

Universidade Fernando Pessoa



Bairro da Pasteleira

**Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios
sociodemográficos**

Nuno Lindo

Porto, 2018

Universidade Fernando Pessoa



Bairro da Pasteleira

**Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios
sociodemográficos**

Nuno Lindo

Porto, 2018

**BAIRRO DA PASTELEIRA: PROPOSTA PARA A REQUALIFICAÇÃO DO
ESPAÇO PÚBLICO NO CONTEXTO DOS NOVOS DESAFIOS
SOCIODEMOGRÁFICOS**

Juro por minha honra que este trabalho é de autoria original

(Nuno Emanuel Ferreira Lindo)

Trabalho apresentado à Universidade Fernando Pessoa como parte dos requisitos para obtenção do grau de mestre em Arquitetura e urbanismo sob orientação do Professor Doutor Luís Pinto de Faria.

Sumário

O presente trabalho tem como objetivo a requalificação do espaço público do Bairro da Pasteleira, construído entre 1958 e 1960, tendo como principal enfoque a adaptação deste território ao contexto dos novos desafios sociodemográficos.

No sentido de enquadrar o estudo do caso, foi feito um levantamento histórico dos bairros sociais do Porto, com a análise dos planos realizados entre 1932 e 1962, para que seja perceptível a evolução das diferentes tipologias, a ocupação dos núcleos habitacionais ao longo do território da cidade e de um modo geral, como estão relacionados com a envolvente no local de implantação. Foi realizada uma caracterização demográfica para demonstrar a nova realidade da cidade do Porto com o aumento do índice de envelhecimento e as suas restantes consequências, bem como uma análise à mobilidade, para que seja perceptível o modo como a população se desloca ao longo do território.

A adaptação do espaço público à população idosa e/ou com mobilidade reduzida, torna-se um fator importante para a cidade, tendo em conta o aumento do índice de envelhecimento do Porto. O Bairro da Pasteleira apresenta no seu território grandes diferenças de cotas, que juntamente com a inexistência de locais de lazer ou de estadia torna-se um desafio para a população idosa e/ou com mobilidade reduzida utilizar o espaço público do bairro.

Foi realizado um levantamento dos percursos da população e aos pontos críticos de acessibilidade que estão dispostos ao longo dos trajetos, bem como um estudo aos espaços verdes, à mobilidade e ao uso do automóvel, uma vez que o crescente uso deste meio de transporte trouxe consequências para o Bairro da Pasteleira.

A proposta desenvolvida no capítulo V surge como materialização da investigação ao longo desta dissertação de mestrado, de modo a melhorar a qualidade do espaço público do bairro, propondo locais destinados à população que atualmente são inexistentes, bem como a sua adaptação à população idosa e /ou com mobilidade reduzida, com novas ligações ao longo do território e a resolução do problema do uso do automóvel no bairro.

Palavras-chave: Bairro da Pasteleira; Requalificação Urbana; Envelhecimento Populacional; Mobilidade; Porto;

Abstract

The objective of the present work is the requalification of public space of the «*Bairro da Pasteleira*», constructed between 1958 and 1960, having as main approach the adaptation of this territory to the new social demographic context challenges.

In order to fit in with the case study, it was made a historic survey of the social neighborhoods of Porto, analyzing the plans made between 1932 and 1962 to be perceptible the evolution of the different typologies, the occupation of the neighborhoods along the territory of the city and in general, how are they related with the surroundings on the implantation site. It was made a demographic characterization to demonstrate the new reality of the city of Porto, with increase of the aging index and its consequences, as well the analysis of the mobility, to be perceptible how the population move across the territory.

The adaptation of the public space to the elderly population and/or with reduced mobility, becomes an important factor for the city, considering the increased of the of Porto's aging index. The «*Bairro da Pasteleira*» presents in its territory many differences of elevations, in the addition with the inexistence of places for social meeting or leisure becomes a challenge for the elderly population and/or reduced mobility use the public space of the neighborhood.

It was made a survey of the population paths and to the critical points of accessibility across them, but as well a study to the green spaces, the mobility and the use of the car, because the increasing use of this transportation brought consequences to the «*Bairro da Pasteleira*».

In the chapter V the propose developed arise as a materialization of the research throughout this master's thesis, in order to improve the quality of the public space of the neighborhood, proposing places destined to the population that are current inexistent, as well their adaptation to the elderly people and/or with reduce mobility, with new connections across the territory and the resolution of the problem of the car use in the neighborhood.

Key-Words: Bairro da Pasteleira; Urban requalification; Population-ageing; Mobility; Porto;

Agradecimentos

Quero agradecer a todos os intervenientes que contribuíram para a realização desta dissertação de mestrado e de todo o percurso académico.

Ao orientador desta tese de mestrado, ao professor e arquiteto Dr. Luís Pinto de Faria, agradeço todo o apoio e disponibilidade ao longo deste processo e pelo conhecimento e orientação que me foi transmitida.

Aos meus pais por todo o incentivo, apoio e dedicação ao longo deste percurso académico e que sem eles não era possível a conclusão deste curso.

Aos docentes do curso, por todo o conhecimento e métodos que me foram transmitidos.

À Domus Social pela ajuda e cedência dos dados do Bairro da Pasteleira

Aos moradores e à Associação dos Antigos Moradores do Bairro da Pasteleira pela ajuda prestada durante a análise.

Aos meus amigos e colegas de curso, por toda a interajuda e pelas horas de trabalho e diversão ao longo destes cinco anos.

À minha namorada, Catarina, pela ajuda e pelo apoio durante este percurso académico e desta dissertação de mestrado.

Índice Geral

Sumário	I
Índice Geral.....	IV
Índice Figuras	VI
Índice de Mapas.....	IX
Índice de gráficos.....	X
Índice Tabelas	XI
Definições.....	XII
Introdução	1
Capítulo I – O Bairro da Pasteleira no contexto das políticas publicas da habitação económica do Porto	4
1.1. Os planos elaborados para a cidade do Porto, entre 1932-1962.....	4
1.1.1. «Prologo ao Plano da Cidade do Porto» - 1932, Eng.º Ezequiel Campos, .	4
1.1.2. «Plano da Salubridade das Ilhas» - 1956, Câmara Municipal do Porto (CMP)	6
1.1.3. «Plano Regulador da Cidade do Porto» 1947-1952, Eng.º Antão Almeida Garrett	8
1.1.4. «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto» - 1956-1966, Eng.º José Vaz	12
1.1.5. «Plano Diretor da Cidade do Porto» - 1962, Arqtº. Robert Auzelle.....	14
1.2. A habitação económica na cidade do Porto, como enquadramento do Bairro da Pasteleira	17
1.3. Comparação das medidas tomadas pelos planos para a cidade do Porto, no enquadramento do Bairro da Pasteleira.....	19
1.4. Agrupamento de Moradias Populares da Pasteleira	21
Capítulo II- Demografia.....	25
2.1. Evolução da população na área ocidental do Porto.....	25
2.1.1. Densidade Populacional no Porto.....	25
2.1.2. Envelhecimento Demográfico, entre 2001-2011 e 2017 no Porto	28
2.2. População dos bairros da cidade do Porto	35
2.2.1. Dados demográficos dos residentes em bairros, 2011 e 2018.....	35
2.2.2. Dados demográficos dos residentes do Bairro da Pasteleira, em 2018	38

Capítulo III- Mobilidade	40
3.1. Plano da Linha do Campo Alegre, no enquadramento da zona ocidental do Porto	40
3.2. Mobilidade na Cidade do Porto no contexto da sua área ocidental	41
Capítulo IV- Análise ao Bairro da Pasteleira	45
4.1. Enquadramento da implantação do Bairro da Pasteleira	45
4.2. Alterações feitas ao projeto inicial	47
4.3. Análise ao espaço público e ao edificado do Bairro da Pasteleira	50
4.3.1. Organização espacial.....	50
4.3.2. Vias de comunicação e estacionamento	55
4.3.3. Percursos pedonais e transporte público	56
4.3.4. Espaço público e concentração da população	61
4.3.5. Do edificado aos fogos	63
4.4. Sobreposição das análises realizadas	66
Capítulo V- Proposta de requalificação do Bairro da Pasteleira	69
5.1. Esquemas conceptuais da proposta	69
5.2. Comparação das alterações face ao projeto inicial e a planta atual	73
5.3. Proposta de requalificação do espaço público	75
Conclusão	85
Bibliografia	88
Bibliografia de figuras	92
Bibliografia de mapas	95
Anexos	96

Índice Figuras

Figura 1- Expansão da cidade do Porto	5
Figura 2- Traçado das ruas primárias da cidade do Porto	5
Figura 3- Localização das ilhas na cidade do Porto	7
Figura 4-Construção dos bairros de casas económica	8
Figura 5-Rede fundamental das comunicações e dos espaços verdes de interesse público	9
Figura 6- Zonamento existente	10
Figura 7- Proposta para o zonamento da cidade.....	10
Figura 8- Unidades residenciais ou freguesias	11
Figura 9- 1º Escalão, a vizinhança.....	11
Figura 10- 2º Escalão, o bairro	12
Figura 11- 3º Escalão, unidade residencial ou freguesia	12
Figura 12- 4º escalão, unidade urbana.....	12
Figura 13- Localização e número de fogos dos novos núcleos habitacionais coletivos.	13
Figura 14- Proposta da nova rede viária.....	15
Figura 15- Planta de Zonamento	16
Figura 16- Localização de bairros sociais construídos entre 1901-1956.....	18
Figura 17- Número de ilhas por freguesia inventariadas em 1940.....	19
Figura 18- Localização dos diferentes bairros pela Cidade do Porto, e do Bairro da Pasteleira.....	21
Figura 19- Planta do Bairro da Pasteleira.....	22
Figura 20- Planta de implantação do Bairro da Pasteleira.....	23
Figura 21-Fogos T4 e T1	24
Figura 22- Fogos T2	24
Figura 23- Fogos T3	24
Figura 24- Fogos T3 e T4.....	24
Figura 25- Implantação do Bairro da Pasteleira	45
Figura 26- Bairro Gomes da Costa.....	46
Figura 27- Pontos de interesse.....	47
Figura 28- Bairro da Pasteleira em 1960	48
Figura 29- Bairro da Pasteleira em 2018	49
Figura 30- Junção das plantas de 1960 e 2018	50
Figura 31- Relação com a envolvente	51

Figura 32- Orientação do edificado de 1957 e de 1958-59	51
Figura 33- Orientação dos edifícios no Bairro da Pasteleira	52
Figura 34- Diferença de cotas no Bairro da Pasteleira	53
Figura 35- Corte 1	53
Figura 36- Corte 2	53
Figura 37- Numeração dos blocos de habitação	53
Figura 38- Espaços de interesse.....	54
Figura 39- Ligações rodoviárias	55
Figura 40- Estacionamento Informal.....	56
Figura 41- Percursos pedonais, tendo como fim as paragens de autocarro.....	57
Figura 42- Inexistência de passeios	58
Figura 43- Pontos críticos de acessibilidade.....	59
Figura 44- Percursos informais.....	60
Figura 45- Percursos de autocarros	61
Figura 46- Espaços verdes não usáveis e locais transformados em estacionamento.....	62
Figura 47- Concentração da população	63
Figura 48- Tipologia dos blocos de habitação.....	64
Figura 49- T3	65
Figura 50- T2.....	65
Figura 51- T4 e T1	65
Figura 52- T4 e T3.....	65
Figura 53- Estacionamento informal e espaços verdes	66
Figura 54- Espaços verdes e concentração da população.....	67
Figura 55- Percursos e pontos críticos de acessibilidade	68
Figura 56- Pontos críticos de acessibilidade e inexistência de passeios.....	68
Figura 57- Principais percursos	70
Figura 58- Hierarquização das vias no interior do bairro e criação de novos percursos	70
Figura 59- Novos espaços de lazer ou de estadia e de estacionamento.....	71
Figura 60- Conceção dos novos espaços no bairro (perspetiva)	72
Figura 61- Conceção dos novos espaços no bairro (planta)	72
Figura 62- Comparação entre a proposta e 1960.....	73
Figura 63- Perspetiva do Bairro da Pasteleira (2018).....	74
Figura 64- Perspetiva da proposta para o Bairro da Pasteleira.....	74
Figura 65- Comparação entre proposta e o atual (2018).....	75

