

MESTRADO EM ECONOMIA E GESTÃO DO AMBIENTE

**DECLÍNIO DA DENSIDADE DA POPULAÇÃO URBANA.
UMA ABORDAGEM AO FENÓMENO.
O CASO DE ESTUDO DO PORTO**

INÊS ISABEL MONTEIRO DE VASCONCELOS LUÍS

M

2020



Declínio da densidade da população urbana. Uma abordagem ao fenómeno.
O caso de estudo do Porto.
Inês Isabel Monteiro de Vasconcelos Luís

Dissertação
Mestrado em Economia e Gestão do Ambiente

Orientado por
Prof.^a Dr.^a Isabel Soares

2020

Agradecimentos

Em especial, à Professora Isabel Soares por se mostrar sempre disponível e capaz de despertar a curiosidade. Um exemplo de conhecimento, empatia e postura.

À minha mãe, Fernandina, ao meu pai, Júlio, e ao meu irmão, Tiago.

Aos meus amigos.

Resumo

As previsões apontam as cidades como os espaços escolhidos para a concentração de uma esmagadora maioria da população mundial. Esta tendência traz enormes desafios para o futuro, em termos de gestão de recursos, qualidade ambiental e promoção da qualidade de vida dos seus habitantes. Ao contrário de outras cidades de países em desenvolvimento, o contexto europeu já se encontra, maioritariamente, urbanizado. Enfrenta, presentemente, o desafio da integração dos modelos de expansão de ritmo acelerado passados, refletidos em termos morfológicos, com as alterações das dinâmicas populacionais. Os desafios sociais, económicos e ambientais da atualidade requerem que o foco recaia nas dinâmicas metropolitanas (ao nível funcional) e ao nível local para o envolvimento da comunidade.

Por este motivo, compreender as dinâmicas de ocupação dos indivíduos e as variáveis responsáveis pela criação de padrões de concentração, é fundamental para um processo de urbanização integrado. Igualmente, perante o cenário de urbanização mundial, as cidades necessitam de estratégias criativas e de gestão para que prossigam atrativas e sejam capazes de sobreviver, face à competitividade. Assim sendo, a presente dissertação tem como objetivo contribuir para o estudo do fenómeno da desertificação urbana que a cidade do Porto se esforça, atualmente, por contornar

De forma a cumprir com o objetivo proposto, foi efetuada uma pesquisa literária e tentada a realização de uma análise exploratória simples, com base nos dados disponíveis e na informação recolhida, para o período 1990-2020.

Os resultados e principais conclusões revelam que o processo de suburbanização já consolidado, verificado no início do intervalo temporal escolhido, levou à deslocação progressiva da população para as áreas limítrofes. Os efeitos destas dinâmicas tiveram resultaram em consequências negativas para o centro da cidade. As políticas atuais de regeneração urbana apostam em estratégias para aumento da atratividade do centro e em políticas de habitação. Pretende-se promover a instalação de jovens, famílias e gerar atividade económica.

Palavras chave: Densidade demográfica; Dinâmicas urbanas, Cidades Europeias; Porto; Desertificação; Regeneração Urbana; Políticas de Habitação

Abstract

Forecasts point to cities as the chosen spaces for the concentration of an overwhelming majority of the world population. This trend brings enormous challenges for the future, in terms of resource management, environmental quality, and promotion of the quality of life of its inhabitants. Unlike other cities in developing countries, the European context is already mostly urbanized. It currently faces the challenge of integrating past fast-paced expansion models, reflected in morphological terms, with changes in population dynamics. Today's social, economic, and environmental challenges require that the focus is on metropolitan dynamics (at the functional level) and at the local level for community involvement.

For this reason, understanding the dynamics of the occupation of individuals and the variables responsible for creating concentration patterns is essential for an integrated urbanization process. Likewise, in the face of the global urbanization scenario, cities need creative and management strategies so that they remain attractive and can survive in the face of competitiveness. Therefore, this dissertation aims to contribute to the study of the phenomenon of urban desertification that the city of Porto currently strives to reverse.

To meet the proposed objective, literary research was carried out and a simple exploratory analysis was attempted, based on the available data and the information collected, for the period 1990-2020.

The results and main conclusions reveal that the already consolidated suburbanization process, verified at the beginning of the chosen time interval, led to the progressive displacement of the population to the neighboring areas. The effects of these dynamics had resulted in negative consequences for the city center. Current policies for urban regeneration rely on strategies to increase the center's attractiveness and housing policies. It is aimed to promote the settlement of young people, family units, and generate economic activity.

Key words: Demographic density; Urban dynamics, European cities; Port; Desertification; Urban regeneration; Housing Policies

Índice

Agradecimentos	I
Resumo	II
Abstract	III
Índice	IV
Índice de figuras	VI
Índice de tabelas	VI
1. Introdução	7
1.1 Enquadramento	7
1.2 Questões e objetivos de investigação.....	9
1.3 Metodologia.....	9
1.4 Estrutura da Dissertação	10
2. Estado da arte	11
2.1 Ambientes Urbanos.....	11
2.1.1 Economia Urbana.....	12
2.1.2 Dinâmicas urbanas.....	16
2.1.3 Densidade demográfica urbana.....	18
2.1.4 Densidade demográfica e urbanização.....	19
2.2 Evolução das cidades europeias.....	23
2.2.1 Processo de urbanização e evolução demográfica.....	23
2.1.2 A cidade do futuro	26
3. O Porto como caso de estudo	33
3.1 Metodologia.....	34
3.2 Caraterização socio económica.....	35
3.3 Desertificação e a necessidade de reversão	42
3.4 Políticas atuais de regeneração urbana.....	46

3.5 Resultados	48
4. Conclusões e perspectivas de trabalho futuro	50
Bibliografia	53
Anexos.....	60

Índice de figuras

Figura 1- Ilustração da definição e abrangência de estudo da disciplina Economia Urbana. (Elaboração própria).	12
Figura 2 – Modelo clássico do Ciclo de Vida das Cidades. (Fonte: García Docampo, 2014)....	17
Figura 3 – Projeções de alteração da população (%), por NUTS2. [2015-2050] (Fonte: European Union, 2019).....	26
Figura 4 – Modelo da “Nova Urbanidade Europeia”. (Fonte: Adaptado de Nijkamp & Kourtit, 2013).	32
Figura 5 – Os municípios da AMP. (Fonte: INE, 2019).	36
Figura 6 – População total residente na AMP, segundo os Censos (Nº). (Fonte: Elaboração própria a partir de Pordata, 2015ª)	38
Figura 7 - População total residente na AMP, por município, segundo os Censos (Nº). (Fonte: Elaboração própria a partir de Pordata, 2015a).	39
Figura 8 - Densidade populacional dos municípios da AMP, segundo os Censos. (Fonte: Elaboração própria a partir de Pordata, 2015b).....	40

Índice de tabelas

Tabela 1 – Fatores determinantes da economia. (Fonte: City Journal, 2013).....	15
Tabela 2 – Tendências de transformação global que afetam o mercado imobiliário europeu. (Fonte: Napoletano, Sandri, & Strube, 2018).	28
Tabela 3 – Evolução da Dinâmica Populacional entre 2019 e 2011. (Fonte: elaboração própria a partir de INE, 2020).....	36

1. Introdução

1.1 Enquadramento

“One of the most distinguishing characteristic of a city is its density.”

Fonte: (Kim, 2007)

Os tempos atuais são, essencialmente, vividos nas cidades. De um modo geral, as cidades tiram partido do território que ocupam criando densidade, transformando-se em centros de concentração: de pessoas, infraestruturas, transportes, serviços, habitação, ideias e acesso à cultura. Segundo dados recentes da OECD, está previsto um aumento de 70%, até 2050, da população mundial a viver em território urbano. A revelação desta tendência de urbanização crescente do mundo traz enormes desafios para o futuro, i.e.: em termos de poluição ambiental, gestão de recursos naturais, degradação do solo e no índice da qualidade de vida dos seus habitantes.

Dados da Agência Europeia do Ambiente (EEA, 2015) preveem tendências divergentes para a população global, nomeadamente: i) ocorrência de crescimento, sobretudo, nas cidades de países em desenvolvimento, no continente Africano; e ii) estagnação do crescimento ou um crescimento muito subtil, particularmente devido ao movimento imigratório, nos países desenvolvidos.

Na atualidade, o processo de urbanização no território europeu já está consolidado, tendo sido estimulado pela revolução industrial. Em 2016, 72% da população europeia estava concentrada em áreas urbanas (centro urbano, subúrbios e áreas peri urbanas), esperando-se um aumento até aos 80%, em 2050 (EEA, 2017).

Na generalidade, o contexto europeu caraterizou-se pelo deslocamento da população do centro urbano e da paisagem rural para os subúrbios e áreas peri urbanas – denotando-se, nestas últimas, um crescimento quatro vezes superior ao das áreas urbanas (EEA, 2015). Deste fenómeno, resultaram: i) o aumento da concentração de população a viver fora dos limites

administrativos do centro urbano; e ii) alterações em termos da tipologia de ocupação do solo, originalmente rural, levando ao aumento de áreas construídas. As principais razões responsáveis pelo deslocamento da população do centro urbano para os subúrbios estão relacionadas com a diminuição do tamanho da habitação no centro (Mascarenhas, Haase, Ramos, & Santos, 2019), a procura por habitações com €/m² inferior, a procura por habitação unifamiliar com jardim (EEA, 2017) e a banalização da deslocação recorrendo ao veículo automóvel.

Contudo, o ritmo da expansão urbana (neste caso compreendida como um processo de desenvolvimento espacial com a proliferação das áreas construídas e artificiais) não acompanha o do crescimento da população verificando-se, desde 1950, um crescimento de 78% e 33%, respetivamente (EEA, 2017). A expansão urbana tem consequências a nível ambiental, social e económico, resultando no uso ineficiente de recursos. Tal origina, a título de exemplo, maiores emissões de CO₂, investimentos elevados nas redes de transportes, de energia e de água, alteração no uso de solo e degradação de ecossistemas (EEA, 2017). As cidades grandes e compactas (i.e.: de desenvolvimento contido) têm potencialidades para serem mais eficientes em termos da utilização de recursos, comparativamente com um regime de desenvolvimento urbano disperso (EEA, 2017). A referida compactação oferece maior proximidade entre o local de instalação da população e centros de negócios o que, aliado à concentração de recursos, oferece a vantagem de potenciais ganhos em eficiência (EEA, 2017). A cidade compacta, aliada ao modelo de desenvolvimento policêntrico - composto por vários sub-centros distintos em termos de tamanho e densidade – parece revelar-se como promissora (Gomes, 2009).

O paradigma clássico de concentração urbana tem vindo a ser colocado em causa, nas últimas décadas, fruto das alterações que se têm observado na dinâmicas de crescimento (García Docampo, 2014), urgindo a necessidade de reestruturar os modelos de desenvolvimento urbano. Um dos desafios na conceção de políticas urbanas contemporâneas é o encontro de soluções capazes de atrair a população para os seus núcleos, acompanhando o período de mudança acelerada no qual nos encontramos, contribuindo ainda para a competitividade, prosperidade e qualidade de vida dos cidadãos urbanos.

Tendo como critérios de análise as tendências europeias e como ponto de partida os desafios postos na regeneração urbana atual – na procura pela atração de residentes para os centros – espera-se com este trabalho contribuir para:

- O conhecimento sobre os principais vetores responsáveis pela desertificação das cidades europeias, a partir dos anos 70;
- O estabelecimento da relação expressa anteriormente com o município do Porto, o caso de estudo desta dissertação.

1.2 Questões e objetivos de investigação

Dada a problemática descrita, é possível discriminar as questões acima da seguinte forma:

1. *Estarão as cidades europeias em processo de desertificação?*
2. *De que forma a inovação pode contrariar a tendência do declínio da densidade urbana?*
3. *Quais as variáveis responsáveis pelo fenómeno da diminuição da densidade populacional verificada no Porto?*
4. *Que políticas? Transposição ou adequação?*

Um objetivo complementar desta investigação é a possibilidade de identificar um padrão que explique o fenómeno de desertificação urbana no Porto.

1.3 Metodologia

Para a investigação e desenvolvimento do tema proposto foi efetuada uma pesquisa bibliográfica exaustiva. Em termos macros, a investigação foi norteadada pela compreensão do fenómeno da desertificação urbana e da sua evolução. Progressivamente, evolui para o tema das tendências da “nova urbanidade”.

As conclusões obtidas a partir da pesquisa bibliográfica nortearam a exploração do caso prático, no encontro de respostas para as duas últimas questões de investigação. A abordagem escolhida para a questão três, para além da pesquisa bibliográfica, compreende uma breve caracterização sócio económica obtida através de uma análise exploratória simples. A abordagem escolhida para a questão quatro é, uma vez mais, a pesquisa bibliográfica.

1.4 Estrutura da Dissertação

A dissertação será desenvolvida ao longo de IV partes.

No *Capítulo I* é feita uma abordagem inicial ao tema em análise, são identificadas as questões e os objetivos de investigação e, ainda, é apresentada a estrutura organizacional da presente dissertação.

No *Capítulo II* apresenta-se o estado da arte, através do qual é realizada uma revisão bibliográfica das temáticas mais pertinentes, nomeadamente: i) princípios da economia urbana, dinâmicas urbanas, densidade urbana e modelos de desenvolvimento urbano; e ii) evolução da desertificação urbana nas cidades europeias, principais vetores responsáveis pelo fenómeno, conceitos inovadores de renovação urbana.

O *Capítulo III* é dedicado ao caso de estudo – a cidade do Porto. Primeiramente, é apresentada e justificada a metodologia de análise utilizada. Posteriormente, é realizada uma breve caracterização da cidade, é apresentada a evolução da abordagem municipal face ao problema da desertificação urbana e são identificadas algumas das políticas atuais de regeneração urbana. Finalmente, são apresentados os principais resultados.

No *Capítulo IV*, são apresentadas as principais conclusões, as respostas às questões de investigação e indicadas propostas de trabalhos futuros.

2. Estado da arte

2.1 Ambientes Urbanos

“Cities exist primarily to bring individuals together to trade the products of their labor.”

Fonte: (Batty, 2013)

Genericamente, as cidades estão estabelecidas em locais caracterizados pela prosperidade em termos de recursos naturais e pela facilidade em aceder a um conjunto mais alargado de grupos populacionais distanciados (Batty, 2013). Não se trata de uma obra do acaso encontrar-se, em todo o mundo, centros urbanos desenvolvidos ao longo dos rios, junto a portos ou adjacentes a zonas ricas em recursos naturais cujo exploração é economicamente vantajosa (i.e.: combustíveis fósseis). A existência das cidades deve-se à especialização do ser humano na criação de sistemas de produção e de troca (O’Sullivan, 2012). Para que uma cidade possa desenvolver-se existem condições fundamentais, à luz da economia urbana, que deverão ser satisfeita, nomeadamente: i) a produção de excedentes agrícolas nos territórios rurais com capacidade para abastecer as suas populações e a das cidades; ii) a produção de bens ou serviços nos territórios urbanos que possibilitem a troca de produtos agrícolas; e iii) a existência de um sistema de transportes eficiente que facilite as transações entre produtos rurais e urbanos, e vice-versa.

Segundo este autor (O’Sullivan, 2012: p2), uma cidade pode ser definida como *“uma área geográfica que contém um número elevado de pessoas para uma área relativamente pequena”*. Kim (2007), acrescenta ainda que a densidade (de pessoas) é um dos principais fatores de diferenciação das cidades. A conexão intrínseca que a definição de cidade revela com o conceito de densidade populacional deve-se a uma das características essenciais de uma economia urbana - a proximidade entre diferentes atividades económicas só é tornada possível quando estas e os agregados familiares estão concentradas, numa área relativamente pequena.

A concentração de diferentes atividades complementares e consequente rede de interações apresenta-se como um fator gerador de economias de escala geograficamente localizadas - vulgarmente designadas de economias de aglomeração (McCann, 2013). Segundo a

linha de argumentação do mesmo autor, e do ponto de vista clássico, o sucesso das cidades deve-se a esta tipologia de economias pois possibilitada a especialização e estimula as trocas de mercado.

