ADÉLIA LUISA T. SILVA FONSECA

PORTO NORTE

DINÂMICAS URBANAS E SUA EVOLUÇÃO

PORTO

1998

ADÉLIA LUISA T. SILVA FONSECA

PORTO NORTE

DINÂMICAS URBANAS E SUA EVOLUÇÃO

UNIVERSIDADE DO PORTO
Faculdade de Letras
BIBLIOTECA
N.º 58141
Ex. 2
Data 07 / 10 / 1998
19981118

FLUP-BIBLIOTECA ()
600009

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

PORTO

1998

043 M
F 742 p
ex. 2

Dissertação de mestrado em Geografia: Dinâmicas Espaciais e Ordenamento do Território, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, ao abrigo da resolução nº 21/SC/SG/94, publicada no Diário da República - II série, nº 200 de 30/08/94, para a obtenção do grau de Mestre.

À minha filha Ana Catarina

e a meu marido António Augusto

AGRADECIMENTOS

Este trabalho não teria sido conseguido sem a orientação esclarecida do Prof. Dr. José Alberto Vieira Rio Fernandes. Pelas sugestões que apontou, pelas críticas que formulou, pelo estímulo que me incutiu e pela disponibilidade que sempre manifestou a minha profunda gratidão.

Quero ainda agradecer, pela disponibilidade e pelo afável acolhimento que sempre encontrei, à Divisão de Habitação e à Divisão de Informação Urbana da Câmara Municipal do Porto, assim como também à Divisão de Habitação e ao Departamento de Planeamento da Câmara Municipal de Matosinhos.

Para todos quantos, no decurso do trabalho, me apoiaram pelo estímulo e pela amizade, o meu bem hajam.

Por fim a minha gratidão ao meu marido e à minha filha pela partilha deste desafio e das suas dificuldades, pelo constante encorajamento, pelo carinho e tolerância que manifestaram ao longo do período em que decorreu a elaboração deste trabalho.

1. INTRODUÇÃO

1.1. APRESENTAÇÃO

O trabalho que se apresenta, tem por objecto a área que engloba as freguesias de Ramalde e Paranhos no concelho do Porto e Senhora da Hora e São Mamede de Infesta no concelho de Matosinhos (Anexo 1).

A escolha desta área tem a ver, por um lado, com o facto de se situar numa posição excêntrica em relação ao núcleo urbano da cidade do Porto, ao qual está imputada grande parte da sua dinâmica de desenvolvimento sócio-económico, por outro, pelo facto desta área assumir posição privilegiada no contexto da rede viária estruturante, que lhe permite boas ligações quer ao centro do Porto quer à Região Norte, a qualquer um dos centros urbanos actualmente em franco desenvolvimento, nomeadamente Matosinhos e Maia e, ainda, por ser uma área onde o espaço urbano caminha para a coesão, evidenciando ainda, no entanto, sinais de fragmentação, em resultado de uma urbanização estruturada ao longo de uma rede viária irregular e de características, durante muito, predominantemente rurais (fig.1).

Entre estas quatro freguesias, existe de comum o facto de até há bem poucos anos constituírem um espaço com nítido cunho rural, apresentando fortes tradições agrícolas, sendo ainda hoje visíveis vestígios, como em algumas

CARTA ADMINISTRATIVA



Fig.1

LEGENDA

- Limite Área em Estudo
- Limite Freguesias
- Limite Concelhos

ESCALA 1/50.000

quintas, nomeadamente as do Rio e da Prelada (Ramalde) , as do Covelo e do Regado (Paranhos), as da Amieira e da Estrela (S. Mamede), e as do Viso e de Valadares (Sra. da Hora).

A agricultura outrora dominante nestas freguesias, está hoje reduzida a uma expressão mínima. Sobrevive uma ou outra quinta rural e um pequeno número de parcelas também de pequenas dimensões. O tipo de exploração existente é de natureza familiar, funcionando muitas vezes a actividade agrícola como complemento da economia doméstica suportada por outras ocupações profissionais.

A partir de meados do séc. XX, registou-se de forma intensa, uma progressiva alteração da ocupação de toda esta área para fins eminentemente residenciais, bem como para a implantação de actividades económicas ligadas ao sector secundário e à armazenagem, de que é exemplo a chamada zona industrial de Ramalde, e ainda, para a instalação de determinado tipo de equipamentos de natureza social.

A existência de significativos espaços livres, bem como o outrora relativo baixo valor fundiário, contribuiu para a aceleração desse processo. Desta forma, de espaço dominantemente agrícola, vai-se transformando progressivamente em espaço com características urbanas, no qual predomina a ocupação industrial e residencial, com um peso significativo da habitação social de promoção municipal e também de promoção cooperativa.

O Plano Director da Cidade do Porto de 1962, e antes dele, o Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto (1956), levou à transferência de grandes faixas da população das freguesias centrais do Porto para as mais periféricas. Tratou-se de uma forma de higienização do centro da cidade, das suas áreas mais degradadas, e nomeadamente de «ilhas», tendo-se também por então

assistido ao reforço da tendência de terciarização do centro, dotado de actividades ligadas ao comércio e à prestação de serviços.

É neste cenário que na área do Porto Norte são construídos inúmeros bairros de habitação social, para albergar as populações sujeitas a processos de realojamento, compreendendo-se assim o elevado aumento da população residente (em Ramalde 41,4 % e Senhora da Hora 36,9 %) durante a década de sessenta, (Anexo 2).

No período de uma geração, a superficie urbanizada foi substancialmente aumentada e aquilo a que no início do século era habitual chamar-se arrabalde ou periferia urbana, tornou-se a componente, por excelência, do espaço urbanizado, que vai avançando em detrimento dos espaços rurais mais próximos. Esta expansão urbanística e demográfica, contribuiu para o abandono progressivo da actividade agrícola, transformando toda esta área num espaço eminentemente urbano, cuja posição excêntrica em relação ao centro das cidades do Porto e Matosinhos vai progressivamente diminuindo.

1.2. METODOLOGIA

A área geográfica em estudo compreende quatro das freguesias de envolvência imediata da área central do Porto e da cidade de Matosinhos. Na estruturação do crescimento da área são, ainda, de destacar três das antigas estradas de relação com o centro do Porto, nomeadamente a estrada da Póvoa de Varzim, a estrada de Braga e a estrada de Guimarães, que conforme se verá mais adiante no trabalho, se apresentam como importantes vias congregadoras do crescimento urbano, pois foram envolvendo núcleos populacionais de maior ou menor isolamento, conferindo a esta área uma forte continuidade na dinâmica urbana, tendo como centro mais importante o Porto.

A análise dos dados populacionais dos últimos censos permitiu verificar a perda de população no Porto, principalmente nas suas freguesias mais centrais, e ganhos populacionais nos concelhos limítrofes, facto que na área em estudo é visível através do elevado incremento populacional registado. Assim privilegiou-se o estudo das políticas de habitação e das actividades económicas mais directamente relacionadas com a satisfação das necessidades dessa população e, sempre que se achou necessário, fez-se um enquadramento espacial mais alargado aos concelhos envolventes, numa perspectiva comparativa que sustentasse parte das afirmações feitas relativamente ao Porto Norte.

Dada a localização desta área, aí se reflectem de forma notória as sucessivas transformações de que foi palco, sobretudo a partir da década de sessenta, como resultado do processo de urbanização e das formas que este assumiu para a implantação da população e das actividades, que tentaremos aprofundar ao longo do presente trabalho.

As actividades desenvolvidas para compreender a organização actual da área não têm outro apoio senão o passado e o presente, daí a necessidade de recorrer, por um lado, a análises retrospectivas e, por outro, a examinar cuidadosamente o presente, de forma a detectar possíveis sinais de mudança. Neste sentido, a análise temporal dos factos é feita a partir de finais do século XIX, dando-se posteriormente maior importância à evolução ocorrida desde a década de sessenta até à actualidade, pois é nesse período que ocorrem profundas mutações sócio-económicas que maior impacte têm na estruturação da área.

A estrutura metodológica do presente trabalho resulta da opção de enquadrar o estudo do caso - o Porto Norte - por uma formulação teórica capaz de suportar cientificamente a temática da evolução e estruturação territorial em espaço urbano. Na abordagem feita, ao longo do trabalho, privilegiamos a questão da ocupação do espaço associadas ao desenvolvimento sócio-económico detectado no decurso do tempo e a caracterização dos agentes envolvidos no processo e sua inter-relação no contexto actual.

1.3. FONTES DE INFORMAÇÃO

As fontes de estudo são parte integrante da metodologia adoptada que ajudam à concretização do objecto definido. A sua pesquisa, selecção e utilização constituem uma escolha metodológica condicionante do prosseguimento do trabalho. No presente trabalho o recurso a fontes bibliográficas, cartográficas, documentais e estatísticas é indissociável do processo criativo. De facto, se a realização de qualquer trabalho científico deve ter implícito uma dose de criatividade, não é possível, no entanto, ignorar as fontes que constituem o substracto em que se apoia o esforço de investigação. A análise crítica das fontes utilizadas e a comparação dos dados recolhidos em diversas fontes levantam dúvidas que estimulam constantemente a descoberta.

No estudo da evolução da estruturação territorial do Porto Norte, as fontes bibliográficas que consultamos são muito diversificadas, no entanto é possível incluí-las em dois grupos, um referente à temática do crescimento urbano e outro respeitante ao enquadramento da área em estudo no Grande Porto.

As obras incluídas no primeiro grupo possibilitaram o enquadramento teórico da temática em estudo. Consultamos maioritariamente obras de autores portugueses e franceses dada a maior facilidade de acesso linguístico, reconhecendo que o escasso número de autores de língua inglesa consultados pode constituir uma limitação. As fontes bibliográficas incluídas no segundo grupo relacionam-se com o território em estudo (Porto Norte), o qual se insere numa área mais vasta, o Grande Porto, tendo o seu centro mais importante na cidade do Porto. Assim a bibliografia consultada inscreve-se na preocupação do conhecimento da área em estudo, relacionando-a com o espaço envolvente, com o qual apresenta relações e afinidades. Nesse sentido, procedeu-se ao levantamento inicial de

estudos existentes que pudessem contribuir para o conhecimento da área e que serviram de base ao desenvolvimento posterior do trabalho.

Os documentos cartográficos revelaram-se fundamentais no prosseguimento do trabalho, sobretudo no que diz respeito à evolução e estruturação da mancha construída. É de salientar que para o concelho de Matosinhos deparamos com a falta de cartografia tão antiga quanto à que possuíamos para o Porto, o que em parte impossibilitou a conjugação de análise comparativa até meados do século XX. No entanto pensamos que o problema foi minorado pela utilização de registos descritivos a que tivemos acesso.

Um dos aspectos importantes foi o facto de poder-se partir da análise da carta topográfica da Cidade do Porto de 1892[1], pois esta é um precioso registo da cidade existente no final do século XIX e, neste sentido, a sua leitura torna-se muito interessante, pois permite-nos ter uma visão de situações que viriam a ser profundamente transformadas no decorrer do século XX. Na documentação cartográfica de data mais recente é de referir o recurso a ortofotomapas (1988)[2] e a fotografias aéreas (1994).

Relativamente aos dados utilizados é de mencionar os dados fornecidos por organismos oficiais, tais como o Instituto Nacional de Estatística (I.N.E.), e os Gabinetes de Informação Urbana e da Habitação da Câmara Municipal do Porto e da Câmara Municipal de Matosinhos, e ainda a minuciosa, cuidada e morosa recolha que fizemos nas lista das Páginas Amarelas, das actividades económicas por freguesia em 1982 e 1991, e para 1997 nas principais ruas estruturantes do crescimento urbano da área. Fez-se posteriormente o seu tratamento de acordo com a Classificação das Actividades Económicas (C.A.E.) Revisão 1, para as

[1] Carta topográfica à escala 1/5000, reduzida da escala 1/500 dirigida e levantada pelo General de Brigada Augusto Gerardo Telles Ferreira, coadjuvado pelo Capitão de Cavalaria Fernando da Costa Maya.

[2] Instituto Geográfico e Cadastral

actividades ligadas à Indústria e Construção e Obras Públicas, e para as actividades ligadas ao Comércio e aos Serviços seguimos a classificação adoptada em "O Comércio na Cidade do Porto"[3].

Para uma análise mais pormenorizada da área em estudo, os dados disponíveis no I.N.E. apresentavam-se para as freguesias de S. Mamede Infesta e Senhora da Hora, distribuídos por secções, enquanto que para as freguesias de Ramalde e Paranhos possuíamos dados facultados pela Divisão Municipal de Informação Urbana da Câmara Municipal do Porto, referenciados ao quarteirão. Face à não uniformização da base de dados recolhidos, entendeu-se conveniente proceder à delimitação de secções nas freguesias de Ramalde e Paranhos, através da junção de quarteirões.

Ao delimitar as secções tivemos em conta o conhecimento razoável das diferentes características que a área no seu todo apresenta e assim criamos secções que pela sua extensão apresentassem um certo equilíbrio em termos de dimensão territorial, comparativamente às secções definidas pelo I.N.E. para S.Mamede de Infesta e Senhora da Hora, enquadramos quarteirões onde predomina uma construção de habitação social, delimitamos também quarteirões segundo uma lógica de uns apresentarem um espaço construído mais consolidado e outros bolsas de espaços não completamente urbanizados ou ainda expectantes, nos interstícios de uma rede viária de traçado estreito e tortuoso. Aproveitamos também para a delimitação de algumas secções os principais eixos viários estruturantes do crescimento da área.

Tentamos assim localizar no território em questão, áreas onde é visível uma certa homogeneidade, resultante da semelhança das características morfológicas,

---

[3] José Alberto V. Rio Fernandes - *O Comércio na Cidade do Porto*, Porto. Faculdade de letras da Universidade do Porto. 1993.

buscando os seus limites nos locais onde outras particularidades se começam a evidenciar e os espaços parecem já organizar-se de modo diverso.

Toda esta informação foi complementada por observação directa e entrevistas com o objectivo de um conhecimento tanto o quanto mais actual e aprofundado possível da realidade em estudo.

1.4. DA CIDADE À AGLOMERAÇÃO

A complexidade do crescimento do espaço urbano leva-nos a reflectir sobre alguns dos conceitos e sua evolução, utilizados quando do estudo da expansão e organização espacial. Ao longo deste trabalho, Cidade, Aglomeração Urbana, Arrabalde, Periferia e Subúrbio são alguns dos termos vulgarmente referidos quando nos preocupamos em entender a evolução e configuração espacial do desenvolvimento urbano. O seu entendimento pressupõe uma breve abordagem sobre a noção de cada um e respectivo enquadramento temporal e espacial.

"Na aventura urbana a cidade é uma criação da sociedade rural de que constitui à posteriori a armadura e a salvaguarda. Só existe na medida em que a economia agrícola a sustenta."[4] Assim podemos dizer que se os recursos naturais de um lugar, ou a sua situação privilegiada, sempre foram responsáveis pela concentração de pessoas, devido à atracção que sobre elas exerciam. Não é então de estranhar que tenham surgido em determinados sítios aglomerações populacionais destinadas a proporcionar aos seus habitantes trocas de bens e serviços, por oposição ao domínio de uma actividade rural existente nos arredores. Tradicionalmente os lugares que registavam uma aglomeração populacional considerável e ofereciam uma diversidade de bens e serviços, eram elevados à categoria de cidade por uma entidade política - administrativa.

A cidade nasce como resultado do desenvolvimento de uma agricultura sedentária. Durante muitos séculos e milénios, essa área opunha-se de certa forma ao espaço rural, mas mais como imagem e não tanto como essência. Na Idade Média "A cidade, fortemente aglutinada através de uma couraça

---

[4] Pierre George -*O Homem na Terra*, Lisboa, Ed. 70, Lda., 1993, p.97.

protectora de muralhas, distinguia-se imediatamente da região vizinha por onde se prolongavam, por vezes, precários arrabaldes e onde a agricultura reinava."[5]

Se inicialmente os limites eram bem definidos e a sua identificação clara, com a evolução sócio-económica que se opera principalmente a partir do século XVIII, assiste-se a uma expansão das cidades para fora das suas antigas muralhas, desenvolvendo-se, assim, uma vasta zona exterior ou periférica que depende fortemente dos serviços e do emprego concentrados no centro da cidade.

É nesta altura que se assiste a uma importante fase de extensão urbana que leva ao crescimento para áreas cada vez mais periféricas. Passamos de uma noção de cidade como núcleo, para a de cidade como território, sendo possível identificar a cidade-centro e a periferia, com estreitas relações de dependência entre si. A primeira podemos circunscrever ao tecido urbano construído antes do grande desenvolvimento industrial, a segunda consequência imediata daquele.

Durante muito tempo a periferia viveu apenas por e para a cidade, crescendo consoante as necessidades daquela e à custa de actividades que ela rejeitava do seu interior, tais como habitação, indústria, equipamentos pouco qualificados (como por exemplo os cemitérios e as lixeiras), para que fosse possível no seu interior a expansão de actividades mais nobres, ligadas ao comércio e serviços, habitação para os estratos sociais mais favorecidos e respectivos equipamentos estruturantes da actividade sócio-económica. Deste modo, a cidade vai invadindo a periferia e transformando-a.

Antes do grande crescimento registado no século XX, era habitual a utilização da designação de arrabalde, termo de origem árabe[6], para referenciar os arredores da cidade. Estavam-lhe associadas a função de abastecimento de frescos à cidade, tais como frutas, leite e legumes, provenientes do espaço

---

[5] Jacqueline Beaujeu-Garnier - *Geografia Urbana*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, p.14.

[6] *Dicionário da Língua Portuguesa*, Porto, Porto Editora, 7ª Edição, 1995, p.177.

agrícola envolvente, e também a de lazer, espalhando-se as residências de veraneio das famílias ricas ou de classes médias, sob a forma de quintas de recreio. Esta atitude resultava de uma reacção às condições de vida cada vez mais indesejáveis que caracterizavam as áreas mais antigas da cidade e, ao mesmo tempo como consequência do desenvolvimento dos transportes, permitindo a vida a maiores distâncias do centro da cidade. Hoje, a realidade a que este termo é aplicado é bem diferente, podendo considerar-se associado a "áreas sem continuidade, conglomerados desarticulados e indefiníveis onde coexistem as formas mais diversas de utilização do solo"[7], em consequência da descentralização urbana, que leva à ocupação progressiva das áreas rurais por casas construídas por particulares para habitação secundária, indústrias, etc.

É durante o século XIX e sobretudo o século XX que em Portugal as cidades vão registar um crescimento prodigioso como pólos de relações humanas de ordem económica, social e cultural e ainda centros de organização das áreas que as rodeiam. A cidade possui uma força de atracção que se estende a lugares distantes e paralelamente verifica-se uma força de expansão que introduz modificações progressivas no espaço rural circundante.[8]

Nas cidades, o crescimento demográfico, os progressos técnicos e o desenvolvimento dos transportes, bem como o aparecimento de novas actividades urbanas, provocaram não só alterações na sua estrutura como alargamento do seu perímetro, constatando-se que a passagem da cidade para a periferia se faz de forma contínua, sem ruptura física, em que a cidade vai "penetrando o meio rural por uma espécie de frente pioneira, de zona híbrida em rápida evolução, provisoriamente periferia semi-rural."[9]

---

[7] Hilde Heynen, André Loeckx, Marcel Smets - *A Periferia: Estudo de uma Problemática*, Síntese do Colóquio de Lovaina, 1989, p.21.

[8] Ver Jean Bastié e Bernard Dézert - *L'espace Urbain*, Paris, Masson Editeur, 1980, p.9.

[9] Jean Bastié - *La Geographie du Grand Paris*, Paris, P.U.F., 1964, p.169.

Neste crescimento extensivo do urbano, "os perímetros fixados às áreas urbanas pelas autarquias raramente coincidem com a cidade geográfica definida por uma certa continuidade de ocupação do solo, pelas estruturas características e necessárias ao funcionamento da urbe... . Em áreas de grande vitalidade económica e demográfica a cidade geográfica ultrapassa largamente os limites fixados pela divisão administrativa."[10] Como consequência, verifica-se que o conceito clássico de cidade tende a ser substituído pelo de aglomeração urbana,[11] resultado da vaga suburbana que invade as periferias estendendo-se para distâncias cada vez maiores em relação ao centro da cidade.

A relatividade do conceito de periferia depende das diversas perspectivas (geométrica, económica, social, ecológica) de análise e da escala espacial utilizada na abordagem do tema. A periferia é um espaço com grande diversidade de tipos de ocupação do solo, que se organiza morfológica e funcionalmente na dependência de uma área central, normalmente de uma cidade. É o grau de afastamento a esse centro "que clarifica a posição periférica, e esta é-o tanto mais quanto maior é a visibilidade, o posicionamento, o poder e a clareza dos atributos da condição central."[12]

No estudo, a periferia será abordada numa perspectiva de análise económico-social, e a uma escala espacial que se restringe àquilo que frequentemente é designado por subúrbio, constituindo este "o primeiro ataque ao espaço periférico marcado por: forte carácter urbanizado, densidades de ocupação elevadas, processos de consumo de espaço rural de maior dinâmica e

---

[10] Teresa Barato Salgueiro - *A Cidade Em Portugal, Uma Geografia Urbana*, Porto, Edições Afrontamento, 1992, p.26.

[11] Segundo Jean Remy e Liliane Voyé, in - *A Cidade: Rumo a uma Nova Definição?*, Porto, Edições Afrontamento, 1994, p.71, a noção de aglomeração "supõe um espaço com forte densidade de habitat, cuja periferia instável se define a partir dos ritmos de crescimento, desenvolvendo-se essa mesma periferia, em números relativos, mais rapidamente do que as zonas interiores da aglomeração e mais rapidamente também do que as zonas que lhe são exteriores."

[12] Álvaro Domingues - *Comunicação ao III Congresso Português de Sociologia*, Lisboa, 1996, p.1.

intensidade, reduzidos vestígios da antiga ocupação rural e forte ligação e dependência dos principais eixos de transporte ferroviário e rodoviário."[13]

Hoje em dia, os conceitos de periferia urbana e de subúrbio são frequentemente usados de forma indiscriminado, tornando difícil encontrar uma definição clara e consensual. Estes conceitos são normalmente usados de uma forma negativa e por contra-posição a uma área central.

Como já se disse, a abordagem de periferia deve ser contextualizada numa escala dimensional alargada, sendo por isso o subúrbio uma das variantes da condição periférica, que normalmente abrange o território imediatamente adjacente ao espaço urbano consolidado.

Por vezes encontramos o subúrbio associado a uma imagem de reserva fundiária de um crescimento urbano do tipo extensivo e cuja ocupação é predominantemente de carácter residencial. Este avançar da cidade para o espaço rural envolvente processou-se em várias etapas, fortemente articuladas com os meios de transporte de apoio e, posteriormente, com a política urbanística implementada.

Nos países desenvolvidos a cidade foi sendo substituída pela área Metropolitana e pela região urbana, espaço de "relações prioritárias directas e imediatas duma cidade de certa importância com a sua periferia"[14], estendendo-se para distâncias cada vez mais afastadas do centro, o que é facilitado pelo aperfeiçoamento e desenvolvimento dos meios de transporte.

---

[13] Margarida Pereira - *Urbanização e Planeamento na Periferia de Lisboa*, Lisboa , Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, 1986, p.23.

[14] Jacqueline Beaujeu-Garnier - ob. cit., p.25.

2. ENQUADRAMENTO TEMPORAL E ESPACIAL

2.1. VIAS ESTRUTURANTES DO CRESCIMENTO

Todas as cidades têm tendência para crescer, e este crescimento realiza-se de duas maneiras: por acumulação ou por projecção para o exterior. Durante muito tempo, o crescimento das cidades foi limitado pelas restrições existentes, já que as deslocações internas eram asseguradas pela circulação a pé, por outro lado, durante longos séculos procurou-se protecção atrás das muralhas que fortificavam a cidade, situação esta que limitava também a sua extensão. A cidade do Porto "cresceu fundamentalmente segundo dois processos distintos. Primeiro, intra-muros, colmatando espaços livres e crescendo em altura; depois... fora de portas e a partir dos largos fronteiriços às principais, foi ao longo das velhas estradas... que se prolongaram os arruamentos e as construções urbanas"[15].

Na ausência de elevadores, a cidade também se encontrava limitada na sua expansão vertical, pelo que o crescimento privilegiado era realizado através da ocupação dos espaços vazios disponíveis no interior das cidades. Assim, a residência, as fábricas, as lojas e oficinas apinhavam-se à volta do centro e,

---

[15] J. M. Pereira de Oliveira - *Directrizes Viárias do Desenvolvimento Urbano do Porto*, Porto, Separata da Revista de História Vol. III, Porto, Centro de História da Universidade do Porto, 1982, p. 6-8.

como resultado, dá-se um incrível aumento no preço do solo em associação à consolidação do sistema capitalista.

Assim, em contraponto, o crescimento populacional do subúrbio e a sua atractividade residencial tem muito a ver com os preços mais baixos dos terrenos e das habitações e a existência de condições de acessibilidade e de ligação com áreas mais centrais, bem como com o desenvolvimento dos transportes.

O caminho de ferro é o meio de transporte a influenciar uma primeira expansão da cidade da Revolução Industrial para o espaço rural imediato. A cidade sofre alterações na sua estrutura, quer ao acompanhar linearmente as linhas do "eléctrico", quer ao crescer por pequenos núcleos, que se desenvolvem em redor das estações de combóio. Posteriormente, o alargamento da área servida por este meio de transporte contribui para o crescimento, cada vez mais intenso, para a periferia, mas seguindo eixos bem demarcados, favorecendo o desenvolvimento em radiais, sendo evidente "a força directriz que os velhos caminhos e estradas - alguns anteriores à própria nacionalidade - imprimiram com sucessivos traçados sucedâneos a semi-radioconcêntrica estrutura do plano urbano do Porto"[16]. As estradas que maior importância tiveram na estruturação do crescimento da cidade estão ligadas às três principais portas da cidade: a do Olival, de Cima de Vila e de Carros[17].

---

[16] J. M. Pereira de Oliveira - *Directrizes Viárias do Desenvolvimento Urbano do Porto*. Porto, Separata da Revista de História Vol. III, Porto, Centro de História da Universidade do Porto, 1982, p.11.

[17] Do Campo do Olival que deu nome à porta (actual Cordoaria), partiam dois caminhos muito antigos: a estrada de Braga que próximo do local onde hoje se localiza a Praça Carlos Alberto, se encontrava com o caminho de Cedofeita que conduzia à estrada da Póvoa e Viana. A Estrada de Braga seguia pelas actuais Ruas da Oliveira e dos Mártires da Liberdade, Praça da República, Antero de Quental, Vale Formoso, Praça Nove de Abril e Ameal. Ao longo deste traçado alguns lugares como Paranhos, Campo Lindo e Ameal foram progressivamente crescendo. O velho Caminho de Cedofeita a partir da Praça Carlos Alberto continuava pelas Ruas do Barão de Forrester, Ramada Alta, Nove de Julho, Carvalhido, Monte dos Burgos seguindo depois para NW em direcção à Póvoa e Viana. Este eixo criou fortes ligações a caminhos que levavam aos lugares de Francos, Ramalde, Requezende e Viso ou ainda para o Regado e Ameal.

A partir da porta dos Carros seguia-se pela Estrada de Guimarães através do Bonjardim até à Praça Marquês de Pombal, continuando-se inicialmente pela Rua do Lindo Vale, sendo este troço abandonado após a abertura da Rua de Costa Cabral até à Areosa, continuando-se para Norte em direcção a Guimarães. Da porta de Cimo de Vila saía-se para a Estrada de Penafiel em direcção a Trás-os-Montes, através da Praça da Batalha, pelas

Estas primeiras expansões da cidade surgem em finais do século XIX, tendo por base a necessidade de criar espaços industriais e residenciais para uma população que já não tem lugar nela, tornando-se conhecidos por subúrbios, termo que embora já existente anteriormente, assume nesta altura conotações muito especiais. Esta expansão depende dos meios de transporte que as diversas classes sociais têm à sua disposição. Assim o arrabalde era normalmente acessível a quem possuía carros puxados por cavalos, enquanto as classes populares só na época dos transportes colectivos (finais do século XIX) adquirem mobilidade comparável.

O desenvolvimento do transporte colectivo rodoviário, mais flexível, vem mais tarde fomentar o aparecimento de outros núcleos, em locais até aí pouco procurados, mercê do seu isolamento face às grandes linhas de carril. O incremento do transporte rodoviário e, em especial, o aumento da taxa de motorização associado ao aumento da importância do transporte individual, vem contribuir para uma estruturação diferente do crescimento periférico.

O estabelecimento de carreiras regulares de transportes, ao favorecer a acessibilidade de certos locais, reforça a sua capacidade de atracção, sendo por isso, responsável pelo seu crescimento. O automóvel privado, por seu lado, permite ampliar muito a área das migrações pendulares e ocupar a coroa suburbana de forma mais contínua, pois pode chegar a sítios onde o transporte colectivo não chegava.

Podemos ainda constatar que na maioria das situações, o desenvolvimento do subúrbio não teve apoio complementar suficiente ao nível das infra-estruturas e equipamentos colectivos que qualificam um espaço urbano. Surge então um

---

Ruas de Santo Ildefonso e Entre-Paredes, Largo dos Poveiros, Passeio de São Lázaro e Rua Morgado Mateus, Campo 24 de Agosto, Rua do Bonfim e São Roque da Lameira.

espaço urbano de qualidade inferior, onde a implantação industrial se misturou com a residência da população operária, ou apenas esta última existe.[18]

Assiste-se a um alastramento multi-direccional do espaço construído, caminhando-se para a cidade tentacular[19]. Este processo está associado ao facto da cidade oferecer alojamentos cada vez mais pequenos e a rendas mais elevadas, apresentar níveis de ruído e poluição insuportáveis, congestionamento de trânsito e dificuldades de transporte, ver reduzidos os espaços verdes em detrimento da impermeabilização e aumento dos volumes do edificado, com problemas de abastecimento de água e outros serviços, repelindo assim uma parte significativa dos seus residentes.

Na expansão tentacular, os alojamentos vão aumentando em termos numéricos e de forma contígua ao longo dos principais eixos viários da cidade. Se existiam pequenos núcleos próximos, aldeamentos velhos ou novos, também a partir destes ou nesta direcção a urbanização pode avançar. A aglutinação é processo posterior ao crescimento tentacular, resultando do facto de entre os diferentes tentáculos se abrirem posteriormente comunicações que, com maior ou menor rapidez, levam ao preenchimento dos espaços intersticiais por usos vários, com predomínio da ocupação residencial. Pode assim assistir-se à junção de duas ou mais cidades, relativamente próximas entre si, em resultado do seu crescimento espacial. A esta forma de coalescência de aglomerados urbanos é cada vez mais frequente chamar-se conurbação.[20]

---

[18] Não podemos, no entanto, deixar de referir que paralelamente aos subúrbios desqualificados, surgem também os de qualidade, pois nesta ocupação periférica, há que ter em atenção que, se uns procuram o alojamento suburbano por ser mais barato ou para ficar perto do emprego, outros há que o escolhem para dispor de mais espaço, mais privacidade ou mais sossego e optam pela residência em moradias unifamiliares com um pequeno jardim. A título de exemplo são de referir as áreas residenciais de estatuto elevado da Av. Marechal Gomes da Costa, da Foz Nova, da Av. Antunes Guimarães e da Av. Combatentes da Grande Guerra - Antas

[19] Ver Lewis Munford - *A Cidade na História suas origens, transformações e perspectivas*, S. Paulo, Livraria Martins Fontes Lda., 3ª edição Brasileira, 1991, p.546.

[20] Ver Hans Blumenfeld - *Cidades - a urbanização da humanidade*, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 3ª edição, 1972, p.52-70.

As principais vias estruturantes que servem a cidade constituem corredores urbanos por excelência entre esta e cidades ou vilas próximas. Isto aconteceu com Vila Nova de Gaia e Matosinhos, em relação ao Porto, podendo então falar-se em conurbação.[21] O mesmo parece acontecer agora também com Maia, Valongo e Gondomar e porventura mais longe, com Vila do Conde, Paredes, Trofa ou Santa Maria da Feira.

Assim, numa análise mais cuidada da fisionomia espacial do crescimento urbano para o Porto Norte, é bem visível a conquista progressiva do solo, e o resultado da absorção de aldeias perdidas, num processo realizado com claro apoio na rede viária existente, em que se destacam os principais eixos rodoviários, canais privilegiados também da rede de transportes públicos, nomeadamente Via Rápida, Rua Monte dos Burgos/Rua Nova do Seixo, Via Norte, Rua do Vale Formoso/Rua do Amial/Rua Silva Brinco e Rua de Costa Cabral, com a conquista ulterior dos espaços intersticiais (fig.2).

[21] Ver J. M. Pereira de Oliveira - *Análise Comparativa dos Centros Urbanos em Portugal, Ensaio Metodológico*, Coimbra, Separata da Revista da Universidade de Coimbra, nº28, 1980, p.113-208.

EVOLUÇÃO DO ESPAÇO CONSTRUIDO

LEGENDA

- 1892
- 1937
- 1967
- 1978
- 1988
- 1994

S.MAMEDE DE INFESTA

SENHORA DA HORA

RAMALDE

PARANHOS

ESTADIO DO MAR

HOSPITAL DE MAGALHÃES LEMOS

PARQUE DE CAMPISMO

ESTÁDIO DO BESSA

Praça de Mousinho de Albuquerque

Praça de São Carneiro

Boavista

Interno

Circunvalação

Via Norte

Constituição

Brasília

Aeroporto

N

ESCALA GRÁFICA

ESCALA 1/20000

2.2. FASES DE EXPANSÃO URBANA

O grande crescimento das cidades no século XX, levou a que estas se estendessem por áreas muito vastas. Dentro destas áreas urbanas têm-se verificado importantes variações espaciais das características económicas e sociais, variações essas que muitos autores têm tentado descrever e explicar. Mas a análise da estrutura actual de grande parte das cidades revela uma complexidade crescente que afasta qualquer tentativa de visão modelística, pelo que se torna cada vez mais importante e interessante procurar entender as dinâmicas que aí ocorrem. No entanto, um dado comum, é o de se constatar que na ocupação do espaço urbano o processo de concentração populacional marca inicialmente a emergência de uma área central, à qual está associada o papel de unificar, de dominar e de organizar a periferia, e à volta da qual a cidade vai crescendo, tendendo a estender-se para o exterior, ocupando a área seguinte e de preferência ao longo das vias de acesso à área central.

Ao contrário do que aconteceu noutras países da Europa, a maior parte das nossas cidades não assistiu a um aumento considerável de área urbanizada no período da industrialização, em larga medida, porque esta não foi tão intensa e foi mais tardia. Será com o desenvolvimento dos meios de transporte, concretamente do ferroviário, que se irá verificar uma maior deslocação das pessoas e se assiste ao aumento dos movimentos migratórios que progressivamente vão sendo atraídos pelas cidades, onde a actividade económica permitia aspirar a uma melhoria da situação de vida.

Assim, ao analisarmos o crescimento urbano, é inevitável constatar que a uma primeira fase de crescente acumulação de população e de estabelecimentos das mais diversas actividades económicas no interior do perímetro urbano, segue-se

mais tarde uma outra, de desconcentração, caracterizada pelo abandono do interior das cidades por uma parte da população e das actividades económicas, privilegiando uma localização periférica.

Com efeito, a contínua concentração demográfica, resultado do crescimento natural da população citadina, do êxodo rural e muitas vezes da imigração, assim como também a concentração de actividades económicas no interior do perímetro urbano, leva a que se chegue a uma situação limite, a partir da qual se desencadeia um movimento em direcção aos subúrbios. O espaço rural é então progressivamente e sistematicamente "invadido" pelas construções habitacionais, pela indústria e por outras actividades económicas, que lhe conferem um forte carácter urbanizado.

A primeira metade do século XX foi marcada por este crescimento suburbano, cuja explosão terá ficado ligada ao aumento da mobilidade e aos baixos valores do solo agrícola. Com o aparecimento do automóvel procuram-se áreas ainda mais afastadas, o que vai contribuir para que alguns subúrbios sejam vistos como simples áreas dormitórios, onde surgem habitações longe dos empregos e quase sempre sem infra-estruturas e equipamentos capazes de darem resposta às necessidades da população. Essas áreas tornam-se assim como extensões mais ou menos degradadas em relação à cidade, relativamente à qual existe um elevado grau de dependência.

Ao analisarmos o crescimento urbano, é inevitável constatar que uma das componentes desse crescimento são as migrações populacionais que ultrapassam em muito a contribuição do crescimento natural. Este facto tem repercussões importantes na organização espacial, pois a chegada de tão elevado número de elementos, em regra estranhos ao meio e de integração dificultada por vezes por

estruturas culturais e mentais bastante diferentes e por condições sócio-económicas precárias, conduz a uma certa marginalização.

Associado à industrialização, o urbanismo aparece como um processo desejável e mesmo inevitável pois, com efeito, a concentração populacional ajuda a resolver a questão da mão-de-obra e do alargamento do mercado. No entanto, surgem também problemas ligados ao alojamento e à higiene, verificando-se carências ao nível dos equipamentos sociais capazes de responder a uma concentração de massas populacionais em quantidade superior àquela para que as infra-estruturas tinham sido concebidas. Progressivamente, com a concentração de novas actividades industriais, com o automóvel, com o aumento do ritmo de vida, com a expansão física das aglomerações, o ambiente e a qualidade de vida são afectados profundamente, os problemas agravam-se e, como consequência, manifesta-se uma suburbanização crescente e incontrolada.

Nos países em desenvolvimento, o grau de urbanização é demasiado elevado relativamente ao grau de desenvolvimento económico. Os elevados fluxos migratórios dos espaços rurais para os espaços urbanos criam uma grande força de trabalho sem possibilidades de emprego total nos sectores secundário e terciário, perante os níveis de desenvolvimento existentes e, como consequência, existe uma percentagem elevada de desempregados, o que faz emergir fenómenos de pobreza, criminalidade e agitação social. Daí que se afirme que "as pressões sobre o mercado de emprego hão-de fazer sentir-se, aos emigrantes estando reservadas as tarefas tidas como marginais para a população com raízes urbanas mais fortes; mas são as pressões sobre o mercado de habitação que provocam maior e mais directo impacto sobre o meio, retardando a renovação

do parque residencial, mantendo em actividade de uso habitações degradadas, impulsionando pelo menos indirectamente a expansão suburbana."[22]

Nos últimos anos tem-se assistido a uma variante no processo de urbanização, caracterizada pelo facto da população de áreas rurais envolventes ao centro urbano optarem por um emprego no sector secundário ou no terciário, sem mudar o local de residência. Tal resulta, em boa parte, do facto de cada vez mais e de forma mais intensa, periferias progressivamente mais afastadas serem envolvidas e o seu desenvolvimento comandado pela vida da grande aglomeração urbana.

À escala do país, a análise da realidade portuguesa sobre este processo, dá-nos conta de que a "urbanização não tem deixado de corresponder a uma progressiva concentração urbana das populações com um peso muito forte das aglomerações urbanas de Lisboa e Porto, que recobrem áreas cada vez mais vastas. A tendência, que foi nítida, particularmente nos últimos dez anos, de uma face dupla dos reflexos territoriais da urbanização, deverá manter-se: por um lado, a concentração, sobretudo nas duas principais aglomerações urbanas, mas também em centros de média e pequena dimensão e, por outro lado, uma densificação da dispersão conduzindo a uma urbanização difusa ao longo das principais vias de circulação."[23]

Apesar de reconhecido o papel polarizador do Porto, não podemos subvalorizar o quadro atractivo dos concelhos periféricos, na difusão espacial do desenvolvimento urbano do Grande Porto. Os processos endógenos conferem-lhes uma autonomia relativa face ao epicentro urbano, "as condições desta autonomia são uma alta densidade populacional na periferia desde o ínicio do

---

[22] António Simões Lopes - *Desenvolvimento Regional, Problemática, Teoria, Modelos*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987, p.267-268.

[23] Jorge Gaspar - *Portugal nos Próximos 20 Anos I Vol. - Ocupação e Organização do Espaço; Retrospectivas e Tendências*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987, p.108.

processo de urbanização e uma boa acessibilidade, promovida por transportes de baixo custo, permitindo a comutação fácil com o mercado de trabalho central. Os mecanismos, por outro lado, assentariam no caso vertente na pluriactividade familiar, que permite, ao mesmo tempo, a deslocação de alguns elementos da família ao mercado de trabalho central e o desenvolvimento endógeno de actividades económicas locais do tipo artesanal ou manufactureiro, aproveitando a existência de mão-de-obra"[24]

Neste contexto é de ressaltar o processo de crescimento populacional, que desde o início do século é, nos concelhos envolventes mais dinâmico do que no concelho do Porto, estando directamente relacionado com a atractividade dos mesmos face à capacidade produtiva instalada, resultante de uma maior dispersão da indústria, a par das melhores condições de resposta à produção de habitação.

[24] Abílio Cardoso - *Do Desenvolvimento do Planeamento ao Planeamento do Desenvolvimento*, Porto, Edições Afrontamento e Departamento de Engenharia Civil da F.E.U.P., 1996, p.21.

2.3. O AVANÇO DA TERCIARIZAÇÃO

As cidades não conseguem fugir à presença e influência da actividade comercial e dos serviços. Ainda que existam outras actividades e usos do solo importantes, muitas vezes fortemente dinamizadores do crescimento urbano, as actividades do sector terciário desenvolvem sempre uma capacidade interventora no desenvolvimento urbano.

Se as principais actividades comerciais e de serviços se localizam na área central da cidade, na sua periferia localizam-se normalmente o comércio grossista, os armazéns e os serviços que necessitam de espaços mais vastos, mas também mais baratos do que no centro. Convém no entanto referir que qualquer actividade comercial "é uma actividade sujeita a concorrência; a sua localização deve pois, obedecer à regra da máxima rentabilidade"[25], onde a clientela com o seu poder de compra e hábitos de consumo, a qualidade e preços praticados, a facilidade de acesso e as características dos próprios estabelecimentos, influenciam a decisão de localização por parte do comerciante ou da sociedade comercial. Paralelamente, podemos verificar que a mono ou multipolarização da população, assim como as particularidades da rede de transportes, a rapidez e a intensidade de informação, podem criar condições muito particulares.

A cidade cresce e o seu centro de comércio desenvolve-se até se tornar incapaz de dar resposta às necessidades de espaço que assegure o máximo de clientes, devido sobretudo à crescente dificuldade do suporte viário ser capaz de dar resposta ao volume de tráfego que aí aflui. Surgem progressivamente outros

---

[25] Jacqueline Beaujeu-Garnier - *Geografia Urbana*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, p.14.

[25] *Dicionário da Língua Portuguesa*, Porto, Porto Editora, 7ª Edição, p.205.

centros, cujas localizações respeitam a regra da máxima acessibilidade, isolados ou ligados ao centro principal.[26]

O uso do automóvel e outros transportes motorizados, o aumento da industrialização, a proliferação de novos produtos e artigos, o consumismo galopante, o aumento do trabalho feminino, paralelamente a uma subida generalizada do nível de vida nos países desenvolvidos, contribuiu para uma expansão muito significativa dos subúrbios. Este conjunto de alterações sócio-económicas repercutiu-se de forma rápida e duradoura na estrutura das actividades comerciais com novas fórmulas de implantação comercial. Surgiram centros comerciais periféricos que, situando-se junto às grandes vias de circulação, assinalaram profundas alterações na distribuição e no papel dos centros urbanos. Destes centros comerciais aqueles que, paralelamente às actividades comerciais, dispõem também de uma série de serviços que costumamos encontrar no centro das cidades, tais como cinemas, restaurantes, serviços administrativos e outros, são os que mais fortemente contribuem para alterações estruturais das actividades comerciais, constituindo-se como uma alternativa e ameaça das áreas centrais das cidades.

Nos Estados Unidos, mais que na Europa, assistiu-se a uma estagnação e até retrocesso da actividade comercial do centro, que se manifestou através da diminuição do número de lojas e descida do nível qualitativo. Também nos Estados Unidos, antes que na Europa, a consciência da importância da actividade comercial e de serviços na área central da cidade, levou à procura de

---

[26] Neste processo de desenvolvimento horizontal descontínuo e excessivo, é por demais notório na cidade do Porto, a importância que teve a rede viária, com características radiais historicamente definidas, favorecendo uma expansão que se fez sobretudo para ocidente após a conclusão de uma das atravessias do rio Douro em 1963, concretizada pela construção da Ponte da Arrábida, a par da existência de espaço livre capaz de dar resposta às necessidades de investimento no sector terciário, principalmente daquele que carecia de espaços para a implantação de imóveis de grande volume, tais como hóteis, bancos, centros comerciais, blocos de escritórios, etc., conduzindo à emergência da área da Boavista, que de espaço predominantemente residencial passa a assumir-se como um importante núcleo de concentração do sector terciário

soluções que renovassem e revitalizassem o centro. Aposta-se na complementaridade entre o comércio do centro e o da periferia das cidades, tendo sempre em atenção que a localização do comércio e serviços nas cidades, não pode dissociar-se das características da envolvência regional, bem como da estrutura de cada cidade e sua área periférica.

Na periferia da área central da cidade, as actividades comerciais e de serviços, têm tendência a localizar-se em núcleos comerciais com estabelecimentos de consumo mais frequente (mercearia, padaria, confeitaria/café) e regular (talho, peixaria, drogaria, lavandaria, posto de gasolina e outros), a par de alguns estabelecimentos de consumo ocasional (barbearia, salão de beleza/cabeleireiro, florista, joalharia, relojoaria, pronto-a-vestir, bar e outros), por forma a dar satisfação às necessidades de consumo da população de uma extensa área circundante. Trata-se sobretudo de um comércio de bairro e a sua localização associa-se ao percurso que os moradores utilizam diariamente na deslocação casa-trabalho-casa, sendo de preferência próximo à entrada da artéria principal da área de residencial, ou próximo à intersecção de duas ou mais vias principais. Os estabelecimentos têm tendência a ocuparem espaços relativamente reduzidos, devido aos custos, cada vez mais elevados, do metro quadrado e à menor necessidade de criação de stocks, graças às redes de distribuição que facilitam as entregas. Ultimamente têm surgido cada vez mais edifícios misto de lojas e residências, resultado de uma estratégia levada a cabo pelo construtor do prédio, pois tem-se mostrado "mais vantajoso substituir as duas lojas, que habitualmente ocupavam o rés-do-chão dos edifícios colocados nas ruas de maior movimento, por uma pequena galeria com uma dúzia de estabelecimentos de dimensões variadas."[27]

---

[27] Teresa Barata Salgueiro - *A Cidade Em Portugal, Uma Geografia Urbana*, Porto, Edições Afrontamento, 1992, p.304.

Nos últimos anos e na década de 80 em particular, face a uma progressiva incapacidade de dar resposta a novas necessidades de implantação do comércio, têm-se registado importantes mudanças na organização e na distribuição espacial do comércio, assistindo-se ao aparecimento de grandes centros comerciais localizados junto dos grandes nós rodoviários de circulação periférica e de acesso à cidade.

Estes grandes centros comerciais têm assumido várias formas: "o centro comercial elementar compreende, em geral um grande supermercado e uma galeria, maior ou menor, de pequenas lojas; o centro comercial de dimensão média tem, em geral, um ou dois grandes supermercados e um grupo de lojas variadas, no mesmo conjunto de construção; os centros comerciais integrados englobam, a par das funções comerciais, toda uma série de serviços que, normalmente, se encontram no centro das cidades."[28]

É num cenário caracterizado pela crescente internacionalização da economia, beneficiada pela adesão de Portugal à Comunidade Europeia, pelo interesse de grandes grupos empresariais de investimento no sector imobiliário em estabelecimentos de grande volumetria e pela crescente expansão de ocupação territorial por parte de uma população com maior poder de compra e maior capacidade de mobilidade, que nas duas últimas décadas aparece o hipermercado[29], que para além dos artigos de alimentação, têm também uma variedade extraordinária de produtos, cujo objectivo será o de oferecer num mesmo espaço, múltiplos artigos e produtos, de vários preços, satisfazendo as crescentes necessidades de consumo de uma população com falta de tempo para

---

[28] Jacqueline Beaujeu-Garnier - *Geografia Urbana*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, p.212.

[29] Segundo o Decreto-lei nº258/92 , existem dois tipos de grandes superfícies comerciais retalhistas e de comércio por grosso. Os denominados Hipermercados e os Centros Comerciais. O primeiro tipo tem de oferecer, ao consumidor uma área contínua de exposição e venda da sua gama de produtos, superior a 2000 m2. Nos centros comerciais esta área é de 3000 m2, integrados no mesmo espaço se não for uma área contínua.

visitar as lojas das áreas comerciais das cidades quer estejam localizadas no centro ou na área envolvente. "Por razões associadas à sua dimensão física e às redefinições da rede rodoviária e de distribuição populacional, posicionou-se no exterior da cidade do Porto, não longe dos seus limites e na proximidade imediata de vias de relação regional."[30]

Esta alteração profunda provocada pelas modernas implantações comerciais tem contribuído para a discussão e crítica relativamente à actividade comercial tradicional das cidades. Destas críticas têm saído várias soluções, tais como ruas para peões, rendabilização de edifícios antigos, especialização, aposta na qualidade, atendimento mais personalizado etc., tendo como objectivo procurar revitalizar e renovar as áreas e os estabelecimentos comerciais tradicionais. Parece urgente defender uma política de reestruturação do aparelho comercial que não privilegie espaços concretos em detrimento de outros, mas antes a adopção de um planeamento da actividade comercial realizado de forma integrada, numa estrutura multicêntrica feita de interdependências e complementaridades.

No espaço urbano portuense, a estrutura radial da cidade foi preponderante na estruturação comercial, pois desde muito cedo, nas principais vias de saída da cidade se fixaram actividades económicas, com destaque para a Rua de Costa Cabral, tramo da antiga Estrada de Guimarães; ao longo da Estrada de Braga a Norte do Campo da Regeneração (Praça da República),na Rua da Rainha (actual Antero de Quental) no Vale Formoso e Amial; e ainda na Praça do Exército Libertador ao Carvalhido e Monte dos Burgos, antiga estrada de saída para Viana do Castelo. Em todas elas se concentrou um conjunto diversificado de estabelecimentos de entre os quais sobressaem os que oferecem produtos e

---

[30] José Alberto V. Rio Fernandes - *O Comércio na Cidade do Porto*, Porto, Faculdade de letras da Universidade do Porto, 1993, p.239-240.

serviços de procura previsivelmente mais frequente, designadamente ligados à alimentação, equipamento da pessoa e serviços de natureza económica, ocupando de preferência o rés-do-chão dos edifícios.