Figura 66- Percurso automóvel	76
Figura 67- Percursos pedonais e acessibilidade	77
Figura 68- Planta da proposta de requalificação do espaço público.....	78
Figura 69- Planta de implantação	79
Figura 70- C1	79
Figura 71- C2.....	79
Figura 72- Fotografia 1 - Antes	80
Figura 73- Fotomontagem 1- Depois.....	80
Figura 74- Fotografia 2- Antes	81
Figura 75- Fotomontagem 2- Depois.....	81
Figura 76- Fotografia 3- Antes	82
Figura 77- Fotomontagem 3- Depois.....	82
Figura 78- Fotografia 4- Antes	83
Figura 79- Fotomontagem 4- Depois.....	83
Figura 80- Fotografia 5- Antes	84
Figura 81- Fotomontagem 5- Depois.....	84

Índice de Mapas

Mapa 1- Densidade populacional, por freguesias (2001).....	26
Mapa 2- Densidade populacional, por freguesias (2011).....	26
Mapa 3- Densidade populacional por zonas (2011).....	27
Mapa 4- População residente por zonas (2011).....	27
Mapa 5- População residente jovem, 0-14 anos (2011).....	30
Mapa 6- População residente idosa, com 65 ou mais anos (2011).....	30
Mapa 7- Peso da população idosa por secção estatística (2001).....	31
Mapa 8- Peso da população idosa por secção estatística (2011).....	31
Mapa 9- Mapa do índice de dependência (2011).....	32
Mapa 10- Expansão das linhas do Metro.....	40
Mapa 11- Movimentos pendulares para o exterior do concelho do Porto (2011).....	42
Mapa 12- Movimentos pendulares de automóvel (2011).....	43
Mapa 13- Movimentos pendulares de metro, 2011.....	43
Mapa 14- Movimentos pendulares a pé (2011).....	44
Mapa 15- movimentos pendulares de autocarro (2011).....	44

Índice de gráficos

Gráfico 1- Evolução da população residente no Porto - 1981-2017	25
Gráfico 2- Comparação da população residente segundo o grupo etário (1981, 1991, 2001 e 2011).....	28
Gráfico 3- Pirâmides etárias da população residente no Porto (2001 e 2011)	29
Gráfico 4- População residente nas freguesias do Porto, segundo faixa etária (2011) ..	29
Gráfico 5- Comparação do Índice de envelhecimento entre 2001 e 2011.....	31
Gráfico 6- Comparação das freguesias pelo índice de sustentabilidade potencial (2001 e 2011).....	32
Gráfico 7- Comparação das freguesias pelo índice de renovação da população ativa (2001 e 2011).....	33
Gráfico 8- Idosos em alojamentos familiares de residência habitual (2011)	34
Gráfico 9- População residente no Porto segundo a faixa etária (2017)	34
Gráfico 10- Distribuição etária dos concessionários por escalão etário (2011)	35
Gráfico 11- Distribuição etária dos residentes por escalão etário (2011).....	36
Gráfico 12- Tipologias das famílias nos bairros do Porto (2011)	36
Gráfico 13- População residente por faixa etária (2018).....	37
Gráfico 14- Percentagem da população residente por faixa etária (2018)	37
Gráfico 15- Residentes por tipo de família (2018).....	37
Gráfico 16- População residente no Bairro da Pasteleira por faixa etária (2018).....	38
Gráfico 17- Percentagem da população residente no Bairro da Pasteleira por faixa etária (2018)	38
Gráfico 18- Residentes por tipo de família no Bairro da Pasteleira (2018)	39
Gráfico 19- Percentagem dos movimentos pendulares com origem no Porto, segundo o destino.....	41
Gráfico 20- Comparação entre 2001 e 2011 das deslocações casa-trabalho e casa-escola segundo o modo de transporte, Porto	42

Índice Tabelas

Tabela 1- Comparação dos Planos elaborados para a cidade do Porto	19
---	----

Definições

Densidade populacional: Intensidade do povoamento expressa pela relação entre o número de habitantes de uma área territorial determinada e a superfície desse território, (Pordata, 2018).

Índice de dependência total: Número de menores de 15 anos e de pessoas com 65 e mais anos por cada 100 pessoas em idade ativa, ou seja, com 15 a 64 anos. Um valor inferior a 100 significa que há menos jovens e idosos do que pessoas em idade ativa, (Pordata, 2018).

Índice de envelhecimento: Número de pessoas com 65 e mais anos por cada 100 pessoas menores de 15 anos. Um valor inferior a 100 significa que há menos idosos do que jovens, (Pordata, 2018).

Índice de renovação da população ativa: Mede a população que esta a entrar no mercado de trabalho (20-29 anos) e os que estão a sair (50-64 anos), (Pordata, 2018).

Índice de sustentabilidade potencial: Relação entre a população em idade ativa e a população idosa, definida habitualmente como o quociente entre o número de pessoas com idades compreendidas entre os 15 e os 64 anos e o número de pessoas com 65 ou mais anos, (Pordata, 2018).

População residente: Conjunto de pessoas que, independentemente de estarem presentes ou ausentes num determinado alojamento no momento de observação, viveram no seu local de residência habitual por um período contínuo de, pelo menos, 12 meses anteriores ao momento de observação, ou que chegaram ao seu local de residência habitual durante o período correspondente aos 12 meses anteriores ao momento de observação, com a intenção de aí permanecer por um período mínimo de um ano, (Pordata, 2018).

Introdução

Na cidade do Porto cerca de 13.3% da população reside em habitações sociais. De acordo com os dados dos censos de 2011 (INE, 2012) o índice de envelhecimento tem vindo a aumentar. Entre 2001 e 2011 em Portugal, a população idosa (65 ou mais anos) aumentou de 16% para 19%, enquanto a população jovem (0-14 anos) diminuiu, face ao mesmo período, de 16% para 15%. Segundo as estimativas do Instituto Nacional de Estatística (INE, 2014) em 2060 existirão 3.043 milhares de idosos, num total de 8.6 milhões de pessoas em Portugal, segundo o cenário central.

Deste modo, a adaptação da cidade à população idosa torna-se essencial. Assim, tendo como objeto de estudo o Bairro da Pasteleira, que foi dos primeiros conjuntos de habitação coletiva económica a serem construídos, entre 1958 e 1960 e pertencendo à primeira fase do «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto», sendo o bairro com maior número de fogos (606), até à data da sua construção, torna-se essencial a requalificação do espaço público deste estudo do caso, uma vez que apresenta diversos problemas de acessibilidade, e face ao projeto inicial sofreu algumas alterações, deixando de existir espaços de lazer ou de estadia para os residentes.

O Bairro da Pasteleira, em comparação com outros da cidade, é aquele que apresenta o índice de envelhecimento elevado da população residente (Domus Social², 2018). Dos moradores, cerca de 30% apresentam idades entre 44-66 anos e 21% com 66 ou mais anos, enquanto a população dos 0-18 anos representa 19% dos residentes (Domus Social², 2018).

O objetivo desta proposta de requalificação do espaço público tem como principal enfoque as questões da mobilidade e da adaptação deste local aos novos desafios sociodemográficos. Optou-se por fazer uma breve análise à habitação económica na cidade, uma vez que é essencial perceber a origem dos bairros no Porto e de que modo foram estruturados, para que seja perceptível a evolução das diferentes tipologias, a ocupação dos núcleos habitacionais ao longo do território da cidade e de um modo geral, como estão relacionados com a envolvente no local de implantação

Para realizar a proposta, será feita uma pesquisa no arquivo e na biblioteca, mas também um trabalho de campo, falando diretamente com a Associação de Moradores do Antigo Bairro da Pasteleira e no contacto direto com os moradores, de modo a perceber

os problemas ao nível do espaço público para a população idosa, tendo-as em consideração ao longo do desenvolvimento da proposta.

Esta dissertação está dividida em cinco capítulos, sendo que três são teóricos e os restantes correspondem ao ensaio prático da proposta de requalificação.

No capítulo I é feito um enquadramento das habitações económicas na cidade do Porto, a partir das políticas adotadas pelo Estado Novo, de 1933. Será feita uma breve análise aos planos realizados para a cidade, de 1932 até 1962 de modo a ter uma perspetiva da evolução do conceito da habitação económica no Porto, para resolver o problema das «ilhas» e uma maior abordagem ao estudo do caso, o Bairro da Pasteleira.

No capítulo II, realizar-se-á uma análise à demografia, nomeadamente à densidade populacional, ao envelhecimento da população e as restantes consequências deste fator demográfico. Este estudo será realizado a dois níveis diferentes, que o primeiro será feito ao Porto, dando uma maior abordagem à zona ocidental da cidade, e a Lordelo do Ouro, onde se localiza o estudo do caso. No segundo nível serão analisadas as questões demográficas dos bairros da cidade, tendo como principal enfoque o Bairro da Pasteleira.

No capítulo III será realizado um estudo à mobilidade da cidade do Porto e à proposta da nova linha de metro do Campo Alegre. Está análise será feita ao nível das freguesias da cidade, tendo como maior enfoque a zona ocidental e a Lordelo do Ouro, segundo os movimentos pendulares da população e que tipo de transporte usam para os realizar.

No capítulo IV, será feito um estudo ao Bairro da Pasteleira, desde a sua relação com a envolvente e às alterações feitas ao projeto inicial, bem como ao espaço público e ao edificado. O estudo da implantação do bairro será feito a partir de um enquadramento histórico, e as modificações realizadas ao projeto serão comparadas entre a planta original e a atual do território do bairro. O crescente aumento do uso do automóvel apresenta um impacto negativo na sua relação com o peão. Os percursos analisados serão feitos a partir dos que se encontram no espaço público, tendo as paragens de autocarro como ponto finalizador desta análise. Na análise aos trajetos feitos pelos residentes, serão apontados os pontos críticos de acessibilidade, bem como os percursos informais, que juntamente com a análise dos espaços verdes e da concentração populacional, são pontos-chave para a proposta do capítulo V. Estes estudos ao território do Bairro da Pasteleira terão como

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

base o «*Global Age-friendly Cities: A Guide*», produzido pela World Health Organization.

No capítulo V, será realizada a proposta de requalificação para o espaço público do Bairro da Pasteleira, que terá como objetivo principal o melhoramento do território para o novo contexto demográfico. Serão apresentadas propostas de resolução para os problemas que prejudicam a vivência e a acessibilidade no interior do bairro, de modo a melhorar o estilo de vida principalmente da população idosa e/ou com mobilidade reduzida.

Capítulo I – O Bairro da Pasteleira no contexto das políticas públicas da habitação económica do Porto

O Bairro da Pasteleira, construído entre 1958 e 1960, foi dos primeiros conjuntos de habitação coletiva da cidade do Porto. Pertence à primeira fase do «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto» e foi o bairro com maior número de fogos até à data da sua construção, com 606 fogos.

A análise será focada principalmente num contexto histórico, abordando os diferentes planos efetuados para a cidade do Porto, tendo como principal foco o surgimento dos Bairros, nomeadamente o agrupamento de moradias populares da Pasteleira, ao qual será feita uma análise mais detalhada.