Em suma e à luz da economia urbana, as cidades são centros de concentração: de pessoas, infraestruturas, rede de transportes, serviços, postos de trabalho, especialização, ideias e acesso à cultura. Complementarmente à abordagem das cidades enquanto unidades organizadas para o investimento de capital, estas são, fundamentalmente, lugares escolhidos por pessoas para se fixarem (City Journal, 2013).

2.1.1 Economia Urbana

A exploração de publicações no domínio da economia urbana é fundamental para a identificação e compreensão dos paradigmas clássicos do modelo de desenvolvimento urbano.

A economia urbana é uma disciplina que integra os princípios da economia com os da geografia, explorando as opções de estabelecimento de agregados familiares e das atividades económicas, em termos de maximização de conveniência e lucro, respetivamente (O'Sullivan, 2012) (figura 1).

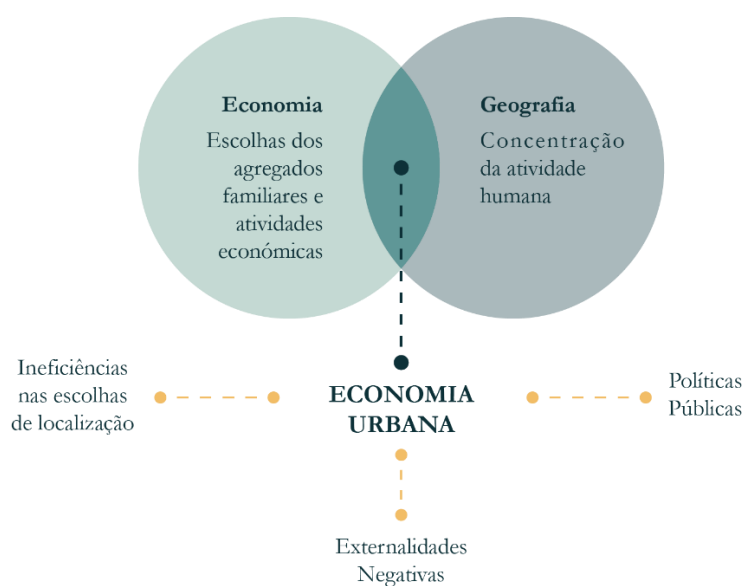


Figura 1- Ilustração da definição e abrangência de estudo da disciplina Economia Urbana. (Elaboração própria).

No sentido lato, busca a compreensão da estrutura da organização e distribuição das atividades humanas e económicas, no espaço urbano. Procura, ainda, identificar ineficiências nas escolhas de localização, externalidades (i.e.: criminalidade, ruído, poluição e trânsito) e identificar políticas públicas capazes de combater as externalidades e, conseqüentemente, serem capazes de gerar um tipo de crescimento urbano próspero.

O conhecimento obtido pela exploração da literatura, tendo como referência a informação extraída de City Journal (2013), permitiu a sistematização de um conjunto de princípios gerais que auxiliam na percepção da economia urbana (tabela 1).

A compreensão do crescimento urbano e da razão pela qual algumas cidades ainda se encontram em crescimento, mesmo apresentando já elevados índices de urbanização, é importante, segundo Duranton & Puga (2014), para adequar os investimentos com as necessidades demográficas.

As investigações no âmbito desta disciplina enfrentam os desafios do dinamismo comum à deslocação dos indivíduos para diferentes territórios e a instabilidade na definição do limite económico dos espaços urbanos, ao longo dos tempos (City Journal, 2013). Os modelos de investigação desenvolvidos no âmbito da economia urbana preconizam, na sua forma primária, a análise dos fenómenos e relações verificados dentro dos limites de uma única cidade (McCann, 2013). No entanto, é de ressaltar que existem fenómenos económicos cujos efeitos se estendem para além dos limites administrativos de uma cidade, tendo implicações ao nível regional. Neste sentido, a correta delimitação da área de estudo encontra-se dependente da natureza e dimensão espacial do fenómeno económico em análise.

Os modelos que, simplisticamente, são utilizados na explicação e estudo da economia urbana baseiam-se, em termos espaciais, no modelo de cidade monocêntrica. Segundo McCann (2013), este modelo pressupõe a existência de um único núcleo dominante, a partir do qual serão tomadas todas as decisões de localização. Este núcleo caracteriza-se pela alta concentração de população, atividades económicas e conseqüentes postos de trabalho, maioritariamente localizados na proximidade de grandes eixos de circulação (O'Sullivan, 2012). Apesar das limitações que o modelo monocêntrico revela, pela dissemelhança com os modelos espaciais das cidades atuais, a sua utilização ainda se aplica em determinados objetos de estudo (Duranton & Puga, 2014). Apesar de a sua utilização necessitar de ponderação, ainda se apresenta como um modelo amplamente utilizado uma vez que facilita a interpretação dos resultados.

Fatores determinantes da economia urbana

Tamanho e localização O tamanho e a localização são fatores determinantes para a prosperidade de uma cidade. São o resultado de décadas de investimento em infraestruturas e instituições. As primeiras grandes cidades adquirem vantagem competitiva mantendo-se, salvo raros casos, nessa posição em relação às demais da periferia. Existem, igualmente, casos de espaços urbanos localizadas em locais privilegiados, i.e., na proximidade dos principais mercados financeiros. A localização e dimensão inicial determinam a tipologia de atividades económicas instaladas, condicionando as possibilidades de alteração da situação económica de cada cidade.

No entanto, e uma vez que existem mais variáveis, o tamanho e localização não se apresentam como absolutos nem definem o destino do desenvolvimento.

Acessibilidade e transportes Historicamente, o desenvolvimento da rede de transportes reforçou positivamente as trocas de mercado na cidade núcleo, na atração de capital e de talento.

As cidades que são, atualmente, grandes centros de negócios, resultam de uma boa rede de acessibilidades.

Existem diversos estudos que demonstram a existência de correlação positiva entre a rede de acessibilidades de uma cidade [número de destinos facilmente alcançáveis] e o seu crescimento. Outros fatores impactam na força desta correlação, tais como o custo dos transportes e a duração da viagem.

Eventos extremos e mudanças tecnológicas	Geralmente, estes fatores tendem a ser a razão para as mudanças drásticas nos padrões de crescimento urbano. Os eventos extremos estão, em grande parte, relacionados com a geopolítica ou catástrofes naturais. As mudanças tecnológicas aplicam-se a diferentes contextos, desde rede de transportes, indústrias, equipamentos para conforto térmico nas habitações, etc. A correta adequação das mudanças tecnológicas na economia particular de cada cidade é um fator potenciador de desenvolvimento.
Indústria	Durante o processo de industrialização as empresas instalam-se em locais estrategicamente viáveis, i.e., próximos de matérias primas, de grandes mercados consumidores e mão de obra, redes de infraestruturas de transportes, etc. Esta lógica potência a concentração de instalações industriais especializadas numa área geográfica delimitável (local ou regional), o que se entende como sendo característico das economias de aglomeração. Estes <i>clusters</i> industriais apresentam benefícios, tais como o aumento da competitividade e o desenvolvimento do local onde se inserem. Contudo, esta especialização é, igualmente, um fator de risco face às alterações das exigências de mercado. Muitas indústrias estabelecidas podem, eventualmente, fechar e mudar o rumo económico do espaço urbano onde estão instaladas de forma drástica.
Políticas	As políticas, não sendo elas o fator exclusivo para a prosperidade de uma cidade, são capazes de alterar o seu rumo de desenvolvimento. O desenvolvimento de políticas urbanas bem delineadas não se limita apenas à escala do governo local, atingindo ainda níveis governamentais superiores.

Tabela 1 – Fatores determinantes da economia. (Fonte: City Journal, 2013).

Ainda de ressaltar que o desenvolvimento de modelos econométricos para o estudo das dinâmicas de crescimento urbano é um exercício que se depara com diversos obstáculos, pois existem variáveis extremamente difíceis de quantificar (i.e.: dinâmicas demográficas, o grau de sucesso das políticas urbanas adotadas, etc) (City Journal, 2013).

2.1.2 Dinâmicas urbanas

As paisagens urbanas caracterizam-se pela sua intensa dinâmica, complexidade e multifuncionalidade. A racionalização daquilo que são as dinâmicas urbanas possibilita a caracterização um vasto conjunto de forças, movimentos e fenómenos. As dinâmicas urbanas, exploradas seguidamente no desenvolvimento desta secção, são as relativas à evolução demográfica e à ocupação do território para utilização urbana.

Segundo García Docampo (2014), para a compreensão das dinâmicas urbanas é necessário identificarem-se três tipos de territórios, que servem de palco ao funcionamento das mesmas: cidades [núcleo], periferia (caraterizada como sendo contígua ao centro e local de origem de movimentos pendulares) e espaços rurais.

A teoria que mais se utiliza na literatura analisada para explicar as dinâmicas de crescimento urbanas é a teoria do Ciclo de Vida das Cidades (figura 2). O processo de urbanização é compreendido de forma faseada e cíclica, correspondendo a cada fase fluxos migratórios distintos (Domingues, 1994). As fases de crescimento urbano que suportam esta teoria são: urbanização; suburbanização; desurbanização e re-urbanização.

A definição de cada uma das fases é apresentada seguidamente, conforme Domingues (2004) e García Docampo (2014):

- **Urbanização** – fase de centralização, marcada pelo crescimento dos índices de densidade populacional e atividades económicas, no centro urbano;
- **Suburbanização** – onde se verifica a desconcentração da população e dos postos de trabalho do centro urbano para a cintura metropolitana;

- **Desurbanização** – fase de descentralização, em que se verifica a perda da população e dos postos de trabalho na matriz urbana com a migração para áreas rurais e pequenas cidades localizadas na extensão da cintura metropolitana;
- **Re-urbanização** – fase de retoma ao centro, surgindo acompanhada de processos de requalificação urbana dos centros históricos e áreas peri-urbanas.

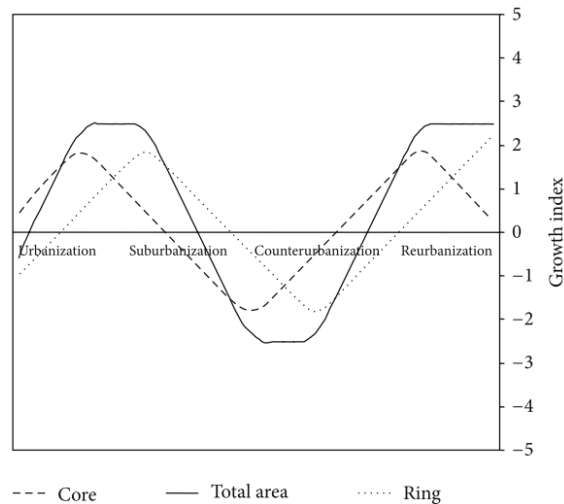


Figura 2 – Modelo clássico do Ciclo de Vida das Cidades. (Fonte: García Docampo, 2014).

Esta teoria é discutível, revelando-se um tanto limitada, uma vez que reduz o modelo territorial de crescimento urbano à dinâmica entre centro e periferia (modelo monocêntrico) não sendo suficientemente integradora de outros fenómenos. O conceito de cidade-região revela-se mais abrangente integrando no seu modelo os conceitos de pós subúrbio (utilização do subúrbio residencial para a localização de outras tipologias de edificado, tais como centros comerciais, parques de negócios, pólos multiusos, etc.) e de cidade policêntrica (constituída por um mosaico urbano mais extenso, descontínuo e desfragmentado no qual se identificam várias centralidades periféricas distintas com forte coesão funcional) (Domingues, 2004).

As características das paisagens urbanas referidas no início da secção, aliadas à multiplicidade de padrões morfológicos dificultam a uniformização e a definição de teorias explicativas dos padrões de crescimento urbano (Czamanski & Broitman, 2018; García Docampo, 2014). Cada cidade tem a sua própria taxa individual de crescimento verificando-se

oscilações entre períodos de crescimento rápidos, lentos ou mesmo de contração ¹(Czamanski & Broitman, 2018).

Nos últimos tempos tem-se observado por todo o Mundo (Europa, inclusive), que o ritmo de expansão das áreas urbanizadas é superior ao ritmo de crescimento da população urbana resultando num declínio gradual da densidade da população urbana (Mascarenhas, A., Haase, D., Ramos, T., Santos, R., 2019; Xu et al, 2019). Este fenómeno sugere que o crescimento urbano está, de facto, a tornar-se mais disperso do que compacto (Decoville & Schneider, 2015; Seto et al., 2011) (conforme citado em Mascarenhas, Haase, Ramos, & Santos, 2019).

2.1.3 Densidade demográfica urbana

Segundo Kim (2007) (conforme citado em Xu et al, 2019), a densidade da população é uma característica fundamental e distintiva das áreas urbanas. Os padrões que a definem tem influência na vida quotidiana, nas dinâmicas de mobilidade e de utilização de energia, na produção de conhecimento, etc. O acompanhamento das flutuações da densidade populacional entre diferentes áreas urbanas, regiões e ao longo de uma escala temporal é essencial para o planeamento urbano (Feng, Wang, & Zhou, 2009; Ottensmann, 2015; Wang & Zhou, 1999) (conforme citado em Xu et al, 2019).

É definida como o “número de pessoas que habitam numa determinada área urbanizada” (Xu et al, 2019). A fórmula de cálculo para a obtenção deste indicador carece de ponderação e adequação ao contexto de estudo. A sua medição, obtida pelo quociente entre o número de habitantes pela área da região define que, e uma vez que a área da cidade central é estável, as flutuações do resultado de densidade são diretamente influenciadas pelo número de habitantes. É possível incorporar-se na fórmula de cálculo a área construída, variável ao longo do tempo (Xu et al., 2019). Segundo esta linha de raciocínio, a densidade da população urbana pode ser o resultado do quociente entre o número de habitantes e a área construída, o que traz maior precisão aos resultados obtidos. Apesar de ser calculada recorrendo a uma fórmula matemática é um conceito que extravasa a representação numérica e que se relaciona com transformações

¹ Segundo Wolff (2017), uma cidade contrai nas situações em que um dos principais fatores de produção (mão de obra, capital económico, inovação, etc) decresce e não se verifica a compensação através de outros *inputs*.

de caráter social, económico, político e ecológico (McFarlane, 2016). Segundo este autor, a correlação existente entre a densidade populacional e a disponibilidade de infraestruturas, serviços e habitação fazem deste conceito, essencialmente, uma questão política e fortemente dependente das tendências do planeamento urbano.

Os padrões de flutuação da densidade são encarados como problemáticas às quais são necessárias soluções concretas que dão origem a modelos de exploração espacial, tendencialmente, ideológicos. McFarlane (2016), argumenta que não existem níveis ideais de densidade, ao invés, existem padrões demográficos com variações em termos de justiça social e sustentabilidade ambiental. Uma área de investigação recente explora o conceito de intensidades de heterogeneidade (“intensive heterogeneity”), focada na exploração da materialização e experimentação da densidade. Esta abordagem esforça-se por ultrapassar a análise da densidade enquanto valor numérico e procura considerar as dinâmicas de contração e expansão que os ritmos diários provocam (nomeadamente, as flutuações entre espaços residenciais, local de trabalho e locais públicos). A consideração destas dinâmicas permite detetar e padronizar grupos homogéneos com base em variáveis sociais, tais como a classe social e o grupo racial. Vários autores argumentam sobre os benefícios de incorporar a heterogeneidade nos ensaios da densidade urbana uma vez que, e no cenário atual de urbanização, a urbanidade constitui-se por uma multiplicidade de interações que potenciam, impedem, inspiram diferentes formas de experimentação (McFarlane, 2016).

2.1.4 Densidade demográfica e urbanização

A abordagem à densidade demográfica tem sido encarada através de diferentes perspetivas, consoante o momento da história, ideologias, políticas económicas e tendências que moldam a forma urbana. Estes fatores interconectam-se com a materialização e dinâmicas de densidade, influenciando os padrões de distribuição da população.

