (o programa S.A.A.L. constitui apenas um curto interregno, entre 1974 e 1976) continua a ser um factor a ter em conta para a possível explicação desta tendência.

O referido alargamento do círculo de maior concentração de incidência criminal parece assim ser a sequência lógica desta evolução - os centros de atractividade da cidade também se descentralizam: a zona comercial da "baixa" da cidade ocupa uma área cada vez mais abrangente, ligando-se já ao novo pólo terciário emergente (com importância crescente) junto à rotunda da Boavista; as ruas da Boavista, de Júlio Diniz e o arranque da av. da Boavista, a rua da Constituição e a praça do Marquês, a rua de Santo Ildefonso e a primeira metade da Av. de Fernão Magalhães são agora áreas de grande atractividade, novos pólos catalisadores da reunião das 4 dimensões do crime.

O aumento de certo tipo de crimes como o furto de/em automóveis, o furto agravado em edifícios (habitacionais ou não) e o roubo, e a diminuição de outras, como a burla, o furto em espaço público ou em transporte público, o furto simples em edifícios e de veículos de duas rodas, continuam a poder ser explicados pela diminuição de um certo tipo de oportunidades e pela criação de outras, e pela consequente transferência de tipos de crime.

O agravamento geral dos tipos de crime pode ser encarado como uma consequência do aumento dos mecanismos de auto-protecção.

Independentemente da validade destas hipóteses explicativas (cuja investigação cuidada exigiria um estudo mais aprofundado, que ultrapassa os objectivos deste trabalho) podemos retirar desta análise uma conclusão: existe uma tendência de evolução na continuidade das carácterísticas de padronização do crime, entre 1956 e 1980: a revolução de 1974 não parece assim ter causado qualquer diferenciação em termos de padronização da incidência do crime na cidade (quer temporal, quer espacial), para além do já referido crescimento geral da criminalidade (nomeadamente no que se refere ao crime agravado), que pode ser explicado pela análise socio-demográfica apresentada no capítulo 3.4.

4.5

1982 a 1988: crime e modernização da vida urbana.

> *" As oito freguesias centrais da cidade do Porto (Miragaia, Sé, S. Nicolau, Vitória, Massarelos, Santo Ildefonso, Bonfim e Cedofeita) perderam, só numa década (1981/1991), cerca de 17 por cento da sua população - aproximadamente 23 mil habitantes. (...) A Câmara portuense quer inverter esta tendência e aposta na edificação ou reabilitação de 500 fogos, à luz do Programa Especial de Realojamento.(...)"* [1]

4.5.1

A cidade do Porto entre 1982 e 1988: para uma carácterização morfo-tipológica.

Como vimos anteriormente, a cidade atravessa, já desde o início do século, uma tendência de deslocalização da habitação do centro tradicional para as áreas periféricas do concelho ou para os concelhos limítrofes:

- a especialização funcional - comércio e escritórios - provoca o aumento dos preços de aquisição de habitação nas áreas mais centrais da cidade, enquanto que o mercado de arrendamento é asfixiado por uma política de rendas desadequada;
- a oferta de habitação, dirigida às classes mais baixas torna-se praticamente inexistente nas áreas mais centrais da cidade: a oferta existente é dirigida às classes média e alta;
- a tendência crescente (a partir dos anos 60) de migração das populações do interior para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, traz um grande número de novos habitantes às periferias desta cidade; grande parte destes (nomeadamente os empregados no sector terciário) trabalham no centro do Porto;
- o êxodo progressivo, durante o período de execução dos dois primeiros "planos de melhoramentos", de um total de cerca de 45.000 pessoas do centro para a periferia interior da cidade provoca um desequilíbrio inevitável num sistema urbano que funcionava com base em densidades populacionais muito elevadas;

---

[1] "*Um deserto no centro*" artigo de Margarida Gomes (1966) publicado no jornal "Público".

- os efeitos desta deslocalização populacional, do interior do país para os concelhos periféricos do Porto ou do centro da cidade para a sua periferia tendem a produzir movimentos pendulares de tráfego que vêm agravar os problemas de circulação da cidade.

Assim, como também vimos anteriormente, o estrangulamento da cidade do Porto ultrapassa todos os limites na década de 80; a morfologia da cidade constitui uma agravante: a organização radial dos acessos, as ruas estreitas e o relevo acidentado do terreno são carácterísticas que, acrescidas da grande densidade populacional e comercial (com grande pressão de cargas e descargas) e do acréscimo de viaturas provocado pelos movimentos pendulares da população, provoca o bloqueio cíclico e sistemático da zona central.

Os dados apresentados no "Estudo Estratégico do Sistema de Transportes da Área Metropolitana do Porto" (Silva et al., 96) são elucidativos desta situação: segundo o inquérito dos STCP de 1992, a cidade do Porto é destino de um total de 71.105 deslocações (apenas por motivos de trabalho) originadas nos seus cinco concelhos limítrofes (15.221 em Matosinhos, 7.578 na Maia, 7.221 em Valongo, 18.307 em Gondomar e 22.778 em V. N. de Gaia), número a que tem de se acrescentar 63.778 deslocações com origem e destino no concelho do Porto.

Segundo o mesmo estudo (agora segundo contagens efectuadas em 1990), entram na cidade por hora (durante a hora de ponta da manhã) 8.289 viaturas de transporte individual (transportando cerca de 14.092 indivíduos), 107 autocarros dos STCP (transportando cerca de 10.669 indivíduos) e 118 autocarros privados (transportando cerca de 10.751 indivíduos).

Esta saturação do sistema viário face (sobretudo) ao grande crescimento das deslocações em transporte individual, torna ineficaz o sistema de transportes públicos (rodoviários); residir no centro da cidade torna-se assim um grande óbice em termos de mobilidade, o que constitui mais um argumento para a deslocalização da habitação para áreas menos sujeitas a este estrangulamento.

A análise da fig. 51 é bem elucidativa da tendência de esvaziamento das freguesias centrais da cidade, em termos de população residente.

Densidades (hab/km2)	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991
Periferia exterior	2700	3100	3800	4605	5319	6201	6140
Periferia central	12200	13400	13700	13824	11568	11895	10110
Núcleo central	25700	26100	26700	26036	21611	18768	13660

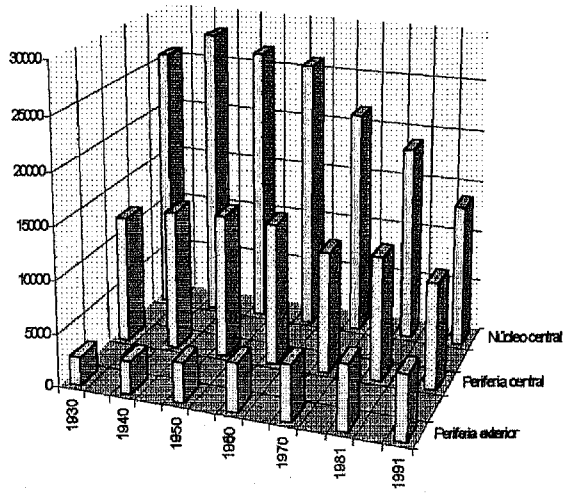


Fig. 51. Evolução da distribuição da população residente na cidade entre 1931 e 1991.
Fonte: Breda, 92, INE.

Estão assim criadas as condições para o nascimento da actual conjuntura comercial (surgimento, na periferia da cidade, primeiro dos hipermercados e, posteriormente, dos grandes centros comerciais) que oferece novas alternativas de consumo e permite à população uma vivência periférica da cidade, completamente autónoma em relação ao centro tradicional.

O primeiro hipermercado português localiza-se em Matosinhos, junto à rotunda da via rápida e à estação de C. F. da Senhora da Hora: um dos pontos de melhor acessibilidade nodal à cidade do Porto.

É inaugurado em 1985, ano de adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia, o que parece ser apropriado: a abertura ao culto da primeira catedral do consumo coincide com a entrada do nosso país num sistema global de circulação de produtos e bens.

Como vimos no cap. 3.4, os últimos anos da década de 80 são anos de alguma euforia económica: o crescimento do investimento estrangeiro, do comércio externo e das associações empresariais são excelentes e são acompanhados pela entrada na nossa economia dos fundos e subsídios europeus ao desenvolvimento e à modernização.

Este crescimento económico tem o seu reflexo no aumento do consumo interno de bens de segunda necessidade, que necessita de uma oferta cada vez mais diversificada: o hipermercado torna-se o símbolo, não apenas do consumo, mas também do aumento do poder de compra (não apenas pelos preços reduzidos que pratica em artigos de primeira necessidade e pela diversificação da oferta, mas também porque permite a aquisição simultânea de um volume de compras impraticável no comércio tradicional - e a consequente ostentação desse volume).

O artigo de Miguel Esteves Cardoso "O Problema Português de 1987" é um retrato eficaz desta relação euforia económica /alegria consumista: "*Portugal está numa onda UP. Não se contém. Está eufórico.(...) Temos confiança no futuro. Não temos borbulhas. Jogamos squash e estamos em forma. Jogamos na bolsa e estamos ricos. Vimo-nos no Hipermercado (...) e dizemos "ói!". Combinamos jantar. Gostamos uns dos outros. Temos o carrinho cheio de queijos franceses e estamos muito felizes. O tlim-tlim das nossas latas de cerveja holandesa toca o "Jingle Bells" e nem sequer é Natal*". (Cardoso, 88, pag. 183).

O hipermercado não surge para o consumidor português como o "não-lugar" que Augé (1992) define como um espaço não identitário, não relacional e não histórico, lugar votado à individualidade solitária e anónima, à passagem, onde a única interacção com o outro se dá na caixa de pagamento, através dos gestos mecanizados de utilização do cartão de crédito. O Hipermercado, em Portugal, é um lugar de reunião da família - substitui o tradicional passeio de domingo; é um lugar com uso de espaço lúdico - possibilita o prazer do consumo, a ostentação do poder de compra - substitui a rua comercial; é um lugar com uso de espaço público - encontram-se conhecidos, sociabiliza-se - substitui a praça.

Num ponto de vista estritamente funcional, o conjunto Shopping Center/ hipermercado substitui hoje, com alguma vantagem de comodidade, todas as tradicionais funções da cidade; a descentralização do consumo, depois da indústria, da habitação, dos escritórios e da universidade revoluciona a maneira de viver a cidade de uma parcela cada vez maior dos seus habitantes; emerge um novo sistema relacional de parte significativa da população com a cidade: deixa de existir uma estruturação centrípta de destino dos percursos, centrada nos pólos de terciário coexistentes na cidade consolidada ("baixa" e "boavista"), substituída por um sistema que gravita em torno destes, funcionando na rede de acessibilidades que liga a periferia interna e externa da cidade, na qual a construção da Via de Cintura Interna desempenha papel essencial, complementando a já saturada estrada da

Circunvalação; a V. C. I. afirma-se progressivamente como elemento estruturante, e vai consolidando a sua importância com a abertura de cada novo nó de ligação.

O projecto de realização de uma Via de Cintura Interna, previsto no Plano Auzelle e com realização iniciada com a construção da Ponte da Arrábida e a construção do primeiro troço (desta ponte até à via rápida da Zona Industrial de Ramalde) é interrompido durante vários anos; só com as novas possibilidade económicas que os fundos estruturais da CEE oferecem é que esta é retomada, em meados da década de 80; em 1990 apenas estava concluída a ligação ao nó do Amial e o acesso à via Norte; a sua importância na estruturação da cidade é, no entanto, já evidente nos volumes de trânsito que comporta e, sobretudo, nas dinâmicas de crescimento que imprime junto aos seus pontos nodais de acesso:

- na primeira ligação da auto-estrada à cidade, para quem circula de sul para norte, junto à rua do Campo Alegre, dinamiza a já existente dinâmica terceária;
- na segunda ligação, em Ramalde (o nó de Bessa Leite é posterior), origina uma dinâmica imobiliária de construção habitação de classe média/alta: a nova zona habitacional do Pinheiro Manso.

Esta dinâmica de criação de núcleos de habitação no sector poente da cidade (Pinheiro Manso, Pinhais da Foz, Fonte da Moura) constitui uma nova aposta da promoção imobiliária portuense na oferta de habitação para as classes média / alta, que se fundamenta na percepção do aumento do poder de compra deste sector da população e paralelamente, na melhoria das condições ao crédito (incentivos fiscais à compra de habitação e descida das taxas de juro, consequência natural da descida da inflação).

Mais tarde, já na década de 90, com o avanço da construção da Via de Cintura Interna, novas dinâmicas de oferta de habitação continuam a acompanhar o seu traçado, tendendo a localizar-se junto aos novos "nós de acesso": Bessa Leite, Prelada, Amial, Paranhos.

Assim, o mapa de síntese da época 1982-88 apresenta já uma quase completa consolidação do espaço urbano em toda a extensão da cidade. Com os progressos atingidos nas operações de reabilitação urbana da Ribeira-Barredo, a grande concentração de habitação degradada subsiste apenas no Bairro da Sé (está hoje em curso um Projecto-Piloto para a sua recuperação), embora subsistam pequenos núcleos de degradação

disseminados por todo o centro da cidade (Vitória, Miragaia, Fontaínhas) e pela periferia interior, onde surge uma nova tipologia de habitação degradada: as "barracas".

Torna-se, no entanto, cada vez mais evidente a degradação social da população de alguns bairros camarários. O crescimento do mercado de drogas duras, no Porto, encontra em alguns destes bairros perfeitas condições para o seu desenvolvimento: a segregação social e física da população e o (des) enquadramento urbano favorável ao seu isolamento em relação à cidade circundante conduzem à criação de autênticos "ghettos" - nos bairros periféricos de habitação Social do Lagarteiro, do Cerco, de S. João de Deus, do Viso, de Aldoar e do Aleixo, tal como no bairro de traçado medieval da Sé, criam-se sistemas de economia paralela bastante complexos, que afectam uma parte bastante importante da população.

Assim, no mapa de síntese da fig. 52, apresentam-se apenas as seguintes tipologias de urbanização:

- urbanização consolidada, que abrange já quase toda a cidade;
- bairros camarários;

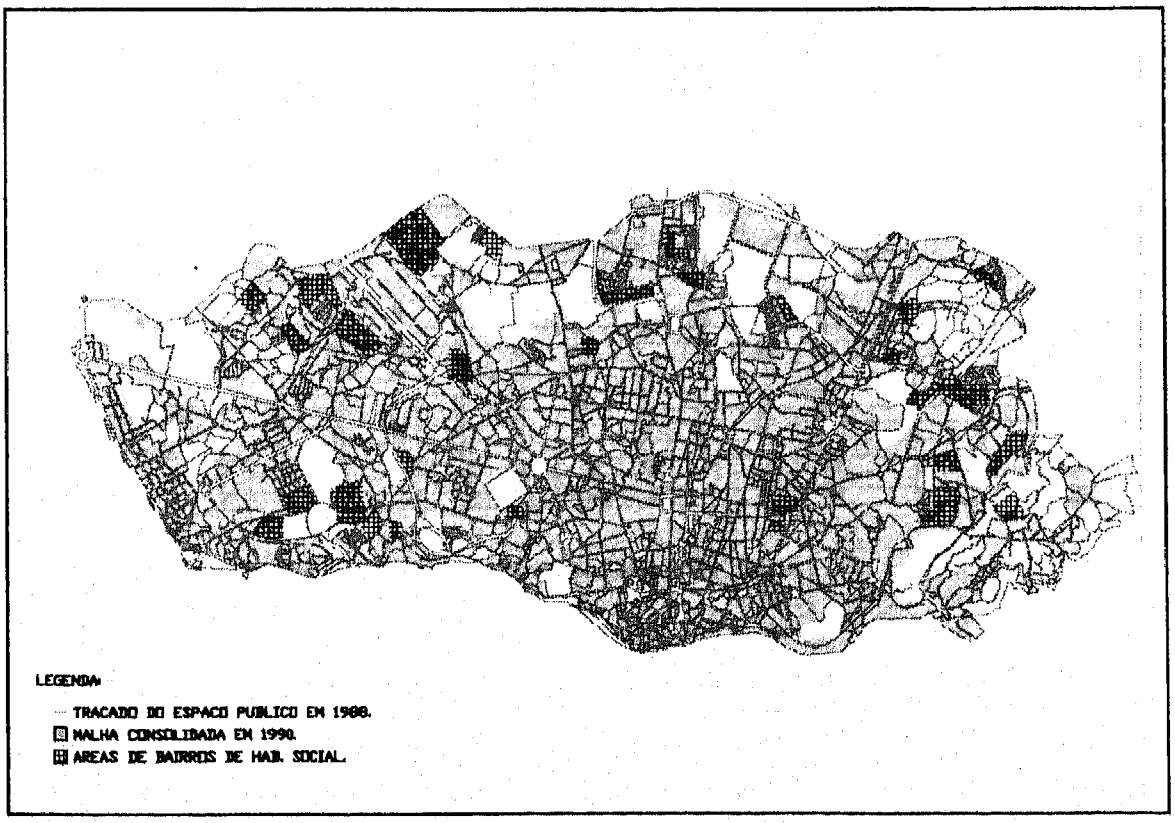


Fig. 52. Mapa de síntese da evolução urbana da cidade do Porto entre 1982 e 1988.
Fonte: Fotografia aérea de 1990;

4.5.2

1982-88: Padrões de incidência criminal.

Como se pode observar na fig. 54, a disseminação do crime dentro dos limites da cidade torna-se cada vez mais evidente. Ocorre sobretudo ao longo de um conjunto de eixos viários estruturantes da cidade: av. da Boavista/rua da Boavista, Cedofeita/Monte dos Burgos, Antero de Quental/Amial, Bonjardim/Costa Cabral, Fernão Magalhães, Constituição, Pedro Hispano/Nove de Abril, Júlio Diniz/5 de Outubro e Heroismo/Freixo. No entanto, o círculo de maior concentração tende a diminuir, retomando os 700 metros de raio, embora mantendo o seu centro junto ao edifício da Câmara Municipal.

Quanto à incidência temporal, enquanto o crime cometido de dia tende a expandir-se ao longo de dois eixos - av. da Boavista, para poente e rua de Costa Cabral, para norte/nascente - a incidência do crime cometido de noite tende localizar-se numa área mais restrita do que no período anterior, inserindo-se na sua maioria dentro dos limites do traçado da via de cintura interna, com a principal excepção no crescimento da incidência no núcleo da Foz.

Continua a notar-se o agravamento geral do crime, tanto cometido de dia como ocorrido de noite.

Crimes ocorridos entre 1982 e 1988		Agressão		Burla	Furto no E. P.		Furtos de veículo ou em veículo				Furto em residência		Furto em outros edif.		Roubo
		simples	c/ arma	no E. P.	no E. P.	em T.P.	de bicicleta	de motociclo	em autom.	de autom.	simples	com arromb., escalam. ou chave falsa	simples	com arromb., escalam. ou chave falsa	Todos
Sem qualquer referência		0	0	0	1	4	0	1	4	4	16	14	17	28	2
Noite	não indica hora	0	0	0	1	0	0	6	19	6	0	7	3	112	0
	20:00 - 23:59	0	0	0	1	0	2	1	4	2	1	1	3	5	13
	0:00 - 3:59	0	0	0	0	0	1	6	4	1	1	1	1	8	6
	4:00 - 7:59	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	7	5
Total de noite		0	1	0	2	0	3	13	28	9	2	9	9	132	24
Dia	não indica hora	0	0	0	0	1	0	2	3	3	2	21	6	4	0
	8:00 - 11:59	0	0	0	1	2	0	1	7	0	0	0	0	6	3
	12:00 - 15:59	1	0	0	2	3	0	1	8	0	2	4	8	6	11
	16:00 - 19:59	0	0	0	5	7	1	8	19	1	3	5	11	5	11
Total de dia		1	0	0	8	13	1	12	37	4	7	30	25	21	25
Total geral		1	1	0	11	17	4	26	69	17	25	53	51	181	51

Fig. 53. Padronização temporal da incidência de crime no Porto entre 1982 e 1988.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

Na continuação da tendência de diminuição já apresentada anteriormente, os crimes de agressão/ofensas corporais (fig. 55) e burla são desprezáveis: existe apenas uma agressão simples (ocorrida na rua Almirante Leote do Rego, pelas 14:30) e uma agressão com arma (ocorrida na rua do Infante D. Henrique, pelas 7:00) e não se registou qualquer burla no espaço público.

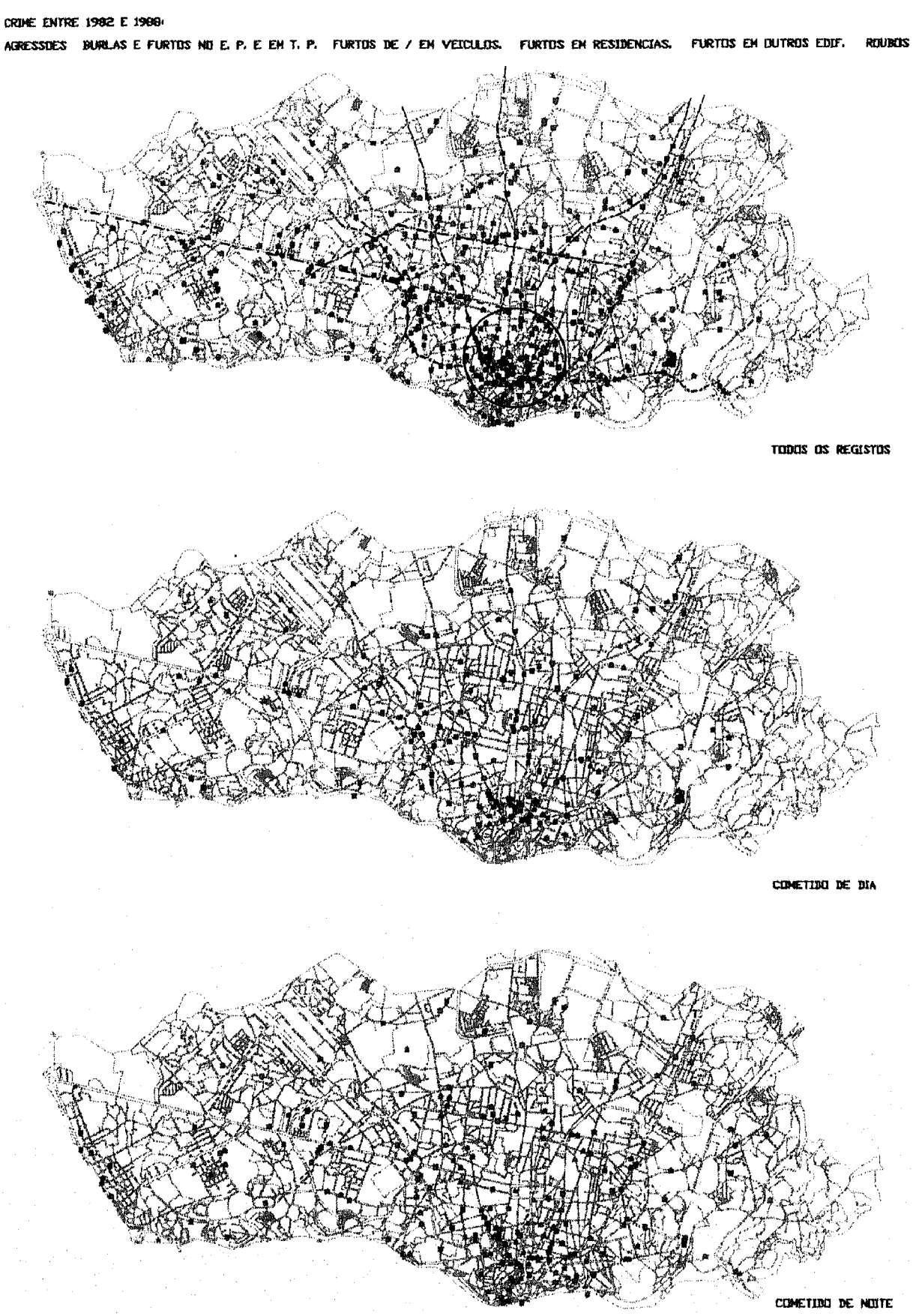


Fig. 54. Padronização geométrica da incidência de crime no Porto entre 1982 e 1988.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

Fig. 55. Padronização da incidência de crime de agressão/ofensas corporais no Porto entre 1982 e 1988. Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

Também com tendência de diminuição, o furto no espaço público (fig. 56) apresenta apenas 11 casos: 8 de dia (com maior incidência no período entre as 16:00 e as 19:59, com 5 ocorrências) 2 de noite e 1 sem qualquer referência.

Pelo contrário, o furto em transporte público tende a aumentar: 17 casos, mais do que no somatório dos três períodos anteriores (3 + 8 + 1), dos quais 13 são registados de dia e 4 não possuíam referência temporal; também neste caso, o furto nocturno é inexistente.

O padrão de localização destes dois tipos de furto no espaço público é semelhante e tende a localizar-se na área envolvente do eixo terciário Batalha - Aliados - Clérigos - Júlio Diniz - Boavista.

Os diferentes tipos de furtos de/em veículos (fig. 57) apresentam tendência de evolução distintas:

- os furtos de bicicleta, na sequência da tendência já apresentada no anterior período, apresentam valores muito baixos: 4 casos, 1 de dia e 3 de noite; apenas 2 destes furtos ocorrem em espaço público, as restantes duas bicicletas foram furtadas do interior de uma garagem e do pátio de uma escola;
- pelo contrário, os furtos de motociclo sofreram um aumento considerável, apresentando agora um valor mais elevado do que o registado em qualquer dos períodos anteriores: 26 ocorrências, 12 registadas de dia, 13 de noite e 1 sem referência; o período de maior incidência é entre as 16:00 e as 19:59, com 8 furtos, mas é de assinalar também o período entre as 0:00 e as 3:59, com 6; apenas 22 destes furtos ocorrem quando o veículo furtado está estacionado em espaço público (os restantes 4 registam-se numa garagem colectiva, no patamar do 4° piso de um edifício, e em duas entradas de edifícios não habitacionais);
- o furto de automóvel diminui substancialmente, em relação ao período anterior (menos 71 ocorrências): apresenta apenas 17 registos, 4 ocorridos de dia, 9 de noite e 4 sem referência; destes, apenas 3 não se encontravam estacionados no espaço público: estes furtos ocorreram numa garagem particular, numa garagem colectiva e num parque de estacionamento (o do palácio da Justiça);
- por último, o furto em automóvel apresenta um crescimento importante, em relação ao período anterior: 69 ocorrências (mais 27 do que entre 1974 e 80), 37 das quais registadas de dia, 28 de noite e 4 sem referência temporal; deste, apenas 5 não se encontravam estacionados no espaço público: estes furtos ocorreram numa garagem

particular, em 2 garagens colectiva, no interior de uma fábrica e numa oficina de reparações.

A padronização territorial destes crimes também se alterou; embora continue a apresentar uma grande disseminação por todo o território, o padrão de incidência nocturna é agora muito semelhante ao diurno: ambos registam grande número de ocorrências, em ambos o crime agravado (furto de automóvel ou furto em automóvel com arrombamento ou chave falsa) é superior ao simples (furto de bicicleta ou de motociclo, furto simples em automóvel).

A envolvente próxima da Av. da Boavista regista um padrão nocturno elevado, enquanto as áreas junto à av. de Fernão Magalhães e à rua da Constituição registam padrões de incidência elevados tanto de dia como de noite.

O furto em residência (fig. 58) tende a agravar-se; embora o furto simples também registe um ligeiro aumento, é sobretudo o furto agravado que conhece um acréscimo importante de casos registados:

- o furto simples em residência apresenta 25 casos, 7 dos quais ocorridos de dia, 2 de noite e 16 sem qualquer referência; as horas de maior incidência são as compreendidas entre as 12:00 e as 19:59, com 5 dos 7 furtos com indicação de hora;
- o furto agravado (com arrombamento, escalamento ou chave falsa) em residência, apresenta um número de ocorrências superior ao conjunto das registadas nas anteriores três épocas de estudo (12 - 14 - 20), com 53 ocorrências, 30 das quais registadas durante o dia, 9 de noite e 14 sem referência temporal; as horas de maior incidência são também as compreendidas entre as 12:00 e as 19:59, com 9 dos 11 furtos com indicação de hora;

Se o mapa geral de incidência apresenta uma aparente dispersão por todo o território da cidade, esta resulta sobretudo da disseminação das ocorrências nocturnas; a padronização diurna (período em que ocorrem a maioria dos dois tipos de furto em residência - 37 dos 48 que têm indicação temporal) é estruturada pelo cruzamento de dois eixos: av. da Boavista / rua da Boavista e Cedofeita / Carvalhido; à área de proximidade destes eixos há apenas que acrescentar um pequeno núcleo de 3 ocorrências junto ao início da rua de Santos Pousada.