Na periferia, pequenos núcleos retalhistas asseguram o apoio directo às necessidades básicas da população residente, concentrando-se nalguns casos junto ao centro principal de povoamento.

No entanto, praticamente até ao início dos anos oitenta, a cidade é marcada pela hegemonia de uma «Baixa» onde o sector terciário permaneceu fortemente centralizado e concentrado. Mas, já em finais dos anos setenta são evidentes os movimentos de deslocação do emprego terciário, tendência que se acentua nas décadas seguintes, levando ao aparecimento de novos núcleos terciários, com destaque para a afirmação da área da Boavista, não só como resultado da incapacidade de aumento da oferta na área central tradicional, mas também da acessibilidade acrescida pela concretização da Via Rápida em direcção ao porto de Leixões e aeroporto Francisco Sá Carneiro e da chegada da auto-estrada Porto-Lisboa após a construção da Ponte da Arrábida: "a estas condições de acessibilidade regional somaram-se outras de carácter local, como vias desafogadas, largas e rectilíneas e uma estrutura residencial de classe média e alta, na atracção de comércios e serviços para, a partir duma extensão natural, para Oeste, duma «Baixa» que se espraiava, a Boavista se tornasse mais do que uma simples extensão, um novo núcleo de terciário que inicialmente foi sobretudo complementar do centro tradicional e hoje é cada vez mais nitidamente concorrencial."[31]

A este primeiro momento de descentralização do terciário, em termos espaciais, segue-se a implantação na periferia imediata da cidade do Porto de

---

[31] José Alberto V. Rio Fernandes - *A Distribuição da População e as Alterações na Organização do Território do Grande Porto*, Porto, Revista População e Sociedade nº1, Edição de CEPFAM, 1995, p.159.

investimentos de índole institucional, de que são exemplos mais significativos a Exponorte, o Hospital Pedro Hispano e infra-estruturas universitárias diversas. É ainda de registar o aparecimento e rápida expansão dos hipermercados e a multiplicação dos grandes centros comerciais nas várias periferias, próximo dos principais nós rodoviários, inscrevendo-se num movimento que oferece a uma população que é predominantemente periférica, com uma taxa de motorização cada vez maior e com pouco tempo livre para compras, uma vasta gama de bens de consumo e serviços, num ambiente que cada vez mais se pretende que seja confortável, colorido e propício à compra e ao lazer, praticando horários mais adaptados ao ritmo da vida moderna.

Esta tendência tem contribuído para o aparecimento de alguns sintomas conducentes à perda de interesse económico, social e vivencial das áreas centrais, tornando-se necessário uma redefinição das mesmas no sentido de se tornarem competitivas. Assim, é necessário que os agentes implicados (comerciantes, associações económicas e profissionais e autarquias) compreendam as mudanças que se registam na sociedade e a necessidade de adaptar-se a elas, de forma a encontrar as soluções desejáveis para a reabilitação e vivificação destes centros tradicionais, dominados por uma actividade comercial com prestígio adquirido ao longo do tempo.

Em vez de se continuar a construir novos centros comerciais segundo um padrão de localização suburbano, onde muitas das vezes se tenta reinventar a cidade através do cenário urbano que reproduz na sua construção, parece mais conveniente encetar um programa de remodelação do sector comercial da cidade real, onde já existe um conjunto de potencialidades que se podem aproveitar e valorizar. Para tal, são necessários fortes investimentos públicos e também privados, em infra-estruturas de vários tipos, favorecendo a acessibilidade e o

estacionamento na proximidade imediata, mantendo um ambiente agradável e variável ao longo do ano, sem nunca esquecer a tão necessária atmosfera de segurança.

Deverá haver a preocupação em satisfazer uma clientela de diferentes níveis etários, de forma a oferecer às crianças espaços onde possam entreter-se enquanto os pais fazem as suas compras, e proporcionar áreas de repouso e de diversão assim como outras iniciativas de animação cultural e recreativa. Por último, é necessário não esquecer que a afirmação desta área central "só poderá ter lugar se repousar em primeiro lugar na diversidade da oferta, no prestígio, luxo e input de inovação incluído no produto, no atendimento personalizado e na maximização de potencialidades intrínsecas, como a de local de encontro, e das capacidades cénicas (de natureza arquitectónica-paisagística) de um espaço onde avultam belos imóveis e se incluem algumas notáveis perspectivas"[32].

Será preciso somente adaptar-se o tecido urbano já existente e aproveitar ao máximo uma infra-estrutura e uma tradição comercial bem acreditada que, sem dúvida, constituem o principal trunfo da cidade e a melhor e mais rendosa intervenção de futuro que se pode fazer, tanto no campo urbanístico como no campo económico. Assim talvez se esteja a contribuir para revitalizar o comércio devolvendo novamente vida à cidade e à sua capacidade de interrelação social.

Contudo não podemos esquecer o importante dinamismo demográfico e urbano registado, principalmente desde meados do séc. XX, na periferia do Porto, o qual não foi, devidamente, acompanhado de infra-estruturas de apoio, nomeadamente no sector comercial. Não admira, por isso, que nas últimas décadas se venham registando significativas mudanças na organização e na

---

[32] José Alberto V. Rio Fernandes - *O Comércio e a cidade do Porto: transformações recentes, tendências e perspectivas*, Porto, Revista Sociedade e Território nº17, Edições Afrontamento, 1992, p.23

distribuição espacial do comércio, evidenciadas pela difusão, nas áreas periféricas, dos hipermercados e centros comerciais integrados, ancorados por grandes superfícies alimentares, junto dos principais eixos rodoviários, contribuindo para atenuar o subequipamento das periferias e melhorar as condições de abastecimento das populações que nelas residem "beneficiando da pluralidade de motivos de frequência, cobrindo uma larga gama de necessidades e praticando horários mais adaptados ao ritmo de vida moderna"[33].

[33] Herculano Cachinho - *O Comércio a Retalho na Área Metropolitana de Lisboa: patologias e potencialidades de um sector em mutação*, Porto, Revista Sociedade e Território nº17, Edições Afrontamento, 1992. p.35.

2.4. AS ÁREAS RESIDENCIAIS NOS ESPAÇOS PERIFÉRICOS

As áreas residenciais apresentam uma grande variedade de formas e de aspectos, que reflectem o nível económico e social dos seus residentes. Embora esta diferenciação sócio-económica da residência seja muito antiga, ela acentuou-se a partir do século XIX em resultado de numerosos factores, tais como o desenvolvimento dos transportes públicos, a difusão do automóvel particular, a especulação dos terrenos (com os seus reflexos nos preços da construção e das rendas), a crescente diferenciação das actividades no espaço urbano, as correntes migratórias, a segregação racial, etc..

A intensificação das trocas comerciais e as modificações decorrentes da Revolução Industrial motivaram alterações ao nível da atracção de mão-de-obra agrícola que aflui às cidades, à procura de emprego nas indústrias. No entanto, a "atracção das populações rurais pela vida mais cómoda e pelos ganhos mais avultados da cidade, não se fez sentir em Portugal com a mesma intensidade com que congestionou certas aglomerações europeias. Entre nós a grande indústria não matou completamente o trabalho caseiro ou a pequena indústria que se integra na vida rural."[34] Apesar de tudo, a industrialização e o afluxo de população à cidade geraram grande especulação imobiliária e contribuíram para uma degradação generalizada da vida urbana, e, como resultado deste afluxo assiste-se a uma intensa ocupação dos imóveis do tecido antigo da cidade.

Na cidade do Porto, paralelamente ao intenso aproveitamento dos edificios, proliferam as «ilhas», estrutura habitacional de alojamento da classe operária que cresce numa cidade onde a indústria começa a dar os primeiros passos. Esta forma de habitação traduziu-se no aproveitamento dos espaços livres existentes

---

[34] Orlando Ribeiro - *Ensaios de Geografia Humana e Regional*, Vol.I, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1970, p.361.

no interior dos lotes estreitos e profundos, regra geral nas traseiras das habitações burguesas e na proximidade das suas fábricas, dando azo a uma desenfreada exploração deste novo tipo de alojamento[35], pois face à necessidade de uma habitação o mais próximo possível da fábrica e em face do fraco poder de compra dos operários, esta era a resposta possível às carências habitacionais de um elevado número de residentes. As «ilhas» "conjunto de habitações de insalubres condições gerais, de exíguas dimensões... são um típico produto da especulação dos terrenos, que impudicamente se desculpava com a necessidade de alojar a crescente mão-de-obra que a indústria nascente ia absorvendo e solicitando cada vez mais"[36], chegando a constituir "...na passagem do século, a forma de alojamento de aproximadamente 1/3 da população portuense"[37]. A maior parte destas «ilhas» deixava muito a desejar no que toca a condições de higiene e de habitabilidade, sendo constituídas por um conjunto de casas, geralmente muito pequenas, organizadas em volta de um pátio ou corredor, que constituía muitas vezes a sua única abertura para o exterior, e sem sanitários no interior da habitação.[38]

Paralelamente muitas casas antigas abandonadas pela burguesia, que entretanto se deslocou para a periferia, foram transformadas em habitações colectivas, onde toda uma família ou, muitas vezes, mais que uma família, se amontoavam

---

[35] "A pequena escala destes empreendimentos, e o pequeno investimento que representavam, fez das «ilhas» o objecto de actividade especulativa de largos sectores das classes médias no Porto do séc.XIX. Esta forma de habitação, sem custos de urbanização próprios, com um intenso uso do solo, baixos custos de construção e praticamente sem infraestruturas, asseguravam o máximo lucro dos capitais investidos, e eram portanto um campo aberto ao investimento de pequenos capitais." Manuel A. Correia Teixeira - *Do Entendimento da Cidade à Intervenção Urbana. O Caso das «ilhas» da Cidade do Porto*, Porto, Revista Sociedade e Território, nº2, Edições Afrontamento, Porto, 1985, p.82.

[36] J. M. Pereira de Oliveira - *O Espaço Urbano do Porto, Condições Naturais e Desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1973, p.385.

[37] José Alberto V. Rio Fernandes - *O Comércio na Cidade do Porto,* Faculdade de letras da Universidade do Porto, 1993, p.99.

[38] As casas tinham em regra três divisões, mas não ocupavam mais de 16 m2, os maus cheiros e o perigo de contágio decorrentes do modelo de sanitário comum usado, da proximidade dos poços em relação às fossas, da acumulação de lixos e da falta de insolação, eram características que se podiam acrescentar às péssimas condições de habitabilidade da maioria dos fogos.

num só aposento. A esta sobreocupação associava-se a falta de condições de salubridade das habitações e a falta generalizada de condições de higiene.

O alerta para as graves consequências desta situação foi dado pelo aparecimento e rápida propagação de epidemias, muito em especial a peste bubónica de 1899.[39]

A situação degradante que então se vivia e o receio de doenças, conduz a um enorme mal estar urbano e desencadeia um refluxo da população urbana em direcção aos espaços livres adjacentes.

A proliferação das áreas degradadas, durante o século XIX, foi despertando a atenção, obrigando à intervenção pública. As primeiras diligências no sentido de obviar o problema são de iniciativa particular, de cunho paternalista ou filantrópico. O exemplo mais conhecido, o dos bairros operários do «Comércio do Porto», (fig.3) construídos por subscrição pública promovida por este jornal, saldou-se na construção de 87 habitações nos bairros do Monte Pedral (26), iniciado em 1899, Lordelo (29) iniciado em 1902, e Bonfim (32) iniciado em 1903, projectados pelos arquitectos Marques da Silva, o de Monte Pedral, e Oliveira Mota, os outros dois. Durante a República intervieram também os interessados assistindo-se à fundação da Cooperativa dos Pedreiros Portuenses em 1914 e da Cooperativa O Problema da Habitação em 1926.

A actuação directa do Município e do Estado na tentativa de resolução do problema da habitação, só ocorre mais tarde. Numa primeira fase, iniciada em 1933, avança com um programa de «casas económicas», para, numa segunda fase, intervir através da implantação das medidas preconizadas no Plano de

---

[39] É de realçar o papel do médico Ricardo Jorge, que em Agosto de 1899 consegue identificar a epidemia que surgira na cidade e que se imaginava ser uma variante de tifo de Verão. A Junta Médica ... resolve isolar a cidade de 23 de Agosto de 1899 a Fevereiro de 1900, criando um cordão sanitário: supressão de todos os comboios de recreio, de feiras, romarias e outras aglomerações. Em volta do Porto são criados postos de desinfecção ferroviária, mesmo em Matosinhos, no terminal antes da ponte de Leça, da Companhia. Ver Maria do Carmo Serén e Gaspar Martins Pereira in Luís A. de Oliveira (Org.) - *História do Porto*, Porto, Porto Editora, 1995, p.512.

Melhoramentos da cidade do Porto,[40] cuja finalidade era não só solucionar o problema das «ilhas», mas também libertar espaços com valor imobiliário acrescido, face ao surto económico que se registava.

As «ilhas», apesar de constituírem uma forma de habitação pobre e insalubre, devido à sua localização, mais ou menos próxima da área central, conduziu a uma crescente desadequação entre o valor potencial do solo e as rendas por ele geradas. Assim, não só razões de ordem sanitária impunham a sua destruição mas, porventura mais importante ainda, a oportunidade de reutilização mais rentável dos espaços libertos para o investimento principalmente no sector terciário. Estas razões terão pesado bastante para que a Câmara Municipal do Porto tenha levado por diante um processo de limpeza e deslocação da população para os bairros camarários construídos na periferia, principalmente a partir de finais dos anos cinquenta e durante os anos sessenta e setenta, contribuindo para a progressiva ocupação de uma área periférica (dentro dos limites administrativos da cidade), que estava mais ou menos livre de construções, apesar de já se assistir desde os anos trinta à sua ocupação por vários bairros de casas económicas,[41] (fig.4) e posteriormente do Hospital de S.João (concluído em 1957).

Assiste-se assim a uma nova fase no processo urbano portuense, tendo como principal elemento a intervenção camarária. É nesta fase que surge na cidade a forma do empreendimento,[42] que mais tarde se alarga à produção privada e

---

[40] Aprovado pelo Decreto Lei nº 40616, de 28 de Maio de 1956.

[41] Na área em estudo é de destacar a colónia operária Estevão de Vasconcelos (Ramalde) Dr. Manuel Larangeira (Paranhos) e a de «O comércio do Porto» no Monte Pedral já no limite exterior à freguesia de Paranhos.

[42] Segundo Abílio Cardoso a rua foi desde finais do século XIX o eixo organizador do crescimento urbano, mas a partir de meados do século XX surge o empreendimento na construção que " consiste na construção sem relação directa com a rua - via pública de um conjunto de edifícios normalmente de habitação, dotados de unidade arquitectónica, com ou sem garagens e vias pedonais internas e separadas por espaços deixados livres, que, geralmente, deviam ser cobertos de vegetação." in *De Ponte a Ponte: O Processo de Urbanização da Área Metropolitana do Porto desde os Anos Cinquenta*, Porto, Comissão de Coordenação da Região Norte, Série Perspectivas, nº4, 1990, p.21.



Fig. 3 - Bairro Operário do Monte Pedral



Fig. 4 - Colónia Operária Estevão de Vasconcelos

cooperativa, tipologia que marca profundamente a imagem actual da cidade e seus arredores, não só em si mesma, mas também por um certo desligamento à estrutura de rua.

Nesta nova fase de estruturação do espaço citadino, a preferência por uma localização na periferia, assenta na existência de terrenos mais baratos, menos condicionados, potencialmente disponibilizáveis com maior rapidez, pelo que nas últimas décadas a habitação pública e cooperativa que se construiu no Porto continuou a ocupar esta área e nela também se projectou e construiu a Via de Cintura Interna.

Relativamente às formas de consumo e propriedade da habitação pode-se dizer que até 1950 "a habitação social, ou melhor «económica», pública ou semi-pública, era praticamente inexistente"[43], dominando o arrendamento privado. O quadro legislativo que regulamentou as relações de arrendamento[44] até à década de oitenta foi importante, pois permite-nos descortinar algumas razões que poderão ter impulsionado o crescimento para áreas da periferia.

Assim, podemos dizer que o quadro legislativo que regulamentou o arrendamento privado até 1974, foi genericamente fixado nos anos quarenta e era fortemente protector do inquilino, já que o contrato estabelecido era vitalício, reconhecendo-se o direito de sucessão do arrendamento a familiares do inquilino. Outras características eram o haver uma liberdade de fixação das rendas em novos contratos relativos a habitações novas ou anteriormente ocupadas e o congelamento das rendas em permanência do contrato nas cidades de Lisboa e do Porto, enquanto que em todos os outros concelhos, incluindo os metropolitanos havia a possibilidade de revisão quinquenal das rendas em

---

[43] Abílio Cardoso - *De Ponte a Ponte: O Processo de Urbanização da Área Metropolitana do Porto desde os Anos Cinquenta*, Porto, Comissão de Coordenação da Região Norte, Série Perspectivas, nº4, 1990, p.10.

[44] Ver Abílio Cardoso - *Do Desenvolvimento do Planeamento ao Planeamento do Desenvolvimento*, Porto, Edições Afrontamento e Departamento de Engenharia Civil da F.E.U.P., 1996, p.26-27.

permanência de contrato. Em 1974 são introduzidas alterações que reforçam os direitos dos inquilinos e generalizam ao resto do país o congelamento anteriormente só aplicável a Lisboa e ao Porto.

Perante este quadro, um dos efeitos resultantes do congelamento foi a existência na cidade do Porto de níveis inflacionários significativos entre as rendas em constância de contrato e as rendas novas. Como consequência, assistiu-se a uma grande imobilidade habitacional de quem estava com rendas antigas, produzindo-se grandes desigualdades na ocupação do espaço, onde a par de uma abundância de situações de sobreocupação coexistiam frequentemente casos de subocupação com a degradação das estruturas físicas a agravar-se. No entanto, para quem tinha inevitavelmente que encontrar solução para o seu problema de habitação, maioritariamente casais jovens e imigrantes, verificou-se que a escolha de habitação se dirigiu para as periferias, onde apesar do crescimento periódico das rendas, ainda era possível o acesso à habitação.

Assim, face ao risco de investimento na cidade, pese embora a perspectiva de lucros iniciais maiores, verificou-se a tendência para a oferta de habitação se deslocar para a periferia, pois aí existia pelo menos a possibilidade de adaptação periódica das rendas ao ritmo da desvalorização monetária. Este quadro legislativo altera-se em 1985, com a nova lei das Rendas (Lei 46/85) que permite o seu descongelamento e a possibilidade de actualização anual, possibilitando também a celebração de contratos com prazos certos.

Convém não esquecer também que esta política de arrendamento contribui de certa maneira para um crescimento da habitação própria nas décadas de sessenta e setenta, fruto não só do melhoramento do nível de vida da população, mas também do aparecimento nos anos sessenta de políticas de empréstimo para aquisição de casa própria, da iniciativa da Segurança Social e, mais tarde, em

1976, do regime de crédito bonificado. Mais uma vez, as áreas mais procuradas para a construção de habitação própria foram as áreas periféricas à cidade do Porto, mesmo porque no interior a mancha urbana compacta dificulta a construção de complexos habitacionais.

Na provisão de habitação, é de salientar a importância dos promotores familiares, principalmente ligados à habitação de ocupação pelo próprio, e desde meados dos anos setenta os promotores empresariais, vocacionados à construção de habitação para venda. Há ainda a referir os promotores públicos e semi-públicos, com uma diversidade de agentes (administração central, municípios e associações de âmbito cooperativo ou de beneficiência) que produzem habitação, quer para grupos sociais de maiores rendimentos, que tendem a adquirir a habitação, quer para grupos sociais de recursos mais escassos, apresentando-se estes como potenciais arrendatários dos fogos.

A estrutura de provisão de habitação que no presente estudo será destacada, é aquela em que os principais promotores são agentes públicos ou semi-públicos, tais como governamentais, camarários, empresariais, cooperativos, vulgarmente designada de habitação social[45]. A característica dominante reside no papel central que os poderes públicos nela representam, quer através do financiamento, ou da facilidade na obtenção de solos, ou ainda de acompanhamento técnico. A tipologia habitacional que lhe está associada é quase sempre a de blocos em altura, multifamiliares.

Podemos dizer que na área em estudo há uma importante participação desta estrutura de provisão de habitação, em boa parte como resultado da política de

---

[45] A noção de habitação social está geralmente ligada à ideia de alojamentos de construção subsidiada, promovidos pelo Estado, pelos municípios ou instituições de solidariedade ou cooperação social, de forma a solucionar o problema da habitação às pessoas ou grupos sociais, cujo normal funcionamento do mercado exclui por diversas razões. Ver Abílio Cardoso - *Do Desenvolvimento do Planeamento ao Planeamento do Desenvolvimento*, Porto, Edições Afrontamento e Departamento de Engenharia Civil da F.E.U.P., 1996, p.157.

bairros desenvolvida com a implantação do Plano de Melhoramentos nos anos cinquenta e sessenta, que mudou a face das freguesias de Ramalde e Paranhos, no concelho do Porto[46], e a partir de setenta pelo importante papel desempenhado pela habitação cooperativa, sendo de destacar a importância que este movimento adquiriu nas freguesias da Senhora da Hora e de S.Mamede de Infesta, no concelho de Matosinhos.

Face aos processos de urbanização desenrolados nas últimas décadas, verifica-se uma contínua diferenciação espacial, consequência da interrelação entre os vários usos do solo, destacando-se no Porto Norte um espaço ocupado por uma indústria dispersa, indiciando no entanto, uma localização apoiada nas orientações das políticas camarárias de ordenamento industrial, nomeadamente dos concelhos de Matosinhos, Maia e Porto, a par do domínio da habitação destinada a uma classe média da população e acentuando-se cada vez mais a competição pelo solo para a fixação de actividades terciárias assentes em estruturas físicas de grandes dimensões, que conduzem a ocupações extensivas. Em contrapartida no centro da cidade do Porto, assiste-se à densificação do uso do solo pelas actividades terciárias e pela residência para estratos sociais de nível elevado, com particular realce para o lado ocidental, onde a construção da Ponte da Arrábida (1963) ao permitir melhores ligações da cidade para Sul por auto-estrada e para Norte pela Via Rápida, impulsionou o aparecimento de um novo núcleo terciário centrado na área da Boavista - área articulada pelo eixo

---

[46] Já no Plano de Urbanização da Cidade , que estava desde 1938 a ser elaborado pelos urbanista italianos Marcello Piacentini e os seus colaboradores Arq. Giovanni Bini e Eng. Vicenzo Civico, são indicadas as zonas de Ramalde, Amial, Paranhos e Campanhã a, Norte e Este da cidade, como os locais onde a habitação operária se deveria construir.

Esta atitude veio a prevalecer como linha orientadora aquando da elaboração do Plano de Salubrização das «ilhas» do Porto, propondo-se que as novas habitações seriam construídas fundamentalmente nas áreas periféricas, embora se previsse igualmente a construção nas áreas centrais. O Plano Director de 1962, continuou a dar legitimidade técnica e a estimular a construção de novas unidades habitacionais ,para as classes trabalhadoras, na periferia. Conforme refere Manuel A. Correia Teixeira - *Do Entendimento da Cidade à Intervenção Urbana. O Caso das «ilhas» da Cidade do Porto*, Porto, Revista Sociedade e Território nº2, Edições Afrontamento, 1985, p.84-85.

viário da Avenida da Boavista / ligação à Foz e pela Rua do Campo Alegre - assistindo-se nas últimas décadas a uma significativa alteração ocupacional, passando de um espaço predominantemente residencial de famílias abastadas, a um importante núcleo de concentração de imóveis de grande volume, relacionados com bancos, escritórios, hotéis, centros comerciais, etc. Este facto está também relacionado com as recentes melhorias introduzidas na acessibilidade, através da construção da Via de Cintura Interna e respectivos nós de acesso.

2.5. UMA NOVA VISÃO DA PERIFERIA

Nos países ocidentais o estádio actual da urbanização corresponde a uma maior dispersão, pela proliferação de cidades, pela descentralização e pela difusão do urbano para além dos limites da área edificada mais densa, levando à deslocação de populações e empregos das grandes cidades para pequenas povoações e áreas rurais localizadas para além dos limites da cidade ou para pequenas cidades e vilas situadas a maior distância.

Está a passar-se por um período de transformações em que a relação entre a cidade-central e a cidade periférica ou a cidade difusa está a registar significativas mudanças. Pode-se dizer que duma certa maneira, a centralidade da cidade é cada vez mais questionável.

Um grande numero de actividades instalam-se na periferia, porque a cidade-centro foi perdendo capacidade de atracção. Com efeito, os terrenos aí são caros, as parcelas têm uma dimensão reduzida e não se adequam com as linhas de produção ou de distribuição horizontais, que necessitam de grandes espaços, sendo bem visível a preferência destes investimentos por uma implantação nos terrenos mais baratos e abundantes, situados na periferia.

Há ainda que ter em conta as restrições urbanísticas ou paisagísticas que impõem aí um custo acrescido à construção e, por fim, a acessibilidade que no início era grande, mas que, cada vez mais, está frequentemente comprometida devido à saturação das redes viárias.

A proximidade, a concentração de pessoas e a própria razão que esteve na origem da cidade, deixam de ser primordiais, face a uma economia que se tornou mundial, onde a telecomunicação permite em tempo real ser tão rápido para distâncias abissais como para distâncias curtas. "...Territorialmente, as

profundas marcas que a transformação de comportamentos gerou, alterou relações interurbanas e intraurbanas, para nada dizer do cada vez mais difuso e aparentemente confuso encontro entre a cidade e o campo, entre o urbano e o rural."[47]

A tendência é para se abandonar a visão nostálgica da cidade como centro único, da cidade superpovoada onde tudo está concentrado, em proveito de uma visão de vários centros especializados, que não devem ser forçosamente monofuncionais. As telecomunicações e o desenvolvimento dos transportes, longe de dissolverem a cidade, permitem a fixação da população nas grandes aglomerações e polarizam as actividades num certo número de lugares, conduzindo inevitavelmente a grandes especializações e a processos de reforço de centralidade.

Nas áreas periféricas assiste-se a uma importante concentração em certas áreas de estratos da classe média e baixa, ficando os centros das cidades reservados ao turismo, aos negócios e à residência residual, com algumas áreas ocupadas por camadas sociais privilegiadas, com vantagem para a proximidade dos mercados de emprego e dos nós de transportes.

Deste modo, verifica-se uma densificação de certas áreas periféricas, tornando-se umas dominantemente residenciais, onde os entrepostos e as pequenas oficinas desaparecem (processo já conhecido de outras áreas urbanas), enquanto outras se especializam em certas actividades.

Este novo tipo de desenvolvimento periférico que encontramos hoje em dia por toda a Europa e que conduz à cidade difusa, resulta da emergência de uma nova racionalidade económica, despolotada pelo crescimento fulgurante da

---

[47] José Alberto V. Rio Fernandes - *Distribuição da População e Alterações na Organização do Território do Grande Porto*, Porto, Revista População e Sociedade nº1, Edição de CEPFAM (Centro de Estudos da População e Família), 1995, p.158.

mobilidade individual, da telecomunicação, da descentralização da produção e da internacionalização da distribuição.

A cidade concentrada perde assim os seus trunfos principais, isto é, o de ser o lugar de negociação, de produção e de distribuição, e ainda o mais acessível. Pelo contrário, ela sofre de numerosas limitações que se opõem à lógica das novas instalações periféricas.

No Porto Norte, o processo de crescimento populacional que se tem vindo a registar nas últimas décadas por contra-posição a uma estagnação ou diminuição na área central, tem muito a ver com a evolução registada não só na cidade-centro, como também nos centros urbanos mais próximos e de forma mais significativa nas freguesias envolventes ao limite administrativo do Porto.

Alguns aspectos que podem explicar este crescimento numa área que já não pode ser considerada totalmente periferia, mas talvez pericentral em relação à "cidade-centro em versão reduzida"[48], são por um lado, a falta de resposta do mercado de habitação na área central e, por outro lado, a melhoria registada nas acessibilidades. Como consequência, assiste-se a uma acelerada multiplicação de imóveis de apartamentos cada vez mais volumosos, densificando e tornando esta área cada vez mais extensivamente urbanizada.

A relocalização da indústria nesta área, devido à dificuldade de se expandir ou reestruturar as suas instalações numa mancha urbana mais ou menos consolidada, é mais um aspecto a ter em conta, dado que o diferencial dos preços do solo actua como um factor decisivo.

---

[48] De acordo com a ideia expressa por José Alberto V. Rio Fernandes que considera a cidade -centro em versão reduzida circunscrita ao perímetro da Via de Cintura Interna, em relação à grande cidade que no seu entender chega a Vila do Conde, a Penafiel e a Espinho. Essa cidade -centro engloba a Grande Baixa (unificação física da «Baixa» com o novo pólo terciário da Boavista. In José Alberto V. Rio Fernandes - *Distribuição da População e Alterações na Organização do Território do Grande Porto*, Porto, Revista População e Sociedade nº1, Edição de CEPFAM (Centro de Estudos da População e Família),1995, p.159

A esta atracção para uma ocupação residencial e industrial importa ainda juntar o recente aparecimento de grandes imóveis polifuncionais caracterizados pela concentração de actividades terciárias em número e nível significativo, destacando-se as do comércio retalhista em estabelecimentos de grandes dimensões que encontram nestas áreas espaço livre para a sua implantação, assim como boas condições de acessibilidades metropolitana e regional.

De acordo com diversos autores, a tendência será para se gerarem relações de complementaridade entre os diferentes espaços, sendo provável a alteração de algumas vocações actuais, assim como também a afirmação económica em espaços de uso praticamente residencial, através do aparecimento de novas vocações, resultantes do investimento em equipamentos ligados, por exemplo, ao ensino, cultura e investigação, ou ao turismo e lazer e associados a alterações na rede de acessibilidades.

3. DINÂMICAS DE TRANSFORMAÇÃO NO PORTO NORTE

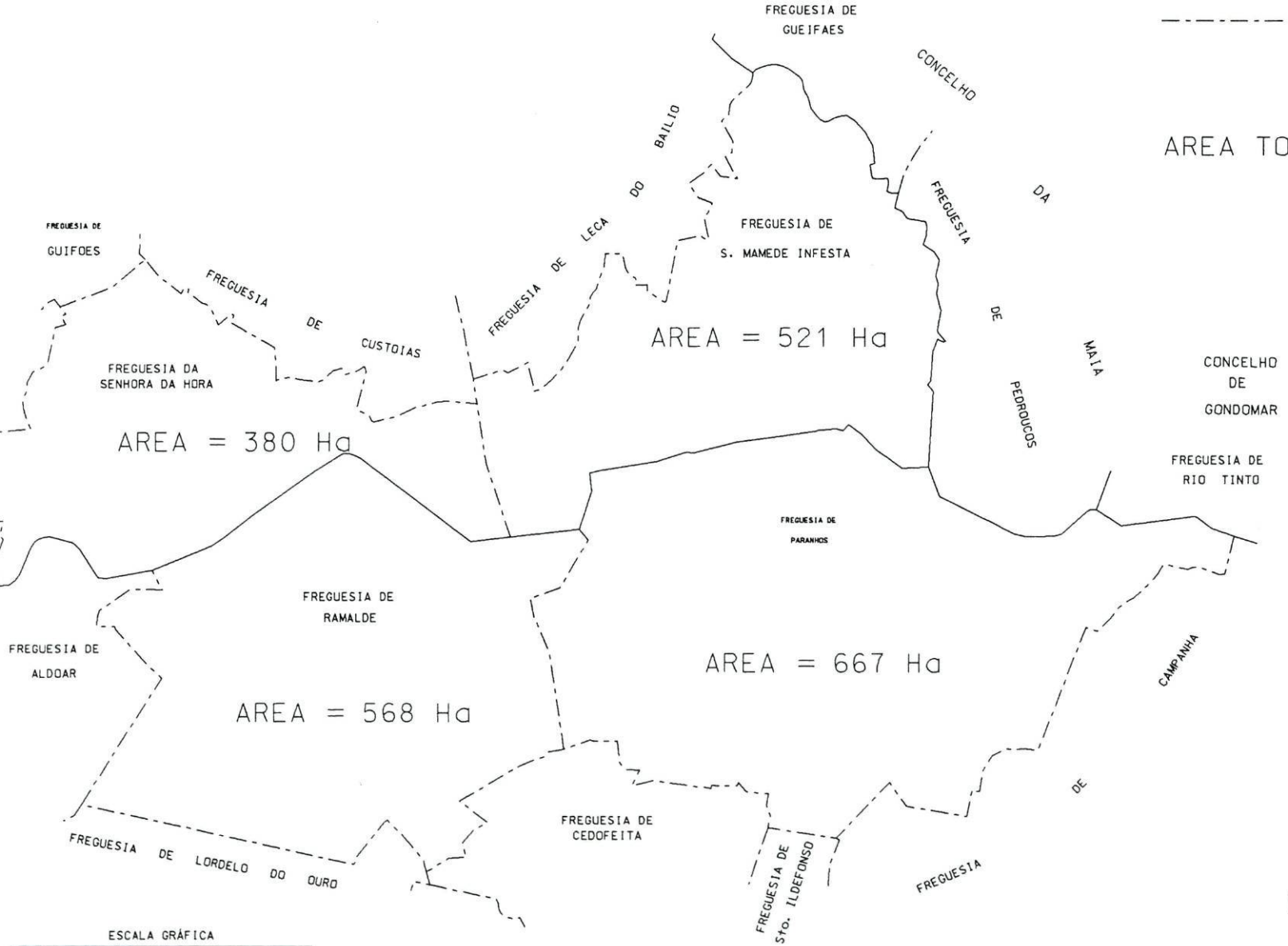
3.1. INTRODUÇÃO

A área em estudo, com uma superficie total de 2136 hectares, envolve quatro freguesias, Ramalde e Paranhos no concelho do Porto, e S. Mamede de Infesta e Senhora da Hora no concelho de Matosinhos. Segundo o Censo de 1991, albergava à data, uma população de 127662 habitantes, cerca de 12,6% da população do Grande Porto. (fig.5)

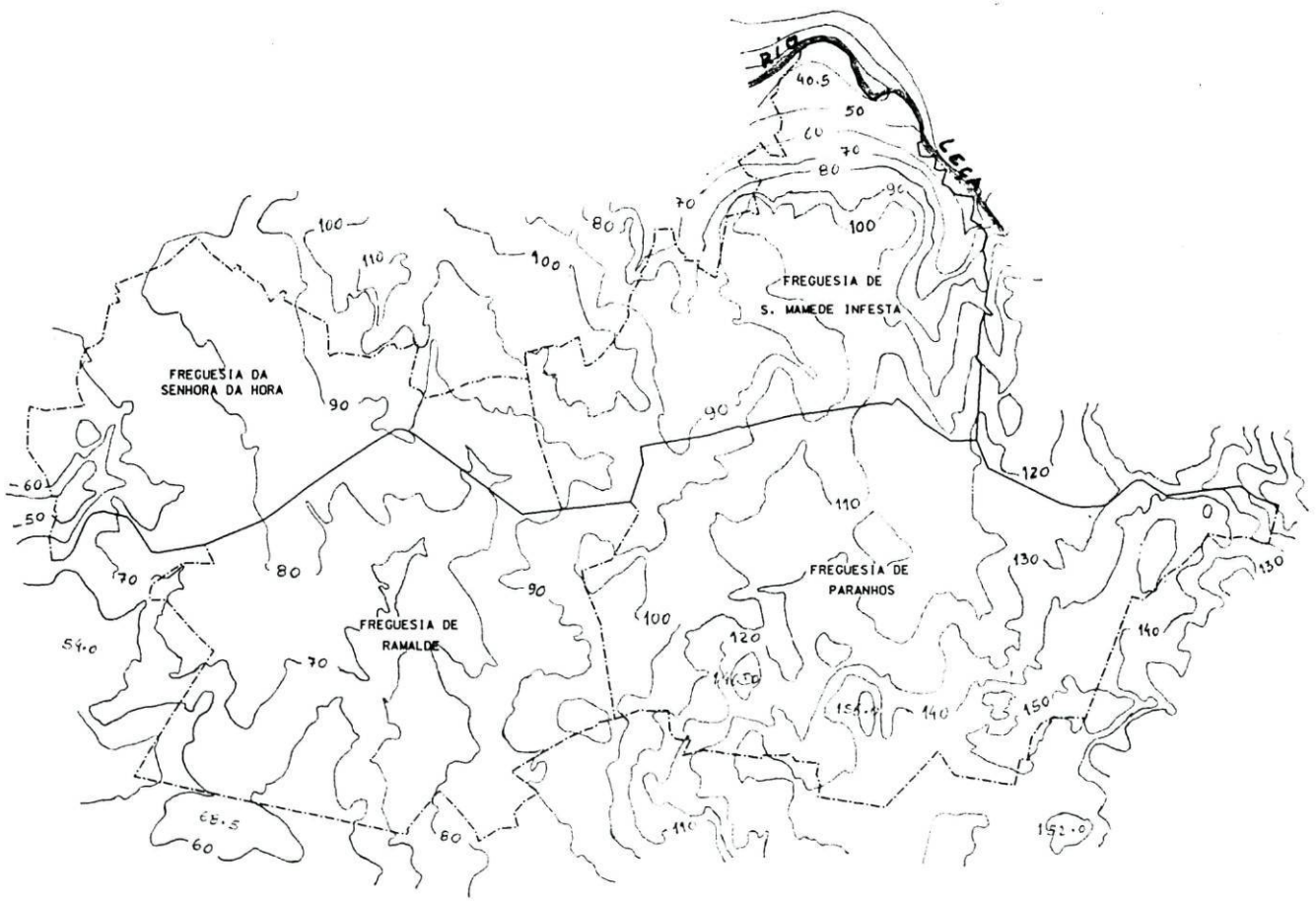
A área estende-se sobre uma ampla plataforma com uma inclinação suave, principalmente nas freguesias da Senhora da Hora e Ramalde e na envolvência da Estrada da Circunvalação até à Av. Fernão de Magalhães, variam as suas cotas entre os 50m e os 150m, na direcção Oeste/Este, e entre os 60m e os 100m, na direcção Sul/Norte. É contudo no limite Sul da freguesia de Paranhos e no extremo Norte da freguesia de S. Mamede de Infesta que esta plataforma se apresenta mais acidentada, com a Quinta do Covêlo a ter a cota mais alta, 156m, e o rio Leça a ter a cota mais baixa, 40m. De salientar, que a área de maior declive é a que se desenvolve a partir do centro da freguesia de S. Mamede de Infesta até ao vale do rio Leça, variando as respectivas cotas de 100m a 40m,

FACULDADE DE LETRAS
BIBLIOTECA
PORTO

PORTO NORTE


LEGENDA
Limite de Concelho
Limite de Freguesi
AREA TOTAL = 2136 Ha
FREGUESIA DE GUEIFAES
CONCELHO DA MAIA
FREGUESIA DE LECA DO BAILIO
FREGUESIA DE S. MAMEDE INFESTA
AREA = 521 Ha
FREGUESIA DE GUIFOES
FREGUESIA DE CUSTOIAS
FREGUESIA DA SENHORA DA HORA
AREA = 380 Ha
FREGUESIA DE PEDROUCOS
CONCELHO DE GONDOMAR
FREGUESIA DE RIO TINTO
FREGUESIA DE PARANHOS
FREGUESIA DE RAMALDE
AREA = 667 Ha
FREGUESIA DE ALDOAR
AREA = 568 Ha
CAMPANHA
FREGUESIA DE CEDOFEITA
FREGUESIA DE LORDELO DO OURO
FREGUESIA DE Sto. ILDEFONSO
FREGUESIA DE
N
ESCALA 1/40000
ESCALA GRÁFICA

RELEVO



N

ESCALA 1/50000

ESCALA GRÁFICA

1Km 2Km

Fig. 6

Fonte : Instituto Portugues de Cartografia e Cadastro

numa distância de aproximadamente 1,2 km, com algumas encostas e morros ligeiramente abruptos. (fig.6)

À sua extensão está aliada uma situação entre a parte alta da cidade do Porto e as terras da Maia, área chave de passagem para quem se dirige à cidade ou dela sai. O território em estudo, apesar de envolver áreas de dois municípios, parece-nos no entanto que apresenta uma identidade comum, pois as transformações geradas na área estão muito dependentes do desenvolvimento sócio-económico da cidade do Porto, ao longo dos tempos. Por isso, tentar-se-á salientar o forte peso que a cidade do Porto terá tido para a compreensão da repartição das diversas consequências, espacialmente referenciadas, dos diversos agentes intervenientes no tecido urbano, já que "...o Porto é uma cidade de dimensões físicas, humanas e dinâmicas consideráveis que deve ser entendido para lá dos seus limites administrativos, uma vez que os concelhos que a envolvem, a ela estão intimamente ligados, por razões de natureza geográfica, sócio-económica e cultural."[49]

É num cenário de grande transformação que pretendemos inscrever o presente trabalho. Assim, porque se pretende estudar uma realidade inserida numa dinâmica, faremos apelo ao passado, para entender processos e transformações e melhor detectar tendências evolutivas que permitam a discussão prospectiva e a enunciação justificada de medidas atinentes a contribuir para uma intervenção urbanística integrada. Para tanto, numa primeira parte, abordaremos a origem e evolução de cada uma das freguesias, para melhor entendermos a sua organização territorial.

---

[49] José Alberto V. Rio Fernandes - *A Foz, Contributo para o Estudo do Espaço Urbano do Porto*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1985, p.5.

3.2. ORIGEM E EVOLUÇÃO DAS FREGUESIAS DO PORTO NORTE

RAMALDE

A freguesia de S. Salvador de Ramalde, vulgarmente designada por Ramalde, é citada nas inquirições de D.Afonso III, de 1258, com o nome arcaico de Reanhaldy. Em 1839 passou a pertencer ao concelho de Bouças mas nos finais do séc.XIX a expansão demográfica e económica da cidade do Porto, obriga a novos ajustamentos administrativos, ao alargamento da área e à definição dos seus limites. É então projectada a Estrada da Circunvalação e por decreto de 21 de Novembro de 1895 Ramalde passa a fazer parte da cidade do Porto.

Dizia-se de Ramalde, em meados do séc.XIX, ser "vasta formosa, rica, sadia e fértil freguesia dos «arrabaldes» do burgo... Os habitantes da cidade aqui fazem frequentes excursões principalmente no Verão."[50]

Na realidade, aqui se instalaram ricas quintas de nobres como a da Prelada, dos Noronha de Menezes e a de Ramalde, dos Leite Pereiras, quintas com o cunho de Nicolau Nasoni, o arquitecto de outros imóveis setecentistas da cidade do Porto, o principal arquitecto do Porto barroco. Muitas outras quintas, menos apalaçadas e eventualmente mais agrícolas, como a Quinta do Rio, situada junto à nascente da Ribeira da Granja, existiram também nesta freguesia, marcada por algumas grandes propriedades e pela presença de ricos lavradores.

Incorporada no concelho do Porto, manteve a sua vocação rural ainda durante várias décadas. Economicamente a população dependia de campos relativamente extensos onde se praticava um sistema de cultura baseado na criação de gado bovino, de raça Arouquesa, e numa policultura que tinha por base o milho. O

---

[50] Pinho Leal, cit. in Helder Pacheco - *Porto / Auto - Retrato de uma Cidade*, Porto, Edições Asa, 1994, p.171.

matagal (bouças) fornecia a cama para os animais e os prados sempre húmidos, a alimentação.

O escoamento dos produtos para a cidade e mesmo para fora dela fazia-se, então, na sua maioria, em carroças puxadas por bois ou cavalos, cruzando a freguesia em direcção ao rio. Na volta traziam carvão para as caldeiras da recém - implantada indústria têxtil.

A partir da segunda metade do séc.XIX a paisagem de Ramalde foi sofrendo lentas e progressivas alterações, de uma ruralidade milenar, a pouco e pouco, passa a integrar-se numa paisagem urbana, devido à implantação de grandes e pequenas unidades industriais ligadas sobretudo ao têxtil, a que não é alheio o facto da freguesia ser cruzada por diversas linhas de água, espalhadas por antigos lugares e aldeias como no Carvalhido, Ramalde do Meio, Pereiró e sobretudo em Francos.

O surto industrial implicou a mobilização de grande quantidade de mão-de-obra que se fixou na freguesia. A habitação operária que surge, leva à proliferação das «ilhas», marcadas por formas de alojamento muito precário (inexistência de cozinha, casa de banho e por vezes água canalizada), habitados por agregados numerosos, que nelas viam uma possibilidade de fixação.

Nos princípios do séc.XX, assiste-se a nova implantação de unidades fabris ligadas a diversos sectores. Distribuem-se por toda a freguesia, pelas avenidas da Boavista (Foco - Fábrica Têxtil dos Ingleses) e Sidónio Pais, no Carvalhido, e ao longo da Via Marechal Carmona, logo após o início da sua construção.

Depois da década de sessenta, verifica-se novo surto urbanizador ligado à indústria, comércio grossista e reparação, com a instalação de um elevado número de grandes unidades, junto da Via Marechal Carmona, determinando

uma mancha compacta, ao longo desta via e das ruas paralelas, especialmente concebidas para facilitar o acesso e transporte de mercadorias.

Estas unidades são já o "produto" da procura de um certo afastamento do centro da cidade, da necessidade de terrenos a custos mais baixos e da facilidade de circulação e acesso ao porto e aeroporto.

Neste contexto, a freguesia de Ramalde expandiu-se em termos urbanísticos e demográficos, constituindo-se num espaço preferencialmente residencial. Como resposta à crescente crise habitacional do centro da cidade, nela se construíram inúmeros bairros de habitação social. Alguns destes bairros, tiveram a sua génese na década de trinta, principalmente o de casas económicas (vivendas/moradias térreas unifamiliares) como é o caso do antigo bairro da Prelada (Colónia Estevão de Vasconcelos) e antigo bairro de Ramalde (Casas Económicas de Ramalde).

É na sequência do Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto (1956), com a transferência de populações desalojadas do centro urbano, que se verifica um maior incremento na construção de bairros de habitação social, sendo ainda objectivo concentrar uma mão-de-obra necessária ao desenvolvimento industrial de Ramalde. Simultaneamente, procedeu-se à melhoria e expansão da rede viária, rasgando-se grandes vias que fragmentaram a freguesia, impondo nalguns casos autênticas fronteiras internas.

A transformação da paisagem rural, pela crescente concentração industrial, pela construção de grandes bairros de habitação social, pela instalação de serviços de instituições públicas ou privadas, para desconcentração do centro, leva a que os vestígios que sobram, já quase não permitem reconhecer a sua secular vocação agrícola.

PARANHOS

Em 1689 o Prontuário das Terras de Portugal[51] menciona as oito primeiras Aldeias[52] de Paranhos: Regado, Agueto, Couto, Igreja, Lamas, Tronco, Carvalhido e do Vale. A seguir várias outras se formaram, assim como os pequenos lugares, que ainda hoje fazem parte da toponímia local. Durante o séc.XIX surge referência ainda a outros lugares da freguesia: Covelo, Matadouro e Patusca.

Foi também no séc.XIX, mais precisamente a 27 de Setembro de 1837, que Paranhos passou a pertencer à cidade do Porto, já que antes pertencia às Terras da Maia. Assim "...Esta freguezia foi tirada ao Concelho da Maya e acrescentada ao Porto por lhe estar mais próximo e em mais contacto para todos os mistéres da vida civil e religioza."[53]

Terra essencialmente rural, possuía águas em quantidade e qualidade, hortas e pomares, jardins, casas de lavoura com gado. "É um dos formosos arrabaldes da cidade do Porto, situada em alta posição com extensas vistas (...) muitas ricas e formosas quintas e belas casas de habitação muitas delas, de famílias da cidade."[54]

A agricultura na freguesia de Paranhos era considerada a mais importante fonte de receita para a economia da família, e a prova disso é que a maior parte da população se dedicava a ela. Terra muito fértil, e bem aproveitada, produzia sobretudo: milho, vinha, batata, hortaliças e forragens. A abundância das colheitas, permitia um comércio constante com a cidade do Porto. "... às terças, quintas e sábados a população das aldeias convezinhas vai tratar os seus

---

[51] *Prontuário das Terras de Portugal*, Ms. do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, p.97.

[52] "Aldeias", nos primórdios da nacionalidade não indicavam mais do que uma casa isolada com algumas terras anexadas muito a custo, pelo lavrador. Vidé in *Porto de Encontro*, Porto, Revista da Câmara Municipal do Porto, nº10, 1993, p.15.

[53] Horácio Marçal - *S. Veríssimo de Paranhos*, Porto, Publicações da Câmara Municipal do Porto, 1950, p. 14.

[54] Pinho Leal, cit. in Helder Pacheco - *Auto - Retrato de uma Cidade*, Porto, Edições Asa, 1994, p.166.

negócios, fazer as suas compras à cidade."[55] Entre essas aldeias estava Paranhos que apesar de integrada no Porto desde 1837, era uma freguesia considerada no limite da cidade.

A toponímia da freguesia guarda a memória dessa ruralidade, atribuindo a algumas ruas o nome de quintas que existiram no passado: Rua da Azenha, Rua da Arroteia, a Travessa da Bouça, a Rua do Covelo, a Travessa das Cortes, a Rua e Travessa da Fonte do Outeiro, a Rua Nova do Regado, a Rua Nova do Tronco, a Travessa da Bica Velha, a Rua do Vale Formoso e Campo Lindo.

Paranhos tem sofrido várias alterações, mas há, nos últimos recantos livres, uma certa atmosfera do Porto agrário, visível através da existência, ainda de videiras, campos e muros de granito.

A industrialização que se opera a partir da segunda metade do séc.XIX, provocou algumas alterações principalmente nas áreas mais próximas do centro, concretamente nas freguesias de Lordelo do Ouro, Bonfim e Cedofeita. Em Paranhos também se instalaram algumas unidades industriais, embora mais tardiamente que nas freguesias referidas. As fábricas surgiram no Regado, no Carvalhido e em S. Dinis, contrastando com eiras lagares e espigueiros, e com elas também a habitação para a classe operária, sendo de referir os bairros e ilhas dos operários da indústria.

A partir dos anos quarenta e mais tarde, na sequência do Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto (1956), Paranhos é palco de uma intensa construção de bairros, como o do Amial e o de Paranhos, a que se somaram em anos mais recentes, nas décadas de 60 e 70 os bairros do Regado, do Outeiro, da Agra do Amial e outros.