Não recuando demasiado no tempo, durante o séc. 19 a densidade populacional urbana nas grandes cidades americanas e europeias era elevada e começava a ser encarada como uma problemática, na medida em que se relacionava com questões de poluição, pandemias, insalubridade, exclusão social e formação de guetos / bairros de lata, pobreza, etc. Estes efeitos

devem-se a um conjunto de outros fatores como a morfologia dos espaços urbanos, as deficiências de infraestruturas, acumulação de resíduos, consequente falta de higiene e desigualdades. O imaginário sobre o ambiente urbano e o contributo técnico e teórico de várias especialidades acabaram por originar conceitos que visavam ultrapassar as lacunas dos centros urbanos densos e populosos, tais como o da cidade jardim (de Ebenezer Howard) ou a suburbanização, esta última popularizada no contexto americano (McFarlane, 2016) e que foi trazida para a Europa.

A ideologia que sustentou os conceitos criados durante o século 19 e 20, modernistas, foi a descentralização, através da exploração do espaço, na vertical e horizontal, como forma de gerir a densidade e combater as suas fragilidades. As cidades eram espaços densos e caóticos, urgindo a necessidade de ordenar e descentralizar. O resultado principal desta tendência manifestou-se através do desenvolvimento dos subúrbios, da construção de prédios em altura e da consolidação das vias de transportes que permitiram a conexão dos espaços. A expansão ordenava-se através da separação de tipologias de espaço (habitacional de baixa densidade, comercial e industrial) e da sua conexão, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida. Segundo Hint (2009) (conforme citado em Łucka, 2018), este modelo de planeamento seguia os ideais modernistas de progresso, ordem, economias de escala e produção em massa (modelo de desenvolvimento Fordista).

Os principais benefícios trazidos pela expansão urbana foram a disponibilidade de espaço circundante, naturalizado e de estacionamento, a possibilidade de deter uma área habitacional privada de maior dimensão e o sentimento de segurança (Łucka, 2018). Contudo, a expansão tornou-se possível pela conversão (e consequente perda) de áreas naturais e agrícolas em urbanas. Ainda, a separação das tipologias de espaços causou uma forte dependência do automóvel e poluição. Em termos sociais, os subúrbios tendem a ser espaços de concentração de grupos homogêneos, racialmente e em termos de rendimento, o que, por sua vez, acarreta a concentração da pobreza em áreas desfavorecidas.

A forma dominante da urbanidade atual é marcada pela expansão da malha urbana, apresentando subúrbios desenvolvidos e guetos / bairros de lata, espaços normalmente muito densos, que ainda se apresentam como uma problemática e cujas respostas variam em função do contexto sócio económico. Este modelo de desenvolvimento promoveu a fragmentação social através da concentração da pobreza, no centro, e de grupos sociais favorecidos nos

suburbíos (Cabral, 2004). Esta forma da expansão urbana apresentou-se como motor da gentrificação.

O novo urbanismo é um movimento que surgiu durante os anos 80, nos Estados Unidos, como reação crítica à suburbanização e construção em altura, com o objetivo de sustentar comunidades e combater a marginalização e a gentrificação. Este conceito reconhece os benefícios da densidade e encara o desenho do espaço urbano como uma ferramenta de fortalecimento do sentido de comunidade, por procurar dar resposta aos seus interesses e por fomentar o seu desenvolvimento diversificado. Concentra-se na reconversão de centros urbanos negligenciados, privilegiando bairros locais e mistos bem conectados, com a capacidade de integrar serviços e disponibilizar boas condições para a circulação pedestre o que, consequentemente, reduz a necessidade de recorrer à deslocação com veículos automóveis (McFarlane, 2016). Este movimento tem vindo, ao longo das últimas décadas, a ganhar consistência.

Segundo Lucka (2018), os princípios do novo urbanismo são: i) o desenvolvimento compacto associado a princípios de sustentabilidade ambiental; ii) o privilégio do espaço público e da vida em comunidade; iii) a exploração mista do espaço e iv) a revitalização do espaço público. O novo urbanismo é, frequentemente, associado ao pensamento de crescimento inteligente e utilizado como forma de abordar centros urbanos negligenciados e outras partes da paisagem urbana (Gibbs et al., 2013; Flint, 2006) (conforme citado em McFarlane, 2016). A densidade retorna como um valor social derivado de uma mistura de pessoas, tipos de rendimento, tipos de habitação, postos de trabalho, proximidade a serviços e comércio e parques em bairros para pedestres.

A procura por novos modelos de desenvolvimento urbano faz particular sentido na medida em que, estando o território já urbanizados, o modelo passado de desenvolvimento Fordista, da cidade industrial e de serviços, já não apresentam a aplicabilidade de outrora. Segundo Graham e Marvin (2001) (conforme citado em Cabral, 2004), o modelo Fordista é condicionado por um conjunto de mudanças institucionais, técnicas, sociais e culturais, nomeadamente:

- Fim do ciclo do desenho da infra-estrutura urbana que sustentou a cidade industrial, exigindo-se modernização adequada à procura e oferta;
- Alterações na economia política de produção e gestão da infraestrutura urbana;
- Rutura do tipo planeamento urbano construído em articulação com os objetivos e programas de investimento geridos pelo Estado;
- Alterações ao nível da ocupação urbana, com a tendência do policentrismo e descentralização de funções e serviços, originando áreas metropolitanas alargadas;
- Mudanças sociais, relativamente ao nível do conceito de família e do papel da mulher.

Não existem modelos de desenvolvimento territorial perfeitos de apoio a esta transição. Existem, sim, diferentes alternativas em ponderação, das quais se destacam a título de exemplo: a ocupação de áreas expectantes ou o crescimento urbano; a revitalização do centro ou o favorecimento do policentrismo; e a compactação ou o incentivo à diversificação. Mesmo os movimentos de forma urbana emergentes (e dos quais se destaca o novo urbanismo) só serão possíveis se devidamente integrados nas políticas de gestão territorial. Conforme citado por Cabral (2004):

“Para o entendimento dos desafios que se colocam ao planeamento e à definição das políticas públicas adequadas, interessa-nos perceber as relações entre trajetórias de integração económica dos territórios e as condições de produção e reprodução dos padrões de urbanização e as formas de representação de interesses, e de mediação de conflitos ao nível local e regional, que dão legitimidade ao processo de planeamento e à execução das políticas urbanas.”

Face ao exposto, Cabral (2004) argumenta que a transformação para um melhor urbanismo é o resultado da contribuição conjunta de agentes e fatores, em particular do planeamento e das condições de regulação.

2.2 Evolução das cidades europeias

2.2.1 Processo de urbanização e evolução demográfica

O contexto europeu caracteriza-se como urbanizado. O desenvolvimento territorial e a dispersão urbana de cada país europeu ocorreram em fases distintas do tempo e em diferentes níveis de intensidade, o que dificulta a identificação de padrões. Contudo, através dos grandes marcos históricos é possível identificarem-se similaridades.

A fase de urbanização e de concentração de população nos centros urbanos surge associada à revolução industrial caracterizada, igualmente, pela concentração de indústrias e comércio nos centros urbanos e periferia (Antrop, 2004). No contexto europeu, esta fase observa-se até aos anos 50 (Wolff, 2017). O após II Guerra Mundial foi um período de profundas alterações tecnológicas, sociais e demográficas e o início da suburbanização e fases subsequentes. Identificam-se, resumidamente, melhorias das vias de transporte, a crescente utilização de veículos automóveis, o *baby-boom*, a generalização do desejo de viver longe do caos urbano, em áreas com moradias unifamiliares de baixa densidade e o aumento dos rendimentos (Delgado, 2010). A fase de suburbanização caracteriza-se pelo aumento da densidade populacional, na globalidade, verificando-se a perda de população no núcleo e o rápido crescimento numa primeira linha de subúrbio (Antrop, 2004). Contudo, os residentes dos subúrbios continuam dependentes do núcleo em termos de postos de trabalho, serviços e atividades culturais. Esta fase é característica da Europa ocidental, até 1960 (Wolff, 2017).

Os anos 70 são um momento de transição que marcam o início da descentralização, verificando-se uma tendência de aumento de população na periferia superior à do núcleo. Conforme descrito no subcapítulo 2.1.2, na descrição das fases do Ciclo de Vida das Cidades, esta fase marca a perda da população e dos postos de trabalho na matriz urbana com a migração para áreas rurais e pequenas cidades localizadas na extensão da cintura metropolitana, caracterizadas por custos de terreno e de vida inferiores. Segundo van den Berg et al. (1982) (conforme citado em Wolff, 2017), esta perda de população do território urbano foi acompanhada por tendências demográficas de declínio da taxa de natalidade e aumento da esperança média de vida. Em termos morfológicos, um dos padrões iniciados e que se verifica no contexto português, é a complexificação da matriz urbana, com o desenvolvimento de vários

fragmentos urbanos em territórios rurais, desordenados, em torno de um núcleo consolidado, cujos limites são difíceis de traçar (Delgado, 2010).

Desde 1990 que os padrões de distribuição da população urbana são cada vez mais dispersos (Wolff, 2017). Durante esta década, o território urbano encontrava-se, igualmente, disperso, verificando-se um aumento da rede de infraestruturas e transportes com função agregadora (Mascarenhas et al., 2019).

O modelo desenvolvido por Wolff (2017), apoiado nas fases do modelo do ciclo de vida de van den Berg et al. (1982), é um modelo que procura explicar os diferentes estágios de desenvolvimento urbano da Europa e que é largamente aceite - revisita as condições de 36 cidades europeias, durante o período compreendido entre 1990 e 2010, no sentido de identificar a fase dominante na urbanidade europeia (centralização ou descentralização, como estágios de desenvolvimento urbano). A aplicação do modelo revela que o aumento da população urbana domina a paisagem europeia nas últimas décadas, seja através de relativa centralização ou descentralização. Existe consenso na literatura relativamente à identificação de grupos com tendências divergentes e dificuldades na definição de políticas europeias comuns. O estágio de centralização verifica-se no norte da Europa, Grécia e Portugal, em oposição à descentralização, particularmente visível no centro da Europa, França e Irlanda. O mesmo estudo revela que a contração urbana é um fenómeno predominante do contexto urbano europeu, encontrado em 35% das áreas urbanas, após o ano 2000. A maioria das cidades neste estado encontram-se num estágio de desurbanização, tendencialmente a reverter a centralização e com a possibilidade de descentralizarem, no futuro.

O modelo de urbanização das cidades europeias acompanhou a ideia de que o contexto urbano está associado a prosperidade. No contexto europeu, as análises dos territórios urbanos centram-se nas matérias de regulação dos sistemas implementados, complexos, da reconfiguração da rede urbana e da função da cidade-núcleo tradicional (como centro administrativo e institucional) (Cabral, 2004).

Segundo Nijkamp & Kourtit (2013) os padrões de urbanização europeus diferem daqueles encontrados no resto do mundo pelos seguintes fatores:

- O envelhecimento da população;

- O fluxo imigratório verificado em algumas cidades, com migrantes provenientes tanto de outras cidades europeias como de outros países, o que introduziu alterações significativas na composição e comportamento da população;
- A herança cultural e histórica verificada em algumas cidades, o que tanto pode ser limitador ao desenvolvimento como uma oportunidade de futuro;
- A localização de aglomerados urbanos no litoral e margens de rios, o que as coloca numa posição vulnerável no contexto das alterações climáticas;
- A densa rede de infraestruturas e conectividade (terrena, aérea e marítima).

O declínio demográfico está presente em várias regiões europeias. Contudo, paralelamente aos padrões anteriormente identificados, observa-se a tendência de deslocação da população jovem para as regiões urbanas. No geral do contexto europeu, observa-se a concentração da população em algumas áreas urbanas, oriundas de zonas rurais. No entanto, nas zonas rurais servidas de uma boa rede de transportes pode-se vir a observar um aumento populacional (European Union, 2019). Pela observação da figura 3 identificam-se 2 cenários distintos em termos de evolução populacionais: um de crescimento e outro de declínio. Dos 273 NUTS 2, está previsto, para 2050, o declínio populacional em 132 regiões em oposição às 141 regiões para as quais se prevê um aumento. As trajetórias de desenvolvimento das regiões europeias não são comuns, observando-se a previsão do declínio populacional em Portugal, Espanha, Europa de Leste e Grécia, em oposição ao crescimento bastante concentrado na Europa Central, Reino Unido, Itália e Irlanda.

Segundo o Eurostat (2011), as duas cidades mais populosas são Londres e Paris. À parte destas duas megapólis, o padrão europeu é constituído por cidades de pequena, média e grande dimensão. Comparativamente com as restantes cidades europeias, é possível concluir que as cidades portuguesas são de pequena dimensão.

As cidades modernas ultrapassam os seus limites administrativos. Os desafios sociais, económicos e ambientais da atualidade requerem que o foco recaia nas dinâmicas metropolitanas (ao nível funcional) e ao nível local para o envolvimento da comunidade. As políticas traçadas, idealmente, adereçam este universo. As trajetórias de desenvolvimento das cidades europeias não são comuns, dadas as especificidades e características da evolução de cada uma. Contudo,

existe uma visão europeia partilhada das cidades do futuro, enquanto espaços socialmente justos, democráticos, detentores de qualidade ambiental e atrativos ao desenvolvimento económico (European Comission, 2011).

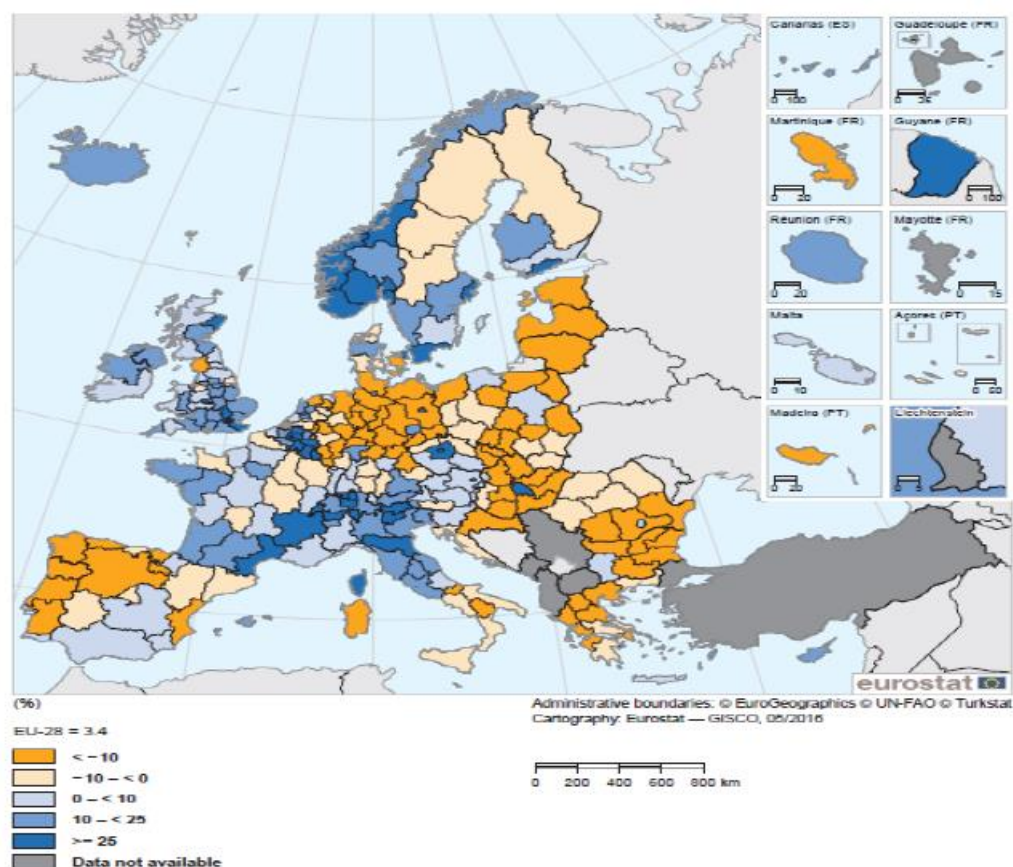


Figura 3 – Projeções de alteração da população (%), por NUTS2. [2015-2050] (Fonte: European Union, 2019).