Fig. 56. Padronização da incidência de crime de burla e furto no espaço público e em transporte público no Porto entre 1982 e 1988. Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

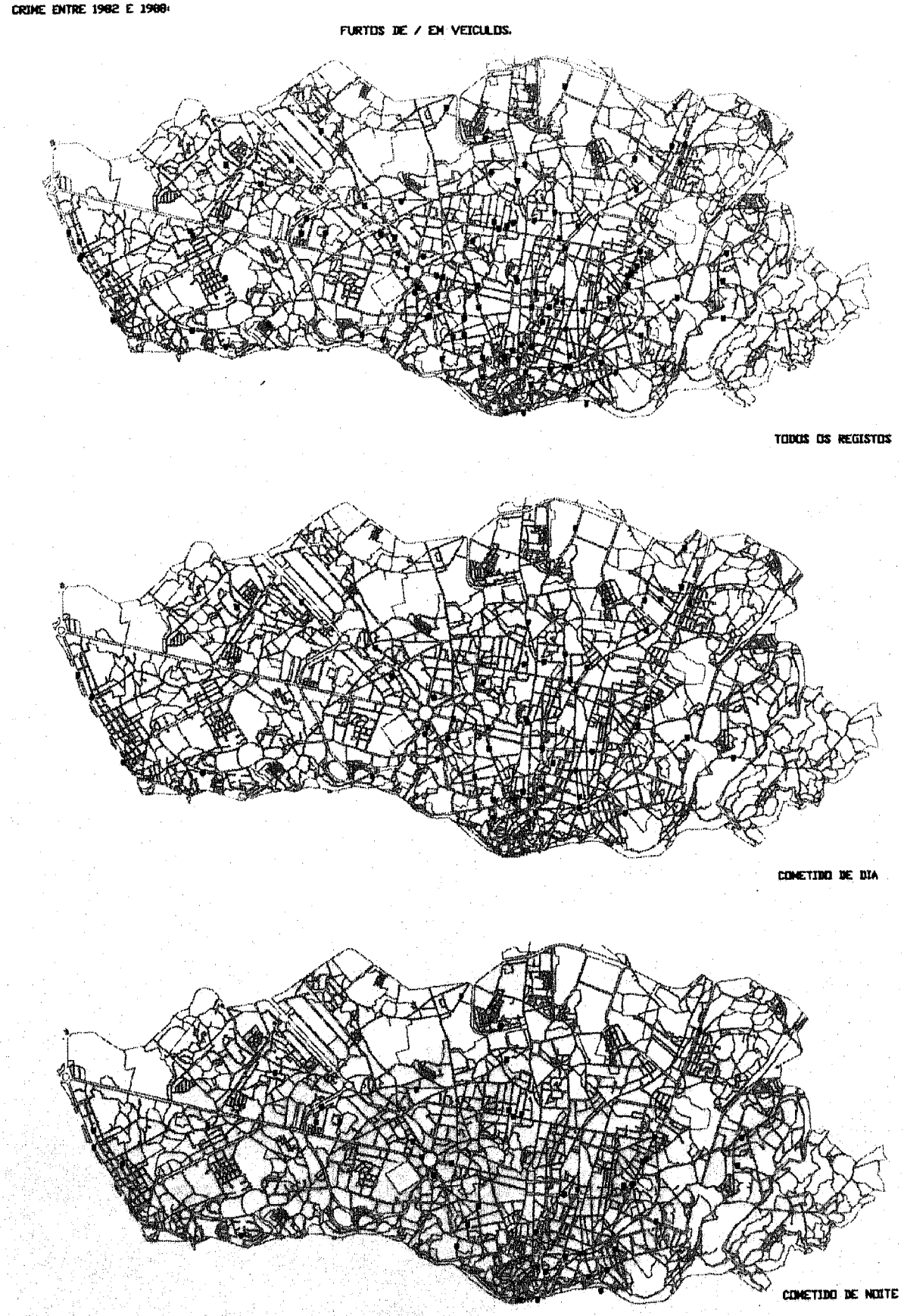


Fig. 57. Padronização da incidência de crime de furto em/de veículo no Porto entre 1982 e 1988.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

Fig. 58. Padronização da incidência de crime de furto em residência no Porto entre 1982 e 1988.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

O furto em edifícios não habitacionais (fig. 59), pelo contrário, reforça a incidência nocturna do crime agravado:

- o furto simples apresenta 51 casos, 25 dos quais ocorridos de dia, 9 de noite e 17 sem qualquer referência; as horas de maior incidência são de novo as compreendidas entre as 12:00 e as 19:59, com 19 dos 25 furtos com indicação de hora;
- o furto agravado (com arrombamento, escalamento ou chave falsa) em edifícios não habitacionais apresenta também um número de ocorrências superior ao conjunto das registadas nas anteriores três épocas de estudo (15 - 32 - 109), com 181 ocorrências (número que representa 40% do total de 452 registos dos vários tipos de furto encontrados, nesta época), 21 das quais registadas durante o dia, 132 de noite e 28 sem referência temporal; as horas de maior incidência são agora as compreendidas entre as 0:00 e as 7:59, com 15 dos 37 furtos com indicação de hora.

Quanto à padronização espacial, a incidência diurna continua a apresentar maior concentração de furto em local de acesso público (símbolos verdes) no núcleo terciário central (com pequenos núcleos junto à rotunda da Boavista e na estação de Campanhã - esta, aliás, é uma constante de todo o período temporal de estudo), enquanto a incidência nocturna é constituída sobretudo pelo furto agravado (símbolos vermelhos), também com grande incidência no centro terciário tradicional, e com disseminação pelo restante território, com especial incidência das áreas estruturadas pelas avenidas da Boavista e Fernão de Magalhães e ruas do Campo Alegre, Júlio Diniz, Costa Cabral, António Carneiro e Constituição; a restante incidência apresenta pequenos núcleos nas zonas da Foz, de Campanhã, no Bairro de Gomes da Costa e na zona industrial de Ramalde.

O aumento do crime de roubo (fig.60) é, mais uma vez, muito elevado: apresenta também um número de ocorrências superior ao conjunto das registadas nas anteriores três épocas de estudo (11 - 7 - 23), com 51 ocorrências; a incidência diurna aumenta de forma notável: 25 dos roubos registam-se agora durante o dia (5 - 1 - 7, nos períodos anteriores), 24 de noite e 2 sem referência temporal; as horas de maior incidência são agora as compreendidas entre as 12:00 e as 23:59, com 35 dos 49 roubos que têm indicação de hora, sobretudo no período entre as 20:00 e as 23:59 (13).

Fig. 59. Padronização da incidência de crime de furto em edifícios não habitacionais no Porto entre 1982 e 1988. Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

Fig. 60. Padronização da incidência de crime de roubo no Porto entre 1982 e 1988.
Fonte: Recolha efectuada no arquivo geral da P. J..

É evidente a maior concentração nocturna do roubo, com destaque para uma área situada entre o jardim do Carregal, a Câmara Municipal e o Largo Baltazar Guedes e para a envolvente sul da rua da Boavista; durante o dia o roubo está mais disseminado pelo território, apresentando uma padronização semelhante à anteriormente referida para o furto nocturno agravado em edifícios não habitacionais.

4.5.3

Constantes de padronização: para uma análise interpretativa da relação entre cidade e crime entre 1982 e 1988.

Em síntese, as principais carácterísticas do modo como os diferentes tipos de crime se distribuem (no espaço e no tempo) na cidade do Porto, entre 1982 e 1988, são:

- *padronização geral:* a disseminação do crime na cidade é cada vez mais evidente; no entanto, o círculo de maior concentração tende a diminuir, retomando os 700 metros de raio e mantendo o seu centro;
- *padronização temporal:* o crime cometido de dia tende a expandir-se ao longo de dois eixos: av. da Boavista (para poente) e rua de Costa Cabral (para norte/nascente); o crime cometido de noite tende a recentrar-se, inserindo-se na sua maioria dentro dos limites do traçado da via de cintura interna e no núcleo da Foz; torna-se evidente o agravamento geral do crime, mesmo do cometido de dia;
- *agressão no espaço público ou em local de acesso público:* tende a desaparecer - apenas uma agressão simples e uma agressão com arma;
- *burla no espaço público:* não se registou qualquer burla no espaço público;
- *furto no espaço público e em transporte público:* tendência de diminuição do furto no espaço público, enquanto o furto em transporte público tende a aumentar; ambos ocorrem unicamente de dia e tendem a localizar-se na área envolvente do eixo terciário Batalha - Aliados - Clérigos - Júlio Diniz - Boavista;
- *furto de/em viaturas:* furtos de bicicleta apresentam valores muito baixos; os furtos de motociclo sofreram um aumento considerável, com maior incidência entre as 16:00 e as 19:59, enquanto o furto de automóvel diminui substancialmente e continua maioritariamente nocturno; o furto em automóvel aumenta e mantém um padrão de grande disseminação por todo o território, com incidência nocturna muito semelhante à

diurna: grande número de ocorrências, sobretudo de crime agravado; a envolvente próxima da Av. da Boavista regista um padrão nocturno elevado; a envolvente próxima da av. de Fernão Magalhães e da rua da Constituição apresentam grande incidência, tanto de dia como de noite.

- *furtos em residência:* incidência tende a aumentar, sobretudo no furto agravado, que apresenta um número de ocorrências superior durante o dia, sobretudo entre as 12:00 e as 19:59; existe uma dispersão por todo o território da cidade das ocorrências nocturnas; a padronização diurna é estruturada pelo cruzamento de dois eixos: av. da Boavista / rua da Boavista e Cedofeita / Carvalhido;
- *furtos em edifícios não habitacionais:* reforça a incidência nocturna do furto agravado, sobretudo entre as 0:00 e as 7:59; o furto simples mantém maior incidência de dia, sobretudo entre as 12:00 e as 19:59; incidência diurna continua a apresentar maior concentração de furto em local de acesso público no núcleo terciário central enquanto a incidência nocturna é constituída sobretudo pelo furto agravado também com grande incidência no centro terciário tradicional, e com várias áreas de disseminação pelo restante território;
- *roubo:* elevado aumento, sobretudo da incidência diurna - com maior incidência depois das 12:00 e especialmente entre as 20:00 e as 23:59; existe uma maior concentração nocturna entre o jardim do Carregal, a Câmara Municipal e o Largo Baltazar Guedes e para a envolvente sul da rua da Boavista, enquanto de dia está mais disseminado pelo território.

Assim, é possível encontrar algumas constantes de padronização do crime em diferentes tipos de crime, tanto em função da sua distribuição temporal como da variação do número de ocorrências em relação ao período anterior, como ainda da coincidência da sua localização nas seis diferentes tipologias de ocupação do território:

- crimes com grande diminuição do número de ocorrências: mantêm-se as agressões (simples e com arma), o furto no espaço público e o furto de bicicleta (com maior incidência de dia) e o furto de automóvel (com maior incidência diurna);
- crimes com grande aumento do número de ocorrências: furto em automóvel e furto agravado em residência (com maior incidência diurna), furto agravado em outros

edifícios (com maior incidência nocturna) e roubo (com igual incidência diurna e nocturna);

- área consolidada em 90: incidência maioritária de todos os tipos de crime, igual padronização diurna e nocturna - dispersão, estruturada pelas principais eixos de acessibilidade;
- áreas de localização de nova construção de habitação de classe média / alta: não se regista particular incidência de qualquer tipo de crime;
- as áreas junto a "Bairros de Moradias Populares": incidência de furtos de / em veículos e roubos;
- a zona industrial de Ramalde: incidência de furtos de / em veículos e em edifícios não habitacionais.

Assim, numa análise comparativa realizada em função da interpretação apresentada em 4.2.3, 4.3.3 e 4.4.3 para as épocas anteriores de estudo (1928-54, 1956-72 e 1974-80) podemos encontrar neste novo período, paralelamente, um acentuar das tendências de evolução sentidas no 2° e 3° períodos referidos e o emergir de uma nova realidade.

Por um lado, é notória a continuidade da evolução de um certo número de carácterísticas da criminalidade portuense:

- reforço da tendência de diminuição do crime simples (que continua a ocorrer sobretudo de dia) e de aumento do crime agravado;
- dispersão geral da incidência do crime por toda a cidade (tanto de dia como de noite).

Por outro lado, o aumento da incidência do crime agravado, durante o dia, tende a assemelhar a padronização da incidência diurna à nocturna: em ambas se regista uma grande dispersão e em ambas se encontra um crescimento do crime agravado; esta tendência de uniformização temporal é um dado novo, que não se apresenta como uma evolução lógica em relação à tendência anterior de evolução.

Paralelamente, encontramos também uma tendência de recentramento do núcleo de maior incidência, que retoma o círculo de 700 metros de raio considerado nos dois primeiros períodos temporais.

A interpretação da constância das carácterísticas referidas pode ser apoiada nas hipóteses explicativas já avançadas no capítulo 4.3.3 e 4.4.3.

Se a diminuição de oportunidades provocada por um crescimento dos cuidados de autodefesa das potenciais vítimas conduz a um agravamento do crime, esta diminuição de oportunidades também pode ser devida aos novos tipos de vivência urbana de uma cada vez maior percentagem da população: o uso do automóvel particular para todo o tipo de deslocações tornou-se, para além de um meio de transporte, um mecanismo de defesa. Como já refere Jane Jacobs para a sociedade americana dos anos 60, o automóvel é cada vez mais uma "armadura" de protecção contra o crime.

A evolução de um tipo de vivência centrípta para um tipo de vivência periférica possibilita este uso constante do transporte individual como abrigo e diminui a presença física de potenciais vítimas no centro da cidade. Esta é também uma possível explicação para a continuidade da tendência de dispersão do crime: as zonas centrais perdem importância, como geradores de dinâmicas urbanas; a cidade tem os seus catalisadores de atractividade cada vez mais dispersos no território.

Por outro lado, o medo do crime leva as populações a investirem cada vez mais em mecanismos de defesa dos seus bens (fechaduras, portas de segurança, alarmes, etc...) e a dedicarem cada vez mais atenção à sua vulnerabilidade (fecham-se sempre as portas e os vidros dos automóveis, por exemplo).

O criminoso é assim obrigado a recorrer a um tipo de crime mais grave, uma vez que as oportunidades de cometer furtos simples diminuem.

Paradoxalmente, este conjunto de argumentos podem também justificar o aparecimento das novas tendências de padronização: o esvaziamento habitacional da cidade, que se vive nos anos 80, na sequência da tendência de descentralização habitacional iniciada em 1956 e agravada pelas novas circunstâncias de emergência de espaços alternativos de consumo, enfraquece o controle social informal dos centros tradicionais ("baixa" e "Boavista") que se transformam em grandes áreas especializadas nas actividades do terciário que, se durante as horas de expediente dos estabelecimentos que as ocupam possuem grande dinâmica de atractividade (que é ainda muito importante embora, no caso do comércio, comece a ser afectada por uma progressiva diminuição de clientela, consequência inevitável do decréscimo da população residente), transformam-se em zonas desertas após o horário de expediente e aos fins de semana.

Estão assim criadas as condições para o referido recentramento da criminalidade, evidente numa área em que o controlo social informal só funciona em determinadas horas.

Por outro lado, a referida entrada na cidade do mercado de drogas duras pode explicar a segunda nova tendência detectada: se esta nova circunstância cria novas necessidades económicas a um sector crescente da população, estas necessidades são de tal modo fortes que levam os potenciais delinquentes a ignorar os factores de risco envolvidos: assim, a criminalidade diurna tende a assemelhar-se à nocturna, não apenas por uma diminuição do controlo social informal mas também por um aumento da urgência na motivação do potencial criminoso.

4.6

Processos urbanos do Porto no século XX e o crescimento e decréscimo do crime: o modelo teórico face à padronização.

Como referimos, a análise efectuada no capítulo 3, **crescimento e decréscimo do crime no Porto: a cidade e a metrópole**, incidiu sobre a evolução quantitativa do crime na cidade, com vista à formulação de um modelo teórico que seria testado com a análise da padronização do crime, realizada nos pontos 4.2, 4.3, 4.5 e 4.5. Assim, para concluir este capítulo 4, importa sintetizar as principais conclusões resultantes dessa análise quantitativa, para as poder confrontar com os resultados da análise cartográfica. Assim, relembrando os dados apresentados no quadro da fig. 10.3 (pag. 86), que apresenta os dados recolhidos no arquivo geral da polícia judiciária (1968 a 1988), saliente-se que:

- o crime de ofensas corporais no espaço público, conhece uma grande diminuição (depois de 74 apenas se registam 4 casos) que ocorre sobretudo na queixa por ofensas corporais simples, enquanto que a agressão com arma (branca ou de fogo) ou objecto contundente apresenta valores bastante baixos em todo o período em análise;
- os valores apresentados pelo crime de burla não têm significado no global da análise (não chegam a 0,2% do total de crimes analisados neste período);
- dentro do furto simples[1] é notória uma diminuição do furto no espaço público na década de 80, uma evolução irregular do furto em edifícios (tanto em residências como em edifícios não habitacionais) e uma maior incidência de furto em transporte público, furto em veículo automóvel e furto de veículos de 2 rodas até 1974, com uma posterior diminuição para valores muito baixos, e um recrudescimento na 2ª metade da década de 80;

[1] Designação que adopto, como já referi, para simplificação de linguagem, para designar o furto onde não ocorre arrombamento ou escalamento e não é utilizada chave falsa

- quanto aos furtos com arrombamento, escalamento ou chave falsa, encontramos uma evolução crescente e continua para o furto em edifícios não habitacionais, uma tendência de crescimento do furto em residência na década de 80, uma tendência de crescimento do furto em automóveis entre 1968 e 78, um posterior decréscimo e um grande aumento na 2ª metade da década de 80 e um período de grande incidência do furto de automóveis entre 1974 e 78;
- no caso do roubo, nota-se uma tendência geral de crescimento do roubo no espaço público (incluindo o esticão) na segunda metade da década de 80 e valores muito baixos para roubos em edifícios, habitacionais ou não.

Em resumo, e integrando também as conclusões da análise realizada ao gráfico da fig. 11 (pag. 87) e aos dados apresentados nos quadros das fig.s 10.1 e 10.2 (pag. 85), concluimos que existem três períodos distintos na totalidade do âmbito temporal do estudo:

- um primeiro período, entre 1928 e 1972, onde o furto simples apresenta valores muito mais altos do que o furto e a agressão no espaço público apresenta valores elevados;
- um segundo período, entre 1974 e 1980, em que existe um agravamento do crime de furto: o furto com arrombamento, escalamento ou chave falsa passa a apresentar valores sempre superiores aos do furto simples. Regista-se, no entanto, um aumento geral deste tipo de crime apesar de, depois de um pico muito evidente em 1974, o número de furtos tender a diminuir: esta diminuição é mais evidente nos diferentes tipos de furto simples e menos pronunciada em algumas categorias do furto com arrombamento, chave falsa ou escalamento, que apresentam sempre valores mais elevados do que no período anterior (destes, o furto em edifícios não habitacionais é claramente uma excepção, conhecendo inclusivamente um ligeiro aumento);
- um terceiro período, entre 1982 e 1988 em que existe um agravamento acentuado dos crimes de furto com arrombamento, chave falsa ou escalamento (com excepção do furto de automóveis) e dos crimes de roubo.

Concluimos, portanto, que encontramos uma tendência para o aumento de certos tipos de crime depois de 74, com especial destaque para o furto com arrombamento, chave falsa ou escalamento e para o roubo, tendência que conhece um agravamento na década de 80.

Concluímos também que a análise destes dados vem confirmar a hipótese anteriormente avançada do desfasamento temporal entre a curva evolutiva que Maurice Cusson apresenta para a maioria dos países da Europa Ocidental (que incide nos tipos de crime referidos, furto com arrombamento, chave falsa ou escalamento e roubo) e a realidade da cidade do Porto.

Vimos também, no cap. 3.4, que este desfasamento pode ser explicado aplicando os pressupostos de Cusson e Shelley ao estudo da realidade do nosso país e da cidade do Porto, que podem ser resumidos em sete hipóteses explicativas[1], aqui sintetizadas:

- um primeiro factor, a existência de mecanismos de integração e controlo social do grupo populacional que, segundo Cusson, inclui maior percentagem de criminosos, (um grupo de risco constituido pelos indivíduos do sexo masculino entre os 14 e os 24 anos) apresenta um dado explicativo relevante: a exemplo do que se passa nos países socialistas (ver Shelley, 1981), o regime do estado novo exerce grande controlo sobre a população;

- por outro lado, a existência de elevadas taxas de emigração e a situação de guerra colonial que se vive até 74 (e consequente recrutamento maciço de jovens no serviço militar) diminuem o referido grupo de risco;

- paralelamente, a organização territorial de forte base rural e o tardio processo de urbanização/"metropolização" do grande Porto também contribuem para explicar o referido desfasamento.

Se estes últimos três factores são hipóteses explicativas para a contenção da curva de crescimento do crime até 1974, para interpretar a sua posterior evolução até 1988 é necessário levar em conta outros argumentos:

- a alteração dos modos de vida da população, nos anos 70 e 80 cria novas formas de relacionamento da população com a cidade, novas oportunidades de crime e novas necessidades económicas: dá-se um crescimento das deslocações em transporte individual, existe uma modificação da relação da mulher com o mercado de trabalho (dá-se um grande aumento da população feminina com emprego a tempo inteiro), surgem novas necessidades de abastecimento/consumo (porque o tempo para as compras é cada

[1] Uma oitava hipótese, baseada na análise da evolução das pirâmides etárias para o grupo populacional que (segundo Cusson) inclui maior percentagem de criminosos, não fornece nenhum argumento para justificar o referido desfasamento;

vez menor) e surgem novos locais de consumo que dão resposta a estas necessidades (supermercados e centros comerciais nos anos 70, hipermercados nos anos 80, mega-estruturas comerciais que agrupam centro comercial e hipermercado nos anos 90).

- a modernização da sociedade portuguesa, o aumento da produção em massa e do consumo de bens "apetecíveis" e os novos ritmos de vida urbana provocam um aumento das oportunidades de furto e roubo, aumentando o número e a acessibilidade a um conjunto de bens materiais que obedecem a um certo número de carácterísticas: valor compensatório, facilidade de transporte, disponibilidade situacional. Esta modernização da sociedade portuguesa, num processo de aproximação de um conjunto de indicadores económico/sociais típicos da generalidade dos países da Europa ocidental, conhece uma aceleração a partir de 1985, com a concretização da adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia e tem o seu reflexo no aumento do consumo interno de um conjunto de bens que criam oportunidades de furto. Por outro lado, esta consolidação dos valores do consumo na sociedade portuguesa cria sobre as camadas mais desfavorecidas da população necessidades que anteriormente não seriam sentidas. O agravamento das desigualdades sociais, as necessidades criadas pela sociedade de consumo, veiculadas pela publicidade, aumentam a propensão ao crime para um conjunto da população, que não possui outros meios de alcançar um estatuto social que se integre nestes valores.

- o aparecimento de mercados de tráfico de droga tem indiscutível importância no aumento da criminalidade: se, após 74 (com o retorno dos colonos do ultramar, em consequência do processo de descolonização) se dá um aumento do consumo de drogas leves, é sobretudo nos anos 80, com o aumento do consumo de drogas duras, que o fenómeno da toxicodependência tem grandes reflexos no aumento do crime.

- por último, em consequência das políticas de habitação social levadas a cabo entre 1956 e 1974 (os chamados "planos de melhoramentos"), modificou-se drasticamente a distribuição da população no território: cerca de 45 000 pessoas são retiradas de "ilhas" localizadas nas áreas centrais ou pericentrais da cidade e realojadas em bairros sociais periféricos; este é um primeiro passo para uma tendência de desertificação habitacional do centro da cidade (agravada por uma política de rendas desadequada e pelo inflacionamento do valor dos edifícios provocado pelo crescimento da sua vocação terciária) que começa a tornar-se preocupante nos anos 80.

Por outro lado, a análise da padronização da incidência do crime na cidade, efectuada neste cap. 4, levou-nos a definir quatro diferentes épocas de análise, constituídas com critérios completamente distintos em relação aos usados para a definição dos três períodos considerados na análise quantitativa atrás referida. Para a definição destas quatro épocas, não tem importância se existe ou não um aumento ou decréscimo do número de ocorrências de determinado tipo de crime; importa apenas analisar as alterações dos padrões de incidência dos diferentes tipos de crime na cidade. Os quatro períodos constituidos foram os referidos seguidamente (e ilustrados na fig. 61, onde se apresentam os mapas da padronização geral das diferentes épocas):

- 1928 a 1954, em que a maioria das ocorrências se localiza numa área limitada pela envolvente próxima das ruas de Júlio Diniz, Constituição e Fernão Magalhães. Dentro desta área, saliente-se uma maior concentração num sector mais restrito, que se pode inserir num círculo de cerca de 700 metros de raio com centro na estação de S. Bento;

- 1956 a 1972, em que a maioria das ocorrências se localiza numa área um pouco mais alargada do que a referida para o período anterior, abrangendo já o arranque da av. da Boavista, a praça do Carvalhido, o jardim de Arcadágua, a praça das Flores e a estação de Campanhã. Dentro desta área, saliente-se o deslocamento do círculo de maior concentração para nascente, embora mantendo os 700 metros de raio - tem agora centro na praça da Batalha;

- 1974 a 1980, em que já não se pode considerar uma área de maior incidência, porque as ocorrências estão já muito disseminadas pela cidade; existe, no entanto, uma maior concentração diurna e uma maior dispersão nocturna. O círculo de maior concentração é agora mais alargado, com cerca de 1200 metros de raio e está centrado mais a norte, junto à Câmara Municipal;

- 1982 a 1988, em que a tendência de disseminação das ocorrências por toda a cidade é cada vez mais evidente, agora não só de noite como de dia. Ocorre sobretudo ao longo de um conjunto de eixos viários estruturantes da cidade: av. da Boavista/rua da Boavista, Cedofeita/Monte dos Burgos, Antero de Quental/Amial, Bonjardim/Costa Cabral, Fernão Magalhães, Constituição, Pedro Hispano/Nove de Abril, Júlio Diniz/5 de Outubro e Heroísmo/Freixo. No entanto, a área de maior concentração tende a recentrar-se na baixa, voltando a poder inscrever-se num círculo de 700 metros de raio, mantendo o centro junto à Câmara Municipal;.

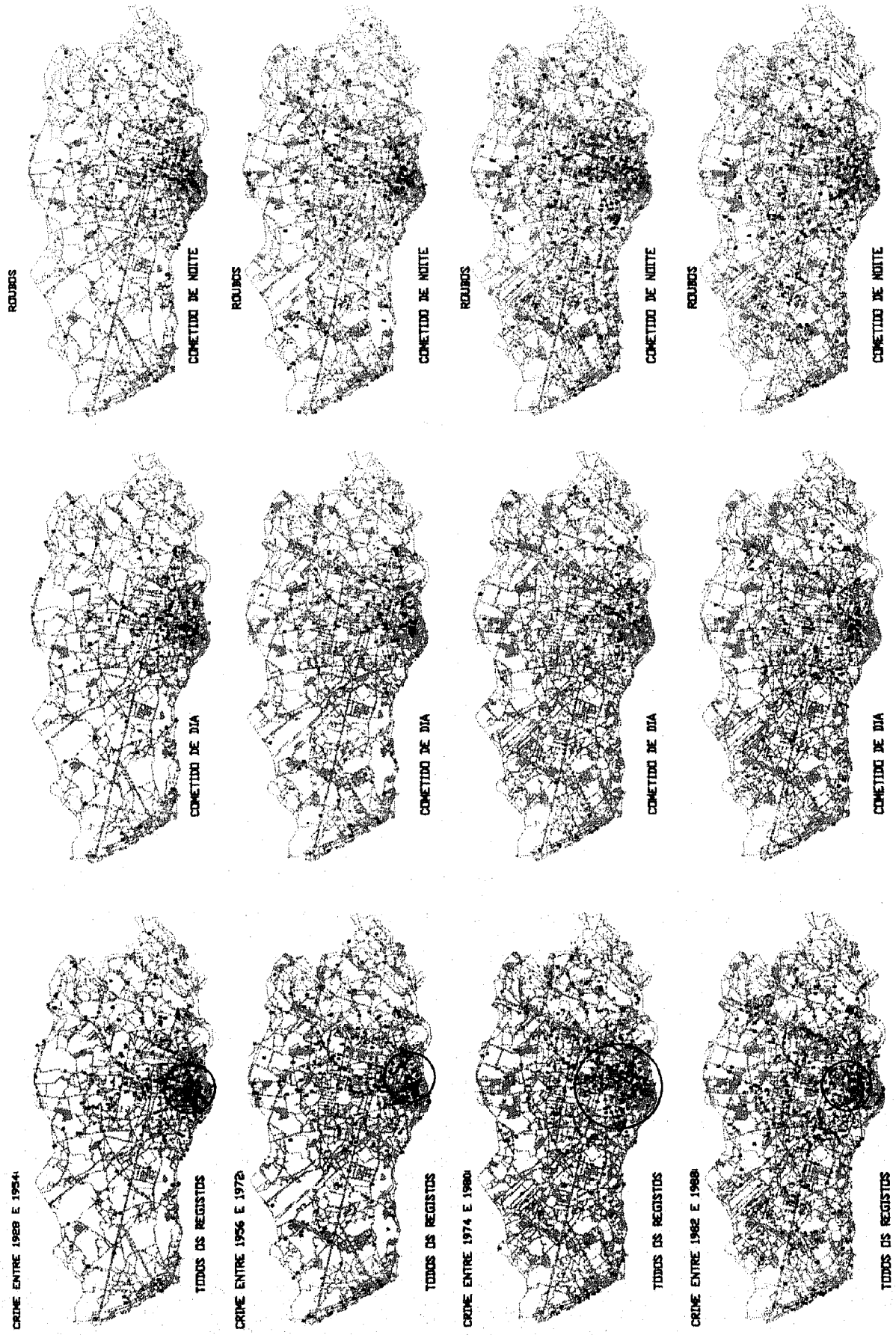


Fig. 61. Padronização da incidência de todos os crimes, na cidade do Porto, entre 1928 e 1988.