---

[55] Alberto Pimentel cit. in Helder Pacheco - *Auto - Retrato de uma Cidade*, Porto, Edições Asa, 1994, p.166.

A transformação da freguesia em espaço nitidamente urbano, fez-se sentir inicialmente ao longo de certas ruas, consideradas vias estruturantes do crescimento da cidade. Dois desses importantes eixos viários, atravessavam Paranhos no sentido N-S: a Rua de Costa Cabral, saída da cidade para Guimarães, e a Rua de Vale Formoso/Amial, saída para Braga. É também de referir a Rua Monte dos Burgos, antiga estrada para a Póvoa de Varzim e Viana do Castelo, onde se alicerçou o crescimento em torno do Carvalhido. Recentemente, a freguesia foi atravessada pela Via de Cintura Interna (V.C.I.), o que mais uma vez, veio alterar o dia a dia das populações desta freguesia. Actualmente assiste-se a uma nova fase de crescimento urbanístico, ligado à construção das infra-estruturas para a instalção do Pólo 2 da Universidade do Porto, com várias Faculdades nos campos próximos do Hospital de S. João, conhecidos como campos da Asprela.

A freguesia vai-se transformando, perdendo o pouco que resta do seu cunho rural, com o avanço da construção civil a elevar a altura das habitações e a pavimentar os caminhos.

SENHORA DA HORA

A história de Matosinhos e da Senhora da Hora, apresenta-se comum desde tempos remotos, pelo que não se pode investigar uma excluindo a outra. Por alvará de 27 de Setembro de 1839 o lugar da Senhora da Hora é elevado à categoria de vila com a designação de Vila de Bouças e sede do concelho de Bouças. Perante o aumento e crescente importância religiosa e civil de Matosinhos, comparativamente à Senhora da Hora, a 20 de Abril de 1853, a rainha D. Maria II, assina o alvará que cria a Vila de Matosinhos, constituída

pelas freguesias de Matosinhos e Leça da Palmeira, sendo transferida a sede do concelho para Matosinhos.

Em 1932, o Dr. Augusto Neves de Castro, Vice-Presidente da Câmara Municipal de Matosinhos, apresentou uma proposta às entidades competentes, solicitando a criação da freguesia da Senhora da Hora, em virtude desta ter atingido um considerável desenvolvimento, principalmente no sector industrial, pelo que a 14 de Junho de 1933, e em conformidade com o parecer favorável do Governador Civil do Porto, o Governo decreta a criação da Freguesia da Senhora da Hora.

O crescimento desta freguesia foi fortemente impulsionado pela construção da via férrea entre o Porto, Póvoa e Famalicão. A ligação do Porto à Póvoa de Varzim, oficialmente inaugurada a 2 de Outubro de 1875, e desde logo aberta ao serviço público, com duas estações terminais, uma na Póvoa, outra no Porto (Rotunda da Boavista), permitiu desde logo aos romeiros utilizarem o moderno meio de transporte a sair da Boavista, para se dirigirem à Romaria da Senhora da Hora, sendo considerada "...uma das maiores festas que havia por todo o território festeiro, de Portuenses e Maiatos."[56]

Alguns anos mais tarde, porém a Senhora da Hora vai ganhar, no aspecto ferroviário, importância acrescida, transformando-se, então, no entroncamento de onde divergia uma nova linha que a ligava a Famalicão, onde chegaria em 1881. Decorrido pouco tempo, em 1884 surge nova linha que ligava as pedreiras de S.Gens a Leixões, para facilitar o transporte de pedra para a construção dos dois molhes do porto de Leixões. Este ramal viria a ser também utilizado para o

[56] Helder Pacheco - *O Grande Porto*, Lisboa, Editorial Presença, 1986, p.161.

transporte de passageiros e muito "...jeito dava à classe piscatória da Póvoa e Vila do Conde."[57], tendo sido suprimido em 1 de julho de 1965.

A construção da linha férrea proporcionou um surto industrial importante no início do séc.XX. Implantaram-se várias fábricas, sendo de destacar a instalação em 1900 da primeira Fábrica de Caulino, (mais tarde em 1923 surge a Companhia Anglo-Portuguesa de Caulinos) e da Fábrica de Moagens da Sociedade de Fomento Industrial. Em 1905 apareceu a Fábrica de Penas de Aço, que produziu aquilo com que uma boa parte da população de todo o Porto e arredores aprendeu a escrever. No mesmo ano foi fundada a Fábrica de Fiação, Tecelagem e Linha de Coser, da Empresa Fabril do Norte, a qual teve uma importância bastante grande, na medida em que empregou largas dezenas de operários e operou profundas transformações na paisagem e no ritmo de vida da Senhora da Hora.

A par do desenvolvimento industrial e comercial, a situação actual de pericentralidade que esta freguesia apresenta, em relação às cidades de Matosinhos e do Porto, torna esta área bastante atractiva, o que se traduz num considerável aumento populacional e crescimento urbano. Nas últimas décadas, um dos principais intervenientes tem sido o movimento cooperativo, que se desenvolveu de forma extraordinária, sendo possível encontrar na freguesia alguns conjuntos habitacionais de boa qualidade, construídos por iniciativa de várias cooperativas.

---

[57] Horácio Marçal - *A Freguesia da Senhora da Hora e a sua evolução no decorrer dos tempos*, Separata do Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos, nº27, 1983, p.15.

S. MAMEDE DE INFESTA

S. Mamede de Infesta era uma das freguesias de Santa Maria de Leça do Balio e pertenceu àquele Julgado e Concelho até 1835, altura em que foi incorporada no Concelho de Bouças. Era "Um arrabalde portuense de cunho vincadamente rural, com abundantes campos de regadio, frondosos arvoredos e recantos de virgiliana quietação."[58]

Contudo, este arrabalde, também foi progressivamente invadido pelo emaranhado urbano que alastrou à sua volta. São no entanto, bem visíveis os vestígios de antigas casas rurais e mesmo de quintas que, por vezes, num estado de degradação já avançado, pouco mais são que símbolos de um mundo rural em fragmentação.

Graças às suas potencialidades paisagísticas, S.Mamede de Infesta era conhecida como a "Sintra do Porto"[59], pois era aí que os burgueses abastados da cidade, procuravam adquirir bens de raiz que eram submetidos a benfeitorias e transformados em belas quintas de recreio. Assim "Havia dezenas, Édens byronianos de caramanchões românticos, sossegos remansosos e arvoredos retemperadores das canículas citadinas." [60]

Ficando o núcleo de S. Mamede de Infesta situado numa das principais saídas da cidade do Porto, cortada pela Estrada de Braga, também aqui se implantaram indústrias, revestindo particular importância a indústria têxtil.

S. Mamede de Infesta conhece hoje um grande desenvolvimento, já que as dificuldades provocadas pela falência da indústria têxtil foram superadas com o desenvolvimento de comércio e serviços. É igualmente visível um significativo

---

[58] Manuela Moreira Sá, cit. in Helder Pacheco - *O Grande Porto*, Porto, Editorial Presença, 1986, p.158.
[59] S/ autor - *Matosinhos*, Revista Municipal nº1, 1993, p.24.
[60] Manuela Moreira Sá, cit. in Helder Pacheco - *O Grande Porto*, Porto, Editorial Presença, 1986, p.160

surto habitacional, para o qual contribui e muito a iniciativa de diferentes cooperativas.

Longe vão os tempos que S. Mamede de Infesta era percorrida pelo 7, o eléctrico que vindo desde a Praça da Liberdade no Porto, subia os Clérigos em direcção ao Carmo. Depois rompia pela Rua dos Mártires da Liberdade, passava pelo Campo de Santo Ovídio em direcção à Rua Antero de Quental e a Arca d'Água. No Amial cruzava a Circunvalação em direcção a S. Mamede e à Ponte da Pedra.

3.3. TRAÇOS DE RURALIDADE

A área em estudo, nasceu de um aglomerado de aldeias e lugares, onde a existência de capelas e igrejas, "cedo lhes deu o cunho de pequenos núcleos de povoamento aglutinado sem perderem as características de ruralidade."[61]

A proximidade da cidade do Porto, núcleo urbano de maior importância em termos de desenvolvimento sócio-económico, teve muita influência na evolução destes núcleos de povoamento, ligados ao centro urbano por múltiplos caminhos vicinais e, mais ainda, ficando muitas das vezes situados nas principais estradas de ligação entre o Porto e as vilas e cidades a Norte do Douro. De referir, a importância que tiveram a Estrada da Póvoa/Viana pelo Monte dos Burgos, a Estrada de Braga pelo Amial e a Estrada de Guimarães pela Areosa.

Frequentemente referida em documentos antigos como *arrabaldes*, é de salientar que tal designação tem a ver com o facto de enquadrar, à época, um território com uma posição excêntrica em relação ao núcleo urbano principal, de contacto com o espaço rural e que foi envolvido por processos de expansão recente. A este espaço exterior ao aglomerado principal, e que dele dependia, estavam associadas basicamente duas funções, a de abastecimento de frescos à cidade (as frutas, o leite e os legumes), e a de lazer, onde se disseminavam as residências de veraneio da população abastada, sob a forma de quintas de recreio.

A testemunhar tais funções, são ainda hoje visíveis nesta área uma série de admiráveis palacetes e "*vilas*" da burguesia endinheirada que no decorrer dos séculos XIX e XX se fixou nestes arrabaldes, assim como também vestígios de inúmeras quintas com palácios magníficos, ou apenas se vislumbrando vestígios

---

[61] Pereira de Oliveira - *O Espaço Urbano do Porto, condições naturais e desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1973, p.260.

de tempos aúreos, dado o estado avançado de degradação. Exemplos a referir são a Quinta e Casa da Prelada, a Quinta do Rio, a Casa de Ramalde, na freguesia de Ramalde; a Quinta de S. Gens no Alto do Viso, na freguesia da Senhora da Hora, a Casa dos Sapage, conhecida também por Vila Etelvina, recentemente adquirida pela Câmara Municipal de Matosinhos; em Paranhos na Quinta do Covêlo, ainda hoje se podem ver as ruínas da Casa e Capela, assim como casas de cunho arquitectónico bastante interessante, rodeadas de frondosos jardins como por exemplo a Casa da Ordem dos Médicos, em Arca D'Agua.

Toda esta área, possuía um quadro natural bastante rico, do qual há hoje apenas referências toponímicas. Sabe-se que era terra de arvoredos verdejantes, constituindo matas e silvados, limitando vastos campos de trabalho agrícola, onde ondulavam os milheirais e cresciam macieiras e cerejeiras. Também nas margens dos ribeiros que percorriam a área, cresciam vidoeiros, choupos e chorões, sombreando as águas tranquilas. As crianças entretinham-se a pescar enquanto as mulheres lavavam a roupa, ou eram demolhados os tremoços colocados dentro de cestos de vime. Então "O grupo, pé descalço, a correr campos fora, atravessava o Campo do Zé da Rita até à bouça da Grila, depois metia pelo caminho de carros de bois até à bouça dos dois pinheiros, passando ao lado da nora do Pisco, que lhe ficava em frente, e dali para as passarelas do rio, onde quase sempre se encontravam mulheres a lavar roupa.(...) Outras vezes, os rapazes da minha rua combinavam apanhar peixinhos no Rio de Ramalde do Meio. Levávamos um latão para meter os peixes com água e lodo, e uma lata para os apanhar" [62]

---

[62] A. Santos Reis cit. in Helder Pacheco - *Porto - Auto Retrato de uma Cidade*, Porto, Edições Asa, 1994, p.172.

Das tradições rurais subsistem ainda restos dos antigos e extensos prados cobertos de trevo e lucerna - ervas de pasto - que alimentavam o gado bovino. Conta-se que, em tempos idos, nos matos e bosques abundavam os lobos, raposas, lebres e coelhos e muitas aves que serviam de caça àqueles que em tempo de lazer a tal se dedicavam. Também há referência de na mata da Quinta da Prelada, em 1758, ser ainda possível apanhar caça grossa, promovendo os seus senhores batidas ao javali.

O arvoredo das freguesias periféricas do Porto, escondia numerosas quintas, propriedades de famílias ricas, que nutriam um particular interesse por estas áreas rurais, reflectindo também o resultado de uma pujante actividade comercial. O gosto pela construção de habitações nos arrabaldes, em espaços amplos, começou a ser bastante frequente principalmente em famílias abastadas, pelo que a ligação ao campo e à propriedade rural foi algo que ficou marcado na paisagem pela imponência das construções então realizadas.

As velhas famílias da aristocracia, ou não, possuíam a sua casa na cidade, de preferência nas ruas mais prestigiadas do centro, mas preferiam morar nas quintas dos arrabaldes, principalmente durante o período estival, pelo que "Depois dos festejos do Corpo de Deus, até ao fim das colheitas, prefere viver no campo. E para lá fugirá todas as vezes em que pairam no ar rebates e ameaças de peste. Mas quase sempre se apressa a regressar quando qualquer perigo militar cai sobre a cidade."[63]

Na realidade aqui se instalaram ricas quintas de nobres e também se desenvolveram importantes quintas, que embora não fossem de nobres, eram o símbolo de grandes propriedades e de ricos lavradores, que não deixavam de patentear a sua fortuna, num conjunto de cuidadas construções. Nesta vasta área

---

[63] Francisco Ribeiro Silva, in Luís A. de Oliveira Ramos (Org.) - *História do Porto*, Porto, Porto Editora, 1994, p.321.

rural, nas numerosas quintas e noutras propriedades de menores dimensões, o milho era a principal cultura, produzindo-se ainda trigo, centeio e vinho.

Hoje, para se descobrirem alguns vestígios desta ruralidade é preciso percorrer com cuidado alguns recantos destas freguesias. Assim, se descermos a Travessa de Requesende, deparamos com uma ponte de pedra, que atravessa os ribeiro que vêm do Monte de S.Gens e da Arca d'Água, que ali se juntam para dar origem à ribeira da Granja. Um local agradável, não fosse a poluição das linhas de água. Do outro lado da ponte, já na Rua Direita do Viso, fica a Quinta do Rio, propriedade agrícola de certa importância. Terá surgido nos inícios do séc.XVIII e foi crescendo, muito por influência do Capitão Manoel da Silva Guimarães, que nela construiu residência alicerçada no granito; a capela anexa data de 1764, sendo ainda de destacar todo um conjunto de estruturas típicas de uma grande casa de lavoura, nomeadamente, a eira de pedra, considerada a maior da cidade, o que dá ideia do cereal produzido noutros tempos. (fig.7)

O abandono a que durante muitos anos esteve sujeita, acabou quando Artur Brás a adquiriu e a recuperou, salvando-a de um desaparecimento quase certo. Nas redondezas da quinta é ainda possível ver pequenas explorações agrícolas com os seus campos semeados, e uma rede de caminhos e vielas tipicamente rurais, nada adaptadas ao tráfego dos dias de hoje.

Outra requintada quinta é a da Casa de Ramalde, localizada na Rua da Igreja de Ramalde, também conhecida por Casa da Queimada, por ter sido incendiada em 1809 pelas tropas francesas. A casa tinha sido remodelada em 1746 pelo arquitecto Nicolau Nasoni e foi sucessivamente propriedade das famílias Leite Pereira, Cyrne e Távora.

Actualmente está instalada na Casa de Ramalde (fig.8) uma delegação do Instituto Português do Património Arquitectónico e Arqueológico (IPPAR). No



Fig. 7 - Casa da Quinta do Rio



Fig. 8 - Casa da Quinta de Ramalde

entanto, há uma vontade, que o Presidente de Junta protagoniza, de ver a casa transformada num centro cultural, enquanto que no que sobra da quinta, haveria espaço que as escolas da freguesia se encarregariam de utilizar, no sentido de mostrar aos mais novos as raízes e as tradições rurais de Ramalde, promovendo o gosto pelo ambiente.

Na freguesia da Senhora da Hora, perto do Alto do Viso, na Estrada Exterior da Circunvalação nº11846, existe a Quinta de S. Gens, (também conhecida como Quinta do Viso ou Quinta Agrária). A casa desta quinta é quase uma cópia fiel da de Ramalde, daí que ambas, possuam um passado e uma história comum (fig.9). Sabe-se que "segundo uma tradição conservada na família de Ramalde, teria havido uma proprietária desta casa, que tinha duas filhas herdeiras, a quem queria por igual e que ambas tinham grande apego à casa paterna; mas tendo uma das filhas que se separar dela, a mãe ter-lhe-ia mandado construir na Quinta de S. Gens uma outra casa tão semelhante à primeira quanto possível."[64]

Entre 1889 e 1892 sofreu uma acentuada redução na sua área, com a abertura da Estrada da Circunvalação, que lhe diminui trinta e três metros na largura. Por volta de 1920 a Quinta foi alvo de um incêndio, que destrói parte dela e em 1928 foi adquirida pelo Estado que ainda a conserva e a transformou em Estação Agrária do Douro Litoral.

À semelhança do que acontecia na maioria das quintas dos arredores do Porto, além dos campos de pastagens, em terrenos próprios exercia-se uma agricultura variada, tendo como cereal de eleição o milho miúdo, que alternava com o cultivo do trigo, centeio, cevada, em sistema de afolhamento, e na restiva semeavam-se nabiças.

---

[64] Ilídio Araújo cit. in, Ilda Amália Fernandes - *Senhora da Hora, Subsídio para a sua monografia*, Matosinhos, Contemporânea Editora, 1996, p.72.

No sítio da horta, colhiam-se diversos produtos hortícolas ao longo de todo o ano. Ainda que a produção da quinta visasse essencialmente prover às necessidades dos seus proprietários e trabalhadores, era habitual a venda de fruta e legumes excedentários num determinado dia da semana, sendo, igualmente significativo no abastecimento de leite à freguesia, actualmente aí funciona uma estação de apoio à Direcção Regional de Entre Douro e Minho. Foi recentemente restaurada e pintada de amarelo, na tentativa de recuperação da primitiva imagem da casa.

Mas ainda "mais fabulosas eram, no entanto a Quinta e Casa da Prelada (...) cenário de sumptuosa majestade e grandeza, construída por iniciativa dos nobres senhores Noronha de Menezes Mesquita e Melo, para residência de Verão."[65] É mais uma quinta constituída por um solar, um terreiro, e um imponente portal, um pátio ajardinado, jardins de luxo, um aqueduto, chafarizes, um lago artificial com uma pequena ilha onde foi construído uma torre, e a mata da Prelada.

Contíguo ao Hospital da Prelada, com acesso a partir da Rua dos Castelos ou da Rua Sarmento de Beires, pode ainda encontrar-se a casa, desenhada por Nicolau Nasoni. Em 1904 foi doada à Santa Casa da Misericórdia do Porto e ali funciona actualmente o Lar D. Francisca de Noronha.

Recentemente, os projectistas da Via de Cintura Interna, por imperativos técnicos, dividiram em duas parcelas esta magnífica quinta, ficando localizada a Norte a mata, (actualmente Parque de Campismo) e a Sul o referido lar. (fig.10 e 11)

Não longe desta, na proximidade de uma área fortemente urbanizada, surge-nos, uma área verde, vestígio de uma quinta com a respectiva casa e capela em ruínas (fig.12). Trata-se da Quinta do Covêlo, enquadrada pela Rua Faria Guimarães e

---

[65] Helder Pacheco - *Porto - Auto Retrato de uma Cidade*, Porto, Edições Asa, 1994, p.171



Fig. 9 - Casa e Terrenos da Quinta do Viso



Fig. 10 - Casa da Quinta da Prelada



Fig. 11 - Mata da Quinta da Prelada - Parque de Campismo



Fig. 12 - Casa e Capela em Ruína da Quinta do Covêlo

a Rua do Bolama, que esteve até há pouco tempo abandonada. Foi fundada por volta de 1720, por Pais de Andrade, fidalgo da Casa Real.

Devido à posição da Quinta do Covêlo, um ponto alto do Monte de S.João, nela se instalou um forte Miguelista, tendo-se aí travado recontros durante as lutas liberais. "No dia 16 de Setembro de 1832 uma sortida efectuada pelos liberais pretendia arrasar o forte do Covêlo. Três corpos de 1400 baionetas avançaram até às alturas do Covêlo e Paranhos. Porém uma brigada Miguelista atacou o próximo reduto das «Medalhas» e dele se apossou. Reconquistaram-no os liberais à custa de heróicos esforços, de mortes valorosas." [66]

Pertence actualmente à Junta de Freguesia de Paranhos, é um magnífico espaço verde com 8.3 hectares, que pode ser usufruído pelo público. Há um projecto de adaptação da quinta a espaço polivalente - desportivo, cultural e de convívio - mas para já, só existe um circuito de manutenção aberto ao público e alguns equipamentos de diversão infantil.

O espaço inicial foi diminuído em cerca de 6 a 8 metros na área voltada para a Rua Faria Guimarães e Rua do Covêlo, para facilitar o alargamento da ligação à Via de Cintura Interna e que passa perto do entroncamento da Rua de S.Veríssimo e da Rua do Monte de S.João.

Dos tempos aúreos das casas de campo, encontramos em S.Mamede de Infesta a Quinta da Amieira, com entrada pela Rua do Tronco à Via Norte. A quinta apresenta uma extensa área de campos cultivados até Sto. António do Telheiro, numa paisagem agrícola de campos abertos, sendo ainda um espaço onde os olhos dos urbanos se podem espraiar sem serem limitados pelas novas urbanizações.

---

[66] Damião Peres (Dir.) - *História de Portugal*, Barcelos,Portucalense Editora, vol.VII, 1928/1929, p.200.

Com menor visibilidade, quer pelo estado de abandono e de ruína ou mesmo pela transformação realizada, encontramos a Quinta de Cima, adquirida pela Câmara Municipal de Matosinhos para Parque Público, tendo o palacete desaparecido, a Quinta da Dourada também conhecida por Quinta de Sto. António e na Rua das Laranjeiras, próximo da Igreja a Quinta do Meio Casal das Laranjeiras.

Foi a Estrada de Braga o motor das transformações ocorridas numa área essencialmente agrícola e aprazível. Ao longo do séc.XX o uso do solo foi alterado, tendo conduzido sistematicamente à alienação de solos com capacidades de utilização agrícola e agro-florestal, avançando a urbanização e as unidades industriais, permitindo o alastramento urbano que se fazia sentir na cidade.

Apesar de no centro se adensarem as construções urbanas, podemos ainda, ao longo das vias de saída da freguesia, em direcção à Ponte da Pedra ou a Pedrouços/Águas Santas, descortinar alguns dos últimos campos agrícolas de S. Mamede de Infesta.

Enquadrados na urbanização, mas não passando despercebidos, sobressaem as fachadas de antigos palacetes e de chalés, das férias do tempo dos "paraísos rurais" dos subúrbios. (fig.13 e 14)

O Porto Norte, apresenta áreas densamente povoadas e cruzadas por um tráfego, por vezes caótico, esconde memórias de pastos verdejantes e de campos de cultivo. Não podemos esquecer que esta área cresceu de um aglomerado de aldeias e lugares em que a base económica da sua população foi até há poucos anos a actividade agrícola.



Fig. 13 - Casa dos Sapage / Vila Etelvina - Centro de Apoio à 3ª Idade



Fig. 14 - Casa - Museu Abel Salazar

3.4. CRESCIMENTO DA MANCHA URBANA

3.4.1. Importância das Vias de Comunicação

Na primeira metade do séc.XIX, as invasões francesas, as perturbações político-militares que enquadraram a instauração do liberalismo, bem como o surto de "cólera morbus" de 1832-1833, contribuíram para que se verificasse uma crise comercial e uma estagnação demográfica, que veio a reflectir-se numa retracção das transformações urbanísticas iniciadas no tempo dos Almadas.[67]

Assim, podemos dizer que o avanço da urbanização para os espaços envolventes ao núcleo urbano, processou-se até meados do séc.XIX de uma forma muito lenta. O espaço urbano estava ainda contido em larga medida dentro do recinto muralhado, para lá do qual as características rurais predominavam, salvo a excepção verificada ao longo das estradas de saída para Braga, para a Póvoa de Varzim, para Guimarães e Vila Real. A periferia da cidade era predominantemente constituída por pequenos lugares, que ponteavam um espaço de características rurais, permanecendo durante muito tempo como lugares pouco habitados onde a agricultura era a ocupação quase exclusiva de áreas extensas.

Ao longo da segunda metade do séc.XIX geram-se profundas transformações no espaço urbano, fruto da recuperação do ritmo de crescimento demográfico e de um surto particularmente importante da indústria, a par do progresso das infra-estruturas de circulação.

"O movimento urbanístico avança em dois sentidos. Por um lado a cidade expande-se para a periferia, levando ao aparecimento de novas urbanizações,

---

[67] A partir de 1763 a Junta de Obras Públicas dirigida pelo governador das Armas do Porto, João de Almada e Melo, iniciou um conjunto de intervenções urbanísticas de grande envergadura na cidade.

abertura de novos arruamentos. Por outro lado a autarquia leva a efeito grandes operações urbanísticas no centro urbano, com o objectivo ora de melhorar o sistema viário, ora de destruir focos de insalubridade."[68]

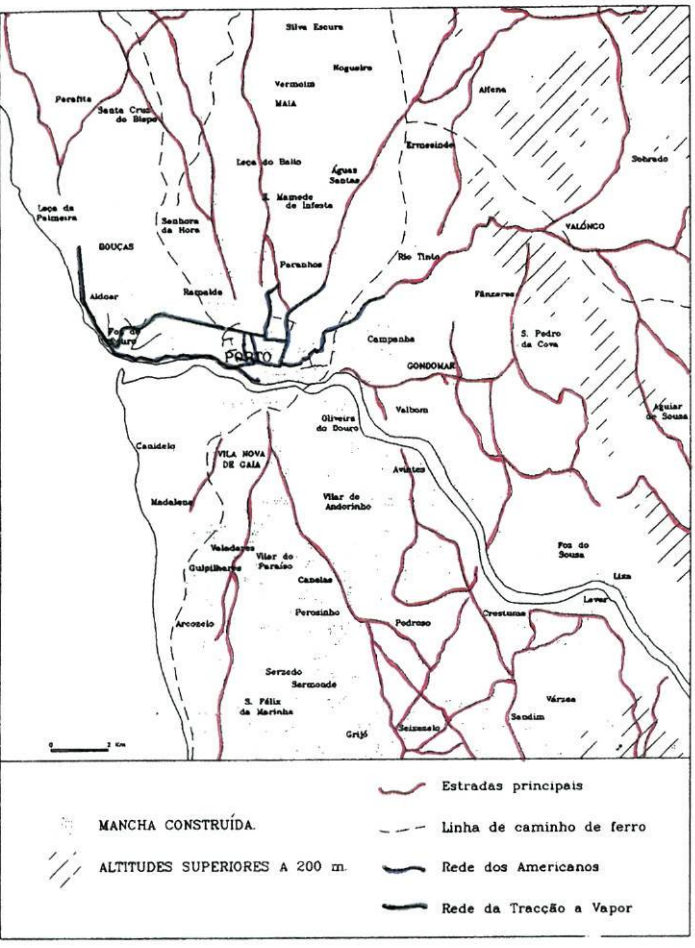
A lenta expansão da cidade para áreas cada vez mais afastadas do núcleo antigo, fez-se ao longo das estradas de ligação do núcleo urbano à região envolvente. Mais tarde, serão também as primeiras a serem percorridas pelos transportes colectivos, operando profundas transformações urbanas a partir dos finais do séc.XIX. Hoje ainda grandes artérias de comunicação com os concelhos do Norte e Leste, atraíram ao longo delas a população e as construções, como a Rua da Rainha (actual Rua Antero de Quental) a Rua de Vale Formoso, e a Rua de Costa Cabral.

Na realidade, o desenvolvimento dos transportes, com o «Americano» nos anos setenta e o «Eléctrico» nos anos noventa, contribuíram para uma aproximação da cidade em relação aos seus subúrbios, despertando o processo de urbanização da periferia. O transporte sobre carris é o primeiro meio de transporte a influenciar a saída da cidade para o espaço rural periférico (fig.15). O crescimento urbano expande-se, quer ao acompanhar linearmente as linhas do eléctrico, quer ao crescer por núcleos centrados nas gares de comboio, aproximando a cidade dos seus subúrbios. A tal facto devem em parte o seu desenvolvimento os núcleos populacionais referidos a Porto Norte, quer pela importância do eléctrico no caso de Paranhos (linha 8), Carvalhido/Monte dos Burgos (linha 6) e S.Mamede de Infesta (linha 7), quer ainda no caso de Ramalde e Senhora da Hora pelo comboio (linha Porto/Póvoa/Famalicão)[69].

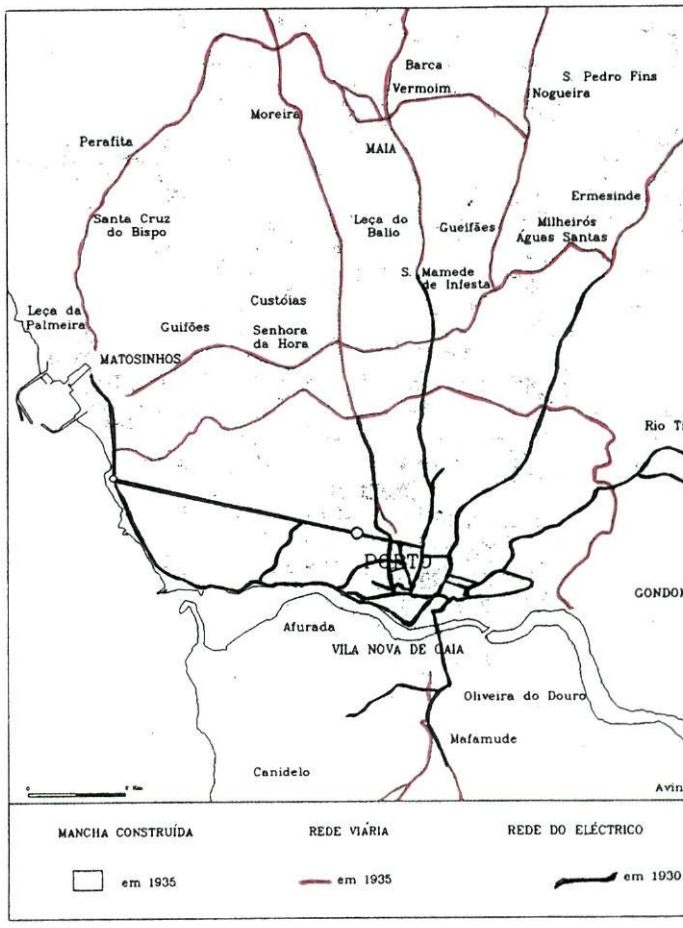
---

[68] Gaspar Martins Pereira e Maria do Carmo Serén - *O Porto Oitocentista,* in Luís A. de Oliveira Ramos (Org.) - *História do Porto,* Porto, Porto Editora, 1994, p.386.

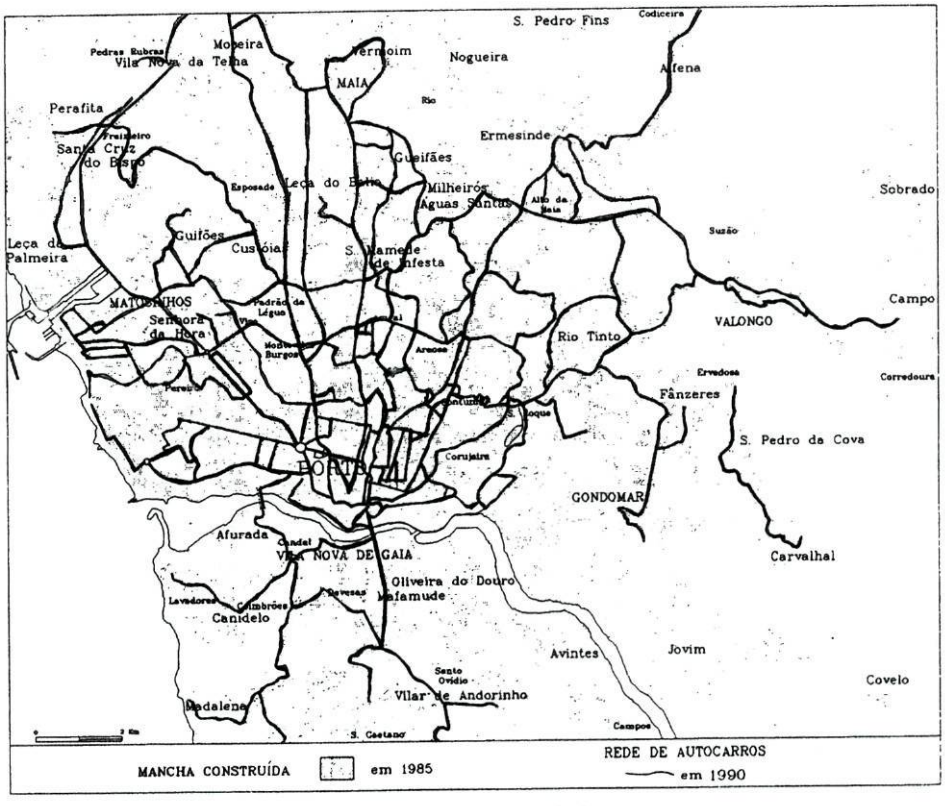
[69] "Foi devido às linhas de eléctricos que se povoaram os trajectos para o Monte dos Burgos, Amial, Paranhos, Conde Ferreira e Ponte de Rio Tinto, bem como as expansões exteriores à Circunvalação de S. Mamede de Infesta, Ponte da Pedra, Areosa, S. Caetano, S. Pedro da Cova, etc..". A. Barbosa de Abreu - *A Evolução da Cidade do Porto e os Sistemas de Transportes,* Porto, Revista de História (Actas do Colóquio *O Porto na Época Moderna)*, vol. IV,Centro de História da Universidade do Porto, 1981, p. 199.



— Rede dos «americanos» e da tracção a vapor em 1880



— Rede do «eléctrico» em 1930



— Rede de autocarros em 1990

Fig. 15 - Os Transportes Colectivos Rodoviários no Grande Porto

Adaptado de Elsa Pacheco - *Os Transportes Colectivos Rodoviários no Grande Porto*, Porto, Revista da Faculdade de Letras, Geografia, I Série, Vol.VIII, 1992, pp.5-64.

As áreas rurais foram recuando timidamente ao longo de estreitas faixas , em torno dos principais eixos estruturantes, permitindo a existência de bolsas de terreno não edificado entre os eixos radiais que orientavam a expansão da mancha construída.

Um dos reflexos desta expansão urbana, é a sucessiva alteração da linha de Postos de cobrança dos impostos que havia que pagar para a entrada de produtos na cidade. Durante séculos a entrada de produtos na cidade obrigava ao pagamento de uma taxa que era cobrada nas portas da Cerca Velha e a partir de 1517 nas portas da Muralha Fernandina. "A evolução da localização destes postos de cobrança (as «barreiras») ao longo do séc.XIX, é um bom indicador da expansão da cidade e dá persistência de um vasto território ainda dominado por características rurais."[70]

Assim, até aos anos setenta do séc.XIX, podemos delimitar a cidade consolidada em termos urbanísticos, por uma linha de barreiras localizadas em (...Massarelos, Pena, Vilar, Bom sucesso, Valas (Nossa Senhora de Fátima), Estrada Nova, Carvalhido, Ramada Alta, Águas Férreas, Salgueiros, Sério (Antero de Quental), Campos do Gancho, Aguardente, Doze Casas, Congregados (na Rua da Alegria), S.Jerónimo, Campo Grande (24 de Agosto), Bonfim, Campanhã, Seminário, Corticeira, Ribeira, China, Guindais e Ponte.)

Devido a tal expansão resolveu o governo, autorizado pela lei de 23 de Junho de 1887, definir uma nova linha de fiscalização demarcada por uma vala contínua, que envolvia a cidade. Foi então celebrado com a Câmara do Porto um contrato, em que esta se obrigava a contrair um empréstimo de 400 contos para custear as despesas com a construção da Estrada da Circunvalação. A Edilidade entregaria ao Estado o produto do empréstimo, ficando-lhe reservado o direito de efectuar

---

[70] José Alberto V. Rio Fernandes - *O Comércio Na Cidade do Porto*, Porto, Faculdade de Letras do Porto, 1993, p. 49.

a cobrança do imposto municipal nas barreiras fiscais que ali fossem estabelecidas. Por sua vez, o Estado, obrigava-se a exercer a respectiva fiscalização, e a contribuir com um subsídio anual de 10 contos para amortizar os encargos daquele empréstimo.

A maior parte desta linha de fiscalização seguia ao longo de uma vala, com a extensão de 16345 metros, cavada em volta da cidade, com o objectivo de dificultar o contrabando das mercadorias sujeitas ao imposto. Marginavam a vala duas estradas, uma interior e outra exterior, sendo a primeira, a melhor e mais bem cuidada, conhecida pela designação de Estrada da Circunvalação, que lhe vinha da vala que a acompanhava desde o Esteiro de Campanhã até à costa, a Norte do Castelo do Queijo. A parte restante da linha de fiscalização seguia a margem direita do rio Douro até unir aqueles dois pontos e fechar assim o enorme cordão fiscal, que envolvia o aglomerado citadino numa extensão aproximadamente de 30 quilómetros.

Submetido o competente projecto à apreciação da Câmara em Maio de 1889, foi esta favorável à sua execução, tendo-se prolongado a obra até quase aos fins do ano de 1897. Neste mesmo ano, o imposto municipal passou a fazer-se nas seguintes barreiras da linha de fiscalização do Estado: Esteiro, Freixo, Campanhã, S.Roque, Rebordões, Areosa, Azenha, Amial, Monte dos Burgos, Senhora da Hora, Pereiró, Vilarinha, Castelo do Queijo, Cantareira, Ouro, Massarelos, Banhos, Ribeira, Ponte inferior, Ponte superior, Guindais e Pinheiro.

Além destes, mais três postos camarários de fiscalização ficaram instalados nas Estações de Caminho de Ferro da Boavista, S.Bento e Trindade, após terem sido abertas ao tráfego. Não obstante esta linha de barreiras ter sido estabelecida para a fiscalização e cobrança do imposto do Real da Água, o certo é que a

pouco e pouco e por acordo entre as partes, foram também utilizadas em comum pelo pessoal do Estado e da Câmara (fig.16).

Mais tarde, quando por efeito da lei Nº 1368, de 21 de Setembro de 1922 que extinguiu o imposto do Real da Água, o Estado desguarneceu as barreiras, a Câmara, forçada pela necessidade de evitar a perda do importante rendimento que ali arrecadava, ao abrigo das disposições legais e contratuais, resolveu substituir e guarnecer com pessoal seu os postos que acabavam de ser extintos. A partir desse ano, ficou o Município a usufruir exclusivamente a linha de barreiras estabelecidas pelo Estado. Todavia, a obrigatoriedade de paragem à entrada da cidade, as demoras inevitáveis por afluência de serviço e a inspecção dos volumes de mão, eram ordinariamente razões da indisposição dos contribuintes e também o motivo fundamental de uma campanha movida contra a existência das barreiras. Com a publicação do Decreto Nº 33310, que suprimiu a cobrança dos impostos indirectos do Município, extinguiu-se automaticamente, a linha de Barreiras estabelecidas em torno da cidade do Porto para fiscalização e cobrança, dos impostos de consumo e, assim, em Dezembro de 1943, desapareceu a função de barreira fiscal da Circunvalação.[71]

A Estrada da Circunvalação, que fora construída para servir de barreira fiscal, é hoje um dos eixos rodoviários que atravessa numa longa extensão o Porto Norte e funciona como um dos limites administrativos entre as freguesias do concelho do Porto (limite Norte de Paranhos e Ramalde) e as do concelho de Matosinhos (limite Sul de S.Mamede de Infesta e da Senhora da Hora) com pequenas saídas junto ao Hospital de S. João. (fig.17)

A existência deste limite, contudo, não separa paisagens diferentes, deixando de ser percebido como uma barreira por dezenas de milhar de pessoas para quem a

[71] Ver Paulo Emílio de Figueiredo Garcia, - *As Barreiras da Cidade do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1946, p.52-60.



Fig. 16 - «Barreira» de Pereiró



Fig. 17 - Troço da Estrada da Circunvalação no Alto do Viso

vida diária é feita de constantes deslocações entrecruzadas, pelo que o crescimento multiforme do aglomerado portuense, reduz esta Estrada da Circunvalação a um mero limite de competência camária, mal ajustado à realidade do dia-a-dia.

Em finais do séc.XIX, outras vias se abriram, por iniciativa ou com o consentimento dos proprietários, que viam no posterior loteamento de vastos espaços, com uma localização relativamente próxima do centro, uma excelente oportunidade de aumentar a valorização dos mesmos. Na área da Constituição são abertas diversas artérias, muitas delas particulares, tais como a Rua do Monte Alegre, Rua Ribeiro de Sousa, Rua da Nogueira (actual Rua Padre José Pacheco do Monte) e a Rua da Aliança. Outras são abertas em terrenos cedidos pelos proprietários à Câmara, como é o caso da Rua Faria Guimarães (oferta da que retirou vantagem o banqueiro Luís Furtuoso Aires de Gouveia).

Assiste-se a um crescimento espacial para áreas cada vez mais excêntricas à cidade, resultado do prolongamento radial da mancha edificada central, através das vias existentes de articulação regional, já referidas, e também do crescimento de pequenos núcleos populacionais por vezes centrados numa igreja.

É de salientar na difusão da população e na expansão do espaço edificado, a importância desempenhada pelo sistema de transportes públicos, pois constituiu o meio que possibilitou o crescente afastamento entre o local de residência e o local de trabalho.

A partir de meados do séc.XX, a generalização do automóvel, como transporte individual ou colectivo, confere uma liberdade de escolha muito maior e a distância importa cada vez menos, apesar de se começarem a verificar crescentes problemas de circulação. O crescimento extensivo do espaço urbano

é dominado pelo uso residencial do solo, continuando a área central da cidade a ser o local privilegiado para a implantação das actividades económicas englobadas no sector terciário, embora as actividades comerciais de pequena dimensão se difundam espacialmente, acompanhando a dispersão espacial da população residente.[72]

O crescimento dos fluxos rodoviários conduziu a uma imperiosa necessidade de reestruturar a malha urbana de circulação rodoviária. "No Porto já se circula mal e com bastante insegurança. As ruas do actual sistema viário não apresentam calibres convenientes aos caudais do trânsito nem constituem malhas especializadas para os diferentes tráfegos de uma grande cidade."[73] Assim, com vista a uma melhoria do escoamento de trânsito que atravessa a área, foram melhorados e construídos grandes eixos rodoviários, a referir:

-- A Estrada da Circunvalação (E.N.12), a Via Rápida (I.C.1) e a Via Norte (E.N.14), como vias vocacionadas para tráfego rápido de atravessamento e ligação, que condicionaram toda a restante rede viária pelas ligações e atravessamentos que permitem. Acentuaram ainda a diferenciação da procura, do tipo de ocupação e mesmo do uso das várias parcelas do território, influenciando a localização industrial e de serviços e afectando em alguns casos a continuidade do crescimento urbano.

.-- A Via de Cintura interna (V.C.I.), a Auto-Estrada Porto/Braga (A3) e a prevista ligação do Itinerário Principal 4 (I.P.4) entre a A3 Porto/Braga e a actual Via Rápida (I.C.1), com prolongamento para poente até à Av.Afonso Henriques em Matosinhos, mais recentes e em construção, estão também vocacionadas para tráfego rápido de atravessamento e ligação. Dada a sua

---

[72] Ver José Alberto V. Rio Fernandes - *O Comércio Na Cidade do Porto*, Porto, Faculdade de Letras do Porto, 1993, p.226-237.

[73] Antão de Almeida Garrett - *Plano Regulador da Cidade do Porto*, Separata Civitas, Porto, Câmara Municipal do Porto,Vol. VIII, nº 2, 1952, p. 4.

inserção anelar, poderão possibilitar o esvaziamento da função periférica da Estrada da Circunvalação em alguns dos seus troços, permitindo a gradual interpenetração das estruturas viárias das suas margens, com benefícios para a melhoria qualitativa do tecido urbano.(Fig.18)

3.4.2. Surto Industrial

A partir de meados do séc.XIX, assiste-se a um forte surto industrial na cidade do Porto. No entanto, este surto afectará sobretudo as freguesias mais centrais ou de periferia próxima, pelo que as repercussões nas freguesias do Porto Norte só se farão sentir já próximo dos finais do século. Não é porém a grande fábrica moderna que caracteriza a industrialização portuense de novecentos, mantendo-se uma indústria de feição oficinal, tecnologicamente pouco avançada, assente numa mão-de-obra abundante. "O trabalho ao domicílio, as fiandeiras e tecedeiras domésticas espalhadas pelas áreas rurais periféricas, quer dos concelhos limítrofes, com especial destaque para Bouças, atingiam também uma dimensão extraordinária e contribuíam em larga escala para a produção total de têxteis"[74], assim as unidades fabris apoiavam-se muito no trabalho domiciliário, com especial relevância no sector têxtil, cujo peso continuará a aumentar, sendo a base fundamental do tecido industrial.

Na área em estudo, é de destacar a instalação em 1875 da fábrica de tabacos A Lealdade, na Rua de Costa Cabral, com 243 operários, a Fábrica de Salgueiros, na Constituição, uma das maiores fábricas de têxteis, com 363 operários em

[74] Maria Madalena Magalhães - *Aspectos da Industrialização no Porto*, Porto,Textos de Apoio às saídas de estudo à Área Metropolitana do Porto, VI Colóquio Ibérico de Geografia, Instituto de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1992, p.64-65.

REDE VIÁRIA PRINCIPAL

LEGENDA

REDE FERROVIÁRIA

REDE RODOVIÁRIA — EXISTENTE — EM CONSTRU E/OU PREVI

ITINERÁRIOS PRINCIPAIS

ITINERÁRIOS COMPLEMENTARES

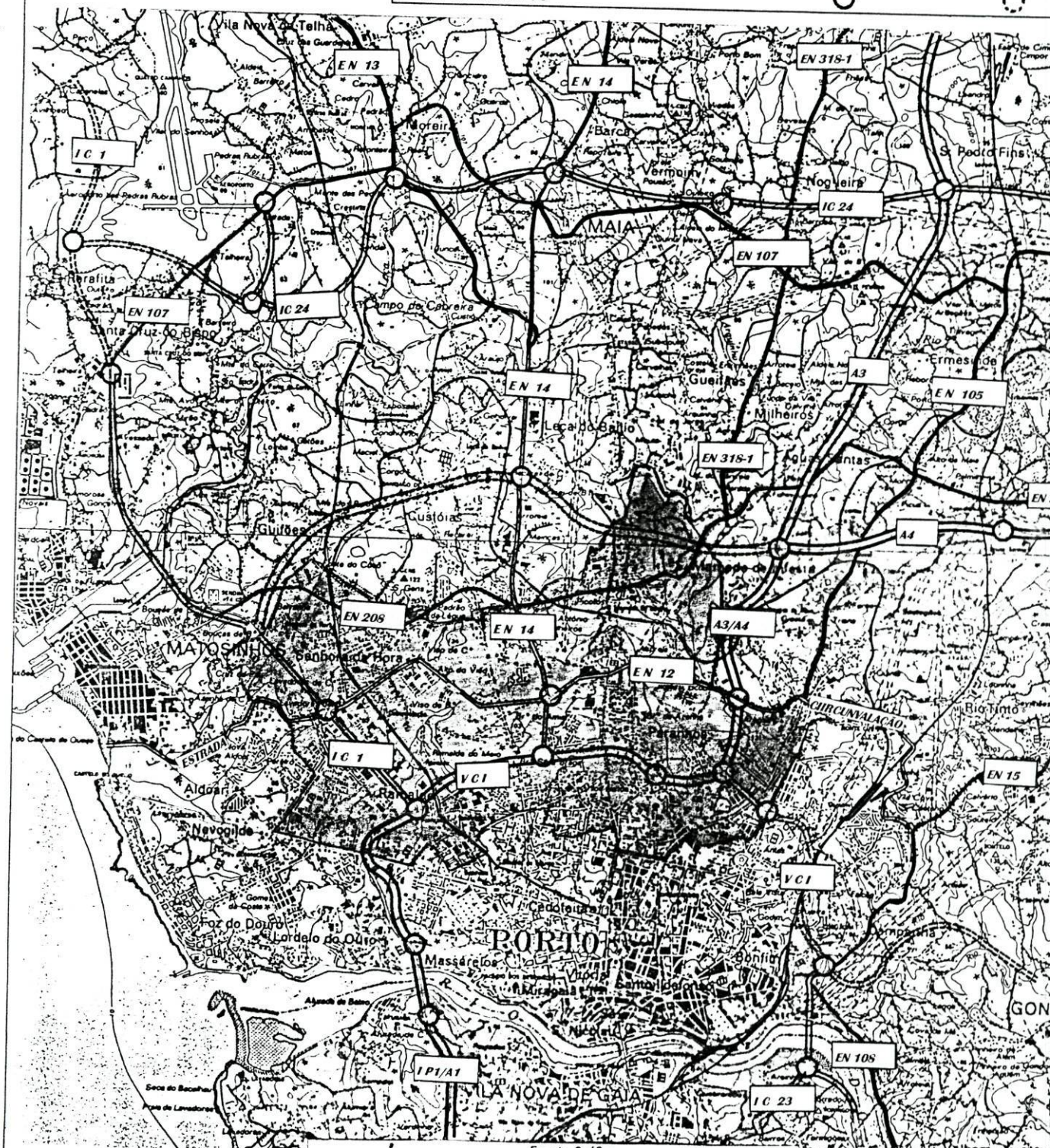
ESTRADAS NACIONAIS

OU

NÓ RODOVIÁRIO

N

ESCALA 1/75000



1881, a Fábrica de Tecelagem de algodão, na Areosa, de um dos grandes industriais do Norte, Manuel Pinto de Azevedo, também responsável pelo complexo industrial da Empresa Fabril do Norte, na Senhora da Hora, inaugurada em 1905.[75]

Na implantação da actividade industrial, poderemos distinguir duas fases de acordo com o tipo de indústrias instaladas e com a forma como se distribuem no espaço. Assim, as primeiras unidades industriais eram predominantemente do sector têxtil, depois foram surgindo outras indústrias como as de curtumes, químicas, metalúrgicas, alimentares e ligadas ao sector automóvel. Esta fase, que decorre até aos anos 60 deste século, caracteriza-se por uma considerável dispersão territorial com evidência para a Av.da Boavista (Foco), a Av. Sidónio Pais, Francos, Carvalhido, Amial, Areosa e Av. Fabril do Norte, originando alguns problemas de salubridade pública.[76]

Uma outra fase inicia-se nos anos 60 com a desactivação das unidades têxteis e/ou a instalação de novas unidades, ou modernização das existentes nos sectores da metalo-mecânica, alimentar, automóvel, química e papel, mas numa área pré determinada como industrial, ao longo da Via Marechal Carmona. Enquadrado na política de desenvolvimento do tecido urbano da cidade, definida pelo Plano de Desenvolvimento da Cidade do Porto de 1962, surge um pólo dinamizador do crescimento industrial, ordenando-se e concentrando-se no espaço estruturado pela Via Marechal Carmona e pelas ruas Ezequiel Campos, Manuel Pinto de Azevedo, Engenheiro Ferreira Dias e Avenida de Fontes Pereira de Melo.