1.1. Os planos elaborados para a cidade do Porto, entre 1932-1962

De modo a melhor compreensão da evolução da habitação económica na cidade do Porto, será elaborada uma pequena abordagem pelos planos principais efetuados para a cidade, entre 1932 e 1962. Assim, analisando as diferentes alterações que foram feitas ao longo dos anos, foi a partir da implementação do Estado Novo onde a política da habitação económica foi novamente ponderada e onde surgiram melhores resultados. Os planos elaborados foram: o «Prologo ao Plano da Cidade do Porto», em 1932 pelo Eng.º Ezequiel Campos; O «Plano da Salubridade das Ilhas» em 1937; O «Plano Regulador da Cidade do Porto», entre 1947 – 1952, pelo Eng.º Antão Almeida Garrett; O «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto» entre 1956 – 1966, pelo Eng.º José Vaz; e o «Plano Diretor da Cidade do Porto», em 1962 pelo Arqtº. Robert Auzelle;

1.1.1. «Prologo ao Plano da Cidade do Porto» - 1932, Eng.º Ezequiel Campos,

Esta proposta do Eng.º Ezequiel Campos tem vários objetivos para melhorar a organização da cidade, assim como melhorar os seus acessos internos e ligações a outros locais deste distrito, principalmente a partir dos caminhos-de-ferro. A criação de espaços verdes e a sua importância para a cidade, a realocação da indústria reservando assim um local próprio para esta atividade, e a proposta de construção de casas económicas para os operários. A expansão da cidade deverá ser feita a partir do núcleo habitacional do centro da cidade propondo assim como a cidade deve crescer, como se observa na fig.1.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 1- Expansão da cidade do Porto

Devido à grande importância da ligação entre o porto de Leixões e o porto do Rio Douro, nomeadamente a proximidade ao núcleo habitacional, será difícil eliminá-lo. No entanto, não deixa de ser um facto que o porto Leixões comercial é de grande importância para a indústria e para os armazéns em redor do seu cais.

“ (...) Na traça da Cidade do Porto o primeiro elemento a definir é o porto marítimo. Leixões-comercial vai ser um facto – Permanece a questão: É necessário o porto marítimo do Douro?

No caso afirmativo, deve fazer-se o sincronismo da realização dos portos de Leixões e do Douro? (...) ”

Campos (1932, p. 21).

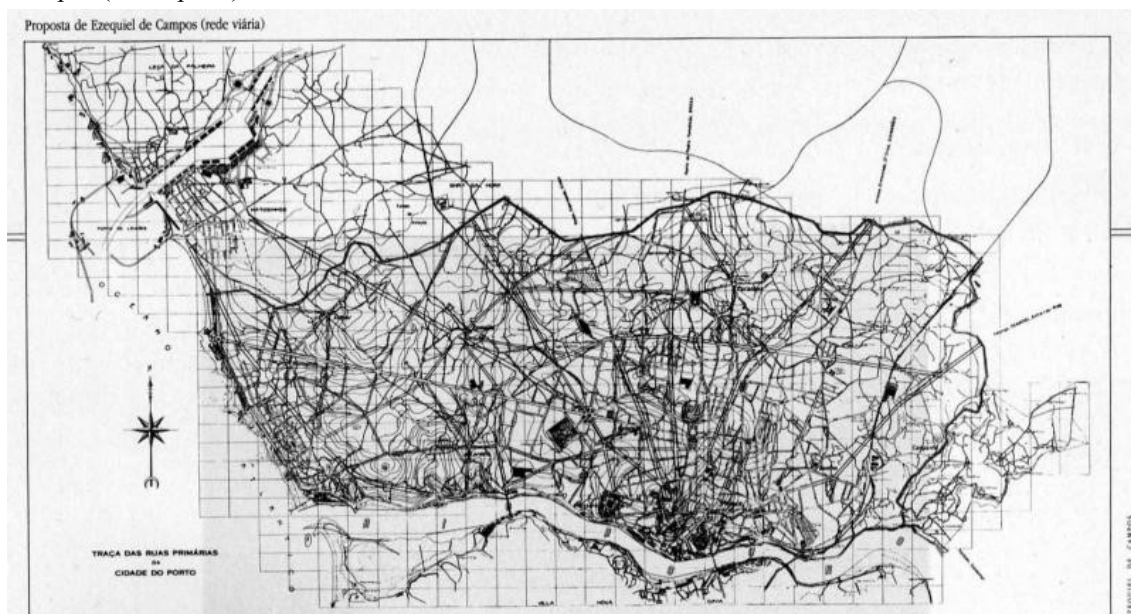


Figura 2- Traçado das ruas primárias da cidade do Porto

Na fig.2, a planta do traçado das ruas observa-se que é proposto as ligações a outras cidades em redor do Porto, bem como novos traçados internos para melhorar a

ligação entre vários pontos da cidade, não só para quem chega do exterior, mas também para a população que reside na periferia.

Com este plano o autor propõe novos jardins e parques na cidade, como se observa na fig.2. Para além da proposta dos espaços verdes na planta, foi também sugerido outros locais para a implantação de espaços verdes, salientando um a noroeste, junto à estrada da circunvalação, onde hoje é o parque da cidade do Porto.

“ (...) É um capítulo importantíssimo no plano da Cidade: um capítulo revolucionário, porque o Pôrto não tem os jardins nem os parques nos hábitos de descanso e exercício (...) ” Campos (1932, p. 31).

O Eng.º Ezequiel Campos propõe a descentralização da indústria de modo a diminuir a grandes concentrações de «ilhas». Sendo este tipo de habitação um grande problema para a cidade, o autor propõe a construção de casas económicas, frisando ainda a proibição de construção de mais «ilhas» na cidade.

“ (...) Com a vida fabril e o arranjo geral da Cidade, relacionar os bairros operários. É um problema conexo com as ilhas. A dispersão das fábricas corresponde a dispersão das ilhas.(...) ”

(...) Só pelos bairros populares em condições normais e pelo arranjo obrigatório das ilhas se poderá corrigir, como urge, a habitação de uma grande parte da gente do Pôrto. E não deixar construir mais nenhuma (...) ” Campos (1932, pp.33 e 34).

Para além das propostas referidas e apresentadas pelo autor, este ainda propõe a construção de miradouros e varandas, campos de jogos, campos de aviação, balneários e lavadouros.

1.1.2. «Plano da Salubridade das Ilhas» - 1956, Câmara Municipal do Porto (CMP)

Com a população a aumentar todos os anos, devido à migração do campo para a cidade por consequência da indústria, o número de ilhas foi aumentando gradualmente de acordo com os operários que vão chegando para arranjar trabalho, que não apresentavam possibilidades económicas para viver longe da indústria.

“ (...) “Ilha” é um tipo característico da construção portuense que consiste no aproveitamento de terrenos de pequena frente e grande profundidade, do qual resulta um tipo de planta, com corredor central descoberto, sendo ladeado por pequenas casas em ala continua, de uma só fachada desimpedida (...) ”. Cabral e Portas (1960, p.32).

Este plano foi desenvolvido como resposta ao acentuado número de ilhas que tem aumentado de ano para ano, tendo como principal objetivo a construção de habitação

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

económica na cidade do Porto, mas também demolir algumas ilhas na cidade, percebendo, através de um inquérito realizado à população que residia neste tipo de habitação, quais as condições que cada pessoa enfrentava na sua residência. Através deste inquérito, chegou-se à conclusão que existiam 1.153 «ilhas» com um total de 13.594 casas, como refere CMP (1956), e como se pode observar na fig.3.

“ (...) Com efeito, na iniciativa já referida da salubridade de “ilhas” que conduziu à beneficiação de 104 delas, foi adotado o critério de demolir em cada agrupamento as casas 3ª, 6ª, 9ª,... permitindo assim constituir grupos separados de duas casas que passavam cada uma a ter duas fachadas livres (...) ”

“ (...) As demolições efetuadas, que ainda atingiram a cifra apreciável de 360 casas (...)” CMP (1956, p.7).

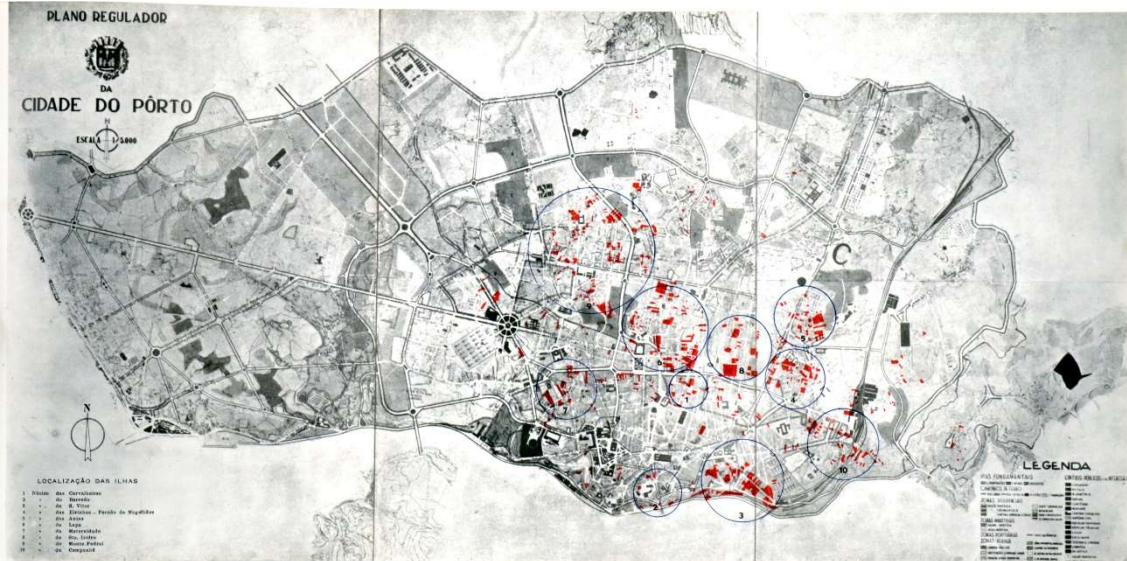


Figura 3- Localização das ilhas na cidade do Porto

Com o plano para construir habitação económica, como se pode observar na fig.4, este rapidamente falhou porque faltava resposta para a procura que a Câmara Municipal do Porto estava a criar com a demolição de algumas «ilhas» da cidade. O plano para esta construção de habitação económica estava projetado para 600 casas anualmente, onde apenas foram construídas 50 das 600 habitações anualmente, em que o ano que houve mais construção foi em 1955, realizando apenas 1/3 das habitações que estavam planeadas até ao ano referido, como refere CMP (1956).

Para além da construção ficar muito longe dos objetivos criados pela Câmara Municipal do Porto, começou a criar outro problema que envolvia a demolição das «ilhas». A população que tinha sido despejada, começou à procura de outro local para residir próximo de onde habitava anteriormente, para não ficar longe do seu local de trabalho, o que resultou num problema para a Câmara Municipal do Porto, uma vez que não existia habitação económica suficiente para a população.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

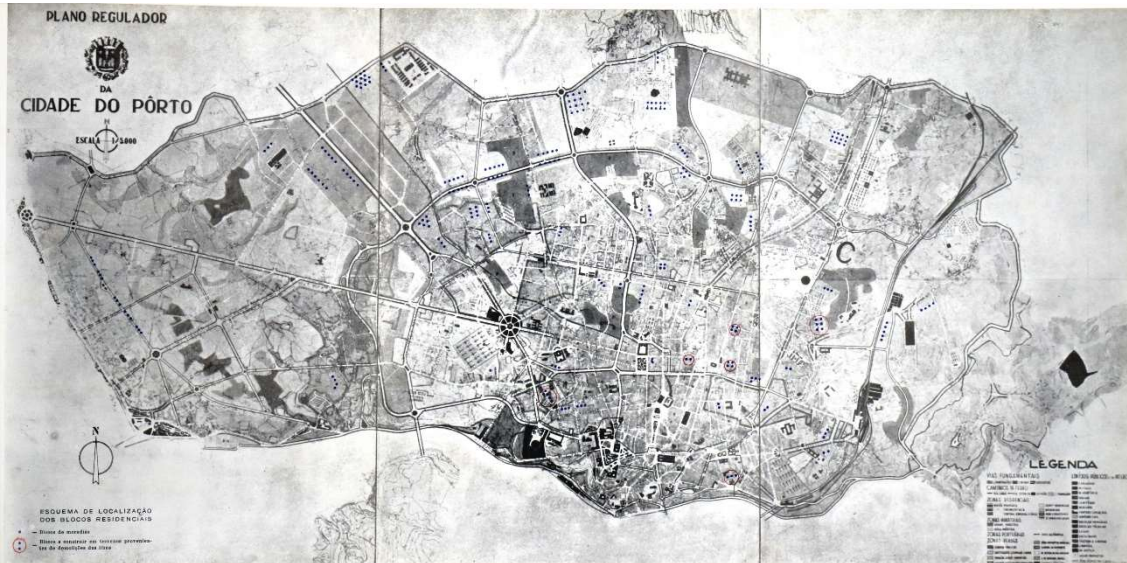


Figura 4-Construção dos bairros de casas económica

1.1.3. «Plano Regulador da Cidade do Porto» 1947-1952, Eng.º Antão Almeida Garrett

Este plano proposto para cidade do Porto, tem como principal objetivo as redes viárias, o estacionamento, o zonamento da cidade e a organização da cidade a partir de vários escalões.