Fonte: Recolha efectuada nos arquivos da P. J..

Analisando mais pormenorizadamente a variação da padronização da incidência do crime na cidade nas quatro épocas de análise importa resumir agora as alterações dos padrões de incidência dos diferentes tipos de crime na cidade, sintetizando e interpretando a análise desenvolvida nos pontos 4.2.2, 4.3.2, 4.4.2 e 4.5.2.

O crime de agressão/ofensas corporais no espaço público ou em local de acesso público, como se pode observar na fig. 62 (em que os pontos verdes são agressões simples, os vermelhos são agressões com arma ou objecto contundente) é, entre 1928 e 1954, o tipo de crime que apresenta uma maior disseminação por todo o território da cidade e, consequentemente, que apresenta uma maior incidência exterior aos limites da cidade consolidada, o que é facilmente explicável pelo facto que a agressão/ofensas corporais ser um tipo de crime que tem habitualmente maior incidência nas áreas de carácter rural do que nos espaços urbanos. No entanto, na primeira época de estudo, a sua incidência no espaço público apresenta maior número de ocorrências no núcleo consolidado, nomeadamente junto às áreas com predomínio de habitação precária ("ilhas"), do que nas áreas rurais, de expansão da malha urbana ou junto aos Bairros de Casas Económicas (com tipologia "cidade-jardim") construídos na periferia da cidade nesta época. Esta padronização tem também, neste primeiro período, as mesmas carácterísticas para a agressão ocorrida durante o dia e para a ocorrida de noite, diferindo apenas em relação à localização da agressão agravada: esta apresenta um padrão ligeiramente diferente durante a noite, com alguma concentração no casco medieval e uma maior disseminação na zona leste da cidade.

No entanto, entre 1956 e 1972 nota-se que o padrão de incidência espacial apresenta uma ligeira variação em relação ao período anterior: mantendo uma concentração elevada no centro histórico, nomeadamente no bairro da Sé e nas áreas ainda não salubrizadas de "ilhas" a nascente (na envolvente próxima do jardim de S. Lázaro) tende a diminuir na área salubrizada situada no sector urbano envolvente da rua da Constituição, e a aumentar a sua disseminação nas zonas da periferia interior da cidade, tanto a poente como a nascente, junto dos locais de implantação dos novos bairros camarários (Bairros de Moradias Populares, com tipologia "Carta de Atenas"), diminuição bastante mais evidente na agressão cometida de noite do que na agressão cometida de dia.

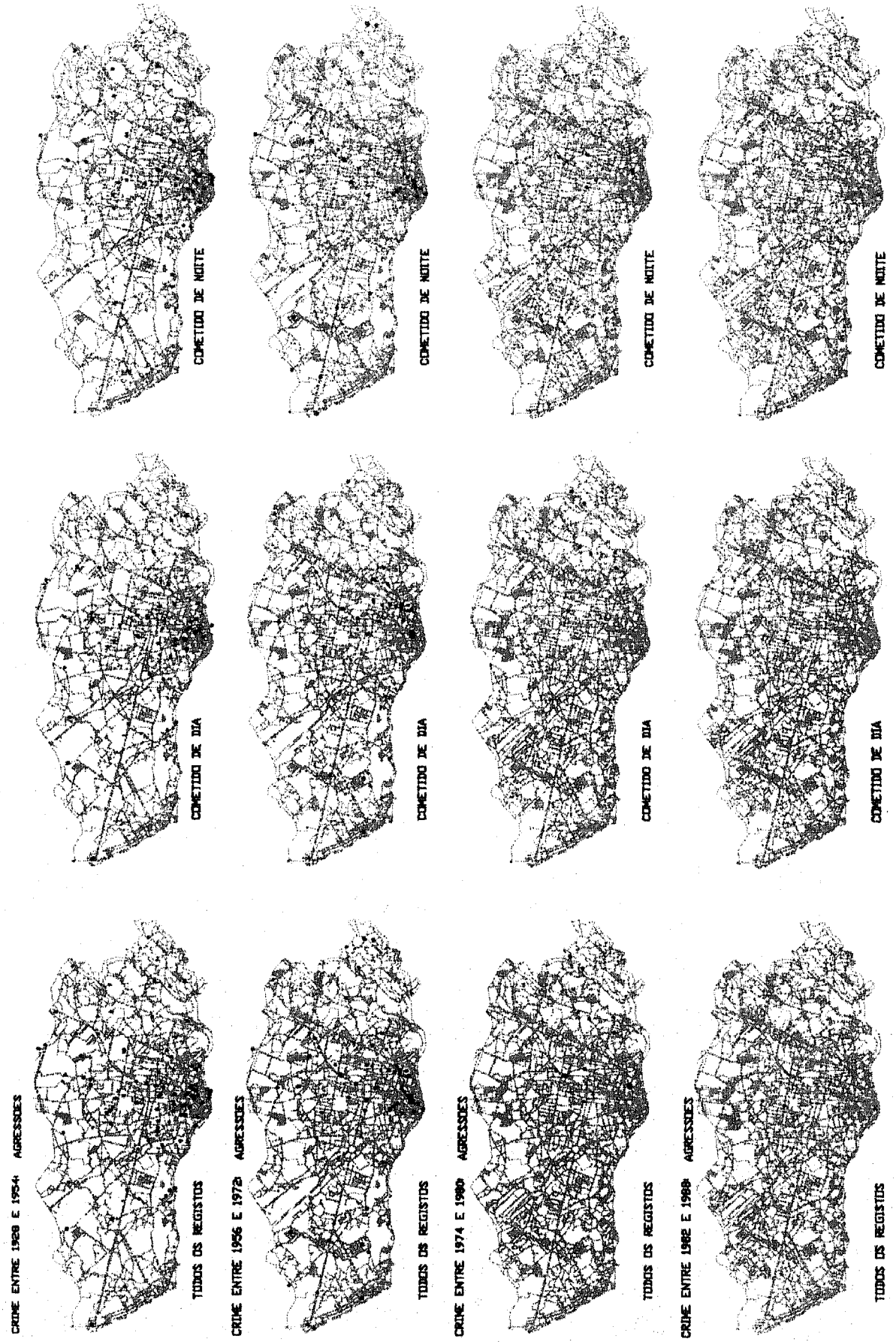


Fig. 62. Padronização da incidência de agressões/ofensas corporais, no Porto, entre 1928 e 1988.
Fonte: Recolha efectuada nos arquivos da P. J..

Esta coincidência de diminuição de incidência nas áreas "salubrizadas" e aumento das ocorrências junto aos locais onde as populações retiradas das ilhas foram realojadas leva a acreditar que este processo de deslocalização populacional a que se chamou "plano de melhoramentos" terá tido alguma influência na alteração deste padrão de ocorrências; o facto de esta alteração se registar sobretudo de noite (sobretudo no período entre as 20:00 e as 23:59) reforça esta ideia de que o factor "alteração de residência" pode ter tido influência nesta nova padronização.

A análise cartográfica do terceiro período, no entanto, não parece indicar uma continuação desta tendência; apesar do número de ocorrências ser já um pouco reduzido para ser definido um padrão, é evidente que apresenta uma incidência que diverge da apresentada no período anterior: tende a localizar-se na zona este da cidade, de dia, enquanto que de noite se situa na área mais central, com pequenos núcleos junto à praça do Marquês, nas imediações da praça da República e junto à praça da Batalha.

Por último, no período entre 1982 e 1988 as ocorrências registadas (2) não são suficientes para a definição de um padrão.

Os crimes de burla e furto no espaço público ou em transporte público apresentam uma padronização bastante diferente do crime de agressão/ofensas corporais, como podemos ver na fig. 63.

No caso da burla, e no primeiro período, é evidente que a maior incidência destes tipos de crime ocorre durante o dia: a burla ocorre com maior frequência no período compreendido entre as 12:00 e as 19:59, enquanto que entre as 00:00 e as 7:59 não ocorreu nenhum caso. A sua maior concentração localiza-se no núcleo consolidado da cidade, assumindo particular relevância o conjunto formado pela av. dos Aliados e praças da Liberdade e de Almeida; aliás, a grande maioria das burlas ocorre em praças, largos ou jardins. Assim 14 (64%) das burlas ocorrem em espaços públicos com este carácter específico: são espaços de estar / lazer, onde o criminoso encontra as condições ideais de abordagem da vítima: é necessário compreender que a burla no espaço público (o "conto do vigário") é um crime que necessita de uma disponibilidade de tempo e atenção da parte da vítima, pelo que o carácter do espaço é determinante para potenciar a sua ocorrência.

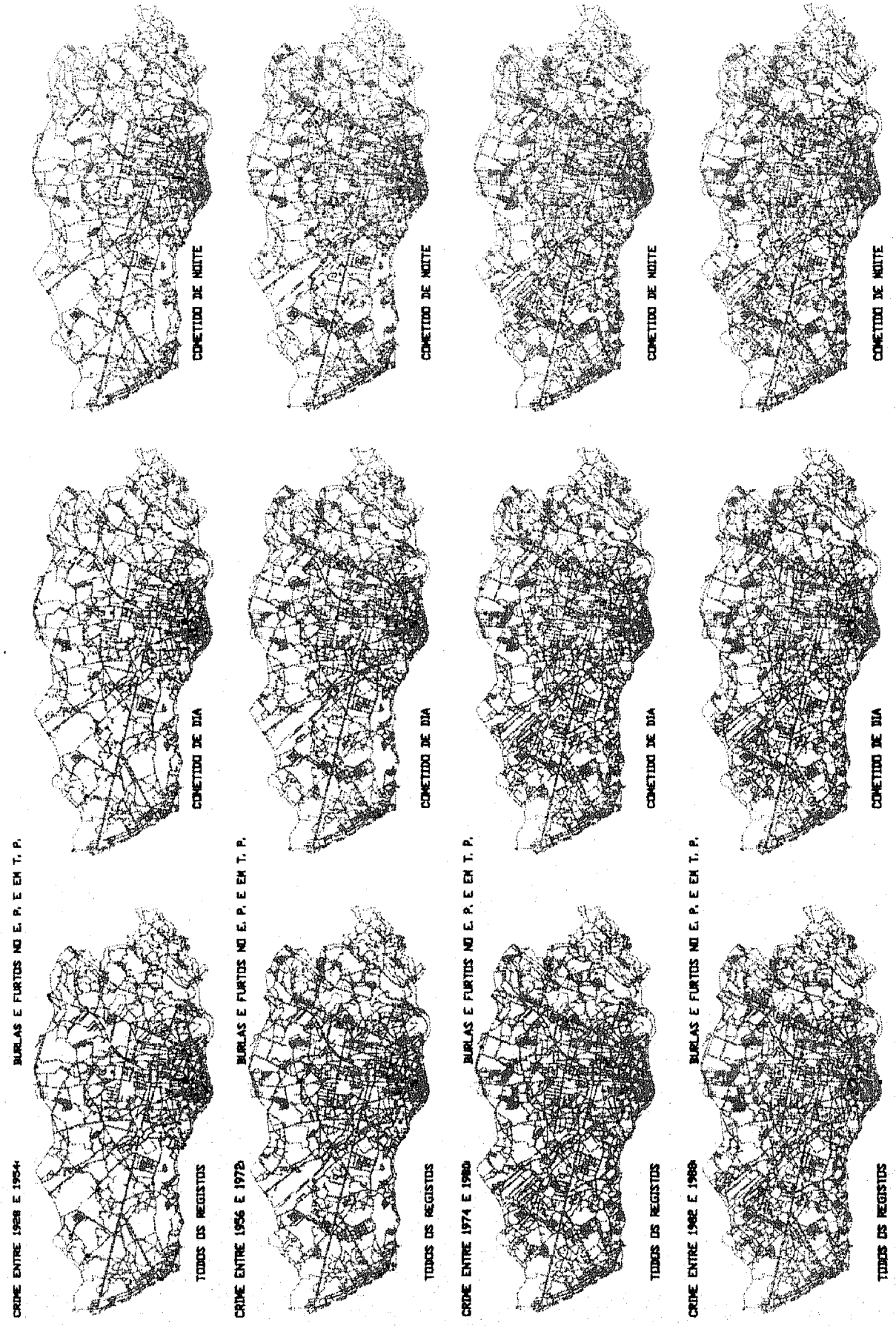


Fig. 63. Padronização da incidência de burlas e furtos no espaço público ou em transporte público, no Porto, entre 1928 e 1988. Fonte: Recolha efectuada nos arquivos da P. J..

Nos restantes 3 períodos de estudo, a incidência do crime de burla é demasiado pequena para permitir a formulação de interpretações sobre a sua padronização (três burlas entre 1956 e 72, uma entre 1974 e 1980 e nenhuma no quarto período). É possível apenas formular hipóteses interpretativas para esta diminuição de ocorrências: ou a credibilidade da população portuense tende a diminuir depois na segunda metade do século, dificultando a ocorrência de "contos do vigário" e aumentando o risco envolvido neste tipo de crime, para o criminoso, ou são as próprias vítimas que (por um natural sentimento de vergonha) tendem a evitar apresentar queixa da ocorrência.

O furto no espaço público e em transporte público, por outro lado, entre 1928 e 1954, quase só apresenta ocorrências diurnas (sendo de realçar a grande incidência entre as 16:00 e as 19:59); esta tendência, no entanto, tende a esbater-se nos dois períodos seguintes, em que o número de ocorrências nocturnas se aproxima do das diurnas, voltando no último período (1982 a 1988) a verificar-se a prevalência diurna (de novo com maior incidência no período entre as 16:00 e as 19:59).

De salientar uma tendência que se verifica nas quatro épocas de estudo de localização deste tipo de crime nas áreas centrais da cidade e nas estações de caminho de ferro (locais que, pela tendência para gerarem fluxos densos de utentes, proporcionam boas condições para a ocorrência deste tipo de crimes); este padrão de localização tende, no entanto, a sofrer também um processo de descentralização nocturna depois de 1954.

Em relação aos crimes de furto de/em viaturas, e contrariamente aos crimes anteriores, nota-se uma tendência de aumento da sua incidência ao longo de todo o período temporal (fig. 64). Assim, se entre 1928 e 1954 os casos registados são manifestamente insuficientes para a definição de um padrão de incidência, isto é facilmente explicável pela circunstância de existirem na cidade poucos veículos, na época.

No segundo período (1956 a 72), apresenta já uma grande diferença em relação ao período anterior, consequência do aumento da motorização da população portuense: 55 veículos furtados, com maior número de ocorrências de noite do que de dia, com excepção do furto de bicicleta.

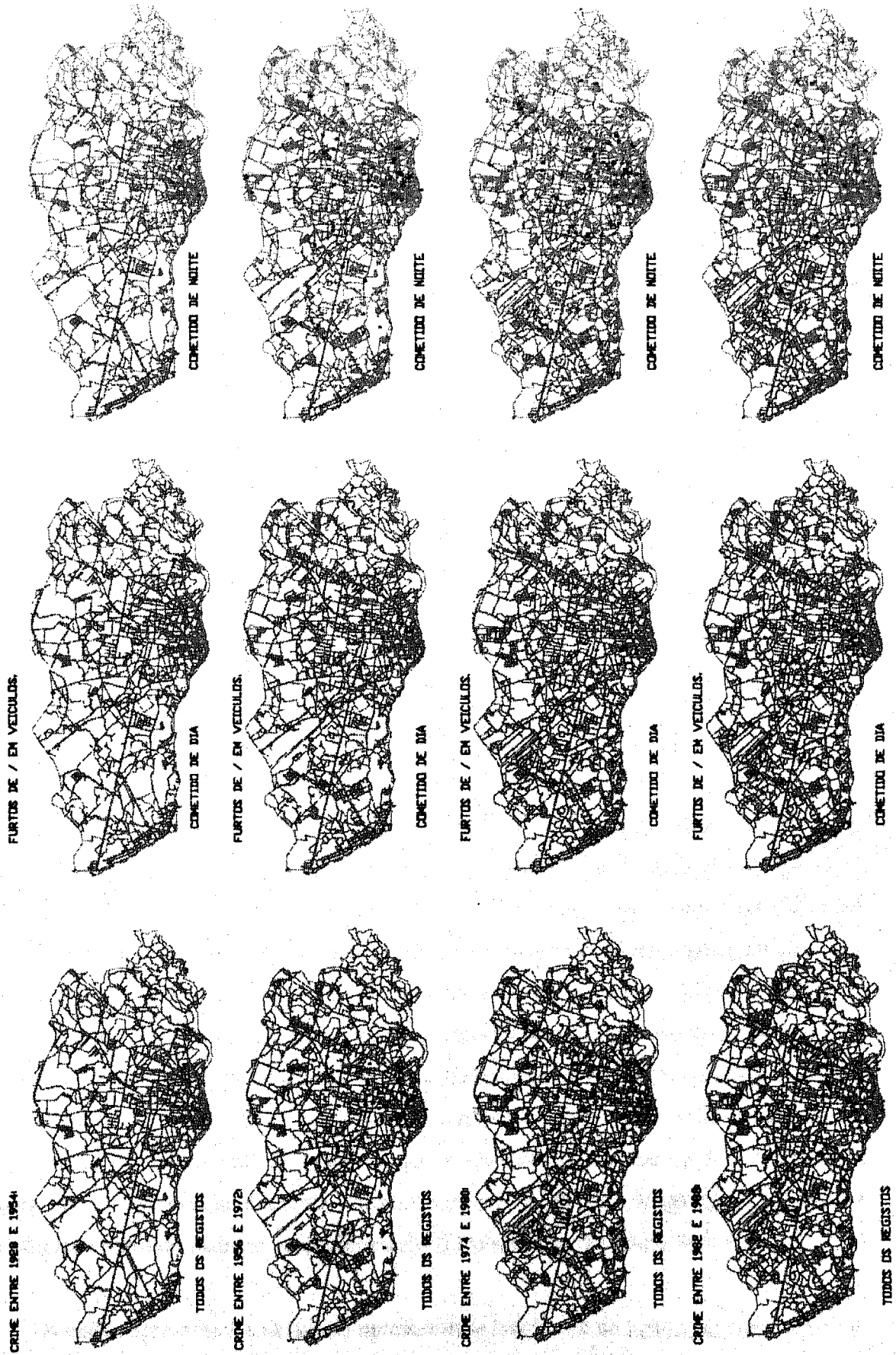


Fig. 64. Padronização da incidência de furtos em ou de viaturas, no Porto, entre 1928 e 1988.
Fonte: Recolha efectuada nos arquivos da P. J..

Assim, é perceptível a grande diferença entre o padrão do furto de/em veículo cometido de dia (carácterizado pela localização central do furto de bicicleta, furto de motociclo ou furto em automóvel sem arrombamento - símbolos verdes) em relação ao crime cometido de noite, muito mais disseminado no território e com maior incidência de furtos de automóveis ou de furtos em automóveis com arrombamento (símbolo vermelho).

No terceiro período, regista-se uma diminuição do furto de veículos de duas rodas, enquanto o furto de automóveis tende a aumentar, apresentando 88 ocorrências, maioritariamente ocorridas de noite, nomeadamente no período entre as 20:00 e as 3:59, enquanto as ocorrências diurnas ocorrem maioritariamente no período entre as 12:00 e as 19:59. O padrão nocturno apresenta alguns núcleos de concentração: no casco medieval, na envolvente próxima das ruas da Alegria, da Constituição e de Serralves, também na envolvente próxima do Palácio de Cristal, da Praça da República, da av. de Fernão de Magalhães e do jardim de Arcadágua e ainda nas zonas da Foz e do pólo industrial de Ramalde. Por sua vez, o padrão diurno apresenta menor incidência, alguma dispersão pelas áreas envolventes da rua / av. da Boavista, da Constituição e da av. de Fernão Magalhães, e dois núcleos de concentração na área mais central: a envolvente do jardim de S. Lázaro, a praça de Carlos Alberto e a sua envolvente próxima e a zona da Foz.

Por último, entre 1982 e 1988 os diferentes tipos de furtos de/em veículos apresentam tendência de evolução distintas: diminuem os furtos de bicicleta, enquanto os furtos de motociclo sofreram um aumento considerável, o furto de automóvel diminui substancialmente e o furto em automóvel apresenta um crescimento importante. Embora continue a apresentar um padrão de grande disseminação por todo o território, o padrão de incidência nocturna é agora muito semelhante ao diurno: ambos registam grande número de ocorrências, em ambos o crime agravado (furto de automóvel ou furto em automóvel com arrombamento ou chave falsa) é superior ao simples (furto de bicicleta ou de motociclo, furto simples em automóvel). Destaque-se que a envolvente próxima da Av. da Boavista regista elevada incidência nocturna, enquanto a av. de Fernão Magalhães e a rua da Constituição registam padrões de incidência elevados tanto de dia como de noite.

Os mapas apresentados na fig. 65 apresentam a incidência de furtos em residência (em que os pontos vermelhos são furtos com arrombamento, escalamento ou chave falsa e os azuis são furtos em que não ocorre nenhuma destas situações).

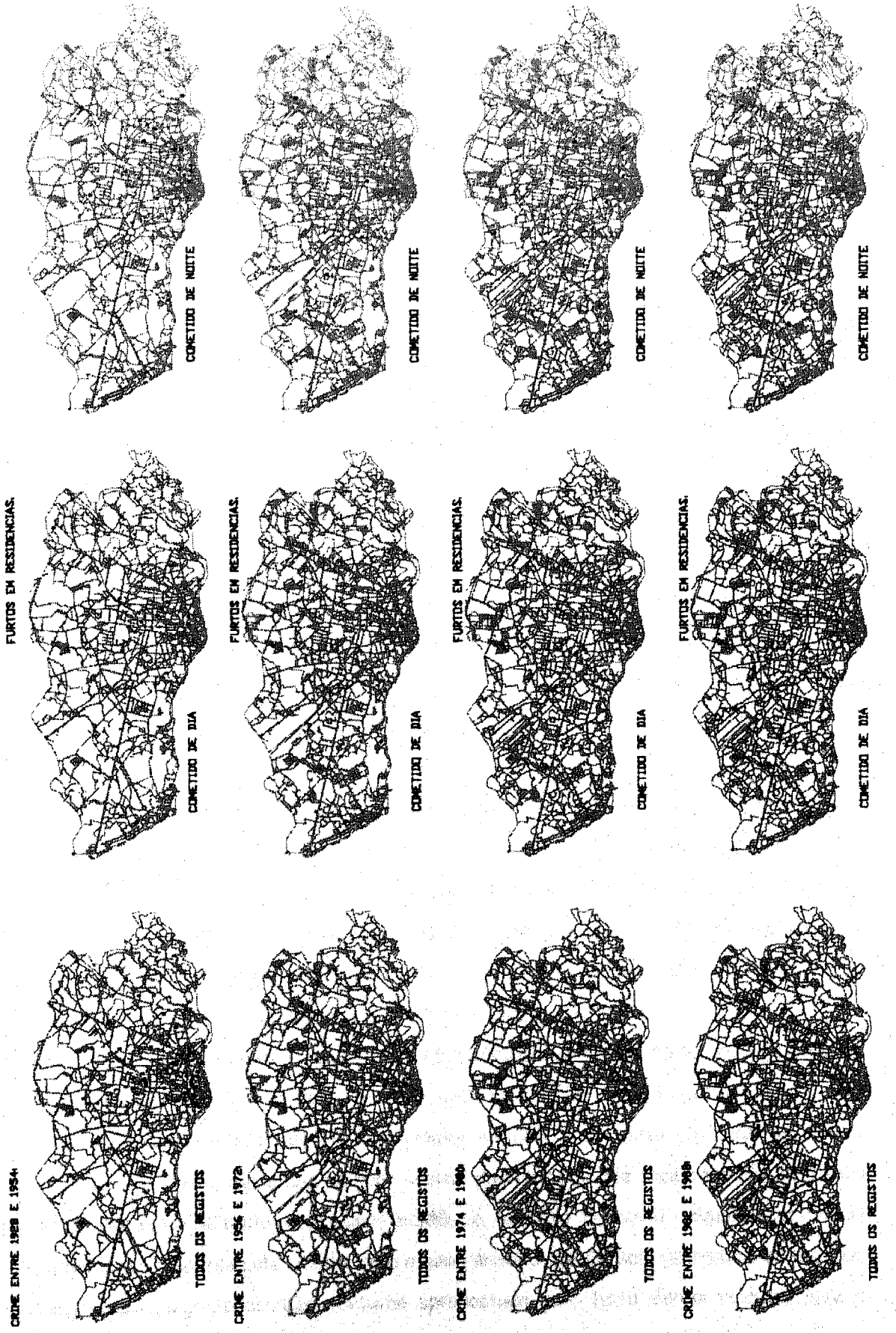


Fig. 65. Padronização da incidência de furtos em residência, no Porto, entre 1928 e 1988.

Fonte: Recolha efectuada nos arquivos da P. J..

É evidente que a sua padronização apresenta semelhanças com a da agressão, no primeiro período de estudo: existe alguma coincidência da localização do furto em habitação com as áreas de maior densidade de "ilhas" (apesar de os furtos não se apresentarem tão disseminadas pela cidade como as agressões no espaço público, mas mais concentradas no núcleo consolidado da cidade), semelhança que é continuada na tendência de descentralização que ambos os tipos de crime apresentam após 1956. Assim, no segundo período de estudo, não se pode falar já de áreas de concentração na zona central: existe uma total disseminação do crime na cidade, com predomínio nocturno do furto agravado (com arromb., etc...) e maior incidência diurna do furto não agravado.

Enquanto que entre 1974 e 1980, o furto em residência mantém as carácterísticas de padronização espacial do período anterior, no último período de estudo estas diferem ligeiramente: se o mapa geral de incidência apresenta uma aparente dispersão por todo o território da cidade, esta resulta sobretudo da disseminação das ocorrências nocturnas, uma vez que a padronização diurna é agora estruturada pelo cruzamento de dois eixos: av. da Boavista / rua da Boavista e Cedofeita / Carvalhido. De salientar que a incidência nocturna é, neste último período, muito inferior à diurna.

Quanto ao furto em edifícios não habitacionais, este tipo de furto tende sempre a localizar-se em maior número nas ruas de carácter comercial das áreas mais centrais da cidade e apresenta portanto um padrão extremamente centralizado, no primeiro e segundo período do estudo e uma posterior tendência de expansão (depois de 1974), que acompanha a expansão do terciário na cidade, assim como uma cada vez maior representatividade da incidência nocturna, que tende a ser mais disseminada do que a diurna.

Assim, como podemos ver na fig. 66, a padronização temporal do terceiro período de estudo distingue-se das encontradas para as épocas anteriores, nomeadamente pela sua diferente incidência temporal: de dia (com maior incidência do furto em local de acesso público - símbolo verde) agrupada na zona central da cidade, numa área centrada na rua do Bonjardim, enquanto de noite (com maior incidência do furto agravado - símbolo vermelho) é completamente dispersa pela cidade, com muitas áreas de incidência (detectam-se algumas semelhanças com a padronização nocturna apresentada pelo furto de/em veículo, para o mesmo período temporal).