2.1.2 A cidade do futuro

“Urban dynamics depends nowadays heavily on the performance in generating and utilizing new knowledge, creativity, innovation and technologies (Forte et al., 2005; Lombardi & Cooper, 2010) for building a sustainable development progress.”.

Fonte: (Nijkamp & Kourtit, 2013)

Conforme discutido no subcapítulo 2.1 (Economia Urbana), e do ponto de vista clássico, o sucesso das cidades deve-se ao fator aglomeração e à capacidade de gerar economias de escala. Esta tipologia de economias possibilita a especialização e estimula as trocas de mercado. Contudo, estas características só se conseguem apresentar benéficas se o espaço cidade for atrativo para viver, trabalhar e criar ligações humanas. Encaminhamo-nos para um cenário mundial altamente urbanizado e desafiante no qual as cidades necessitam de estratégias criativas e de gestão para seu fortalecimento e sobrevivência face à competitividade (Nijkamp & Kourtit, 2013). São bastante discutidas que formas cada região urbana, à escala local e global, adotará no sentido de gerar riqueza, fomentar o desenvolvimento social, atrair investimentos e explorar os recursos humanos e tecnológicos em prol da produtividade e competitividade.

Uma reflexão interessante da EEA (European Commission, 2011), refere que “*as cidades contribuem tanto para os problemas como para as soluções*”. De facto, apesar de geradoras de riqueza e sucesso económico reúnem, também, um conjunto de externalidades reversas, ao apresentarem maiores taxas de desemprego e poluição. Relativamente às externalidades ambientais, argumenta-se na literatura que a característica de aglomeração da cidade origina mais oportunidades para o desenvolvimento sustentável do que o desenvolvimento disperso. Ainda, ao futuro das cidades atribui-se o elemento catalisador do futuro da União (Europeia). Nesta linha de raciocínio, para os problemas é necessário serem encontradas medidas e soluções conjuntas e mais eficientes. Os três grupos prioritários da estratégia Europa 2020 - crescimento inteligente, crescimento sustentável e crescimento inclusivo - identificam esta necessidade (Comissão Europeia, 2010). As alterações climáticas e as mudanças sociais exercem bastantes pressões nas áreas urbanas europeias, intensificando-se: i) a necessidade por políticas inovadoras e efetivas (públicas e privadas; ii) instrumentos e técnicas capazes de encorajar (as políticas) na melhoria da qualidade urbana, criatividade, inovação, sustentabilidade, vitalidade, habitabilidade e acessibilidade, para benefício das gerações futuras (Healey, 2007) (conforme citado em Napoletano, Sandri, & Strube, 2018). Nos últimos anos tem-se assistido, ainda, a um aumento da investigação em torno das “*smart cities*” (cidades inteligentes) e “*sustainable cities*” (cidades sustentáveis).

Os autores Napoletano, Sandri, & Strube (2018), num estudo endereçado ao mercado imobiliário, identificam 6 tendências de transformação global com implicações no contexto

europeu, apontando necessidades emergentes e diminuição da procura em alguns serviços (tabela 2).

Urbanização crescente	- Bairros negligenciados poderão ser renovados, no sentido de aumentar a oferta de habitação nas cidades.
Redução do tamanho das habitações	- Diminuição do tamanho dos agregados familiares. - O aumento das habitações ocupadas por um único indivíduo pode aumentar a necessidade da disponibilização de serviços partilhados no espaço residencial para a partilha de custos fixos.
Crescimento da economia da partilha	- O aumento do interesse nos serviços partilhados cria um sentido de comunidade. - Vulgarização dos espaços de <i>co-working</i> , mesmo em grandes e empresas estruturadas.
Envelhecimento da população	- Aumento da procura por serviços de saúde, particularmente destinados a idosos.
Transportes intermodais	- Aumento na utilização dos transportes públicos conduzirá à necessidade de estações intermodais de elevada densidade com concentração de serviços.
Internet das coisas	- Aumento na utilização das comunicações móveis tem impulsionado a transição para espaços tecnologicamente habilitados.

Tabela 2 – Tendências de transformação global que afetam o mercado imobiliário europeu. (Fonte: Napoletano, Sandri, & Strube, 2018).

Uma conclusão de Napoletano, Sandri, & Strube (2018), de enorme consenso na literatura, é o papel fulcral do pensamento inovador e disruptivo como resposta às mudanças socioeconómicas. Dada a oferta de comércio, densidade e criatividade, é nos centros urbanos que se espera que, naturalmente, surja uma grande parte da inovação. Nijkamp & Kourtit (2013), referem que a competitividade europeia, face à realidade da globalização, depende da rapidez com que o conhecimento inovador é criado e implementado. Se as respostas a esta necessidade

foram encontradas, as áreas urbanas europeias poderão continuar a ser as impulsionadoras da economia e vitalidade.

Segundo Nijkamp & Kourtit (2013), para a construção de um futuro urbano promissor é necessária uma visão estratégica e um conjunto de políticas compatíveis com a função de: i) desenvolver *hubs* de inovação e sistemas para ligar pessoas e conhecimento; ii) desenvolver sistemas de transporte e energia *smart* e amigos do ambiente; iii) assegurar a coesão e participação social, através do desenvolvimento de novos conceitos de segurança social e espaços construídos favoráveis aos cidadãos; e iv) por reduzir a pegada ecológica das cidades, através da utilização de fontes de energia renováveis e soluções de eficiência energética. Essa visão estratégica, para um modelo ao qual os autores chamam de “*New Urban Europe*” e o qual intitula de “Nova Urbanidade Europeia”, sistematiza-se em quatro pilares, idealmente interconectados, e que são seguidamente explicadas:

- **Inovação e vitalidade económica** – relaciona-se com os fatores capazes de criar condições para atrair e reter talento e pensamento crítico;
- **Logística *smart* & Mobilidade sustentável** – procura criar *hubs* de sistemas de transportes inovadores para a interligação da rede de cidades europeias (transportes públicos, portos, terminais terrestres e locais de transbordo) e assegurar fluxo de informação, bens e pessoas, com a redução da pegada ecológica, congestionamento e acidentes;
- **Sustentabilidade ecológica** – relacionada com o desenvolvimento e implementação de novos conceitos de energia e transporte eficientes e seguros;
- **Participação social & Capital social** – requer investigação para o correto desenvolvimento de áreas urbanas que estimulam a integração e coesão social, e ainda para explorar essas oportunidades através da inovação social.

Da aliança entre a visão estratégica com o reconhecimento dos padrões de urbanização europeus (apresentados no subcapítulo 2.2.1), os autores apresentam quatro cenários urbanos para o ano de 2050, relacionados com cada um dos pilares. Estes cenários procuram apresentar imagens futuras dos sistemas urbanos e identificar novos desafios de investigação (figura 4).

Cidade Empreendedora 2050

Este cenário assume que a sobrevivência europeia dependerá da capacidade em maximizar o seu poder inovador e criativo, no sentido de ganhar escala nos mercados externos. Segundo este cenário, as externalidades negativas provocadas pela aglomeração originarão novas atividades económicas com base na inovação e criatividade, ao confiar no talento especializado.

Cidade Conectada 2050

A idealização desta imagem deve-se ao facto de, no contexto globalizado em que vivemos, não ser viável para uma cidade fechar-se sobre si própria. Este modelo de cidade requer uma perspetiva holística da logística e mobilidade, tanto internamente como com o exterior

Cidade Habitável 2050

Relacionada com a sustentabilidade, defende que uma cidade habitável deve ser capaz de cumprir compromissos ambientais e económicos, representando-se como uma casa para o cidadão. Este cenário reconhece que uma parte significativa das perturbações ambientais provocadas pelas atividades de um território urbano acabam por ser transferidas para outras áreas. Neste contexto, aborda a questão da sustentabilidade urbana como uma Laboratório vivo e identifica a necessidade de se identificarem indicadores mais rigorosos.

Cidade Pioneira 2050

As áreas urbanas terão que se manter como espaços de atração de conhecimento e talento. Uma cidade pioneira é capaz de integrar o talento gerado nas redes instaladas, no sentido de disseminar conhecimento e inspirar outros. A forma como cada cidade enfrenta os seus desafios decide a sua atratividade e sucesso. Este cenário assenta na ideia da cidade inovadora, idealmente capaz de melhorar a sua pegada ecológica e eficiência energética, com uma infraestrutura de acessibilidades eficaz e integradora de novas mobilidades e soluções tecnológicas pioneiras. Complementarmente, este cenário responde aos maiores desafios sociais que o continente europeu enfrenta, relacionados com o envelhecimento da população e a atração de migrantes. Acredita que a diversidade e a realidade gerada por esses desafios tem o potencial de despoletar novos nichos de mercado, éticos e direcionados para as necessidades.

Os interfaces criados pelos quatro cenários orientam para aquilo que os autores identificaram como as principais tarefas de investigação futuras:

- **Tendências urbanas** – orientam para a necessidade de integrar, numa abordagem de análise sistémica, os diversos componentes que se associam ao desenvolvimento futuro – alterações demográficas, inovação, tecnologia, alterações climáticas.
- **Sustentabilidade sócio-ecológica da cidade** – as inseguranças relacionadas com a sustentabilidade urbana (ecologia, dinâmicas sociais e vulnerabilidade das cidades) exigem uma gestão cuidadosa e o desenvolvimento estratégico focado no equilíbrio.
- **Redes e conectividade** – por reconhecer que os aglomerados urbanos encontram-se cada vez densos e conectados entre si. A variedade de novas soluções de mobilidade, logística e modelos de utilização do solo são fatores decisivos para a vitalidade e atratividade das cidades.

Tornar as cidades atrativas tem, também, o objetivo de reduzir a expansão urbana. O modelo europeu de cidade futura potência a compactação e procura oferecer centros urbanos suficientemente atrativos a agregados familiares com crianças – sendo a aposta em melhor qualidade de vida e a oferta de habitação a preços acessíveis. Complementarmente, aposta nas redes de transportes públicos, o que encoraja a densificação de outras áreas urbanas adjacentes e promove o desenvolvimento espacial policêntrico (European Commission, 2011).

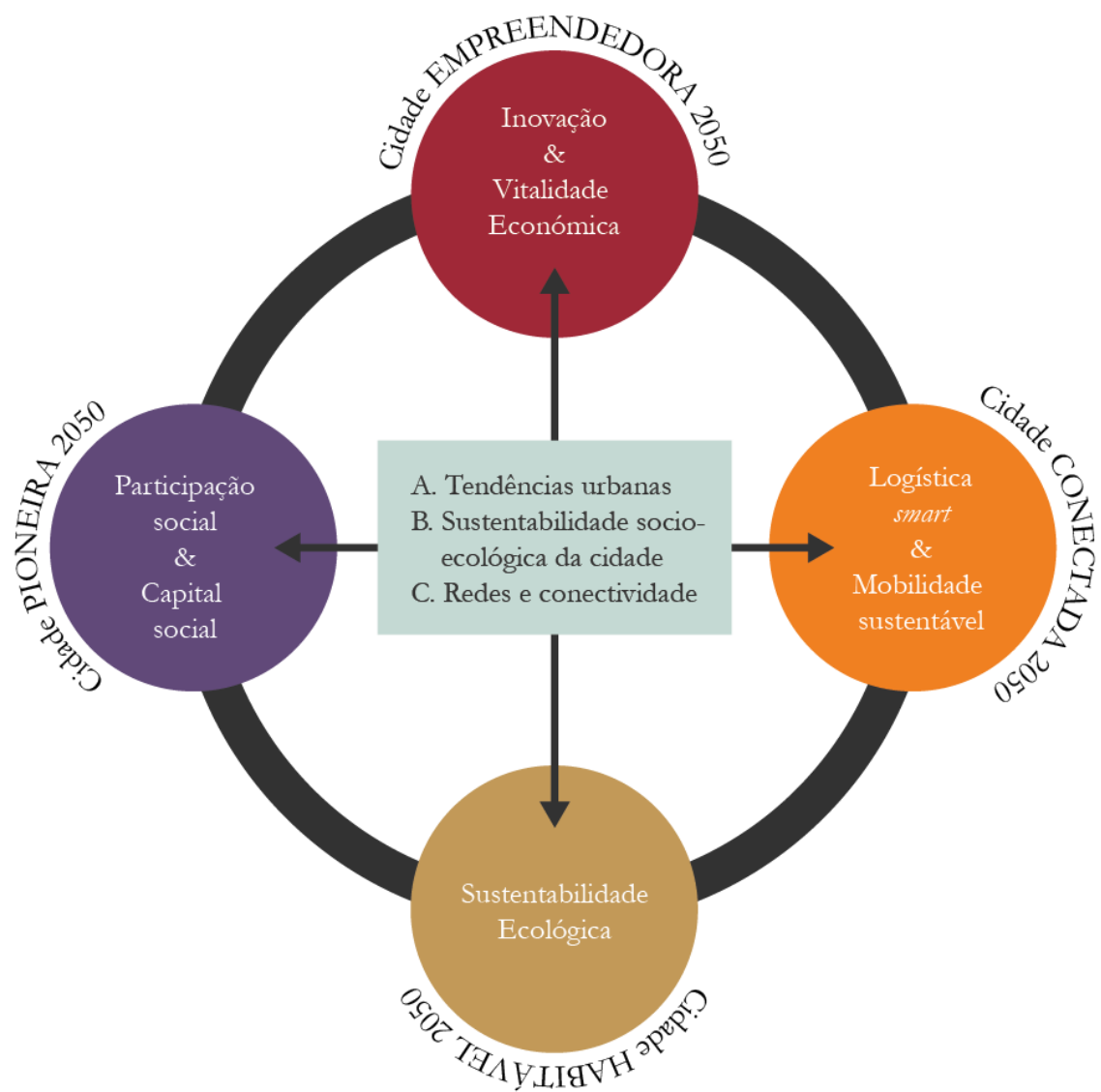


Figura 4 – Modelo da “Nova Urbanidade Europeia”. (Fonte: Adaptado de Nijkamp & Kourtit, 2013).

3. O Porto como caso de estudo

A suburbanização foi o modelo instalado na construção das cidades europeias, até aos anos 70. Grande parte das intervenções urbanísticas que o possibilitaram e fomentaram acabaram por originar consequências negativas para os centros históricos das cidades – progressivamente, negligenciados e degradados, física e socialmente.

O fenómeno de diminuição da população residente no Porto não é recente e a década de 80 é apontada como o momento em que se começou a manifestar (Oliveira, 2016).

O aspeto histórico do centro do Porto confere-lhe autenticidade e unicidade e é altamente atrativo para as atividades turísticas. Tradicionalmente, a estes centros estão associadas características de: compactação, densidade, facilidade em caminhar e diversidade (Łucka, 2018). O centro histórico do Porto corresponde à área contida no interior das Muralhas Fernandinas (da qual apenas existem resquícios, atualmente) e caracteriza-se pelas ruas irregulares e densidade de construção habitacional elevada. A baixa localiza-se a norte do centro histórico, nas imediações das Muralhas Fernandinas demolidas. O traçado das ruas e a arquitetura das habitações desta zona é regular. Parte dos edifícios integram estabelecimentos comerciais, no rés do chão e encontram-se espaços verdes de pequena e média dimensão (Oliveira, 2016).

Seguidamente, recordam-se alguns marcos recentes para a cidade, que ajudam a refletir sobre a sua evolução e dinâmicas presentes:

1991 – Constituição da Área Metropolitana do Porto (AMP)

1996 – Classificação do Centro Histórico do Porto como Património Mundial pela UNESCO

2001 – Porto 2001, Capital Europeia da Cultura

2003 – Abertura comercial da primeira linha do Metro do Porto (Linha Azul: Matosinhos – Trindade), mais tarde prolongada.