“(…) O Plano Regulador definiu o conceito de unidades, a instalar de acordo com uma hierarquização funcional do território em zoning, limitadas e acedidas por uma hierarquia de vias que as serviriam. Estas unidades de vizinhança deveriam assegurar uma granulometria social equilibrada (…)” Cardoso (2010, p.4).

O Eng.º Almeida Garrett neste plano fez a análise da rede viária da cidade, de modo a encontrar soluções para fazer fluir o trânsito, mas também para propor novas vias de acesso à cidade.

Para solucionar o problema, foram criados novos percursos que não interferissem com a cidade em si e que deveriam ser hierarquizados, de modo a permitir diferentes tipos de trânsito rodoviário.

“(…) No Porto já se circula mal e com bastante insegurança.

As ruas do atual sistema viário não apresentam calibres convenientes aos caudais do trânsito nem constituem malhas especializadas para os diferentes tráfegos de uma grande cidade (…)” Garrett (1952, p.4).

Na fig.5, é observar-se o novo sistema viário que o autor propõe para a cidade do Porto, dando ênfase à criação da Avenida de Cintura, um «anel» que passa pelo interior da cidade. Com a criação destes novos acessos à cidade e com a hierarquização das vias

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

rodoviárias, melhorou-se o acesso à cidade, uma vez que se criou vias reservadas para a circulação automóvel, em que estes podem atingir mais velocidade comparando com as vias de hierarquia inferior.



Figura 5-Rede fundamental das comunicações e dos espaços verdes de interesse público

Os acessos ao interior da cidade deverão ser o mais livre possível do trânsito local até ao «anel» central, que envolve a cidade, como refere Garrett (1952), de modo a permitir uma maior e melhor distribuição do trânsito rodoviário pela cidade do Porto.

Com esta distribuição, foi feita uma diferenciação entre as novas ruas que foram propostas e as existentes, para que seja possível o transporte particular, utilizando assim as ruas propostas, não interferindo diretamente com o transporte público e os peões, que utilizaram as ruas existentes.

A determinação de zonas para a cidade foi outro objetivo neste plano, de modo a criar melhores condições para as diferentes atividades económicas, uma vez que as circunstâncias ideais para umas podem ser prejudiciais para outras, sendo importante dividir o tipo de atividades por zonas da cidade para aumentar o seu rendimento como um só (Garrett, 1952). Na fig.6 observa-se o zonamento existente na cidade, que era dividida em três zonas: a central, a urbana e a periférica.

“(…) Examinando-se a cidade do Porto verifica-se que não há propriamente zonamento, embora algumas zonas tenham características diferenciadas (...)” Garrett (1952, p. 11).

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

“ (...) Estas circunstâncias especiais da cidade obrigam a uma actuação no traçar do seu zonamento que, sem deixar de procurar dar-lhe um melhor dispositivo, não faça tábua rasa de todo o existente (...)” Garrett (1952, p. 12).

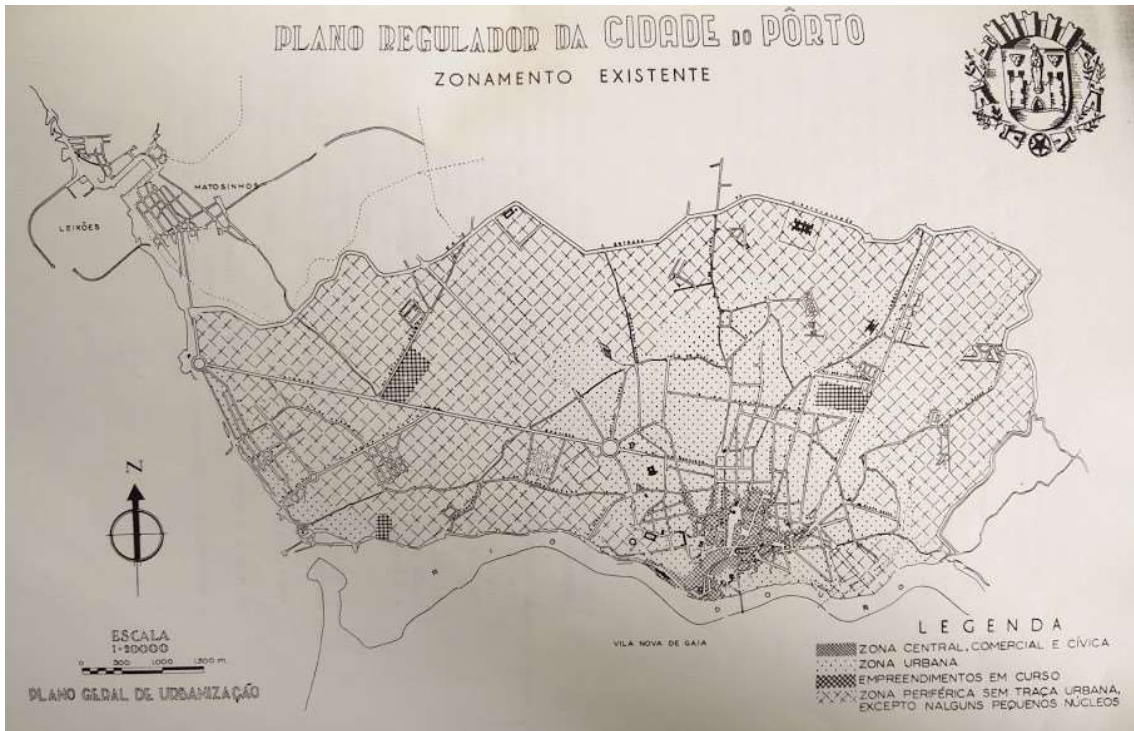


Figura 6- Zonamento existente

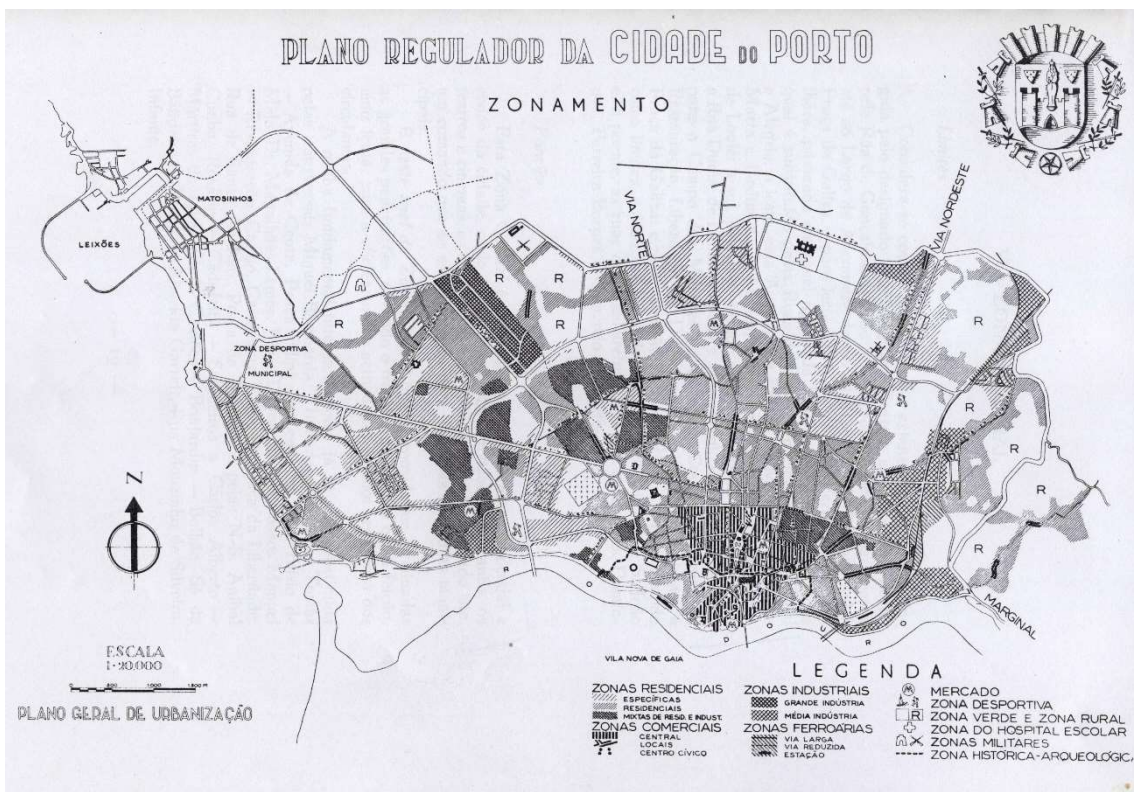


Figura 7- Proposta para o zonamento da cidade

Com este plano para o zonamento, a cidade ficaria melhor organizada em termos territoriais, definindo assim diferentes tipos de atividades pela área da cidade do Porto,

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

delimitando por núcleos urbanos ou freguesias. Juntamente com o plano de zonamento, o Eng.º Almeida Garrett, aproveitando a rede viária proposta, viria também delimitar as zonas residenciais ou freguesias das zonas urbanas, como se pode observar na fig.7.

Na fig.8 observa-se as unidades residenciais ou freguesias propostas pelo autor, aproveitando a rede viária para fazer as suas delimitações.

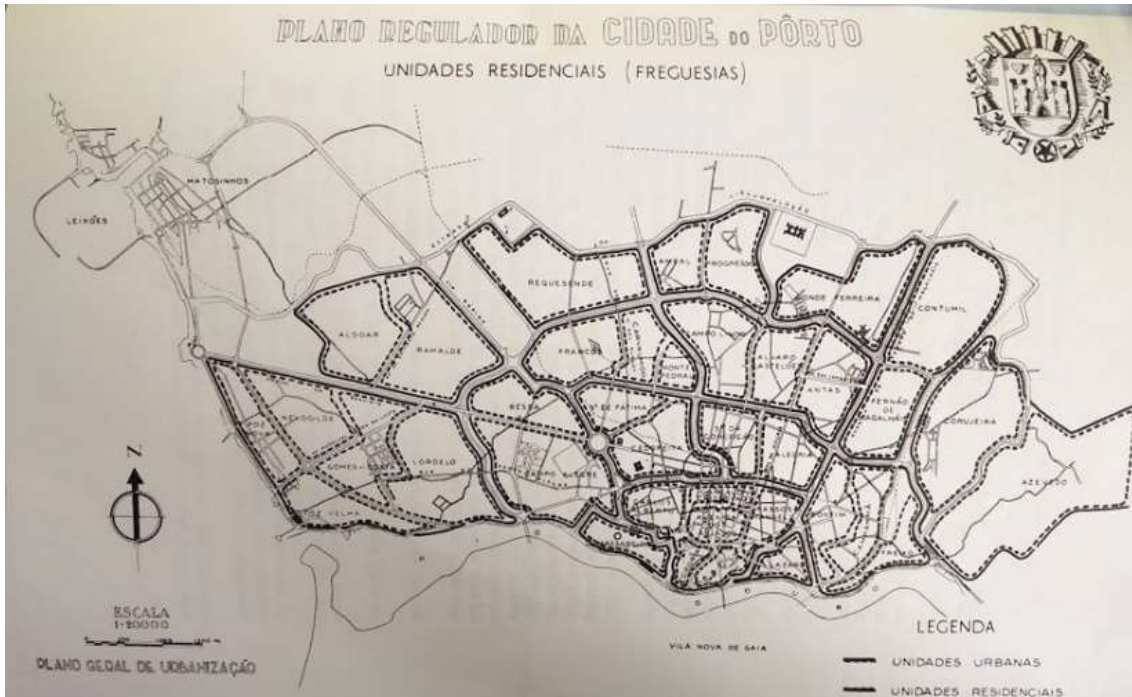


Figura 8- Unidades residenciais ou freguesias

Foram propostos quatro tipos de «escalões» para a população sentir-se bem no local onde habitava, mas também para oferecer diversos tipos de serviços, como saúde, educação, entre outros, próximos dos núcleos habitacionais da cidade, como se observa nas figuras 9, 10, 11 e 12.