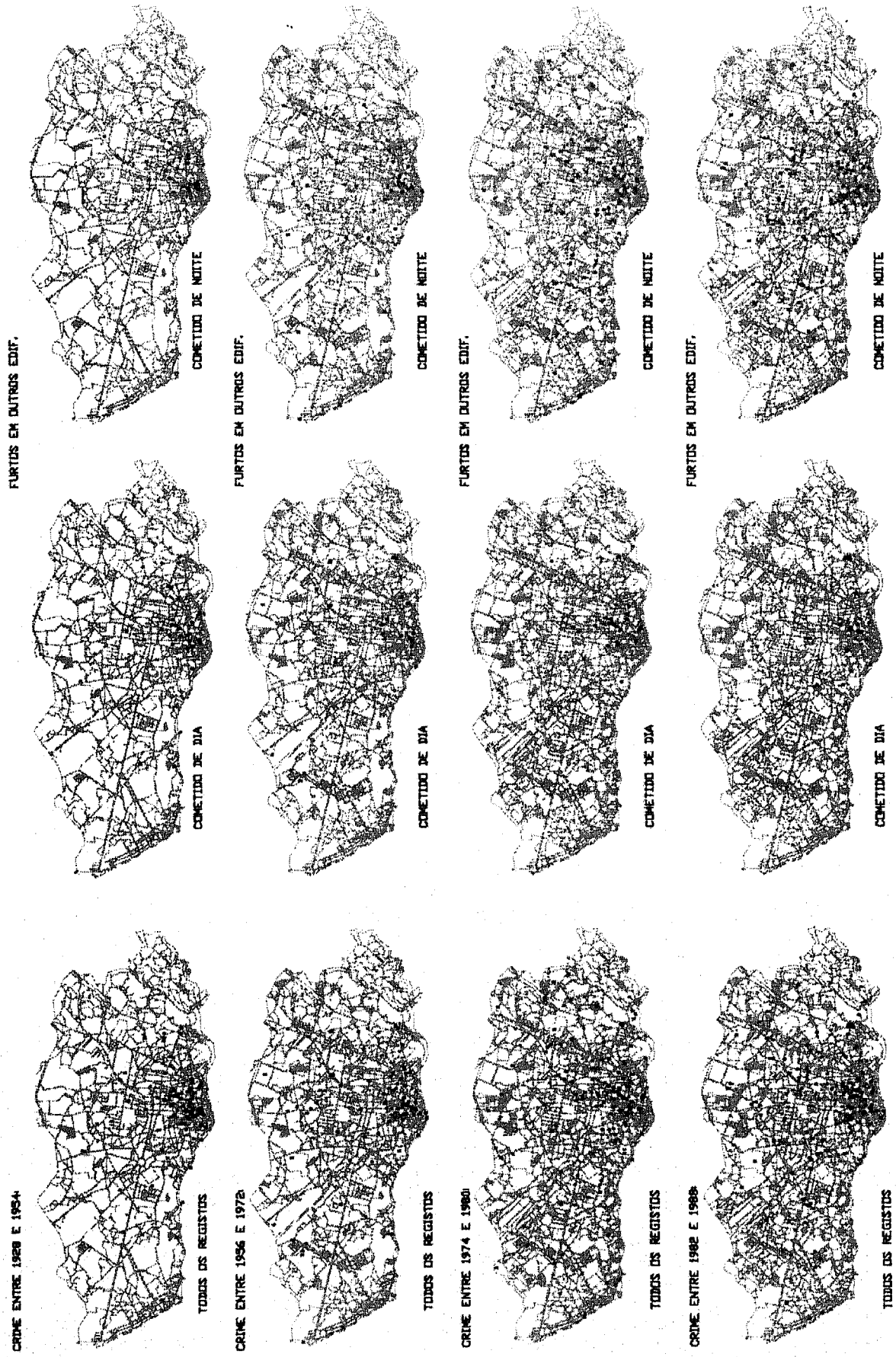


Fig. 66. Padronização da incidência de furtos em edifícios não habitacionais, no Porto, entre 1928 e 1988.

Fonte: Recolha efectuada nos arquivos da P. J..

No período entre 1982 e 1988 nota-se um novo reforço da incidência nocturna do crime agravado: o furto simples apresenta menor número de casos, com maior incidência no período compreendido entre as 12:00 e as 19:59, enquanto o furto agravado (com arrombamento, escalamento ou chave falsa) apresenta um grande número de ocorrências com maior incidência entre as 0:00 e as 7:59. Quanto à padronização espacial, a incidência diurna continua a apresentar maior concentração de furto em local de acesso público (símbolos verdes) no núcleo terciário central (com pequenos núcleos junto à rotunda da Boavista e na estação de Campanhã - esta é, aliás, uma constante de todo o período temporal de estudo), enquanto a incidência nocturna é constituída sobretudo pelo furto agravado (símbolos vermelhos), também com grande incidência no centro terciário tradicional e com disseminação pelo restante território, com especial incidência das áreas estruturadas pelas avenidas da Boavista e Fernão de Magalhães e ruas do Campo Alegre, Júlio Diniz, Costa Cabral, António Carneiro e Constituição; a restante incidência apresenta pequenos núcleos nas zonas da Foz, de Campanhã, no Bairro de Gomes da Costa e na zona industrial de Ramalde.

Em resumo, este tipo de crime tende a descentralizar mais tardiamente (só a partir de 1974) e mantém sempre grande incidência nocturna. É de realçar que apresenta uma tendência de recentramento no último período, apresentando grande número de ocorrências na zona central da cidade.

Por último, o roubo: podemos ver nos mapas da fig. 67 que o número de casos é demasiado reduzido nos três primeiros períodos do estudo para se poder falar de um padrão de incidência; pode-se referir apenas que as ocorrências nocturnas predominam e mantêm sempre uma tendência de incidência na zona histórica. Este tipo de crime tende a aumentar, no entanto, nos dois últimos períodos de estudo, nomeadamente entre 82 e 88; neste quarto período, contrariamente aos anteriores, a incidência diurna é maior do que a nocturna e mais disseminada.

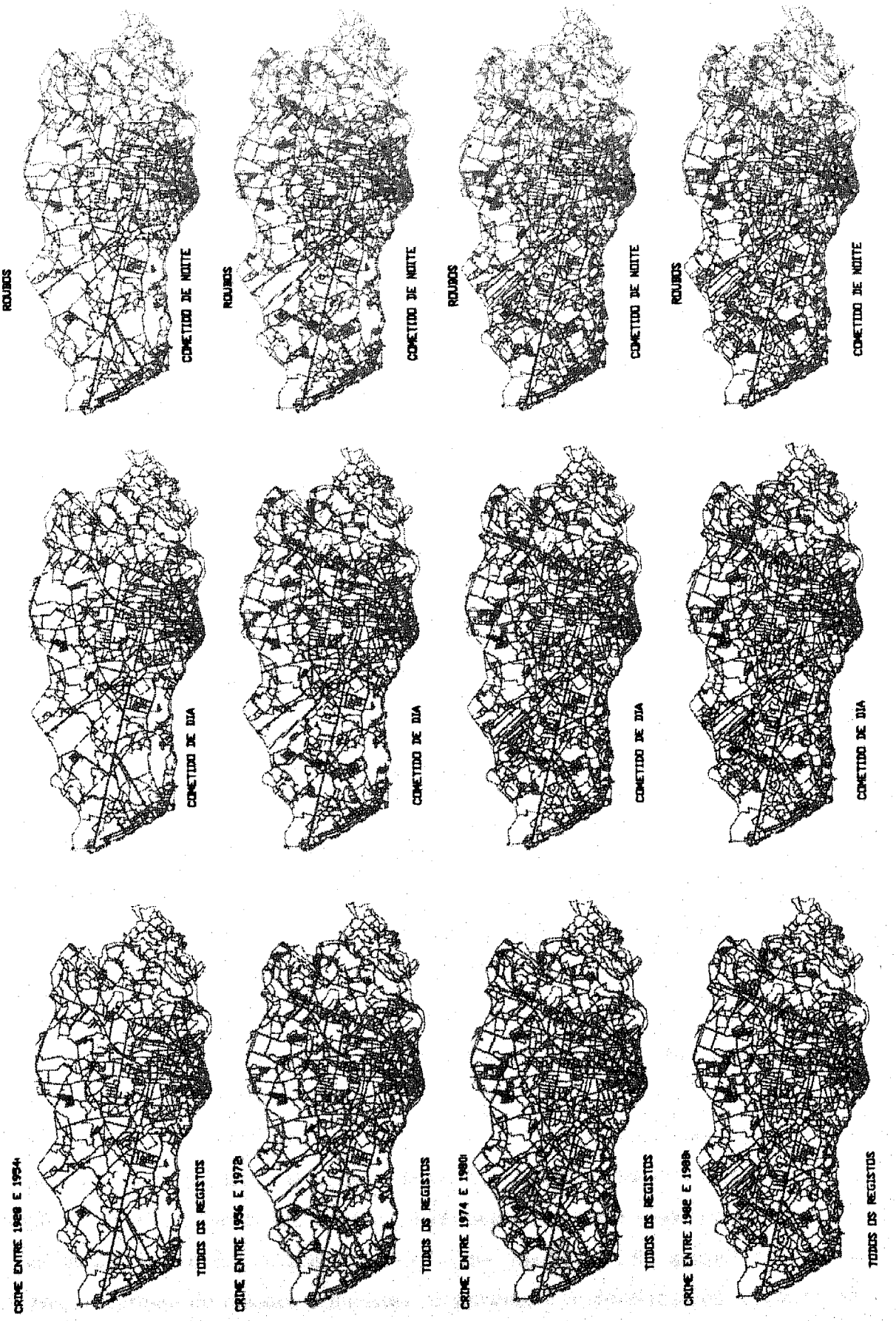


Fig. 67. Padronização da incidência de roubos, no Porto, entre 1928 e 1988.
Fonte: Recolha efectuada nos arquivos da P. J..

Em síntese, os quatro períodos do estudo podem carácterizar-se, regra geral, do seguinte modo: uma grande concentração do crime na área central da cidade, no primeiro, uma tendência de descentralização no segundo e terceiro, e uma tendência de recentramento no quarto, para além de uma tendência geral de agravamento. Assim, podemos concluir que este estudo da evolução da padronização nos permite carácterizar a incidência do crime na cidade em apenas três épocas de carácterísticas distintas - *1928-54*, *1956-80* e *1982-88* - uma vez que a segunda e terceira época de estudo (1956 a 72 e 1974 a 1980) apresentam, regra geral, uma continuidade de carácterísticas que permite considerar a terceira como a evolução natural da segunda. Para justificar esta associação, refira-se que se está agora apenas a considerar a evolução da padronização; as alterações que se verificam, antes e depois de 1974, em certos tipos de crime, como a agressão, a burla e o roubo são sobretudo alterações quantitativas (nos dois primeiros casos, de diminuição das ocorrências, no terceiro de aumento) e não correspondem a uma modificação dos padrões de incidência.

Assim, na conjugação desta análise cartográfica com a análise quantitativa apresentada no cap. 4, podemos concluir que:

- no seu conjunto, os dois primeiros períodos considerados na análise cartográfica (1928-54 e 1956-80) coincidem com os dois correspondentes considerados para a análise quantitativa (1928-1972 e 1974-80);
- assim, parece ser plausível defender que a operação de deslocalização das populações abrangidas pelos "planos de melhoramentos" não provocou uma imediata alteração quantitativa dos tipos de crime em estudo, apesar de a descentralização populacional que estes planos representam constituir uma explicação possível para a alteração dos padrões de incidência destes crimes na cidade, depois de 1956;
- pelo contrário, se a existência de fortes mecanismos de controlo social no regime Estado Novo, associados a uma forte taxa de emigração e ao recrutamento maciço de elementos do "grupo de risco" no serviço militar, num território com uma organização de forte base rural, podem explicar a contenção da curva de crescimento dos tipos de crime em estudo até 1974 e, simultaneamente, a sua posterior tendência de crescimento (com o fim da guerra colonial e dos mecanismos de controlo do Estado Novo, o regresso de colonos e militares do ultramar e a diminuição da tendência de imigração da população portuguesa, substituída por um crescimento das migrações internas, das áreas rurais para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto), este conjunto

de mudanças políticas, sociais e demográficas parecem não ter qualquer reflexo na padronização territorial do crime;

- por último, o conjunto de mudanças sócio-económicas da sociedade portuense, e os seus reflexos no modo de vida das populações e no modo como estes se relacionam com os espaços urbanos, nas últimas décadas (associados ao aparecimento de mercados de drogas duras na cidade), parecem ter provocado alterações da incidência dos tipos de crime em estudo, tanto ao nível da sua evolução quantitativa como da sua padronização territorial.

Assim, em resumo, parece evidente que, se existe um conjunto de factores que podem ser apontados para a interpretação da evolução quantitativa do crime na cidade, estes não podem ser automaticamente associados a alterações da sua padronização, tal como os possíveis factores explicativos da evolução dos padrões de incidência do crime na cidade não devem ser interpretados como causadores de alterações quantitativas, apesar de, em algumas situações concretas, uns e outros poderem estar relacionados. Tentaremos carácterizar melhor esta distinção, através dos exemplos já referidos:

- Como vimos, as alterações de distribuição habitacional da cidade resultantes dos "planos de melhoramentos" apenas podem constituir um dado explicativo das mudanças de padronização registadas após 1956, não aparentando ter qualquer influência sobre a evolução quantitativa do crime, a curto prazo. Esta circunstância pode ser facilmente explicável pelas carácterísticas do fenómeno: a simples deslocalização habitacional das populações não deverá alterar a sua motivação criminosa, a curto prazo. São os mesmos indivíduos, com os mesmos hábitos e as mesmas necessidades: os efeitos de curto prazo desta mudança de residência (mais ou menos forçada), terão por certo tido reflexos numa melhoria das condições de habitabilidade, dos hábitos de higiene e das condições sanitárias em geral, ao mesmo tempo que poderão ter ocasionado problemas de adaptação, de sociabilidade ou de sentimento de marginalidade em relação ao espaço social e urbano da cidade. Mas estas mudanças não parecem, por si só, constituir motivação para o crime para um indivíduo que anteriormente não possua esta motivação (o que não impede que, num prazo mais alargado, algumas dos problemas referidos constituam causa de motivação criminosa). Se os padrões de incidência se alteram, isto deve-se assim a uma mudança de referências territoriais de um conjunto de indivíduos que já teriam um comportamento criminoso antes dos "planos de melhoramentos" (entre

45 000, das classes mais carênciadas da cidade, não é de estranhar que existissem bastantes) e mantêm esse comportamento, agora com um âmbito territorial distinto. Assim, a incidência territorial altera-se mas não conhece uma evolução quantitativa importante, no seu conjunto: os "planos de melhoramentos" correspondem sobretudo a uma alteração do tipo de interacção da população com a cidade - as suas consequências económico-sociais só serão sensíveis posteriormente.

- Pelo contrário, o conjunto de mudanças políticas, sociais e demográficas associadas ao 25 de Abril de 1974, parecem não ter qualquer reflexo na padronização territorial do crime mas apenas no aumento da incidência de certo tipo de crimes. Aqui encontramos uma situação oposta à anterior: não parece existir uma correlação directa entre este conjunto de factores e a relação da população com a cidade. Estes representam sobretudo alterações sociais e políticas, embora a componente demográfica seja importante; esta tem, no entanto, a sua incidência diluída por todo o território do Porto e dos seus concelhos limítrofes, não tendo reflexo em alterações vivênciais da cidade a curto prazo. Assim, a uma grande diminuição do controlo do estado sobre o indivíduo e uma certa efervescência político-social resultante do processo conturbado de consolidação do regime democrático pós-74, vieram juntar-se os problemas de integração social de militares e ex-colonos regressados do ultramar, pelo que não é difícil de compreender que este período tenha correspondido a um aumento dos crimes em estudo, mas não a uma evidente alteração dos padrões de incidência territorial.

Assim, e com base neste conjunto de considerações, poderemos formular uma carácterização operativa destes dois tipos de factores explicativos da evolução do tipo de criminalidade em estudo: se os factores de mudança de ordem económica, social e política parecem estar associados a variações quantitativas dos diferentes tipos de crime, os factores de alteração das relações da população com a cidade parecem estar associados a variações dos padrões territoriais de incidência.

No entanto, aceitando esta hipótese operativa, a coincidência entre os últimos períodos de estudo encontrados (tanto para a análise cartográfica como para a análise quantitativa) obriga a considerar que, nos anos 80, coexistem os dois tipos de factores explicativos expostos. Com efeito, as já referidas alterações dos modos de vida da população, nos anos 70 e 80 (que tem os seus reflexos mais evidentes nesta última década), ao mesmo tempo que corresponde a factores de mudança de ordem económica, social e

política (crescimento económico, aumento da população feminina com emprego a tempo inteiro, novas necessidades de abastecimento/consumo, aumento da produção em massa e da procura de bens não essenciais, em resposta a necessidades criadas pela sociedade de consumo e veiculadas pela publicidade e, por último, o aparecimento de mercados de tráfico de drogas duras) cria novas formas de relacionamento da população com a cidade (novos ritmos de vida urbana, crescimento das deslocações em transporte individual, aparecimento de novos locais de consumo que dão resposta a estas necessidades, tendência de desertificação habitacional do centro da cidade e de organização periférica da vida urbana, apoiada nos novos sistemas de acessibilidade automóvel).

A simplicidade desta hipótese operativa (dicotomia maniqueísta das relações causais da alteração do crime: factores sociais = alterações quantitativas e factores urbanísticos = alterações do padrão) não resiste, no entanto, a uma análise mais aprofundada da complexidade das relações socio-urbanísticas encontradas na década de 80:

- assim, as novas necessidades de abastecimento/consumo e o aumento da produção em massa e da procura de bens não essenciais estão intimamente relacionadas com o aparecimento de novos locais dos super/hiper/mega-mercados que dão resposta a estas necessidades, sendo difícil de compreender até que ponto é que estes constituem uma resposta às necessidades da população e não o principal factor causal do aparecimento destas novas necessidades;
- também o aumento da população feminina com emprego a tempo inteiro está intimamente relacionado com estas novas necessidades de consumo, com os novos ritmos de vida urbana e o crescimento das deslocações em transporte individual, sendo ao mesmo tempo causa e consequência deste conjunto de factores: o aumento da motorização e o aparecimento de locais de consumo com horários pós-laborais ao mesmo tempo que respondem a uma necessidade condicionam um ritmo de vivência urbana;
- por outro lado, a localização dos principais mercados de drogas duras da cidade, tanto em bairros periféricos "filhos" dos "planos de melhoramentos" como em áreas centrais degradadas (que, como o bairro da Sé, sofrem um processo de isolamento em relação ao meio urbano, resultante da desertificação do centro da cidade), levanta outras hipóteses de relacionamento entre factores sociais e dinâmicas urbanas. Como

referi anteriormente, os problemas de adaptação, de perda de laços de sociabilidade ou de sentimento de marginalidade em relação ao espaço social e urbano da cidade, que uma política como a dos "planos de melhoramentos" acarreta, não são imediatamente perceptíveis, mas podem trazer consequências a prazo;

- por último, a referida tendência de desertificação habitacional do centro da cidade e de organização periférica da vida urbana, apoiada nos novos sistemas de acessibilidade automóvel, não pode ser reduzido a um fenómeno de relacionamento da população com a sua cidade, com reflexos apenas na padronização do crime: ao constituírem uma defesa instintiva da população contra o sentimento de insegurança (para além de ser uma resposta a necessidades de conforto e acessibilidade) tendem a diminuir a exposição ao crime de parte da população, mas ao mesmo tempo, ao enfraquecerem as defesas naturais da cidade contra o crime, tendem a provocar uma maior exposição ao risco dos portuenses que ainda tem uma relação vivêncial centrípta com a cidade e, nomeadamente, os que aí habitam.

Para a adequada exploração deste conjunto de interrelações, será necessário consagrar a cada uma delas, pelo menos, um ano de estudo. Não podendo, assim, tratar estes temas com a profundidade de análise que certamente mereceriam, não quero deixar, no entanto, de apontar algumas pistas que me parecem importantes para o desenvolvimento do estudo destes fenómenos. Assim, e mantendo a minha posição de partida (de defesa do factor *segurança* como recurso renovável do meio urbano), procurarei no próximo capítulo resumir algumas considerações sobre estas questões, tentando situar esta análise nas relações entre políticas urbanas e sustentabilidade da segurança urbana.

Capítulo V:

A segurança como recurso renovável da cidade: políticas urbanas e sustentabilidade.

Porque esta dissertação é realizada num campo que é normalmente encarado como exterior à disciplina do planeamento urbano, entendo não ser suficiente analisar e interpretar a realidade apresentada no caso prático apenas de forma descritiva, distanciada e neutra. Assim, parece-me ser essencial apresentar como complemento do estudo realizado até este ponto uma reflexão crítica, apoiada no exemplo concreto da cidade do Porto, sobre a responsabilidade disciplinar do planeamento na sustentabilidade da segurança dos espaços urbanos. Correndo o risco de emitir juizos de valor, necessariamente subjectivos e discutíveis, considero necessário apresentar uma visão pessoal sobre a influência que (por presença ou por ausência) as políticas urbanas da cidade neste século exerceram sobre esta sustentabilidade

Como vimos no capítulo 1, o planeamento (como disciplina de estudo e como prática de actuação) tem responsabilidades na gestão do recurso segurança dos espaços urbanos. As ideias de Jacobs (1961), Newman (1972), Shelley (1981) e de vários investigadores da escola de Chicago assim o demonstram, implicita ou explicitamente.

Esta convicção ganha força com o estudo da realidade urbana da cidade do Porto: as conclusões apresentadas nos subcapítulos 3.4 e 5.6 abordam já a problemática da responsabilidade de algumas políticas urbanas (ou da sua ausência) na sustentabilidade da segurança urbana; esta primeira abordagem prática é, no entanto, realizada de uma forma neutra, fazendo uma interpretação (que procura ser distanciada) da análise de uma realidade concreta.

Assim, se considero que depois do trabalho apresentado nos capítulos anteriores se pode dar como adquirida a importância do papel da segurança como factor de sustentabilidade, faltará desenvolver com mais profundidade o estudo do modo como as políticas urbanas podem interferir nesta vertente específica do ambiente urbano.

É esta análise, que procurará ser menos descritiva e neutra e mais reflectida e crítica, que procurarei efectuar neste quinto capítulo, nomeadamente nos dois vectores que surgiram como mais importantes no final do estudo anteriormente efectuado:

- as políticas de habitação social, na sequência da análise dos reflexos (a curto e médio prazo) dos realojamentos realizados desde meados deste século, na cidade do Porto, na relação do crime com os espaços urbanos (descentralização dos padrões de incidência, criação de mercados de drogas duras);

- os novos modos de vida urbana das duas últimas décadas e as consequentes novas formas de relacionamento da população com a cidade, na sequência da análise realizada à evolução quantitativa da incidência de crimes na cidade do Porto (grande aumento, nomeadamente dos crimes mais graves), bem como às alterações de padronização registadas nos anos 80 (recentramento).

5.1
Habitação social e comportamento desviante: "as pessoas não são coisas que se ponham em gavetas".

> *"Não parece útil continuar a pensar nos programas de realojamento como se todo o problema fosse financeiro ou urbanístico. O problema do realojamento é, antes de mais, um problema social e não um problema de edifícios, tudo isto porque as pessoas não são coisas que se ponham em gavetas."*[1]

Abordar a problemática associada à habitação social (ou, mais correctamente, ao realojamento das classes mais desfavorecidas) numa perspectiva, que é a desta dissertação, circunscrita ao estudo das condições de sustentabilidade da segurança dos meios urbanos e do caso concreto da cidade do Porto no sec. XX, implica a conjugação de duas atitudes:

- em primeiro lugar, analisar o processo de realojamento dos "planos de melhoramentos" como uma política urbana, referindo os factores causais das decisões político-urbanísticas aí tomadas e procurando reflectir sobre as consequências, no médio prazo, dessas políticas;
- em segundo lugar, reflectir sobre a evolução destas políticas até aos nossos dias, procurando apontar quais parecem ser hoje os caminhos possíveis do realojamento social, do ponto de vista da sustentabilidade da segurança do meio urbano.

Quanto ao processo de realojamento dos "planos de melhoramentos", este já foi abordado com algum pormenor nos capítulos 3.4 e 4.3.1; farei apenas aqui uma pequena síntese do que foi referido, nomeadamente no que se refere aos factores de decisão político-urbanísticos.

---

[1] in Guerra (1994, p.11).

Em primeiro lugar convém relembrar que, na segunda metade do sec. XIX, a cidade conhece um afluxo de imigrantes que não está preparada para alojar com mínimas condições de habitabilidade, como consequência de um desenvolvimento industrial tardio (e pouco representativo, em relação a países como a França ou a Inglaterra) mas importante no contexto nacional. Os resultados deste crescimento demográfico, não são muito diferentes dos ocorridos um pouco por toda a Europa Industrial: grande concentração de populações nos edifícios degradados do casco medieval e em conjuntos habitacionais precários, com rendas especulativas ("ilhas"), nas áreas pericentrais.

Este problema torna-se sensível para os órgãos de gestão da cidade, e adquire ainda maior visibilidade depois do inquérito de 1940, que permitiu uma inventariação e localização cartográfica dos principais núcleos de habitação precária.

No entanto, se nesta época a população da cidade do Porto está consciente da degradação das condições de vida de uma parte representativa dos seus habitantes, e inicia o debate sobre as melhores formas de as melhorar, do "*reconhecimento do problema até à sua solução prática vai, no entanto, uma grande distancia*"(Gros, 1982, p.91). As iniciativas do município são, até 1956, pouco significativas: para além do apoio às iniciativas do "Comércio do Porto" (bairros do Monte Pedral, do Lordelo e do Bonfim, construidos entre 1899 e 1904), realiza quatro "colónias operárias" com a mesma tipologia (Colónias de Antero de Quental, de Estevão de Vasconcelos, do Dr. Manuel Laranjeira e Viterbo Campos, entre 1914 e 1947), constrói o Bloco de Saldanha (1940) e concretiza, os bairros de S. João de Deus (2 fases), S. Vicente de Paulo (3 fases), Condominhas, Rainha D.ª Leonor e Pereiró (entre 1944 e 1956); no seu conjunto, estes empreendimentos apoiados ou promovidos pela C. M. P. entre 1899 e 1956 somam 1.176 fogos, o que é manifestamente insuficiente para as necessidades da cidade.

Por outro lado, as iniciativas levadas a cabo pelo estado também não se mostravam suficientes para minorar os problemas de habitação da cidade de modo significativo: os doze "Bairros de Casas Económicas" construídos entre 1935 e 1965, para além de apenas representarem a construção de 2.378 fogos, destinavam-se a ser atribuídos a classes sociais com um mínimo de solvência; este nível de exigência tende, aliás, a aumentar nos bairros construídos depois de 1950.[1]

[1] Sobre este tema, Gros (1982, p.162) refere: *"Achamo-nos, assim, em presença de um tipo de habitação que, por um lado, tende a tornar-se cada vez menos social (se bem que nunca o tenha sido) e, por outro, cada vez mais rara"*.

Assim, como vimos, o primeiro "Plano de Melhoramentos" (1956-66) marca um ponto de viragem da gestão municipal da cidade na atitude face ao problema da habitação:

- corresponde, pela primeira vez, a uma abordagem global do fenómeno, partindo de um diagnóstico realista tanto das carências da cidade como da ineficácia dos anteriores esforços para as debelar;
- assim, conjugando uma política de salubrização das ilhas com uma política de construção de nova habitação, defende a necessidade de construção de 6.000 fogos em dez anos, intenção que é concretizada com indiscutível êxito;
- mas, se metade da população estimada pelo inquérito de 1940 viu as suas carências de alojamento resolvidas, as restantes 6.000 famílias continuam na mesma situação pelo que, em 30 de Dezembro de 1966, o plano é prorrogado por 5 anos, em que se prevê a construção de mais 3.000 habitações (com menor êxito: em 31 de Dezembro de 1971 estavam construídas apenas 1.674).