---

[75] Ver, Maria do Carmo Serén e Gaspar Martins Pereira in Luís A. de Oliveira (Org.) - *História do Porto*, Porto, Porto Editora, 1994, p. 440.

[76] Exemplo desta situação é o facto de a Casa de Saúde da Boavista, chegar a estar rodeada de indústrias, algumas das quais, se mantêm, como é o caso da unidade da Fapobol, indústria da área das Borrachas.

A posição estratégica da freguesia de Ramalde, possibilitou-lhe assumir-se como eixo privilegiado de ligação entre o centro da cidade, o porto de mar e o aeroporto, pólos vitais de acesso a matérias primas e de escoamento de produtos. Surge, assim, como um espaço privilegiado para a instalação de unidades industriais que nalguns casos, são já o produto do afastamento do centro da cidade, da procura de custos mais baixos de terrenos e facilidade de aquisição de mão-de-obra.

De forma dispersa, existem fábricas de pequena e média dimensão, fora dos limites da zona industrial de Ramalde. Porém, hoje em dia, muitas destas unidades industriais foram já desactivadas e os cobiçados terrenos destinados à construção de unidades habitacionais por vezes com acumulação funcional, num contexto comercial e/ou serviços.

Como exemplo deste tipo de reconversão do uso do solo, podemos referir o que se operou na Rua do Monte dos Burgos, nos terrenos da antiga Fábrica da Seda, onde foi edificado um conjunto habitacional e paralelamente actividade comercial e de serviços. Na Rua do Amial, destino idêntico poderão ter os terrenos da Fábrica de Malhas do Ameal, pois conforme se pode constatar pelo aviso aí existente, as novas instalações transferiram-se para S.Mamede de Infesta, estando previsto para o local primitivo, uma futura área habitacional e comercial.

Outras áreas, que em tempos foram sede de importantes unidades industriais, continuam abandonadas e os edifícios em processo de progressiva ruína, à espera de melhores oportunidades imobiliárias. Em tal situação se encontra, entre muitas outros, o edifício onde nasceu a primeira produtora de cinema em Portugal, «Invicta Filmes», cujas instalações ocupam uma área aproximada de

50 mil metros quadrados.[77]Hoje é apenas mais um prédio votado ao esquecimento e condenado à demolição, esperando pelo mais do que anunciado prolongamento da Avenida de França.[78]

Também no antigo núcleo industrial de Francos assiste-se a uma progressiva substituição da ocupação do solo pela construção de imóveis com quatro e mais pisos, raramente de três, para fins dominantemente residenciais, apresentando um aspecto exterior de qualidade, devido aos materiais de construção utilizados, enquadrando-se também num contexto comercial e/ou serviços.

[77] "Dos seus estúdios saíram a partir de 1918 produções cinematográficas como "Frei Bonifácio", 1918; "Rosa do Adro", 1919; "Os Fidalgos da Casa Mourisca", e "Barba Negra", em 1920, todos realizados por Pallu. Seguiram-se várias produções que fazem parte do Cinema Português." Maria da Graça Penedos - *Guia de Ramalde*, Porto, Edições Afrontamento e Medina, 1995, pp. 29-30.

[78] A ser concretizado o prolongamento da referida avenida, haverá necessidade de ter em conta a preservação das duas frondosas árvores , que tendo o estatuto de centenárias, estão protegidas por lei. Enquanto isso, o edifício vai acumulando lixo e caindo lentamente. Encontra-se já em início de construção nas imediações, um empreendimento que dará concretização á abertura da referida avenida (urbanização Nova Avenida 250).

4. A POPULAÇÃO E A RESIDÊNCIA

4.1. O PROCESSO DE CONCENTRAÇÃO E CRESCIMENTO POPULACIONAL

Na expansão das cidades está subjacente a utilização de parcelas do território para vários usos, sendo convencional distinguirem-se os espaços construídos, os espaços de circulação e os espaços verdes.[79] O comércio, a indústria, a residência, a administração e outros usos, dão origem a edificações que constituem o espaço construído; os espaços de circulação são os canais de ligação entre as diferentes parcelas do território cuja finalidade é o trânsito de pessoas e coisas; consideram-se espaços verdes todos os restantes.

Na ocupação do espaço construído é mais do que evidente a importância dominante assumida pela residência, já que se trata de uma necessidade primária do Homem. Assim numa primeira abordagem, debruçar-nos-emos sobre indicadores que permitam enquadrar as freguesias em análise, nos concelhos a que pertencem e procurar evidenciar em traços largos as distinções visíveis ao

---

[79] Pereira de Oliveira, in *O Espaço Urbano do Porto, Condições Naturais e Desenvolvimento*, Coimbra, Instituo de Alta Cultura, 1973, pp. 346 - 347, refere que "...são elementos constituintes do espaço construído todas as edificações, qualquer que seja a finalidade ou finalidades para que foram construídas, mas que possuam cobertura. São espaços de circulação todos os espaços cuja finalidade é a do trânsito de pessoas e coisas, quaisquer que sejam os meios de deslocação com carácter permanente, mesmo que particulares, mas exteriores aos espaços construídos. Espaços verdes consideram-se todos os restantes."

nível da população e residência, entre as freguesias de Ramalde, Paranhos, S. Mamede de Infesta e Senhora da Hora.

A partir de finais do séc. XIX, como reflexo do crescimento da actividade industrial, assistimos nestas freguesias a uma forte atracção de gentes. Assim podemos verificar que, desde 1864 até 1981, se registaram sempre taxas de crescimento populacional positivas, à excepção da registada na freguesia de S. Mamede de Infesta, que no período de 1911 a 1920, apresenta uma taxa negativa de 6%.(Anexo 2)

De acordo com os resultados do censo de 1991 (fig.19), na última década as freguesias do concelho de Matosinhos - S. Mamede de Infesta e Senhora da Hora - continuam a verificar taxas de crescimento populacional positivas, de respectivamente 7,9% e 50%. O mesmo não ocorre nas freguesias do concelho do Porto - Ramalde e Paranhos - que apresentam taxas de crescimento populacional negativas (de 2,4% e 5,1%, respectivamente).[80]

Todavia, durante este lapso temporal, existiram variações nítidas que podem ser explicadas quer devido às alterações dos limites administrativos, quer por outros factores que passaremos a apresentar.

É nos finais do séc.XIX que as freguesias de Paranhos, Ramalde e S. Mamede de Infesta, apresentam valores elevados de variação relativa da população. Para a freguesia da Senhora da Hora os dados estatísticos só aparecem a partir do censo de 1940, já que a freguesia foi criada pelo decreto lei nº22677 de 14/06/1933, com lugares da freguesia de Matosinhos.

Para este surto de crescimento demográfico, terá contribuído decisivamente o facto de ter sido por volta de 1890 que se assiste na área à implantação de

---

[80] No entanto, os responsáveis pelas Juntas de freguesia de Ramalde e Paranhos, argumentam que o número apurado pelo censo de 1991, da responsabilidade do Instituto Nacional de Estatística, está errado, pois haverá alguns milhares de pessoas por recensear. Pelo que apontam como números mais credíveis os 40000 a 45000 para Ramalde e 70000 habitantes para Paranhos, em vez dos 36300 e dos 50906 habitantes apurados pelo censo de 91, respectivamente para Ramalde e Paranhos.

VARIAÇÃO RELATIVA DA POPULAÇÃO RESIDENTE

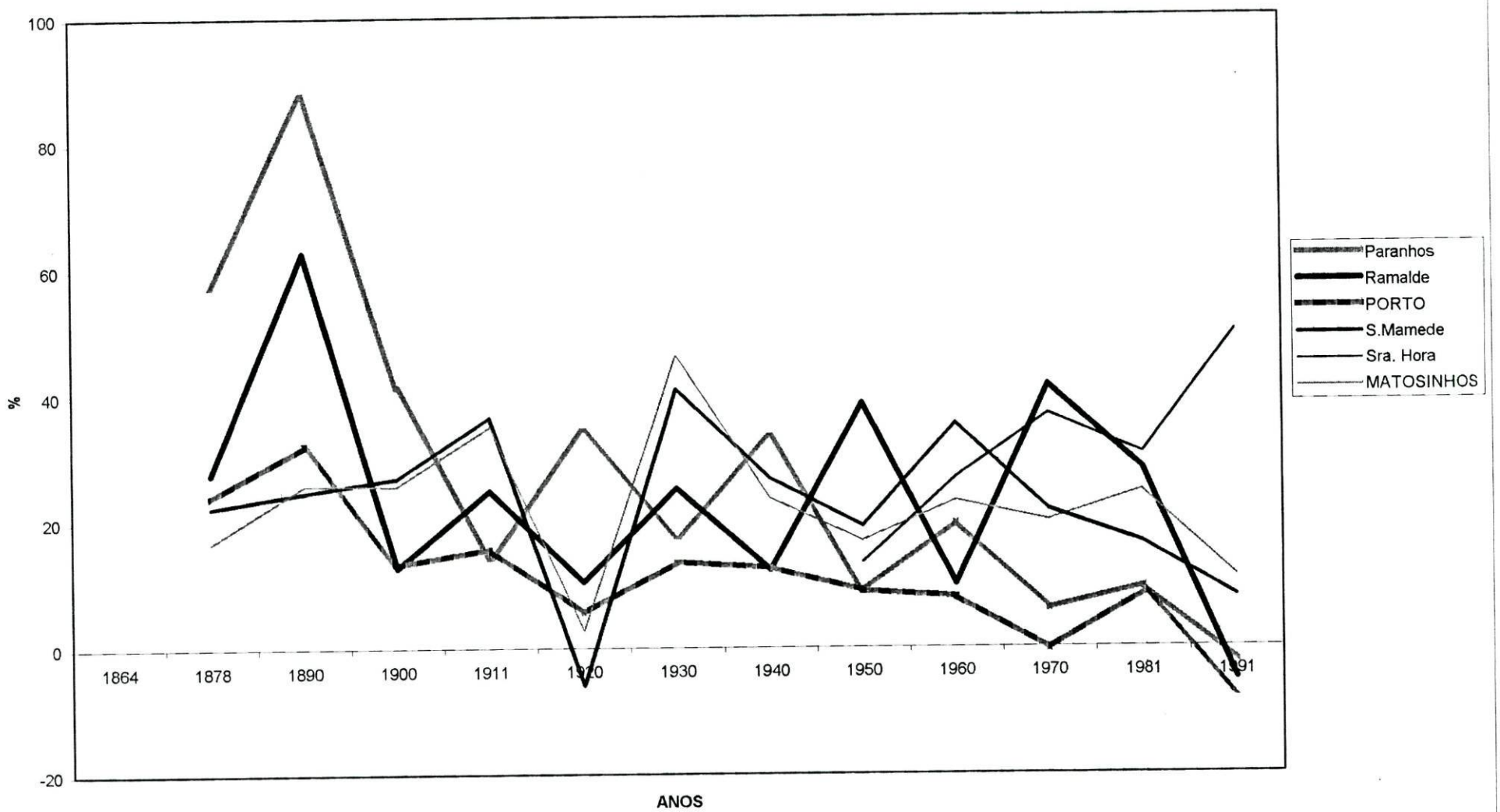


Fig. 19

algumas grandes unidades de indústria têxtil, o que chamou a si um número considerável de mão-de-obra, que muito provavelmente fixou residência nas áreas envolventes aos principais eixos de circulação. A existência de um pólo industrial é sempre gerador de expectativas de emprego pelo que não é de rejeitar a hipótese de poder funcionar como pólo de atracção.

Foram também os transportes públicos os que mais alterações provocaram na vida portuense do último quarteirão do século XIX. Paralelamente ao carro de bois, e outros meios de transporte tradicionais como as caleches e trens, ou as diligências para maiores distâncias, os portuenses começaram a familiarizar-se com os carros americanos, que cruzavam a cidade em várias direcções, seguindo-se mais tarde os carros eléctricos sobre carris. Simultaneamente, as ligações ferroviárias vão-se desenvolvendo, sendo de destacar na área a ligação ferroviária entre a Boavista e a Póvoa de Varzim, concluída em 1875, (e posteriormente estendida a Famalicão em 1881). Desde finais do século XIX, se verifica uma tendência para a fixação populacional em espaços periféricos da cidade, feita essencialmente pelos que estavam habilitados de meios de transporte próprio, ou pelos que podiam custear o incipiente transporte público. Assim, as alterações introduzidas no suporte viário e sobretudo as notáveis melhorias registadas no transporte colectivo de pessoas, terão que ser vistas como causas fundamentais deste interesse crescente pela fixação na periferia e logo, pelo forte crescimento demográfico.

Assim os transportes urbanos e as ligações ferroviárias são responsáveis pela aproximação do Porto dos seus subúrbios e da sua região, permitindo uma intensa mobilidade de gentes entre o centro e a periferia e reforçando a atracção e expansão urbana. "... Suivant les axes routiers majeurs qu'emprunent les nouveaux transports publics, l'urbanisation se développe aussi en rubans étirés

sur plusieurs kilométres, qui rejoignent peu à peu les anciens villages environnants, englobés ou non dans l'áctuel territoire municipal."[81]

As áreas rurais recuam lentamente ao longo de franjas não muito amplas que se desenham em torno dos principais eixos estruturantes, permitindo a permanência de bolsas de terreno não edificado entre as linhas radiais.

Mas a atracção populacional que o surto industrial provocou, originou grandes dificuldades na resolução do problema de habitação da população de baixos recursos, assiste-se então à disseminação de uma forma típica de habitação operária, as «ilhas», "...importante forma de alojamento da população portuense no final do século de Oitocentos, funcionando como o tipo de habitação dominante (mas não exclusiva) na absorção do progresso demográfico."[82] (fig.20 e 21)

A disseminação espacial desta forma de habitação de baixo custo, combinou-se com a implantação das unidades fabris nas freguesias que rodeiam o centro (Cedofeita, Bonfim e Santo Ildefonso) permitindo a proximidade espacial entre a residência e emprego. Mais tarde, o início de uma localização mais excêntrica das novas unidades industriais, contribuiu para o desenvolvimento de uma tendência de crescimento centrado em vários pontos, concorrendo para a expansão do tecido urbano.[83] Assim a população tende a disseminar-se, conquistando os campos e arruando as aldeias.

Analisando os dados relativos ao período que decorre entre 1900 e 1930, podemos observar a contínua tendência do aumento da população residente. O espaço edificado, tendencialmente, é feito ao longo dos principais eixos viários

---

[81] François Guichard - *L'evolution recente de Porto*, Porto,Separata do Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto, Vol.XXXV, Fascs. 3-4, 1980, p.237.

[82] Isabel Breda Vásquez - *O Processo de Suburbanização no Grande Porto*, Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 1992, p.81

[83] Dessas primitivas unidades industriais, poucas restam mas os bairros operários ainda podem ser vistos, sobretudo em Francos (Travessa de Francos, Rua Monte de Ramalde), na Boavista (Rua João de Deus), no Carvalhido (Rua do Regado, Travessa do Regado, Rua Silva Porto).



Fig. 20 - «ilha» na Rua Silva Porto

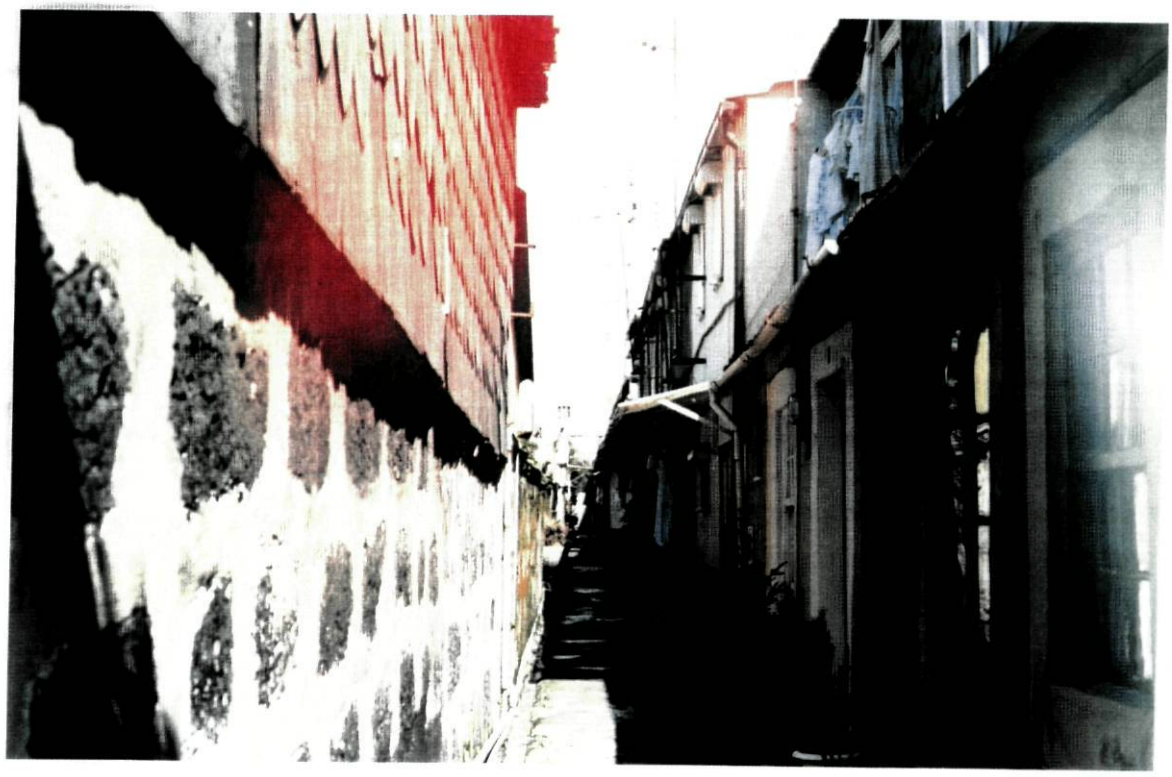


Fig. 21 - «ilha» na Rua João de Deus

irradiando da mancha urbana central do Porto, e articula-se com pequenos núcleos populacionais.

O crescimento extensivo da mancha urbana continua a ser dominado pelo uso residencial do solo, enquanto na área central da cidade continuar-se-á a privilegiar a implantação de actividades englobadas no sector terciário. O comércio diário e outras actividades de pequeno porte económico tendem a disseminar-se espacialmente, acompanhando o movimento de irradiação espacial da população.

Por sua vez, a crescente operacionalidade da rede de transportes públicos vai possibilitar a opção para uma localização da residência mais na periferia, de pessoas que trabalham no centro urbano do Porto.

Assim podemos constatar que durante o século XX a cidade não parou de crescer e de se transformar, tendo este processo sido lento até aos anos 40 e muito acelerado depois. Este crescimento demográfico foi acompanhado de uma alteração sensível na distribuição pelo território municipal.

Paralelamente, durante a primeira metade do século assiste-se a um agravamento das condições de alojamento da população de baixos recursos, quer pela sobreocupação nas «ilhas» e em casas antigas do núcleo central, quer ainda pelo agravamento das condições de higiene urbana.

Este cenário estará na base de uma política de habitação social que se começa a desenhar nos finais da década de 30, assistindo-se a uma progressiva ocupação dos terrenos das quintas dos arrabaldes, por urbanizações promovidas pelo sector público e pelo sector privado e que ajuda a explicar o aumento populacional registado nas freguesias do Porto Norte, nas décadas seguintes.

Entretanto, no que diz respeito às freguesias do centro da cidade - Sé, Vitória, S.Nicolau e Miragaia - é-nos dado observar, a partir da análise de dados de

1940, 1950 e 1960 (Anexo 3) que nestas se registam uma diminuição da população residente, ao que não será alheio o facto de provavelmente se estarem a atingir níveis de saturação.

É neste contexto que as autoridades camarárias, dada a necessidadade de proceder a um novo redimensionamento do tecido urbano, definem uma política de transferência de grandes faixas da população das freguesias centrais do Porto para as mais periféricas da cidade, sobretudo nas décadas de 50, 60 e 70.

Iniciativas privadas numa primeira fase, como a que se ficou a dever à subscrição pública organizada pelo "O Comércio do Porto", e numa segunda fase, à acção do Município e do Estado, com vista à resolução do problema da habitação, vão ajudar a compreender, a importante reorganização da distribuição populacional no território da cidade do Porto, sobretudo após o Plano de Melhoramentos (1956).

Absorvida pela cidade na sua expansão e, relativamente bem servida por transportes públicos, Paranhos urbanizou-se mais cedo e mais rapidamente ao longo dos dois principais eixos (Rua de Costa Cabral - saída da cidade para Santo Tirso e Guimarães; e Vale Formoso e Amial - saída para Braga). Construíram-se em finais do séc. XIX e princípios do séc. XX muitas casas que ainda hoje podemos ver com cave, rés-do-chão alto, mansarda, com duas janelas e uma porta alta com bandeira, algumas das quais (normalmente) com o 1° andar com três janelas ou 2 janelas e varanda ao meio.

A localização periférica desta área, a existência de espaços livres, bem como o baixo valor fundiário, também em muito contribuiu para que se verificasse uma expansão urbanística e demográfica, constituindo-se num espaço preferencialmente residencial e cada vez mais inequivocamente urbano.

A construção de inúmeros bairros de habitação social para albergar as populações sujeitas a processos de realojamento, bem como o grande número de pessoas, que afluem à cidade à procura de trabalho, capaz de responder às ânsias de promoção social, ajuda a explicar os notáveis aumentos verificados nas últimas décadas.

Na freguesia de Paranhos, entre 1900 e 1930 a população residente aumenta cerca de 86% e de 1930 a 1991 cresce 96,9%, ou seja quase duplica, enquanto a freguesia de Ramalde entre 1900 e 1930 vê a sua população aumentar cerca de 73% e de 1930 a 1991 cerca de 195%, quase triplicando a sua população residente.(fig.22)

Quanto à freguesia da Senhora da Hora, de 1940 a 1991, a população residente cresce cerca de 287% e. S. Mamede de Infesta de 1900 a 1930 apresenta um crescimento de cerca de 81% e para o período de 1930 a 1991 a população triplica apresentando uma variação de 214,4%.(fig.23)

Podemos assim verificar que no seu conjunto, as freguesias em estudo apresentam uma elevada variação de população residente, com um crescimento mais significativo nas freguesias de S. Mamede de Infesta e da Senhora da Hora, principalmente a partir dos anos 60.

Esta dinâmica demográfica estará associada à tendência de descentralização espacial da residência e da indústria, não apenas comandadas pelo centro urbano principal - Porto - mas também por efeitos de regulação e dinâmicas nos concelhos periféricos do Porto, nomeadamente Maia e Matosinhos (muito em especial nas freguesias próximas do concelho do Porto).[84]

Analisando comparativamente o comportamento destas freguesias com as restantes do concelho a que pertencem, podemos verificar que no período

---

[84] Ver Isabel Breda Vasquez - *O Processo de Suburbanização no Grande Porto*, Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 1992.

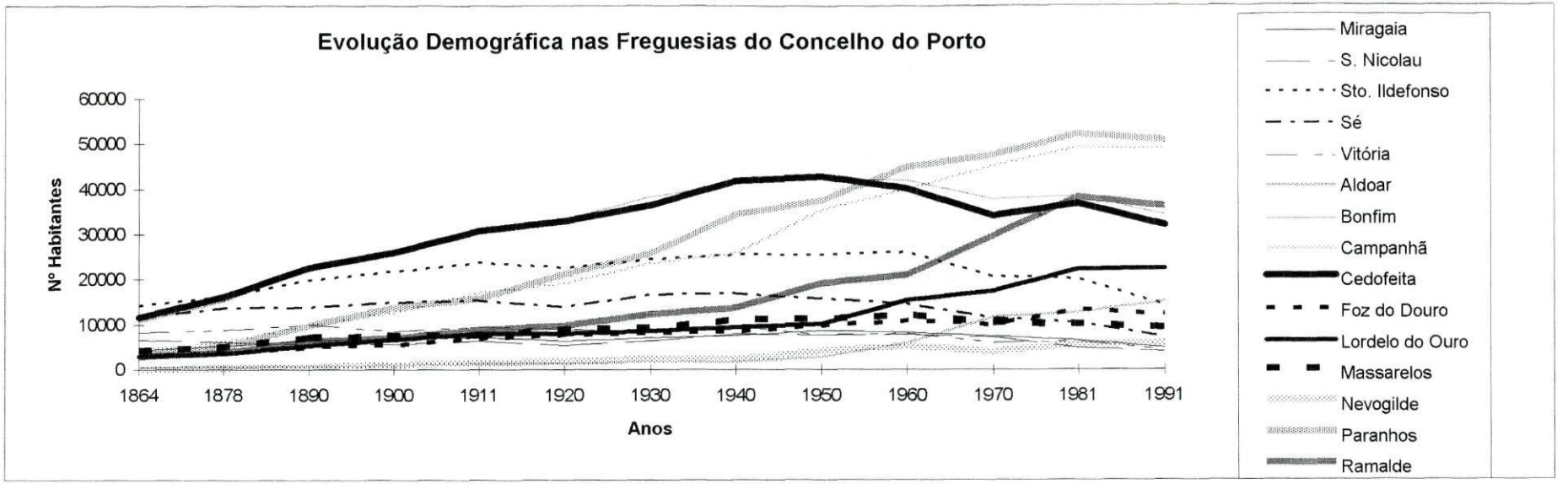

Evolução Demográfica nas Freguesias do Concelho do Porto
Nº Habitantes
60000
50000
40000
30000
20000
10000
0
1864
1878
1890
1900
1911
1920
1930
1940
1950
1960
1970
1981
1991
Anos
Miragaia
S. Nicolau
Sto. Ildefonso
Sé
Vitória
Aldoar
Bonfim
Campanhã
Cedofeita
Foz do Douro
Lordelo do Ouro
Massarelos
Nevogilde
Paranhos
Ramalde

Fig. 22

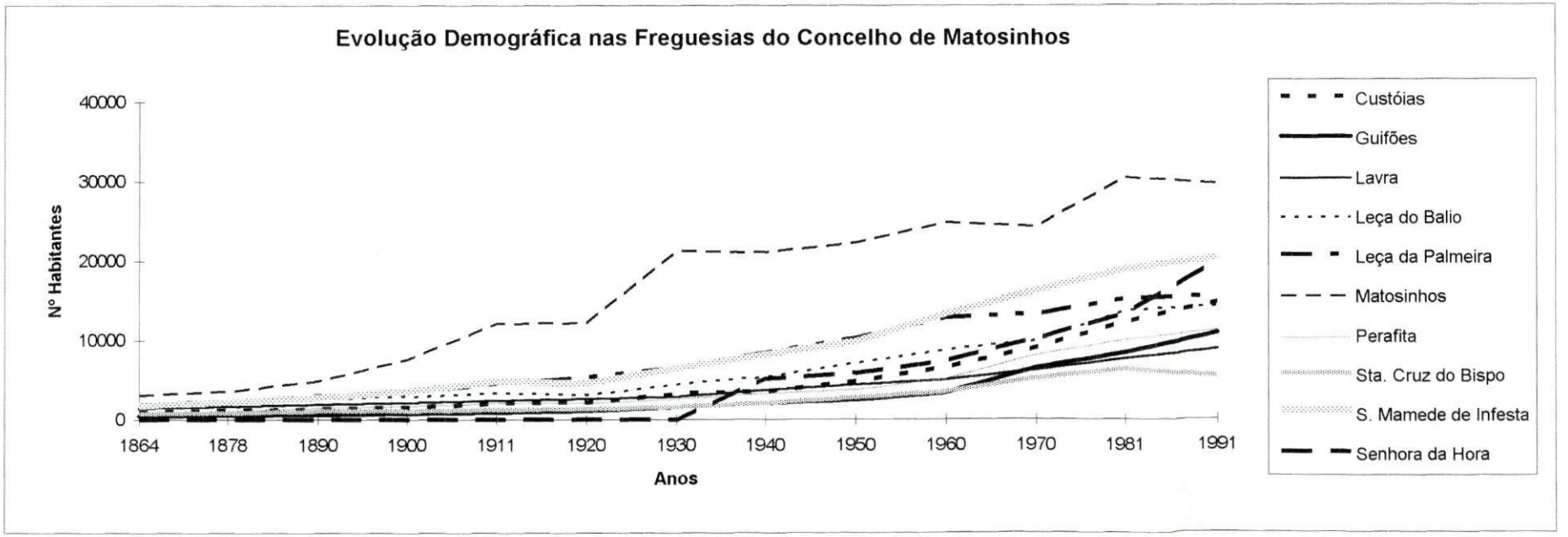

Evolução Demográfica nas Freguesias do Concelho de Matosinhos
Nº Habitantes
40000
30000
20000
10000
0
1864
1878
1890
1900
1911
1920
1930
1940
1950
1960
1970
1981
1991
Anos
Custóias
Guifões
Lavra
Leça do Balio
Leça da Palmeira
Matosinhos
Perafita
Sta. Cruz do Bispo
S. Mamede de Infesta
Senhora da Hora

Fig. 23

1950/70 se destaca um intenso decréscimo demográfico das freguesias centrais do Porto, cuja tendência se acentua no período de 1970/91. Nas restantes freguesias assiste-se no período de 1950/70 a um crescimento populacional significativo, principalmente em Aldoar, Lordelo do Ouro e Ramalde, embora apresente a tendência de quebra de ritmo de progressão, no período de 1970/91, com excepção para Nevogilde.

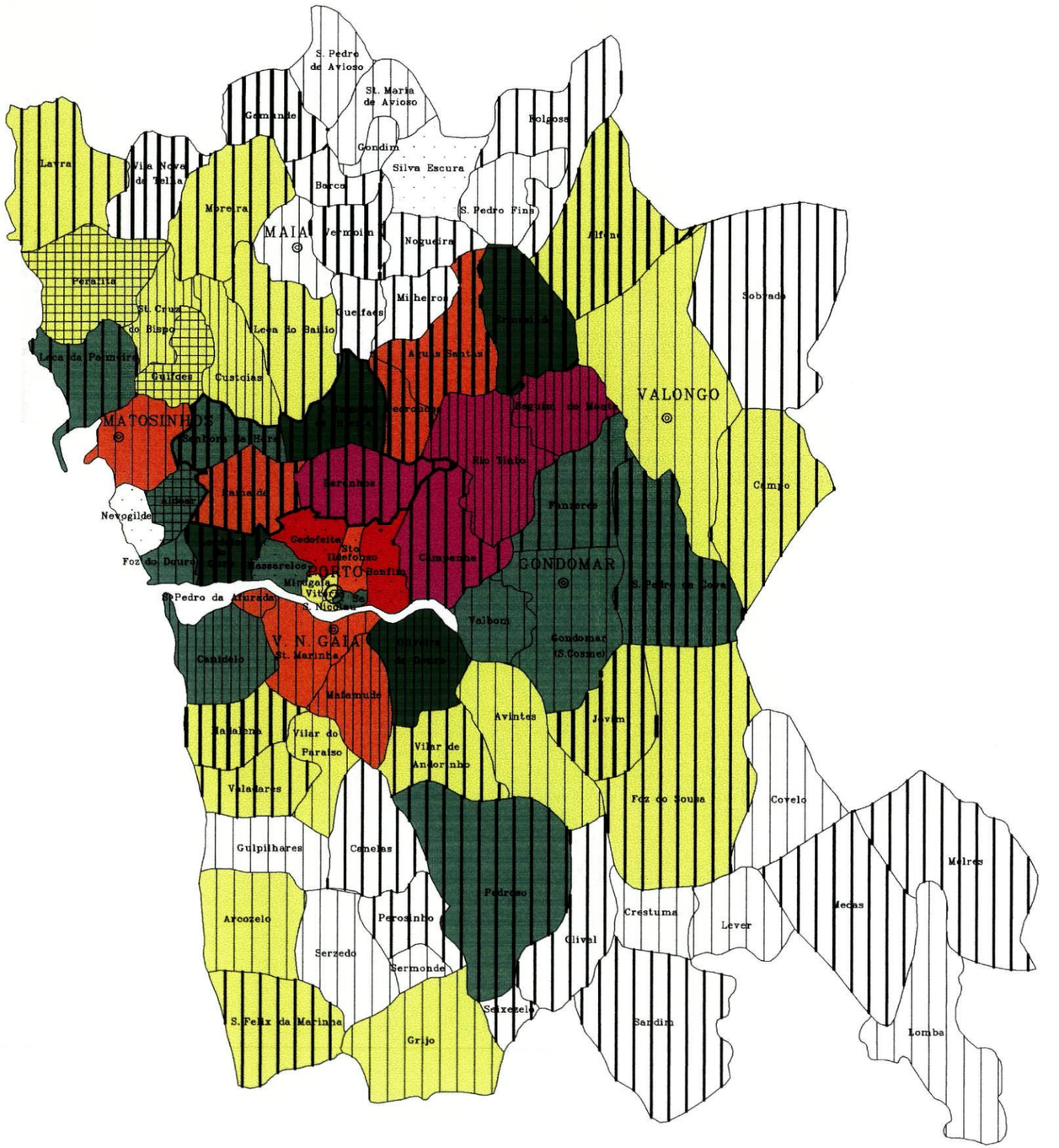
Nas freguesias do concelho de Matosinhos regista-se um comportamento populacional fortemente positivo em ambos os períodos, tendo para tal contribuído fundamentalmente, movimentos activos de descentralização residencial, consolidando-se alguns núcleos residenciais mais importantes (Senhora da Hora e S. Mamede de Infesta).(fig.24) e (Anexo 4)

A análise do padrão espacial de concentração urbana no Porto Norte, em 1991 pode ser, contudo, melhor apreendido através da distribuição das densidades demográficas por freguesias, (fig.25) podemos constatar a existência de uma estrutura de tipo anelar de densidades decrescentes, centrada no concelho do Porto, cujo número médio de habitantes por quilómetro quadrado é aqui de 7.254, registando-se nalgumas das suas freguesias mais centrais valores superiores a 10.000 habitantes. É ainda visível a existência de áreas de forte concentração populacional, com densidades próximas às que se verificam no interior do Porto, nas freguesias da Senhora da Hora e de Matosinhos no concelho de Matosinhos.

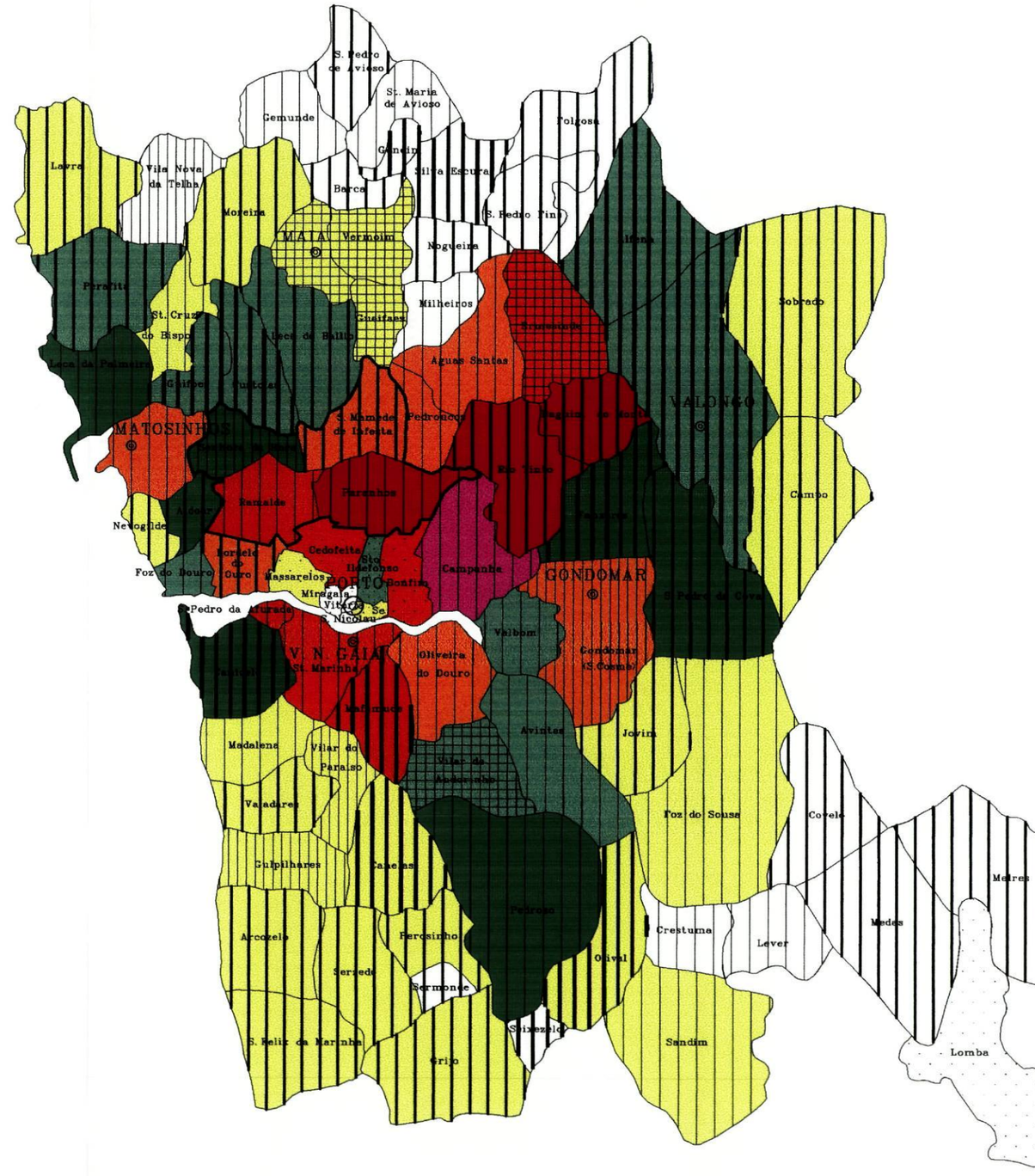
Configura-se, assim, uma área na qual a mancha central de concentração urbana ultrapassa os limites administrativos da cidade do Porto, conquistando o espaço adjacente, principalmente a Norte e a Leste, e estruturando o que alguns autores designam por "Cidade-Aglomeração" (de que fazem parte o Porto, mais parcelas importantes de Matosinhos, Gaia, Gondomar e Valongo).

POPULAÇÃO DO GRANDE PORTO POR FREGUESIAS

POPULAÇÃO EM 1970 E VARIAÇÃO 1950/70



POPULAÇÃO EM 1991 E VARIAÇÃO 1970/91



LEGENDA

Variação da População (%)

-50 a -25	50.1 a 75
-24.9 a 0	75.1 a 100
0 a 25	100.1 a 316

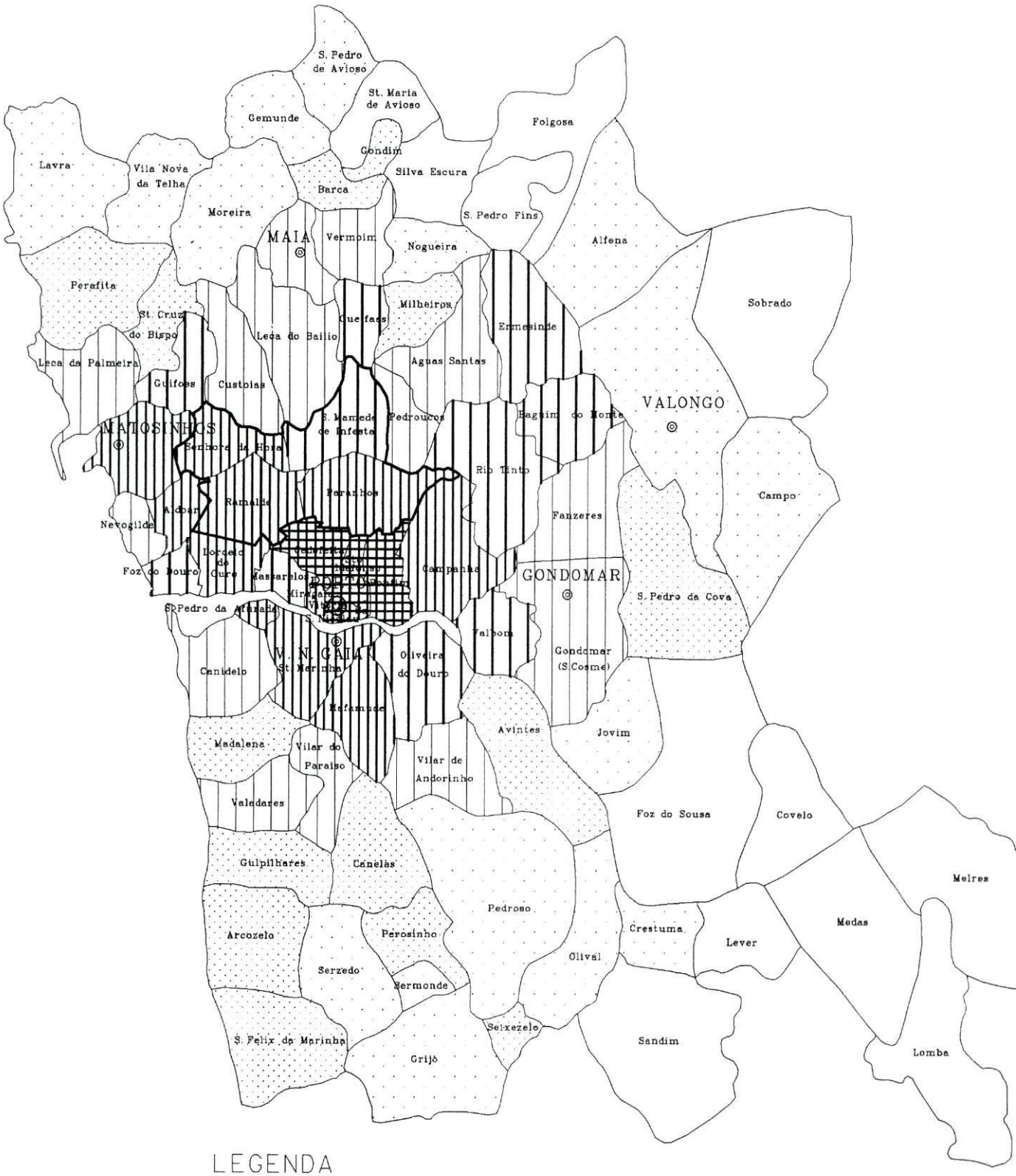
0 1000

População Residente (nº hab.)

0 - 5.000	20.001 - 30.000
5.001 - 10.000	30.001 - 40.000
10.001 - 15.000	40.001 - 50.000

Fig.24

DENSIDADE POPULACIONAL NO GRANDE PORTO - 1991



LEGENDA

(Hab/km2)

- 0 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 1500
- 1501 - 3000
- 3001 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 20000

Fig.25

FONTE: INE

Na caracterização da população, parece-nos importante, uma referência sobre o escalonamento etário, acerca do qual, para as quatro freguesias consideradas, genericamente e em termos percentuais, verificamos que a distribuição da população por cada um dos quatro grandes grupos etários, apresenta valores muito idênticos. No entanto, numa análise mais abrangente podemos verificar que no concelho do Porto há uma percentagem de idosos maior (14,8%) que no concelho de Matosinhos (9,0%), enquanto a classe dos jovens apresenta um valor mais elevado no concelho de Matosinhos (20,6%), comparativamente ao concelho do Porto, com 17,0%. (Anexo 5)

No dinamismo demográfico da área, as freguesias do concelho do Porto apontam para um envelhecimento da sua população mais acentuado do que nas do concelho de Matosinhos. De facto, da distribuição da população por grupos etários entre as diferentes freguesias, verificamos que a Senhora da Hora e S. Mamede de Infesta possuem uma percentagem de idosos relativamente fraca, respectivamente 7,9% e 10,3%, comparativamente a Paranhos com 14,9% e Ramalde com 13,9%. Entretanto, é também de notar que a Senhora da Hora e S. Mamede de Infesta apresentam percentagens de jovens mais elevadas do que Paranhos e Ramalde. Tal facto está relacionado com a tendência de procura de habitação fora da cidade do Porto, principalmente nas últimas décadas, por casais jovens em início de vida em comum.

A situação detectada reflecte a existência de uma tendência de reforço claro da centralidade terciária portuense e de estruturação e expansão de bolsas em áreas mais periféricas, vocacionadas a servir de suporte residencial. Mas a vitalidade demográfica destas freguesias está associada também à incapacidade do território citadino em servir de suporte residencial a grupos sociais de baixos recursos.

À abordagem até agora realizada, que privilegiou uma visão de conjunto, procuraremos, de seguida, somar uma outra que pretende destacar as interacções que se estabelecem entre as diferentes secções [85] que integram o Porto Norte. (fig.26)

A análise da densidade populacional por secção, (fig.27) e (Anexo 6) permite-nos constatar uma diferenciação entre dois sub-espaços, grosso modo, separados pela Via de Cintura Interna. Assim, nas secções a Sul daquela via, predominam os maiores valores de densidade populacional, fruto não só de uma urbanização mais consolidada, mas também da implantação, principalmente desde meados do século XX, de diversos bairros de habitação social. O conjunto das secções a Norte apresentam baixos valores de densidade populacional, facto que estará relacionado com o seu uso até há poucas décadas atrás, para fins predominantemente agrícolas.

Numa análise mais pormenorizada, verificamos que as densidades superiores a 120 Hab./ha se registam nas secções que abrangem áreas de forte implantação de habitação social de promoção pública ou semi-pública, nomeadamente Campinas (35), Francos (43), Viso (39), Amial (51) e Barranha (7). São ainda de incluir neste escalão áreas cuja consolidação urbana se vem estruturando desde finais do século XIX, situadas na proximidade de vias de aferência à cidade do Porto, tais como as imediações da Praça Marquês de Pombal/Rua de Costa Cabral (54) e ainda Rua do Vale Formoso/Amial (45).

É de registar nas secções que enquadram o núcleo central de povoamento das quatro freguesias em estudo, densidades populacionais médias (81 a 120 Hab./ha) relacionadas com uma ocupação tradicional em prédio esguio, unidade

[85] As secções constituem unidades espaciais que apresentam um certo equilíbrio dimensional e uma certa continuidade na ocupação do espaço. Como já foi referido, aquando da explicação da metodologia utilizada, para Paranhos e Ramalde procedeu-se à sua delimitação através da junção de quarteirões e para S. Mamede de Infesta e Senhora da Hora utilizou-se a delimitação fornecida pelo I.N.E.

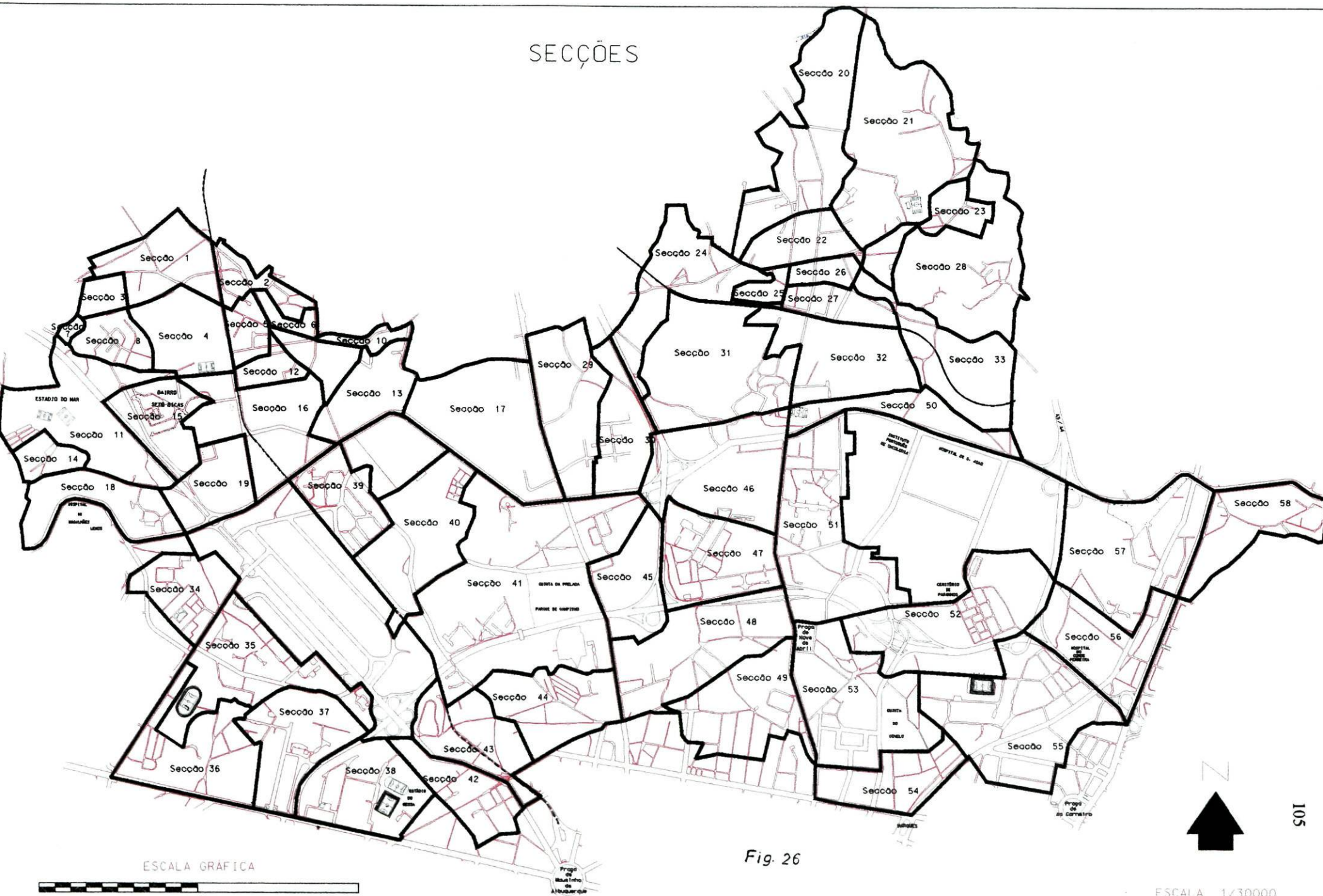

SECÇÕES
Secção 1
Secção 2
Secção 3
Secção 4
Secção 5
Secção 6
Secção 7
Secção 8
Secção 10
Secção 11
Secção 12
Secção 13
Secção 14
Secção 15
Secção 16
Secção 17
Secção 18
Secção 19
Secção 20
Secção 21
Secção 22
Secção 23
Secção 24
Secção 25
Secção 26
Secção 27
Secção 28
Secção 29
Secção 30
Secção 31
Secção 32
Secção 33
Secção 34
Secção 35
Secção 36
Secção 37
Secção 38
Secção 39
Secção 40
Secção 41
Secção 42
Secção 43
Secção 44
Secção 45
Secção 46
Secção 47
Secção 48
Secção 49
Secção 50
Secção 51
Secção 52
Secção 53
Secção 54
Secção 55
Secção 56
Secção 57
Secção 58
ESTADIO DO MAR
BAIRRO SETE BICAS
ESCALA GRÁFICA
N
ESCALA 1/30000

Fig. 26


DENSIDADE POPULACIONAL POR SECÇÃO
LEGENDA : (hab/ha)
0-40
41-80
81-120
>120
ESTADIO DO MAR
BAIRRO SETE BICAS
QUARTEL DE TRANSMISSÕES
HOSPITAL DE MAGALHÃES LEMOS
ZONA INDUSTRIAL
POLO UNIVERSITÁRIO
INSTITUTO PORTUGUÊS DE ONCOLOGIA
HOSPITAL DE S. JOÃO
CEMITÉRIO DE PARAMOS
Praça de Nove de Abril
Praça de Sobreiro
VIA NORTE
VIA
CONTUMIL
ESCALA GRÁFICA
N

residencial de família autónoma que apresenta um a três pisos, ocasionalmente com cave, e por vezes apresentando sinais de acções de modernização.