“(…) este caracteriza sinteticamente a situação da cidade e pretende ordenar o seu desenvolvimento futuro. Nele se insere, com preocupações de fundo humanista, proposta e ordenamento de «escalões naturais»: o de vizinhança, o de bairro, o de unidade residencial e o da unidade urbana; (...) a segregação das «áreas residências», localizadas a oeste da cidade, e dos «bairros operários», adjacentes às zonas industriais (...)”. Costa et alii (2001).

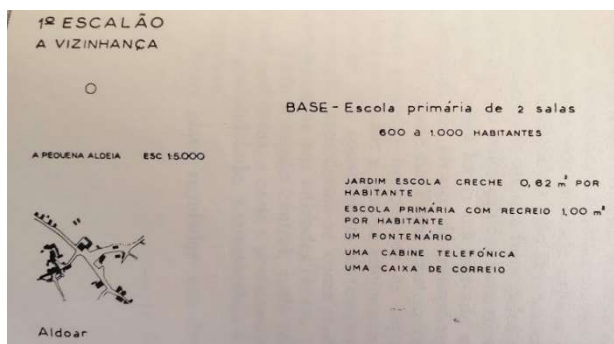


Figura 9- 1º Escalão, a vizinhança

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

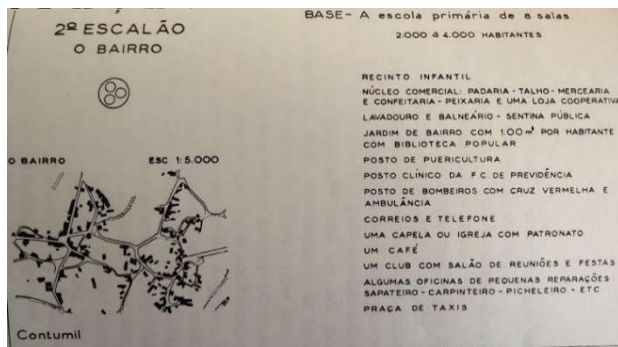


Figura 10- 2º Escalão, o bairro

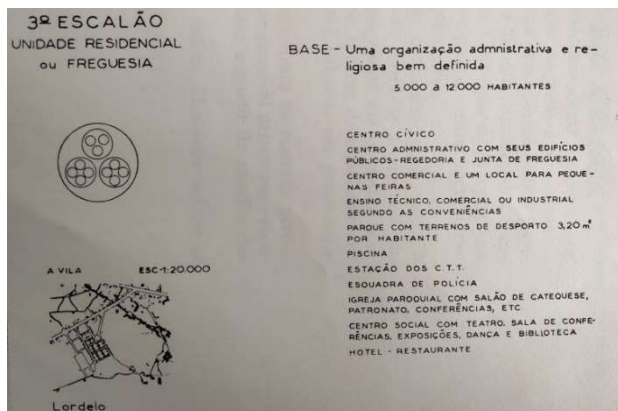


Figura 11- 3º Escalão, unidade residencial ou freguesia

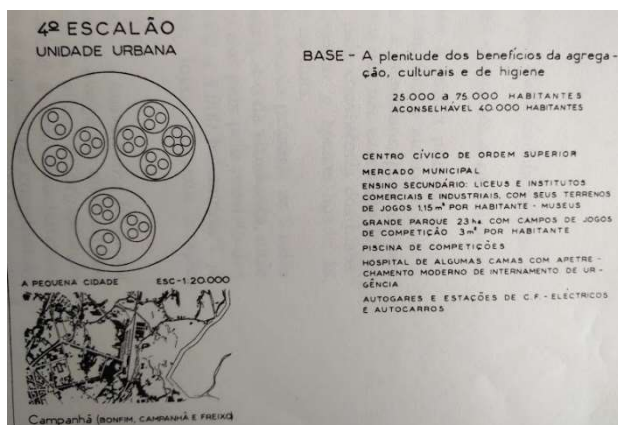


Figura 12- 4º escalão, unidade urbana

1.1.4. «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto» - 1956-1966, Eng.º José Vaz

Este plano para a cidade do Porto tem como principais objetivos a criação de novos núcleos habitacionais coletivos de características económicas para a população, de modo a resolver o problema das «ilhas» que se faz sentir e a criação de zonas de expansão da cidade.

“ (...) é elaborado o Plano de Melhoramentos para a cidade do Porto (...) primeira grande operação empreendida para eliminar as ilhas, substituindo-as por alojamentos dignos (...) Constituindo este plano uma intervenção fundamental na estruturação do espaço citadino, ao introduzir uma nova forma urbana, o empreendimento (...)”. Matos (1994, p. 694).

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

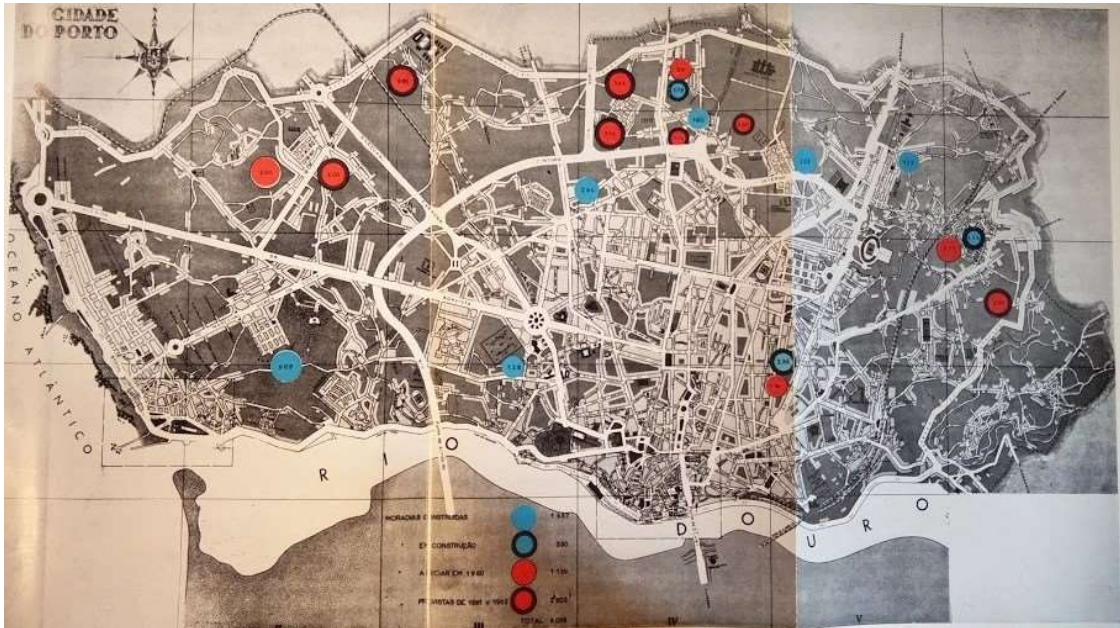


Figura 13- Localização e número de fogos dos novos núcleos habitacionais coletivos

No planeamento da expansão da cidade, está diretamente relacionado com a habitação económica coletiva que se virá construir, a partir de 1957. Estes novos núcleos de habitação iram ser colocados em zonas que seja possível a expansão da cidade, ou em zonas já equipadas de modo a permitir a sua integração na malha urbana, como se pode observar na fig.13, estando próximos da rede viária existente e das redes de água, esgotos e eletricidade, para garantir boas condições de habitação à população que irá residir nestes novos núcleos urbanos. Para além da construção de habitação coletiva, foram construídas habitações económicas, com o conceito utilizado anteriormente de «cidade-jardim», de modo a aumentar assim o número de fogos existentes na cidade do Porto.

“(…) A morfologia dos conjuntos de blocos – os grupos de moradias populares – saída do Plano de Melhoramentos, iria marcar fortemente a morfologia urbana do território que à época se urbanizava (…)”
Cardoso (2010, p.3).

Pretendia-se a construção de 6000 novos fogos, para a população que residia nas “ilhas” ou noutras habitações em que as condições para o habitar mínimas. Estes novos edifícios de habitação coletiva iriam ter, no geral, quatro pisos e seguiam os processos tradicionais da cidade, como refere Santos (1967).

Os primeiros núcleos residências coletivos a serem construídos tinham forma paralelepípedica, entre três e cinco pisos sem acesso mecânico, e estavam implantados no terreno em 3 formas diferentes: A- Nascente-Ponte, com galerias e acesso direto dos fogos do r/c ao exterior; B- Norte-Sul, distribuído por duas habitações por piso; C- Com

três fogos por piso, alterando assim a sua forma, como refere Cardoso (2010). Os núcleos de habitação que viriam a surgir na segunda fase do «Plano de Melhoramentos» iram estar organizados conforme a via, variando entre o Norte-Sul, com as suas cérceas ao mesmo nível.

No que respeita à tipologia utilizada nas novas habitações coletivas, estas iriam estar organizadas em quatro tipos, T1, T2, T3 e T4, em que a única coisa que difere no *layout* da planta é o número de quartos. Estas diferenciações foram criadas de modo a conseguir abranger o maior número da população, que residia em “ilhas” ou em condições mínimas, criando assim quatro tipos de renda diferentes, mas também corresponder as novas habitações ao agregado familiar residente nas condições descritas anteriormente.

O «Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto» foi o único que conseguiu, verdadeiramente, resolver o problema das «ilhas» e das habitações com condições mínimas, conseguindo assim demolir este tipo de alojamento que estava em piores condições, realojando os seus residentes nos novos blocos habitacionais criados por vários pontos da cidade. Para além da demolição deste tipo de habitação, foram recuperadas algumas «ilhas» da cidade, aquelas que tinham condições para a população continuar a residir, aumentando assim a sua qualidade de vida.

“(…) Do resultado destas vistorias de salubridade depende a proposta de demolição da casa examinada ou a sua beneficiação forem facilmente corrigíveis as deficiências encontradas. Das condenadas a demolição são feitos imediatamente os realojamentos dos ocupantes nos novos agrupamentos de moradias acabas de construir (...)”. Portas e Cabral (1960, p. 36).

1.1.5. «Plano Diretor da Cidade do Porto» - 1962, Arqtº. Robert Auzelle

O «Plano Diretor da Cidade do Porto», também conhecido por “Plano de Auzelle, entre 1956 e 1962, foi o sucessor do «Plano Regulador da Cidade do Porto» pelo Eng.º. Antão Almeida Garrett. O plano é composto por três volumes e veio inovar a forma do planeamento a nível gráfico, com plantas, esquemas e projetos.

A execução deste plano foi, principalmente, para organizar o «Plano Regulador», que tinha caraterizado algumas zonas da cidade improprias para construção, sendo estas vistas como zonas ideias para a construção de novos núcleos habitacionais económicos, de modo a combater o problema que ainda se faria sentir na cidade, as «ilhas».

O autor deste plano utilizou alguns aspetos do plano anterior, executado pelo Eng.º Almeida Garrett, principalmente no que toca ao acesso à cidade, usando como base o traçado desenhado para a «Avenida de Cintura» propondo assim o atual traçado da VCI, propondo dois acessos a partir de duas pontes à cidade do Porto, como se observa na fig.14.