Esta política de alojamento social, que está na base da concretização de ambos os "Planos de Melhoramentos", representa a definição de todo um conjunto de decisões político-urbanísticas. Para além da questão básica (que ainda não é pacífica nesta altura) de definir se os poderes públicos devem ou não intervir, tomando a seu cargo parte (ou a totalidade) da responsabilidade do alojamento das classes mais desfavorecidas, existem duas outras questões importantes que se levantam na discussão pública destas políticas:

- a da tipologia de habitat a adoptar na habitação social: como vimos, se a tipologia da moradia familiar começa a ser posta em causa, por razões económicas, ela continua a ser aplicada e defendida, sobretudo por razões políticas. Esta opção tipológica tem, no entanto, uma vertente que convém não esquecer: a vertente arquitectónico/urbanística. Assim, é importante relembrar que estas duas opções são uma adaptação à realidade portuguesa dos já citadas principais modelos teóricos de desenho de cidades da urbanística moderna: "cidade-jardim" (os primeiros Bairros de Casas Económicas) e "Carta de Atenas" (os posteriores Bairros de Moradias Populares, construídos durante os "Planos de Melhoramentos"). O papel do Congresso Nacional de Arquitectura de 1948, na defesa dos novos modelos de habitação colectiva para os planos de realojamento não é de desprezar: o fascínio estético que uma nova geração de arquitectos nutre por este novo modelo leva ao empolamento de argumentos de ordem prática e económica para a sua defesa (diligentemente assimilados pelo estudo da

"Cartilha de Atenas"), que viriam a ter reflexos (ou, pelo menos são coincidentes) nos argumentos apresentados para a escolha desta opção tipológica no primeiro "Plano de Melhoramentos" do Porto".[1]

- em segundo lugar, a questão da escolha dos locais para a construção destes novos bairros: se a brochura que apresenta o plano de 1956 previa pelo menos 6 bairros reconstruídos nas zonas de demolição das ilhas e um número considerável de imóveis localizados num raio aproximado de 2 km a partir do centro da cidade, na realidade só 2 bairros foram concretizados nestas condições (Bom Sucesso e Fernão de Magalhães). Assim, como já referimos, a execução dos dois planos (entre 1956 e 1974) provoca na cidade transformações importantes, nomeadamente pela urbanização de vastas áreas da periferia interna da cidade que anteriormente possuíam ainda carácter rural e pela transladação de parte importante da população das áreas centrais ou pericentrais para estas áreas periféricas.

A justificação para estas opções de tipologia e localização, apesar de meramente economicista (a habitação colectiva permite construir um maior número de habitações com menor custo e a localização periférica permite a aquisição ou expropriação de terrenos onde eles se podem encontrar a um preço menos elevado) representa uma preocupação social: para a fixação de uma renda acessível aos salários médios das famílias a realojar, é necessário que o preço do conjunto terreno/construção seja baixo, sob pena de estes encargos sobrecarregarem demasiado o município, ultrapassando a sua capacidade económica, impedindo a boa continuação do programa de realojamentos. Este tipo de ambição política, que encara o problema da habitação como um problema quantitativo, ignora, obviamente os custos sociais e urbanísticos envolvidos nesta opção.

---

[1] Ver, por exemplo, a comunicação do Arq. Jorge Segurado no referido Congresso, "*A solução vertical na habitação colectiva e os aposentamentos*":
"*Na habitação o Sol é saúde. Logo:*
É primordial orientar bem toda a habitação, e portanto:
O traçado da rua deve ser uma sequência racional e lógica da implantação prévia das casas colectivas. Consequentemente o problema da habitação é, antes de tudo, um problema de urbanismo; o seu problema nº1. Não se devem fazer casas colectivas para as ruas, mas sim ruas para as casas. A vantagem geral económica que advém da adopção do sistema vertical, isto é, da sobreposição de andares, está provadíssima há muitos anos, em muitos edifícios e com o maior êxito, em vários países de condições industriais e de climas bem diferentes (...) evita o desperdício de enormes áreas de terreno, por exemplo, nas extenssíssimas "cidades-jardim", com casas uni-familiares, quanto muito com dois andares, com arruamentos inúmeros e extensos e com quilómetros de canalizações de toda a ordem, de água, gás, esgotos, cabos de energia eléctrica, telefones, etc." (S. N. A., 1948, p.230).

Assim, 45.000 pessoas foram transferidas para bairros afastados dos seus anteriores locais de residência, trabalho, abastecimento e sociabilidade, com todas as consequências inerentes a este afastamento:

- a dificuldade de adaptação a uma tipologia de habitação e de implantação urbana que representa uma mudança de relação vivêncial com a casa e com o espaço urbano circundante;
- a destruição de laços sociais e afectivos que este afastamento físico do centro implica;
- o sentimento de marginalidade em relação ao restante espaço urbano de quem aí habita;
- uma progressiva estigmatização que se cria nesta população, à medida que alguns bairros vão sendo conotados com estereótipos de classe, que se transmitem aos seus habitantes: situação económica carênciada, baixa instrução e comportamentos anti-sociais (desviantes ou mesmo criminosos);
- novas necessidades de transporte, que tendem a conduzir (associados a outros factores) a um agravamento progressivo dos problemas de circulação automóvel na cidade do Porto, nos anos 70, 80 e 90.

Esta desadequação do modelo "Bairro Social" (tal como ele é entendido e concretizado na acção dos "Planos de Melhoramentos") como política de realojamento das populações com necessidades habitacionais mais graves, parece ser hoje uma ideia consensual, depois do muito que já foi escrito e discutido sobre este tema. Conhecemos, inclusivamente, alguns exemplos de demolição ("implusão" é o termo técnico) de alguns destes bairros, efectuadas tanto nos E. U. A. como na Europa. A opção pela destruição pura e simples é demonstrativa, não só de uma vontade de exprimir a consciência da falência do modelo (e da capacidade económica para o fazer, aspecto em que Portugal estará ainda um pouco distante...) mas também da convicção de que alguns destes espaços urbanos não são recuperáveis, pelo seu carácter não evolutivo.

Com efeito, uma importante diferença na evolução de médio/longo prazo entre a opção tipológica do bairro de habitação colectiva e a do bairro de moradia familiar é a limitada capacidade evolutiva do primeiro face ao potencial de transformação do segundo; se visitarmos hoje alguns dos 12 Bairros de Casas Económicas construídos pelo Estado Novo na cidade do Porto esse carácter é bem evidente: encontramos diversos exemplos de

associação de lotes, reconstrução ou ampliação de moradias e personalização de acabamentos, de tal modo que se torna difícil, em alguns casos, reconhecer o carácter original do bairro. As casas, de renda resolúvel, já há muito que são propriedade dos seus habitantes, e são negociadas no mercado imobiliário sem qualquer estigma: o bairro deixou de ser uma ilha isolada da cidade que a envolve, identificável pela tipologia e morfologia dos seus edifícios (que era a sua característica inicial, até porque também estes bairros eram construídos na periferia da cidade), é hoje parte do contínuo do espaço urbano e usufrui das suas dinâmicas evolutivas.

Pelo contrário, o isolamento em relação à cidade envolvente que a localização e a tipologia de implantação de alguns dos bairros dos "Planos de Melhoramentos" acarretam são fenómenos com uma perenidade assinalável, que os anos passados e o crescimento natural da cidade parecem não alterar, mas sim acentuar. Para o tema que nos interessa neste capítulo (políticas urbanas e sustentabilidade do recurso *segurança*), a imutabilidade deste carácter é talvez o argumento mais desfavorável que esta opção tipológica apresenta: cria condições para o surgimento de fenómenos de desviância, aquilo a que Luís Fernandes chama a *potenciação ecológica*[1] dos bairros sociais para as actividades proscritas; esta *potenciação ecológica* deriva não apenas das características físicas dos espaços, mas também da sua homogeneidade funcional.[2]

Luís Fernandes estuda, nesta obra, alguns bairros da cidade do Porto como "territórios psicotrópicos", isto é, como espaços urbanos onde se localizam mercados de droga e onde os seus agentes interagem com a naturalidade que as características de territorialidade adquirida lhes permitem. O grande controlo social informal que um tipo de aglomerado urbano (que funciona em concha, quase em circuito fechado, em relação à restante cidade) proporciona, se pode constituir um bom mecanismo de defesa contra um certo tipo de comportamento desviante (furto e roubo contra moradores, nomeadamente) está, ao mesmo tempo, na origem de mecanismos de protecção a outros tipos de desviância, como o tráfico/consumo de drogas; mais do que isso, ao naturalizar a sua prática junto às

---

[1] "*Chamamos potenciação ecológica ao facto da topografia do local em relação à cidade, bem como a sua morfologia física interna, promover a reunião de indivíduos que se dedicam a actividades proscritas. A própria condição criminalizada da droga obriga-a ao interstício - eis outro dos consensos entre os autores que abordam as áreas naturais das drogas (...)*" in Fernandes (1997a, p.135).

[2] "*Diríamos haver uma potenciação ecológica dos comportamentos desviantes: não se explicam de qualquer modo ou não importa onde reclamam uma ecologia feita também ela de espaço desviante: o recôndito, o protegido, o obscuro. Há, assim, uma homogeneidade funcional dos espaços que têm características para serem potenciadores ecológicos. É deste modo que o funcionamento dum beco da Sé pode ser idêntico ao duma cave do Aleixo.*" in Fernandes (1997a, p. 243).

gerações mais novas, como uma actividade normal de subsistência, torna-se um catalisador da continuidade e aumento deste tipo de criminalidade.

Para compreender este fenómeno em toda a sua extensão, é necessário compreender que estas políticas urbanísticas resultam em fenomenos de segregação social:[1] alguns destes bairros são, assim, concentrações de populações com graves problemas de carência económica e exclusão social (sendo esta, também, uma nova maneira de dizer pobreza, entendida como consequência do cúmulo de um conjunto de factores de base económica, ecológica e simbólica) onde a actividade "tráfico de droga" surge como uma das poucas alternativa de subsistência económica para parte das novas gerações, e como a actividade que permite um enriquecimento mais rápido ao "trabalhador".

Por outro lado, para a restante população, os traficantes não são estranhos que importa denunciar, são muitas vezes familiares e amigos que queremos proteger,[2] e a actividade do tráfico não é vista como um mal que urge combater, mas como uma actividade económica que está associada a uma rede de economias subterrâneas e pode chegar a representar a subsistência de 30% dos habitantes do bairro (Fernandes, 1997, p.135).

Esta "naturalização" do tráfico gera a aprendizagem natural do "ofício", pelas novas gerações[3], que cedo são iniciadas nos truques e rotinas desta actividade. Como Luís Fernandes refere, a idade do *dealer* (traficante de droga) "*vai descendo à medida que perde importância a função desempenhada (...) e, em tarefas de simples recados, pode ter-se 10 ou 12 anos (verifica-se, actualmente, uma certa tendência para jovens de 13 e 14 anos serem requisitados para a própria venda das drogas, pois os seus "empregadores" - frequentemente, os pais - sabem que há menos probabilidades de jovens dessa idade serem importunados pela polícia).*" (Fernandes, 1997, p.348).

Pode parecer estranha, neste ponto do trabalho, que seja dado tanto ênfase a um tipo de comportamento desviante (o tráfico de droga) que até aqui foi relativamente

---

[1] "*é uma dinâmica urbana que favorece a segregação (...) concentra em territórios específicos grupos desfavorecidos na luta pelos recursos (desde, por exemplo, os territoriais aos educativos, às oportunidades de trabalho), reproduzindo de forma topográfica um fenómeno que na base é económico-político: o da estratificação social.*" Fernandes (1997, p.275).

[2] "*ali não há traficantes, há o Joaquim, o Manel, o António, que não se deseja ver detidos.*" in Fernandes (1997, p.344).

[3] Aquilo a que Luís Fernandes (1997, p.366) chama "exposição ao pó": "*A quotidianeidade apaga os mitos. (...) É o que acontece com a droga aqui. Se conjugarmos este facto com outro típico destes contextos, que é o da grande participação das crianças na vida social corrente, utilizando as habitações, os patamares dos blocos e a rua como lugares de encontro e de jogo e estando em permanente contacto com os adultos, é natural concluir que aprendem, desde cedo, esta banalogia das drogas.*".

ignorado pois não se incluía no conjunto de crimes estudados tanto na análise quantitativa como na cartográfica. A explicação para esta aparente contradição tem duas ordens de razões:

- em primeiro lugar, como já foi referido,[1] o carácter peculiar do tipo de processos encontrados nos arquivos da Polícia Judiciária torna difícil que aí sejam arquivados processos de trafico de droga (que normalmente seguem, para as instâncias seguintes, sendo arquivados mais tarde, no Ministério Público ou nos Tribunais); assim, para não falsear as conclusões do estudo, estes dados não foram integrados nas análises dos cap. 3 e 4;

- no entanto, não é possível ignorar, numa perspectiva de sustentabilidade urbana do factor segurança, que o consumo de droga (nomeadamente o de "drogas duras")[2] acarreta um outro tipo de criminalidade associada: as necessidades económicas do consumo levam muitas vezes os toxicodependentes a praticar furtos e roubos para poder comprar droga.[3] Assim, se alguns bairros sociais parecem criar condições para o surgimento de mercados de tráfico, não é de por de parte a hipótese de que também contribuam para o aumento do consumo, e portanto, da criminalidade que lhe está associada: como Luís Fernandes (1997, p.327) refere, "*todo o mercado ilícito precisa de uma frente visível para funcionar, uma "montra" que ofereça o produto e assegure a transação. Esta é uma das razões que está na base da formação de territórios das drogas*"; assim, permito-me acrescentar que, vice-versa, a existência de potenciais territórios das drogas está também na base da expansão do referido mercado ilícito...

A convicção da validade desta teoria pode ser reforçada se recordarmos que o aumento do número de ocorrências dos diversos tipos de furto agravado e roubo na década de 80, que referimos no cap. 3, sabendo que é também nos anos 80 que se regista o grande crescimento do mercado de drogas duras no Porto.

O facto de este fenómeno ocorrer nos anos 80 pode ser explicado com várias ordens de factores, das quais as mais influentes são talvez as relacionadas com o contexto internacional do tráfico de droga (campo que não domino minimamente e que, portanto,

---

[1] Ver capítulo 3.2 deste trabalho, "Objectivos gerais de estudo e opções metodológicas".

[2] Sobre este tema, Luís Fernandes apresenta o testemunho de alguns agentes do tráfico, onde as chamadas drogas leves não são apontadas como motivação de crime "*nunca vi ninguém andar aí desesperado ou a roubar por causa dum "cacete" de haxixe*" in Fernandes (1997, p.135).

[3] Por outro lado, o consumo de drogas "duras" já é apontado como potencialmente motivador de outro tipo de comportamento desviante: "*Aquilo é um círculo. O círculo do pó é incrível. Aquilo domina qualquer gajo, não é só a droga que domina o gajo, é todo o sistema que envolve aquilo tudo. (...) Uma pessoa que chega a casa à noite à cama e a única coisa que pensa é como é que vai arranjar aquela coisa, aquilo não é vida. (...) Há muitas pessoas que roubam por causa do pó. Para alimentar o vício. E nunca vi nenhuma pessoa que por causa de fumar um cigarrinho de haxixe vá aí roubar.*" in Fernandes (1997, p.249-250).

não pretendo abordar). Existe, no entanto, um possível factor explicativo que se prende, novamente, com as consequências de médio prazo das políticas de habitação social dos anos 50/60: o facto de ser nos anos 80 que as primeiras gerações nascidas e criadas nos bairros atingem a adolescência e a idade adulta.

Esta constatação corresponde assim a uma das conclusões consensuais entre os principais investigadores da sociologia urbana (desde a Escola de Chicago até aos nossos dias): a motivação para o crime e a desviância nas populações emigrantes (ou migrantes) tende a ser maior na primeira geração de descendência destas comunidades. [1]

Finda esta análise dos factores causais das decisões político-urbanísticas do processo de realojamento dos "planos de melhoramentos" e a subsequente reflexão sobre as suas consequências, no médio prazo, importa agora reflectir sobre a evolução destas políticas até aos nossos dias, procurando apontar quais parecem ser hoje os caminhos possíveis do realojamento social, do ponto de vista da sustentabilidade da segurança do meio urbano.

Excepção feita ao curto e atribulado período do projecto SAAL,[2] as políticas de habitação social realizadas em Portugal e, nomeadamente, no Porto, desde os planos de melhoramentos até quase aos nossos dias, tendem a repetir os erros do passado. Como refere Fonseca Ferreira (1994), "*se mais problemas não temos tido é porque não existiu, até hoje, uma política de habitação social quantitativamente significativa*"[3]

Não podemos, no entanto, inferir daqui que a melhor política de habitação social para a sustentabilidade da segurança urbana é uma ausência de políticas: abundam os exemplos das consequências nocivas (ao nível da segurança urbana) da falta de uma política habitacional para as classes mais desfavorecidas (por exemplo, a cidade de Londres e a formação de "roockeries" durante a Revolução Industrial, como vimos no cap. 1.1). É, portanto, necessário encontrar uma política de H. S. que não repita os erros do passado, pelo que é talvez aconselhável começar por enumerar estes erros de forma sistemática.

---

[1] Shelley (1981, p.65), por exemplo, refere: "*As a result of rapid urbanization, thousands of migrants have moved from the countryside into the rapidly expanding urban centers. These cities are not physically equipped to deal with an ever increasing number of inhabitants and are incapable of assimilating this manpower into the urban work force. Consequently, slums have arisen at both periods of history, and these urban regions have been the primary source of criminal behavior. Youths, raised under these conditions, have increasingly turned to criminal behavior both as a means of support and as an outlet for personal tensions.*".

[2] ver capítulo 4.3.1 sobre o processo do projecto SAAL e as suas vantagens como modelo de intervenção.

[3] in FERREIRA, Fonseca, (1994) *Habitação Social: Lições e Prevenções Para o PER* in Sociedade e Território nº 20, Abril de 94, Lisboa: Afrontamento.

Socorro-me, para isso, da análise de alguns autores, publicada na edição de Abril de 1994 da revista Sociedade e Território, sugestivamente intitulada "*As pessoas não são coisas que se metam em gavetas*", e que reúne uma boa quantidade de factores que são (mais ou menos consensualmente) apontados como responsáveis pelo insucesso deste tipo de políticas:

- exagerada dimensão dos empreendimentos;
- "transladação" de populações com hábitos e necessidades que não se coadunam com a localização e a tipologia dos novos espaços urbanos e da nova residência;
- concentração de populações demasiado homogéneas, nas suas carências económicas e sociais;
- burocratização dos processos técnico-admistrativos da promoção de H. S., desfasados das realidades e necessidades das populações que afecta, e fechados à sua participação;[1]
- perspectiva demasiado economicista do modo de encarar o problema;[2]
- a H. S. encarada como um processo de aliviar a (má) consciência pública face às carências das populações: os laços de dependência mútua e viciante que se criam entre os promotores e os receptadores da habitação, e a desresponsabilização mútua na criação de qualidade habitacional e de vida, quando se entende que "*realojar é dar casas*";[3]
- a perda de relações de sociabilidade e de urbanidade que a vivência da nova habitação e do novo bairro acarretam;[4]
- o desenraízamento urbanístico, a carência de equipamentos e o deficiente tratamento dos espaços exteriores (áreas verdes, de recreio ou de lazer); [5]

---

[1] sobre estes primeiros quatro erros ver Ferreira (1994).

[2] "*Portugal continua a ver os problemas de carência de alojamento tal como vê as auto-estradas, ou seja, um problema de financiamento e betão.*" in Guerra (1994).

[3] sobre este tema ver "Os Paradoxos do Realojamento" de Freitas (1994);

[4] Maria João Freitas apresenta diversos testemunhos de moradores do Bairro da Boavista (em Lisboa), em que regista as suas impressões sobre a nova casa (boas), o novo bairro (não tão boas) e o antigo núcleo urbano onde habitava; cito duas, que me parecem paradigmáticas: "*Quer dizer (...) gostava mais da outra, neste aspecto: uma pessoa se queria fazer uma sardinhada, fazia e aqui não dá, e é disso que eu tenho saudades (...) Não é da casa, que eu da casa não gostava... é da rua!*";
"*Então, mas pronto, eu aqui nesta casa é só por dizer que é uma solidão. A casa é boa realmente, muito conforto, mas é uma solidão muito grande aqui dentro de casa. (...) às vezes vou à janela... sento-me ali no mapple... aqui estou, pronto... é uma vida assim muito..., mas enfim lá vamos passando!*" (Freitas, 1994, p.29-30).
Sobre este tema do "gosto pela casa e o desgosto pelo bairro" ver também Pinto (1994), que refere também os problemas do sentimento de insegurança que estes espaços geram.

[5] sobre este tema ver "*Efeitos Perversos*" *dos Bairros Sociais: Observações e Sugestões*" (Abrantes, 1994).

- o tratamento da H. S. como um problema urbanístico isolado, desintegrado da cidade como continuo urbano;[1]
- o tratamento da H. S. como um problema económico isolado, desintegrado das restantes políticas de promoção de habitação.[2]

Se grande parte destes factores são consensualmente considerados causas de insucesso, já na definição de futuros caminhos para a H. S. em Portugal o consenso é mais difícil, sobretudo num período em que estes caminhos têm de ser necessariamente operativos, dada a urgência com que o aparecimento do Programa Especial de Realojamento (PER) obriga a enfrentar o problema.

Assim, enquanto Fonseca Ferreira (1994), numa visão que tenta abarcar todas as condicionantes do problema, defende que as medidas a adoptar nas futuras políticas de realojamento social devem passar pela dispersão pela cidade da sua localização e integração dos bairros no tecido urbano, pela procura de standards urbanísticos equivalentes aos da comercialização livre, pela procura de uma diversidade de opções arquitectónicas, pela conclusão e tratamento de todos os espaços verdes do empreendimento (antes do realojamento) e pela participação e implicação das populações no processo de realojamento (na escolha tanto da localização como das modalidades de pagamento, e na auto-responsabilização dos habitantes na gestão e conservação dos bairros), para Isabel Guerra (1994) as principais inovações que são necessárias relacionam-se com a integração das acções que partem de um entendimento sistémico da realidade, integrando o urbano, o económico e o social, e pela defesa de novas formas de participação e de partenariado[3].

Numa outra linha de preocupações (típicas de uma determinada abordagem disciplinar do problema, a sociológica), Maria João Freitas (1994) defende que realojar deve ser muito mais do que construir e atribuir casas, devendo ser também a definição de um conteúdo programático de intervenção adequado à realidade, o que implica um conhecimento do tecido social onde se vai intervir e a preparação do aparelho político,

---

[1] sobre este tema ver "*É preciso Integrar a "Habitação Social" na Continuidade Urbana*" de Batista Coelho (1994).

[2] sobre este tema ver "*Tendências das políticas Europeias quanto aos modelos de habitação Social*" de Júlio Dias (1994).

[3] Isabel Guerra (1994, p. 13) explica esta defesa de um entendimento sistémico da realidade social ("*fazer localmente, pensar globalmente*") pela necessidade de intervir no "*nó estruturador (...) que une os problemas acumulados por uma gestão individualista*", pretendendo assim "*considerar a diversidade dos problemas que afectam um bairro degradado no seu conjunto: deficiente manutenção, degradação dos espaços, vida associativa conflitual, desemprego, insegurança, deficiente formação profissional, etc. Cada problema parece insolúvel se tomado separadamente, mas colectivamente talvez seja possível "juntar" os "nós e os laços" numa intervenção positiva*".

técnico e burocrático para o carácter específico das intervenções enquanto Teresa Abrantes (1994) defende que um programa de realojamento deve ser concebido e executado localmente, participado pelas populações envolvidas, num processo intersectorial que integre as áreas de saúde, educação, segurança social, emprego e habitação mas que seja cimentado num programa comum.

Por outro lado (numa perspectiva mais ligada às preocupações de desenho urbano) Baptista Coelho (1994) defende a existência de duas questões vitais para o êxito da H. S.: a preocupação em garantir qualidade no habitat exterior (que proporcione a sua apropriação pelos habitantes) e a concepção dos seus edifícios como parcelas de cidade que deverão poder ser, a prazo, totalmente aglutinadas num tecido urbano vivo e bem qualificado.

Por último, a perspectiva de Júlio Dias (com preocupações economicistas, mas mostrando uma visão alargada a outras áreas disciplinares) que defende para Portugal uma política voluntarista em matéria de construção habitacional (não só de habitação social...) integrando os dois regimes de acesso à habitação (propriedade e arrendamento) e dinamizando o processo de arrendamento social através da construção de nova H. S., da venda do património que detêm actualmente aos seus proprietários (a preços acessíveis) como alternativa a uma actualização progressiva da renda para valores de mercado (ou próximos) e do apoio a actividades cooperativas. Esta política seria conseguida com o esforço repartido de promoção do estado, da autarquia e do mercado privado, em situações de partenariado que resultem também numa mistura dos vários tipos de promoção habitacional e numa maior disseminação da habitação de renda social no tecido urbano; uma atenção especial deveria ser prestada aos modelos de gestão dos parques de arrendamento social (curiosamente, o termo "bairro" já não se aplica), que deveriam ser pensados preferencialmente numa perspectiva de integração e responsabilização dos seus utentes.

Estas conclusões parecem reunir as principais preocupações de três das principais vertentes disciplinares que se têm debruçado sobre o problema nos últimos anos: a urbanística, a sociológica e a económica; como vemos, as suas posições actuais não se revelam incompatíveis e parece ser possível, como defende Guerra (1994), uma abordagem sistémica e integradora das preocupações das três disciplinas.

No entanto, não podemos esquecer a importância da vertente política nesta problemática: se os erros dos "Planos de Melhoramentos" se devem sobretudo ao predomínio da imposição de dogmas economicistas e urbanísticos sobre os aspectos sociais,

estes são também resultado de uma vontade política (a que chamo a política dos três "mais" - fazer mais, mais barato e mais depressa). Também o prematuro abandono do projecto SAAL, como vimos no capítulo 4.4.1, se deve em grande parte a razões políticas, para além de dificuldades metodológicas e processuais.[1]

Assim, a questão que me parece estar hoje ainda parcialmente por resolver é a consciencialização, por parte da classe política, das ideias que são já mais ou menos consensuais entre os vários técnicos. A julgar pelo enunciado do Programa Especial de Realojamento, lançado em 1994 pelo governo de Cavaco Silva, que se propunha acabar com as barracas das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto até ao ano 2000 (para isto seria necessário construir cerca de 30.000 fogos em 6 anos, e isto só contabilizando as carências actuais...), este trabalho de educação da classe política está ainda por fazer... Assim, o PER anuncia-se de novo como uma repetição das velhas políticas de realojamento (a política dos três "mais"), levando-nos a levantar a questão "*valerá a pena o pesado esforço financeiro e institucional da construção de bairros sociais, rapidamente transformados em "guettos", onde as populações melhoram de "abrigo", mas vêem agravados os problemas económicos, familiares e de relações de vizinhança?*" (Ferreira, 1994, p.8).

Efectivamente, o desenvolvimento de uma política integrada, pluridisciplinar, de um programa de acções que parte de um entendimento sistémico da realidade de cada caso e de projectos urbanísticos e arquitectónicos com qualidade, diversidade e potencial de integração urbana demora certamente mais tempo, custa certamente mais dinheiro e não possibilita apresentar obra construída a curto prazo, o que é certamente um óbice para o político, seja ele autarca ou ministro.[2]

Em conclusão, e para completar a resposta ao tema deste subcapítulo, devo referir quais me parecem ser hoje os caminhos possíveis do realojamento social, do ponto de vista da sustentabilidade da segurança do meio urbano.

---

[1] Este programa também veio demonstrar que a integração de certos vectores sociais (a participação, a integração, a discussão pública) é mais fácil de dizer do que de fazer (o que não implica que ela não seja necessária e mesmo imperativa).

[2] Existem, no entanto, excepções que demonstram que nem todo o poder político está hoje ainda ofuscado pela atractividade da política dos três "mais": a acreditar no discurso de Fernando Gomes no colóquio "Políticas de Habitação e Coesão Social", realizado no dia 29 de Setembro, a política de habitação da Câmara Municipal do Porto prepara-se para uma viragem, tanto ao nível das prioridades de actuação (centrar as atenções nas necessidades da classe média) como ao nível das opções tipológicas adoptadas nos projectos desenvolvidos ao abrigo do PER (esta é uma constatação que resulta sobretudo da observação dos projectos apresentados na exposição "Habitação Social no Porto", realizada na Praça General Humberto Delgado, entre 25.9 e 5.10).

Em primeiro lugar, é necessário deixar de pensar em bairros de habitação social, para pensar em edifícios de H. S. e fogos de H. S.. Um projecto de habitação de renda social deve ser tratado como qualquer outro edifício, como uma peça integrante de um contínuo urbano, e não como uma "ilha" (isolada das dinâmicas da cidade). Deve ser abordado como um caso de estudo que tem uma especificidade própria, onde não pode ser aplicada qualquer receita pré-elaborada.

Esta é a mudança de atitude, do ponto de vista urbanístico, que me parece essencial; tudo o resto, havendo competência técnica da equipa multidisciplinar, empenho da população envolvida e lucidez política na avaliação da relação custo/qualidade (em que se considerem os custos da não qualidade) pode ser dado como adquirido.

Em segundo lugar, é necessário integrar o problema do alojamento precário num contexto mais amplo:

- Começando por tentar compreender as causas do problema, é necessário entender de onde vieram as populações que hoje estão alojadas em "barracas": são populações migrantes das áreas carênciadas do interior do país, são imigrantes de países de terceiro mundo, são jovens descendentes de populações carênciadas? de onde vieram? porque é que estão ali?