As secções com densidades baixas (41 a 80 Hab./ha) correspondem a uma ocupação residencial mais recente, resultado da substituição do parque edificado, por edifícios que quase sempre têm quatro e mais pisos, enquadrando-se nalguns casos num contexto de ocupação mista, com comércio e/ou serviços e existência de espaços verdes. Estão nesta situação a urbanização do Foco e área envolvente (38), Rua do Pinheiro Manso e Rua de S. João de Brito (37), Campo Lindo (52) e termo Norte da Av. Fernão Magalhães/Areosa (56, 57 e 58).

Casos há em que domina a construção da habitação de promoção cooperativa (Monte dos Burgos/Rua Nova do Seixo (29)), face à abundância de espaços livres e ao baixo valor fundiário dos terrenos.

As secções que apresentam os valores mais baixos de densidade populacional correspondem a áreas situadas nos interstícios dos espaços mais urbanizados e onde a acessibilidade é menor, sendo por isso abundantes os espaços, livres de ocupação construtiva.

4.2. PROMOTORES DE HABITAÇÃO

No Porto, o problema da habitação dos estratos populacionais de baixos recursos, começa a gravar-se na segunda metade do século XIX, como consequência do intenso afluxo de população à cidade, atraída pelo desenvolvimento industrial, principalmente da indústria têxtil algodoeira e facilitado pela expansão dos meios de transporte.

As soluções para o seu alojamento passaram numa primeira fase pela sobreocupação de edifícios no centro da cidade e posteriormente pela habitação nas «ilhas». Grande parte destes alojamentos constituíam focos de epidemias, como a tuberculose ou a peste bubónica, em virtude de não oferecerem as condições mínimas de higiene e salubridade.[86] Em 1899 a epidemia de peste bubónica "e o cordão sanitário então imposto à cidade despertaram na burguesia urbana um interesse inédito pelos problemas de habitação popular"[87] assistindo-se então, ao aparecimento de algumas iniciativas, com vista à melhoria das condições habitacionais dos operários urbanos. A primeira dessas acções na cidade do Porto, foi realizada pelo jornal "O Comércio do Porto" em 1899, através da abertura de uma subscrição pública, com vista à construção entre 1901 e 1904 de três bairros: o de Monte Pedral edificado em terreno cedido pela Câmara e da autoria do Arq. Marques da Silva, o do Bonfim e o de Lordelo construídos em terrenos adquiridos pelo Estado

Alguns industriais, entre os quais Manuel Pinto de Azevedo também se preocuparam com a construção de habitação social para os seus operários. Na fábrica da Areosa, para além do bairro operário existia uma cantina e uma

---

[86] Fátima Loureiro de Matos - *Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901 - 1956*, Análise Social, Vol. XXIX (127), 1994, p.677-695.

[87] Francois Guichard in Luís A. de Oliveira Ramos (Org.) - *História do Porto*, Porto, Porto Editora, 1994, p.540.

creche, o mesmo vindo a acontecer no complexo fabril da Senhora da Hora, conhecido por Empresa Fabril do Norte[88]. Durante a República o Estado lança algumas iniciativas legislativas, nomeadamente o Decreto nº4415 de 28/6/1918, cujo objectivo era incentivar a construção pelos privados de habitações de boa qualidade para os trabalhadores, no entanto a iniciativa privada não se mostrou muito interessada em investir neste sector. Entre 1914 - 1917, dá-se início à intervenção municipal tendo a Câmara promovido a construção de 312 habitações, distribuídas por quatro colónias operárias, destacando na área em estudo a colónia Manuel Laranjeira com 130 casas [89] e a colónia Estevão de Vasconcelos com 90 casas.

Em 1933, pelo Decreto-lei 23052, é criado o regime das "casas económicas", destinadas a um grupo social que consegue obter habitação própria através da aquisição de moradias de propriedade resolúvel. São construídas 1.562 habitações distribuídas por diferentes áreas da cidade: enquadradas na área em estudo há a referir o bairro de Paranhos, o bairro do Amial, o bairro de Costa Cabral e o bairro de Ramalde.

---

[88] A Empresa Fabril do Norte ou Fábrica dos Carrinhos, foi fundada em 12 de Fevereiro de 1905 por Manuel Pinto de Azevedo, tecelão que em terreno da actual, instalou um barracão e aí montou alguns teares. Tornou-se uma das melhores fábricas de têxteis do Norte do país e progrediu de tal forma, em área e produção, que em 1908, o Rei D. Manuel II veio inaugurar as novas instalações. A sua área era extensa , além da secção produtiva de fiação e tecelagem, integrava, um edifício apropriado com camaratas separadas para ambos os sexos e quartos individuais para os empregados de escritório, uma creche que zelava pelo bem estar das crianças, enquanto as mães trabalhavam, posto médico bem apetrechado, parteira ao domicílio, com ambulância privada, corporação de bombeiros voluntários, clube desportivo, situado em frente à empresa, separado pela linha férrea, conhecido por Educação Física do Norte (hoje Centro Cultural da Senhora da Hora) e ainda o bairro operário, constituído por casas geminadas individuais, destinadas aos seus operários e família. Atrás do bairro operário, havia também casas voltadas para a quinta da Empresa Fabril do Norte, na qual se cultivavam produtos hortícolas e produção pecuária , destinada ao consumo da cantina da fábrica e o excedente da quinta era para comerciar.
Actualmente passa por uma crise, própria da indústria têxtil e a sua produção diminuiu. Pertence actualmente ao Eng. Belmiro de Azevedo, o qual tem já em curso, na área onde antes existia o bairro operário e a quinta, um empreendimento imobiliário de grandes dimensões , o Norte Shopping.
Coligido de Ilda Amália Fernandes - *Senhora da Hora Subsídio para a sua Monografia,* Matosinhos, Contemporânea Editora, 1996, p.51-54.

[89] Parte destas habitações foram destruídas para a construção da Via de Cintura Interna.

As camadas menos favorecidas da população não foram contempladas com este tipo de habitação, continuando a registar-se enormes carências habitacionais. Por tal facto, em 1940 dá-se início ao Plano de Salubrização das Ilhas, cujo o objectivo era construir cerca de 9.000 novos fogos e recuperar 3.700 casas em «ilhas», tendo-se todavia construído, entre 1940 e 1956, apenas 743 fogos em localizações periféricas. Assim continuavam por solucionar os graves problemas habitacionais.

Entre 1956 e 1966 com o Plano de Melhoramentos para a cidade do Porto, assistiu-se à construção de 6.072 fogos, aos quais se devem juntar mais 1.674 construídos entre 1966 e 1971, o que levou à deslocação de mais de 30.000 habitantes para a periferia, onde os novos bairros vieram a ser predominantemente construídos [90]. (Anexo 7)

As habitações destes bairros estão integradas em edifícios de rés-do-chão e três andares e excepcionalmente com mais um pavimento. A maioria dos novos agrupamentos de habitações, possuem pequenos estabelecimentos comerciais, instalados no pavimento térreo dos edifícios habitacionais, que constituem, por assim dizer, reduzidos centros comerciais.

Convém também referir que, no concelho de Matosinhos, a autarquia em colaboração com a Administração Central investiu fortemente na promoção de habitação, tendo em 1993 contabilizado 2.375 habitações, construídas pelas várias freguesias [91]. A autarquia incentiva porém outros promotores e muito especificamente, entre eles, as cooperativas. Apoiando-as através da cedência de terrenos, aquelas encontram, neste concelho um óptimo local de implantação, motivo pelo qual o concelho é conhecido como a capital do cooperativismo.

---

[90] Manuel A. Correia Teixeira *Do Entendimento da Cidade à Intervenção Urbana. O Caso das «ilhas» da Cidade do* Porto, Porto, Revista Sociedade e Território nº2, Edições Afrontamento, 1985, p.74 - 89.

[91] S/ autor - *Para acabar de vez com as «ilhas»: Câmara Constrói 5.500 casas,* Matosinhos .Revista Municipal nº3, 1993, p.6 - 12.

Concentrando no seu território vinte por cento do movimento cooperativo de habitação a nível nacional, é na Senhora da Hora que o movimento cooperativista prolifera de forma extraordinária, centrando-se a maior parte na área da Barranha e abrangendo milhares de pessoas que, de outra forma, teriam enormes dificuldades no acesso a uma habitação digna. (Anexo 8)

A análise dos dados quanto ao edificado no Porto Norte, (Anexo 9) permite-nos verificar que, desde 1940 a 1991, se assiste a um aumento considerável em todas as freguesias da área, sendo no entanto de salientar o número da alojamentos construídos na freguesia da Senhora da Hora, onde se regista um aumento de seis vezes e meia em relação ao número de alojamentos existentes em 1940, logo seguida de S. Mamede de Infesta (3.9), Ramalde (3.5) e Paranhos (2.4).

Quanto à dinâmica deste crescimento (fig.28) Paranhos apresenta a proporção de alojamentos construídos até 1940 mais elevada (40,8%), logo seguida de Ramalde (28,0%), S. Mamede de Infesta (25,0%) e por último Senhora da Hora (15,3%). No entanto, é no período de 1960/81 que se dá um forte incremento ao aumento do número de alojamentos, apresentando a Senhora da Hora (109%) e Ramalde (106%) os maiores crescimentos. Na década de oitenta é a freguesia da Senhora da Hora que regista o surto de construção de alojamento mais elevado (94,5%), seguida de S. Mamede de Infesta (33,7%), reforçando-se a tendência já iniciada de descentralização residencial, para as freguesias mais próximas à envolvente concelhia do Porto. O Porto Norte concentra assim 28,7 % do número de alojamentos existentes nos concelhos do Porto e Matosinhos [92].

[92] Apesar deste crescimento, o levantamento do número de barracas feito no âmbito do PER (Programa Especial de Realojamento) em 1993, detectou 27 casos em Paranhos, 55 em Ramalde, 413 em S. Mamede de Infesta e 268 na Senhora da Hora. Segundo dados fornecidos pelas respectivas Divisões de Habitação da Câmara Municipal do Porto e da Câmara Municipal de Matosinhos.

NÚMERO DE FOGOS CONSTRUIDOS



Fig.28

Convém nesta altura salientar os principais agentes responsáveis pela promoção de habitação no Porto Norte, nas últimas décadas, e que explicam em parte todo este processo de descentralização residencial e alargamento da mancha urbana. Assim, desde meados dos anos cinquenta até à década de setenta, a política seguida no sector da habitação, caracterizou-se pelo forte intervencionismo do Estado. "Entre 1974 e 1976, no período revolucionário, reforçou-se o cariz intervencionista do Estado. Mas a estrutura da política de habitação manteve uma assinalável continuidade, orientando-se para o reforço da produção de habitações de renda económica e de custos controlados"[93]. No prosseguimento desta política, no Porto Norte é bem visível o elevado número de habitação social de promoção pública. (fig.29)

Durante os anos oitenta, com a consolidação da democracia e alcançada a estabilidade político-constitucional, cria-se uma conjuntura económica que leva a outras prioridades orçamentais, verificando-se uma diminuição da intervenção do Estado, relativamente ao sector da habitação[94]. É neste contexto que será reconhecido o papel que as cooperativas de habitação podem desempenhar na promoção de alojamento para as classes mais desfavorecidas.

Apesar da organização do movimento cooperativo habitacional se ter iniciado nos finais do século XIX, somente no período que se seguiu a 1974 se criou uma conjuntura propícia à formação e desenvolvimento das actividades ligadas ao cooperativismo e mais concretamente às cooperativas de habitação. Estas têm desempenhado um importante papel de promoção de habitação destinada

---

[93] Comissão de Peritos com a colaboração de Francisca Azevedo - *Livro Branco sobre a Política de Habitação em Portugal*, Lisboa, I Encontro Nacional da Habitação, 1993, p.31.

[94] Esta quebra é o resultado da orientação política, tomada para este sector, a partir de 1983, passando o Estado a sugerir que a promoção de habitação social deveria ser da responsabilidade dos Municípios , Cooperativas e Empresas Privadas (pela via dos contratos de desenvolvimento para a habitação), abandonando a Administração Central, a função de promotora directa de habitação.

HABITAÇÃO SOCIAL



Fontes: C.M.Porto.C.M.Matosinhos.FENACHE

Fig.29

SENHORA DA HORA
1 - C.H.E.- "SETE BICAS" (AZENHA DE CIMA)
2 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "BOA NOVA"
3 - C.H.E. - "SETE BICAS" (BARRANHA)
4 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "FAVO"
5 - CASAS ECONÓMICAS DA BARRANHA
6 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "CETA"
7 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "O TRIPEIRO"
8 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO DA "BARRANHA"
9 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "HAZAL"
10 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "Sto ILDEFONSO"
11 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "19 DE FEVEREIRO"
12 - EDIFICIO "UCHA"(SETE BICAS/NORTECOOP/CETA/AGUA VIVA
13 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "HABECE"
14 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "TELHA"
15 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "GENTE DO AMANHÃ"
16 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "JUNTOS VENCEREMOS"

S. MAMEDE DE INFESTA
17 - BAIRRO DO SEIXO
18 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "REALIDADE"
19 - CASAS ECONÓMICAS DA AMIEIRA
20 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "NORTECOOP"
21 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "FAVO"
22 - BAIRRO DE MOALDE

RAMALDE
23 - CASAS ECONÓMICAS DE RAMALDE
24 - BAIRRO DE RAMALDE
25 - BAIRRO DE PEREIRÓ
26 - BAIRRO DE CAMPINAS
27 - BAIRRO DA PREVIDÊNCIA
28 - BAIRRO NOVO DE RAMALDE
29 - BAIRRO DAS CRUZES (Pré-fabricados)
30 - BAIRRO DE FRANCOS
31 - BAIRRO CENTRAL DE FRANCOS
32 - CIDADE COOP. DA PRELADA * + COOP. NOVA RAMALDE
33 - BAIRRO DE RAMALDE DO MEIO
34 - BAIRRO DO VISO
35 - BAIRRO DE Sto EUGÉNIO
36 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "HABECE"
37 - COLÓNIA ESTÊVÃO DE VASCONCELOS (BAIRRO DOS CASTELOS)

PARANHOS
38 - BAIRRO DE Sta LUZIA
39 - BAIRRO DO AMIAL
40 - BAIRRO DO REGADO
41 - BAIRRO DO CARVALHIDO
42 - BAIRRO DO BOM PASTOR
43 - BAIRRO DO VALE FORMOSO
44 - BAIRRO LEONARDO COIMBRA
45 - BAIRRO NOVO DO AMIAL
46 - BAIRRO NOVO DE PARANHOS
47 - BAIRRO DA AGRA DO AMIAL
48 - BAIRRO DE S. TOMÉ
49 - BAIRRO DO CARRIÇAL
50 - BAIRRO DE CASAS ECONÓMICAS DE PARANHOS
51 - BAIRRO DO OUTEIRO
52 - COOPERATIVA DE HABITAÇÃO "LARCOOP"
53 - BAIRRO DA AREOSA

sobretudo aos grupos populacionais de classe média e média-baixa, não abrangidos pela construção de habitação municipal ou privada.

Por iniciativa de cerca de uma vintena de cooperativas foram já construídos alguns milhares de fogos no Porto Norte, principalmente na área do concelho de Matosinhos, sendo também reconhecida a boa qualidade não só a nível do edificado mas também no que respeita aos espaços e equipamentos colectivos. (fig.30 e 31)



Fig. 30 - Cooperativa na Barranha



Fig. 31 - Bairro de Santa Luzia e do Regado

4.3. CARACTERÍSTICAS DO PARQUE HABITACIONAL

A análise da evolução do número de alojamentos nos últimos 40 anos, permite apercebermo-nos do forte crescimento do parque imobiliário no Porto Norte, que assume um importante papel como suporte residencial de uma força de trabalho em parte ligada ao mercado portuense.

Assiste-se a uma descentralização da residência como consequência do crescimento do núcleo central do Porto, mas também condicionada pelo dinamismo do próprio espaço periférico. Assim, alguns factores que estão na base desta descentralização residencial prendem-se com razões de diferenciação e especialização funcional do espaço urbano do Porto, associada designadamente à desconcentração espacial da indústria, o que leva a uma localização de fábricas ocupando progressivamente o espaço rural ou áreas, geralmente nos arredores da cidade, que se constituem como zonas industriais, dotadas de infra-estruturas e de boa acessibilidade, além de terrenos mais baratos.

O custo dos solos, a falência do mercado de arrendamento, a escassa oferta de habitação social e a melhoria das acessibilidades, quer da rede de transportes públicos, quer ainda da intensificação da utilização do transporte individual, contribuem também para esta tendência de descentralização residencial.

Esta ocupação residencial intensifica-se, não só devido à pressão demográfica, como também devido ao aumento do poder de compra da população, mais acentuado a partir dos anos oitenta. Esta situação, permitiu que uma faixa alargada da população, com um nível de rendimentos médio, canalizasse parte das suas economias para a resolução do seu problema habitacional, o que contribui para a procura crescente de terrenos para a construção, relativamente

acessíveis, de preferência junto aos principais eixos de circulação e nas áreas mais agradáveis da periferia.

A procura de terrenos baratos em localizações cada vez mais periféricas, determina um desenvolvimento urbano contínuo no tempo, mas descontínuo no espaço, fomentando por vezes uma certa anarquia e uma infraestruturação cara, ou mesmo ausente.

Relativamente aos indicadores deste processo urbanizador, através da variação do número de prédios podemos constatar que no período de 1940 a 1960, todas as freguesias apresentam taxas de variação superiores a 50%, excepto Paranhos que apresenta uma taxa mais moderada (de 30%, ainda assim superior à taxa de crescimento do concelho do Porto, que é de 20,8%). (fig.32) e (Anexo 9)

Para o período que decorre entre 1960 e 1981, nas freguesias de Ramalde e Paranhos e no próprio concelho do Porto, verifica-se uma taxa de variação negativa na evolução do número de prédios, enquanto nas freguesias de S. Mamede de Infesta e Senhora da Hora, bem como para o próprio concelho de Matosinhos, o valor das taxas de variação do número de prédios é positivo, apresentando S. Mamede de Infesta o valor mais elevado, de 66,4%.

Tal situação ter-se-á ficado a dever a processos de substituição de habitações de rés-do-chão e provavelmente um andar, por prédios de 5 e mais pavimentos, e ainda, face, por vezes, à estreita largura dos lotes de terreno dessas edificações primitivas, ter havido a necessidade de junção de vários fracções de terreno para a construção de complexos habitacionais que oferecem condições de funcionalidade melhor adaptadas aos interesses dos promotores imobiliários e da procura habitacional.

Este último processo é visível sobretudo em Ramalde e Paranhos, onde o espaço construído estava mais consolidado já desde o ínicio do século, com tipologias

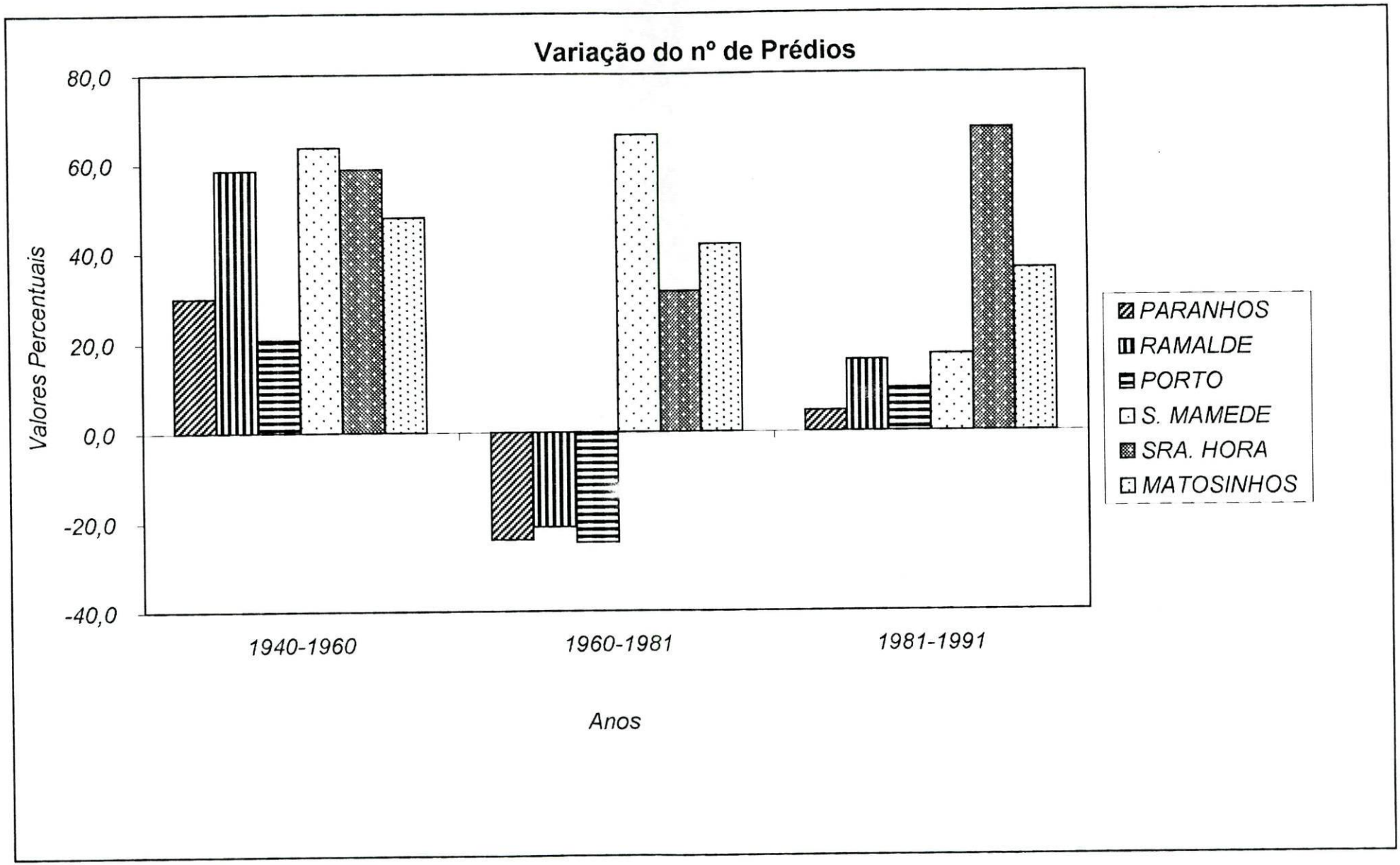

Variação do nº de Prédios
80,0
60,0
40,0
20,0
0,0
-20,0
-40,0
Valores Percentuais
1940-1960
1960-1981
1981-1991
Anos
PARANHOS
RAMALDE
PORTO
S. MAMEDE
SRA. HORA
MATOSINHOS

Fig. 32

de habitação que hoje dificilmente encontram procura, porque se não coadunam com as exigências e ritmo de vida da maioria da população.

Entretanto, nas freguesias de S. Mamede de Infesta e Senhora da Hora, a variação positiva do número de prédios estará seguramente aliada à existência de uma elevada capacidade de oferta de solo edificável a custos acessíveis.

No período de 1981/91 assiste-se novamente a taxas de variação positivas na evolução do número de prédios em todas as freguesias, apresentando no entanto valores relativamente baixos, excepto na freguesia da Senhora da Hora (que tem uma taxa de variação de 67,5%).

Relativamente à variação do número de alojamentos, é possível verificar que no período de 1960/81 se regista um acréscimo acentuado em todas as freguesias, destacando-se Ramalde e Senhora da Hora, com as taxas mais elevadas, respectivamente de 106,1% e 109%. No período seguinte, de 1981/91, nota-se um abrandamento nas referidas taxas de variação, continuando a destacar-se a freguesia da Senhora da Hora com a taxa de 94,5%. (fig.33)

A análise da distribuição do número médio de alojamentos por edifício e secção (fig.34) permite-nos verificar uma grande heterogeneidade em termos espaciais. Destaca-se, contudo, as secções de S. Mamede de Infesta onde se regista o número mais baixo de alojamentos por edifício, denotando o predomínio de habitação de tipo moradia, ou de forte cariz rural, assim como também em algumas áreas valorizadas (Av. Boavista e tramo inicial da Av. Antunes Guimarães). É no entanto de registar que os empreendimentos imobiliários de 4 e mais pisos construídos quer em áreas onde se efectuou a renovação do edificado quer em espaços periféricos de forte implantação de habitação de tipo cooperativo, registam um número de alojamentos por edifício maior. Estão neste

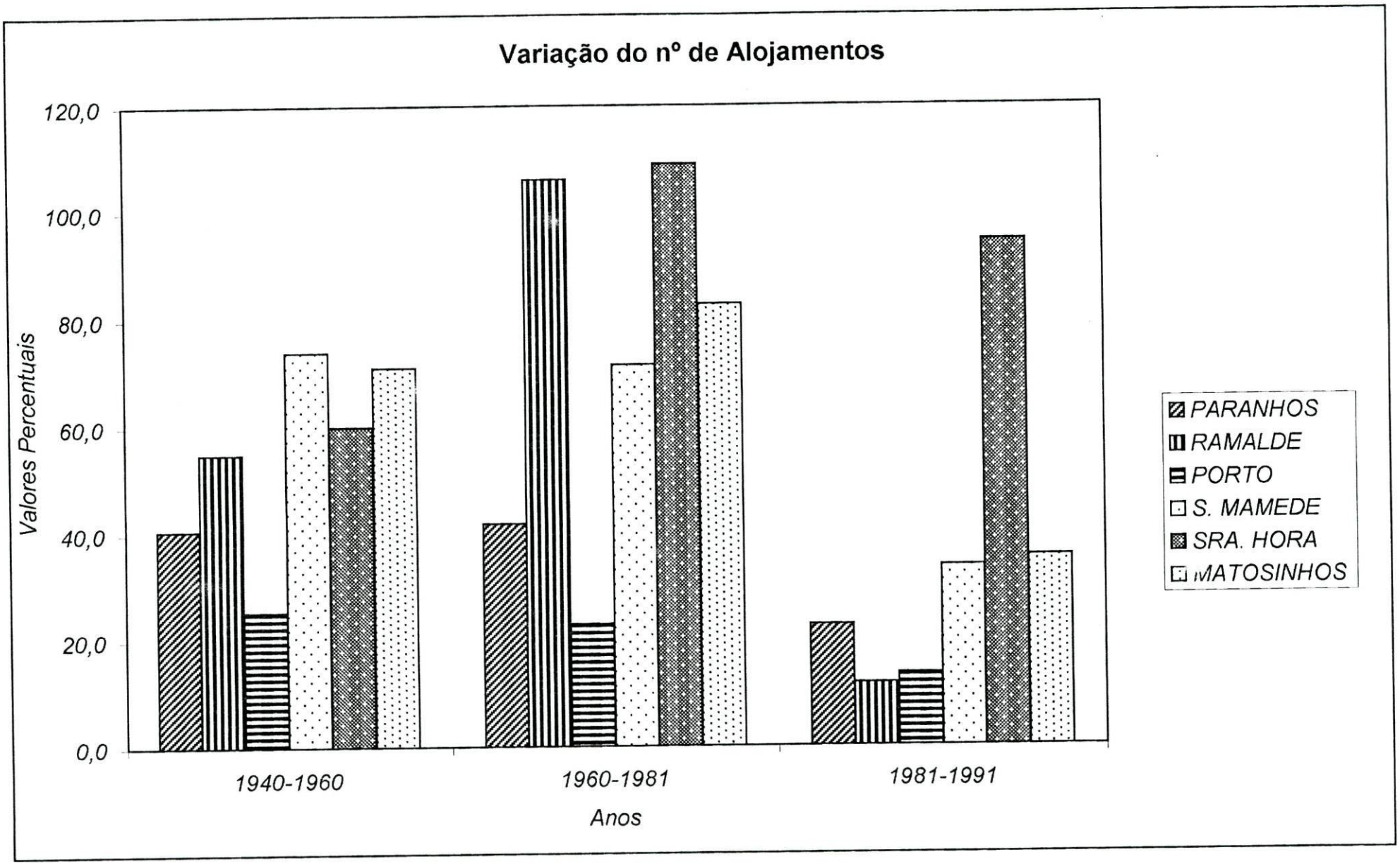

Variação do nº de Alojamentos
120,0
100,0
80,0
60,0
40,0
20,0
0,0
Valores Percentuais
1940-1960
1960-1981
1981-1991
Anos
PARANHOS
RAMALDE
PORTO
S. MAMEDE
SRA. HORA
MATOSINHOS

Fig. 33

NÚMERO DE ALOJAMENTOS POR EDIFICIO E SECÇÃO

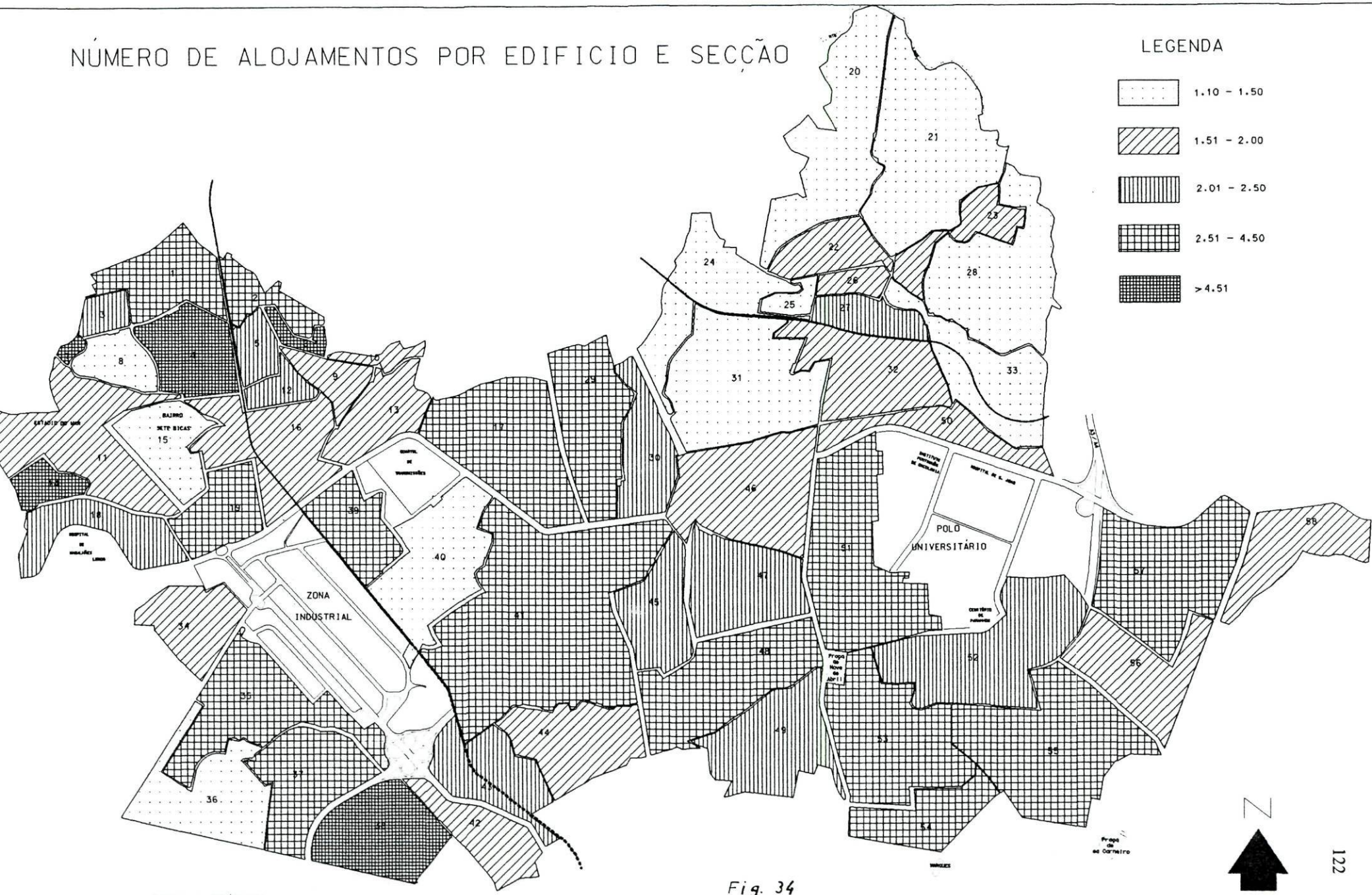


Fig. 34

grupo a urbanização do Foco (38), Azenha (14), Barranha (7), Estação da C.P. (4) e a área do Centro Comercial Londres (6).

No que diz respeito à variação do número de famílias, (Anexo 10) mantêm-se a tendência já verificada na década de 1970 a 1981 nas freguesias do concelho de Matosinhos - S. Mamede de Infesta e Senhora da Hora, sendo estas as que registam taxas de variação mais elevadas, respectivamente 16,9% e 62,9% no período de 1981 a 1991. Em contrapartida, para o mesmo período, nas freguesias de Ramalde e Paranhos, a variação do número de famílias é reduzida (5% e 10,8% respectivamente), o que terá que ser visto associadamente com a estagnação na evolução do número de residentes. (fig.35)

Paralelamente, podemos verificar que face à leitura da repartição espacial da constituição do agregado familiar, (fig.36) se verifica a predominância de famílias numerosas, não só nas secções de forte implantação de bairros de habitação social, como também em áreas de urbanização mais antiga. Assistir-se-á com frequência, a uma dificuldade, de classes de estatuto económico mais precário, resolverem os seus problemas de habitação, pelo que o alojamento inicialmente destinado à família nuclear vai progressivamente ser usufruído pela família alargada, surgindo situações que conduzem a graves problemas sociais, tais como sobreocupação, promiscuidade, violência familiar, etc..

Nas secções de ocupação residencial mais recente (Senhora da Hora e S. Mamede de Infesta) o número médio de pessoas por família é mais reduzido, em grande parte devido ao domínio de famílias relativamente jovens. Associado a um casamento recente, verifica-se muitas vezes uma concepção de alargamento do agregado familiar, nomeadamente filhos, enquadrada num horizonte temporal dilatado, face à necessidade de ambos trabalharem para poderem, na maior parte

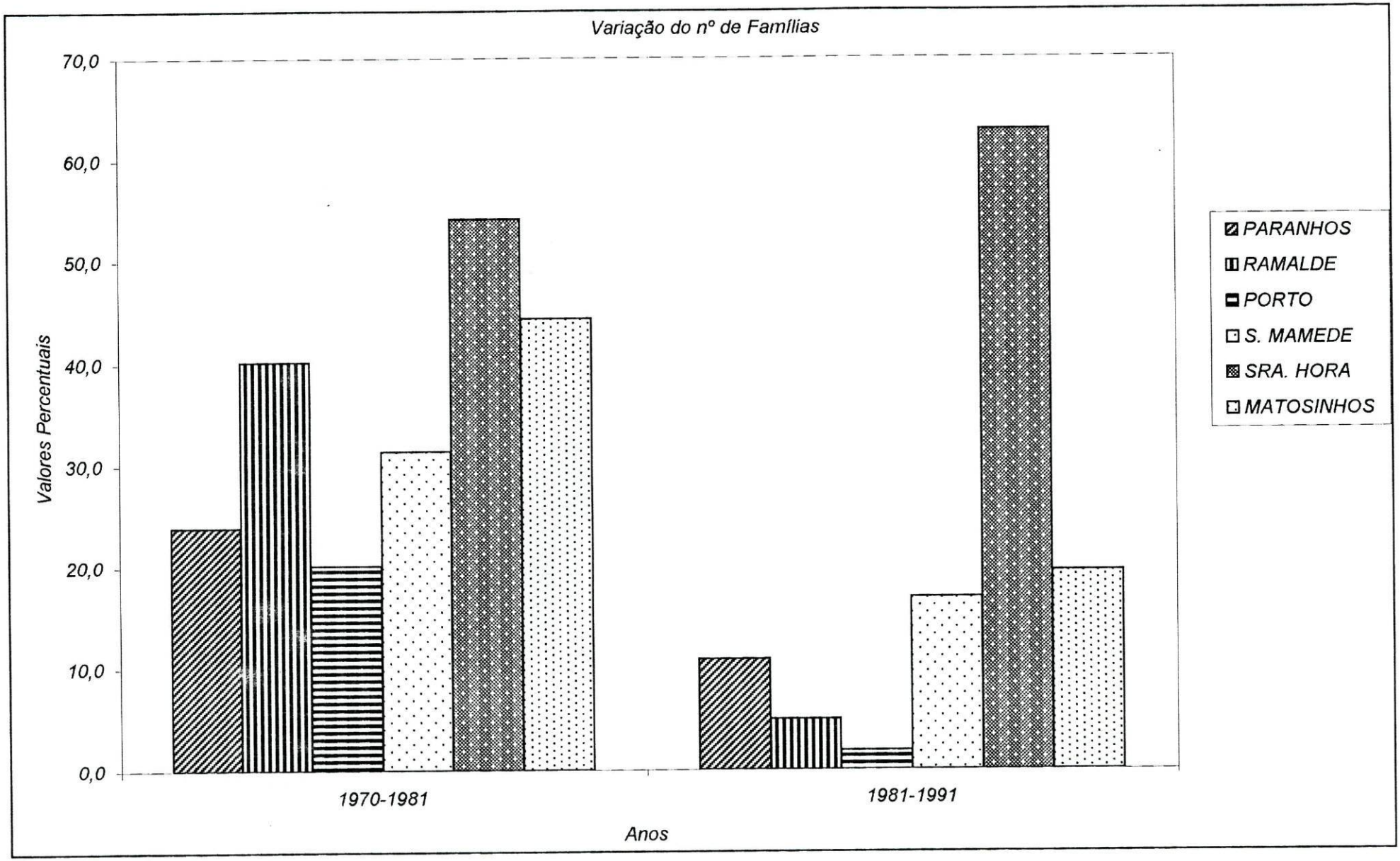

Variação do nº de Famílias
70,0
60,0
50,0
40,0
30,0
20,0
10,0
0,0
Valores Percentuais
1970-1981
1981-1991
Anos
PARANHOS
RAMALDE
PORTO
S. MAMEDE
SRA. HORA
MATOSINHOS

Fig. 35

NÚMERO DE PESSOAS POR FAMILIA E SECÇÃO

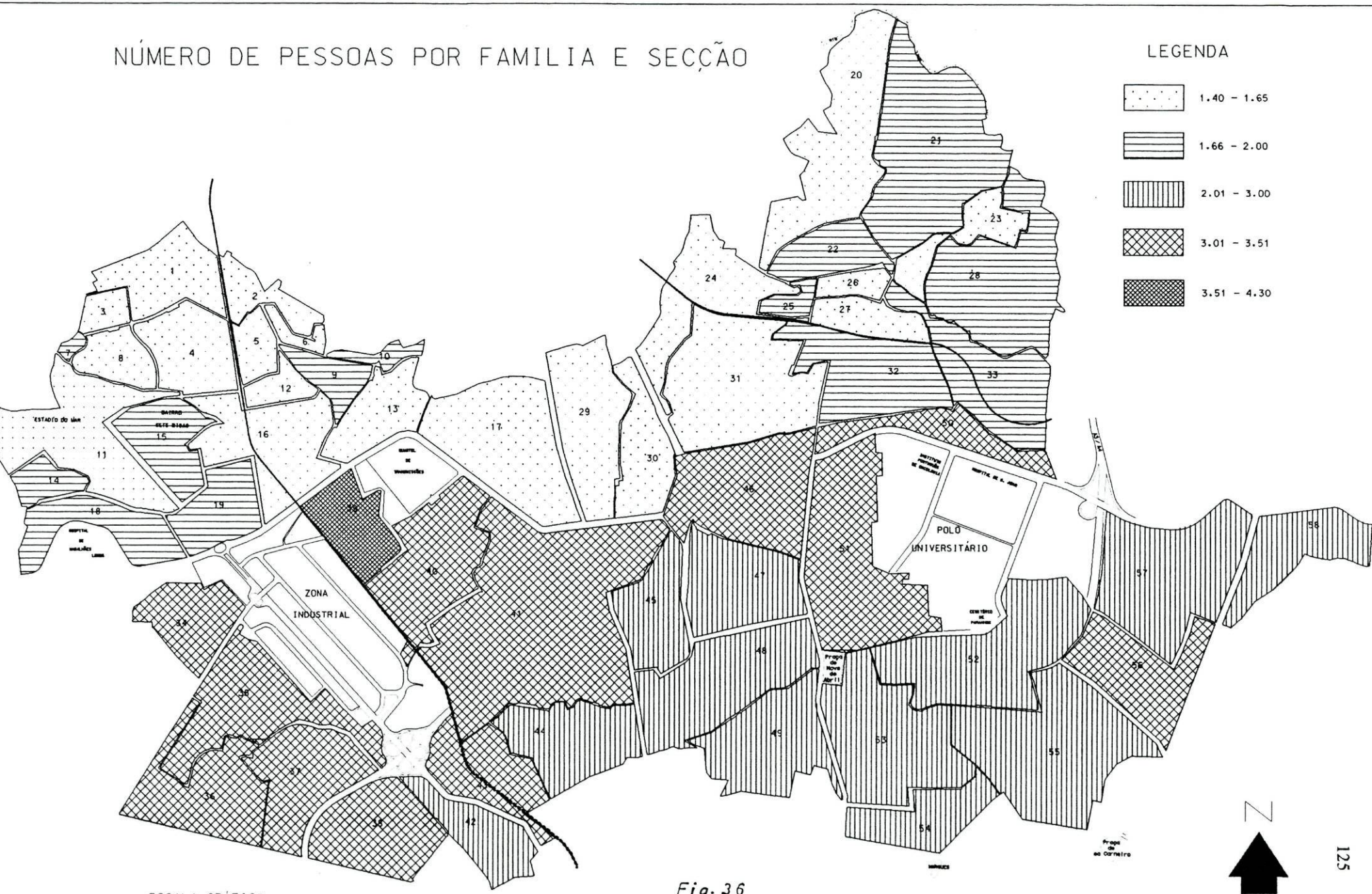


Fig. 36

das vezes, suportar as obrigações relacionadas com a aquisição de casa própria, ou manterem uma situação sócio-económica equilibrada.

5. ACTIVIDADES ECONÓMICAS NO PORTO NORTE

5.1 POPULAÇÃO ACTIVA E CARACTERIZAÇÃO DAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Importa agora conhecer as actividades que ocupam o espaço e a sua estruturação no Porto Norte, para não só compreender melhor o modo como as pessoas se articulam com os espaços e estes entre si, mas também para avaliar relações entre a residência, as actividades que a apoiam e o emprego que estas geram, de forma a detectar o grau de dependência em relação ao centro urbano do Porto.

Relativamente à população activa, verifica-se que as freguesias de Paranhos e Ramalde possuem taxas de actividade mais baixas que as freguesias de S. Mamede de Infesta e Senhora da Hora, o que estará provavelmente relacionado com o facto já referido, destas últimas apresentarem uma percentagem maior de população em idade de trabalhar. (fig.37) Note-se que entre 1981 e 1991 a população activa do Porto Norte registou um acréscimo global de 10,7%.

No que se refere à estrutura sectorial das actividades a que se entregam os 58693 activos (valores de 1991) do Porto Norte, é de notar a clara predominância do terciário no emprego, tendência que se reforçou na última década.

		População	Residente	População	Activa
Concelho	Freguesia	Nº	%	Nº	%
	Paranhos	50906	16,8	22636	44,4
	Ramalde	36300	12	16205	44,6
Porto		302472	100	133666	44,1
	S.Mamede Infesta	20468	13,5	9829	48
	Sra. da Hora	19988	13,2	10023	50,1
Matosinhos		151682	100	70763	46,6

Fig.37 - População Activa e Taxa de Actividade 1991

Fonte:I.N.E.

No período de 1981/91, verifica-se que em todas as freguesias do Porto Norte se regista uma diminuição acentuada da população activa ligada ao sector secundário, registando-se uma aumento do sector terciário mais ou menos equivalente ao decréscimo registado no secundário, tendência visível também relativamente à média concelhia do Porto e Matosinhos (fig.38) e (Anexo 11)

Relativamente ao sector primário ele não tem representatividade em termos de população activa, pelo que a sua análise no contexto de uma área intensamente urbanizada, deixa de ter qualquer significado, já que alguns desses espaços agricultados o serão enquanto o seu valor, no mercado, não atinge as expectativas dos proprietários, mantendo-se assim como espaços expectantes para urbanização, construção de equipamentos ou zonas verdes.