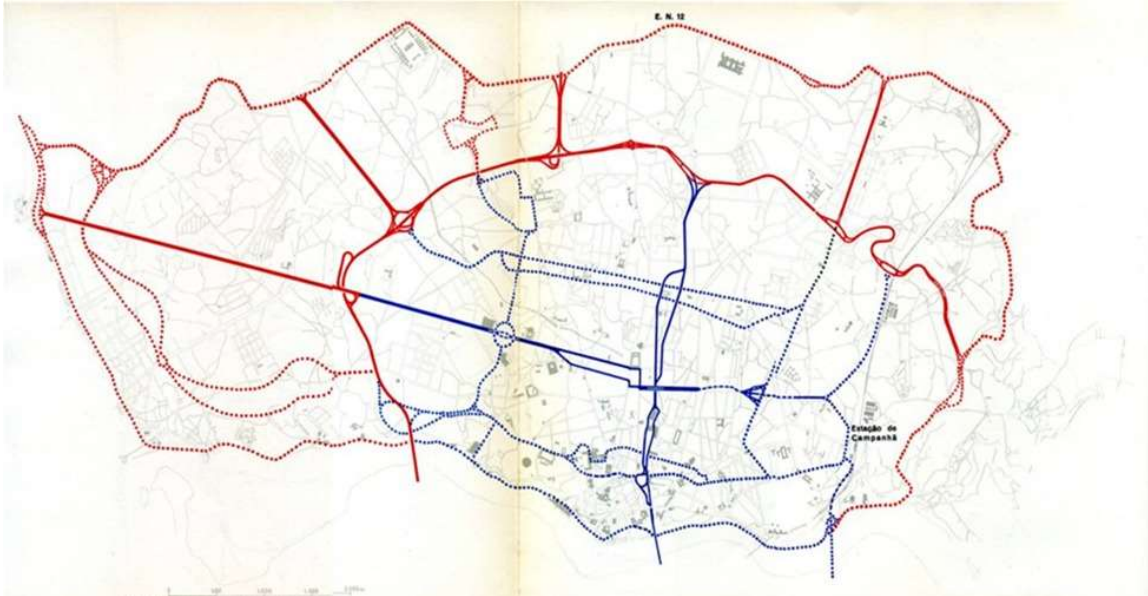


Figura 14- Proposta da nova rede viária

Para além da proposta da rede viária, o Arqt.º Auzelle propõe redimensionar as freguesias, de modo a que a expansão da cidade seja feita aproveitando a localização dos núcleos habitacionais construídos no «Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto», criando assim novos equipamentos nas freguesias.

“(…) O prosseguimento firme e constante da política de construção de habitações em execução do Decreto-lei nº40 616 depressa obrigou o Gabinete de Urbanização a rever algumas operações previstas no Plano Regulador da Cidade, elaborado entre os anos 1947 a 1952. (...) a realidade tinha ultrapassado as previsões de evolução da cidade em alguns aspectos demográficos, económicos, funcionais e sociais, tornando-se cada dia mais evidente a conveniência de uma revisão global (...)” Auzelle (1962, p.8).

“(…) A Câmara utilizou o zonamento definido pelo plano para situar grupos de moradias populares em terrenos classificados como unidades rurais e que assim se tinham desvalorizado. Como consequência, o Plano Regulador teve de ser revisto para integrar os novos bairros, redesenhando os espaços na conformidade – surgiu o Plano Director de Auzelle (...)”. Cardoso (2009, p.43).

Juntamente com a preocupação da nova rede viária, Auzelle também aborda as ligações ferroviárias e as aéreas, nomeadamente ao aeroporto Francisco Sá Carneiro.

O Arqt.º Auzelle dividiu a cidade para a tornar funcional, classificando diversas zonas pelo território como: centro administrativo, centro de negócios financeiros,

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

comerciais e industriais, centro intelectual e artístico, centro de repouso, de diversões e turismo e centro de comunicações. A classificação das zonas da cidade e o aumento do número de freguesias veio tornar o território mais uniforme, distribuindo os equipamentos de forma homogénea e que eram necessários para a população

“(…) Parecia natural começar esta exposição por uma definição da rede viária proposta. Com efeito, esta rede aparece, à primeira vista, como a ossatura do Plano diretor, mas na realidade esta apenas resulta das decisões tomadas quanto ao futuro económico e social da cidade. O zonamento, que localiza as diversas actividades, é infinitamente mais importante, visto que determina ao mesmo tempo a rede de circulação (...)” Auzelle (1962, p.7).



Figura 15- Planta de Zonamento

Para a conceção deste plano foi realizado um estudo demográfico da cidade, por ser um ponto central da migração, mas também devido ao «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto», que estava em vigor para resolução do problema das «ilhas» que ainda existiam na cidade. O arqt.º Auzelle altera a planta de zonamento (fig.15) do eng.º Almeida Garrett para que seja possível a construção de mais habitações económicas coletivas no Porto.

Para que o número populacional não seja demasiado elevado em algumas freguesias da cidade em comparação com outras, foi criado um «método de hectares-tipo» para distribuir de forma uniforme a população pelo território.

1.2. A habitação económica na cidade do Porto, como enquadramento do Bairro da Pasteleira

Foi neste contexto que em 1933, o Estado Novo cria um projeto chamado “Programa das casas económicas” de modo a responder as necessidades económicas e sociais da população.

“(…) Procurando resolver as enormes carências habitacionais que caracterizam as grandes cidades portuguesas e regular o respetivo crescimento, com uma preocupação espacial com o descongestionamento das áreas centrais, o Estado, através do «Programa das Casas Económicas» de 1933, assumirá o papel de urbanizador e promotor habitacional (...)” Santos (2011, p. 550).

O Estado Novo com «programa de casas económicas» abrangeu as zonas do país onde existia elevado número de população, sendo Lisboa e Porto os maiores enfoques devido à grande concentração populacional. O Estado utilizou a «casa com jardim» para as habitações que promoveu, de modo a cada família ter a sua privacidade e o seu próprio espaço, excluindo assim a habitação económica coletiva. O Estado Novo preservaria esta política de habitação estritamente unifamiliar até 1950.

“(…) A «casa com jardim», proposta no decreto-lei nº23052 de 1933 que insistiu a regulamentação do programa de casas económicas, não logrou estabelecer modelos plurifamiliares (...)”. Costa et alii (2001)

“(…) O habitat social teria de ser necessariamente a moradia individual, como forma de conservação da ordem social e moral, como, aliás, podia ler-se no artigo 14.º da Constituição de 1933: «Em ordem à defesa da família pertence ao Estado e autarquias locais: favorecer a constituição de lares independentes e em condições de salubridade (...)” Matos (1994, p. 686)

No Porto, este programa vem tentar resolver as dificuldades do número insuficiente de habitações na cidade porque a população aumentou devido às migrações do campo para a cidade por causa da indústria. Como consequência destes fatores da habitação e da população no Porto, criou-se um novo um tipo de habitação denominado de «ilhas» que eram construídas e apoiadas pela Câmara Municipal do Porto, para responder a este problema e eram destinadas para a população operária. As «ilhas» estavam localizadas nos loteamentos típicos da cidade, com 5.5m de largura e comprimento que podia chegar aos 100 metros, como refere Matos (1994). As «ilhas» tinham como características gerais de apenas um piso e com dimensões reduzidas, de modo a ser possível construir o maior número possível por cada loteamento. Estavam colocadas lado a lado, tendo um acesso em comum por corredor.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

“(…) Elucida-se que ilhas são agrupamentos densos de moradias, de pequenas dimensões, normalmente de rés-do-chão, dispostas em ala continua, situadas quase sempre no interior dos quarteirões e dispendo apenas de instalações sanitárias coletivas em muitos casos sem ligação à rede geral de esgotos e de distribuição de água (...)” Santos (1967, p. 5).

As habitações construídas pelo «Programa de Casas Económicas» foram distribuídas pelas freguesias da cidade, criando novos núcleos urbanos (fig.16) e descentralizando a população que residia no centro da cidade. Entre 1935 e 1950 foram construídos doze bairros de casas económicas, num total de 1662 habitações. Contudo a Câmara Municipal do Porto juntamente com este programa implementado na cidade, realizou um inquérito a todas as «ilhas», de modo a concluir que tipo de condições habitacionais as famílias tinham, acabando assim por reabilitar 238 habitações nas «ilhas» e demolindo 360, entre 1940 e 1956.

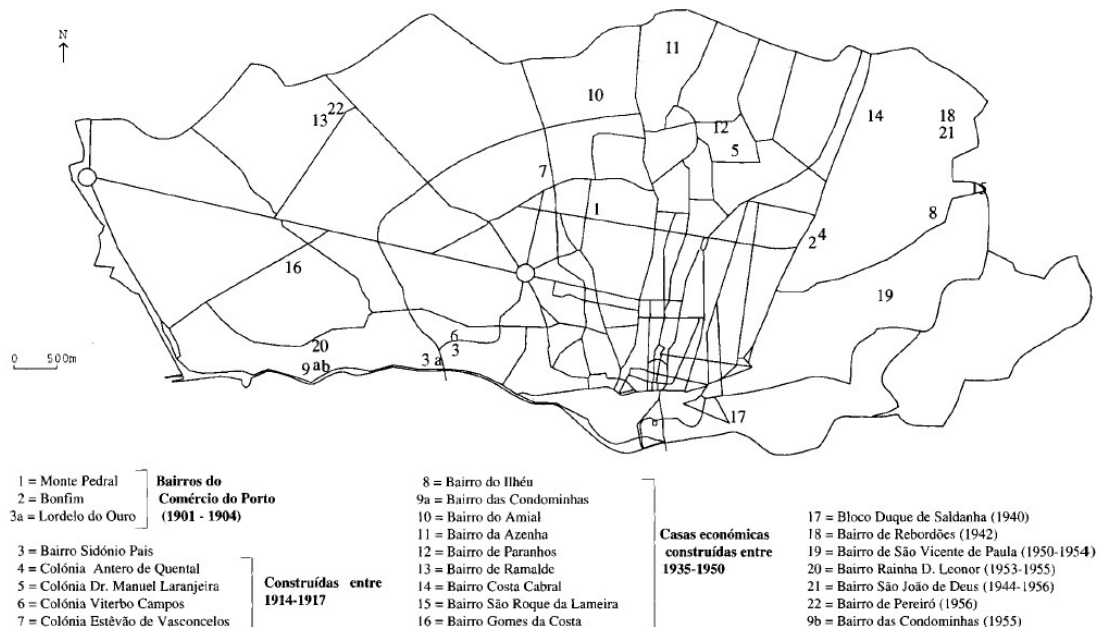


Figura 16- Localização de bairros sociais construídos entre 1901-1956

As habitações construídas pelo «Programa de Casas Económicas» dispostas pela cidade continuavam a ser insuficientes e após vários planos criados, o «Plano de Melhoramentos para a cidade do Porto» de 1956 foi o mais eficaz ao construir habitação coletiva económica, deslocado a população que residia nas «ilhas» para novos núcleos habitacionais que estavam distribuídos pelas freguesias da cidade. As habitações coletivas estavam localizadas a distâncias consideráveis das grandes concentrações de «ilhas» para aliviar a pressão populacional que se fazia sentir.

“(…) O «Plano de melhoramentos para a Cidade do Porto» de 1956, o programa que envolverá, finalmente, os moradores das ilhas do Porto é feito em nome da salubridade e libertação dos espaços

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

congestionados da área central, prevendo demolição de ilhas e a transferência da população para zonas libertas de pressão urbana na periferia citadina (...) Santos (2011, p.551).