- A partir do momento em que exista uma boa ideia das causas, talvez seja possível resolver parte do problema das "barracas" a montante, isto é, criando condições para que essas populações não necessitem de adoptar esse recurso extremo, criando alternativas de habitat. Se uma boa parte dos habitantes das "barracas" são migrantes das áreas carênciadas do interior do país, é talvez nas suas regiões de origem que é necessário investir para resolver o problema. Isto porque o realojamento puro e simples das populações que vivem hoje nessas condições não impede que amanhã surjam outras, muitas vezes provenientes dos mesmos lugares, movidas pelas mesmas dificuldades.

- Por outro lado, o alojamento social deve ser encarado como parte de uma política habitacional global, e não como uma política autónoma, como até aqui. A existência de uma política eficaz de promoção de habitação para as classes média/baixa, nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto permitiria resolver uma parte importante dos problemas que hoje são encarados com políticas de habitação social. O apoio à promoção privada de habitação de baixo custo poderia possibilitar uma alternativa ao alojamento precário, economicamente viável para parte da população.

Este conjunto de reflexões resume-se numa ideia base: para resolver os problemas, actuais e futuros, de habitação precária não é apenas necessário construir habitação social, o que não quer dizer que as políticas de promoção pública de casas de renda económica já não são necessárias...

Em terceiro lugar, refira-se que se, para resolver grande parte dos problemas de habitação precária continuam a ser necessários realojamentos, e portanto, fogos vagos. No entanto, segundo os censos de 1991 relativos à região norte (INE, 91), existem cerca de 40.000 fogos vagos na área metropolitana, dos quais cerca de 12.000 se localizam na cidade do Porto. Este é apenas um sintoma que um problema mais complexo, que abordarei seguidamente, mas não deixa de ser um novo dado para o problema: se estes fogos vagos estivessem todos disponíveis para habitação no mercado imobiliário[1], será que não poderiam ajudar a minorar o esforço de promoção pública de habitação?

Em conclusão, o que me parece mais importante salientar para o âmbito deste trabalho (de tudo o que foi referido neste subcapítulo) é que as políticas de realojamento social seguidas neste último meio século constituiram um importante factor de desiquilíbrio na sustentabilidade da segurança urbana da cidade do Porto...

5.2
Modernização e desertificação: novas vivências urbanas e insegurança.

> *"More interesting than the actual commerce that occurs in Edge City is the way its institutions shape our lives. Take the city-shaping categoty "safety". For all its newness, Edge City is in some ways more faithful to city traditions than the old downtown. Believe it or not, one of the founding premises of cities - from the beginning of fixed settlements eitht thousand years ago - was that you were safer inside one than out."* [2]

[1] Entre os 12.307 fogos vagos existentes na cidade do Porto, na categoria de alojamentos clássicos no Censo de 1991 do INE, 2.685 encontravam-se para venda, 1.283 para arrendamento e 828 para demolição; os restantes 7.511 estão classificados na categoria "outros", que inclui, certamente, alguns casos de segunda habitação e muitos casos de edifícios que estão pura e simplesmente devolutos.

[2] in Garreau (1991, p.48).

Para abordar o segundo conjunto de fenómenos (relacionado com as novas formas de viver a cidade nos anos 80 e 90) que me propus desenvolver neste capitulo, procurando uma abordagem crítica das responsabilidades do planeamento na sustentabilidade do factor segurança dos espaços urbanos, vou partir de duas abordagens diferenciadas:

- uma pequena reflexão sobre as mudanças de conceito e prática da vida urbana que se fizeram sentir nos últimos anos;
- uma especial atenção ao caso concreto do Porto, de modo a entender como é que aqui se processa esta modernização da vivência urbana e quais as suas consequências, procurando entender de que modo é que políticas urbanas (passadas e futuras) podem constituir causalidade da alteração desta sustentabilidade.

A vida nas cidades não se processa hoje da mesma maneira que há apenas duas décadas. Existem hoje novas dinâmicas e vivências urbanas: conceitos como "Edge City" e "Métapolis" introduziram na teoria do planeamento urbano novas abordagens explicativas destas vivências.

O clássico conceito de urbanidade que Jane Jacobs (1961) defende, que apresenta a cidade tradicional como único suporte possível da vida urbana (esta autora considera as urbanizações periféricas espaços-dormitório, sem vivência urbana) é hoje posto em causa por Joel Garreau (1991), que revê o conceito de urbanidade à luz dos novos hábitos de vida do fim do século, e dos fenómenos urbanos surgidos entretanto, que alteram a realidade americana (a cidade tradicional continua a ser suporte de urbanidade, mas existe uma "urbanidade alternativa" que surge nas periferias): as "Edge Cities",[1] aglomerados com características suburbanas (morfológicas) mas com vivência urbana.

"Edge City", segundo Garreau, é todo o lugar que é auto-suficiente em termos de oferta de emprego, equipamentos, cultura e lazer, que é entendido como um lugar pela sua população (possui identidade urbana), que tem importante oferta de escritórios e comércio, que possui um, ou mais, pólos de centralidade e que não existe, como estrutura urbana, há mais de 30 anos...

---

[1] "*Edge Cities represent the third wave of our lives pushing into new frontiers in this half century. First, we moved our homes out past the traditional idea of what constituted a city. This was the suburbanization of America, especially after world war II. Then we waried of returning downtown for the necessities of life, so we moved our marketplaces out to where we lived. This was the malling of America, especially in the 1960s and 1970s. Today, we have moved our means of creating wealth, the essence of urbanism - our jobs - out to where most of us have lived and shopped for two generations. That has led to the rise of Edge City.*" (Garreau, 1991, p.4)

Apesar de ser muito marcado pelo contexto americano, o conceito de vivência urbana que está subjacente à "Edge City" possui já alguma representatividade em Portugal, nomeadamente nas periferias da cidade do Porto. Estas novas vivências urbanas caracterizam-se por:

- espaços urbanos (e vivências urbanas) planeados em função do automóvel (símbolo de liberdade individual);
- concentração de actividades de comércio e lazer em grandes edifícios "contentores" (privatização do espaço colectivo);
- concentração da oferta habitacional em bolsas, em condomínios mais ou menos fechados (descontinuidades no espaço urbano);
- necessidade de constante mobilidade de casa e emprego (não há tempo para criar raízes, perde-se a identidade bairro/morador).

A escala do território não é, no entanto, comparável - as periferias americanas surgem em vastas áreas de terreno não urbanizado (e há sempre a possibilidade de ir para mais longe), enquanto nas cidades portuguesas, o crescimento da periferia acontece nos pequenos sectores de terreno livre que existe no intervalo entre as localidades já existentes, formando uma malha urbana quase contínua, onde é difícil definir conceitos de centro e periferia com base em critérios exclusivamente morfológicos. De igual modo, é grande a diferença de dimensão dos fenómenos económicos que originam e resultam das novas realidades urbanas, pela diferença de poderio económico da promoção imobiliária e de todos os restantes agentes envolvidos no processo.

Ressalvadas as diferenças de escala, esta nova visão torna-se útil para o entendimento da realidade portuense: hoje, na cidade do Porto, vivemos um processo de suburbanização acelerado e tardio, que conduz a uma desertificação dos centros e a um crescimento descontrolado das periferias (quer das periferias internas da cidade, ocupando os espaços intersticiais que ainda restavam nas áreas do limite interior, junto à circunvalação, quer das externas, distribuídas pelos concelhos limítrofes, com maior incidência em Matosinhos, Gaia e Maia). Por este processo ser tardio, pode fazer-se uma leitura do fenómeno com base na realidade americana actual (teorizada por Garreau), e procurar perceber se estamos perante a formação de novos tipos urbanos que correspondem a uma nova lógica de organização (que corresponda a uma vivência mais adequada às

realidades socio-económicas do fim do século), ou se estamos apenas a caminhar para uma suburbanização geral das condições de vida da nossa cidade.

Para a adaptação destas abordagens às realidades europeias, e nomeadamente da cidade do Porto, o contributo de François Asher (1995) é fundamental: a cidade tradicional e a "Edge City" não são apresentados como fenómenos opostos, antes se cruzam e entrelaçam; a noção de centro e periferia como entidades distintas desaparece, ambas formam uma mesma unidade, a "Métapolis".

Contrariamente ao que defende Jonathan Barnett (1995), no seu livro eloquentemente intitulado "*The Fractured Metropolis, Improving the New City, Restoring the Old City, Reshaping the Region*", a existência de espaços urbanos que funcionam com regras diferentes das que se aplicam à cidade tradicional não me parece ser, necessariamente, um problema a necessitar de uma intervenção urgente.[1] Como Garreau, acredito que não estamos em presença de uma forma "má" de viver a cidade por oposição a uma forma "boa", mas sim de duas alternativas vivências distintas e simultaneamente viáveis. Garreau, defende, aliás que o aparecimento destes novos espaços urbanos foi favorável para a recuperação dos tradicionais "downtown" das cidades americanas: "*These downtowns were reborn at exactly the same time as Edge Cities boomed. (...) It may be that (...) relieving the downtowns of trying to be all things to all people, actually did them a favor.*"[2]

Assim, a questão essencial que estas novas realidades representam é, assim, a de compreender até que ponto estas conduzem a mecanismos de ruptura com a cidade tradicional, e portanto, são factores inibidores da sustentabilidade da segurança urbana,[3] ou se apresentam apenas como mais um novo ciclo do mecanismo ancestral de formação de

---

[1] Barnett (1995, p.42-43) defende que esta intervenção é necessária, apesar de conceder que "*intervention in existing areas of fragmented Edge City development is much more difficult, requiring either reconstruction, which needs an economic justification for tearing down relatively new buildings, or replacement of parking lots with garages, which frees infill sites for development but may raise densities beyond the capacity of the transportation system*".

[2] Garreau (1991, p.59), sete anos antes, já refere e justifica o tipo de abordagem, algo maniqueista, em que Barnett se insere: "*Many urban visionaries who have nobly devoted their entire lives to reviving the old downtown see the rise of Edge City as nothing but a threat. (...) They assume that to the extent Edge City gains, their beloved downtown - and, by extension, western civilazation - loses.*".

[3] "*The old city contains most of the deteriorated housing, the high crime areas, and what is left of the original smokestack industries, plus the office, government, and cultural concentration downtown, and the fashionable districts of fifty or a hundred years ago, which may still be attractive places to live*" (Barnett, 1995, p.1)

espaços urbanos, que, por ser um fenómeno recente, ainda não compreendemos na totalidade das suas potencialidades, como gerador de urbanidade.[1]

Para isto, é necessário compreender esta nova maneira de viver e encarar as cidades, estudando os vectores que a condicionam, que são vários: saliento aqueles que me parecem essenciais para esta compreensão, nomeadamente, os vectores da economia, do consumo, da habitação e da acessibilidade, tentando analisar as novas relações sociais que criam e os novos problemas de segurança que levantam.

O vector economia é essencial para a compreensão destas mudanças: o processo de globalização que atravessamos é, sobretudo, um processo de raízes económicas. Nesta perspectiva, o paradigma do fim do século é o tempo.[2]

Quando se fala de globalização, fala-se de velocidade; é cada vez menor o tempo real em que se processam as sucessivas mudanças sociais, económicas e científicas. É crescente a velocidade de internacionalização das empresas, de sistemas produtivos, de mercados; é necessária uma equivalente velocidade de leitura da evolução do mercado e das necessidades da procura, de resposta em termos de produto/serviço (tanto de produção/execução como da ligação concepção-produto-distribuição-comercialização) ao mesmo tempo que se espera uma maior rapidez de retorno do investimento. A velocidade do progresso técnico/científico obriga à preocupação de assegurar uma rápida identificação/utilização de novas técnicas/produtos de modo a actualizar o sistema produtivo...

Por outro lado, é cada vez mais rápida a evolução do mercado, criando incerteza nas actividades produtivas e levando a uma cada vez maior necessidade de pesquisa e antecipação, que obriga a grande polivalência produtiva e flexibilidade de gestão...

As empresas globalizadas, em constante crescimento externo (os fenómenos de "franchising" e "joint-venture" são cada vez mais generalizados), necessitam de uma permanente reorganização ("reingeneering"), o que torna mais complexas as suas funções

---

[1] *"If Edge city still gives some people the creeps, it is partially because it confounds expectations. Traditional-downtown urbanites recoil because a place blown out to automobile scale is not what they think of as "city"."* (Garreau, 1991, p.9).

[2] *"Des économistes en déduisent le passage d'une "économie de l'espace" à une "économie du temps". (...) les déplacements se mesurent de plus en plus en temps, pratiquement tous les points du globe sont théoriquement acessibles et tout, ou presque, est transportable (...). De ce point de vue, l'espace comme distance semble bien perdre de l'importance, au profit du temps."*(Ascher, 1995, p.102)

centrais (coordenação/ controle/ comando) ao mesmo tempo que diminui a importância das unidades de produção.

A necessidade de repensar permanentemente o produto, adequando-o às cada vez mais frequentes alterações de mercado, obriga a conciliar economias de escala de produção com economias de variedade; a competitividade já não se mede apenas em relações de preço-qualidade, mas também pela importância da componente "diferenciação/variedade"; a rapidez de difusão da(s) imagem(s) do produto tem importância crescente - o marketing é agora um componente fundamental na ligação produção-comercialização.

A fixação no território das actividades económicas está em constante mutação: as industrias tendem a deslocalizar os seus núcleos produtivos, consumidores de mão de obra não especializada, para áreas onde esta apresenta menores custos, enquanto tende a centralizar os núcleos de investigação, gestão e coordenação em áreas que lhe assegurem o conjunto de externalidades necessárias ao seu funcionamento. De igual modo, as constantes reformulações organizativas das empresas "globalizadas" ("reengenering", "downsizing") tornam a localização física do emprego cada vez mais efémera: tende a deslocar-se, seja por deslocalização do sector de trabalho ou por transferência interna dentro da empresa para outro sector.

Por outro lado, quando a densidade do trânsito nos centros urbanos é de tal modo elevada que torne muito morosa a circulação durante as horas de expediente, a cidade torna-se desencorajadora para a indústria, e para outro tipo de empresas que impliquem grande mobilidade de produtos ou indivíduos; deste modo, criam-se todas as condições para que estas empresas se deslocalizem para áreas onde encontrem baixos custos de instalação (o diferencial de valor dos terrenos compensa o custo da construção das novas instalações), e mercados de trabalho disponíveis e disposto a aceitar condições de pagamento inferiores às da cidade para ficar mais perto (em tempo de viagem) do local de residência.

O próprio conceito de emprego é encarado cada vez mais como um valor em permanente mudança: a atitude de busca contínua de melhores situações profissionais (nomeadamente ao nível do salário) substitui o valor "estabilidade de emprego" junto das novas gerações, ao mesmo tempo que o desemprego é uma ameaça crescente. O emprego confere um estatuto social e é, simultaneamente, um meio de adquirir outros símbolos de prestígio; esta procura de prestígio social, condicionada por valores que o marketing, a publicidade e os média em geral tornam universais e referida aos modelos de "estatuto ideal" que estes divulgam, é também um elemento indispensável à compreensão dos

mecanismos da globalização - apelo ao consumo, facilitado pela crescente facilidade de acesso ao crédito individual.

Velocidade, polivalência, flexibilidade...

Estes paradigmas económicos do fim de século têm consequências, não só ao nível do ordenamento do território, mas também ao nível das vivências urbanas. A habitação, o comércio e as acessibilidades que organizam todo o conjunto de deslocações entre os diferentes vectores da vida urbana, pressupõem também o tempo como elemento estruturante...

O vector consumo, por outro lado, é profundamente alterado pelos novos hábitos e ritmos de abastecimento, que conheceram, na segunda metade do século XX, uma grande transformação: os ritmos de vida dos portugueses mudaram irremediavelmente nos últimos vinte anos e o principal factor de mudança é o acesso da população feminina ao mercado de emprego,[1] tornando o tempo disponível para as compras domésticas substancialmente reduzido.

A generalização do uso de utensílios de congelação e descongelação, em paralelo com o aparecimento no mercado de grande diversidade de produtos congelados, pré-cozinhados e enlatados, permitem fasear de modo mais alargado os ciclos de abastecimento. O aparecimento dos hipermercados (e de outras grandes superfícies comerciais) constitui uma resposta atenta a esta realidade: a existência de um espaço onde é possível realizar este abastecimento a horários pós-laborais (ou ao fim de semana), que reúne uma oferta de produtos muito diversificada, a baixos preços e em condições que permitem a aquisição de grandes volumes de compras (estacionamento gratuito e fornecimento de carrinhos para transporte de compras até ao automóvel) possibilita eficazmente a referida mudança de hábitos; tão eficaz que mesmo os maiores críticos da imoralidade consumista e da concorrência desleal que estes espaços representam não resistem a aproveitar as suas vantagens. Dentro da mesma lógica de mercado, os centros comerciais associam-se aos hipermercados de modo a proporcionar uma complementaridade de consumo: para além do abastecimento doméstico, a satisfação do consumo individual, a restauração, a cultura de massas, etc...

---

[1] *"Le travail salarié féminin est aussi un élément central de la modification de la famille et de ses pratiques, même si les modèles culturels opposent une forte inertie à la déconstruction des partages domestiques et parentaux (...) est fortement corrélé avec la taille de l'agglomération. Son développement s'est accompagné de multiples transformations, en particulier des consommations, du machinisme domestique, des modalités d'approvisionnements."* (Ascher, 1995, p.136)

As consequências desta deslocalização do consumo (transferência dos utentes do pequeno comércio de gestão familiar, localizado nos centros urbanos de maior densidade populacional, para as Mega-estruturas de gestão empresarial, localizadas junto a pontos de boa acessibilidade nodal das periferias), ao nível do ordenamento do território, não são desprezáveis.

Em primeiro lugar, é um fenómeno que cria centralidades, onde antes existiam tecidos urbanos neutros: o Shopping é o sítio para onde se vai ver montras, ver cinema, almoçar ou jantar, onde se marca encontro com amigos, onde se namora, onde se passeia com a família. É um espaço colectivo alternativo às ruas e praças do centro da cidade: esteja sol ou chuva, faça frio ou calor, o conforto ambiental dentro do Shopping é assegurado; a segurança é controlada; o estacionamento é gratuito; o acesso é rápido.

Em segundo lugar, ao criar alternativas de abastecimento, contribui para a falência de algum pequeno comércio, e para a modernização de processos de outro. Torna-se assim um elemento de referência no redesenho do mapa de vivência urbana de cada indivíduo.

O vector habitação, por seu lado, conhece uma mudança que é sobretudo uma mudança de perspectiva; a residência é hoje encarada cada vez mais de um ponto de vista financeiro: como um bem de mercado, transacionável (como um automóvel ou qualquer outro bem móvel...).

Trocar de casa, seja em função da procura de uma melhor localização estratégica (proximidade do local de trabalho, ou de um interface nodal de transporte), de mudança de referentes profissionais de um dos moradores (entrada no ensino superior, primeiro emprego, mudança de emprego, etc...) ou de satisfação de novas necessidades (alteração do agregado familiar ou do nível de vida) é cada vez mais frequente:[1] em consequência, o tempo em que as populações se fixam numa determinada casa, num determinado espaço urbano, é cada vez menor...

Mas se a residência se torna um bem transacionável, não deixa por isso de representar um investimento de capital muito importante; mesmo com as actuais facilidades de acesso ao crédito, a aquisição de habitação está largamente condicionada pela capacidade económica do agregado familiar ou do indivíduo.

---

[1] *"...la mobilité résidentielle (...) reste encore importante, puisque si près de la moitié des ménages a déménagé entre 1982 et 1990, un tiers d'entre eux a changé de domicile à l'intérieur de la même commune."*(Ascher, 1995, p.141)

As distâncias medem-se cada vez mais em função do tempo, e não do espaço...

O vector acessibilidade está assim cada vez mais condicionado pelo estrangulamento dos centros. Sendo o valor tempo cada vez mais precioso, a noção de acessibilidade é cada vez menos conotada com a centralidade, que pressupõe uma acessibilidade peatonal (o "estar perto de tudo", que era o argumento mais apontado como vantagem de morar nas áreas centrais) e cada vez mais entendida como o acesso fácil a uma rede de transporte rápido. Como grande parte das actividades urbanas tende a descentralizar e os novos ritmos de vida exigem uma cuidada gestão dos tempos de percurso, a localização da habitação torna-se para o agregado familiar um elemento estratégico, o único ponto fixo (apesar de, como vimos, ser cada vez menos fixo...) de uma rede de percursos que estão em constante alteração.

Esta procura de acessibilidade pode concretizar-se pela procura de um acesso nodal a um sistema de transporte público com um mínimo de conforto e fiabilidade: a mobilidade assim assegurada permite encarar alternativas de emprego, abastecimento e ocupação de tempos livres num raio mais alargado. Mas, na falta de uma rede colectiva satisfatória, a opção pelo transporte individual torna-se predominante no dia a dia das populações e estruturante das dinâmicas urbanas: torna-se necessária uma rede viária que garanta bons níveis de serviço. As necessidades de circulação desta massificação do transporte individual são, no entanto, incompatíveis com uma vivência centrípeta da cidade, tal como ela é tradicionalmente organizada.[1] Longe de constituir um acréscimo de mobilidade, a dependência do automóvel do utente de centros urbanos congestionados como o do Porto é um sério entrave à sua liberdade de circulação.

Esta liberdade individual, cada vez mais valorizada nos nossos dias e simbolizada pelo automóvel, encontra um paralelo na rápida evolução das telecomunicações - outro factor de acessibilidade: a generalização do uso do telefone celular (que liberta a acessibilidade de comunicação da dependência de um espaço físico), do computador pessoal (que permite acesso em tempo real a redes mundiais de comunicação e pode transformar uma residência ou um automóvel num escritório virtual) e dos terminais bancários electrónicos e dos cartões de crédito (que desmaterializam o acesso e manuseamento do dinheiro) possibilitam a libertação do indivíduo de condicionantes espaciais e permitem ganhos de tempo...

---

[1] *"The problem (...) is how to cut down absolute numbers of surface vehicles and enable those that remain to work harder and more efficiently. Too much dependence on private automobiles and city concentration of use are incompatible. One or the other has to give. (...) one of two processes occurs: erosion of cities by automobiles, or attrition of automobiles by cities."* (Jacobs, 1961, p.362-363)

Assim, estes progressos tecnológicos desmaterializam um conjunto de funções urbanas que antes exigiam um espaço físico concreto, criando aquilo a que Marc Augé (1992) chama os "não lugares", por oposição à noção sociológica do lugar, associada a uma cultura localizada no tempo e no espaço.

O modo como as pessoas se organizam hoje em função destes quatro vectores é, assim, essencial para a compreensão da problemática das novas relações urbanas, e é sobretudo o tempo que se assume como factor de urbanidade.

A cidade é composta de pessoas, pessoas que procuram na cidade o meio de se relacionarem com outras pessoas: o contacto público, sem compromissos (quer profissionais, quer familiares) é um valor precioso. Esse contacto pode ser a mera observação dos outros, no meio de uma rua movimentada, pode ser uma curta troca de palavras numa paragem de autocarro, pode ser uma conversa espontânea com um empregado comercial, ou um pedido de informações.[1]

Para além destes contactos anónimos, que, assegurando a manutenção da privacidade do indivíduo, proporcionam-lhe um sentimento de inserção social, existem aqueles que criam conhecimentos e estabelecem laços que, embora ténues, permitem uma sensação de segurança que advêm de saber que se está rodeado de pessoas com quem se mantém um mínimo de interacção social (os vizinhos e conhecidos da rua onde se reside, os empregados e utentes do café que se frequenta, do restaurante preferido, ou de outro estabelecimento comercial onde se abasteça regularmente, etc...)

Este tipo de confiança no meio urbano só é possível se existir um último factor: tempo...

Só quando um determinado ambiente urbano possui alguma história, alguns anos de relacionamento dos habitantes ou utentes tanto com o espaço como uns com os outros, é possível que as crianças que vivem no mesmo bairro se conheçam e brinquem juntas (e que os pais tenham confiança suficiente nos vizinhos para as deixar brincar juntas), que os idosos se conheçam e convivam, que se estabeleçam relações entre vizinhos baseadas em hábitos semelhantes de apropriação dos espaços colectivos (passear o cão, tomar café à mesma hora, fazer jogging, etc...).

---

[1] *"Cities are full fo people with whom, from your view point, or mine, or other individual's, a certain degree of contact is useful or enjoyable; but you do not want them in your hair. (...) There is a short word for this assumption of support: trust. The trust of a city street is formed over time from many, many little public sidewalk contacts. (...) The absence of this trust is a disaster to a city street. Its cultivation cannot be institutionalized. And above all, it implies no private commitments."*(Jacobs, 1961, p.66-67)

O tempo é hoje, no entanto, um valor escasso.

Assim, a principal evolução das vivências urbanas reside, não tanto na alteração das características morfológicas de ocupação do território, mas na diminuição dos tempos das relações urbanas; não tanto nas relações de continuidade dos espaços, mas nas relações que o indivíduo estabelece com estes, nas suas deslocações casa-trabalho-educação-comércio-tempos livres-desporto-etc...

As mudanças cada vez mais frequentes de casa e de emprego, fazem perder um conjunto de relações que individualmente não se valoriza, mas que no seu todo representavam uma inserção num meio. A repetição destas mudanças torna o habitante das cidades cada vez mais individualista, com menor preocupação de estabelecer laços sociais e crescente tendência para a alienação social.

Mas o que acontece então às relações sociais com esta nova vivência urbana?

Tal como tudo o resto, dependem mais das opções do indivíduo que das características intrínsecas dos espaços. Esta é uma cidade que funciona em torno do automóvel (da liberdade individual que este permite) e que procura satisfazer as suas exigências de espaço (para circulação e estacionamento) apesar das grandes densidades de ocupação do território onde se insere. É, acima de tudo, uma cidade que é diferente para cada habitante; tal como cada um fabrica a cidade à imagem das suas necessidades, também cada qual se insere nela socialmente (ou se marginaliza) à medida das suas exigências, necessidades ou limitações.

Assim, a sustentabilidade da segurança urbana deve ser hoje analisada em função destas novas realidades, e dos fenómenos que estas geram: alteração das relações de sociabilidade (e consequente diminuição dos mecanismos de controlo social informal da criminalidade e desviancia), consumismo (e consequente criação de novas oportunidades e necessidades de furto e roubo) e a desertificação dos centros (e consequente criação de periferias sociais).

Os fenómenos de desertificação da cidade criam ilhas de marginalidade, tanto nos centros como nas periferias (a situação geográfica interessa pouco, na realidade ambas são socialmente periféricas). A concorrência das grandes superfícies e a diminuição populacional provoca a falência de algumas actividades comerciais do centro das cidades; depois da saída da indústria e de parte das empresas de serviços, a crise do comércio vem agravar a diminuição da oferta de emprego. Esta por sua vez é mais uma razão para a

desertificação; é um círculo vicioso que pode ocasionar situações muito graves de desigualdade social - a população que por razões económicas, não tem capacidade de sair dos centros ou fica isolada em bairros periféricos (sejam estes "sociais" ou espontâneos) não tem, muitas vezes, outra alternativa senão a criminalidade, a prostituição ou a caridade. Em casos extremos, a população isolada em guetos pode levar o descontentamento social a extremos que atingem um clima de guerra civil latente[1], ou a uma desorganização social quase insustentável,[2] como podemos encontrar em alguns espaços urbanos onde a passividade da gestão urbana e a escalada das desigualdades sociais criaram situações que são hoje muito difíceis de inverter.

Assim, estas novas realidades urbanas colocam hoje novas questões no estudo da relação cidade-crime.

Joel Garreau (1991) defende que estas tendências de evolução são, não apenas causa, mas consequência dos problemas crescente de insegurança urbana, sendo parcialmente motivadas por uma defesa instintiva que a sociedade está a adoptar para ultrapassar este problema, que passa por uma tendência de privatização do espaço colectivo: condomínios fechados para a habitação, centros comerciais vigiados por segurança privada para o comércio (e tempos livres) e ligações em vias rápidas de circulação automóvel.

Esta tendência (que Jacobs em 1961 já aponta como inadequada) é, no entanto, mais uma reacção do que uma solução: ao aumentar a segregação social, aumenta os

---

[1] Garreau (1988) refere Los Angeles como uma cidade em riscos de se tornar um novo Líbano, ainda antes dos tumultos que ocorreram na cidade durante o caso Rodney King: *"That East L.A. and southcentral area is full of people who are struggling. Many of them are black and Mexican. I know they have more than their share of drive-by assault-riffle shootings perpetrated by the Crips and Bloods gangs. But I mean, seriously, how bad can this get?*
Says Pisano: "Lebanon."
He means it.
"I don't think we know what the limit is. When things that are important for the whole aren't tended to, then you start having deterioration in a society. I think that's where we are." (Garreau, 1991, p.285).