Nas freguesias em análise a população residente com actividade económica ligada ao sector terciário, apresenta valores percentuais de emprego superior à média do respectivo concelho, excepto Ramalde, e mais de 50% dos activos do sector terciário, estão ligados a serviços de Natureza económica. (fig.39) e (Anexo 12)

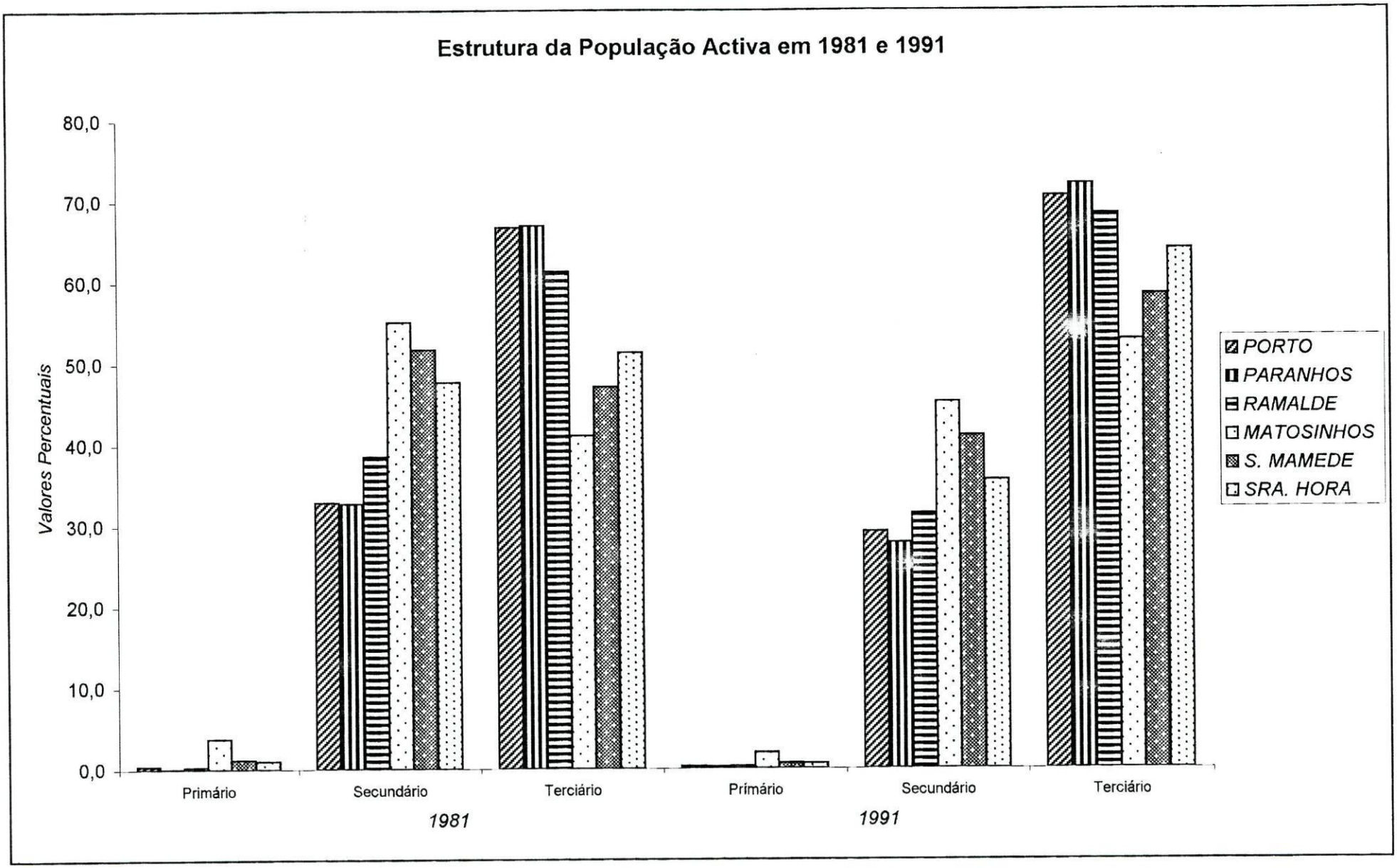

Estrutura da População Activa em 1981 e 1991
80,0
70,0
60,0
50,0
40,0
30,0
20,0
10,0
0,0
Valores Percentuais
Primário
Secundário
Terciário
Prímário
Secundário
Terciário
1981
1991
PORTO
PARANHOS
RAMALDE
MATOSINHOS
S. MAMEDE
SRA. HORA

Fig. 38

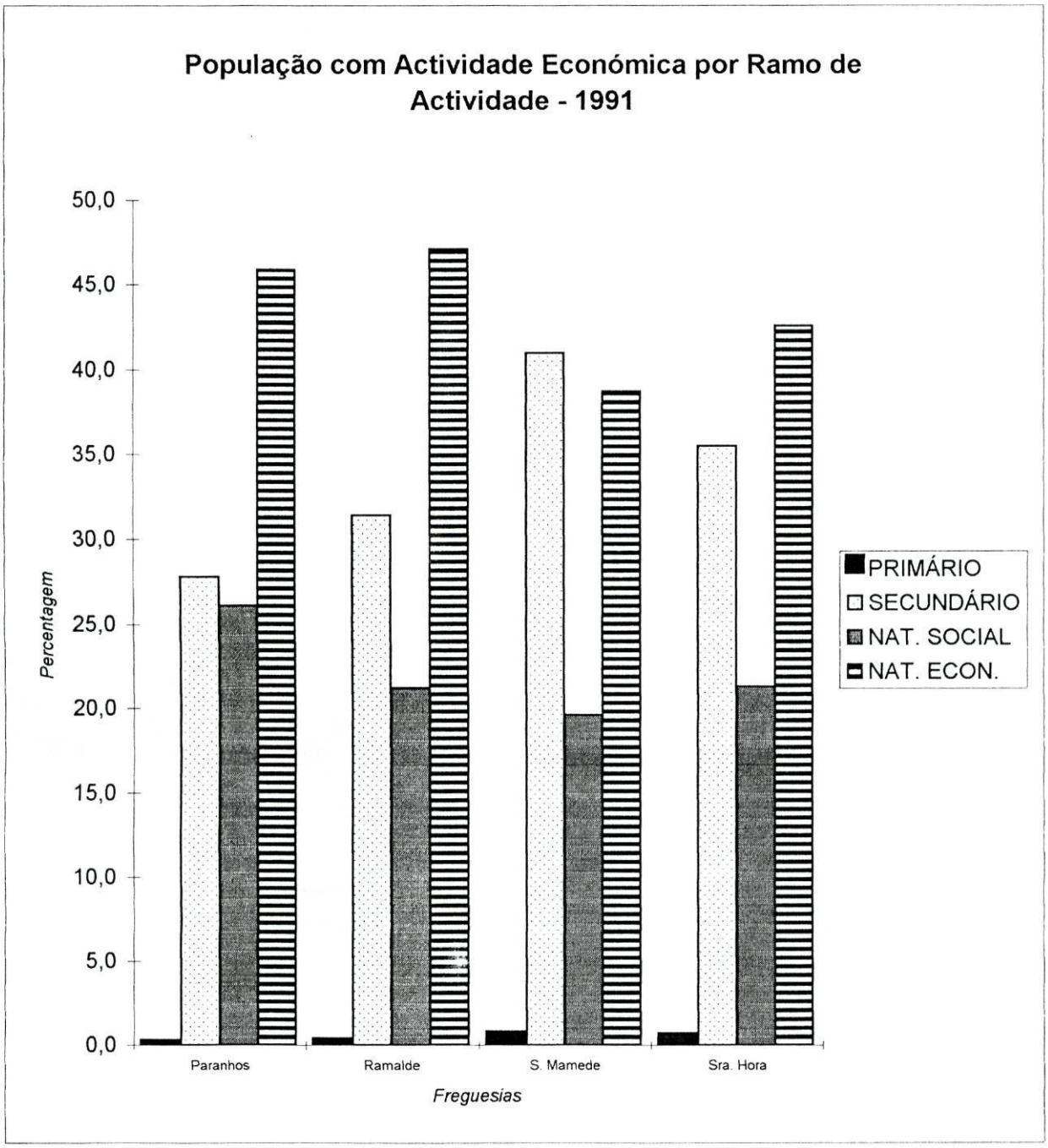

População com Actividade Económica por Ramo de Actividade - 1991
50,0
45,0
40,0
35,0
30,0
25,0
20,0
15,0
10,0
5,0
0,0
Percentagem
Paranhos
Ramalde
S. Mamede
Sra. Hora
Freguesias
PRIMÁRIO
SECUNDÁRIO
NAT. SOCIAL
NAT. ECON.

Fig. 39

Se atentarmos à implantação das actividades económicas no Porto Norte, é-nos dado constatar que o principal uso do solo está relacionado com a ocupação residencial, apresentando uma progressiva tendência de expansão da mancha urbana para espaços periféricos ao centro urbano portuense. Esta crescente ocupação residencial, evidencia a força directriz das principais vias irradiantes do epicentro urbano e ainda a incapacidade de produção de habitação de baixo custo. Assim a expansão da urbanização obedece a uma lógica do crescimento do centro, que assenta por um lado na forte concorrência que outras actividades exercem e, por outro, na menor disponibilidade de espaços a nível da produção do solo edificável, contribuindo para a inflação dos preços dos terrenos e conduzindo a uma descentralização espacial da residência.

É de considerar que nesta ocupação residencial periférica cada vez mais há que ter em conta a capacidade polarizadora de outros centros urbanos, nomeadamente de Matosinhos e da Maia, induzida pelas estruturas comerciais e serviços de suporte da população e ainda pelas unidades industriais aí existentes. Nesta evolução urbanística é constatável uma estrutura espacial que evidencia a tendência de reforço do terciário especializado na área central, predominando uma localização dispersa da indústria e coexistindo os usos residenciais com os restantes, nomeadamente comércio e serviços.

Uma análise mais detalhada à implantação destas actividades no Porto Norte, (Anexo 13) permite-nos verificar que se tem registado um aumento em todos os ramos de actividade. Na freguesia de Ramalde para o período de 1982/91 há um aumento que quase triplica o número existente em 1982, paralelamente a Senhora da Hora que regista um aumento que atinge o dobro. É no entanto de referir que o ramo de actividade onde se verifica uma maior variação é no caso de Ramalde os serviços de natureza económica (4.6) e o comércio grossista

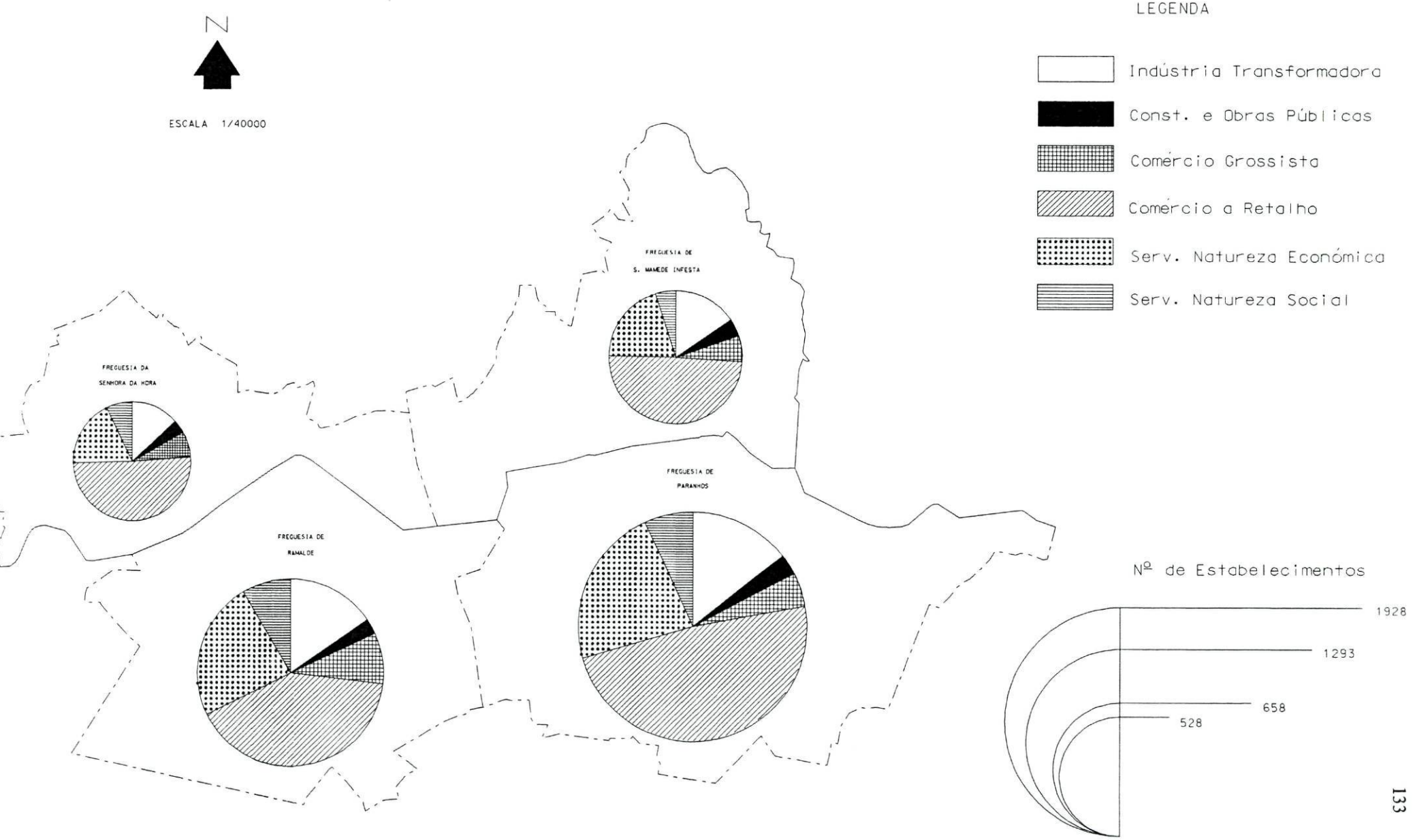
(4.2), facto a que não é alheio a existência de elevado número de armazéns, numa área inicialmente destinada a zona industrial. Na Senhora da Hora foi principalmente o comércio grossista (6.0) e a construção e obras públicas, em Paranhos verifica-se um crescimento para mais do dobro das actividades económicas ligadas aos serviços de natureza social (2.3), enquanto que em S. Mamede de Infesta é o comércio grossista que vê o seu número quase triplicar (2.9). Os restantes ramos de actividades nestas freguesias têm um crescimento moderado. A tendência detectada na área para um aumento do número de estabelecimentos do comércio grossista, tem a ver com a necessidade de amplos espaços pelo que o encontram nesta área, ainda com alguma facilidade.

Se analisarmos agora o peso dos diferentes ramos de actividades económicas no cômputo geral das actividades em 1991, (Fig.40) é visível o elevado peso dos estabelecimentos do comércio retalhista, atingindo na Senhora da Hora 51% do total das actividades económicas, em S. Mamede de Infesta 49%, Paranhos 48% e Ramalde apenas 41%. Seguem-se as actividades ligadas aos serviços de natureza económica.

Podemos verificar que dois terços dos estabelecimentos existentes no Porto Norte estão ligados ao comércio a retalho e a serviços de natureza económica, enquanto do restante terço, é de destacar o peso do ramo das indústrias transformadoras, apresentando S. Mamede de Infesta o valor mais elevado (16%), logo seguido de Ramalde (15%), Paranhos (14%) e Senhora da Hora (13%).

Na indústria transformadora, predominam os estabelecimentos ligados às indústrias de têxteis do vestuário e do couro, responsáveis por mais de 30% do número de estabelecimentos industriais, logo seguida da indústria de produtos metálicos e de máquinas, equipamento e material de transporte, sendo o peso de

DISTRIBUIÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS, POR GRUPOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - 1991



ambos os ramos superior a 50% dos estabelecimentos industriais do Porto Norte. (fig.41)

Além da importância destes ramos da indústria transformadora, verificamos que em Ramalde a presença de indústrias químicas dos derivados do petróleo, do carvão e dos produtos de borracha e plásticos, apresenta um peso considerável (19%), logo seguido das indústrias do papel, artes gráficas e edição de publicações (10%), enquanto os restantes ramos da indústria transformadora têm uma representatividade partilhada por valores mais fracos mas entre si idênticos.

Na área restante, para além dos estabelecimentos industriais com maior representatividade na área, já referidos, há a sublinhar uma distribuição mais ou menos equitativa dos restantes estabelecimentos industriais pelos diferentes ramos de actividade considerados no estudo.

A distribuição espacial das actividades industriais, à excepção da Zona Industrial de Ramalde e da área da Areosa, é caracterizada por uma certa dispersão no espaço, facto resultante de a lógica de localização de grande parte destas unidades mais antigas se situarem na proximidade da mão-de-obra, pelo que, mais recentemente, têm encontrado alguns problemas, devido a terem ficado encravadas num espaço que progressivamente se foi densificando em termos de ocupação residencial. Devido a tal facto, é já visível alguns casos de relocalização industrial, principalmente em áreas periféricas à cidade do Porto. ficando as antigas instalações à espera de empreendimentos imobiliários que rendibilizem os terrenos libertos [95].

No Porto Norte todavia, é predominante o comércio retalhista e serviços de natureza económica. A desagregação dos dados recolhidos para o comércio retalhista dá-nos a conhecer que, entre os diferentes ramos, predominam os

[95] Na área do Carvalhido, Francos e Amial é visível este movimento de substituição da ocupação do solo em terrenos industriais desactivados.

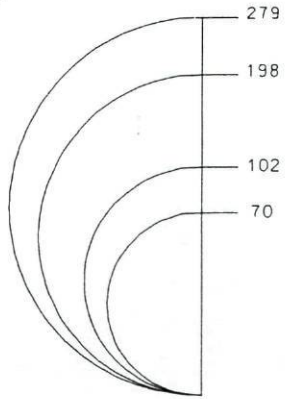
INDUSTRIA TRANSFORMADORA -1991-



LEGENDA

- Alimentação bebidas e tabaco
- Texteis, vestuário e couro
- Madeira e cortiça
- Papel, artes gráficas e edi
- Quimica e derivados do petro
- Produtos minerais n. metáli
- Metalurgica de base
- Fab. de prod. metal. e máqui
- Outras indústrias

Estabelecimentos



ESCALA GRÁFICA

estabelecimentos ligados ao equipamento da casa (drogarias, miudezas, móveis e mobílias, material eléctrico e iluminação, computadores e máquinas industriais). Apresentando também um número de estabelecimentos considerável, segue-se o ramo da alimentação (mercearias, padarias, supermercados e talhos) e ainda o ramo ligado aos hotéis, restaurantes e cafés. No Porto Norte estes três ramos englobam mais de 70% do número de estabelecimentos do comércio retalhista.(Fig.42)

Os estabelecimentos ligados ao equipamento da pessoa são em seguida aqueles que na área têm também uma representatividade assinalável, sendo de destacar o pronto a vestir/confecções, a sapataria e a ourivesaria - relojoaria e joalharia.

Relativamente aos serviços de natureza económica, é dado grande destaque ao grupo dos serviços pessoais e domésticos relacionados com reparações mecânicas diversas, cabeleireiros/barbeiros, lavandaria/tinturaria e garagens, apresentando-se com uma forte representatividade em S. Mamede de Infesta (59%). Um outro grupo que se destaca é o das profissões liberais.

Em Ramalde, para além dos ramos já referidos, é ainda importante destacar os serviços vocacionados às empresas, provavelmente em resultado do apoio necessário à forte concentração de empresas aí existentes. (fig.43)

Por toda a área, ainda que com maior incidência nas freguesias de Paranhos e Ramalde, é visível a implantação de unidades vocacionadas à prestação de serviços de natureza social, principalmente ligadas à educação, à administração e utilidade pública e ainda uma série de associações de índole diversa, desde as que são para fins recreativos e/ou culturais até às de solidariedade social.

Da análise feita, é possível constatar que no Porto Norte se verifica, paralelamente à descentralização residencial, uma dispersão de serviços mais rotineiros e banalizados orientados principalmente para o consumo final,

COMÉRCIO RETALHISTA - 1991



Fig.42

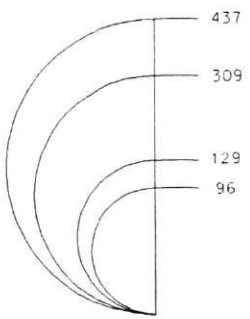
SERVIÇOS DE NATUREZA ECONÓMICA - 1991



LEGENDA

- Pessoais.e domésticos
- Lazer
- Profissões liberais
- Bancos e seguros
- Serv. vocacionados às empresas

Estabelecimentos



ESCALA GRAFICA

Fig.43

individual ou colectivo. Recentemente, o surgimento de estruturas de grandes dimensões (hipermercados e centros comerciais), orientados para o consumo final de massas, e localizadas por razões que se prendem com a disponibilidade de espaço, preferencialmente em áreas periféricas mas próximas da cidade do Porto, tem contribuído para uma alteração dos padrões convencionais de localização das actividades. Há também a considerar o incremento dado, ultimamente, ao Pólo Universitário 2 que está a desencadear uma dinâmica urbana na sua envolvência que se começa já a descortinar pelos empreendimentos imobiliários em construção.

A própria melhoria das acessibilidades, criada pelas infra-estruturas viárias já concluídas ou em fase de execução, poderá no futuro vir precipitar novas dinâmicas urbanas. O ciclo recente do investimento público no sentido de melhorar as acessibilidades veio alterar a tendência de um crescimento urbano de características espontâneas e difusas, contribuindo para que se caminhe para um cenário de maior coesão territorial do Porto e arredores. De facto, no Norte do Porto como "Em Matosinhos, é perfeitamente clara a relevância da área eminentemente residencial compreendida entre o I.P.4 e a Circunvalação (em que o Município aposta em intensificar a oferta de emprego essencialmente terciário), eventualmente reforçada com a futura qualificação de Matosinhos-Sul, a qual poderá intensificar a dinâmica de crescimento na presente década" [96].

[96] HP, CESUR, SEMALY e PLANUM - *Estudo Estratégico do Sistema de Transporte da A.M.P. Fase 1 - Diagnóstico da Situação Actual. Formulação de Cenários*, Porto, 1996, p.10.

5.2. AS ACTIVIDADES ECONÓMICAS NAS VIAS QUE ESTRUTURAM O CRESCIMENTO URBANO DA ÁREA

Espacialmente, o modelo de localização das actividades económicas é muito desequilibrado e fortemente concentrado no Porto. Surgem todavia áreas de evidente concentração, de que são exemplo a Baixa e a Boavista. Com expressão muito menor, há a referir as concentrações periféricas de Matosinhos (Centro e Matosinhos-sul) e do eixo da Av. República em Vila Nova de Gaia. Contudo, o cenário dominante é o da dispersão, verificando-se no interior da malha urbana do Porto uma localização difusa, sendo de notar, no entanto, uma forte implantação de actividades nos principais eixos de relação com a região envolvente: "na estrutura radial da cidade, as velhas estradas de saída desde cedo que atraíram a fixação de actividades económicas e, com o processo de crescimento e o extraordinário desenvolvimento do comércio, passaram a sediar um número de estabelecimentos significativos"[97].

Espacialmente esta preferência, assenta no facto de estas ruas se apresentarem como importantes eixos viários, que suportam grande densidade de tráfego e os estabelecimentos, aqui localizados, servirem simultaneamente, e em proporções variadas, tráfego de passagem, clientes residentes, ou empregados nas áreas vizinhas.

Tratando-se de ruas que atravessam áreas residenciais, é de esperar que, a par de um comércio ocasional e raro,[98] coexistam principalmente estabelecimentos

---

[97] José Alberto V. Rio Fernandes - *O Comércio Na Cidade Do Porto*, Porto. Faculdade de letras da Universidade do Porto, 1993, p.94.

[98] O critério subjacente nesta classificação dos estabelecimentos, é o de frequência de procura. Convém no entanto, referir que esta classificação é cada vez mais discutível, na medida em que se têm vindo a operar profundas transformações na actividade comercial. Na realidade esta classificação revela uma difícil adequação aos tempos mais recentes, na medida em que existe uma maior complexidade do comportamento da oferta e uma significativa segmentação dos consumidores, assim como também de novos comportamentos de aquisição de bens. É cada vez mais frequente abordar-se a classificação dos estabelecimentos atendendo a parâmetros relacionados com: o nível do estabelecimento, seu modernismo, área de influência provável, grau

cuja oferta e prestação de serviços se pauta por um claro predomínio dos bens de primeira necessidade, designadamente os ligados à alimentação e dos serviços de utilização mais ou menos frequente.

Do conjunto de vias estruturantes do crescimento do Porto Norte (Anexos 14 a 16) destaca-se a Rua de Costa Cabral (antigo troço da Estrada de Guimarães), via comercialmente diferenciada das demais que lhe são próximas, e a que apresenta uma das maiores concentrações de estabelecimentos, ligados a um variado leque de actividades. Os ramos de actividades mais bem representados são os da alimentação, equipamento da pessoa, equipamento da casa, hotéis e restaurantes e ainda serviços de natureza económica, com destaque para a mercearia, supermercado, talho, pronto a vestir, tabacarias, papelarias, cafés, confeitarias/pastelarias, restaurantes e ainda farmácias, lavandarias, oficinas de reparações, cabeleireiros e consultórios médicos.

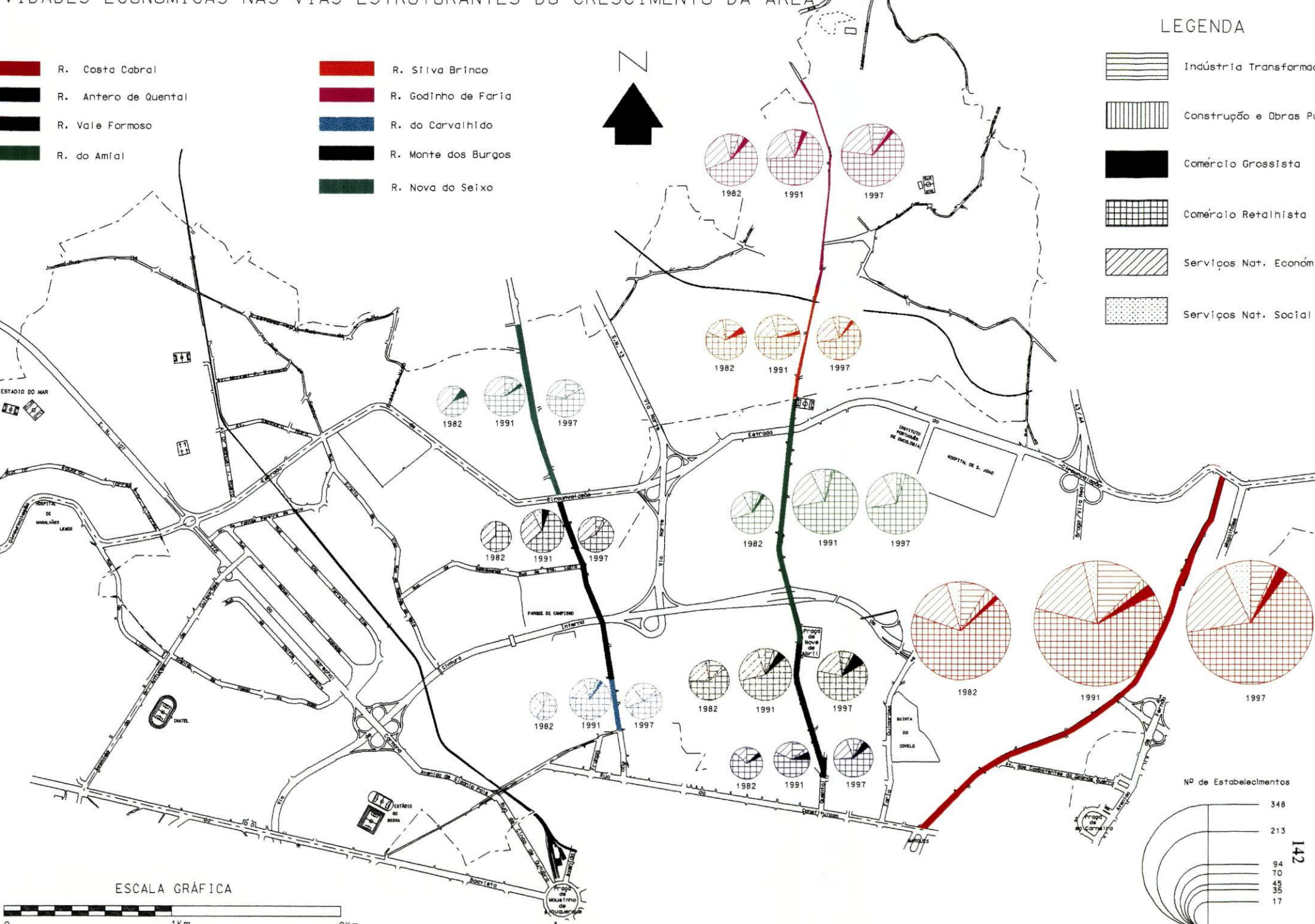
No período de 1982/91 regista-se um elevado aumento do número de estabelecimentos (63,4%), mantendo-se a tendência para o domínio dos mesmos ramos de actividade acima referidos. Em relação ao período de 1991/97, verifica-se uma ligeira diminuição, fruto principalmente da redução dos estabelecimentos ligados ao sector secundário, nomeadamente da indústria transformadora, mantendo-se um número idêntico de estabelecimentos de comércio retalhista e assistindo-se a um aumento considerável dos serviços de natureza social[99]. (fig.44)

Ao longo da antiga Estrada de Braga, no troço que compreende as Ruas Antero de Quental, Vale Formoso, Amial, Silva Brinco e Godinho Faria, é evidente o crescimento do número de estabelecimentos nos períodos em análise,

---

de especialização e superfície de venda. Ver José Alberto V. Rio Fernandes - *O Comércio na Cidade do Porto*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1993, p.36-38.

[99] Nos últimos tempos, é comum assistir-se ao fecho, à abertura ou mudança de ramo de actividade de alguns pequenos estabelecimentos, que adoptando uma política de renovação ou reconversão tentam sobreviver, num meio em que o comércio tradicional sente a concorrência das grandes superfícies comerciais.


VIDADES ECONÓMICAS NAS VIAS ESTRUTURANTES DO CRESCIMENTO DA ÁREA
R. Costa Cabral
R. Antero de Quental
R. Vale Formoso
R. do Amial
R. Silva Brinco
R. Godinho de Faria
R. do Carvalhido
R. Monte dos Burgos
R. Nova do Seixo
N
LEGENDA
Indústria Transformad
Construção e Obras Pú
Comércio Grossista
Comércio Retalhista
Serviços Nat. Económ
Serviços Nat. Social
1982
1991
1997
ESTÁDIO DO MAR
HOSPITAL DE MAGALHÃES LEMOS
INATEL
ESTÁDIO DO BESSA
PARQUE DE CAMPISMO
INSTITUTO PORTUGUÊS DE ONCOLOGIA
HOSPITAL DE S. JOÃO
QUINTA DO COMELO
Praça de Nove de Abril
Praça de Mouzinho de Albuquerque
Praça de Carlos Alberto
Nº de Estabelecimentos
348
213
94
70
45
35
17
ESCALA GRÁFICA
1Km
2Km

nomeadamente 194 estabelecimentos em 1982, 296 em 1991 e 303 em 1997. Também aqui é notório o domínio das actividades ligadas ao comércio alimentar, ao equipamento da casa, equipamento da pessoa, ao ramo da restauração e aos serviços de natureza económica principalmente os pessoais e domésticos. Esta crescente ocupação retalhista acompanham, em certa medida, a expansão do espaço urbanizado verificada nas últimas décadas no Porto Norte.

Na saída pela antiga Estrada da Póvoa de Varzim/Viana do Castelo, no eixo rodoviário constituído pelas Ruas do Carvalhido, Monte dos Burgos e Nova do Seixo, deparamos logo no seu início com a Praça do Exército Libertador (Carvalhido), importante centro de comércio local relacionado com o predomínio de bens de primeira necessidade, designadamente os ligados à alimentação, e dos serviços de utilização mais frequente.

A Av. Sidónio Pais/Via Marechal Carmona, mais conhecida por Via Rápida, eixo viário vocacionado a tráfego rápido de atravessamento e importante via de ligação da cidade ao porto marítimo e ao aeroporto, viu instalar-se na sua envolvência actividades económicas ligadas principalmente ao comércio grossista e a serviços de natureza económica, relacionados principalmente com o sector automóvel. Apesar do Plano Director da Cidade do Porto de 1962, condicionar especificamente esta área, envolvente à Via Rápida, ao desenvolvimento industrial, o "que se verificou entretanto é que, para além de poucas instalações fabris, a maior parte do seu aproveitamento foi feito por instalações de armazenagem de comércio grossista."[100].

Paralelamente, a boa acessibilidade ao centro urbano e a parte substancial da periferia, vai contribuir para que na década de oitenta, seja, também na proximidade da Via Rápida, construída uma grande superficie comercial

---

[100] J. M Pereira de Oliveira - *A Cidade do Porto como Centro Urbano «Histórico»*, Coimbra, Cadernos de Geografia nº2, Instituto de Estudos Geográficos da F.L.U.C., 1983, p.14.

(Hipermercado Continente)[101]. Em construção, na actualidade, encontramos nas imediações mais uma nova área comercial (Norte Shopping), que se prevê venha a dar um importante impulso ao desenvolvimento da área.

Assim quanto à implantação do comércio retalhista é de destacar no Porto Norte o "centro alongado" constituído pela R. de Costa Cabral "principal eixo comercial a Norte da Constituição, sobrepondo-se a outras velhas estradas de relação, como as que asseguravam a saída para Braga (Vale Formoso-Amial) e Viana do Castelo (Praça Exército Libertador-Carvalhido-Monte dos Burgos)"[102], quer pela quantidade considerável de estabelecimentos quer pela representatividade dos diferentes ramos das actividades económicas.

[101] Primeiro hipermercado a abrir no Norte de Portugal, ligado ao Grupo Sonae e inaugurado em Dezembro de 1985.

[102] José Alberto V. Rio Fernandes - *O Comércio na Cidade do Porto*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1993, p.330.

5.3. RENOVAÇÃO DO USO DO SOLO

A evolução urbana pode realizar-se por alargamento do espaço edificado, levando à expansão da cidade para áreas não urbanizadas ou menos urbanizadas, ou por uma renovação do espaço já construído. Neste último caso verifica-se com alguma frequência a mudança do uso do solo, nomeadamente nos antigos espaços industriais, focos potenciais de renovação.

Na verdade, o surto tardio de desenvolvimento industrial verificado na cidade do Porto, reflecte uma escolha das localizações iniciais mais como resultado "da disposição de terrenos livres periféricos de propriedade rural dos fundadores fabris, do que baseado em motivos de posição tecnológica ou acessibilidade."[103].

No decurso do século XX, como já foi referido, implantaram-se na área em estudo, algumas unidades industriais, de grandes dimensões para a época, que progressivamente, com a expansão do crescimento urbano, se viram envolvidas por outras construções. O crescimento urbano torna o solo cada vez mais precioso, cada vez mais caro, e obriga as actividades menos competitivas ou as mais exigentes em dimensões, a instalarem-se em locais mais acessíveis às suas possibilidades financeiras.

Paralelamente, a crise que se abateu nas duas últimas décadas, principalmente no sector da indústria têxtil, contribuiu para o encerramento de algumas, enquanto outras, face ao aparecimento de alguns problemas, nomeadamente poluição, dificuldade de expansão das suas infra-estruturas segundo os novos moldes tecnológicos e dificuldades de acessibilidade, resolveram enveredar por uma estratégia que envolve com frequência o abandono do local, seguida de uma relocalização em áreas periféricas que oferecem maiores vantagens,

---

[103] J. M. Pereira de Oliveira - *A Cidade do Porto como Centro Urbano «Histórico»*, Coimbra, Cadernos de Geografia nº2, Instituto de Estudos Geográficos da F.L.U.C., 1983, p.14.

concretamente, preços de terrenos mais favoráveis e melhoria das acessibilidades proporcionadas pelas grandes vias de aferência a Norte, entretanto abertas.[104]

Outras fábricas deixaram de existir, tendo sido abandonadas à sua ruína, como sucede no Carvalhido e Francos, ou assiste-se ainda à ocupação do seu espaço por armazéns e escritórios, como se constata na Rua do Rio à Areosa.

Algumas indústrias ao abandonarem o espaço urbano, para procurarem além da Circunvalação e na sua envolvência, melhores condições de expansão, deixam na cidade não raras vezes, bolsas de terreno devoluto, que esperam urbanizações equilibradas. Os vazios deixados pela sua saída têm uma utilização posterior variável, segundo os instrumentos urbanísticos definidos, quando existem, e por outro lado, segundo a lei do mercado fundiário. As perspectivas de mais-valias são importantes, sobretudo se o imóvel está bem situado em relação ao centro ou em relação à rede de circulação viária, levando os proprietários, os promotores, as empresas imobiliárias ou as entidades públicas à sua demolição e posteriormente à reconstrução.

Na maior parte dos casos, estamos perante projectos de renovação radical, que apontam para a demolição das velhas construções e sua substituição por edifícios de habitação e área comercial e/ou serviços. Estes projectos, procurando uma rendibilidade máxima para o espaço então ocupado, têm também o objectivo de manter a diversidade de actividades na área, com especial relevo para o terciário e a habitação, favorecendo a saída dos armazéns e das grandes unidades industriais e recuperando, quando possível, os imóveis

---

[104] No entanto algumas indústrias resistem melhor à relocalização industrial, tardando em abandonar os centros urbanos e localizam-se no meio da malha urbana especialmente sempre que ocupam pouco espaço, e não são poluidoras nem ruidosas, tais como panificação e confeitaria, pronto a vestir, confecções em couro, pequenas marcenarias, alfaiates, ourivesarias, confecções, editores, etc., isto é , mantêm-se os pequenos estabelecimentos industriais que têm localmente a sua clientela.

de interesse. A título de exemplo, é de referir o edifício da Quinta da Seda ao Parque de Campismo da Prelada.

Esta renovação pontual e dispersa leva à substituição de usos previamente existentes, por outros adaptados às exigências da centralidade, e afecta a parcela de forma individual e os usos nela existentes, mas não muda a estrutura urbana, apenas modifica pouco a pouco a paisagem, acarretando uma densificação e uma saturação dos equipamentos.

Quando a extensão industrial em processo de renovação adquire dimensões consideráveis, estamos perante uma renovação zonal, que envolve uma mudança na estrutura urbana do espaço onde se encontra, inscrevendo-se muitas vezes numa política mais geral de planificação e de ordenamento do território.

Os principais promotores destas operações de renovação podem ser as empresas industriais que directamente promovem a mudança do uso do seu próprio espaço, ou aquilo que é cada vez mais frequente verificar-se, a venda por parte da indústria a uma sociedade imobiliária. Como exemplo do primeiro tipo de promoção, podemos referir o que está a acontecer nos terrenos do Alto do Viso na Senhora da Hora, onde a Companhia Anglo-Portuguesa de Caolinos, S.A., explorou até há pouco tempo uma das maiores jazidas de caulinos de Portugal, entendendo agora promover o aproveitamento urbanístico dos seus terreno, projectando a utilização do vasto espaço de 36 hectares, em toda a sua dimensão. O empreendimento será constituído por habitações unifamiliares e edifícios de habitação colectiva, um grande parque verde e uma área desportiva, dois pólos terciários com edifícios para escritórios e comércio e ainda, reconhecendo a importância do automóvel na vida moderna, uma área de serviço que já implantada junto à Circunvalação.(fig.45)



Fig. 45 - Construção nos Antigos Terrenos de Exploração de Caulino no Alto do Viso



Fig. 46 - Obras no Empreendimento Norte Shopping

Como exemplo do segundo tipo de promoção imobilária, referimos o "Norte Shopping", empreendimento de dimensão considerável, que prossegue a sua construção na Senhora da Hora, em terrenos da Empresa Fabril do Norte, nomeadamente do bairro operário e da quinta da empresa.(fig.46) Grande projecto da Empresa Sonae, com 17.000m2, polifuncional, onde além de escritórios e área comercial, está também previsto um hotel. Em contrapartida, pela permissão do volume de obra a construir, há o compromisso da empresa para com a autarquia de Matosinhos, de dotar o futuro Parque Público da Senhora da Hora com as infra-estruturas necessárias e respectivos arranjos dos acessos viários.

No Porto Norte, o tipo de promoção da iniciativa de sociedades imobiliárias, aparece frequentemente de uma forma mais dispersa e envolvendo empreendimentos de menores dimensões, alguns ainda em fase de projecto à espera do licenciamento da obra, como são os casos na Rua Nova do Regado, Travessa de Monsanto, Rua do Amial, Rua do Lugarinho, outros em fase de construção como por exemplo A Nova Avenida 250 em terrenos da unidade industrial de mármores e granitos na Rua do Carvalhido, o empreendimento Vitória na Rua de São Dinis, nos terrenos da antiga Fábrica de Moagens do Bom Pastor, e outros já concluídos como a urbanização do Foco nos terrenos da Fábrica William Graham, na Rua S. João Bosco o empreendimento implantado nos terrenos da Fábrica Têxtil Artificial do Porto e na Rua Monte dos Burgos o empreendimento da Quinta da Seda em terrenos da fábrica com o mesmo nome.

Podemos verificar, pelo exposto, que o quadro urbano não permanece imutável, nem pode ficar atulhado, tornando-se por isso necessário tomar medidas, já que muitos imóveis mal conservados não podem ser restaurados, dada a sua medíocre qualidade, bem como também a falta de interesse arquitectónico não o

justificam. Estão nesta situação não só imóveis destinados às actividades económicas, que já não apresentam condições de funcionalidade face às modernas exigências tecnológicas, como também imóveis habitacionais que já não possuem as comodidades de conforto adequadas ao estilo de vida dos dias de hoje.

Assim, em período de favorável conjuntura económica, é frequente assistir-se a uma renovação do parque imobiliário, a uma readaptação da organização do espaço e dos equipamentos colectivos urbanos, sendo contudo importante que a adequação do novo uso do solo seja a mais perfeita possível, quer para o novo empreendimento, como para a população em geral.

6. DINÂMICAS URBANAS E PROJECTOS PARA O PORTO NORTE

Nos últimos anos tem-se assistido a importantes e variadas alterações com evidente impacte na estrutura urbana da cidade do Porto e nas áreas de envolvência mais próxima. Na reestruturação e mudanças urbanas ressalta o declínio da produção e do emprego industrial, logo compensado pela progressiva expansão das actividades do sector terciário. Acentuou-se o processo de descentralização espacial da população, favorecendo o dinamismo das áreas periféricas, num contexto que deve ser entendido, não como um enfraquecimento da cidade-centro, mas como um processo, que devido às regras de mercado, é mais favorável à concentração no centro de actividades económicas do sector terciário, do que à fixação de população residente. Estamos perante uma diferenciação e segregação das formas de ocupação dos espaços, determinada entre outros aspectos pelo comportamento espacial da renda fundiária, pelo incremento de uma economia de serviços e pela alteração de estilos de vida e das necessidades da população.

Assiste-se a uma concorrência no uso do solo entre uma "indústria mais diferenciada vs. habitação de mão-de-obra de natureza secundária nos espaços da periferia imediata do Porto... . Este bipolo tenderá a transformar-se num

tripólo pela participação do terciário na competição pelo solo no mesmo espaço mais ou menos expandido"[105].

A análise feita até ao momento, permite-nos afirmar que o processo de descentralização da habitação na cidade do Porto, surge claramente evidenciado, afigurando-se como principais destinatários de transferência do local de residência os concelhos que confinam com o Porto. É confirmada a elevada capacidade de atracção de população das freguesias da Senhora da Hora e de S. Mamede de Infesta no concelho de Matosinhos.

Neste contexto deverão ser ponderados os efeitos de determinadas políticas, designadamente no domínio da habitação e da gestão do solo, reconhecidamente influentes na organização espacial da população. Há que ter em linha de conta também, o facto de que na cidade do Porto, o número de habitantes continua a baixar, segundo os valores estimados para 1995 pelo I.N.E.,[106] pelo que a manter-se este cenário, constituirá uma referência importante para as estratégias a desenvolver e as intervenções a levar a cabo no tecido urbano, sendo desejável que o esforço de reflexão e planeamento destas questões seja feito a um nível supra-concelhio, já que a teia de relações e interdependências na área justifica a adopção de um referencial territorialmente alargado.

A fim de prospectivar a evolução da urbanização nas freguesias do Porto Norte, procedeu-se a um levantamento das áreas urbanizadas e das áreas susceptíveis de virem a ser urbanizadas a curto-médio prazo, constantes nos respectivos PDM's (Planos Directores Municipais). Da sua observação (fig.47) constatamos que na área os espaços urbanizados variam, aproximadamente, entre os 50% e os 60% do espaço total, enquanto que a relação entre os espaços urbanizáveis e

---

[105] Abílio Silva Cardoso - *De Ponte a Ponte: O Processo de Urbanização da Área Metropolitana do Porto Desde os Anos Cinquenta*, Porto, Comissão de Coordenação da Região Norte, Série Perspectivas nº4, 1990, p.48.

[106] Segundo estimativas do I.N.E. a população do concelho do Porto em 1995 é de 282.270 habitantes

urbanizados, aponta para uma variação entre os 18% (Paranhos) e os 56% (Senhora da Hora) das novas áreas a urbanizar.

	Área Urbanizada	Área Urbanizável	A. Urbanizada + A. Urbanizável	A. Urbanizada/ A. Total	A. Urbanizável/ A. Urbanizada
Freguesias	m2	m2	m2	%	%
Paranhos	4325000	775000	5100000	62	17,9
Ramalde	3075000	925000	4000000	54,9	30,1
S.Mamede Inf.	2575000	675000	3250000	50,5	26,2
Sra. da Hora	1875000	1050000	2925000	49,4	56

Fig.47 - Áreas urbanizadas e áreas urbanizáveis

Fonte: Adaptação do quadro apresentado no Estudo Estratégico do Sistema de Transporte da A. M. P. Fase 1- Diagnóstico da Situação Actual. Formulação de Cenários, 1996.

Segundo as principais propostas ou intervenções estratégicas expressas nos PDM's dos concelhos envolvidos, o ordenamento urbanístico do Porto Norte, concentra-se na colmatação de áreas urbanas existentes, na reorganização do seu tecido urbano e da sua malha viária, na redefinição de usos e na busca das ainda possíveis áreas de crescimento. Inerentes a estas orientações está a preocupação estratégica de valorizar a qualidade dos níveis de densificação residencial, evitando a proliferação de «áreas dormitório».

A área urbana e urbanizável do território em estudo, é nos respectivos PDM's, considerada predominantemente residencial, destinando-se principalmente à localização de residência complementada com as actividades comercial, de equipamentos, de serviços e industrial, desde que compatíveis com a habitação. Contudo, há a destacar duas áreas com apreciável concentração industrial (Ramalde e extremo Norte de S. Mamede de Infesta), resultantes de uma fase de planeamento que privilegiou o zonamento, e assim condicionou aquelas áreas a uma actividade industrial, ainda que seja frequente também a sua ocupação para fins de armazenagem.

Continua também a ser para os espaços vagos, existentes nas freguesias envolvidas no estudo, que se encontram projectados ou em curso, algumas propostas de construção de habitação social. Assim, numa linha de continuidade de apoio ao movimento cooperativo, e tendo em conta que este tipo de construção serve uma larga fatia de população com problemas habitacionais, encontram-se em construção em S. Mamede de Infesta dois edifícios (Rua Bernardino Ribeiro) da Cooperativa Realidade, com 140 fogos, e 16 fogos na área da Barranha da Cooperativa Favo. Na Senhora da Hora, a Cooperativa Telha tem também em construção 56 fogos. Estão ainda projectados para Paranhos 55 fogos de iniciativa da Cooperativa Larcoop, assim como também a Cooperativa Habecê tem em projecto 44 fogos na Rua Direita de Francos, em Ramalde.

No âmbito do PER (Programa Especial de Realojamento)[107], prevê-se que sejam construídos em S. Mamede de Infesta, o conjunto habitacional do Seixo com 104 fogos em projecto e em terreno municipal, os conjuntos habitacionais de S. Mamede I e S. Mamede II, respectivamente com 60 e 48 fogos e em terrenos a expropriar, e o conjunto habitacional de Soutelo com 40 fogos e em curso.

Na Senhora da Hora estão em construção, em terreno municipal 52 fogos no conjunto habitacional Calouste Gulbenkian, e em projecto 60 fogos mais 125, respectivamente, nos conjuntos habitacionais da Senhora da Hora I e II em terrenos a expropriar.

Encontram-se em construção 24 fogos no grupo habitacional dos Choupos em terreno vizinho da escola primária do Bairro de Ramalde, prevê-se ainda o grupo habitacional do Viso constituído por três núcleos, o núcleo A com 64 fogos, situado junto da Rua das Cruzes, ocupando um terreno que margina a Nascente

[107] O Programa Especial de Realojamento (PER) foi criado pelo Decreto-Lei nº163/93, de 7 de Maio, com o objectivo de erradicar as barracas existentes nos municípios das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto.

a faixa arborizada de protecção à ribeira da Granja, o núcleo B com 132 fogos num terreno entre as Ruas D. João Coutinho, Ferreira de Castro, Central do Viso e o Mercado de Ramalde, e o núcleo C com 58 fogos em terreno a NW da Rua Cidade do Recife na esquina com a Rua D. Jerónimo de Azevedo, sendo ainda servida pela Rua do Viso. Em Paranhos está também previsto no âmbito do PER um empreendimento de 52 fogos no Monte de S.João. (fig.48)

A par deste movimento, há também a referir a construção na área de diversos empreendimentos imobiliários, uns de grande envergadura e alguns já mencionados, como por exemplo o Norte Shopping, e o empreendimento de urbanização dos terrenos no Alto do Viso na Senhora da Hora (terrenos da antiga jazida de caulinos) e outros dispersos e de menor dimensão, em espaços de antigas quintas, como na antiga Quinta da Telheira, onde nasceu o Garden Village à Via Norte, entre a Via de Cintura Interna e a Circunvalação, além deste outros existem na envolvência do Monte dos Burgos.

Na renovação do uso do solo já foram, também, na devida altura, assinalados algumas das intervenções projectadas ou em curso. Trata-se, na maior parte dos casos, de empreendimentos pontuais e dispersos cuja promoção é frequentemente de grandes sociedades imobiliárias, garantindo a construção do empreendimento.

Assiste-se assim a um reforço da ocupação residencial, na área já eminentemente residencial entre o I.P.4 e a Circunvalação, apostando o município de Matosinhos em intensificar a oferta de emprego terciário, contando para tal com a futura qualificação de Matosinhos-Sul, a qual, apesar de estar fora da área em estudo, poderá intensificar a dinâmica de crescimento urbano. Num contínuo de densificação destaca-se também o eixo S. Mamede de Infesta/Centro da Maia.

Será também previsível a atractividade que as áreas adjacentes à V.C.I. (Via de Cintura Interna), venham a ter por investimentos imobiliários polifuncionais. A título de exemplo, está projectado um empreendimento imobiliário na envolvente ao novo estádio do Sport Comércio e Salgueiros. Situa-se na proximidade de um dos mais importantes eixos rodoviários (estradas para Braga e Póvoa de Varzim e nó do Amial na V.C.I.) e irá ocupar o quarteirão delimitado pelas ruas do Amial (a Nascente), Travessa do Regado (a Poente) e Monsanto (a Sul) e pelo viaduto do Amial (a Norte), prometendo tornar-se um pólo dinamizador da cidade, em Paranhos.

O complexo do Sport Comércio e Salgueiros inclui um estádio de doze mil lugares parcialmente coberto, com parque de estacionamento sob o relvado, destinando-se a futebol, mas adaptável para espectáculos. Incorpora ainda outros atractivos, como áreas comerciais e restaurantes, reservando para os peões um arruamento ajardinado que o vai circundar. Na envolvente, está prevista a construção de habitações, numa área de implantação total de cerca de 10 mil metros quadrados. Pedro Guimarães é o arquitecto que projecta o conjunto, tendo a Câmara Municipal do Porto cedido os terrenos para a construção do estádio, relativamente ao qual, o Secretário de Estado dos Desportos, Miranda Calha a 14 de Julho de 1997 veio dar o seu apoio, assinando um protocolo para comparticipação dos custos do projecto. Com o apoio do Governo auguram-se boas probabilidades de concretização do um sonho que aquele clube perseguia desde há algumas décadas. (fig.48)

Para a área estão projectadas grandes realizações infra-estruturais, integradas na intenção de reestruturação física do sistema de transportes da A.M.P., que passará pela implementação da "Rede de Alta Capacidade", constituída pelas

linhas suburbanas da C.P. e pela rede do Metro. A sua concretização terá um papel fundamental na articulação geral do sistema de transportes estruturado em vários núcleos mais ou mais independentes. A utilização do sistema de Metro ligeiro integra duas linhas urbanas em cruz, servindo Matosinhos / Trindade / Gondomar e Maia / Hospital de S.João / Trindade / Sto.Ovídio, associado com duas linhas sub-regionais fazendo a ligação Trofa / Maia / Sra. da Hora e Póvoa de Varzim / Vila do Conde / Sra. da Hora.

Ainda do ponto de vista de reestruturação fisica é importante referir a enorme carência existente em matéria de interfaces modais, estando previsto na área a implantação do interface de Francos, que disporá de grandes áreas de comércio e serviços, hotel e apartamentos, e ainda a limitação do acesso ao centro do Porto em transporte individual, incentivado através da criação de parques de dissuasão (Sra. da Hora, Circunvalação, Boavista, Hospital de S.João, Paranhos) além de outros fora da área em estudo (Vila Nova de Gaia e Sto. Ovídeo), de forma a ajudar a aliviar o habitual congestionamento do tráfego no interior da cidade.