2004 – Construção da Porto Vivo, SRU - Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense

2012, 2014 e 2017 - Eleito melhor destino Europeu do ano (no site European Best Destinations)

3.1 Metodologia

Conforme já identificado no subcapítulo 1.2 (Questões e objetivos de investigação), as questões dedicadas à cidade do Porto, às quais esta dissertação pretende responder são:

3. *Quais as variáveis responsáveis pelo fenómeno da diminuição da densidade populacional verificada no Porto?*
4. *Que políticas? Transposição ou adequação?*

De modo a encontrar uma resposta para a questão 3, primeiramente, optou-se pela realização de uma breve caracterização sócio económica, através de uma análise exploratória simples. Dado que os limites da cidade transcendem os limites da sua área administrativa, é realizada uma análise comparativa, com a AMP e seus municípios, e apresentadas as principais ilações. Posteriormente, foi dada prevalência à pesquisa bibliográfica para: i) auxiliar a argumentar sobre as variáveis responsáveis pela diminuição da densidade populacional no Porto; e ii) apresentar a abordagem utilizada pelos órgãos municipais como resposta a este problema.

Para o encontro de uma resposta para a questão 4 optou-se pela pesquisa bibliográfica, muito focada nas notícias publicadas nos órgãos de comunicação social.

A análise compreende o período entre 1990-2020. O intervalo temporal escolhido ajusta-se ao momento de mudança de paradigma em relação aos centros históricos, de desenvolvimento de redes de transporte na região, de intervenções urbanísticas e de reestruturação económica.

No início da década de 90 o tecido urbano já se encontrava bastante consolidado (e disperso) e as dinâmicas populacionais ocorriam à escala regional. Nas secções em que foram utilizados dados secundários, recolhidos nos Censos, verificam-se as seguintes condicionantes: i) nas secções ‘tendências demográficas’, utilizou-se a amostra de dados mais antiga referente ao ano de 1981, uma vez que os mesmos são inexistentes para o ano de 1991; na secção ‘habitação’ utilizaram-se amostras de dados para 1991 e 2001, as únicas disponíveis.

É tida em consideração a imprecisão dos resultados decorrentes desta metodologia, na medida em que é, maioritariamente, dependente da veracidade e atualidade da informação utilizada e de conclusões próprias.

3.2 Caraterização socio económica

A caraterização seguidamente apresentada procura enquadrar a cidade do Porto enquanto município e elemento integrante de uma cidade -região, a Área Metropolitana do Porto (AMP).

Procura-se, através da análise de dados, identificar dinâmicas urbanas na AMP que justifiquem as flutuações encontradas na cidade do Porto.

Território e ocupação

A cidade do Porto localiza-se no norte de Portugal, na margem direita do rio Douro, e é a segunda cidade mais importante do país. A localização do Porto é privilegiada e servida por uma densa rede de comunicações, o que potencia a relação com centros económicos nacionais e internacionais.

A cidade ocupa uma área de cerca 41,4 km² e é formada por sete municípios² e, segundo estimativas mais recentes do INE, tem a população residente de 216 606 habitantes (última atualização dos dados a 15 de junho de 2019). O Porto é a cidade embrionária da região/unidade administra Área Metropolitana do Porto (AMP).

A AMP é composta por 17 municípios³ contíguos (figura 5) que ocupam cerca de 2 040 km² com a população residente de 1 728 226 habitantes, 48% da população da região Norte de Portugal. A AMP faz fronteira, a norte, com as sub-regiões do Ave e Cávado, a sul, com as sub-regiões da Região de Aveiro e Viseu Dão-Lafões, a este, com a sub-região do Tâmega e Sousa e, a oeste, com o Oceano Atlântico.

² União de Freguesias de Aldoar, Foz do Douro e Nevogilde, União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória, União de Freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos, Bonfim, Campanhã, Paranhos e Ramalde.

³ Arouca, Espinho, Gondomar, Maia, Matosinhos, Oliveira de Azeméis, Paredes, Porto, Póvoa de Varzim, Santa Maria da Feira, Santo Tirso, São João da Madeira, Trofa, Vale de Cambra, Valongo, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia.

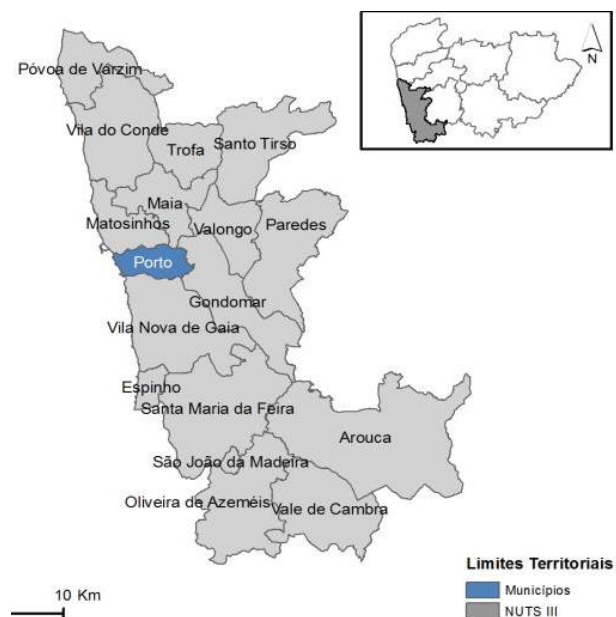


Figura 5 – Os municípios da AMP. (Fonte: INE, 2019).

Evolução da Dinâmica Populacional entre 2019 e 2011

	2019		2011		Variação	
	Porto	AMP	Porto	AMP	Porto	AMP
População residente (Nº)	216 606	1 728 226	233 061	1 758 991	-7,60%	-1,78%
Homens	97 378	811 332	105 866	837 819	-8,72%	-3,26%
Mulheres	119 228	916 894	127 195	921 172	-6,68%	-0,47%
Com menos de 15 anos	28 338	227 141	28 228	262 101	0,39%	-15,39%
Com 65 ou mais anos	61 716	361 230	56 169	287 386	8,99%	20,44%
Densidade pop. (N.º/Km²)	5 229,5	846,6	5 626,8	861,7	-7,60%	-1,78%
Taxa de crescimento efetivo anual (%)	0,61	0,34	-2,12	-0,12	4,48	1,35
Taxa de crescimento natural anual (%)	-0,47	-0,13	-0,36	-0,09	0,23	0,31
Índice de envelhecimento	217,80	159,00	199,00	109,60	0,09	0,31
Índice de Potencialidade	68,90	69,70	79,00	77,30	-0,15	-0,11

Tabela 3 – Evolução da Dinâmica Populacional entre 2019 e 2011. (Fonte: elaboração própria a partir de INE, 2020)

Tendências demográficas

A tabela 3 apresenta a evolução da população na cidade do Porto e da AMP, entre 2019 e 2011. Foram escolhidos dados relativos à “População residente (nº) por Local de residência” por estarem disponíveis para o ano de 2019 (o ano mais recente com registos de Censos, por sua vez, é 2011). Da análise dos resultados apresentados é possível identificar os seguintes padrões:

- A densidade populacional na cidade do Porto está a diminuir a um ritmo superior ao da AMP.
- A AMP e a cidade do Porto confirmam a tendência de envelhecimento da população⁴ ao verificar-se, respetivamente, um índice de envelhecimento de 0,31 e 0,09, respetivamente.
- Na cidade do Porto, apesar do cenário de envelhecimento populacional e do decréscimo na população residente, verificou-se um aumento da população com menos de 15 anos.

De modo a aprofundar a análise e identificar padrões ocorridos na AMP, foram utilizados dados recolhidos nos Censos de 1981 (uma vez que não existem para 1991), 2001 e 2011, para os 17 municípios.

A figura 6 apresenta a evolução da densidade populacional da AMP. O aumento da população verificado entre 1981 e 2001 foi bastante mais acentuado do que aquele que se verificou entre 2001 e 2011 (12,41% e 1,63%, respetivamente).

No ano de 2011, o município de Vila Nova de Gaia é aquele que apresenta maior número de residente (17,2% da população total) (figura 7). É precedido pelo Porto (13,5%), Matosinhos, Gondomar e Maia (10,0%, 9,5% e 7,7%, respetivamente). Os municípios com menor número de residentes encontram-se localizados em zonas limítrofes da AMP, afastados da cidade-núcleo, e são Arouca e São João da Madeira (1,3% e 1,2%).

⁴ Portugal está entre os cinco ou seis países com o índice de envelhecimento mais alto do mundo (o que se traduz numa percentagem de pessoas com 65 ou mais anos de idade superior à das crianças e jovens até aos 15 anos) (Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2014).

É evidente o declínio acentuado da população residente, na cidade do Porto, entre 1981 e 2001 (-24,41%), observando-se um declínio mais subtil entre 2001 e 2011(-10,75%). Só a cidade de Vale de Cambra (a um ritmo diferente) acompanham o Porto na variável da diminuição contínua da população, desde 1981, no universo da AMP.

As cidades que apresentam uma tendência de crescimento da densidade populacional constante (figura 8) são: Gondomar, Maia, Matosinhos, Paredes, Santa Maria da Feira, São João da Madeira, Valongo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia. Tal como identificado na cidade do Porto, sendo para estas cidades a situação inversa, de crescimento, a curva referente ao período compreendido entre 1981-2001 é mais acentuada do que aquela que se verifica no período seguinte, entre 2001-2011.

Numa análise simplificada, as forças de crescimento inversas verificadas entre o Porto e a AMP (declínio e aumento, respetivamente), comprovam o afastamento da população da cidade-núcleo e a sua instalação nas cidades vizinhas, nomeadamente, Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia e Gondomar, numa tendência de crescimento anelar.

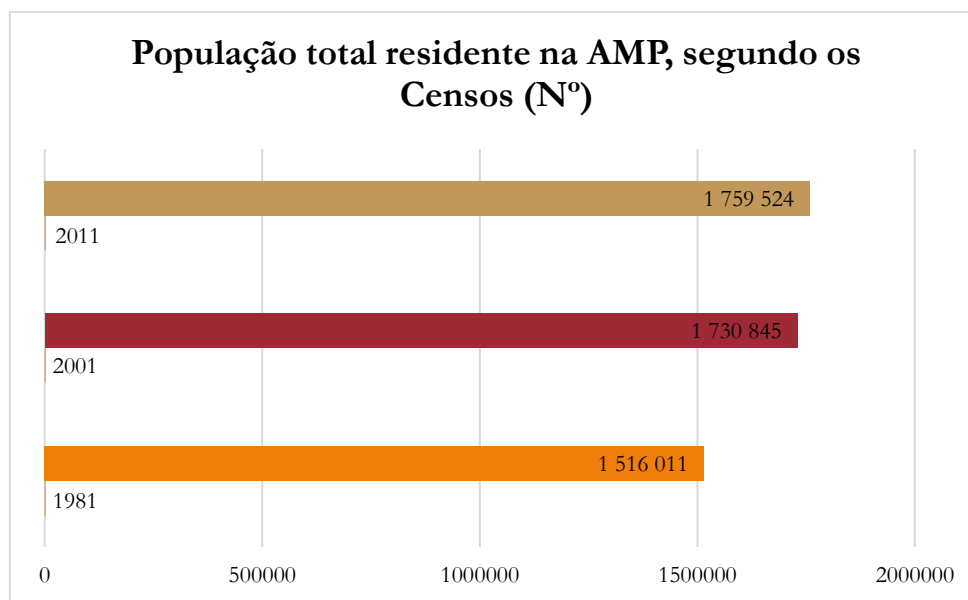


Figura 6 – População total residente na AMP, segundo os Censos (Nº). (Fonte: Elaboração própria a partir de Pordata, 2015ª)

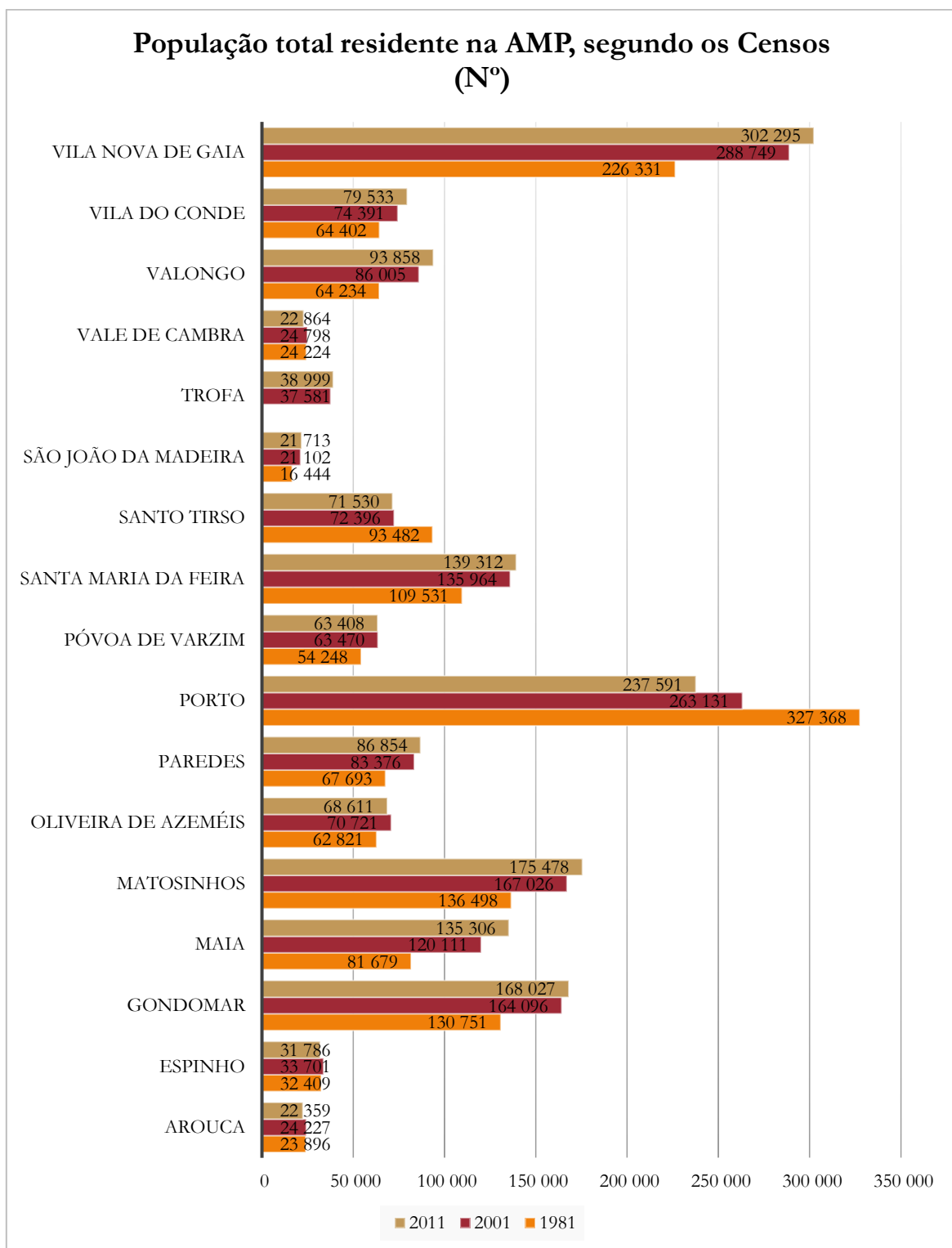


Figura 7 - População total residente na AMP, por município, segundo os Censos (Nº). (Fonte: Elaboração própria a partir de Pordata, 2015a).