[2] Luís Fernandes (1997b, p.36), nas suas "*impressões de um etnógrafo em férias*", reunidas na publicação "*Pelo Rio Abaixo. Crónica de uma cidade insegura*", refere a sua dificuldade de adaptação a uma cidade que é um "*espaço predatório*", em que grande parte dos actos mais banais do dia a dia são condicionados por mecanismos de prevenção e auto-defesa: "*A vida quotidiana incorpora, deste modo, uma série de hábitos securitários. (...) andar alerta é o estado habitual do cidadão, que desenvolve um hábito de vigia permanente: e a aparente estereotipia dos comportamentos criminais torna possível todo um ritual já bem estabelecido de evitamentos e precauções.*".

fenómenos de marginalização e desinsersão social, ao mesmo tempo que fragiliza a referida capacidade de autodefesa da cidade.[1]

Analisando mais concretamente o caso da cidade do Porto (para entender, como referi no início deste capítulo, quais as suas consequências que esta modernização da vivência urbana apresenta, numa perspectiva de sustentabilidade do factor segurança), é necessário recordar que, se nesta cidade o fenómeno de modernização e descentralização da vivência urbana é recente, a procura das suas condicionantes causais obriga a recuar várias décadas, como vimos no cap. 3.4:

- o êxodo, progressivo entre 1956 e 1974 (de novo os "planos de melhoramentos"...), de um total de cerca de 45.000 pessoas é um passo decisivo para acelerar a tendência de deslocalização da habitação do centro tradicional para as áreas periféricas do concelho ou para os concelhos limítrofes, existente já desde o início do século;
- a especialização funcional - comércio e escritórios - inflaciona os preços de aquisição de habitação nas áreas mais centrais da cidade, enquanto que o mercado de arrendamento é ainda asfixiado pelos efeitos de uma política de rendas desadequada às realidades sociais e económicas do país;
- paralelamente, a migração das populações provenientes do interior do país traz um grande número de novos habitantes às periferias da cidade do Porto (que se somam aos provenientes do centro da cidade), gerando movimentos pendulares de tráfego que vêm agravar os problemas de circulação de uma cidade já congestionada (porque todos estes migrantes ainda trabalham, na sua maioria, no centro do Porto);
- o estrangulamento automóvel da cidade do Porto na década de 80 provoca bloqueios cíclicos e sistemáticos na acessibilidade dos utentes da zona central, agravados pela ineficácia do sistema de transportes públicos; residir no centro da cidade é cada vez mais um óbice em termos de mobilidade.
- esta situação, para além de motivar a migração de algumas empresas para a periferia, veio incrementar a tendência já iniciada de mudança de residências: não só para os trabalhadores das empresas migradas, mas para uma parte da população mais sensível

[1] Como vimos, esta autora acredita que os espaços urbanos têm capacidade para realizar um "autopoliciamento" informal e inconsciente, desde que a existência de estabelecimentos comerciais ou empresas que funcionem a diferentes horários, misturados com habitação, assegurem que as ruas são vividas e vigiadas pelos seus próprios utilizadores (e estes possuam confiança na solidariedade e suporte do meio urbano em que se inserem) e exista clara demarcação do espaço privado e do espaço público.

sensível à claustrofobia de viver prisioneira de uma cidade permanentemente engarrafada, com todos os inconvenientes ambientais inerentes - poluição atmosférica, poluição sonora, stress.

As consequências urbanas desta rede de circunstâncias conjunturais estão já hoje a marcar o centro tradicional da cidade, acelerando o seu esvaziamento habitacional, tornando caótico o trânsito e o estacionamento durante as horas úteis (quando o uso urbano do centro tradicional é ainda intenso) e provocando a degradação dos seus edifícios. O desequilíbrio do meio urbano que a diminuição da habitação provoca (a "baixa" está deserta, de noite e com muito trânsito, de dia) origina uma imagem nocturna desfavorável, que é amplamente difundida pela imprensa (que enfatiza a degradação urbana, a desertificação e a marginalidade que, supostamente, invadiram o centro da cidade).

Assim, este conjunto de circunstâncias interagem continuamente entre si: se a má imagem nocturna do centro tradicional da cidade diminui a sua atractividade nocturna (o que, por sua vez, agrava a desertificação que está na origem dessa má imagem), a diminuição da população residente afecta as actividades comerciais de âmbito local, o que, dada a referida conjuntura económica desfavorável pode provocar o encerramento de alguns destes espaços comerciais e a consequente degradação dos edifícios onde se situam, enquanto, por sua vez, os problemas de acessibilidade e estacionamento prejudicam a atractividade habitacional, também dificultada pela degradação do parque edificado e pela má imagem difundida pelos média.

Esta análise, aparentemente catastrofista, procura apenas ser um retrato realista de uma tendência de evolução das dinâmicas urbanas; se a situação não é hoje tão grave como o retrato que é dado pelos média parece sugerir,[1] ela é pelo menos preocupante por duas ordens de razões:

- não parece apresentar uma tendência de inversão, nos últimos anos; antes pelo contrário, os dados do INE apresentados pelo jornal "Público" de 3.10 (Costa, 1997)

[1] observe-se, por exemplo, o artigo de Jorge Marmelo (1996) no Jornal Público de 28 de Abril, "A vida marginal do coração do Porto: "*A terciarização desertificou a Baixa e, à noite, as ruas sem gente tornaram-se pasto fácil para a proliferação de actividades marginais. (...) o coração do Porto (...) tornou-se num local mais perigoso, repositório de todo o tipo de dramas individuais. Da pobreza à toxicodependência vai um passo, e desta à prostituição é um salto. No abismo da noite do Porto.*"; este é apenas um artigo entre muitos, que poderíamos citar: "Menos 23 mil habitantes", de Margarida Gomes (1996) Público de 30.4, "Mais de 40 mil casas vazias", de Luís Costa (1996) Público de 12.7; "Menos residentes, mais estudantes" de Luís Costa (1997) Público de 3.10; etc...

apresentam uma evolução recente (entre 1991 e 1996) que confirma a continuação do fenómeno de desertificação das freguesias centrais (Miragaia, S. Nicolau, Sé e Vitória), que apresentam uma diminuição de 1085 agregados familiares em 1996 (o que representa menos 15% em relação a 1991!) e das freguesias pericentrais (Bonfim, Cedofeita, Massarelos e Sto. Ildefonso) que apresentam uma importante diminuição de 2850 famílias (cerca de 8,8%), enquanto o número de agregados familiares residente nas freguesias periféricas (Aldoar, Campanhã, Foz, Lordelo, Nevogilde, Paranhos e Ramalde) continua a aumentar (6,6%);

- a continuação desta evolução pode gerar um fenómeno incontrolável de estigmatização das áreas centrais que tornará muito difícil a sua posterior recuperação.

Efectivamente, já hoje estas áreas se relacionam, na opinião pública, com um sentimento de insegurança nocturna; são áreas que se evitam, que não se frequentam de noite. Já são visíveis algumas consequências deste clima: em menos de um mês são encerradas quatro salas de cinema (duas na "baixa"- Lumiéres e duas na zona da Boavista - Foco e Pedro Cem) e quatro outras (duas do Trindade, Batalha e Sala Bebé) atravessam dificuldades relacionadas com falta de público, enquanto os "multiplex" recentemente surgidos nas megaestruturas comerciais da periferia da cidade são um caso de sucesso (as salas do Shopping Arrábida, inaugurado apenas há um ano, esperam conseguir atingir dois milhões de espectadores em Dezembro de 97...).[1]

Este abandono dos cinemas tradicionais pelo público portuense deve-se a um grande conjunto de razões, que são sensivelmente as mesmas que afastam os consumidores do comércio tradicional e que, de um modo geral, afastam a população do Porto dos espaços públicos do centro da cidade: trânsito, dificuldade de encontrar estacionamento e desconforto, por oposição a acessibilidade, estacionamento garantido (e gratuito) e ambiente climatizado existentes nas chamadas grandes superfícies. Se a estas vantagens concorrenciais se junta o factor insegurança, a tendência de desertificação só pode aumentar: cada vez mais gente evita a baixa, de noite, por causa do sentimento de insegurança que lhes provoca a ausência de gente nas ruas. É, obviamente, um círculo vicioso...

A desertificação nocturna, no entanto, é também um sintoma do esvaziamento habitacional de certas áreas; esta prejudica já hoje o pequeno comércio e poderá também em

[1] sobre a situação das salas de cinema no Porto e concelhos limítrofes ver o artigo de Sérgio Andrade (1997) "Passos Manuel contra a corrente" no jornal Público de 10 de Outubro.

breve tornar-se prejudicial ao nível dos serviços: agências bancárias, companhias de seguros, profissionais liberais, etc... Se esta tendência não é invertida (ou, pelo menos, estancada), corremos o risco de enfrentar uma crise geral, multifuncional, que esvazie o centro da cidade de todo o conjunto de actividades geradoras da vitalidade que esta ainda hoje detém, deixando a "baixa" verdadeiramente deserta e decadente (tanto no estado de conservação dos seus edifícios como na segurança dos seus espaços públicos).

Entendo que este, não é, no entanto, um problema provocado pelo surgimento de novas dinâmicas urbanas (vivência periférica), mas sim um problema de desadequação das dinâmicas urbanas do centro da cidade às suas próprias necessidades: a cidade tradicional expulsou os seus habitantes, num processo paralelo de degradação e terciarização do parque habitacional. Mas se não mora ninguém no centro, o comércio e os serviços perdem clientes, os problemas de trânsito diurno tornam-se insustentáveis e a insegurança nocturna aumenta. O problema não é, assim, o facto de existirem novas formas de funcionamento da cidade; o problema é que, deste modo, a cidade tradicional não pode funcionar...

Qual pode ser então o papel das políticas urbanas na prevenção da continuação desta evolução, negativa para a desejada sustentabilidade da segurança desses espaços urbanos?

Em primeiro, lugar, é necessário aprender com os resultados das políticas anteriores, depois de mais de meio século de políticas "descentralizadoras", próprias de uma cidade que era, ainda nos anos 50, extremamente densa e concentrada: desde a lei das rendas, às políticas dos "planos de melhoramentos", dos primeiros anos de acção do CRUARB, à mais recente política de descentralização das instalações universitárias, que os diferentes agentes que gerem a relação das populações com os espaços urbanos têm contribuído para a desertificação habitacional do centro.

Mas esta situação não se deve só às políticas que foram implementadas nestes anos, também se deve à ausência de políticas adequadas noutros sectores:

- deficiente gestão da rede de transporte colectivo;
- ausência de uma política eficaz de apoio à reabilitação de edifícios degradados (nomeadamente para aqueles que não se encontram no chamado "centro histórico");
- ausência de uma política de controlo de concentrações unifuncionais (nomeadamente, de terciário).

A ausência de uma política eficaz de transporte público na cidade do Porto é um tema recorrente em qualquer texto ou discurso sobre os problemas da cidade, pelo que não me proponho desenvolvê-lo aqui com grande profundidade:[1] refiro apenas que acredito que o problema não é uma deficiência de meios, mas é sobretudo uma má relação nodal das redes existentes, tanto entre os diferentes modos de transporte público (comboio, eléctricos, troleicarros, autocarros dos STCP e da iniciativa privada), como entre estes, o transporte individual e o peão (a deslocação pedonal, convém não esquecer, é também um modo de transporte). Não existe uma política integrada, que favoreça uma articulação entre os vários modos de transporte, e permita a sua utilização confortável e rápida no mesmo trajecto; assim, o potencial aproveitamento de cada uma das linhas é desperdiçado, tornando o seu uso moroso e desconfortável, pouco competitivo em relação ao transporte individual (até porque, não existindo uma política eficaz de favorecimento do T. P. em relação ao T. I., aquele enfrenta as mesmas dificuldades que este, na sua relação com o trânsito intenso da cidade).

Assim, sendo o uso exclusivo do automóvel particular mais apelativo do que a sua articulação com o sistema de transporte colectivo, o seu utente tende a adoptar os hábitos vivênciais que melhor se adequam à mobilidade do transporte individual: a vivência periférica. Contrariar esta situação, face à realidade dos hábitos instalados na cidade de hoje, é uma tarefa complexa, e tem sido um objectivo perseguido pelos técnicos de tráfego da CMP, nos últimos anos, com alguns passos positivos: instalação de um sistema de gestão integrada dos semáforos da cidade, criação de novos percursos de escoamento do trânsito (no sentido de saída da cidade) e modernização da frota de autocarros com veículos mais confortáveis (de menor dimensão que os tradicionais, nalgumas linhas). A futura construção da rede de Metro do Porto, se convenientemente articulada com os restantes modos de transporte, pode vir a ser um passo importante na inversão desta tendência, contribuindo assim para viabilizar a vivência do centro da cidade (se não for já demasiado tarde...).

Faltam, no entanto, um conjunto de medidas de favorecimento do transporte público em relação ao individual, tornando este competitivo em relação aquele: aumento do número de "faixas de bus", proibição de circulação de automóveis em algumas ruas (que passariam a funcionar unicamente com transporte público) e redução dos lugares de estacionamento na área central (necessariamente complementada com a criação de parques de

[1] para um diagnóstico e cenários de evolução da rede de T. P. na cidade do Porto e respectiva Área Metropolitana, ver o "Estudo Estratégico do Sistema de Transportes da Área Metropolitana do Porto" (Silva, 1996).

estacionamentos em áreas pericentrais, articulados com pontos de acesso nodal a transporte público).

Estas são, no entanto, medidas que exigem uma grande coragem política, porque para além, de serem impopulares no curto prazo, apresentam um risco não desprezável de apresentarem um resultado inverso ao pretendido: constituírem mais um factor de desagrado da população em relação ao centro, expulsando um número de moradores e utentes superior ao número daqueles que atrai...

No entanto, se fosse servido por um sistema de transporte público rápido, cómodo e económico (mesmo que, para isso, seja necessário dificultar muito o acesso ao T. I., o que me parece inevitável) o centro do Porto poderia tornar-se mais apelativo para a localização habitacional, nomeadamente para as novas gerações, "*que ainda não possuem o vício do automóvel*"...[1]

Em relação ao apoio à recuperação de edifícios degradados, a situação é (como vimos no capítulo 4.4.2), de total inexistência de políticas até 1974, ano em que o CRUARB inicia a sua actividade (inicialmente confinada à Ribeira-Barredo, mais tarde alargada a toda a área que está hoje classificada como "Património Mundial"). No entanto, a sua política de intervenção é, desde sempre, mais vocacionada para as preocupações da conservação e reabilitação dos valores patrimoniais morfológicos dos edifícios da sua zona de intervenção, como se depreende na leitura dos nove artigos que compõem o sucinto regulamento do centro histórico que apresentou à CMP em 4.11.88.[2]

Este é assim, um regulamento que exprime sobretudo uma política de não-regulamentação (atente-se no artigo nono e último, onde se refere que "*poderão ser admitidas excepções a este regulamento, desde que a unidade e grande qualidade arquitectónica do edifício o justifique*"); esta é aliás abertamente defendida pelos seus técnicos: nas palavras do arquitecto António Moura (na já referida entrevista pessoal concedida em 23.10.97), dada as singularidades de cada caso e a diversidade de situações que encontramos no Centro Histórico do Porto, a única possibilidade de regulamentação

---

[1] Esta é uma convicção (que partilho) do arquitecto António Moura, técnico do CRUARB, com base na procura de habitação no centro histórico, que já hoje existe, da parte das gerações mais jovens (declarações concedidas em entrevista pessoal realizada em 23.10.97).

[2] Este regulamento, começando por exprimir uma preocupação com os "*índices de degradação alarmantes*" dos centros históricos das cidades do nosso país e com o facto de aí se construir actualmente "*sem o mínimo respeito pelos valores arquitectónicos, ambientais e culturais*", obriga a que todos os projectos de intervenção na zona de abrangência tenham a intervenção de arquitecto, e refere quais os materiais a utilizar em caixilharias, paredes, coberturas, varandas e outros elementos constituintes dos edifícios a recuperar (CMP, 1988)

era realizar um regulamento para cada um dos 2.000 edifícios desta área (o que, na realidade, é o que o CRUARB tem vindo a realizar, na sua actividade desde 74: análise e apoio, caso a caso, aos diferentes projectos ou intenções de recuperação).

Aliás, segundo A. Moura, uma das tarefa mais difíceis do CRUARB tem sido precisamente conseguir a não aplicação, na área do centro histórico, de regulamentos municipais (o índice de Coeficiente de Ocupação do Solo do PDM, por exemplo, não se aplica no centro histórico) e nacionais (conseguindo a aprovação excepcional de edifícios que não respeitam algumas regras do Regulamento Geral das Edificações Urbanas e do Regulamento de Segurança Contra Incêndios) que, a serem seguidos, obrigariam a demolir grande parte dos edifícios da malha medieval. Este técnico defende ainda que um dos problemas da área central da cidade, não abrangida pela classificação "centro histórico", é a inexistência de um gabinete de apoio (do tipo do CRUARB) que analise os seus problemas de reabilitação e recuperação na sua especificidade; assim, uma das causas da desertificação (que, segundo Moura, é um fenómeno que não afecta o centro histórico, onde a densidade habitacional é ainda muito alta) seria precisamente a incapacidade de edifícios construídos nos séculos XVIII e XIX de se adaptarem aos regulamentos higienicistas e modernistas dos anos 70 (por exemplo, o artigo 50 ° do RGEU, que obriga à instalação de um ascensor nas edificações com mais de 3 pisos, inviabiliza só por si a habitabilidade da maioria destes edifícios).

Paralelamente a esta acção do CRUARB, exclusivamente vocacionada para a recuperação da vertente física do espaço urbano, numa perspectiva de preservação patrimonial, foi criada mais recentemente uma outra instituição de gestão municipal, a Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto, com objectivos complementares: um trabalho eminentemente social, de apoio às populações. Segundo o Arq. Jorge Lira, [1] técnico desta instituição, também aqui se está a combater a desertificação, tentando criar condições para que as populações possam ter, no centro histórico, não só a sua habitação, mas também o seu emprego, os seus centros de apoio social e as suas instituições de caracter recreativo e cultural; pretende-se revitalizar, não só os edifícios, mas também a estrutura social dos espaços urbanos.[2]

---

[1] em entrevista pessoal concedida em 12.10.97

[2] nas palavras do Arq. Jorge Lira, na sua comunicação no Seminário Comemorativo do Dia Mundial da Arquitectura, realizado em 4.10.97, a sua "*operação de Reabilitação Urbana (...) procura fundamentalmente dar apoio e resposta ao trabalho eminentemente social que a fundação realiza, combatendo ao mesmo tempo, nas frentes possíveis, a acentuada degradação física da malha urbana, que é geradora dos mais graves exemplos de insalubridade habitacional, com consequências inevitáveis ao nível social, transformando o processo numa complicada teia que conduz à preservação da miséria, da pobreza,*

Para alem da acção destas instituições de apoio à recuperação do tecido social e urbano, que exercem a sua actividade exclusivamente do Centro Histórico, não existe nenhum outro instrumento municipal de apoio à reabilitação de edifícios degradados no concelho do Porto; assim, os únicos mecanismos que abrangem a restante área da baixa portuense são os instrumentos jurídico-financeiros existentes a nível nacional: o RECRIA,[1] o RECRIPH[2] e o REHABITA.[3] Este conjunto de instrumentos de apoio não tem sido, no entanto, muito eficazes na mobilização de proprietários, senhorios e inquilinos para a reabilitação do parque habitacional degradado do centro da cidade do Porto. Por duas ordens de razões, ainda segundo a opinião de A. Moura:

- no Centro Histórico, pela atitude espectante dos proprietários, senhorios e inquilinos dos edifícios ainda não recuperados, que aguardam mais ou menos pacientemente que a acção do CRUARB chegue ao seu imóvel...
- na restante área central da cidade, pela já referida dificuldade em conciliar a realização de obras de restauro e a obediência às regras do RGEU e aos índices do PDM, sem a qual não é possível obter o certificado de habitabilidade necessário à colocação do imóvel (ou da fracção) no mercado imobiliário, para venda ou arrendamento.

Por último, a ausência de uma política de controlo de concentrações unifuncionais, é uma circunstância natural, uma vez que este tipo de fenómenos nunca foi considerada um problema da cidade; pelo contrário, ainda em 1962 o plano Auzelle (primeiro instrumento de planeamento efectivo da cidade, que está na origem de muitas das condicionantes do actual PDM) assumia uma filosofia que se baseava na separação funcional ("zonning" - herança das ideias urbanísticas do modernismo e do funcionalismo, nascidas com a já referida "Carta de Atenas") das actividades da cidade, definindo áreas industriais, áreas de comércio e serviços e áreas de habitação (entre outras). Esta metodologia, nascida com a

---

da marginalização e da exclusão social.(...) A Reabilitação Social é, mais que um desafio, uma necessidade imperativa, absoluta, indiscutível. A reabilitação Urbana, é para a Reabilitação Social, como que uma consequência e ao mesmo tempo, uma necessidade".

[1] Regime Especial de Comparticipação na Recuperação de Imóveis Arrendados, podendo comparticipar (a fundo perdido), entre 15 e 82,5% das despesas de recuperação de imóveis degradados, a pedido de proprietários, senhorios, inquilinos ou Câmaras Municipais.

[2] Regime Especial de Comparticipação e Financiamento na Recuperação de Imóveis em Regime de Propriedade Horizontal, podendo comparticipar (a fundo perdido), entre 20 e 30% (e financiar o restante na totalidade) das despesas de recuperação de imóveis em regime de propriedade horizontal.

[3] Regime de Apoio à Recuperação Habitacional em Áreas Urbanas Antigas, aplicável em áreas críticas de núcleos urbanos históricos que possuam planos de urbanização, planos de pormenor ou regulamentos urbanísticos aprovados.

necessidade de separar as ruidosas, poluidoras e inestéticas (para alem de geradoras de tráfego de pesados, por sua vez ruidoso, poluente e inestético) unidades de indústria pesada das áreas habitacionais, não faz hoje qualquer sentido para a maioria das actividades urbanas, que só ganham em se misturar, mais ou menos anarquicamente, nos mesmos espaços urbanos: habitação, comércio, escritórios, serviços, pequena indústria não poluente, estabelecimentos de ensino, equipamentos desportivos, etc. Como Jane Jacobs já em 1961 explicava, é do cruzamento deste conjunto de actividades que nasce a característica única dos espaços urbanos, a que chamamos urbanidade...[1]

No entanto, esta terciarização descontrolada, que inicialmente cria um ambiente urbano de grande vitalidade e diversidade, acaba por conduzir, mais tarde ou mais cedo, a fenómenos de auto-destruição dessa diversidade e portanto, dessa vitalidade urbana. Jane Jacobs já em 1961 explica o fenómeno,[2] como um fenómeno universal que pode afectar em maior ou menor grau os espaços urbanos mais "bem sucedidos" (em termos de vitalidade e de diversidade funcional), e nomeadamente as principais cidades americanas da época.

O mecanismo é simples, para Jacobs: se um sector de cidade possui grande vitalidade urbana, a competição pelo espaço aumenta, criam-se fenómenos especulativos e os preços da renda fundiária sobem; como é evidente, este é um processo selectivo, que tende a expulsar (a troco de boas compensações económicas) todas as actividades que não sejam suficientemente rentáveis para assegurar um retorno consentâneo com o valor dos edifícios, que é um valor que não depende do edifício em si, mas da sua localização; esta área tende, portanto, a especializar-se, destruindo aquela que era a principal causa do seu sucesso: a diversidade, o mecanismo intrincado de mútuo apoio económico e social que a diversidade funcional proporciona.[3]

O caso da cidade do Porto, nomeadamente da "baixa" portuense, pode facilmente ser explicado por este modelo: a grande densidade e diversidade funcional do núcleo central da cidade, no anos 50, cria condições para o florescimento de uma série de actividades do

---

[1] "*To understand cities, we have to deal outright with combinations or mixtures of uses, not separate uses, as the essential phenomena.(...) A mixture of uses, if it is to be sufficiently complex to sustain city safety, public contact, and cross-use, needs an enourmous diversity of ingredients. So the first question - and I think by far the most important question - about planning cities is this: how can cities generate enough mixture among uses - enough diversity - throughout enough of their territories, to sustain their own civilization?*"(Jacobs, 1961, p.155-156)

[2] no capítulo "*The self-destruction of diversity*", (Jacobs, 1961, p.255-270)

[3] "*First, we must understand that self-destruction of diversity is caused by success, not by failure. Second, we must understand that the process is a continuation of the same economic processes that led to the sucess itself, and were indispensable to it. Diversity grows in a city area because of economic opportunity and economic attraction. During the process of diversity growth, rival users of space are crowded out. All city diversity grows, in part at least, at the expense of some other tissue.*" (Jacobs, 1961, p.264-265)

sector terciário, que provoca a valorização dos edifícios de algumas das principais vias estruturantes deste espaço urbano: ruas de Santa Catarina, Sá da Bandeira, Passos Manuel, 31 de Janeiro, Clérigos, Carmelitas, Mouzinho da Silveira e das Flores, Av. dos Aliados e praça de D. João I, são alguns exemplos de espaços urbanos onde este fenómeno especulativo ocorre. Consequentemente, o comércio (algum tipo de comércio, nomeadamente o comércio não diário) tende a ocupar o rés-do-chão de todos os edifícios, e os escritórios tendem a localizar-se nos pisos superiores, expulsando a habitação. Noutros casos, o comércio ocupa todo o prédio, uma vez que, ao ocupar toda a área de rés-do-chão, inviabiliza o acesso aos pisos superiores para a habitação: estes passam a ser espaços de armazenagem do próprio comércio, o que explica a singular forma de degradação de muitos dos edifícios da baixa da nossa cidade: rés-do chão comercial em óptimo estado, 1° (e por vezes também 2°) piso de armazenagem em estado razoável, e degradação crescente dos pisos superiores, que aumenta no sentido ascendente, culminando muitas vezes num último piso em estado pouco menos que ruinoso.

Esta valorização do potencial terciário da zona, conciliada aos já referidos efeitos nocivos da "lei das rendas", aumenta extraordinariamente o diferencial de expectativa de lucro entre o arrendamento para comércio ou escritórios e o arrendamento para habitação.

Em resumo, aquilo a que hoje chamamos "desertificação" é um problema que resulta sobretudo da conjugação do efeito de ausência de políticas eficazes de conservação do parque edificado e gestão de trânsito, associado a uma tendência natural de especialização funcional da "baixa" da cidade do Porto[1]. Os seus efeitos, se nada for feito para contrariar a tendência, podem ser graves, a curto ou médio prazo, a exemplo do que aconteceu (por razões de outra ordem, que se prendem com a evolução da cidade no século XVIII e XIX)[2] com as áreas da Sé, Ribeira e Miragaia, outrora prósperas e hoje áreas problema, que necessitam de programas especiais de reabilitação para a recuperação do seu tecido social e urbano, (uma vez que a situação de marginalização económica, social e urbana dos seus

[1] Convém não esquecer que, quando se fala de "desertificação", se está a falar apenas da chamada "baixa" do Porto, (a área de especialização terciária que envolve a Avenida dos Aliados). Fora desta área, no restante espaço urbano da cidade do Porto, não existe esta tendência de esvaziamento habitacional: as ruas da Boavista, de Cedofeita ou da Alegria, embora situadas muito perto do centro tradicional, já apresentam uma realidade completamente diferente...

[2] Sobre este tema ver o capítulo "*O Porto Oitocentista*" da História do Porto de Luís Oliveira Ramos (1995).

espaços e das suas populações não permite que esta recuperação se desenvolva através da sua própria vitalidade).[1]

Será então melhor prevenir hoje, através de políticas que utilizem a ainda forte dinâmica urbana destes espaços para a sua recuperação, do que remediar amanhã. Mas como?