Está ainda prevista a reconversão da Estrada da Circunvalação em Eixo Urbano Central do Grande Porto, que deverá ser objecto de um programa intermunicipal de valorização urbana e ambiental, que a consagre como grande «boulevard» ligando equipamentos da A.M.P. Na rede viária são ainda de referir o aumento das ligações à Circunvalação, melhorando o atravessamento dos centros congestionados da Senhora da Hora e de S. Mamede de Infesta, através de obras de beneficiação da E.N.208. Em S. Mamede de Infesta, está prevista a construção de uma variante de ligação da Rua 5 de Outubro (Picoutos) à Av. Marechal Gomes da Costa e uma nova ligação entre a Rua Padre Costa e o núcleo urbano das Cavadas, que servirá o Instituto Superior de Contabilidade e

Administração. Entretanto, encontra-se em execução o troço final do I.P.4, que liga Águas Santas à Av. Afonso Henriques, em Matosinhos, e que após a sua conclusão será um importante eixo estruturante na distribuição do tráfego viário.
Na freguesia de Ramalde está também prevista a introdução de melhoramentos nas ligações rodoviárias, concretamente a execução do projecto "Alameda da Prelada", eixo viário que irá permitir estabelecer ligações mais fáceis entre a Circunvalação e o Carvalhido. A concretizar-se, irá corporizar uma velha aspiração dos moradores, que há anos exigem a continuidade do pontão construído por cima da V.C.I., junto à Cidade Cooperativa da Prelada, assim como também o prolongamento da Av. Vasco da Gama, que após as expropriações necessárias, irá permitir acabar com os estrangulamentos numa área onde a pressão e o crescimento urbano são enormes.
Entretanto decorrem estudos para o traçado de uma nova via paralela à Av. da Boavista com extensão aproximada de 1500m, e que ligará a Av. Antunes Guimarães ao nó de Francos e que juntamente com as vias existentes e a reformular, formarão uma retícula estruturante do sistema viário e de todo o espaço urbano adjacente. Todas estas infra-estruturas visam estabelecer um melhoramento na rede de acessibilidades viárias na área do Porto Norte. (fig.48)

Na estruturação do território, destaca-se ainda a área em fase crescente de alteração urbanística, situada na Asprela, onde se multiplicam as obras dos novos edifícios que integram o Pólo Universitário 2, e que tem como objectivo reforçar a competitividade estratégica da Área Metropolitana do Porto, no âmbito da formação de recursos humanos, nomeadamente quanto à elevação dos níveis de formação Universitário e Politécnico.

Nas obras em curso é de destacar a construção da futura Faculdade de Engenharia, situada entre a Faculdade de Economia e a Escola Superior de Educação. Este pólo integra também as faculdades de Medicina, Ciências do Desporto e Educação Física e Medicina Dentária. Encontra-se aqui também representado o ensino politécnico, através de vários estabelecimentos como a já referida Escola Superior de Educação, o Instituto Superior de Engenharia , que beneficiou, recentemente de obras de ampliação, e o Instituto Superior de Contabilidade, em S. Mamede de Infesta, mas ainda assim, na envolvência deste pólo universitário. Recentemente, também aqui se implantaram instalações ligadas a universidades do ensino privado, caso da Escola Superior de Biotecnologia da Universidade Católica e da Universidade Portucalense Infante D. Henrique.

A complementar todas estas infra-estruturas, e porque cada vez é maior o número de alunos atraídos, provenientes de fora do Porto e dos concelhos limítrofes, foi construída uma residência de estudantes com capacidade de 132 camas, manifestamente insuficiente para as necessidades, sendo por isso evidente também a construção nas imediações de empreendimentos imobiliários consentâneos com as necessidades dos potenciais ocupantes.

A nível de equipamentos ligados à saúde, é de salientar a existência de um conjunto importante, iniciado com a construção em 1957 do Hospital de S. João, seguido do Instituto Português de Oncologia, e recentemente reforçado com a entrada em funcionamento do Hospital da Prelada e do Hospital Pedro Hispano, que beneficiando das excelentes acessibilidades, transforma esta área no mais importante pólo de equipamentos de assistência à saúde para as populações do Norte do país.

DINÂMICAS URBANAS E PROJECTOS PARA O PORTO NORTE

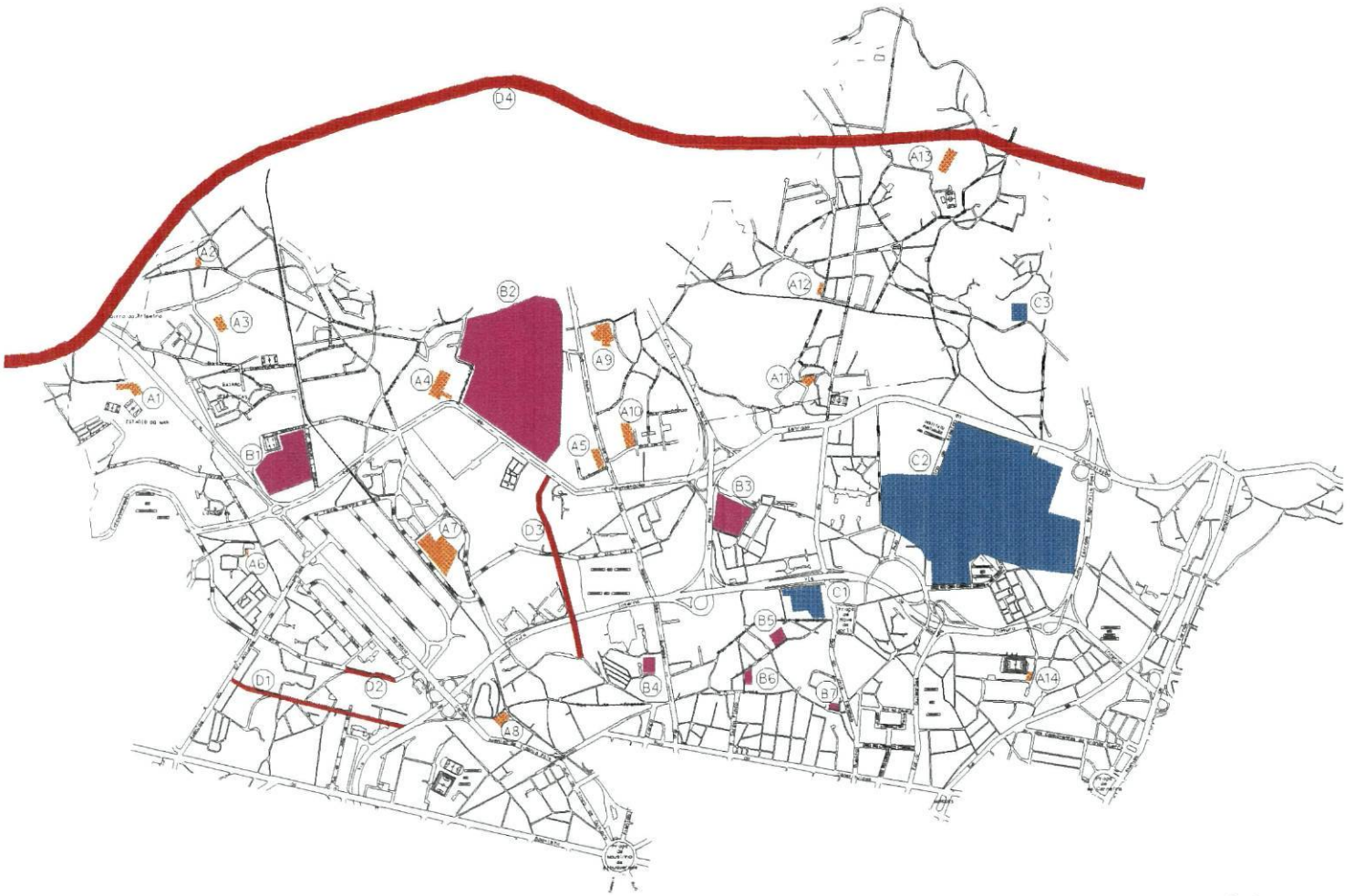


Fig.48

LEGENDA

A -- HABITACAO

- A1 Conj. Habit. Senhora da Hora 1
- A2 Conj. Habit. Calouste Gulbenkian
- A3 Edif. da Cooperativa Favo
- A4 Conj. Habit. Senhora da Hora 2
- A5 Edif. da Cooperativa Telha
- A6 Conj. Habit. dos Choupos
- A7 Conj. Habit. do Viso
- A8 Edif. da Cooperativa Habece
- A9 Conj. Habit. do Seixo
- A10 Edif. da Cooperativa Realidade
- A11 Conj. Habit. S. Mamede de Infesta 2
- A12 Conj. Habit. de Soutelo
- A13 Conj. Habit. S. Mamede de Infesta 1
- A14 Edif. da Cooperativa Larcoop

B -- RENOVACAO DO USO DO SOLO

- B1 Empreendimento Norte-Shopping
- B2 Empreendimento do Alto do Viso
- B3 Empreendimento Garden Village
- B4 Empreendimento Nova Avenida 250
- B5 Empreendimento (ter. antiga fabrica)
- B6 Empreendimento (ter. antiga fabrica)
- B7 Empreendimento Vitoria

C -- EQUIPAMENTOS

- C1 Complexo Sport Comercio Salgueiros
- C2 Polo Universitario 2
- C3 Inst. Sup. de Contabi. e Administracao

D -- REDE VIARIA

- D1 Via paralela a Av. da Boavista
- D2 Prolong. da Av. Vasco da Gama
- D3 Alameda da Prelada
- D4 IP4

No sentido de melhorar a qualidade de vida das populações, são ainda de mencionar algumas iniciativas no âmbito da reabilitação do património edificado, com a beneficiação exterior e interior em vários bairros, sempre que possível em conjugação com a renovação e/ou tratamento dos espaços envolventes aos bairros (ajardinamentos, arruamentos, criação de recantos desportivos e parques infantis). Pena é que, por vezes, o seu usufruto em condições ideais, seja relativamente curto, face à deterioração ou acções conducentes à degradação dos mesmos.

Entre os projectos de maior impacto, destaque para o parque público da Senhora da Hora, já oportunamente referido, e que nascerá ao lado do futuro Norte Shopping e resultando de um protocolo estabelecido entre a Empresa Sonae e a Autarquia, comprometendo-se aquela a construir os equipamentos necessários, e ainda o parque público de S. Mamede de Infesta, nos terrenos da Quinta de Cima, possuindo já algumas infra-estruturas, nomeadamente uma piscina coberta e um centro de dia para idosos, estando em curso um lar para a Terceira Idade e projectados "courts" de ténis, campo de jogos para a prática de futebol de salão, andebol e basquetebol, bem como diversos equipamentos de apoio e grandes espaços rodeados de vegetação para que os mamedenses possam fazer a manutenção e praticar o lazer.

Contudo, é ainda frequente encontrarmos no tecido urbano alguns espaços onde é visível a fraca qualidade de construção dos conjuntos habitacionais, em alguns casos a inexistência de uma estrutura com características urbanas, tais como praças, jardins e outros equipamentos colectivos, já que sucede, muitas vezes, que os espaços destinados para esses fins, acabam por permanecer longos anos sem qualquer utilidade nem cuidados, degradando a imagem do espaço habitado.

Perante o que foi exposto, podemos afirmar que face a tantos e tão diversificados empreendimentos em curso ou projectados, se tem vindo a gerar uma importante alteração urbanística no Porto Norte, já que o modelo de desenvolvimento sócio-economico tem subjacente a intenção de potenciar uma constante melhoria do quadro de vida das suas populações, nomeadamente nas acções conducentes à satisfação das necessidades essenciais (habitação, educação, saúde, emprego e lazer). Pretende-se assim, ao que se julga, travar a tendência de «área dormitório», através do incentivo à reconversão de espaços industriais obsoletos e abandonados, seleccionar em relação aos impactes ambientais, as novas unidades industriais que se pretendam instalar e promover a expansão e modernização da actividade económica valorizando os recursos humanos e respeitando os recursos naturais e culturais.

Num quadro mais alargado, as grandes transformações a nível de infra-estruturas e equipamentos, ocorridas nos últimos anos na cidade do Porto e sua envolvência, tem por um lado a intenção de colocar o Porto ao nível das cidades europeias, com quem tem de competir e, por outro, com a necessidade de melhorar o quadro de vida quotidiana da população.

O facto do Porto Norte se inserir numa vasta área fortemente urbanizada, frequentemente designada por cidade-aglomeração, que se desenvolve do Alto de Santo Ovídio (Gaia) ao Alto da Maia, e das praias de Matosinhos até aos contrafortes da Serra de Santa Justa em Valongo, leva-nos a dizer que investimentos de certa amplitude, em áreas sociais, económicas e culturais, já não dizem respeito apenas a este ou aquele município, na medida em que eles

podem produzir riqueza, mesmo que seja apenas cultural, para um aglomerado populacional que ultrapassa em conjunto mais de um milhão de pessoas[108].

Na implementação de medidas consideradas adequadas ao correcto ordenamento do território, será pois mais eficaz proceder-se à coordenação e compatibilização das múltiplas iniciativas, relacionando-as com os interesses, que inclusivamente ultrapassam a escala concelhia. Só assim se consegue ordenar o território e programar racionalmente as iniciativas municipais, optimizando a gestão de recursos, sejam estes humanos, financeiros, naturais ou infra-estruturais.

Há no entanto que contar com a dependência do poder local relativamente à Administração Central em relação a numerosos aspectos sectoriais, que podem inviabilizar uma actuação rápida e eficaz, quanto à concretização dos projectos programados para o desenvolvimento da área, dada a ausência de um diálogo fácil entre estes dois níveis de administração pública.

Surge, por outro lado, a necessidade de incentivar cada vez mais as parcerias entre o sector público e o privado nas novas empresas de desenvolvimento urbano, de forma a envolver os diferentes agentes intervenientes na estruturação do território, no sentido de se tornar mais fácil a operacionalidade dos projectos programados.

Não pretendendo produzir qualquer conclusão, torna-se no entanto, necessário realçar alguns pontos, que no decurso das nossas investigações, nos pareceram de grande importância para explicar as dinâmicas ocorridas na área. Assim, constatamos uma urbanização crescente da área através da conquista progressiva do solo às actividades rurais, a absorção de lugares vizinhos, o

---

[108] Segundo o Censo de 1991 a população do Grande Porto era de 1.013.220 habitantes.

crescimento privilegiado ao longo dos principais eixos de circulação e a conquista posterior dos espaços intersticiais.

Nas primeiras décadas do séc. XX o desenvolvimento industrial foi o suporte do seu crescimento, assistindo-se a um aumento urbanístico e populacional considerável. A partir dos anos 50, a realização de grandes infra-estruturas fisicas[109] vão ser responsáveis por significativas dinâmicas urbanas, destacando-se uma progressiva periferização da fixação residencial em relação ao centro do Porto, fruto, cada vez mais, da melhoria das acessibilidades, da existência de políticas urbanísticas diferenciadas e talvez de uma menor dependência em relação à cidade-centro.

Neste crescimento expansivo, verifica-se que a situação inicial de área periférica, deixa de o ser, na medida em que o desenvolvimento de acessibilidades permite a diminuição da distância-tempo, aproximando-a, em termos relativos, dos principais centros urbanos envolventes e acabando por beneficiar do desenvolvimento expansivo dos mesmos. Assim, apesar da importante atracção do Porto como cidade, no contexto do Grande Porto, não podemos também esquecer a influência das dinâmicas sectoriais (industrial, comércio e serviços e habitacional) dos centros urbanos da envolvência imediata, principalmente de Matosinhos e da Maia.

Efectivamente, a separação entre os locais de residência e de trabalho iniciada com o caminho-de-ferro, nos finais do Séc. XIX, teve um desenvolvimento notável a partir da Segunda Guerra Mundial com a difusão dos transportes rodoviários e em especial com o automóvel particular. Por tal motivo, tem-se verificado um incremento notável das migrações pendulares casa-emprego e, por

[109] Nomeadamente, a construção da Via Norte e da Via Rápida, a constituição da Zona Industrial de Ramalde, a construção da Ponte da Arrábida e nas décadas mais recentes a construção da Via de Cintura Interna, das ligações à A3 e A4.

conseguinte, do progressivo afastamento entre os lugares de residência e de trabalho.

A disseminação do emprego industrial pelos concelhos mais periféricos do Porto, permitiu um maior equilíbrio entre os activos residentes e o emprego, contribuindo para que cerca de 60% da população activa resida e trabalhe no próprio concelho, tendo os restantes 40% de activos tendência a dividirem-se em partes quase idênticas entre o Porto e os outros concelhos envolventes[110].

Território inicialmente fragmentado, foi ao longo da segunda metade do Séc.XX, adquirindo um desenvolvimento urbano, que progressivamente, e cada vez, de forma mais intensa, o transforma num território a caminho da coesão, não só do ponto de vista urbanístico, mas também demográfico, económico e social. "Espaço urbano... que mostra ainda amplas clareiras de ambiência rural, mas que no contexto regional se distende, prolonga e coalesce com as áreas urbanas ou suburbanas dos concelhos limítrofes com os quais de há muito estreitou fortemente os laços de uma ampla gama de interesses."[111]

Neste sentido, a conjugação de vontades e interesses dos diferentes agentes intervenientes no processo de urbanização, indiciam uma evolução positiva, logo que os empreendimentos projectados ou em construção estejam concluídos e em plena actividade. Alguns projectos municipais estão inseridos em âmbitos mais alargados, supra-municipais, tendo por isso reflexos importantes na estruturação do ambiente urbano. Um bom exemplo é o da política de transportes metropolitana ou o ordenamento da zona universitária da Asprela. No entanto, são ainda visíveis algumas áreas apresentando características de periferias específicas, fragmentos desarticulados das restantes formas urbanas envolventes.

---

[110] Ver Álvaro Domingues - *Área Metropolitana do Porto - processo de metropolitanização*, Porto,Textos de Apoio às Saídas de Estudo, Norte de Portugal, VI Colóquio Ibérico de Geografia, Instituto de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1992, p.2-3.

[111] Pereira de Oliveira - *O Espaço Urbano do Porto, Condições Naturais e Desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1973, p.440.

A título de exemplo é de referir a necessidade de conferir à área da Asprela (Pólo Universitário 2) parâmetros urbanísticos que permitam o reconhecimento daquela área como um lugar urbano, como uma parte articulada da cidade, dotada de identidade, formas e carácter cívico próprios. A introdução de componentes de acompanhamento ou complementares às actividades já existentes e previstas (lazer, desporto, animação, etc.), assim como de novos programas de utilização em permanência (habitação convencional, comércio, serviços e outros factores de urbanidade), deverá permitir amortecer os efeitos da actual especialização ocupacional.

São ainda necessárias intervenções significativas ao nível dos espaços públicos e a renovação, reabilitação e melhoramento de algumas áreas de habitação social existentes, por medidas de articulação face à malha urbana e outras de natureza paisagística e ambiental, no sentido de melhorar a qualidade de vida das populações.

A consolidação de uma certa autonomia municipal, a procura gerada pelo movimento de descentralização da população, a consolidação de estruturas urbanas periféricas face ao desenvolvimento das acessibilidades, foram acompanhadas pela disseminação de actividades terciárias, ligadas principalmente ao comércio retalhista em estabelecimentos de grandes dimensões, assistindo-se a alterações do comportamento do cidadão face à tradicional dependência em relação à cidade-centro e modificando as relações interurbanas e intraurbanas.

Marcadamente heterogéneo e subdivido entre dois municípios, O Porto Norte é marcado por alguns equipamentos estruturantes, mas também e sobretudo, por uma perda de ruralidade a que o processo industrial obrigou e que foi acompanhada de um aumento demográfico e comercial. A manter-se esta

tendência, mais que periferia, o território composto pelas freguesias de Ramalde, Paranhos, Senhora da Hora e S. Mamede de Infesta, não demorará muito a adquirir o estatuto de cidade(s), num todo metropolitano em constante construção.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, A. Barbosa - *A Evolução da Cidade do Porto e os Sistemas de Transportes*, Porto, Revista de História (Actas do Colóquio *O Porto na Época Moderna*), Vol.IV, Centro de História da Universidade do Porto, 1981, pp.193-201.

ASCHER, François - *Métapolis ou L'avenir des Villes*, Paris, Editions Odile Jacob, 1995.

BASTIÉ, Jean - *La Geographie du Grand Paris*, Paris, P.U.F., 1964.

BASTIÉ, Jean; DÉZERT, Bernard - *L'espace Urbaine*, Paris, Masson Editeur, 1980

BASTOS, Magalhães; CRUZ, António; COUTINHO, Xavier e outros - *História da Cidade do Porto*, Porto, Portucalense Editora, 1962/1965.

BEAUJEU - GARNIER, Jacqueline - *Geografia Urbana*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1983.

BLUMENFELD, Hans - *Cidades - a urbanização da humanidade*, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 3ª edição, 1972.

CACHINHO, Herculano - *O Comércio a Retalho na Área Metropolitana de Lisboa: patologias e potencialidades de um sector em mutação*, Porto, Revista Sociedade e Território nº17, Edições Afrontamento, 1992, pp.26-37.

CAETANO, Lucília - *Desindustrialização, Reconversão e Terciarização: Algumas Reflexões*, Coimbra, Cadernos de Geografia nº 10, Instituto de Estudos Geográficos, 1991, pp.59-95.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO - *Plano de Actividades e Orçamento*, Porto, 1996.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO - *Plano de Melhoramentos 1956 - 1966*, Porto, 1966.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO - *1ª Mostra Municipal de Urbanismo*, Porto, Direcção Municipal de Planeamento e Gestão Urbanística. Departamento Municipal de Estudos e Desenvolvimento do P.D.M., 1997.

CARDOSO, Abílio - *De Ponte a Ponte: O Processo de Urbanização da Área Metropolitana do Porto Desde os Anos Cinquenta*, Porto, Comissão de Coordenação da Região Norte, Série Perspectivas, nº 4, 1990.

CARDOSO, Abílio - *Do Desenvolvimento do Planeamento ao Planeamento do Desenvolvimento*, Porto, Edições Afrontamento e Departamento de Engenharia da F.E.U.P., 1996.

CARDOSO, Nuno - *O Sistema de Transportes da Cidade para a A. M. P.* , in *Porto de Encontro*, Porto, Revista da Câmara Municipal do Porto, nº 5, 1992, pp.15-24.

CARRERAS, Carles - *Consumo y desarrollo urbano*, Porto, Revista Sociedade e Território, nº17, Edições Afrontamento, 1992, pp.10-17.

CASTELLS, Manuel - *La Question Urbaine*, Paris, FM/Fondations, 1981.

CHEVALIER, Jacques; PEYON, Jean Pierre (Dir.) - *Au Centre des Villes: Dynamique et Recomposition*, Paris, L' Harmattan, 1994, pp.173-191 e 213-264

CLAVAL, Paul - *La Logique des Villes, Éssai d' Urbanologie*, Paris, LITEC, 1981.

COMISSÃO de PERITOS com a colaboração de Francisca Azevedo - *Livro Branco sobre a Política de Habitação em Portugal*, Lisboa, I Encontro Nacional da Habitação, 1993.

Dicionário da Língua Portuguesa, Porto, Porto Editora, 7ª Edição, 1995.

DOMINGUES, Álvaro - *Área Metropolitana do Porto - processo de metropolitanização*, Porto, Textos de Apoio às Saídas de Estudo,

Norte de Portugal, VI Colóquio Ibérico de Geografia, Instituto de Geografia da Faculdade de Letras do Porto, 1992.

DOMINGUES, Álvaro - *Política Urbana e Competitividade*, Revista Sociedade e Território nº 23, Porto, Edições Afrontamento, Outubro 1996, pp.31-40.

DOMINGUES, Álvaro - *Comunicação ao III Congresso Português de Sociologia*, Lisboa, 1996.

FARIA, Rosário Lobato; PINTO, Fernando Pereira - *Guia de Paranhos*, Porto, Edições Afrontamento e Medina S.A., 1994.

FELGUEIRAS, Guilherme - *Monografia de Matosinhos*, Lisboa, Tipografia Ramos Afonso e Moita Lda, 1958.

FERNANDES, Ilda Amália - *Senhora da Hora. Subsídio Para a Sua Monografia*, Matosinhos, Contemporânea Editora, 1996.

FERNANDES, José Alberto V. Rio - *A Foz, Contributo para o Estudo do Espaço Urbano do Porto*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1985.

FERNANDES, José Alberto V. Rio; MARTINS, Luís Paulo - *A área central dos aglomerados urbanos do noroeste de Portugal*, Porto, Geografia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, I série, Vol. IV, 1988, pp.33-53.

FERNANDES, José Alberto V. Rio - *O Comércio e a Cidade do Porto: transformações recentes, tendências e perspectivas*, Porto, Revista Sociedade e Território nº17, Edições Afrontamento, 1992, pp.19-25.

FERNANDES, José Alberto V. Rio - *O Comércio na Cidade do Porto*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1993.

FERNANDES, José Alberto V. Rio - *A Distribuição da População e as Alterações na Organização do Território do Grande Porto*, Porto, Revista População e Sociedade nº 1, Edição C.E. P.F.A.M. (Centro de Estudos da População e Família), 1995, pp.115-161.

FONSECA, Maria Lucinda - *População e Território do País à Área Metropolitana*, Lisboa, Memórias do Centro de Estudos Geográficos nº 14, 1990.

GAMA, António - *Espaço e Sociedade Numa Situação de Crescimento Urbano Difuso*, in Boaventura de Sousa Santos (Org.) *Portugal: Um Retrato Singular*, Porto, Edições Afrontamento, 1993.

GARCIA, Paulo Emílio de Figueiredo - *As Barreiras da Cidade do Porto*, Publicações da Câmara Municipal do Porto, 1946.

GARRETT, Antão de Almeida - *Plano Regulador da Cidade do Porto*, Separata Civitas, Porto, Câmara Municipal do Porto, Vol.VIII, nº2, 1952.

GARRETT, Antão de Almeida - *História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto*, Boletim, Porto, Secção de Planeamento Urbanístico, Centro de Estudos de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, nº14, 1974.

GASPAR, Jorge - *Portugal - Os Próximos 20 Anos I Vol. - Ocupação e Organização do Espaço. Retrospectivas e Tendências*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian,1987.

GEORGE, Pierre - *O Homem na Terra*, Lisboa Ed. 70, Lda.,1993.

GOMES, Margarida M. Reis - *Os Agentes Intervenientes na Reconversão dos Antigos Espaços Industriais em Meio Urbano*, Lisboa, Actas II Congresso da Geografia Portuguesa (*A Geografia Portuguesa, Debater as Mudanças, Preparar o Futuro*), 2º Vol., Associação Portuguesa de Geógrafos, 1995.

GUERRA, Isabel - *Viver na Periferia*, Porto, Revista Sociedade e Território nº18, Edições Afrontamento, 1993, pp.106-108.

GUIA DE PORTUGAL Vol. IV - *Entre Douro e Minho - I. Douro Litoral*, Lisboa Fundação Calouste Gulbenkian, 2ª edição, 1985.

GUICHARD, François - *L'evolution Recente de Porto*, Porto, Separata do Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto, Vol.XXXV, fasc.3-4, Porto, 1980

GUICHARD, François - *A Grande Viragem do Presente e suas Consequências: De Portugal Rural para Portugal Urbano*, Revista População e Sociedade nº1, Porto, Edição C.E.P.F.A.M. (Centro de Estudos da População e Família), 1995, pp.27-39.

HEYNEN, Hilde; LOECKX, André; SMETS, Marcel - *A Periferia: Estudo de Uma Problemática*, Lovaina, Síntese do Colóquio de Lovaina, 1989.

HP; CESUR; SEMALY; PLANUM - *Estudo Estratégico do Sistema de Transportes da A. M. P. Fase 1 - Diagnóstico da Situação Actual. Formulação de Cenários*, 1996.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA - *X Recenseamento Geral da População*, Lisboa, I.N.E., 1960.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA - *XI Recenseamento Geral da População*, Lisboa, I.N.E., 1970.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA - *XII Recenseamento Geral da População*, Lisboa, I.N.E., 1991.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA - *Estatísticas e Estudos Regionais. Área Metropolitana do Porto: Contributos para uma Caracterização Sócio - económica*, Porto, Instituto Nacional de Estatística, Direcção Regional do Norte, nº 10, 1996.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA - *Estatísticas e Estudos Regionais. A Região Norte Segundo Alguns Indicadores das Contas Regionais Portuguesas - Emprego e Desemprego na Região Norte: Análise Sub - regional*, Porto, Instituto Nacional de Estatística, Direcção Regional do Norte, nº 12, 1996.

LOPES, António Simões - *Desenvolvimento Regional, Problemática, Teoria, Modelos*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987.

MAGALHÃES, Maria Madalena - *Aspectos da Industrialização no Porto*, Porto, Textos de Apoio às Saídas de Estudo à Área Metropolitana do Porto, VI Colóquio Ibérico de Geografia, Instituto de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1992, pp.64-76.

MARÇAL, Horácio - *S. Veríssimo de Paranhos*, Porto, Publicações da Câmara Municipal do Porto, 1950.

MARÇAL, Horácio - *A Freguesia da Senhora da Hora e a Sua Evolução no Decorrer dos Tempos*, Separata da Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos, nº 27, 1983.

MARÇAL, Horácio - *Origens e Desenvolvimento de Matosinhos*, Separata do Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos, nº27, 1983.

MARQUES, H.; FERNANDES, J. A. Rio, MARTINS, L. - *Algumas Notas Sobre o Conceito da Cidade e a Problemática de Delimitação Espacial*, Coimbra, 1983.

MARQUES, H.; FERNANDES, J. A. Rio, MARTINS, L. - *Porto, Percursos nos Espaços e Memórias*, Porto, Edições Afrontamento, 1990.

MATOS, Fátima Loureiro - *Os Bairros Sociais no Espaço Urbano do Porto: 1901 - 1956*, Análise Social, Vol.XXIX, (127), 1994, pp.667-695.

MEIRELES, Rodrigo - *Estudo Sócio - Económico da Área Metropolitana do Porto. Relatório Temático: Habitação*, Lisboa, Quaternaire Portugal - Recursos Humanos, S.A., 1993.

MPAT / MARN - *Relatório do Estado do Ambiente e do Ordenamento do Território*, Lisboa, GEPAT, 1992.

MUNFORD, Lewis - *A Cidade na História suas origens, transformações e perspectivas*, S. Paulo, Livraria Martins Fontes Lda., 3ª edição Brasileira.

MUNICÍPIO DE MATOSINHOS - *Plano Director Municipal*, Matosinhos, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1992.

OLIVEIRA, J. M. Pereira - *O Espaço Urbano do Porto. Condições Naturais e Desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1973.

OLIVEIRA, J. M. Pereira - *Análise Comparativa dos Centros Urbanos em Portugal, Ensaio Metodológico*, Coimbra, Separata da Revista da Universidade de Coimbra nº28, 1980.

OLIVEIRA, J. M. Pereira - *Directrizes Viárias do Desenvolvimento Urbano do Porto*, Porto, Separata da Revista de História Vol. III, Centro de História da Universidade do Porto, 1982.

OLIVEIRA, J. M. Pereira - *A Cidade do Porto como Centro Urbano «Histórico»*, Coimbra, Cadernos de Geografia nº2, Instituto de Estudos Geográficos da F.L.U.C., 1983, pp.3-22

OLIVEIRA, J. M. Pereira; MATOS, Mário Antunes - *Terciarização e Desenvolvimento*, Coimbra, Cadernos de Geografia nº10, Instituto de Estudos Geográficos da F.L.U.C., 1991, pp.3-39.

OLIVEIRA, J. M. Pereira - *Introdução ao tema Cidades e Metrópoles*, Porto, Actas do VI Colóquio Ibérico de Geografia, 1992.

PACHECO, Elsa Maria T. - *Os Transportes Colectivos Rodoviários no Grande Porto*, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, I Série, Vol.VIII, 1992, pp.5-62.

PACHECO, Helder - *Tradições Populares do Porto*, Lisboa, Editorial Presença, 1985

PACHECO, Helder - *O Grande Porto*, Lisboa , Editorial Presença, 1986.

PACHECO, Helder - *Porto / Auto-Retrato de uma Cidade*, Porto, Edições ASA, 1994.

PENEDOS, Maria da Graça - *Guia de Ramalde*, Porto, Edições Afrontamento e Medina S.A., 1995.

PEREIRA, Margarida - *Urbanização e Planeamento na Periferia de Lisboa*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, 1986.

PERES, Damião (Dir.) - *História de Portugal*, Vol.VII, Barcelos, Portucalense Editora, 1996.

PORTAS, Nuno - *Plano . Gestão . Gestão . Plano*, Lisboa, III Jornadas da Sociedade Portuguesa da Urbanistas, Outubro 1988.

Prontuário das Terras de Portugal, Ms do Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

RAMOS, Luís A. de Oliveira (Org.) - *História do Porto*, Porto, Porto Editora, 1995.

REMY, Jean; VOYÉ, Liliane - *A Cidade: Rumo a uma Nova Definição?*, Porto, Edições Afrontamento, 1994.

Revista da Câmara Municipal de Matosinhos - *Matosinhos*, nº1, 1993.

Revista da Câmara Municipal de Matosinhos - *Matosinhos*, nº3, 1993.

Revista da Câmara Municipal do Porto - *Porto de Encontro*, nº9, 1993.

Revista da Câmara Municipal do Porto - *Porto de Encontro*, nº10, 1993.

Revista da Câmara Municipal do Porto - *Porto de Encontro*, nº11, 1993.

Revista da Câmara Municipal do Porto - *Porto de Encontro*, nº12, 1993.

Revista da Câmara Municipal do Porto - *Porto de Encontro*, nº25, 1997.

RIBEIRO, Orlando - *Ensaios de Geografia Humana e Regional*, vol. I, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1970.

RIMBERT, Sylvie - *Les Paysages Urbains*, Paris, Librairie Armand Colin, 1973.

SALGUEIRO, Teresa Barata - *A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*, Porto, Edições Afrontamento, 1992.

SMITH-Shurmer, Louis; BURTENSHAU, David - *Degradação e Rejuvenescimento Urbanos*, in DAVID Pinder (Org.) - *Europa Ocidental - Desafios e Mudanças*, Lisboa, Celta Editora, 1994, pp.163-183.

SILVA, Fernando Nunes - *A Gestão Urbanística Municipal: Problemas, Desafios e Perspectivas*, Lisboa, III Jornadas da Sociedade Portuguesa da Urbanistas, Outubro 1988.

TAVARES, Rui - *A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 - Uma Base Cartográfica para a gestão Urbanística Municipal*, in *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*, Porto, Edição da Câmara Municipal do Porto, 1992.

TEIXEIRA, Manuel A. Correia - *Do Entendimento da Cidade à Intervenção Urbana. O Caso das «ilhas» da Cidade do Porto*, Porto, Sociedade e Território nº 2, Edições Afrontamento, 1985, pp.74-89.

TELLES, Gonçalo Ribeiro - *Um Novo Conceito de Cidade: a paisagem global*, Matosinhos, Conferências de Matosinhos, Contemporânea Editora / Câmara Municipal de Matosinhos, 1995.

TRIGAL, Lorenzo Lópes - *Problemas Urbanos en las Áreas Metropolitanas*, Estudos Territoriales, Separata nº 33, 1990, pp.121-145.

VASQUEZ, Isabel M. F. R. Breda - *O Processo de Suburbanização no Grande*, Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 1992.

VASQUEZ, Isabel M. F. R. Breda - *Os Problemas Urbanos e as Perspectivas de Desenvolvimento e de Funcionalidade das Áreas Urbanas: Um Enquadramento Global*, Lisboa, Comunicação apresentada no Seminário sobre Consolidação da Rede Urbana Nacional, Julho 1993.

VASQUEZ, Isabel M. F. R. Breda - *Periferias Urbanas: Processos e Problemas*, Lisboa, Comunicação apresentada na 4ª Conferência Nacional sobre a Qualidade do Ambiente, Abril 1994.

ZÁRATE, António - *El Mosaico Urbano, Organizacion Interna y Vida en las Ciudades*, Madrid, Editorial Cincel Kapelusz, 19

ÍNDICE DAS FIGURAS

Nº		Pág.
1	- Carta Administrativa	2
2	- Carta da Evolução do Espaço Construído	21
3	- Bairro Operário do Monte Pedral	40
4	- Colónia Operária Estevão de Vasconcelos	40
5	- Carta do Porto Norte	51
6	- Carta do Relevo	52
7	- Casa da Quinta do Rio	68
8	- Casa da Quinta de Ramalde	68
9	- Casa e Terrenos da Quinta do Viso	71
10	- Casa da Quinta da Prelada	71
11	- Mata da Quinta da Prelada - Parque de Campismo	72
12	- Casa e Capela em Ruína da Quinta do Covêlo	72
13	- Casa dos Sapage / Vila Etelvina - Centro de Apoio à 3ª Idade	75
14	- Casa - Museu Abel Salazar	75
15	- Os Transportes Colectivos Rodoviários no Grande Porto	78
16	- «Barreira» de Pereiró	82
17	- Troço da Estrada da Circunvalação no Alto do Viso	82
18	- Carta da Rede Viária Principal	86
19	- Gráfico da Variação Relativa da População Residente	92
20	- «ilha» na Rua Silva Porto	95
21	- «ilha» na Rua João de Deus	95
22	- Gráfico da Evolução Demográfica nas Freguesias do Concelho do Porto	99
23	- Gráfico da Evolução Demográfica nas Freguesias do Concelho de Matosinhos	99
24	- Cartas da População do Grande Porto por Freguesias	101
25	- Carta da Densidade Populacional	102
26	- Carta das Secções	105
27	- Carta da Densidade Populacional por Secção	106
28	- Carta do nº de Fogos Construídos	112
29	- Carta da Habitação Social	114
30	- Cooperativa na Área da Barranha	116
31	- Bairro de Santa Luzia e Bairro do Regado	116
32	- Gráfico da Variação do nº de Prédios	119
33	- Gráfico da Variação do nº de Alojamentos	121
34	- Carta do nº de Alojamentos por Edifício e Secção	122

Nº Pág.

35 - Gráfico da Variação do nº de Famílias 124
36 - Carta do nº de Pessoas por Família e secção 125
37 - Quadro da População Activa e Taxa de Actividade 1991 128
38 - Gráfico da Estrutura da População Activa 1981 e 1991 129
39 - Gráfico da População com Actividade Económica por Ramo de Actividade 1991 130
40 - Carta da Distribuição dos Estabelecimentos por Grupos de Actividades Económicas 1991 133
41 - Carta da Indústria Transformadora 1991 135
42 - Carta do Comércio Retalhista 1991 137
43 - Carta dos Serviços de Natureza Económica 1991 138
44 - Carta das Actividades Económicas nas Vias Estruturantes do Crescimento da Área 142
45 - Construção nos Antigos Terrenos de Exploração de Caulino no Alto do Viso 148
46 - Obras no Empreendimento Norte Shopping 148
47 - Quadro das Áreas Urbanizadas e Urbanizáveis 153
48 - Carta das Dinâmicas Urbanas e Projectos para o Porto Norte 160

ÍNDICE DA INFORMAÇÃO (em ANEXO)

Anexo 1 - Carta das Freguesias do Grande Porto
Anexo 2 - Quadro da Evolução Demográfica da População Residente
Anexo 3 - Quadro da Evolução Demográfica por Freguesia no Concelho do Porto e Matosinhos 1864 a 1991
Anexo 4 - Quadro da Variação da População por Freguesia no Grande Porto e Quantitativos populacionais em 1950, 1970 e 1991
Anexo 5 - Quadro da Estrutura Étaria
Anexo 6 - Dados de Base por Secção
Anexo 7 - Quadro da Habitação de Promoção Pública no Porto Norte
Anexo 8 - Quadro das Cooperativas de Habitação
Anexo 9 - Quadro da Evolução do nº de Alojamento e do nº de Prédios
Anexo 10 - Quadro da Evolução do nº de Famílias
Anexo 11 - Quadro da Estrutura da População Activa 1981 e 1991
Anexo 12 - Quadro da População com Actividade Económica por Ramo de Actividade
Anexo 13 - Quadros com as actividades económicas no Porto Norte
Anexo 14 - Quadro com as Actividades Económicas nas Vias Estruturantes do Crescimento da Área 1982
Anexo 15 - Quadro com as Actividades Económicas nas Vias Estruturantes do Crescimento da Área 1991
Anaxo 16 - Quadro com as Actividades Económicas nas Vias Estruturantes do Crescimento da Área 1997

ANEXOS


FREGUESIAS DO GRANDE PORTO
N
S. Pedro de Avioso
St. Maria de Avioso
Gemunde
Folgosa
Gondim
Lavra
Vila Nova da Telha
Silva Escura
Barca
Moreira
S. Pedro Fins
MAIA
Vermoim
Nogueira
Alfena
Perafita
Milheiros
Sobrado
St. Cruz do Bispo
Gueifaes
Ermesinde
Leca do Bailio
Leca da Palmeira
Aguas Santas
Guifoes
Custoias
VALONGO
S. Mamede de Infesta
Pedrouços
Baguim do Monte
MATOSINHOS
Senhora da Hora
Rio Tinto
Paranhos
Campo
Aldoar
Ramalde
Fanzeres
Nevogilde
Lordelo do Ouro
Cedofeita
Sto Ildefonso
Foz do Douro
Massarelos
Campanha
GONDOMAR
PORTO
Bonfim
Miragaia
S. Pedro da Afurada
Se
S. Nicolau
S. Pedro da Cova
Valbom
V. N. GAIA
Gondomar (S.Cosme)
Canidelo
St. Marinha
Oliveira do Douro
Mafamude
Avintes
Jovim
Madalena
Vilar do Paraiso
Vilar de Andorinho
Valadares
Foz do Sousa
Covelo
Gulpilhares
Canelas
Pedroso
Arcozelo
Perosinho
Crestuma
Lever
Medas
Olival
Serzedo
Vermonde
Seixezelo
S. Felix da Marinha
Grijo
Sandim
Lomba
LEGENDA
- Freguesias do PORTO NORTE
Limites dos concelhos do Matosinhos e Porto
0
10000 m

ANEXO 1

EVOLUÇÃO da POPULAÇÃO RESIDENTE

Anos	Paranhos	Variaç.%	Ramalde	Variaç.%	PORTO	Variaç.%	S.Mamede	Variaç.%	Sra. Hora	Variaç.%	MATOSINHOS	Variaç.%
1864	3309		3031		89349		1856		***		13554	
1878	5213	57,5	3873	27,7	110707	23,9	2271	22,3	***		15831	16,7
1890	9798	87,9	6308	62,8	146454	32,2	2833	24,7	***		19933	25,9
1900	13848	41,3	7110	12,7	165729	13,1	3599	27	***		25071	25,7
1911	15832	14,3	8892	25	191890	15,7	4914	36,5	***		33914	35,2
1920	21286	34,4	9818	10,4	202310	5,4	4619	-6	***		34884	2,8
1930	25853	17,6	12306	25,3	229794	13,5	6510	40,9	***		50962	46
1940	34498	33,4	13808	12,2	258548	12,5	8259	26,8	5160		63124	23,8
1950	37507	8,7	19130	38,6	281406	8,8	9852	19,2	5856	13,4	73786	16,8
1960	44986	19,9	21064	9,9	303424	7,8	13343	35,4	7435	26,9	91017	23,3
1970	47635	5,8	29805	41,4	301655	-0,5	16265	21,8	10185	36,9	109225	20
1981	52206	9,5	38257	28,3	327368	8,5	18953	16,5	13321	30,7	136498	24,9
1991	50906	-2,4	36300	-5,1	302472	-7,6	20468	7,9	19988	50	151682	11,1

*** Criada pelo decreto-lei nº22677 de 14/06/1933, com lugares da freguesia de Matosinhos.

Fonte:INE

Anexo 2

Evolução Demográfica (1864 a 1991)

Concelhos	Freguesias	1864	1878	1890	1900	1911	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991
	Miragaia	4377	5296	6439	6756	7145	6369	7130	7519	8620	8316	7500	6457	4771
	S. Nicolau	6548	6091	5658	5593	6303	5435	6347	7881	7685	7825	7175	4840	3957
	Sto. Ildefonso	14308	16370	19948	21827	23786	22718	24483	25581	25426	26219	20810	20145	14431
	Sé	11793	13678	13968	14948	15320	14067	16689	16876	15827	14651	11555	10483	7343
	Vitória	8248	8804	9991	8484	9481	9027	8179	9578	7717	8001	5970	6181	4271
	Aldoar	553	720	869	1056	1358	1306	1874	1749	2835	6050	11780	12708	15079
	Bonfim	10712	15240	22512	26395	31493	33402	38418	41260	42501	42105	37925	38605	34497
	Campanhã	4314	6274	9927	12710	17188	19184	23621	25972	35475	40035	45215	49289	49107
	Cedofeita	11614	16244	22677	25999	30792	33020	36520	41835	42796	40196	34145	36841	32066
	Foz do Douro	3018	3777	5090	5575	6998	7751	8088	8491	9890	10891	10095	13266	12231
	Lordelo do Ouro	3034	3650	5341	6693	7982	8084	8600	9440	10260	15539	17525	22316	22421
	Massarelos	4308	5176	7238	7586	7613	8956	9201	11148	11222	12252	10400	10100	9336
	Nevogilde	182	301	690	1149	1575	1887	2485	2419	4229	5290	4120	5674	5756
	Paranhos	**3309**	**5213**	**9798**	**13848**	**15832**	**21286**	**25853**	**34498**	**37507**	**44986**	**47635**	**52206**	**50906**
	Ramalde	**3031**	**3873**	**6308**	**7110**	**8892**	**9818**	**12306**	**13808**	**19150**	**21064**	**29805**	**38257**	**36300**
PORTO		89349	110707	146454	165729	191890	202310	229794	258548	281406	303424	301655	327368	302472
	Custóias	925	1125	1334	1568	2093	2197	3288	3512	4836	6584	9045	12302	14797
	Guifões	524	623	699	807	969	1144	1632	2137	2491	3373	6500	8407	10925
	Lavra	1481	1685	1939	2164	2452	2643	2950	3733	4450	5064	6275	7682	8894
	Leça do Balio	1796	2158	2651	2941	3343	3158	4518	5364	7172	8805	9930	13681	14329
	Leça da Palmeira	1967	2301	2964	3517	4618	5374	6612	8421	10240	12890	13280	15214	15605
	Matosinhos	3115	3606	4910	7591	12129	12276	21200	21101	22294	24804	24380	30471	29798
	Perafita	1052	1162	1546	1770	2115	2122	2630	3329	3788	5193	8155	10053	11340
	Sta. Cruz do Bispo	838	900	1057	1114	1281	1351	1622	2108	2807	3526	5210	6414	5538
	S. Mamede de Infesta	**1856**	**2271**	**2833**	**3599**	**4914**	**4619**	**6510**	**8259**	**9852**	**13343**	**16265**	**18953**	**20468**
	Senhora da Hora	..	..	..	..	..	..	..	**5160**	**5856**	**7435**	**10185**	**13321**	**19988**
MATOSINHOS		13554	15831	19933	25071	33914	34884	50962	63124	73786	91017	109225	136498	151682

Fonte: INE

Variação da População por Freguesia no Grande Porto e Quantitativos Populacionais em 1950, 1970 e 1991

Freguesias do Grande Porto	Total de População residente			Variação 50/70		Variação 70/91		Densidade - 1991
	1950	1970	1991	Total	%	Total	%	Hab./Km2
Custóias	4836	9045	14797	4209	87	5752	63,6	2551,2
Guifões	2491	6500	10925	4009	160,9	4425	68,1	3121,4
Lavra	4450	6275	8894	1825	41	2619	41,7	839,1
Leça do Balio	7172	9930	14329	2758	38,4	4399	44,3	1610
Leça da Palmeira	10240	13280	15605	3040	29,7	2325	17,5	2600,8
Matosinhos	22294	24380	29798	2086	9,4	5418	22,2	5622,3
Perafita	3788	8155	11340	4367	115,3	3185	39,1	1193,7
S.ª Cruz do Bispo	2807	5210	5538	2403	85,6	328	6,3	1457,4
S. Mamede de Infesta	9852	16265	20468	6413	65,1	4203	25,8	3936,2
Senhora da Hora	5856	10185	19988	4329	73,9	9803	96,2	5260
Matosinhos	73786	109225	151682	35439	48	42457	38,9	2434,7
Águas Santas + Pedrouços	13493	22940	27740	9447	70	4800	20,9	2746,5
S.ª Maria de Avioso	1563	1905	2290	342	21,9	385	20,2	497,8
S. Pedro de Avioso	1464	1720	2532	256	17,5	812	47,2	516,7
Barca	1816	2480	3168	664	36,6	688	27,7	1021,9
Folgosa	1959	2465	3249	506	25,8	784	31,8	315,4
Gemunde	1913	2930	3597	1017	53,2	667	22,8	666,1
Gondim	843	1040	1745	197	23,4	705	67,8	1246,4
Gueifães	3196	4720	9681	1524	47,7	4961	105,1	3227
Maia	2537	3135	6974	598	23,6	3839	122,5	1937,2
Vermoim	2429	3785	9230	1356	55,8	5445	143,9	2197,6
Milheirós	2205	3175	3768	970	44	593	18,7	1108,2
Moreira	4336	5990	7836	1654	38,1	1846	30,8	890,5
Nogueira	2303	2925	3663	622	27	738	25,2	893,4
S. Pedro de Fins	1114	1225	1630	111	10	405	33,1	313,5
Silva Escura	1327	1310	2000	-17	-1,3	690	52,7	357,1
Vila Nova da Telha	1408	2235	4048	827	58,7	1813	81,1	663,6
Maia	43906	63980	93151	20074	45,7	29171	45,6	1112,9

Anexo 4

Fonte: INE - X, XI e XIII Recenseamentos Gerais da População.