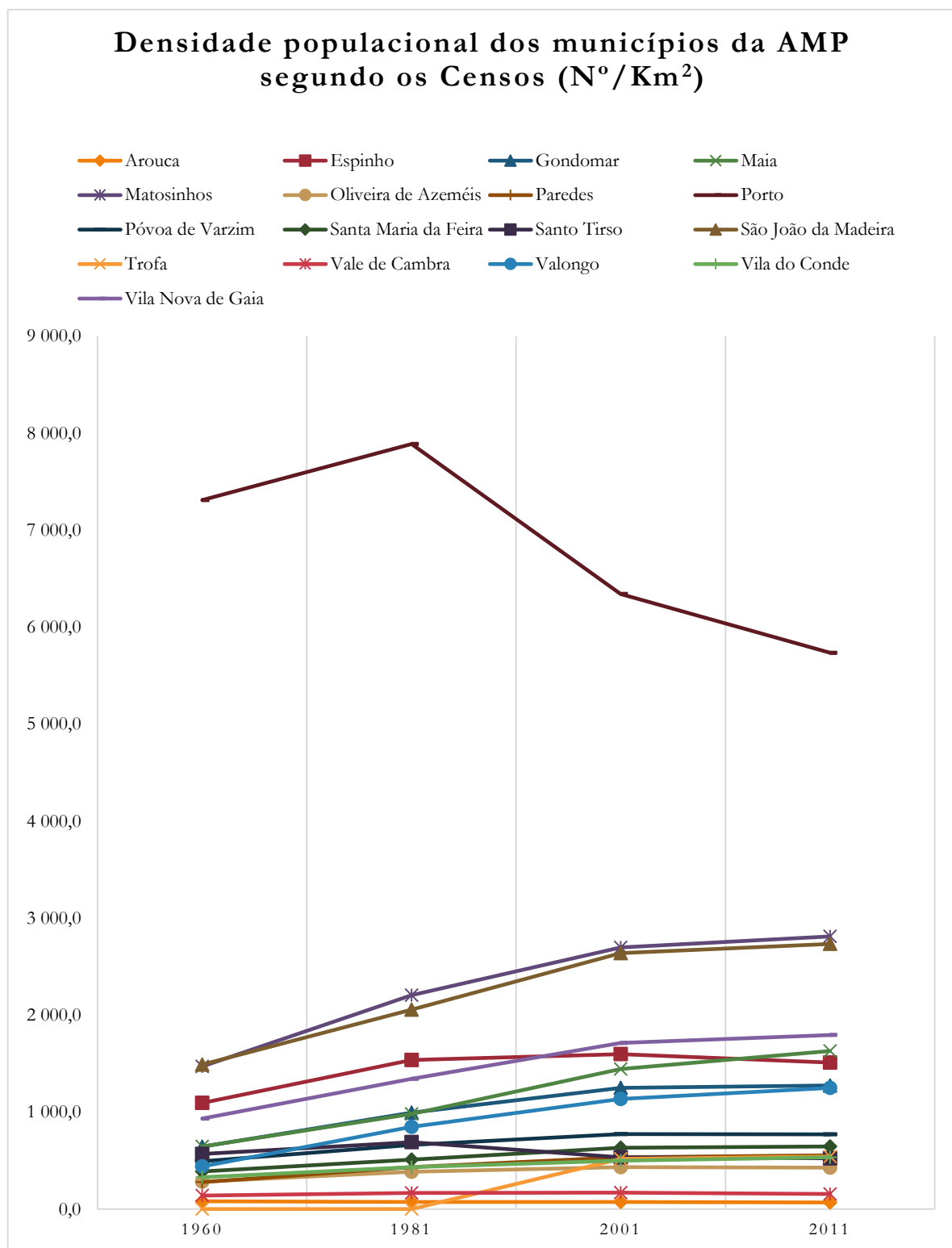


Figura 8 - Densidade populacional dos municípios da AMP, segundo os Censos. (Fonte: Elaboração própria a partir de Pordata, 2015b)

Emprego e mercado de trabalho

A AMP é a área mais industrializada da região Norte. Na zona litoral, localizam-se alguns grupos económicos de destaque ao nível nacional, nomeadamente: Unicer, Sonae, Altri, Lactogal, Grupo Amorim/Corticeira Amorim, EFACEC, o Grupo RAR, etc.

A grande maioria da população residente na AMP encontra-se empregada no setor terciário (Anexo 3). Entre 2011 e 2001 verificaram-se as seguintes variações em cada setor de atividade: -0,5% no setor primário (1,3% e 1,8%, respetivamente), -11,8% no setor secundário (30,7% e 42,5%, respetivamente), +12,3% no setor terciário (68,0% e 55,7%, respetivamente) (Pordata, 2015c).

Porto, entre 2011 e 2001, verificaram-se as seguintes variações em cada setor de atividade: -0,1% no setor primário (0,3% e 0,4%*, respetivamente), -6,9% no setor secundário (14,3% e 21,2%*, respetivamente), +7% no setor terciário (85,4% e 78,4%*⁵, respetivamente) (Pordata, 2015c).

Praticamente todos os municípios da AMP, em 2011, confirmam a prevalência de mais de metade da população empregada no setor terciário – à exceção de Arouca, Oliveira de Azeméis e Vale de Cambra. Mais de metade da população de Oliveira de Azeméis e Vale de Cambra estão empregadas no setor secundário. Em todos os municípios houve um aumento da população empregada no setor terciário, entre 2001 e 2011 (Pordata, 2015c).

Mobilidade

Com a deslocação dos residentes do centro para os subúrbios, surgiram novos padrões de mobilidade, caracterizados pela longa duração das viagens e pelos problemas de congestionamento nas entradas e saídas. O modo de transporte de eleição, num estudo no qual é desconhecida a amostragem, segundo Civitas (2020), é o carro (43%). Esta percentagem é procedida pela deslocação a pé (32%) e pelo transporte público (25%). Enquanto que, no passado, as políticas de transporte estavam, maioritariamente, focadas na extensão da capacidade rodoviária, a prioridade presente é melhorar a capacidade das redes de transporte público.

⁵ * Quebra de série dos dados relativos ao anos de 2001.

A AMP é servida por uma densa rede de transportes públicos e infraestruturas viárias que facilitam os movimentos pendulares e organiza-se de modo a reduzir o trânsito automóvel na área metropolitana (AMP, 2020)

Em 2011, na data de realização dos últimos Censos, cerca de 66% dos residentes revelavam efetuar deslocações pendulares no município de residência e os restantes 34% trabalhar ou estudar noutro concelho (AMP, 2016). Entre 2001 e 2011 verificou-se um aumento de +4,1% de população a efetuar deslocações entre municípios (30,2% e 34,3%, respetivamente). As deslocações que se destacam, qualitativamente, são: Vila Nova de Gaia-Porto (33 240 viagens pendulares), Gondomar-Porto (26 558 viagens pendulares), Matosinhos-Porto (24 170 viagens pendulares) e Maia-Porto (17 497 viagens pendulares).

Habitação

Entre 2011 e 2001 verifica-se um aumento de +55,4 do número médio de alojamentos familiares clássicos, por km², segundo os Censos, na AMP (404,7 e 349,0, respetivamente) (Pordata, 2020) (Anexo 4).

O aumento é visível em todos os municípios da AMP, mas aquele que o apresenta de forma mais abrupta é, sem dúvida, o Porto. Entre os dois anos de análise verificou-se um aumento de +314,9 (2998,4, em 2001 e 3313,3, em 2011). Os municípios que procedem o Porto são Matosinho, verificando-se um aumento de +231 (1084, em 2001 e 1315, em 2011); e a Maia, no qual se verificou um aumento de +135,4% (582,4, em 2001 e 717,8, em 2011) (Pordata, 2020).

3.3 Desertificação e a necessidade de reversão

Nos capítulos anteriores, a deslocação da população residente da cidade principal para a periferia já foi atribuída ao processo de suburbanização – o resultado de uma fase marcada por alterações sócias económicas, no qual se verificou crescimento económico e aumento do poder de compra das famílias. O Porto perdeu habitantes, gradualmente, para outras cidades da AMP, nomeadamente, Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia e Gondomar. Esta dinâmica foi motivada pela procura acentuada por habitações com construção mais recente, área superior, preço inferior, sentimento de segurança, bem como por espaços naturalizados e menos poluídos.

Uma área da cidade que sofreu enormes consequências negativas foi o centro histórico que, gradualmente, foi ficando despovoado, degradado e decadente. Na viragem do milénio a população que o habitava era, maioritariamente, envelhecida e desfavorecida; as habitações encontravam-se degradadas e existia um sentimento de insegurança, relacionado com a criminalidade. Os principais fatores apontados como responsáveis pela diminuição da procura do centro histórico, para instalação de população residente, são os seguintes:

- Estado avançado de degradação das habitações (Palhares, 2006)
- Custo elevado das habitações não degradadas (Palhares, 2006)
- Falta de estacionamento (Palhares, 2006)
- Deficiências da rede de transportes de (Palhares, 2006)
- Carência de equipamentos culturais no centro (Palhares, 2006)
- Encerramento dos comércios (Coelho, 2016)
- Sentimento de insegurança (Coelho, 2016)

No mesmo período, o da viragem do milénio, houve o aumento do interesse pelo centro histórico do Porto, em grande parte trazido com a sua classificação como Património Mundial pela UNESCO. Em 2001, aquando da Capital Europeia da Cultura, a cidade foi alvo de uma grande transformação do espaço público, através da renovação e construção de algumas ruas e espaços verdes; e da criação e renovação de equipamentos culturais (Casa da Música, Museu Soares dos Reis, Cadeia da Relação, Mosteiro de S. Bento da Vitória, Biblioteca Almeida Garrett, Teatro Carlos Alberto e Casa da Animação).

Em 2004 foi constituída a SRU (Sociedade de Reabilitação Urbana) Porto Vivo. Atualmente, tem a missão de promover a reabilitação urbana na cidade do Porto, através: i) da coordenação e gestão da reabilitação nas unidades de intervenção; ii) da coordenação, gestão, acompanhamento e avaliação das operações de reabilitação; e iii) reabilitação do parque habitacional da cidade identificado na estratégia municipal de habitação e através da construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação e gestão dos edifícios destinados a habitação a custos acessíveis ou das habitações localizadas nas denominadas “ilhas” (Porto Vivo, 2020). A estratégia das SRU's é a delimitação de áreas de reabilitação urbana (ARU), como meio de

maximizar a captação de investimento e a mobilização dos privados, priorizando a requalificação das áreas mais degradadas e a qualificação do parque habitacional. A primeira ARU a ser constituída foi a do Centro Histórico do Porto à qual se somaram as ARU's dos Aliados, Bonfim, Cedofeita, Miragaia, Lapa, Santos Pousada e Campanhã – estação (Portal da Habitação, 2020). Os campos de atuação da Porto Vivo, na ARU da Baixa, para além da promoção da reabilitação e qualificação do espaço público, pretendiam, igualmente, a revitalização do comércio e a dinamização do turismo, cultura e lazer (CMP, 2018).

Apesar das opiniões que argumentam que estas intervenções urbanísticas do qual o Porto foi alvo, nos últimos anos, descaracterizaram o centro histórico e intensificaram a gentrificação, é inegável que foram responsáveis pelo aumento da sua atratividade e: i) o crescimento da procura turística; ii) o reforço da concentração de atividades noturnas (Movida); e iii) o aumento da atratividade económica em atividades relacionadas com *start-ups*, nacionais e internacionais (CMP, 2018).

A forte procura do Porto como destino turístico traduz-se num aumento da atividade económica ligada a este setor e, parte desta procura, deve-se ao interesse em visitar e experienciar as características históricas da cidade (o que contribuiu, significativamente, para que as mesmas fossem encaradas como elementos a celebrar e valorizar) (Rio Fernandes, 2011). Apesar do importante papel do turismo na economia da cidade, Rio Fernandes (2011) alerta para a tendência de ‘turistificação’ das cidades, em que se privilegiam as ofertas atrativas aos turistas, em oposição aos moradores.

Grande parte do processo de requalificação do Porto teve origem no centro histórico que, atualmente, apresenta-se como um local pulsante, com uma grande oferta de atividades culturais e servida por uma rede de transportes públicos relativamente desenvolvida. Os benefícios trazidos com a crescente procura turística estendem-se também à região Norte e refletem-se na melhoria da atividade económica nos setores da restauração, hotelaria e comércio.

Alves (2016), refere que as políticas em vigor (até à data da publicação do artigo) aprofundam a ameaça de desertificação residencial, no centro histórico do Porto, ao favorecer processos de especulação imobiliária e a gentrificação comercial. A procura por investimento privado e a ausência de linhas orientadoras, politicamente assumidas, levaram à proliferação de hotéis e habitações acessíveis apenas a um estrato social com poder de compra médio-alto (Rio Fernandes, 2011). O mesmo autor alerta, ainda, para o risco de criar uma cidade dual decorrente

das decisões de investimento do setor privado - ao privilegiar a concentração de investimentos em *hotspots* de potencial económicos, originando consequências adversas nas outras áreas.

Os reflexos negativos, ainda com expressividade na atualidade, são os valores elevados dos contratos de arrendamento e o terrorismo psicológico exercido sobre os idosos - que habitam ainda em muitos dos prédios degradados, por sua vez, altamente atrativos aos investidores imobiliários. Rui Moreira argumenta que a especulação do mercado mobiliária, acima do rendimento das famílias, é reflexo dos ‘vistos *Gold*’⁶ e dos benefícios fiscais dados a habitantes de outros países (CMP, 2019a).

Relativamente à perda de população no centro histórico do Porto, a CMP declarou ser *“essencial o desenvolvimento de uma estratégia que vise estancar esse decréscimo populacional e que encoraje a diversidade social nessa zona da cidade”* (CMP, 2019e). O esforço de reabilitação urbana não garante, por si só, o repovoamento destes espaços despovoados (Idealista, 2016).

Apesar de os últimos anos terem registado uma dinâmica crescente de recuperação de edifícios, os principais desafios da reabilitação urbana continuam, essencialmente, a relacionarem-se com a degradação dos edifícios (CMP, 2018). Os objetivos de reabilitação urbana a prosseguir, segundo CMP (2018), são os seguintes:

- Melhorar as condições habitacionais da população residente;
- Atrair novos residentes através do incremento da oferta de habitação acessível e da melhoria da oferta de serviços adequados às necessidades das famílias;
- Diversificar a base económica, atraindo atividades inovadoras e qualificadas;
- Valorizar os bens patrimoniais e preservar as malhas e as morfologias existentes;
- Implementar um modelo de intervenção eficiente e participado.

⁶ Regime de Autorização de Residência para Atividade de Investimento (ARI), em vigor desde 2012, criado como mecanismo de atração de investimento estrangeiro.

3.4 Políticas atuais de regeneração urbana

Num artigo de 2016, Rui Moreira apontou o investimento em habitações sociais e a necessidade de aumentar a atratividade do centro histórico como abordagem de reversão ao seu despovoamento (CMP, 2016). Atualmente, o investimento na habitação está no topo das prioridades de investimento da Câmara Municipal do Porto (CMP, 2019b), à qual já aplica cerca de 35 milhões de euros ao ano.

Atualmente, em Portugal, o número de habitações é superior ao de famílias e o solo urbano é um recurso escasso. Em 2017 foi lançada a Nova Geração de Políticas de Habitação com os objetivos de garantir o acesso a todos a uma habitação adequada e criar condições para a banalização da reabilitação urbana (Agenda Urbana, 2020). Do lançamento destas políticas resultou um conjunto de instrumentos, dos quais já se implementaram os seguintes:

- **1º Direito – Programa de Apoio ao Acesso à Habitação** - Promove o acesso a uma habitação adequada às pessoas que vivem em situações habitacionais indignas e que não dispõem de capacidade financeira para encontrar uma solução habitacional condigna.
- **Programa Porta de Entrada** - Aplica-se às situações de necessidade de alojamento urgente de pessoas que se vejam privadas, de forma temporária ou definitiva, da habitação ou do local onde mantinham a sua residência permanente ou que estejam em risco iminente de ficar nessa situação, em resultado de acontecimento imprevisível ou excecional.
- **Programa de Arrendamento Acessível** - De adesão voluntária, procura promover uma oferta alargada de habitação para arrendamentos abaixo dos valores de mercado, de acordo com uma taxa de esforço comportável pelas pessoas e agregados. Pretende-se responder às necessidades de uma larga faixa da população com rendimentos intermédios, que têm dificuldade em obter habitação adequada no mercado sem entrarem em sobrecarga de custos, mas cujos rendimentos são superiores aos que permitiriam aceder a apoio habitacional público

A densificação da cidade, como estratégia para contrariar a escassez habitacional, é uma prioridade do Executivo municipal do Porto (CMP, 2019c).