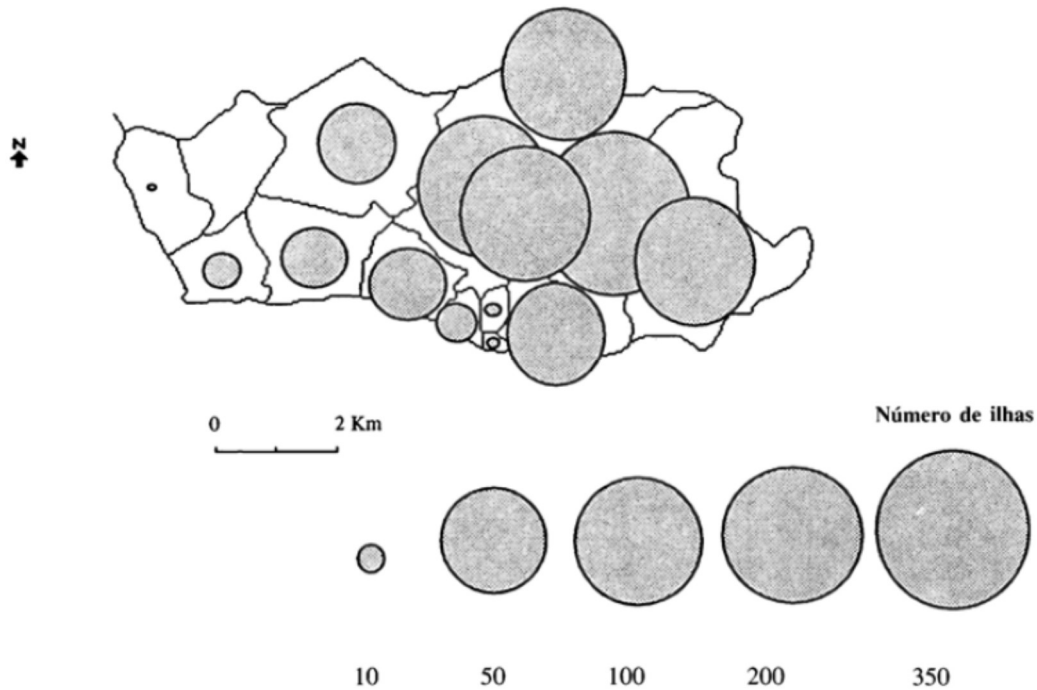


Figura 17- Número de ilhas por freguesia inventariadas em 1940

1.3. Comparação das medidas tomadas pelos planos para a cidade do Porto, no enquadramento do Bairro da Pasteleira

Medidas	Planos da cidade do Porto				
	Prólogo ao Plano da Cidade do Porto (1932)	Plano de Salubridade das Ilhas (1940-1956)	Plano Regulador da Cidade do Porto (1947-1952)	Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto (1956-1966)	Plano Director da Cidade do Porto (1962)
Expansão da cidade					
Criação de novos núcleos urbanos	X	X	X	X	X
Uniformização de serviços e equipamentos pelo território			X		X
Ocupação da periferia	X	X	X	X	X
Acessibilidade					
Rede viária (Criação ou modificação)	X		X		X
Habitação					
Eliminação das "ilhas"	X	X		X	X
Remodelação das "ilhas"		X		X	
Construção de casas económicas	X	X		X	
Construção de habitação coletiva económica				X	X
Indústria					
Criação de novas habitações para os operários	X	X	X	X	
Zona específica para a atividade industrial	X		X		X
Zonamento					
Definição de zonas para a cidade (ex.habitação, indústria)	X		X		X
Criação / delimitação de freguesias			X		X
Demografia					
Descentralização da população	X	X	X	X	X
Límites demográficos no território da cidade					X
Resolução do problema das "Ilhas"					
Sim				X	X
Não	X	X	X		

Tabela 1- Comparação dos Planos elaborados para a cidade do Porto

A expansão da cidade do Porto foi abordada por todos os planos, com a ocupação da periferia e a criação de novos núcleos urbanos. O «Plano Regulador» e o «Plano Diretor» foram os únicos que planearam a uniformização dos serviços e equipamentos pelo território, a partir de uma planta de zonamento e de escalões, proposta pelo Eng.º Almeida Garrett, para que fosse possível oferecer à população diversos tipos de serviços consoante o escalão da zona onde residiam.

O planeamento da rede viária foi realizado por apenas três planos, como se observa na tabela 1, mas apenas o «Plano Regulador» e o «Plano Diretor» é que definem soluções para o melhoramento da acessibilidade a partir de diferentes hierarquias rodoviárias. A rede viária contribuiu para limitar as zonas ou freguesias da cidade do Porto.

Como se observa na tabela 1, todos os planos propostos para a cidade, à exceção do «Plano Regulador» abordam de como se pode resolver o problema das «ilhas» na cidade. O «Plano de Melhoramentos» foi o primeiro que abordou a construção de habitações coletivas económicas, mas que em simultâneo continuou a construir casas económicas. Propondo ainda a eliminação e remodelação de «ilhas»

A criação de zonas destinadas à indústria foi planeada por apenas três planos, como se observa na tabela 1, mas apenas no «Plano Regulador» e no «Plano Diretor» possuem desenhos de zonamento para as diversas atividades. A construção de novas habitações para os operários consta em quatro planos analisados, em que apenas o «Plano de Melhoramentos» constata a construção de habitações coletivas para a população.

Todos os planos analisados abordam a descentralização da população, por causa da grande concentração populacional que se fez sentir, por consequência das «ilhas». Mas apenas o «Plano Diretor» cria um método para limitar o número populacional por cada zona, «método de hectares-tipo» de modo a distribuir a população de forma uniforme pela cidade.

A resolução do problema das «ilhas» apenas foi encontrada com o surgimento de dois planos, sendo o principal o «Plano de Melhoramentos» pela construção de habitações coletivas económicas e em simultâneas casas económicas pelo território da cidade. O «Plano Diretor» que surge durante o «Plano de Melhoramentos» vem acrescentar um planeamento da distribuição dos serviços e equipamentos pela cidade

1.4. Agrupamento de Moradias Populares da Pasteleira

O Bairro da Pasteleira foi dos primeiros conjuntos de habitação coletiva económica a ser construídos, entre 1958 e 1960. Pertence à primeira fase do «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto», é composto por 606 fogos, sendo o bairro com maior número de fogos até à data da sua construção.

“(…) Sobre a localização dos bairros, no território da periferia da área urbanizada da cidade, duas opções se colocaram: implantar para urbanizar áreas livres da cidade, ou implantar contiguamente para colaborar na extensão de áreas já em parte urbanizadas (…)” Cardoso (2009, p.52).

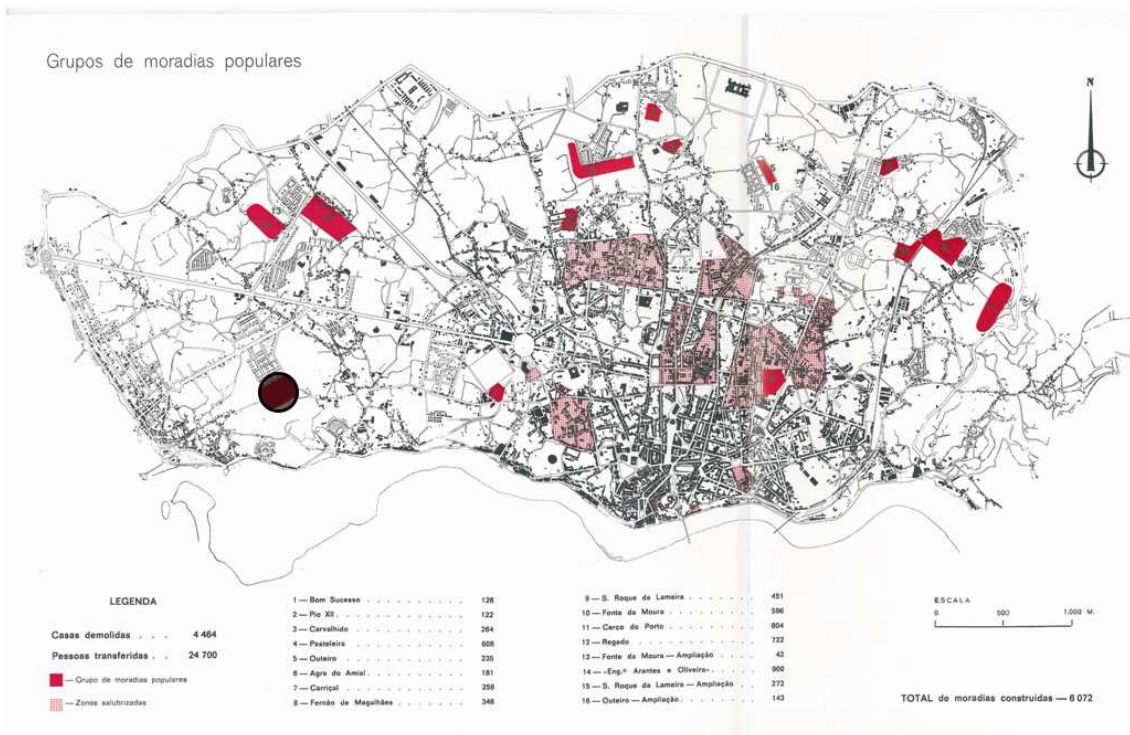


Figura 18- Localização dos diferentes bairros pela Cidade do Porto, e do Bairro da Pasteleira

O Bairro da Pasteleira, como se pode observar na fig.18, foi um dos núcleos habitacionais a ficar implantado onde já existia edificado de habitações unifamiliares, nomeadamente o Bairro Marechal Gomes da Costa. A implantação do bairro em estudo foi com o intuito de reduzir os custos a nível da sua inserção urbana, porque os terrenos na periferia são mais baratos, comparando com os do centro da cidade, mas também pela imensa área de implantação que estes terrenos têm, o que permite construir grandes conjuntos habitacionais. A proximidade a uma rede viária existente e aos transportes públicos foram outros pontos importantes para a implantação dos novos núcleos habitacionais coletivos económicos.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

“(…) O preço elevado dos terrenos centrais determinou a localização destes na periferia próxima da cidade onde existiam terrenos vazios (…) cuidava-se de responder à necessidade de áreas generosas para a implantação dos modelos de intervenção adaptados (…)” Cardoso (2009, p. 42)

A localização da implantação do Bairro da Pasteleira foi realizada a partir da planta de zonamento do «Plano Regulador», porque na altura em que este foi projetado não existia nenhum plano diretor para a cidade. O conceito dos «escalões», do Eng.º Almeida Garrett foi utilizado para prevenir o agrupamento de população com problemas idênticos no mesmo local, de modo a não perturbar a ordem pública, como refere Cardoso (2009).

Como se observa nas figuras 19 e 20, o edificado do Bairro da Pasteleira é implantado de forma paralela e perpendicular entre si, estando orientados Este-Oeste ou Norte-Sul, o que remete à primeira fase de construção do «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto. O bairro está delimitado por um «anel» rodoviário, com quatro entradas para o seu interior, em formato «cul-de-sac», dando assim maior importância à construção de edificado, até ao limite máximo estabelecido.

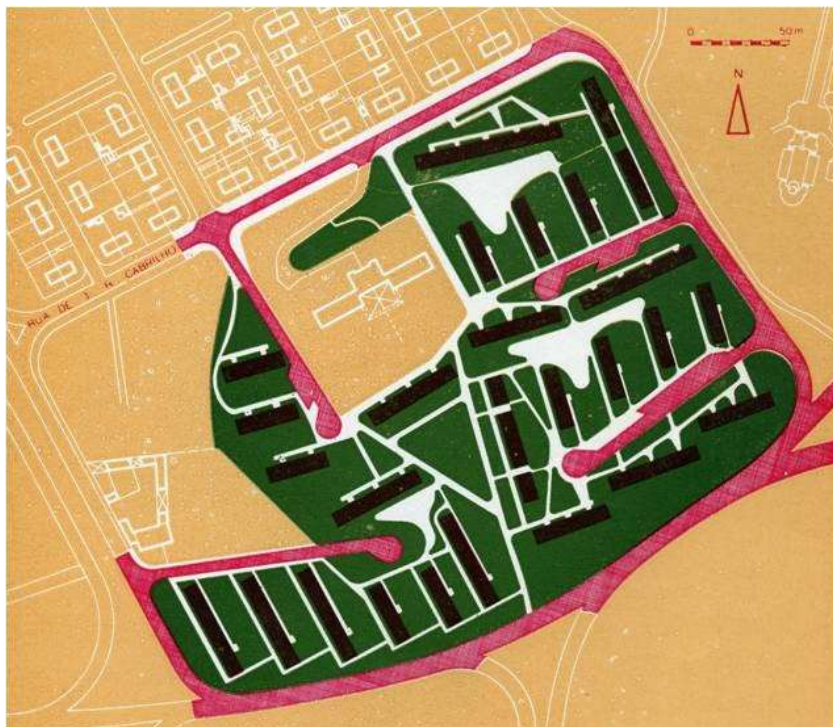


Figura 19- Planta do Bairro da Pasteleira

A organização territorial do Bairro da Pasteleira não tem qualquer relação com a malha envolvente, sendo um núcleo habitacional fechado entre si, em que o edificado apenas está relacionado entre si. A importância era que os custos fossem mínimos para a sua construção, com proximidade a uma rede viária e aos transportes públicos.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

“(…) Os edifícios foram estudados em abstracto para serem uma solução equilibrada entre quantidade mínima de espaço, quantidade mínima de gastos e garantia de condições regulamentares de higiene e salubridade (…)” Cardoso (2009, p. 50).