Já referi qual a atitude face às políticas de tráfego (beneficio do transporte público em prejuízo do transporte individual) que me parece mais adequada a enfrentar o problema da mobilidade dos moradores do centro. Quanto ao problema da degradação do parque edificado, vimos também que ele possui duas vertentes: a desadequação da regulamentação existente (PDM, RGEU, Regulamentos de Segurança, etc) à viabilidade de realização de obras de restauro que não alterem as características morfo-tipológicas dos edifícios, por um lado, e, por outro, os efeitos nocivos conjugados da lei das rendas e da crescente terciarização da zona. A resolução da primeira vertente deste problema pode passar por um de dois tipos de acção:

- uma hipótese possível é a criação de um regulamento municipal de excepção para edifícios que apresentam determinadas características (que se podem definir através do ano de construção, da localização na cidade, da tipologia e do valor patrimonial), que permita que a intervenção neste tipo de edifício não seja obrigada a respeitar algumas regras do PDM e do RGEU, tendo obrigatoriamente de respeitar outras que seriam elaboradas para o efeito; para isto seria necessária uma revisão do actual PDM (uma vez que em relação ao RGEU, a dispensa de licença em obras de conservação, mediante regulamentação especial da câmara municipal está prevista no seu Art. 2º);[2]
- uma segunda hipótese seria a da criação de um organismo de apoio à renovação urbana da "baixa" do Porto, que funcionaria nos mesmos moldes em que o CRUARB tem funcionado nas últimas duas décadas: avaliação de processos e

---

[1] *"In time, a place that was once so successful and once the object of such ardent competition, wanes and becomes marginal"* (Jacobs, 1961, p.257)

[2] *"Art. 2.º A execução de obras e trabalhos (...) não pode ser levada a efeito sem prévia licença das câmaras municipais, às quais incumbe também a fiscalização do cumprimento das disposições deste regulamento.*
1.º Tratando-se de obras que, pela sua natureza ou localização, possam considerar-se de pequena importância sob os pontos de vista de salubridade, segurança ou estética, designadamente (...) obras ligeiras de conservação ou outras (...) que não afectem a sua estrutura nem o seu aspecto geral, poderão as câmaras municipais dispensar a licença.
2.º Compete às câmaras municipais fixar em regulamento os limites precisos da isenção a que se refere o parágrafo anterior." (RGEU, 1971. p.13)

intervenção caso a caso, sendo essa instituição quem, posteriormente, defenderia junto da câmara o tratamento excepcional a ser concedido às obras desenvolvidas.

Ambas as soluções apresentam vantagens e inconvenientes: se a primeira é (como todos os regulamentos), por um lado arriscada, porque obriga a prever todo o leque de situações possíveis, (o que é muito difícil numa área tão diversificada como é a "baixa" portuense) e por outro, mais democrática, porque garante o igual tratamento de todos os casos, a segunda, embora obedecendo a uma lógica discricionária (que pode criar situações de desigualdade de tratamento) oferece, por outro lado, mais garantias de uma boa adaptação a condicionantes e problemas imprevistos. O ideal seria talvez uma solução mista: a constituição de um organismo de apoio que baseie a sua acção num regulamento, cuja flexibilidade assegure algum campo de manobra aos técnicos da equipa a constituir.

Quanto a políticas que contrariem a actual tendência para o sector terciário expulsar a habitação, estas são um terreno mais delicado. Existe já uma postura municipal, publicada no edital nº 9/95[1] da Câmara Municipal do Porto, e actualizada pelo edital nº 17/95,[2] que condiciona a autorização de mudanças funcionais, de habitação para serviços, na zona central da cidade, não permitindo a localização de novos edifícios de serviços em quarteirões onde o número de edifícios consagrados a esta actividade exceder 25%. Mas esta postura por si só não é suficiente, até porque vem condicionar a expansão de um sector que se encontra em crise (nomeadamente no que se refere aos escritórios).

Não existe assim nenhuma regra ou regulamento que condicione a ocupação edifícios com actividades comerciais, e que resolva as muitas situações existentes hoje de edifícios cujo rés-do-chão comercial que ocupa a totalidade da frente de lote, impedindo o acesso aos pisos superiores para habitação. Para obter alguns efeitos práticos, deveria existir um regulamento deste tipo, incidindo sobre todos os edifícios comerciais da baixa que estão nestas condições, obrigando-os, num prazo razoável, a permitir a colocação no mercado habitacional de uma percentagem razoável (não menos de 50%) dos pisos do edifício, em condições de habitabilidade. Esta medida, que A. Moura considera que é inviável porque provocaria uma pequena revolução no influente grupo de pequenos lojistas da "baixa", exige grande coragem política, sem dúvida; mas, se acompanhada por um esclarecimento público que apresentasse o diagnóstico da presente situação da baixa do Porto, suas causas e consequências, deveria ser compreendida e apoiada pelos proprietários

[1] de 10.5.95 (CMP, 1995a).
[2] de 7.8.95 (CMP, 1995b).

do pequeno comércio; afinal, são eles quem mais tem a ganhar com a inversão do fenómeno de desertificação habitacional da baixa...

Em conclusão, o que me parece mais importante salientar (de tudo o que foi referido neste subcapítulo) é que a chamada "desertificação" é um fenómeno que se restringe a uma área limitada (a chamada "baixa", núcleo urbano com predomínio de terciário envolvente da av. dos Aliados) e não é hoje tão grave como pode parecer pela imagem que a imprensa dele apresenta; no entanto, do ponto de vista da segurança urbana, este é um fenómeno que pode vir a ter (num futuro mais ou menos próximo) consequências bem mais graves que as que hoje apresenta (que são talvez mais evidentes, hoje, ao nível do sentimento de insegurança do que ao nível da insegurança objectiva).

Para o âmbito deste capítulo, é importante referir que este é um fenómeno que se deve sobretudo à ausência de políticas urbanas adequadas (de transportes, de reabilitação urbana, de gestão de expectativas imobiliárias), mais do que a efeitos directos da presença dessas políticas (apesar de, indirectamente, os "Planos de Melhoramentos" e a "lei das rendas" terem sido importantes factores causais da presente conjuntura).

Não quero deixar também de salientar que as novas vivências urbanas (periféricas) da cidade não parecem constituir, por si só, um factor de desiquilíbrio da pretendida sustentabilidade da segurança do meio urbano. Esta é uma realidade perfeitamente compatível com a vivência tradicional da cidade: a coexistência de dois sistemas paralelos e alternativos de vivência urbana (uma centrípta, apoiada no transporte público e nos espaços tradicionais da cidade e outra periférica, apoiada no transporte individual e nos novos espaços colectivos privados) na mesma cidade é possível e até benéfica para os seus habitantes.

É apenas necessário que ambos os sistemas possam funcionar dentro das suas próprias regras; no caso da cidade do Porto, o problema de "desertificação" do centro tradicional é, simultaneamente, causa e efeito de um mau funcionamento interno desse espaço urbano.

Conclusão.

O principal contributo que entendo que este trabalho pode trazer ao campo disciplinar do planeamento do ambiente urbano é o entendimento da segurança como factor indissociável do conceito de sustentabilidade urbana.

Quando hoje se fala de sustentabilidade (e hoje fala-se muito de sustentabilidade...), referem-se sobretudo relações de factores económicos com factores ambientais, numa perspectiva próxima da disciplina da ecologia: o desenvolvimento não deve enfraquecer os recursos naturais do meio, não pode acarretar um desgaste destes recursos que ultrapasse a sua capacidade de renovação. Este conceito, encarado num âmbito mais alargado, pode levar à consideração de outros factores de sustentabilidade do meio; assim, defendo que a segurança, como recurso ambiental indispensável ao bem estar físico e psíquico das populações, deve ser encarada como factor de sustentabilidade.

Para isto, é necessário compreender de que modo é que o factor segurança pode ser afectado pelas dinâmicas urbanas. O principal esforço deste trabalho foi assim no sentido de analisar a problemática da relação entre espaço urbano e segurança do ponto de vista do técnico de planeamento, tentando encontrar argumentos que reforcem a definição do conceito de segurança como factor de sustentabilidade.

Assim, procurou-se usar a problemática do crime como um pretexto para o estudo da cidade como entidade morfo-tipológica e como gerador de dinâmicas vivênciais, na convicção de que a segurança é mais um dos muitos vectores a levar em conta na complexidade de matérias que interessam ao técnico de planeamento; não é o único, não é o mais importante, mas não pode ser negligenciado. É a sua relação com as restantes preocupações do planeamento urbano, expressas em políticas urbanas, que, nesta perspectiva, interessa estudar; é, pelo menos, esse o ponto de vista que este trabalho adopta e tenta aplicar ao longo de todo o seu desenvolvimento:

- No capítulo 1, **crime e cidade: os caminhos paralelos da criminologia ambiental e do planeamento urbano**, utiliza-se a pesquisa bibliográfica efectuada, cruzando obras de referência da teoria da criminologia com alguns conceitos do planeamento urbano, procurando demonstrar que ambos os campos disciplinares têm raízes, percursos e preocupações comuns; neste aspecto, a principal conclusão a retirar é a de que a ausência de políticas urbanas não é sustentável se existem fortes dinâmicas de alteração urbana (como os estudos da Escola de Chicago demonstram em relação aos problemas das populações migrantes) e que a existência de políticas urbanas

desadequadas não resolve os problemas, apenas os transfere e, por vezes, agrava (como referem os estudos de Jacobs e Newman);

- No capítulo 2, **a cidade do Porto e o crime: pressupostos para um estudo de macro-escala**, ao transportar algumas das premissas deste enquadramento teórico para o caso de Portugal e do Porto, procurou-se uma reflexão menos abstracta desta relação, contextualizando-a em função de uma realidade mais conhecida: as hipóteses formuladas são já um primeiro passo (ainda pouco consciente) no sentido da definição do conceito de sustentabilidade da segurança urbana como conceito operativo. Pressupor que "a evolução da incidência do crime na cidade pode ser explicada com base nas transformações morfotipológicas do meio urbano e das consequentes alterações do modo de vida das populações"[1] implica acreditar que existe uma relação de causa-efeito entre este e aquelas, e que esta relação pode ser estudada do ponto de vista do técnico de planeamento...

- A procura desta definição do papel do conceito de sustentabilidade da segurança urbana como indutor de instrumentos operativos para a disciplina do planeamento motiva toda a pesquisa realizada no capítulo 3, **crescimento e decréscimo do crime no Porto: a cidade e a metrópole**, e no capítulo 4, **a cidade do Porto no século XX: processos urbanos e insegurança.** A análise quantitativa de um caso prático tenta identificar os principais factores de desequilíbrio do factor segurança nesse meio urbano e a análise cartográfica procura verificar se estes factores de desequilíbrio tem consequências físicas na incidência do crime no espaço em estudo e de que modo. Estes tipos de análise são ambos importantes, pois cada um deles permite compreender um tipo distinto de evolução do crime, o primeiro mais relacionado com factores políticos, económicos e sociais, o segundo mais relacionado com dinâmicas urbanas (naturais ou induzidas); como vimos no cap. 4.6, só através do cruzamento das duas vertentes de análise é possível compreender quais os factores de desequilíbrio da sustentabilidade da segurança urbana que se relacionam com a disciplina do planeamento;

- Finalmente, no capítulo 5, **a segurança como recurso renovável da cidade: políticas urbanas e sustentabilidade**, procurou-se tornar o conceito operativo, já não apenas na análise das realidades da cidade, passadas e presentes, mas no sentido de o

[1] ver cap. 2, pag. ?

utilizar como instrumento de avaliação de políticas urbanas futuras; este é, sem duvida, o campo mais arriscado e mais difícil, mas é talvez o mais necessário;.

É assim neste campo que o conceito de sustentabilidade da segurança urbana se revela de especial importância: ele implica um mudança de atitude tanto para o criminólogo como para o planeador. Se a maioria dos estudos de criminologia ambiental encara o problema como se não existissem outros agentes a intervir na cidade, com interesses, objectivos e preocupações que não se relacionam em nada com os da segurança urbana (ou se relacionam apenas tangencialmente, não sendo essa relação suficientemente óbvia para os não criminólogos) também a generalidade dos estudos de planeamento urbano tratam a questão da segurança como algo de exterior ao planeamento, que está presente nas suas preocupações mas que é encarado como um problema cujas relações de causalidade estão fora do âmbito da disciplina.

A importância do conceito de sustentabilidade da segurança urbana reside assim, para mim, na implicação das duas disciplinas e na conotação simultânea da responsabilidade do planeamento e das limitações do campo de acção da criminologia.

No capítulo de conclusão de uma dissertação de mestrado é suposto referir as principais limitações do trabalho desenvolvido, as questões mais importantes deixadas em aberto e os caminhos que parecem mais promissores para uma prossecução da pesquisa.

Neste aspecto, suponho não diferir muito da generalidade das abordagens congéneres ao afirmar que as limitações, questões em aberto e futuros caminhos exploratórios desta linha de pesquisa parecem hoje ser tantos que a dificuldade da sua explanação está na escolha daqueles que parecem ser os mais relevantes. Neste tipo de reflexão torna-se um lugar comum dizer que o trabalho deveria começar hoje (no momento em que se escreve a conclusão, que no caso deste trabalho, é realmente a última parte do texto a ser elaborada) e é também este o sentimento que preside a esta última reflexão...

As limitações do trabalho passam, essencialmente, pelo elevado número de questões deixadas em aberto, ou que não foram suficientemente aprofundadas, por manifesta falta de tempo e espaço (também este é um discurso recorrente, mas inevitável...)

Para referir apenas as questões mais genéricas, saliento que:

- carecia de maior desenvolvimento a relação entre as teorias da criminologia e do planeamento, no capítulo 1, nomeadamente no que diz respeito às ideias e práticas desta segunda disciplina (que foram apresentadas de um modo demasiado sucinto e incompleto);
- poderiam ser mais aprofundadas as duas vertentes (quantitativa e cartográfica) da análise dos dados recolhidos nos arquivos da Polícia Judiciária;
- esta recolha, aliás, foi talvez demasiado ambiciosa, tendo representado um investimento de tempo (cinco meses) desnecessariamente longo; hoje, não parece necessário que o período de recolha se iniciasse em 1928, bastaria que começasse a partir de 1946, que é o ano em que a Polícia Judiciária inicia a sua actuação (ver cap. 3.1);
- seria importante aprofundar mais as linhas de desenvolvimento apresentadas no capítulo 5, de relação entre políticas urbanas e segurança, nomeadamente nas duas vertentes referidas: as políticas de habitação social como catalisadores de comportamento desviante e as novas dinâmicas urbanas da cidade do Porto.

Os futuros caminhos de prossecução da pesquisa desenvolvida poderão assim ser vários, dentro das referidas três vertentes de investigação:

- no desenvolvimento da pesquisa teórica sobre as relações entre as disciplinas da criminologia ambiental e do planeamento, seria interessante relacionar algumas das ideias dos Brantingham (1981, 1993) sobre os mapas cognitivos do criminoso com o modelo de Lynch (1960) de análise e percepção da cidade;
- para o aprofundamento da análise do caso prático da cidade do Porto seria proveitoso completar este estudo, tanto com dados da década de 90, como com a análise dos anos impares de ocorrência de delitos, o que constituiria um bom teste aos resultados aqui apresentados;
- para um melhor aproveitamento da informação já recolhida e para possibilitar o seu fácil manuseamento e actualização com novos dados, seria conveniente juntar os dados cartográficos (realizados em "Auto-Cad") com a base de dados alfanuméricos (realizada em "Access") através de uma organização conjunta, num sistema de tipo SIG (Sistema de Informação Geográfica);
- dentro das linhas de investigação apontadas no capítulo 5, seria importante fazer um trabalho de análise em alguns bairros sociais da cidade do Porto, incidindo

sobre a influência das suas características morfo-tipológicas no seu carácter de "território psicotrópico" (Fernandes, 1997a).

Acredito que o desenvolvimento de qualquer uma destas linhas de pesquisa poderá constituir mais um avanço na necessária consciência da importância do planeamento e das políticas urbanas na defesa da sustentabilidade do factor segurança no ambiente urbano.

Referências bibliográficas:

ABRANTES, Teresa (1994) "Efeitos Perversos" dos Bairros Sociais: Observações e Sugestões. *Sociedade e Território*, nº 20, Abril, Lisboa: Afrontamento.

ANDRADE, Sérgio (1997) Passos Manuel contra a corrente. *Público*. 10/10.

ASCHER, (1995) *Métapolis*. Paris: Odile Jacob.

AUGÉ, M. (1992) *Non-Lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Editions du Seuil.

BARNETT, Jonathan (1995) *The Fractured Metropolis*. New York: Harper Collins.

BARRETO, A. (1996) *Tempo de Mudança*. Lisboa: Relógio d'Água.

BARRETO, A. et. al. (1996) *A Situação Social em Portugal, 1960-95*. Lisboa: Instituto de Ciencias Sociais da Universidade de Lisboa.

BARRETO, A. e PRETO, C. V. (1996) *Portugal, 1960-95: Indicadores Sociais*. Lisboa: Público / BPI.

BENEVOLO, Leonardo (1993) *La Città Nella Storia D'Europa*. Gius. Laterza & Figli, Roma-Bari, Itália.

BENTLEY, Deborah L. & BROWN, Barbara B. (1993) Residential burglars judge risk: the role of territoriality. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 13, nº 1, p. 51-61.

CMP (1988) *Proposta de Regulamento para ser aplicado no Centro Histórico do Porto*. Ed. policopiada. Porto: CRUARB

CMP (1995a) edital nº 9/95 da Câmara Municipal do Porto.

CMP (1995b) edital nº 17/95 da Câmara Municipal do Porto.

BRANTINGHAM, P. J. & BRANTINGHAM, P. L. (Ed.) (1981) *Environmental Criminology.* Sage Publications, London, Inglaterra.

BRANTINGHAM, P. J. & BRANTINGHAM, P. L. (1993) Nodes, paths and edges: considerations on the complexity of crime and the physical environment. *Journal of Environmental Psychology.* vol. 13, nº 1, mar. 93, p.3-28.

BROADBENT, Geoffrey (1990) *Emerging concepts in urban design.* Chapman & Hall, London, Inglaterra.

BROWN, Barbara B. & ALTMAN, Irwin (1981) Territoriality and Residential Crime. BRANTINGHAM, P. J. & BRANTINGHAM, P. L. (Ed.) (1981) *Environmental Criminology.* Sage Publications, London, Inglaterra, p.55-76.

BROWN, W. O. (1930) *Race Prejudice: A Sociological Study,* Ph.D., University of Chicago Press.

BURGESS, E. W. (1925) The Grouth of the City. Park, Burgess, & McKenzie (edt.) *The City,* Chicago, University of Chicago Press. p.47-62.

BURGESS, E. & NEWCOMB (éd.) (1931) *Census Data of the City of Chicago,* University of Chicago Press.

CAMPOS, E. (1932), *Prólogo ao Plano da Cidade do Pôrto,* Porto: CMP.

CARDOSO, A. (1988) Área Metropolitana do Porto: problemas e propostas. Brito, R. (Ed.) (1988), Área Metropolitana de Lisboa: que futuro?, Seminário Internacional, Lisboa.

CARDOSO, M. E. (1988) *Os meus problemas,* Lisboa: Assírio & Alvim.

CIAM (1941) *Carta de Atenas,* Paris.

CMP (1956) *Plano de Salubrização das "Ilhas" do Porto*, Porto: CMP.

CMP (1966) *Plano de Melhoramentos*, Porto: CMP.

COELHO, A. Baptista (1994) É preciso Integrar a "Habitação Social" na Continuidade Urbana. *Sociedade e Território*, nº 20, Abril, Lisboa: Afrontamento.

CORBUSIER/ASCORAL (1943) *Os Três estabelecimentos Humanos.* Paris.

COSTA, A. A. (1979) *Dissertação*, Porto: ed. do curso de Arq. da ESBAP.

COSTA, Luís (1996) Mais de 40 mil casas vazias. *Público*. 12/7;

COSTA, Luís (1997) Menos residentes, mais estudantes. *Público.* 3/10.

COULON, Alain (1992) *L'École de Chicago*, Presses Universitaires de France.

CULLEN, Gordon (1971) *Townscape.* Architectural Press.

CUSSON, Maurice (1983) *Le control social du crime*. Paris: Press Universitaire de France.

CUSSON, Maurice (1987) *Pourquoi punir*. Paris: Dalloz.

CUSSON, Maurice (1990) *Croissance et décroissance du crime.* Paris: Press Universitaire de France.

DALGLEISH, Karl, LAWLESS, Paul & VIGAR, Geoff (1994) Environmental Social and Economic Initiatives in european Towns and Cities. EUROPEAN FOUNDATION FOR THE IMPROVEMENT OF LIVING AND WORKING CONDITIONS (1994) *Urban innovation and employment generation*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

DIAS, Júlio (1994) Tendências das políticas Europeias quanto aos modelos de habitação Social. *Sociedade e Território*, nº 20, Abril, Lisboa: Afrontamento.

DOYLE, B. W. (1937) *The Etiquette of Race Relations in the South: A Study in Social Control*, University of Chicago Press.

ESTEVES, Alina Isabel Pereira (1995) *A criminalidade urbana e a percepção do espaço na cidade de Lisboa. Uma geografia da insegurança.* Dissertação de Mestrado. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

FALUDI, Andreas (Ed.) (1973) *A reader in Planning Theory*, Oxford, Pergamon Press.

FERNANDES, L. (1990) *Os Pós Modernos ou a Cidade, o Sector Juvenil e as Drogas*, Porto: Centro de Psicologia do Comportamento Desviante da Faculdade de Psicologia da U. P..

FERNANDES, L. (1997a) *Actores e Territórios Psicotrópicos. Etnografia das drogas numa periferia urbana*, Dissertação de candidatura ao grau de Doutor, Porto, Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação / Centro de Ciências do Comportamento Desviante.

FERNANDES, Luís (1997b) *Pelo Rio Abaixo. Crónica de uma cidade insegura.* Ed. policopiada. Porto: Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação / Centro de Ciências do Comportamento Desviante.

FERRÃO, (1996) *A Demografia Portuguesa*, Lisboa: jornal Público / BPI.

FERREIRA, A. F. (1987) *Por uma Política de Habitação*, Lisboa: Afrontamento.

FERREIRA, A. F. (1994) Habitação Social: Lições e Prevenções Para o PER. *Sociedade e Território*, nº 20, Abril, Lisboa: Afrontamento.

FOLEY, Donald L. (1973) *British Town Planning: One Ideology or Three?*. FALUDI, Andreas (Ed.) (1973) *A reader in Planning Theory*, Oxford, Pergamon Press.

FRAMPTON, Kenneth (1980) *Modern Architecture, a Critical History*, London: Thames and Hudson, U. K., p.73.

FRAZIER, E. F. (1932) *The Negro Family in Chicago*, University of Chicago Press.

FREITAS, Maria João (1994) Os paradoxos do realojamento. *Sociedade e Território*, nº 20, Abril, Lisboa: Afrontamento.

GARREAU, Joel (1981) *The Nine Nations of North America*. New York: Avon Books.

GARREAU, Joel (1991) *Edge City*. New York: Anchor Books.

GARRETT, A. A. (1952) *Plano Regulador da Cidade do Porto*. Porto: CMP.

GOMES, Margarida (1996) Menos 23 mil habitantes. *Público*. 30/4,

GUERRA, Isabel (1994) As pessoas não são coisas que se ponham em gavetas. *Sociedade e Território*, nº 20, Abril, Lisboa: Afrontamento.

GIFFORD, Robert & SHAW, Kelly T. (1994) Resident's and burglar's assessment of burglary risk from defensible space cues. *Journal of Environmental Psychology*, vol. 14, nº 3, set., p.177-193.

GROS, M. C. (1982) *O Alojamento Social Sob o Fascismo*, Lisboa: Afrontamento.

HALL, Peter (1988) *Cities of Tomorrow*. Blackwell, Oxford, U. K..

HALL, Peter (1992) *Urban & Regional Planning*. Routledge, New York, E.U.A.

INE (1991) *Censos de 1991, Resultados Defenitivos, Região Norte*. Lisboa: INE.

JACOBS, Jane (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. Penguin Books.

JEFFERY, C. R. (1971) *Crime Prevention Through Environmental Design*. Beverly Hills: Sage Publications.

JOHNSON, C. S. (1922) *The Negro in Chicago: A Study of Race relations and a Race Riot in 1919,* University of Chicago Press.

L.B.S.A.A.L. (1976) *Livro Branco do SAAL*, Porto, ed. do curso de Arq. da ESBAP.

LANDESCO, J. (1929) *Organized Crime in Chicago,* Chicago, Illinois Association for Criminal Justice.

LYNCH, Kevin (1960) *The image of the city*. Harvard Institute of Technology.

LOEWEN, Laura J., STEEL, Gary Daniel & SUEDFELD, Peter (1993) Perceived safety from crime in the urban environment. *Journal of Environmental Psychology,* vol. 13, nº 4, dec., p.323-324.

MARMELO, Jorge (1996) A vida marginal do coração do Porto. *Público.* 28/4.

MEEKS, John W., PERKINS, Douglas D. & TAYLOR, Ralph B. (1992) The physical environment of street blocks and resident perceptions of crime and disorder: implications for theory and measurement. *Journal of Environmental Psychology*. vol. 12, nº 1..

MEIRELES M., ROCHA, C., TEIXEIRA, I., SOUSA, V. (1985) Ribeira-Barredo, operação de "renovação urbana". *Sociedade e Território*, 2, p.55-67.

MEYERSON, M. (1973) Building the Middle-Range for Comprehensive Planning. FALUDI, Andreas (Ed.) (1973) *A reader in Planning Theory.* Oxford: Pergamon Press.

MIETHE, Terance D., MEIER, Robert F. (1994) *Crime and its Social Context.* New York: State University of N. Y. Press.

MOTA, S. M. (1988) *Subsídios para o estudo do Arquivo Histórico da Polícia Judiciária do Porto.* Porto: Universidade Portucalense.

NEWMAN, Oscar (1971) *Architectural design for crime prevention.* Washington D. C.: N. I. L. E.

NEWMAN, Oscar (1972) *Defensible space. Crime prevention through urban design.* New York: McMillan.

OLIVEIRA, J. M. P. (1973) *O Espaço Urbano do Porto.* Coimbra: Instituto de Alta Cultura da Faculdade de Letras da U. C..

PARK, R. & BURGESS, E. (1921) *Introduction to the Science of Sociology,* University of Chicago Press.

PERKINS, Douglas D., RICH, Richard C., TAYLOR, Ralph B. & WANDERSMAN, Abraham (1993) The physical environment of street crime: defensible space, territoriality and incivilities. *Journal of Environmental Psychology.* vol. 13, nº 1.

PINTO, Teresa Costa (1994) A apropriação do espaço em bairros sociais: o gosto pela casa e o desgosto pelo bairro. *Sociedade e Território,* nº 20, Abril, Lisboa: Afrontamento.

PIRES, Artur R. (1995) *Teoria e Método em Planeamento.* Relatório elaborado nos termos do Dec. Lei 301/72. Universidade de Aveiro.

RGEU (1971) *Regulamento Geral das Edificações Urbanas.* Porto: Porto editora.

ROSA, M. J. V. (1966) *O Envelhecimento da População Portuguesa.* Lisboa: Público/BPI.

SHAW, C., ZORBAUGH, H., MCKAY, H. & COTTRELL, L. (1929) *Delinquency Areas,* University of Chicago Press.

SHAW, C. R. (1930) *The Jack-Roller: A Delinquent Boy's Own Story*, University of Chicago Press.

SHAW, C. R. (1931) *The Natural History of a Delinquent Career.* New York, Greenwood Press Publishers.

SHAW, C. & MCKAY, H. (1942) *Juvenile Delinquency and Urban Areas: a Study of Rates of Delinquents in Relation to Differential Characteristics of Local Communities in American Cities*, University of Chicago Press.

SHELLEY, Louise I. (1981) *Crime and Modernization. The impact of industrialization and urbanization on crime.* Southern Illinois University Press, E.U.A.

SINDICATO NACIONAL DOS ARQUITECTOS (1948) *I Congresso Nacional de Arquitectura.* Lisboa: SNA.

SILVA ET. AL. (1996) *Estudo Estratégico do Sistema de Transportes da AMP - Fase 1 - Diagnóstico da situação actual, formulação de cenários.* HP, CESUR, SEMALY, PLANUM,

THOMAS, W. & ZNANIECKI, F. (1918) *The Polish Peasant in Europe and America,* Boston, Badger, 5 vol.

THRASHER, F. M. (1927) *The Gang. A Study of 1313 Gangs in Chicago,* University of Chicago Press.

VEGA, Voula (1994) Sustainability indicators for european cities. EUROPEAN FOUNDATION FOR THE IMPROVEMENT OF LIVING AND WORKING CONDITIONS (1994) *Visions and actions for medium-sized cities, Reports from the European Workshops of Alicante, Volos and Oviedo.* Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities.

VENUTTI, Campus (1987) *La Terza Generazione dell'Urbanistica.* Ed. Franco Angeli, Milão.

WALKLATE, Sandra (1992) La lutte contre le crime pour les annees 1990, un autre point de vue. (1992) FONDATION EUROPÉENNE POUR L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL (1992) *L'amélioration de l'environnement construit et l'integration sociale dans les villes.* Office des Publications Officielles des Communautés Européennes.

WEBBER, Melvin M (1973) Comprehensive Planning and Social Responsibility: Toward an AIP Consensus on The Profession's Roles ans Purposes. FALUDI, Andreas (Ed.) (1973) *A reader in Planning Theory.* Oxford: Pergamon Press.