Segundo CMP (2019d), 13% da população residente no Porto está instalada em habitações sociais e nas ilhas. As ‘ilhas’⁷, cuja propriedade é maioritariamente privada (apenas 3 pertencem ao município), são habitações precárias onde reside cerca de 5% da população. A habitação social existente ainda não é suficiente para que toda a população possa viver em situações habitacionais dignas. A Estratégia Local de Habitação do Porto (documento não encontrado), permitirá a candidatura ao 1º Direito – Programa de Apoio ao Acesso à Habitação. Prevê-se um investimento total de 119 milhões de euros, entre 2020 e 2025, dos quais 47 milhões correspondem a investimento municipal, para a reabilitação de 720 ilhas, 1365 habitações sociais e apoio direto a 315 famílias (Idealista, 2019). No centro histórico da cidade está prevista a disponibilização de 59 fogos de habitação social (CMP, 2019e)

No que diz respeito às políticas públicas de habitação acessível, a CMP delineou uma estratégia assente em três pilares:

- **Fiscalidade** – conjunto de benefícios fiscais com impacto na habitação própria das famílias, dos quais se destaca a descida do IMI (Imposto Municipal sobre Imóveis)
- **Regulação urbanística** – do qual se destaca a regulação do alojamento local e a classificação do território em áreas de ARU’s
- **Promoção e construção** – que pretende a criação de mercado de arrendamento para a classe média, a regulação do mercado e a demonstração da viabilidade económica. A carência de solo e a participação de privados são pontos críticos encontrados neste pilar.

No total, está prevista a construção de 842 fogos no município, para a classe média, 640 dos quais de renda acessível (CMP, 2019c). O programa integra alguns modelos híbridos, que envolvem parcerias com privados, como resposta à insuficiência de financiamento capaz de dar resposta à totalidade do problema, bem como à falta de solo urbano. Os investimentos para a

⁷ As ilhas do Porto são o resultado da industrialização da cidade do Porto, que surgiu no séc. XIX. Morfologicamente, caracterizam-se por pequenas fileiras de habitações precárias, construídas na malha urbana. Atualmente, existem cerca de 1000 espalhadas pela cidade, com maior incidência nas freguesias de Campanhã e Bonfim, onde vivem cerca de 10400 pessoas (cerca de 5% dos moradores da cidade) (Expresso, 2019).

habitação acessível visam, também, incluir no mercado de arrendamento os imóveis utilizados para efeito de Alojamento Local (AL) – programa Porto com Sentido. A Câmara Municipal pretende absorver parte desses imóveis arrendando-os para, posteriormente, os subarrendar a preços controlados, de modo a garantir casas para a classe média. Os contratos de arrendamento e subarrendamento, de 2 a 5 anos, serão geridos pela Porto Vivo (Coentrão, 2020). Os proprietários de que celebrem contratos de arrendamento, no âmbito deste programa, ficam isento do pagamento de IMI dos prédios.

A pressão do lado da procura é muito forte e estas medidas parecem não ser suficientes para resolver o problema do acesso à habitação na cidade (Coentrão, 2019).

3.5 Resultados

Nesta secção são sintetizados os principais resultados, apresentados durante o presente capítulo.

No início da década de 90, resultante da suburbanização, a densidade demográfica do Porto encontrava-se em declínio - em oposição as cidades limítrofes de Maia, Matosinhos, Vila Nova de Gaia e Gondomar. Estas tendências mantêm-se até à atualidade. O afastamento da população da cidade núcleo para as cidades vizinhas é o reflexo de profundas alterações socio económicas, com acentuado aumento do poder de compra das famílias, mudança de hábitos de preferência de escolha de habitação e pela procura por espaços naturalizados e seguros.

A baixa da cidade foi perdendo, progressivamente, população. Na viragem do milénio, o estado degradado das habitações, a criminalidade, as ofertas insuficientes de transportes públicos e estacionamento, tornavam esta área menos procurada para a instalação das famílias. Encontrava-se, maioritariamente, ocupada por população envelhecida e desfavorecida.

As grandes transformações urbanísticas da cidade iniciaram-se em 2001, no âmbito da Capital Europeia da Cultura. Grande parte do processo de requalificação do Porto teve origem no centro histórico, através dos objetivos da SRU Porto Vivo em promover a reabilitação e qualificação do espaço público, revitalizar o comércio e dinamizar o turismo, cultura e lazer (CMP, 2018).

O crescente aumento da atratividade da cidade, para fins turísticos e instalação de *start ups* tem um papel importantíssimo na economia da cidade. Contudo, originou conflitos entre os seus habitantes, atuais e potenciais, em grande parte provocados pela especulação imobiliária.

A estratégia adotada para a resolução deste conflito parece passar pelo encorajamento da diversidade social e pela criação de políticas de habitação capazes de atrair e reter habitantes. A prioridade dos atuais órgãos administrativos municipais para reverter a despovoação do centro da cidade é o investimento em habitações – social e através de parcerias com privados, nomeadamente, para a inclusão de Alojamentos Locais (AL) no mercado de arrendamento.

4. Conclusões e perspectivas de trabalho futuro

As cidades europeias do presente ocupam uma dimensão territorial alargada, à escala regional, um reflexo de modelos de desenvolvimento urbano passados. A procura por novos modelos de desenvolvimento urbano faz particular sentido na medida em que, estando o território já urbanizados, o modelo passado de desenvolvimento Fordista, da cidade industrial e de serviços, já não apresenta a aplicabilidade de outrora. Os desafios sociais, económicos e ambientais da atualidade requerem que o foco recaia nas dinâmicas metropolitanas (ao nível funcional) e ao nível local para o envolvimento da comunidade.

À década de 90 o território urbano europeu encontrava-se disperso, verificando-se um aumento da rede de infraestruturas e transportes com função agregadora (Mascarenhas et al., 2019). Desde então que os padrões de distribuição da população são cada vez mais dispersos (Wolff, 2017).

Não há consenso relativamente ao modelo de desenvolvimento europeu da cidade futura, na medida em que existem tendências divergentes de evolução populacional e de dimensão urbana. Contudo, existe uma visão europeia partilhada, fundamentada de construção de espaços socialmente justos, democráticos, detentores de qualidade ambiental e atrativos ao desenvolvimento económico. A cidade do futuro, independentemente do modelo de desenvolvimento adotado, deverá ser diversa, coesa, atrativa, verde, saudável e espaço para uma economia resiliente e inclusiva (European Commission, 2011). Os conceitos que mais se discutem e procuram integrar para atingir esses objetivos concentram-se em torno das *hubs* e redes de inovação, dos sistemas de transporte e energia *smart* e amigos do ambiente, da coesão e participação social e na redução da pegada ecológica das cidades.

É dado particular destaque à inovação, como uma das linhas orientadoras na transição para a cidade do futuro. Esta priorização é o resultado, em parte, do mundo globalizado em que vivemos. A competitividade europeia e o sucesso do futuro das suas cidades está dependente da rapidez com que o conhecimento inovador é criado e implementado (Nijkamp & Kourtit, 2013). Complementarmente, as previsões demográficas dão destaque ao envelhecimento da população e ao aumento do fluxo de migrantes. Estes desafios tem o potencial para gerar novos nichos de

mercado. Particularmente no que diz respeito à diversidade, há bastante consenso na ideia de que a sua exploração tem o potencial de gerar novas fontes de inovação.

Os princípios do novo urbanismo parecem responder, positivamente, aos desafios da urbanidade atual. Reconhecem os benefícios da diversidade e estimulam estruturas urbanas - atrativas e mais amigas do ambiente - com a capacidade de a promover.

A cidade do Porto perdeu habitantes, gradualmente, para outras cidades da AMP, nomeadamente, Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia e Gondomar. O centro histórico foi particularmente afetado pela suburbanização transformando-se, progressivamente, numa área negligenciada e degradada, física e socialmente. As transformações urbanísticas iniciadas no início do milénio vieram transformar esta cenário e, atualmente, o centro da cidade é bastante mais atrativo. Contudo, o estado de degradação apresentado ainda por algumas habitações e o preço elevado daquelas que foram reabilitadas ainda são limitações à instalação de novas famílias nesta zona. As políticas em vigor nos últimos anos favoreceram processos de especulação imobiliária e aprofundam a ameaça de desertificação residencial (Alves, 2016), resultando na existência de novas habitações acessíveis apenas a um estrato social com poder de compra médio-alto (Rio Fernandes, 2011).

As estratégias e políticas que são essenciais de desenvolver, para a reversão da desertificação no centro da cidade, são as que encorajam a diversidade social (CMP, 2019e), através da melhoria das condições habitacionais da população residente, aumento da oferta de habitação acessível e serviços, diversificação das atividades económicas e preservação da morfologia urbana existente (CMP, 2018).

PERSPETIVAS DE TRABALHO FUTURO

A metodologia utilizada na caracterização sócio económica do caso prático é impreciso e beneficiaria da construção de um modelo mais coeso. O ponto de partida inicial ambicionava a criação de um modelo de regressão linear múltipla, de modo a testar e identificar um conjunto alargado de variáveis responsáveis pela desertificação.

Relativamente aos dados utilizados no caso prático da presente dissertação, para a realização de uma análise exploratória simples, existe algum desfasamento. Foram,

maioritariamente, utilizados dados dos Censos e o último registo é relativo ao ano de 2011 – não existindo, por isso, uma análise até ao presente. O período de análise, para os temas do “emprego e mercado de trabalho”, “mobilidade” e “habitação”, é mais reduzido do que aquele que foi utilizado para as “tendências demográficas”. A precisão dos resultados da análise beneficiaria da utilização de conjuntos de dados para o mesmo período temporal.

A exploração dos temas das “tendências demográficas” e “habitação”, principalmente, são insuficientes. Para um estudo mais aprofundado das “tendências demográficas”, seria interessante analisar o tamanho das famílias e as dinâmicas verificadas, também, à escala intra municipal. No caso da “habitação”, o estudo beneficiaria da análise da evolução do tamanho da habitação e do nº de indivíduos por habitação.

Por último, parece-me essencial a padronização e investigação das dinâmicas de grupos homogéneos na sociedade, para ultrapassar a lacuna da abordagem da densidade enquanto valor numérico. Esta compreensão ajuda a traçar políticas e estratégias ajustadas às necessidades e a compreender de que forma a diversidade – um objetivo tão destacado – se pode manifestar em cada contexto urbano.

Bibliografia

Alves, S. (2016). Requalificação no Centro Histórico do Porto. *Scripta Nova*, XXI, 557.

Antrop, M. (2004). Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning*, 67, 9–26. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(03\)00026-4](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(03)00026-4)

Área Metropolitana do Porto (AMP) (2016). *Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da área Metropolitana do Porto*. Porto.

Batty, M. (2013). *The New Science of Cities*. Cambridge: M. I. of Technology, Ed

Cabral, J. (2004). Inovação Nas Políticas Urbanas – Modelos De Regulação E Sistemas De Governança. *GeoInova*, 10, 1–18.

Câmara Municipal do Porto (CMP) (2018). *ARU da Baixa – Projeto de delimitação da área de reabilitação urbana da Baixa*. Porto: Divisão Municipal de Planeamento e Ordenamento do Território.

Comissão Europeia. (2010). *Europa 2020 - Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo*. Bruxelas: Comissão Europeia.

Czamanski, D., & Broitman, D. (2018). The life cycle of cities. *Habitat International*, 72, 100–108. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2016.09.002>

Delgado, F. (2010). *Metapolis do Porto: expansão urbana em áreas de forte aptidão agrícola*. Colóquio Ibérico de Geografia. Porto: Faculdade de Letras.

Domingues, Á. (1994). (Sub)úrbios e (sub)urbanos - o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?. *Revista Da Faculdade Letras - Geografia*, X/XI (I Série), 5–18.

Duranton, G., & Puga, D. (2014). *The growth of cities*. Handbook of Economic Growth. Pennsylvania: University of Pennsylvania.

EEA. (2015). *European environment - state and outlook 2015: Assessment of global megatrends*. Copenhagen: European Environment Agency. <https://doi.org/10.2800/45773>

EEA. (2017). *Landscapes in Transition. An account of 25 years of land cover change in Europe*. European Environment Agency. 226. <https://doi.org/10.2800/81075>

European Comission. (2011). *Cities of tomorrow*. European Union. <https://doi.org/10.2776/41803>

European Union (2019) *Demographic trends in EU regions*. European Union

Fundação Francisco Manuel dos Santos (2014). *Dinâmicas demográficas e envelhecimento da população portuguesa (1950-2011): evolução e perspectivas*. Lisboa

García Docampo, M. (2014). Theories of Urban Dynamics. *International Journal of Population Research*, 2014, 1–11. <https://doi.org/10.1155/2014/494871>

Gomes, J. C. B. (2009). *A mobilidade e a teoria da cidade compacta Caso estudo: a cidade de Lisboa* (Dissertação de Mestrado em Arquitetura). Instituto Superior Técnico, Lisboa.

Kim, S. (2007). Changes in the nature of urban spatial structure in the united states, 1890-2000. *Journal of Regional Science*, 47(2), 273–287. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.2007.00509.x>

Lucka, D. (2018). How to build a community - New Urbanism and its critics. *Urban Development Issues*, 59, 17–26. <https://doi.org/10.2478/udi-2018-0025>

Mascarenhas, A., Haase, D., Ramos, T. B., & Santos, R. (2019). Pathways of demographic and urban development and their effects on land take and ecosystem services: The case of Lisbon Metropolitan Area, Portugal. *Land Use Policy*, 8, 181–194. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2018.11.056>

- McCann, P. (2013). *Modern Urban and Regional Economics*. (2nd ed.). Oxford.
- McFarlane, C. (2016). The geographies of urban density: Topology, politics and the city. *Progress in Human Geography*, 40(5), 629–648. <https://doi.org/10.1177/0309132515608694>
- Napoletano, S., Sandri, N., & Strube, G. (2018). How innovation is reshaping Europe' s urban environment. McKinsey&Company.
- Nijkamp, P., & Kourtit, K. (2013). The “ New Urban Europe ”: Global Challenges and Local Responses in the Urban Century. *European Planning Studies*, 21(3), 37–41. <https://doi.org/10.1080/09654313.2012.716243>
- O’Sullivan, A. (2012). *Urban Economics*. (8th ed.). New York: McGraw-Hill International Edition.
- Oliveira, V. (2016). *Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities*. Springer.
- Rio Fernandes, J. A. (2011). Area-based initiatives and urban dynamics. The case of the Porto city centre. *Urban Research and Practice*, 4(3), 285–307. <https://doi.org/10.1080/17535069.2011.616747>
- Wolff, M. (2017). Understanding the role of centralization processes for cities – Evidence from a spatial perspective of urban Europe 1990 – 2010. *Cities*, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.01.009>
- Xu, G., Jiao, L., Yuan, M., Dong, T., Zhang, B., & Du, C. (2019). How does urban population density decline over time? An exponential model for Chinese cities with international comparisons. *Landscape and Urban Planning*, 183(129), 59–67. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2018.11.005>

Webgrafia

Agenda Urbana (2018). Estratégia Municipal de Habitação. Uma abordagem inovadora nos municípios portugueses. Disponível em: file:///C:/Users/Win10/Downloads/ESTRATEGIA-MUNICIPAL-DE-HABITACAO_AU_Novembro-2018-1.pdf. (Acedido em setembro de 2020)

Área Metropolitana do Porto (AMP) (2020) *Portal da Área Metropolitana do Porto*. Disponível em: <http://portal.amp.pt/pt>. (Acedido em julho de 2020)

Civitas (2020). *Porto*. Disponível em: <https://civitas.eu/content/porto>. (Acedido em setembro de 2020)

Câmara Municipal do Porto (CMP) (2019a). Portal de Notícias do Porto. *"Luxemburguização" da economia provoca riscos, diz presidente da Câmara*. Disponível em: <http://www.porto.pt/http://www.porto.pt/noticias/luxemburguizacao-da-economia-provoca-riscos-diz-presidente-da-camara>. (Acedido em setembro de 2020)

Câmara Municipal do Porto (CMP) (2019b). Portal de Notícias do Porto. *Porto já tem Estratégia Local de Habitação, mas Governo deve investir mais*. Disponível em: <http://www.porto.pt/noticias/porto-ja-tem-estrategia-local-de-habitacao-mas-governo-deve-investir-mais>. (Acedido em setembro de 2020)

Câmara Municipal do Porto (CMP) (2019c). Portal de Notícias do Porto. *Município estabelece como prioridade a recuperação demográfica e avança com programa para construir 840 fogos em toda a cidade*. Disponível em: <http://www.porto.pt/noticias/municipio-estabelece-como-prioridade-a-recuperacao-demografica-e-avanca-com-programa-para-construir-840-fogos-em-toda-a-cidade>. (Acedido em setembro de 2020)

Câmara Municipal do Porto (CMP) (2019d). Portal de Notícias do Porto. *Porto ao nível da Finlândia na oferta de habitação social e muito acima da média nacional de 2%*. Disponível em:

<http://www.porto.pt/noticias/porto-ao-nivel-da-finlandia-na-oferta-de-habitacao-social-e-muito-acima-da-media-nacional-de-2>. (Acedido em setembro de 2020)

Câmara Municipal do Porto (CMP) (2019e). Portal de Notícias do Porto. *Mais habitação no Centro Histórico*. Disponível em: <http://www.domussocial.pt/noticias-domus/mais-habitacao-no-centro-historico>. (Acedido em setembro de 2020)

Câmara Municipal do Porto (CMP) (2016). Portal de Notícias do Porto. *Rui Moreira diz que o Porto está a inverter um processo muito antigo de esvaziamento do centro histórico*. Disponível em: - <http://www.porto.pt/noticias/rui-moreira-diz-que-o-porto-esta-a-inverter-um-processo-de-esvaziamento-do-centro-historico-muito-a>. (Acedido em setembro de 2019).