Freguesias do Grande Porto	Total de População residente			Variação 50/70		Variação 70/91		Densidade - 1991
	1950	1970	1991	Total	%	Total	%	Hab./Km2
Alfena	4238	7225	12129	2987	70,5	4904	67,9	947,6
Campo	4292	6095	7918	1803	42	1823	29,9	623,5
Ermesinde	9229	15020	34415	5791	62,7	19395	129,1	4650,7
Sobrado	3442	4770	6607	1328	38,6	1837	38,5	340,6
Valongo	6738	8155	13103	1417	21	4948	60,7	633
Valongo	27939	41265	74172	13326	47,7	32907	79,7	1016,1
Covêlo	1104	1175	1695	71	6,4	520	44,3	146,1
Fânzeres	7643	10845	17126	3202	41,9	6281	57,9	2253,4
Foz do Sousa	4169	5875	6626	1706	40,9	751	12,8	385,2
Gondomar	9474	10910	20622	1436	15,2	9712	89	1732,9
Jovim	3358	5215	7163	1857	55,3	1948	37,4	795,9
Lomba	1806	1885	1851	79	4,4	-34	-1,8	136,1
Medas	1410	1900	2433	490	34,8	533	28,1	213,4
Melres	2119	2770	3738	651	30,7	968	34,9	229,3
Rio Tinto + Baguim do Monte	22269	40270	50558	18001	80,8	10288	25,5	3416,1
S. Pedro da Cova	7816	12410	18023	4594	58,8	5613	45,2	1119,4
Valbom	9890	11820	13343	1930	19,5	1523	12,9	3511,3
Gondomar	71058	105075	143178	34017	47,9	38103	36,3	1074,1
Arcozelo	7292	7315	9610	23	0,3	2295	31,4	1232,1
Avintes	7411	9100	10986	1689	22,8	1886	20,7	1168,7
Canelas	3526	4875	8275	1349	38,3	3400	69,7	1103,3
Canidelo	5943	10580	16987	4637	78	6407	60,6	2097,2
Gulpilhares	3653	4215	7504	562	15,4	3289	78	1230,2
Madalena	4019	6920	8597	2901	72,2	1677	24,2	1432,8
Mafamude	12131	21365	33443	9234	76,1	12078	56,5	6193,1
Oliveira do Douro	9327	17345	20645	8018	86	3300	19	3081,3
S.ª Marinha + S. P. Afurada	25872	29490	35123	3618	14	5633	19,1	5017,6
Valadares	5030	6565	8478	1535	30,5	1913	29,1	1730,2
Vilar de Andorinho	3802	5340	11518	1538	40,4	6178	115,7	1772

Fonte: INE - X, XI e XIII Recenseamentos Gerais da População.

Freguesias do Grande Porto	Total de População residente			Variação 50/70		Variação 70/91		Densidade - 1991
	1950	1970	1991	Total	%	Total	%	Hab./Km2
Vilar do Paraíso	4829	5100	9574	271	5,6	4474	87,7	2279,5
Crestuma	2247	2545	2817	298	13,3	272	10,7	574,9
Grijó	5391	6550	8728	1159	21,5	2178	33,3	759
Lever	2494	2770	3398	276	11,1	628	22,7	492,5
Olival	2631	3615	5444	984	37,4	1829	50,6	680,5
Pedroso	10189	13825	16980	3636	35,7	3155	22,8	861,9
Perosinho	2910	4010	5091	1100	37,8	1081	27	1083,2
Sandim	3891	4870	5968	979	25,2	1098	22,5	373
S. Félix da Marinha	5577	7635	9816	2058	36,9	2181	28,6	1090,7
Seixezelo	987	1330	2113	343	34,8	783	58,9	1320,6
Sermonde	592	705	1053	113	19,1	348	49,4	752,1
Serzedo	4016	4810	6417	794	19,8	1607	33,4	844,3
Vila Nova de Gaia	133760	180875	248565	47115	35,2	67690	37,4	1455,3
S. Nicolau	7685	7175	3957	-510	-6,6	-3218	-44,9	19785
Vitória	7716	5970	4271	-1746	-22,6	-1699	-28,5	14236,7
Sé	15827	11555	7343	-4272	-27	-4212	-36,5	14686
Miragaia	8620	7500	4771	-1120	-13	-2729	-36,4	9542
Massarelos	11222	10400	9336	-822	-7,3	-1064	-10,2	4913,7
Cedofeita	42796	34145	32066	-8651	-20,2	-2079	-6,1	11876,3
Santo Ildefonso	25426	20810	14431	-4616	-18,2	-6379	-30,7	11100,8
Bonfim	42501	37925	34497	-4576	-10,8	-3428	-9	11128,1
Campanhã	35475	45215	49107	9740	27,5	3892	8,6	6062,6
Paranhos	37507	47635	50906	10128	27	3271	6,9	7597,9
Ramalde	19150	29805	36300	10655	55,6	6495	21,8	6368,4
Aldoar	2835	11780	15079	8945	315,5	3299	28	6282,9
Nevogilde	4229	4120	5756	-109	-2,6	1636	39,7	2878
Foz do Douro	9890	10095	12231	205	2,1	2136	21,2	4077
Lordelo do Ouro	10260	17525	22421	7265	70,8	4896	27,9	6594,4
Porto	281139	301655	302472	20516	7,3	817	0,3	7253,5

Fonte: INE - X, XI e XIII Recenseamentos Gerais da População.

Estrutura Etária (1991)

		Grupos Etários								Total	
Concelhos	Freguesias	0 - 14	%	15 - 24	%	25 - 64	%	65 e mais	%	Nº	%
PORTO	PARANHOS	8155	16.0 15.9	8202	16.1 16.4	26984	53.0 17.2	7565	14.9 16.9	50906	100 16.8
	RAMALDE	6320	17.4 12.3	5916	16.3 11.8	19035	52.4 12.1	5029	13.9 11.2	36300	100 12.0
		51269	17.0 100	49891	16.5 100	156532	51.7 100	44780	14.8 100	302472	100 100
MATOSINHOS	S. MAMEDE	3852	18.8 12.3	3213	15.7 12.8	11292	55.2 13.8	2111	10.3 15.4	20468	100 13.4
	SRA. HORA	4116	20.6 13.1	3036	15.2 12.1	11256	56.3 13.7	1580	7.9 11.5	19988	100 13.1
		31303	20.6 100	25012	16.5 100	81708	53.9 100	13659	9.0 100	151682	100 100

Fonte: INE

Anexo 5

Secções - Dados de Base

Secções	População	Área (ha)	Dens. pop.(hab/ha)	Famílias	Pess./Fam.	Alojamentos	Edifícios	Aloj./Edif.
1	915	27,41	33	598	1,53	901	334	2,69
2	467	12,43	38	311	1,5	400	137	2,91
3	490	6,62	74	308	1,59	364	146	2,49
4	519	25,93	20	317	1,63	352	68	5,17
5	488	9,43	52	305	1,6	337	166	2,03
6	500	4,95	101	329	1,51	452	89	5,07
7	295	1,68	176	172	1,71	205	4	51,25
8	408	13,67	30	252	1,61	290	195	1,48
9	751	10,94	69	441	1,7	493	282	1,74
10	324	4,82	67	193	1,67	238	134	1,77
11	573	49,35	12	358	1,6	406	268	1,51
12	475	7,77	61	292	1,62	353	142	2,48
13	482	22,8	21	296	1,62	334	202	1,65
14	406	9,12	45	213	1,9	238	29	8,2
15	536	23,1	23	292	1,83	304	273	1,11
16	466	41,75	11	284	1,64	449	229	1,96
17	1363	54,24	25	825	1,65	1001	242	4,13
18	451	27,2	17	247	1,82	293	127	2,3
19	502	21,89	23	299	1,67	342	124	2,75
20	783	54,47	14	477	1,64	517	413	1,25
21	726	71,59	10	413	1,75	448	373	1,2
22	543	17,66	31	327	1,66	362	224	1,61
23	750	16,23	46	461	1,62	558	340	1,64
24	980	35,78	27	594	1,64	733	493	1,48
25	477	5,1	94	277	1,72	314	219	1,43
26	367	6,86	53	241	1,52	331	177	1,87
27	488	13,44	36	328	1,48	376	187	2,01
28	904	53,46	17	486	1,86	528	453	1,16
29	2087	37,62	55	1311	1,59	1572	434	3,62
30	528	24,34	22	339	1,55	483	219	2,2
31	644	59,89	11	399	1,61	435	363	1,19
32	585	38,9	15	339	1,72	363	224	1,62

Secções - Dados de Base

Secções	População	Área (ha)	Dens. pop.(hab/ha)	Famílias	Pess./Fam.	Alojamentos	Edifícios	Aloj./Edif.
33	799	36,89	22	465	1,71	526	373	1,41
34	1715	23,41	73	555	3,09	611	378	1,61
35	7092	46,34	153	2106	3,36	2236	558	4
36	1824	40,6	45	544	3,35	607	456	1,33
37	2294	35,68	64	689	3,32	947	223	4,24
38	2208	36,62	60	431	3,02	873	82	10,64
39	4397	22,8	193	1032	4,26	1082	302	3,58
40	1921	43,35	44	571	3,36	605	408	1,48
41	5101	123,84	41	1553	3,28	1919	555	3,45
42	2351	22,54	104	831	2,82	955	552	1,73
43	3923	29,58	133	1264	3,1	1331	660	2,01
44	2987	33,34	90	1000	2,98	1117	602	1,85
45	249	25,83	10	99	2,51	105	44	2,38
46	474	49,98	9	145	3,26	182	112	1,62
47	3795	36,4	104	1362	2,78	1269	541	2,34
48	4605	50,37	91	1571	2,93	1947	699	2,78
49	6888	39,3	175	2489	2,76	2682	1167	2,29
50	837	22,04	38	243	3,44	301	176	1,71
51	8103	62,24	130	2446	3,31	2583	863	2,99
52	3399	58,99	58	1264	2,68	1439	666	2,16
53	4844	55,65	87	1777	2,72	2198	875	2,51
54	3318	25,5	130	1309	2,53	1524	593	2,57
55	6375	68,57	93	2205	2,89	2517	818	3,07
56	2400	36,46	66	767	3,12	936	509	1,83
57	4366	60,24	72	1538	2,83	1826	561	3,25
58	1233	31,06	40	415	2,97	505	306	1,65

Fonte: I. N. E. e C. M. Porto

Nota:

secções	1 a 19	Senhora da Hora
secções	20 a 33	S. Mamede de Infesta
secções	33 a 44	Ramalde
secções	45 a 58	Paranhos

HABITAÇÃO DE PROMOÇÃO PÚBLICA NO PORTO NORTE

Promotores	Bairros	Ano de Construção	Nº de Fogos
Câmara Municipal do Porto	Carvalhido	1957	264
	Outeiro	1958	235
	Agra do Amial	1958	181
	Carriçal 1ª fase	1959	170
	Carriçal 2ª fase	1960	88
	Regado	1962	722
	Campinas	1963	900
	Outeiro 2ª fase	1964	143
	Francos	1967	522
	Bom Pastor	1974	264
	Ramalde	1979	272
	Cruzes (Pré-fabricados)	1980	39
	Sta. Luzia (renda resolúvel)	1981	650
	Central de Francos	1981	132
	Vale Formoso	1982	64
I.G.A.P.H.E	Viso	1978	464
	Viso (renda resolúvel)	1978	81
	Pereiró	1980	80
	Paranhos	1980	160
	Ramalde do Meio	1980	169
	Novo do Amial	1982	80
	Leonardo Coimbra	1986	80
Câmara Municipal de Matosinhos	Seixo	1992	230
	Moalde	1984	17
	Barranha	1990	170

Fontes : Câmaras Municipais do Porto e Matosinhos

Anexo 7

COOPERATIVAS DE HABITAÇÃO

Cooperativas	Localização	Nº total de Fogos	Ano de Construção
Juntos Venceremos	Sra. da Hora	204	1984
Santo Ildefonso	Sra. da Hora	60	1986
Tripeira	Sra. da Hora	206	1991
Realidade	S. Mamede Inf.	362	1985
"	S. Mamede Inf.	132	1992
Aldeia Nova	Sra. da Hora	215	1983
" "	Sra. da Hora	100	1995
A Telha	Sra. da Hora	210	1991
Larcoop	Paranhos	40	1984
"	Paranhos	63	1994
"	Paranhos	47	1996
Nova Ramalde	Ramalde	400	1995
19 de Fevereiro	Sra. da Hora	160	1989
Habece	Ramalde	8	1988
"	Ramalde	72	1994
"	Ramalde	59	1993
Habece	Sra. da Hora	72	1988
Ceta	Sra.da Hora	110	1994
Gente do Amanhã	Sra. da Hora	200	1984
Sete Bicas	Sra. da Hora	371	1981/85/89
" "	Sra. da Hora	324	1986/87/88
" "	Sra. da Hora	516	1993
Favo	Sra. da Hora	66	1991
Favo	S. Mamede Inf.	85	1985
Nortecoop	S. Mamede Inf.	100	1984
"	S. Mamede	23	1997
Hazal	Sra. da Hora	110	1986
Cidade Cooperativa da Prelada *	Ramalde	600	1993
Edifício Ucha **	Sra.da Hora	80	1995

Fonte: Dados obtidos junto das cooperativas

* Cidade cooperativa da Prelada - união de sete cooperativas
** Edifício Ucha - união de cinco cooperativas

Anexo 8

Evolução do Número de Alojamentos

		Nº DE ALOJAMENTOS				variação	variação	variação
	ANOS	1940	1960	1981	1991	%	%	%
CONCELHOS	FREGUESIAS					1940-1960	1960-1981	1981-1991
	PARANHOS	8127	11430	16210	19886	40.6	41.8	22.6
	RAMALDE	3495	5415	11163	12473	54.9	106.1	11.7
PORTO		64714	81102	99699	113188	25.3	22.9	13.5
	S. MAMEDE	1892	3291	5643	7542	73.9	71.4	33.7
	SRA. HORA	1189	1903	3979	7741	60.0	109.0	94.5
MATOSINHOS		12442	21277	38894	52694	71.0	82.7	35.5

Fonte: I.N.E.

Evolução do Número de Prédios

		Nº DE PRÉDIOS				variação	variação	variação
	ANOS	1940	1960	1981	1991	%	%	%
CONCELHOS	FREGUESIAS					1940-1960	1960-1981	1981-1991
	PARANHOS	7671	9975	7586	7939	30.0	(-23.9)	4.6
	RAMALDE	3381	5360	4225	4898	58.5	(-21.1)	15.9
PORTO		48433	58522	44073	48303	20.8	(-24.6)	9.5
	S. MAMEDE	1406	2303	3833	4492	63.7	66.4	17.1
	SRA. HORA	913	1450	1904	3191	58.8	31.3	67.5
MATOSINHOS		11265	16665	23601	32116	47.9	41.6	36.0

Fonte: I.N.E.

Evolução do Número de Famílias

		Nº de Famílias			variação	variação
	Anos	1970	1981	1991	%	%
Concelhos	Freguesias				1970-1981	1981-1991
	PARANHOS	12487	15477	17144	23.9	10.8
	RAMALDE	7469	10472	10997	40.2	5.0
PORTO		81246	97582	99522	20.1	1.9
	S. MAMEDE	4204	5524	6458	31.4	16.9
	SRA. HORA	2520	3888	6332	54.2	62.9
MATOSINHOS		26988	38972	46563	44.4	19.5

Fonte: I.N.E.

Anexo 10

Estrutura da População Activa em 1981 e 1991

		1981								1991							
		Primário		Secundário		Terciário		Total		Primário		Secundário		Terciário		Total	
Concelho	Freguesia	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
	PARANHOS	93	0.4	7361	32.7	15029	66.9	22483	100	51	0.2	6295	27.8	16290	72.0	22636	100
			15.5		16.0		16.1		16.1		12.6		16.1		17.3		16.9
	RAMALDE	55	0.3	6153	38.5	9776	61.2	15984	100	55	0.3	5079	31.4	11071	68.3	16205	100
			9.2		13.4		10.5		11.4		13.6		13.0		11.8		12.1
PORTO		600	0.4	45956	32.9	93388	66.7	139944	100	404	0.3	39097	29.2	94165	70.5	133666	100
			100		100		100		100		100		100		100		100
	S. MAMEDE	99	1.2	4381	51.7	3987	47.1	8467	100	73	0.7	4025	41.0	5731	58.3	9829	100
			4.4		13.4		16.4		14.3		5.2		12.6		15.3		13.9
	SRA. HORA	60	1.0	2899	47.7	3124	51.3	6083	100	61	0.6	3556	35.5	6406	63.9	10023	100
			2.7		8.9		12.9		10.3		4.4		11.1		17.1		14.2
MATOSINHOS		2246	3.8	32596	55.1	24300	41.1	59142	100	1398	2.0	31962	45.2	37403	52.8	70763	100
			100		100		100		100		100		100		100		100

Anexo 11

Fonte: INE

População com Actividade Económica por Ramo de Actividade - 1991

		Primário		Secundário		Tercario						TOTAL	
						total		Nat. Social		Nat. Econ.			
Concelho	Freguesia	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
	PARANHOS	51	0.2	6295	27.8	16290	72.0	5897	26.1	10393	45.9	22636	100
			12.6		16.1		17.3		19.8		16.1		16.9
	RAMALDE	55	0.3	5079	31.4	11071	68.3	3430	21.2	7641	47.1	16205	100
			13.6		13.0		11.8		11.5		11.9		12.1
PORTO		404	0.3	39097	29.2	94165	70.5	29738	22.3	64427	48.2	133666	100
			100		100		100		100		100		100
	S. MAMEDE	73	0.7	4025	41.0	5731	58.3	1928	19.6	3803	38.7	9829	100
			5.2		12.6		15.3		17.9		14.3		13.9
	SRA. HORA	61	0.6	3556	35.5	6406	63.9	2135	21.3	4271	42.6	10023	100
			4.4		11.1		17.1		19.8		16.0		14.2
MATOSINHOS		1398	2.0	31962	45.2	37403	52.8	10787	15.2	26616	37.6	70763	100
			100		100		100		100		100		100

Fonte: I.N.E.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS NAS FREGUESIAS DE RAMALDE, PARANHOS (PORTO) E S. MAMEDE, SRA. DA HORA (MATOSINHOS)

INDUSTRIA TRANSFORMADORA

CONCELHOS	PORTO				MATOSINHOS			
FREGUESIAS	RAMALDE		PARANHOS		S. MAMEDE		SRA. HORA	
ACTIV. ECON./ANOS	1982	1991	1982	1991	1982	1991	1982	1991
Aviários		3	1	4		2		
Cervejas e refrigerantes	1	1		4		1		1
Doces			1	1	1			1
Alimentos congelados		1		1				
Margarina		2						
Massas alimentícias		1						
Torrefacções		1		1				
Salsicharia								1
ALIMENTAÇ. BEB.TAB.	**1**	**9**	**2**	**11**	**1**	**3**		**3**
Alfaiates	5	3	11	8	1	2	4	1
Alta Costura			2					
Calçado	1	1	6	1	2	1		
Camisas	2		3	1	1	1	2	1
Curtumes		1	1	2		1		
Encerados e oleados			2					
Fiação e tecelagem	1	5	1		1	1	1	
Fibras têxteis, artif. e sint.	2	3		5	1			
Linhas	1		2					2
Luvas de vestuário			1		1			
Malas e carteiras	1	2	3	3	1	2		
Malhas	5	5	11	16	10	3	3	6
Passamanarias	2	1	6	6				
Estamparias		3		1	1		5	
Bordados e ajoures							1	
Desperdícios de algodão							2	
Fios de algodão							2	
Cintos/ homem/ senhora				2		1		1
Confecções		33		38		13		12
Meias e peúgas				5		3		
Modistas		2		5				
Tecidos		2		5		1		1
Chapeús								1
TÊXTEIS, VEST. E COUR.	**20**	**61**	**49**	**98**	**19**	**29**	**20**	**25**
Caixotarias			1					
Carpintar. e marcenarias	4	1	8	5	1	2		
Cozinhas	1	1	3	2	2	3		2
Móveis, mobílias	2	1	5	12	2	2	2	2
Estofos		2		2				
Molduras e quadros		2		2		2		
Madeiras								1
MADEIRA E DA CORTIÇA	**7**	**7**	**17**	**23**	**5**	**9**	**2**	**5**
Artes gráficas		2		4			1	
Autocolantes			2					
Cartonagens	1	1	1		1		1	1
Editores	2	8	2	6		1		
Encadernações			2	1	2	1	1	
Papel	1	2	1	1				
Tipograf. e litografias		4	5	8	2	3	3	3

Anexo 13

Fotogravuras					2			
Gráficos					1			
Cromos e estampas				1				
Decalcomanias				1				
Embalagens		2		2		1		
Etiquetas				2		1		1
Maquetas e miniaturas				1				
Serigrafia		1						
PAPEL, ART. GRÁF.,EDIÇ.	**4**	**20**	**13**	**27**	**8**	**7**	**6**	**5**
Ar comprimido	1							
Balões	1							
Fitas adesivas	1			1				
Laboratór. farmaceúticos		3	2	9		1		
Lixívia							1	
Cosméticos		4		2				
Plásticos		6		3				2
Produtos de limpeza		2		1		1		
Produtos químicos		15		7		3		2
Recauchut. e vulcanizaç.				1				
Sabão e sabonetes		1						
Tintas e vernizes		7						
QUÍMICAS DERIV. PETR.	**3**	**38**	**2**	**24**	**0**	**5**	**1**	**4**
Lapidação		1	1			1		
Fibrocimento					1			
Caulino							1	2
Artigos sanitários		1		1		5		
Cerâmicas		1						
Marmoristas		1						
Betão								1
Pavimentos						1		
PROD. MINERAIS N. MET.	**0**	**4**	**1**	**1**	**1**	**7**	**1**	**3**
Estanho	3	1	2	3		1		2
Fundições	2	3	1	1	3	4	2	2
Metalização					1		2	
METALÚRGICA DE BASE	**5**	**4**	**3**	**4**	**4**	**5**	**4**	**4**
Aquecimento doméstico	4	2		2		2		
Arame	1			2			1	
Arco de ferro	1							
Bobinagens e rebobinag.		1	2	2	1			1
Cabos (cond. eléctricos)			1					
Caixilhos			1	3			1	1
Carroçarias			1					
Cunhos e cortantes			2	1		2		
Divisórias		1	1	2		1		
Elevedores			1	1	1	4		1
Ferragens e ferramentas	1	5	2	6	2	3	1	
Formas e moldes		2	2	1		1		1
Ofic. metalúrg./ metalom.			3	3	5	3	1	3
Serralharias	8	5	4	4	6	7	6	3
Bicicletas e motorizadas					3	1	2	1
Discos de música (edit.)				3	1			1
Construções metálicas						1	1	
Acessór. e equip. indústr.		6		2		2		1
Anticorrosão				1		1		
Automóv., componentes		1		1				1
Máquin. p/ calçado		1		1				
Cofres				1				
Condutores eléctricos				3				

Cutelaria				1				
Electrodomésticos		20		21				
Esquentadores				1				
Fogões				1		1		1
Hidraúlica (equipam.)		1				1		
Medalhas e condecoraç.		1		1				
Metais (tratamentos)		2						1
Motores				1		1		
Compon. electrónicos								1
Depósitos p/ fluídos								1
Escapes						1		
Vedações								1
FAB. PROD METÁL.,MÁQ.	**15**	**48**	**20**	**65**	**19**	**32**	**13**	**19**
Bilhares			2		1			
Botões	1		1					
Brinquedos e jogos	1	1	2	3	2	2		1
Elásticos			2		1			
Fitas fantasia	2						1	
Guarda Chuva e Sol			2	2				
Ourivesaria e joalharia	1	3	11	11				
Brindes e presentes				5	2	1		1
Escovas		1						
Material didáctico				2				
Reclamos luminosos		2		3		2		
OUTRAS INDÚSTRIA	**5**	**7**	**20**	**26**	**6**	**5**	**1**	**2**

CONSTRUÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

FREGUESIAS	RAMALDE		PARANHOS		S. MAMEDE		SRA. HORA	
ACTIV. ECON./ANOS	1982	1991	1982	1991	1982	1991	1982	1991
Canalizadores e funileiros	2	2	5	3		2		4
Construção civil	7	22	12	26	8	12	5	9
Electricistas		2	1	4	1			1
Empreiteiros	5	3	6	2	4	4	2	1
Instalações eléctricas	3	2	9	11	2	6		1
Instalações industriais				3		2		2
Pintores constr. civil		1		3		1		
Piscinas		1		1				
Revestimentos		2		2		1		1
Sondagens e fundações				2				
TOTAL	**17**	**35**	**33**	**57**	**15**	**28**	**7**	**19**

FREGUESIAS	RAMALDE		PARANHOS		S. MAMEDE		SRA. HORA	
ACTIV. ECON./ANOS	1982	1991	1982	1991	1982	1991	1982	1991
Acesóri. e peças de auto.		1		2				2
Águas de mesa		1				1		
Alumínio	4	3		1		3		
Azeite			4	3	3	1	1	1
Café		2	1	2	1	2	1	1
Artig. de Carnaval		1						
Combustíveis		1		1				1
Comércio Internacional		1		1				
Exporta. e Importadores	5	44	9	28	1	7	1	6
Ferro	1	4				1		
Frutas secas		2		4				
Livros				1				
Madeiras		1		2				
Mercearias	1	2	4	3	1	1	1	1
Papelarias	1	1	2	3			1	
Plásticos				2		1		
Produtos agrícolas		2		1				
Representações		28		20		8		6
Rolament. e chumaceiras		3		1		1		
Vinhos		7		9		3		1
Electrodomésticos (Imp.)						7		11
Sacos (fornecedores)		2		1		1		1
Tabaco (imp.)						2		
Aço	1		2				1	
Algodão	2		1					
Amianto			1					
Armas e munições			1					
Batata			1		1			
Detergentes	1		2					
Drogas			1					
Ferragens e ferramentas	2							
Gás (agentes e distrib.)	1		1		3	1		
Malhas (armazenistas)	3		3		1			1
Massas Alimentícias	1							
Ourivesarias (depósitos)	1		1					
Perfumes e cosméticos	1		3					
Produtos alimentares		5		5		1		4
Sal		2						
Agentes comerciais	2		5		3			
Quadros eléctricos		1		2				
TOTAL	**27**	**114**	**42**	**92**	**14**	**41**	**6**	**36**

FREGUESIAS	RAMALDE		PARANHOS		S. MAMEDE		SRA. HORA	
ACTIV. ECON./ANOS	1982	1991	1982	1991	1982	1991	1982	1991
Águas de mesa e Medici.	1							
Bebidas alcoólicas	1	3		3	1	1		
Bolachas e biscoitos		1	1					
Cereais		1	1				1	1
Charcutaria	3	1			1			1
Conservas			1	1				
Frutaria	3		2	3		1	1	1
Mercearias	38	49	98	84	46	33	38	25
Padarias	3	12	3	19	12	8	5	6
Peixarias		2	2	7	2	2		
Supermercados	6	10	15	29	9	15	3	9
Talhos	10	11	22	24	13	21	8	10
Alimentos dietéticos		1		1				
Lacticínios				2				
Lugares de hortaliça		6		22		3		10
ALIMENTAÇÃO	**65**	**97**	**145**	**195**	**84**	**84**	**56**	**63**
Boutiques	6		7					
Brinquedos e jogos			2	2			1	
Capéus Homem/Senhora			1		2			
Cintas p/ Senhora			1					
Cintos Homens/Senhora			1				4	
Confecções crianças	2	4	5	12	2	3		3
Confecç. Homen/Senhora	9		24		8			
Espingardarias			1					
Fios de lã	1		2	2		1		1
Malhas		2	8	7	2	3	2	5
Ouriv. reloj. e joalharia	1	12	10	8	1	4		1
Sapataria	7	8	21	17	5	5	2	5
Passamanarias					2	1	2	1
Boutiques		19		8		3		1
Camisarias				2		1		
Diamantes				1				
Fardas e uniformes				2				
Lingerie		3		3		2		
Malas e carteiras		2		2				
Peles		1				1		
Pronto a vestir		15		32		9		10
Solas e cabedais				1		3		
Tecidos		1		10		3		2
Fibras têxteis						3		2
Retrosarias						7		6
EQUIPAMENTO PESSOA	**26**	**67**	**83**	**109**	**22**	**49**	**11**	**37**
Abat-jours			3					
Acessórios p/ indústria	1	2	3	1	1		2	
Adelos			1	1				
Alarmes		2	1	3				
Alcatifas			4					
Antiguidades		3	3	5				
Aquários			4					
Artigos de Artes gráficas			1	3		1		
Artesanato e artig. regi.		7	1	3		2		3

Artigos domésticos	1	3		3		2		2
Artigos orientais	1							
Azulejos	1							
Balanças	1	2	1					1
Bazares	1		1	1	1	1		1
Bobines e canelas			1		1			
Bombas		3	1	1	1	2		
Bordados e ajours			2					
Produtos de borracha	1							
Brindes e presentes			1	1				
Candeeiros e lustres	2	5	3	3	1		2	5
Casas Pré-fabricadas	1		1	1			1	2
Chapa p/ cobertura			1		1			
Chaves e fechaduras	1	3		1				
Cimento/artefactos			2				1	
Artigos e equip. cirurgia	1			2		2		
Coberturas	1							
Cobre	1							
Colas, gomas e lacas	1	1	2	1			1	
Colchões	2	1	2	1	1			
Compressores de ar	2	2		1	1	1		
Máqui., equip. Constr. civil	2	4	2		1	2		
Correias	2		1	3				1
Artig. decoração	2	9	5	13	1	3		8
Drogarias	8	14	21	17	6	8	3	3
Electrodomésticos	11	3	13	7	3	1	5	
Embalagens		2	6	1		1	1	
Artig., equip. escritório	1	6	3	10	1	3		2
Espelhos	1							
Esquentadores			1					
Estofos (tecid. e Materiais)	4	1	2	1		1		
Ferragens e ferramentas	1		1	4		2		1
Ferro velho e sucateiro	1		1	3	4	2	3	1
Florista		2	4	3		2		2
Fogões domésticos	2	1						
Artig., equip. hotelaria		1	2	10		1		
Inceneradoras	1							
Louça (cozi. e decorativa)	4	2	6	13	4	3		2
Materiais de costrução	1	2	4	5	2	5	4	3
Mater. eléctri. e iluminaç.	1	6	10	19		6		6
Móveis mobília	6	11	22	18	9	7	2	3
Alfaias agrícolas		1			1	1		
Antenas		1		2	1			
Ar condicionado		1		8	1	2	1	2
Artigos sanitários			1		1		1	1
Autoclaves					1			
Colchas e cobertas					1			
Ceras							1	
Equip. p/ estaç. de serviço		5		4			1	
Estores e persianas		1		1			2	2
Abrasivos		1		2				
Adubos		1						1
Apar. e instrum. precisão				1				
Artig. religiosos				1				
Caixas registadoras		1						
Computadores		19		11				
Equip. e acess. p/ confecç.		3		6		3		
Controle e sistem. controle		1						
Cordoarias		2						
Equip., materi. p/ dentista		1		2				

Electrónica		2		6		1		
Energias alternativas		1		1		1		
Equip. protecção pessoal				2				1
Escadas				1				
Expositores e manequins		1						
Mat. Extintores incêndio				3				
Filtros				3		1		
Frio industrial (equip.)		1		2		3		1
Galerias de Arte				1				
Produtos de Higiene		1		3		1		2
Isolamentos		2		1				
Equip. p/ Lavandarias				3				
Limas				4				1
Equip. limpezas				2				1
Lixas		2		2				
Máqui. p/ trab. madeiras		2		1				
Máqui. de costura				1				
Máqui. ferramentas		5		2		3		
Máqui. industriais		10		14		3		11
Medicina (equipamentos)		2		4		1		1
Metais ferrosos e n/ ferrosos		5		4				
Miudezas		10		15				
Motoserras		1						
Pedras ornamentais		1		1				
Pintura (equipamentos)				1				
Relógios de ponto				2				
Segurança (equipament.)				2				
Sinalização (equip. e sist.)		1						
Som (equip. e mater.)		3		2				
Supermercados (equip.)				2				
Tacos e parquetes				1				
Tapetes, carpetes				2				1
Telecomunicações (equip.)		1		2		1		
Termoacumuladores				2		2		2
Torneiras		1						1
Tubos e acessórios		1		6		1		
Válvulas		4		2				
Veterinária (equip. e produtos)				1				
Vidrarias		2		3		2		1
Envelopes								1
Máquinas de venda automát.						1		
EQUIPAMENTO DA CASA	**67**	**195**	**144**	**301**	**45**	**85**	**31**	**76**
Alimentos p/ animais	1	1	1	1		1		
Desportos (artig.)	2	6	2	2	1	3		1
Fotografia e cinema (art., equi.)	2	3	1					
jogos e artigos p/ jogos	1							
Livrarias	2	1	3		1	3		1
Material didáctico			2					
Papelarias	1	5	14	30	5	6	1	7
Campismo (material)				1	1		2	2
Alfarrabistas		1						
Instrumentos musicais		2		1				
Jornais e revistas		2				1		2
Numismática e medalhística				1				
Tabacarias		14		15		2		5
Taças e troféus				1		1		
Pesca desportiva (equip.)						2		
LAZER, DESPORTO, CULT.	**9**	**35**	**23**	**52**	**8**	**19**	**3**	**18**
Aparelhos ortopédicos	1	1	1	3				

Farmácias	4	7	14	13	3	3	1	4
Perfumarias	1	5	3	6	1	2	1	2
Oculistas		2		2	1	2		
Ervanárias				3				
SAÚDE, BELEZA	**6**	**15**	**18**	**27**	**5**	**7**	**2**	**6**
Acessór. e peças p/ automov.	6	8	16	22	5	4	2	4
Atrelados e reboques			1					
Automóveis (agentes e rep.)		7	3	16		5		2
Automóveis (rádios)			1					
Automóveis usados (stands)		2	12	7				2
Baterias			1					
Bicicletas, motorizadas (aces.)	2		1	1	1	1		
Camiões (agentes e rep.)	1	4						
Caravanas (artg. e equip.)			1	1				
Carvoarias			3	2	1	1		
Empilhadores	1	1	2	2	1			
Guindastes e gruas					1			
Gás industrial e medicinal		3						1
Grupos electrogéneos		2						
Pneus e câmaras de ar		8		4				1
Radiadores		1		2		1		
Tractores		1				2		
Òleos industriais						1		
COMB. E MATE. TRANSP.	**10**	**37**	**41**	**57**	**9**	**15**	**2**	**10**
Adegas	12	4	13	10	7	5	10	8
Bares	2	7	1	1				
Cafés	10	16	31	48	7	18	8	16
Casas de pasto	10	6	22	18	7	8	5	5
Cervejarias	3		2	2			1	
Hóteis	1	2	2	4	1			
Pastelarias e confeitarias	1	17	18	41	6	17	1	9
Pensões	1	1	7	12	1	1		1
Restaurantes	4	20	15	34	8	10	2	11
Geladadrias		2				1		2
Pronto a comer		1		3				1
Residenciais		1		1				
Snacks - bars		4		16		5		6
Tabernas						1		
Parque de campismo		1						
HOTÉIS, RESTAUR. CAFÉS	**44**	**82**	**111**	**190**	**37**	**66**	**27**	**59**

FREGUESIAS	RAMALDE		PARANHOS		S. MAMEDE		SRA. HORA	
ACTIV. ECON./ANOS	1982	1991	1982	1991	1982	1991	1982	1991
Agências funerárias			1	1	2	3		
Alcatifas (limpeza)		1	2	9				
Antiguidades (restauração)			1	2		1		
Automóveis (bate -chapa, pint.)	1		10		4		2	
Automóveis (estofafores)			1					
Automóveis(reparações elect.)	1		3					
Automóveis (rep. mecânica)	8	14	23	54	14	17	4	4
Barbeiros	4		9		4	1	1	
Bombas de injec. (assist. rep.)			1					
Cabeleireiros	10	23	30	55	11	24	8	14
Cerzideiras			1					
Decoradores			8	3				1
Electrodomésticos (rep.)	2	8	3	8	1	3		1
Escritór. e casas (conserv.,limp)	1		4					
Estações de serviço	2	5	5	3	1	3	1	
Estofafores	1	1	4	6	2	2		1
Fotog. e cinema (labo. estúdio)	3	5	8	7	2	2	4	5
Garagens	4	4	18	14	2	1		
Impermeabilizações	1	2	3					
Institutos de beleza		4	1	5		1		5
Lavandarias e tinturarias	4	6	6	10	1	3	1	2
Sapateiros		5	9	8	2	2	1	2
Bicicletas e motoriz. (rep.)		2			3	1	1	3
Componentes electr. (técnicos)				1				
Desinfecc. e desinfestaç.				2				
Elevadores ascens. (rep.)				1		1		
Enceradores				2				1
Fotocópias				2				
Gás (instalaç. e reparaç.)		1				2		
Informática (serviços)		9		3				1
Jardins (conservaç.)		1						
Máquinas de escrever (rep.)				1				
Massagistas				2				
Motores (reparaçoes)		1		2				
Televisão (reparações)		2		6		2		
Transportes de carga		12		5		6		3
Transportes de passageiros		1		2		1		
Camionagem	1				1			
PESSOAIS E DOMÉSTIC.	**43**	**107**	**151**	**213**	**50**	**76**	**23**	**43**
Bilhares/Salões	1			1	3			2
Boites, dancings, discotecas	1	4		4			1	2
Cinemas e teatros	1	1	2	1	1			
Espectáculos (organizaç.)			1	3				
Agências de viagem e turismo		1		2				
Aluguer de automóveis		1		1				
Companhia de aviação		1						
Máquinas de diversão				2				3
Publicidade (agênc. e serv.)		10		4		1		4
Táxis e automóveis aluguer		3		4		1		1
Video-clubes		6		8		1		2
LAZER	**3**	**27**	**3**	**30**	**4**	**3**	**1**	**14**
Advogados	2	14	2	3				

Análises clínicas	1	3	1		1	2	2	3
Arquitectos	4	8	4	20		1		
Contabilidade (escritórios)	1	8	3	13		6	1	3
Desenhadores	1	1	2		1	1	1	1
Escultores			2	2				
Médicos	5	33	19	48	12	17	8	14
Parteiras	4	3	5	3	1	1		
Calista				1				
Economistas		4		3				1
Engenheiros		12		10		4		1
Gabinetes (project. Arq.,Eng.)		10		12		2		3
Tradutores				2				
Veterinários		1		1				1
Centros de Enfermagem						2		
Clínica médica	1	6		10		3	1	4
Enfermeiros	1		12	5	2	1	3	
PROFISSÕES LIBERAIS	**20**	**103**	**50**	**133**	**17**	**40**	**16**	**31**
Bancos		9		12	2	3	1	
Companhias de seguros		7		3				
BANCOS E SEGUROS		**16**		**15**	**2**	**4**	**1**	**1**
Agências de infor. e cobrança		2						
Artistas plásticos		1		1				
Estud. econó. e de mercado		2		1				
Organiz. e gest. de empresas		3		3				
Centros mecanográficos	1	1						
Pessoal (selecção e formaç.)		2		3				
Agências de navegação		2				2		
Despachantes oficiais		2		2		1		3
Transitários		6		3		1		1
Operadores portuários						1		
Transportes internacionais		3		1				1
Auditores		1		1				
Consultores		3		2				
Mediadores oficiais		2		3				
Revisores oficiais de contas		2				1		
Solicitador		2						1
Técnico de contas				4				
Vendas em grupo		1		2				1
Administração propriedades		13		19				
Agência aluguer e trespasse		1		1				
Gest. de investi. e financiamen.		7						
SERV. VOCACI. ÀS EMPR.	**1**	**56**		**46**		**6**		**7**

SERVIÇOS DE NATUREZA SOCIAL

FREGUESIAS	RAMALDE		PARANHOS		S. MAMEDE		SRA. HORA	
ACTIV. ECON./ANOS	1982	1991	1982	1991	1982	1991	1982	1991
Asilos e recolhimento	2	2			1		1	1
Associações	5	26	2	17	5	7	2	7
Caixas de previdência	1				1	2	1	1
Clubes	5	11	8	15	2	3	3	4
Cooperativas	6	7	4	6		4	2	9
Dispensários	1		2		1			
Embaixadas /Consulados/Leg.	1	2	1					
Escolas	8	15	16	25	2	4	1	5
Faculdades			2					
Hospitais	1	2	2	3		1		1
Igrejas e entidades religiosas	3	5	8	15	1	1	2	3
Infantários	1	1	4	8		1	1	1
Instituições de caridade	1				1		1	
Lares e pensionatos	2	2	7	6		1	1	
Museus	1	2	1	1	1	1		
Bombeiros				1	1	2		
Colombófilia					1		1	
Casas de repouso				1				
Centros de formação profissio.		6		1				
Centros de saúde		6		3		1		1
Correios e telecomunicações		1		4		1		
Fundações de beneficiência		3						
Ginásios		2		3		1		
Instituições humanitárias		2		2				
Segurança guarda nocturno		3		3				
Parques de estacionamento		1						
Partidos e associaç. políticas		1		4		1		2
Estações de rádio		1		3				1
Sindicatos		2		3				
Salas de estudo						1		
Servi. de Administ. e Utili. Públ.		6		8		1		2
TOTAL	**38**	**109**	**57**	**132**	**17**	**33**	**16**	**38**

QUADRO SÍNTESE

FREGUESIAS	RAMALDE		PARANHOS		S. MAMEDE		SRA. HORA	
ACTIV. ECON./ANOS	1982	1991	1982	1991	1982	1991	1982	1991
INDÚSTRIA	60	198	127	279	63	102	48	70
CONSTRUÇÃO OBR. PÚBL.	17	35	33	57	15	28	7	19
COMÉRCIO GROSSISTA	27	114	42	92	14	41	6	36
COMÉRCIO RETALHISTA	227	528	565	931	210	325	132	269
SERV. NATUREZ. ECONÓM.	67	309	204	437	73	129	41	96
SERV. NATUREZ. SOCIAL	38	109	57	132	17	33	16	38
TOTAIS	**436**	**1293**	**1028**	**1928**	**392**	**658**	**250**	**528**

Fontes: Lista Geral de Portugal - Comércio Indústria e Serviços, Páginas Amarelas, 1982/83.
Lista do Código Postal/Giro de Compras, 1991, I.T.T. Portugal

ACTIVIDADES ECONÓMICAS - 1982

	A - Indústria Transformadora									B - Const. e Obras Públicas	C - Com. Grossista	D - Comércio Retalhista							E - Serviços de Natureza Económica					F - Serviços de Natureza Social	Total
Ruas	A.1	A.2	A.3	A.4	A.5	A.6	A.7	A.8	A.9			D.1	D.2	D.3	D.4	D.5	D.6	D:7	E.1	E.2	E.3	E.4	E.5		
R. Costa Cabral	1	9	3	2			1	2	1	7	3	31	34	32	5	8	7	25	21	1	10			10	213
R. Antero de Quental		2							1		1	1	4	4		1	3	3	3						23
R. Vale Formoso		1	2						1	1		3	4	5	1	1		7	7		1			1	35
R. do Amial		1						1		1	1	7	3	6		2		6	8		1			3	40
R. do Carvalhido		1										1	2	4				2	4		1			2	17
R. Monte dos Burgos												3	3	3	1	1		2	5		2				20
R. Silva Brinco	1	1	1	1			1				2	10	1	7	1			4	5		1			1	37
R. Godinho Faria		2					1			2	2	11	7	6	3	1	1	5	10	1	3	1		3	59
R. Nova do Seixo		1						1			2	5			1			3	8						21

Fonte: Lista Geral de Portugal - Comércio indústria e Serviços, Páginas Amarelas, 1982/83

A.1 - Alimentação , Bebidas e Tabaco
A.2 - Têxteis, Vestuário e Couro
A.3 - Madeira e da Cortiça
A.4 - Papel, Artes Gráficas e Edição
A.5 - Químicas e Derivados do Peróleo
A.6 - Produtos Minerais não Metálicos
A.7 - Metatúrlica de Base
A.8 - Fabrico de Produtos Metálicos e Máquinas
A.9 - Outras Indústrias

D.1 - Alimentação
D.2 - Equipamento da Pessoa
D.3 - Equipamento da Casa
D.4- - Lazer, Desporto e Cultura
D.5 - Saúde, Beleza
D.6 - Combustíveis e Materiais de Transporte
D.7 - Hóteis, Restaurantes e Cafés

E.1 - Pessoais e Domésticos
E.2 - Lazer
E.3 - Profissões Liberais
E.4 - Bancos e Seguros
E.5 - Serv. Vocacionados às Empresas

ACTIVIDADES ECONÓMICAS - 1991

	A - Indústria Transformadora									B - Const. e Obras Públicas	C - Com. Grossista	D - Comércio Retalhista							E - Serviços de Natureza Económica					F - Serviços de Natureza Social	Total
Ruas	A.1	A.2	A.3	A.4	A.5	A.6	A.7	A.8	A.9			D.1	D.2	D.3	D.4	D.5	D.6	D:7	E.1	E.2	E.3	E.4	E.5		
R. Costa Cabral		19	9	4			2	5	4	6	9	43	52	47	15	9	9	39	34	4	15	5	6	12	348
R. Antero de Quental		2						1	1	1	2	5	6			1	1	3	2	1	1		1		28
R. Vale Formoso		2	1							2	3	5	4	10	1	1	1	12	10		3	1		3	59
R. do Amial		2						1		1		14	8	14	6	2	2	14	7	3	7	1	1	7	94
R. do Carvalhido		1				1				1	1	2	3	12			3	5	3		3		1	2	38
R. Monte dos Burgos											2	6	3	7		1	1	6	7	1	3	1		3	41
R. Silva Brinco		4	2	1					1	1	1	9	5	3	1		1	5	6	1	1	1		2	45
R. Godinho Faria				1		1		1			2	11	11	10	4	2	2	7	9		3	1	1	4	70
R. Nova do Seixo		2						1		2	1	8	1	6		1		6	5	2	1		1		37

Fonte: Lista do Código Postal / Giro de Compras, 1991, Editado pela I.T.T., Portugal

A.1 - Alimentação , Bebidas e Tabaco
A.2 - Têxteis, Vestuário e Couro
A.3 - Madeira e da Cortiça
A.4 - Papel, Artes Gráficas e Edição
A.5 - Químicas e Derivados do Peróleo
A.6 - Produtos Minerais não Metálicos
A.7 - Metatúrlica de Base
A.8 - Fabrico de Produtos Metálicos e Máquinas
A.9 - Outras Indústrias

D.1 - Alimentação
D.2 - Equipamento da Pessoa
D.3 - Equipamento da Casa
D.4 - Lazer, Desporto e Cultura
D.5 - Saúde, Beleza
D.6 - Combustíveis e Materiais de Transporte
D.7 - Hóteis, Restaurantes e Cafés

E.1 - Pessoais e Domésticos
E.2 - Lazer
E.3 - Profissões Liberais
E.4 - Bancos e Seguros
E.5 - Serv. Vocacionados às Empresas

Anexo 15

ACTIVIDADES ECONÓMICAS - 1997

	A - Indústria Transformadora									B - Const. e Obras Públicas	C - Com. Grossista	D - Comércio Retalhista							E - Serviços de Natureza Económica					F - Serviços de Natureza Social	Total
Ruas	A.1	A.2	A.3	A.4	A.5	A.6	A.7	A.8	A.9			D.1	D.2	D.3	D.4	D.5	D.6	D:7	E.1	E.2	E.3	E.4	E.5		
R. Costa Cabral		12	4	3				2	1	4	8	37	58	52	12	7	8	37	32	5	21	7	5	23	338
R. Antero de Quental		1						1		1	2	4	5	4		2	1	4	2	1	1		3	2	34
R. Vale Formoso		2	1							1	5	4	4	13	1	1	1	10	9		2			1	55
R. do Amial		1						1		2		8	8	13	5	3	2	18	9	1	5	2		6	84
R. do Carvalhido		2			1			1		1		1	2	8				4	3		2	1		3	29
R. Monte dos Burgos		1						1		1		5	1	3		1	1	5	5		2	1	1		28
R. Silva Brinco		2	1	1							1	9	3	6	1	1		6	6	1	1	1	1	2	43
R. Godinho Faria		1		3		1		2		1	2	13	9	12	4	4	5	10	11	1	2	2	2	2	87
R. Nova do Seixo		2						2		1		8	1	6			1	3	3	1	2		1		31

Fonte: Lista Distrital-Porto, Comércio, Indústria e Serviços - 1997/98, Páginas Douradas.

A.1 - Alimentação , Bebidas e Tabaco
A.2 - Têxteis, Vestuário e Couro
A.3 - Madeira e da Cortiça
A.4 - Papel, Artes Gráficas e Edição
A.5 - Químicas e Derivados do Peróleo
A.6 - Produtos Minerais não Metálicos
A.7 - Metatúrlica de Base
A.8 - Fabrico de Produtos Metálicos e Máquinas
A.9 - Outras Indústrias

D.1 - Alimentação
D.2 - Equipamento da Pessoa
D.3 - Equipamento da Casa
D.4 - Lazer, Desporto e Cultura
D.5 - Saúde, Beleza
D.6 - Combustíveis e Materiais de Transporte
D.7 - Hóteis, Restaurantes e Cafés

E.1 - Pessoais e Domésticos
E.2 - Lazer
E.3 - Profissões Liberais
E.4 - Bancos e Seguros
E.5 - Serv. Vocacionados às Empresas

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS

1. INTRODUÇÃO 1

1.1. APRESENTAÇÃO 1

1.2. METODOLOGIA 5

1.3. FONTES DE INFORMAÇÃO 7

1.4. DA CIDADE À AGLOMERAÇÃO 11

2. ENQUADRAMENTO TEMPORAL E ESPACIAL 16

2.1. VIAS ESTRUTURANTES DO CRESCIMENTO 16

2.2. FASES DE EXPANSÃO URBANA 22

2.3. O AVANÇO DA TERCIARIZAÇÃO 27

2.4. AS ÁREAS RESIDENCIAIS NOS ESPAÇOS PERIFÉRICOS 36

2.5. UMA NOVA VISÃO DA PERIFERIA 46

3. DINÂMICAS DE TRANSFORMAÇÃO NO PORTO NORTE 50

3.1. INTRODUÇÃO 50

3.2. ORIGEM E EVOLUÇÃO DAS FREGUESIAS DO PORTO NORTE ... 54

3.3. TRAÇOS DE RURALIDADE 64

3.4. CRESCIMENTO DA MANCHA URBANA 76

3.4.1. Importância das Vias de Comunicação 76

3.4.2. Surto Industrial 85

4. A POPULAÇÃO E A RESIDÊNCIA 90

4.1. O PROCESSO DE CONCENTRAÇÃO E CRESCIMENTO POPULACIONAL 90

4.2. PROMOTORES DE HABITAÇÃO 108

4.3. CARACTERÍSTICAS DO PARQUE HABITACIONAL 117

5. ACTIVIDADES ECONÓMICAS NO PORTO NORTE 127

5.1. POPULAÇÃO ACTIVA E CARACTERIZAÇÃO DAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS 127

5.2. AS ACTIVIDADES ECONÓMICAS NAS VIAS QUE ESTRUTURAM O CRESCIMENTO URBANO DA ÁREA 140

5.3. RENOVAÇÃO DO USO DO SOLO 145

6. DINÂMICAS URBANAS E PROJECTOS PARA O PORTO NORTE .. 151

BIBLIOGRAFIA 168

ÍNDICE DAS FIGURAS 177

ÍNDICE DA INFORMAÇÃO (em Anexo) 179

ANEXOS 180

FACULDADE DE LETRAS
BIBLIOTECA
PORTO