City Journal (2013). *Five Principles of Urban Economics. Things we know and things we don't*. Disponível em: <https://www.city-journal.org/html/five-principles-urban-economics-13531.html>. (Acedido em maio de 2019)

Coelho, S. (2016). *Centro Histórico do Porto e o turismo: "Isto não é uma discussão, é uma gritaria"*. Disponível em: <https://observador.pt/2016/12/05/centro-historico-do-porto-e-o-turismo-isto-nao-e-uma-discussao-e-uma-gritaria/>. (Acedido em setembro de 2020)

Coentrão, A. (2020). *Câmara do Porto vai arrendar casas para as subarrendar a preços controlados*. Disponível em: <https://www.publico.pt/2020/03/23/local/noticia/camara-porto-vai-arrendar-casas-subarrendar-precos-controlados-1909121>. (Acedido em setembro de 2020)

Coentrão, A. (2019). *Porto em 2020: uma cidade rica e atraente, com uma crise na habitação, diz a oposição*. Disponível em: <https://www.publico.pt/2019/11/05/local/noticia/porto-2020-cidade-rica-atraente-crise-habitacao-oposicao-1892597>. (Acedido em setembro de 2020)

EUROSTAT (2011) *Archive:European cities - demographic challenges*. Disponível em: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Archive:European_cities_-_demographic_challenges&oldid=70327. (Acedido em janeiro de 2020)

Expresso (2019). *Porto vai ter estratégia local de habitação que inclui as “ilhas” da cidade*. Disponível em: <https://expresso.pt/economia/2019-05-28-Porto-vai-ter-estrategia-local-de-habitacao-que-inclui-as-ilhas-da-cidade>. (Acedido em setembro de 2020)

Idealista (2019). *Estratégia Local de Habitação do Porto prevê investimento total de 119 milhões*. Disponível em: <https://www.idealista.pt/news/imobiliario/habitacao/2019/12/06/41736-estrategia-local-de-habitacao-do-porto-preve-investimento-total-de-119-milhoes>. (Acedido em setembro de 2020)

Idealista (2016). *Câmara do Porto quer passar casas do centro histórico para habitação social*. Disponível em: <https://www.idealista.pt/news/imobiliario/habitacao/2016/07/18/31125-camara-do-porto-quer-passar-casas-do-centro-historico-para-habitacao-social>. (Acedido em setembro de 2020)

INE (2020) Instituto Nacional de Estatística. Disponível em: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_base_dados. (Acedido em junho de 2019)

INE (2019) *Retorno de Informação aos respondentes municípios*. Disponível em https://www.ine.pt/documentos/municipios/1315_2019.pdf. (Acedido em junho de 2020)

Palhares, T. (2006). *Centro do Porto enfrenta abandono e desertificação*. Disponível em: <https://jpn.up.pt/2006/03/29/centro-do-porto-enfrenta-abandono-e-desertificacao/>. (Acedido em setembro de 2020)

Pordata (2020). *Número médio de alojamentos familiares clássicos por km² segundo os Censos*. Disponível em: <https://www.pordata.pt/DB/Municipios/Ambiente+de+Consulta/Tabela>. (Acedida em setembro de 2020)

PORDATA (2015a). *População residente segundo os Censos: total e por grandes grupos etários*. Disponível em: <https://www.pordata.pt/DB/Municipios/Ambiente+de+Consulta/Tabela>. (Acedida em setembro de 2020)

PORDATA (2015b). *Densidade populacional segundo os Censos*. Disponível em: <https://www.pordata.pt/DB/Municipios/Ambiente+de+Consulta/Tabela>. (Acedido em setembro de 2020)

Pordata (2015c). *População empregada segundo os Censos: total e por sector de actividade económica (%)*. Disponível em: <https://www.pordata.pt/DB/Municipios/Ambiente+de+Consulta/Tabela>. (Acedida em setembro de 2020)

Portal da Habitação (2020). Disponível em: <https://www.portaldahabitacao.pt/>. (Acedido em setembro de 2020)

Porto Vivo (2020). Disponível em: <http://www.portovivosru.pt/>. (Acedido em setembro de 2020)

Anexos

Anexo 1 - População residente segundo os Censos: total e por grandes grupos etários [Dados]

Anexo 2 - Densidade populacional segundo os Censos [Dados]

Anexo 3 – População empregada segundo os Censos: total e por setor de atividade económica (%) [Dados]

Anexo 4 – Número médio de alojamentos familiares clássicos, por km², segundo os Censos [Dados]

Anexo 1 - População residente segundo os Censos: total e por grandes grupos etários

População residente segundo os Censos: total e por grandes grupos etários

Territórios	Indivíduo											
	Grandes grupos etários											
	Total			0-14			15-64			65 ou mais		
Âmbito Geográfico / Anos	1981	2001	2011	1981	2001	2011	1981	2001	2011	1981	2001	2011
AMP	1 516 011	1 730 845	1 759 524	412 649	291 968	264 987	970 864	1 217 989	1 208 585	132 498	220 888	285 952
Arouca	23 896	24 227	22 359	7 398	4 391	3 463	13 526	15 921	14 872	2 972	3 915	4 024
Espinho	32 409	33 701	31 786	8 841	5 134	4 043	20 854	23 676	21 189	2 714	4 891	6 554
Gondomar	130 751	164 096	168 027	36 630	28 411	25 845	84 674	117 706	117 012	9 447	17 979	25 170
Maia	81 679	120 111	135 306	22 687	20 940	22 776	52 690	86 527	94 422	6 302	12 644	18 108
Matosinhos	136 498	167 026	175 478	35 915	26 686	25 112	89 927	119 842	122 081	10 656	20 498	28 285
Oliveira de Azeméis	62 821	70 721	68 611	17 901	12 198	9 679	39 316	49 197	46 890	5 604	9 326	12 042
Paredes	67 693	83 376	86 854	24 035	17 589	16 138	39 527	58 521	60 938	4 131	7 266	9 778
Porto	327 368	263 131	237 591	71 984	34 584	28 379	216 239	177 544	154 129	39 145	51 003	55 083
Póvoa de Varzim	54 248	63 470	63 408	17 139	12 081	10 417	33 007	44 262	43 499	4 102	7 127	9 492
Santa Maria da Feira	109 531	135 964	139 312	32 224	25 028	22 042	69 129	95 904	96 647	8 178	15 032	20 623
Santo Tirso	93 482	↓ 72 396	71 530	26 963	↓ 12 193	9 882	58 964	↓ 50 794	49 316	7 555	↓ 9 409	12 332
São João da Madeira	16 444	21 102	21 713	4 395	3 656	3 126	10 779	14 890	15 012	1 270	2 556	3 575
Trofa	*	37 581	38 999	*	7 206	6 075	*	26 622	27 708	*	3 753	5 216
Vale de Cambra	24 224	24 798	22 864	6 722	3 931	2 899	14 677	16 828	15 136	2 825	4 039	4 829
Valongo	64 234	86 005	93 858	19 503	15 349	15 539	40 882	62 233	65 833	3 849	8 423	12 486
Vila do Conde	64 402	74 391	79 533	19 246	13 369	12 931	40 025	52 342	54 905	5 131	8 680	11 697
Vila Nova de Gaia	226 331	288 749	302 295	61 066	49 222	46 641	146 648	205 180	208 996	18 617	34 347	46 658

(*) Dados não disponíveis

↓ Quebra de série

População residente segundo os Censos: total e por grandes grupos etários

Fontes de Dados: INE - X, XII, XIV e XV Recenseamentos Gerais da População

Fonte: PORDATA

Última actualização: 2015-06-26

Anexo 2 – Densidade populacional segundo os Censos

Densidade populacional segundo os Censos

Rácio				
Territórios	N.º médio de indivíduos por Km²			
Âmbito Geográfico / Anos	1960	1981	2001	2011
Arouca	80,4	72,8	73,8	67,9
Espinho	1 094,0	1 536,0	1 597,2	1 509,5
Gondomar	643,8	995,1	1 248,8	1 274,3
Maia	644,7	981,7	1 443,6	1 630,3
Matosinhos	1 470,4	2 205,1	2 698,3	2 811,3
Oliveira de Azeméis	283,0	384,2	432,5	425,9
Paredes	277,6	433,1	533,4	554,1
Porto	7 311,4	7 888,4	6 340,5	5 736,1
Póvoa de Varzim	492,6	660,8	773,1	771,3
Santa Maria da Feira	387,9	509,0	631,8	645,3
Santo Tirso	568,8	689,4	↓ 533,9	523,6
São João da Madeira	1 490,1	2 055,5	2 637,8	2 733,6
Trofa	*	*	518,4	541,5
Vale de Cambra	139,3	165,4	169,3	155,2
Valongo	439,3	847,4	1 134,6	1 249,4
Vila do Conde	327,6	432,2	499,3	533,7
Vila Nova de Gaia	932,8	1 341,6	1 711,6	1 794,4

(*) Dados não disponíveis

Densidade populacional segundo os Censos

Fontes de Dados: INE - X, XII, XIV e XV Recenseamentos Gerais da População

Fonte: PORDATA

Última actualização: 2020-02-06

Anexo 3 – População empregada segundo os Censos: total e por setor de atividade económica (%)

População empregada segundo os Censos: total e por sector de actividade económica (%)

Proporção - %

	Sectores de actividade económica											
	Total			Primário			Secundário			Terciário		
Anos	⊥ 1981	⊥ 2001	2011	⊥ 1981	⊥ 2001	2011	⊥ 1981	⊥ 2001	2011	⊥ 1981	⊥ 2001	2011
AMP	100,0	100,0	100,0	6,0	1,8	1,3	52,8	42,5	30,7	41,2	55,7	68,0
Arouca	100,0	100,0	100,0	49,8	11,7	6,6	28,5	51,0	45,7	21,7	37,3	47,7
Espinho	100,0	100,0	100,0	1,3	0,7	0,7	54,6	44,1	31,1	44,1	55,1	68,2
Gondomar	100,0	100,0	100,0	2,8	0,7	0,4	53,1	35,9	24,2	44,1	63,5	75,4
Maia	100,0	100,0	100,0	3,2	1,0	0,6	63,0	38,2	25,3	33,9	60,8	74,1
Matosinhos	100,0	100,0	100,0	3,7	1,1	0,6	54,3	31,7	20,6	42,0	67,2	78,8
Oliveira de Azeméis	100,0	100,0	100,0	11,4	2,0	1,2	67,0	64,7	56,4	21,6	33,3	42,4
Paredes	100,0	100,0	100,0	11,6	1,6	1,1	62,2	60,0	45,7	26,2	38,4	53,1
Porto	100,0	100,0	100,0	0,4	0,4	0,3	32,4	21,2	14,3	67,1	78,4	85,4
Póvoa de Varzim	100,0	100,0	100,0	26,0	9,5	8,3	41,9	41,6	29,4	32,2	49,0	62,3
Santa Maria da Feira	100,0	100,0	100,0	6,1	1,3	0,7	72,6	62,0	46,3	21,2	36,6	52,9
Santo Tirso	100,0	100,0	100,0	5,5	1,3	0,8	74,9	63,6	48,9	19,5	35,1	50,3
São João da Madeira	100,0	100,0	100,0	0,9	0,5	0,2	63,8	53,6	45,1	35,3	45,9	54,7
Trofa	0,0	100,0	100,0	0,0	2,3	1,8	0,0	62,0	47,9	0,0	35,7	50,3
Vale de Cambra	100,0	100,0	100,0	37,8	5,8	2,0	42,9	58,2	53,5	19,3	36,0	44,5
Valongo	100,0	100,0	100,0	2,5	0,7	0,4	56,7	42,3	28,5	40,8	57,0	71,1
Vila do Conde	100,0	100,0	100,0	17,7	8,8	7,5	59,2	48,9	34,2	23,1	42,4	58,3
Vila Nova de Gaia	100	100	100	2,5	0,7	0,4	53,4	39	25,8	44,2	60,2	73,7

População empregada segundo os Censos: total e por sector de actividade económica (%)

Fontes de Dados: INE - X, XII, XIV e XV Recenseamentos Gerais da População

Fonte: PORDATA

Última actualização: 2015-09-01

Simbologia

⊥ Quebra de
série
... Confidencial

// Não aplicável

- Ausência de
valor

Pro Valor
provisório
x Valor não
disponível
f Valor
previsto
Rv Valor revisto

Pre Valor preliminar

e Dado inferior a metade do módulo da unidade utilizada

§ Dado com coeficiente de variação elevado

(R) Dados rectificadados pela entidade responsável

Anexo 4 – Número médio de alojamentos familiares clássicos, por km², segundo os Censos

Número médio de alojamentos familiares clássicos por km2 segundo os Censos

Alojamento - Média

	Nº médio de alojamentos por Km ²	
Anos	2001	2011
AMP	349,0	404,7
Arouca	28,5	32,5
Espinho	682,9	748,1
Gondomar	494,5	556,8
Maia	582,4	717,8
Matosinhos	1 084,0	1 315,0
Oliveira de Azeméis	161,2	186,2
Paredes	180,3	218,6
Porto	2 998,4	3 313,3
Póvoa de Varzim	370,8	424,3
Santa Maria da Feira	242,5	280,2
Santo Tirso	193,3	217,3
São João da Madeira	1 166,4	1 317,1
Trofa	185,8	216,4
Vale de Cambra	69,3	80,3
Valongo	439,1	537,5
Vila do Conde	207,9	253,0
Vila Nova de Gaia	728,2	843,3

Simbologia

- ⊥ Quebra de série
- ... Confidencial
- // Não aplicável
- Ausência de valor
- Pro** Valor provisório
- x** Valor não disponível
- f** Valor previsto
- Rv** Valor revisto
- Pre** Valor preliminar
- e** Dado inferior a metade do módulo da unidade utilizada
- § Dado com coeficiente de variação elevado
- (R)** Dados rectificadados pela entidade responsável

* Dados inexistentes para o ano de 1981

Número médio de alojamentos familiares clássicos por km2 segundo os Censos

Fontes de Dados: INE - II, IV e V Recenseamentos Gerais da Habitação

DGT/MAAC - Série Cartográfica Nacional à escala 1:50 000 e Carta Administrativa Oficial de Portugal – CAOP 2009.0

Fonte: PORDATA

Última actualização: 2020-03-30