O Bairro da Pasteleira é composto por 27 blocos de habitação com um total de 606 fogos. No rés-do-chão dos edifícios encontram-se vários tipos de atividades económicas, de modo a corresponder às exigências da população, como refere Cabral e Portas (1960).



Figura 20- Planta de implantação do Bairro da Pasteleira

A determinação tipológica para o grupo de moradias populares que se iriam construir durante o «Plano de Melhoramentos» foi estabelecida em T1- 15%; T2- 30%; T3- 45%; T4- 10%, como é referido por Vaz (1966), para que os bairros tenham a mesma percentagem tipológica. No Bairro da Pasteleira a determinação para cada tipologia corresponde a T1- 32 fogos; T2- 128 fogos; T3- 414 fogos; T4-32 fogos. A única diferença, a nível das divisões interiores é o número de quartos, sendo que o resto das mesmas são uma cozinha, uma sala e uma instalação sanitária, como se pode observar nas figuras 21, 22, 23 e 24.

“(…) Conjuntos como os da Pasteleira destinam-se a alojar famílias que se amontoam nas ilhas, são entregues com rendas extremamente modestas que podem ainda ser aliviadas ou suspensas em casos de desemprego ou de comprovada necessidade; Inserem-se num plano da cidade e não em zonas segregadas

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

distantes alguns quilómetros da urbe (como noutros lugares) e são completadas por aquele equipamento mínimo (...) “. Cabral e Portas (1960, p.31).

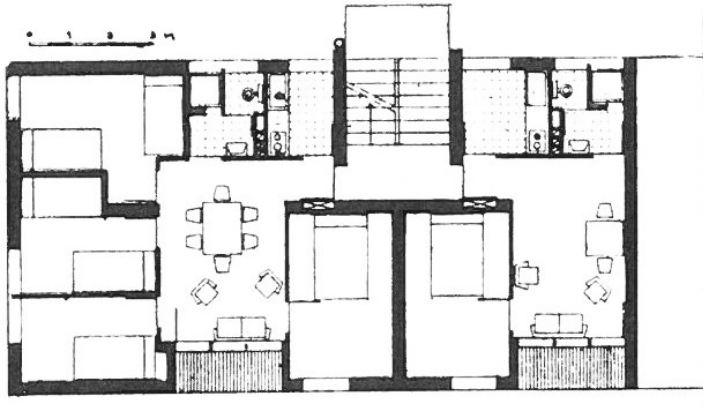


Figura 21-Fogos T4 e T1

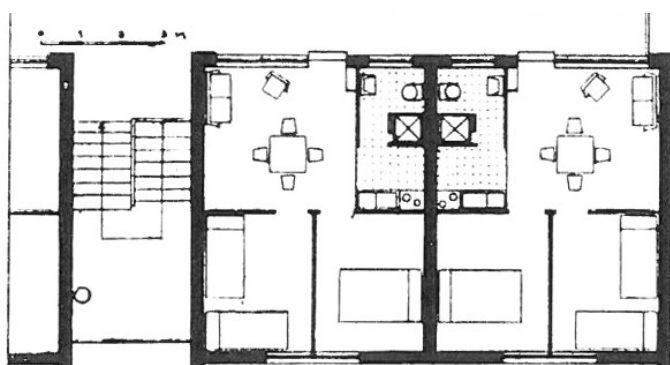


Figura 22- Fogos T2

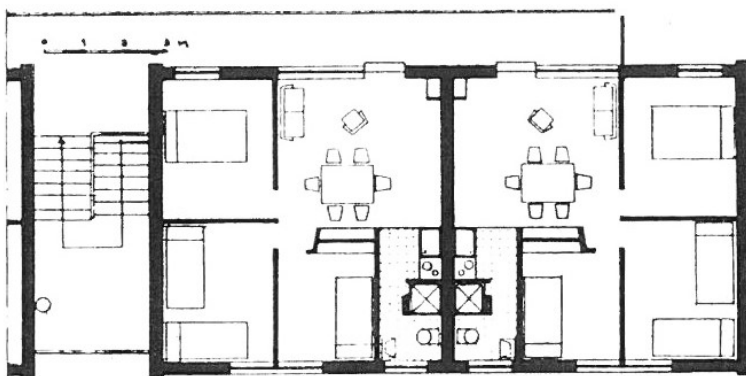


Figura 23- Fogos T3

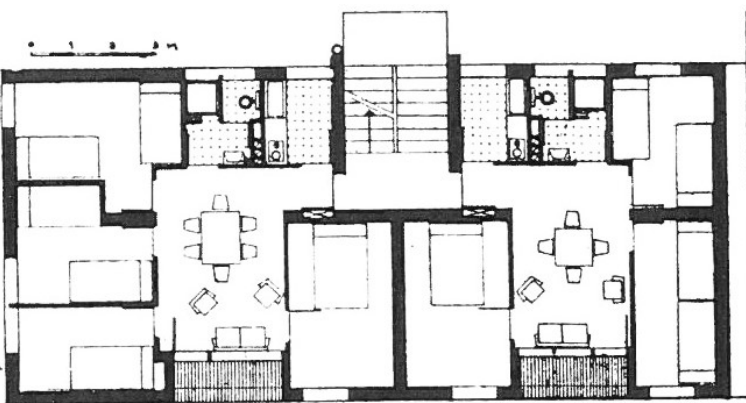


Figura 24- Fogos T4 e T3

Capítulo II- Demografia

Neste capítulo será feita uma análise à densidade populacional, ao envelhecimento da população e às restantes consequências deste fator demográfico, tendo como principal enfoque a zona ocidental da cidade, a Lordelo do Ouro, onde está implantado o Bairro da Pasteleira.

Para que este estudo seja mais perceptível, será realizada uma análise aos índices da população residente a dois níveis diferentes, que correspondem ao Porto, tendo como principal enfoque Lordelo do Ouro, onde está implantado o estudo do caso. E uma análise dos residentes nos bairros da cidade, sendo que no Bairro da Pasteleira este estudo será mais aprofundado.

Na análise à cidade do Porto irão ser utilizados os dados dos «censos» de 2011 e das estimativas da população de 2017 do Instituto Nacional de estatística. No estudo aos bairros, serão usadas as informações da Domus Social, que correspondem ao ano de 2011 num estudo feito a 11.560 inquilinos, os dados da plataforma digital «Bi Domus» e de um ficheiro excel «Base Pasteleira», para uma análise atual.

Pretende-se fazer uma comparação entre 2001, 2011 e 2017 para o estudo da evolução demográfica da cidade, tendo como principal fonte de dados os «censos» de 2011, porque a informação geográfica é mais detalhada. Nos bairros do Porto, como os dados de 2011 são correspondentes a apenas 11.560 residentes, apenas será realizada uma análise a 2011 e a 2018, não fazendo uma comparação entre si.

2.1.Evolução da população na área ocidental do Porto

2.1.1. Densidade Populacional no Porto

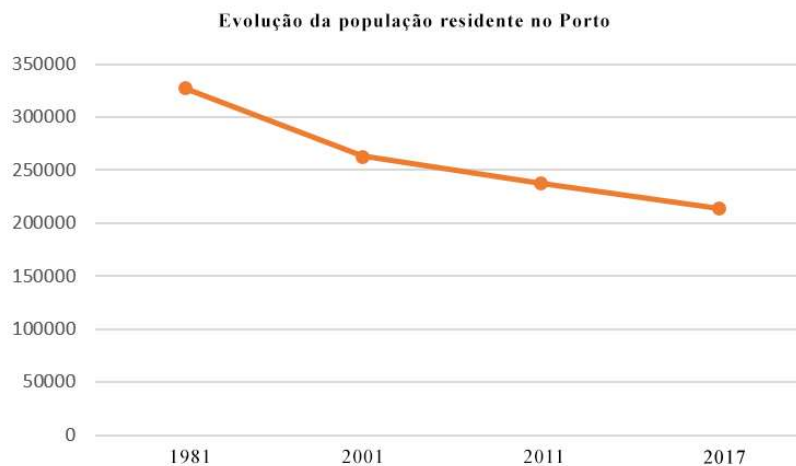


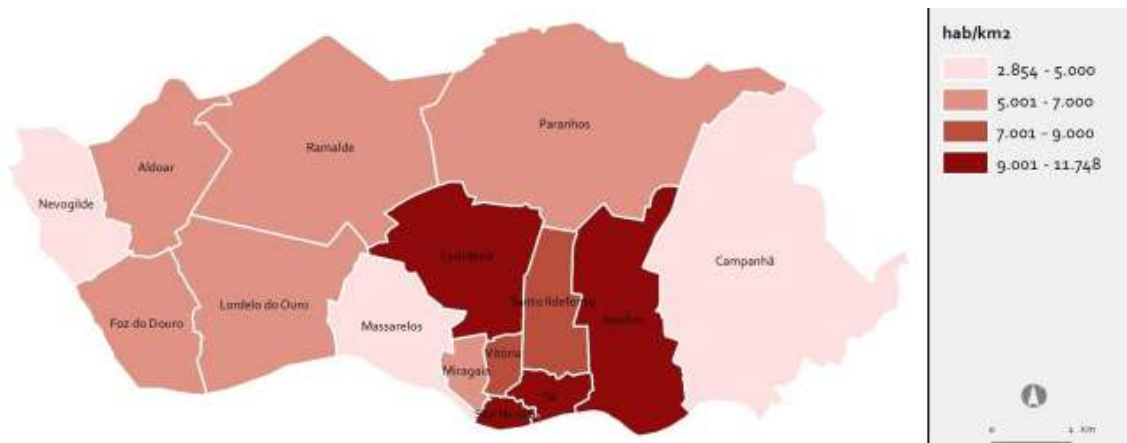
Gráfico 1- Evolução da população residente no Porto - 1981-2017

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

Na cidade do Porto o número da população residente tem vindo a descer desde 1981. Verifica-se uma perda populacional mais acentuada entre 1981, cerca de 330.00 residentes e 2001, aproximadamente 260.000 indivíduos. Entre 1981 e 2017 a população desceu cerca de 120.000 residentes passando a ser, aproximadamente, 220.00 habitantes.

“(…) Ao longo do último século, o concelho do Porto apresentou uma trajetória de crescimento da população residente até à década de 80, apesar de ter registado ritmos de crescimento diferenciados. Desde a década de 80, o Porto tem vindo a perder residentes, em grande medida devido à descentralização da função residencial para a sua Área Metropolitana, tendo sofrido uma quebra de cerca de 90 mil indivíduos entre 1981 e 2011. (…) “Martins¹ et alii (2014, p.6).

Segundo a análise dos mapas 1 e 2, as freguesias que perderam mais população entre 2001 e 2011 foram as do centro da cidade, nomeadamente Cedofeita, Bonfim, Sé e São Nicolau, que passaram de uma densidade populacional de 11.748 hab./Km² para 9.000 hab./Km², juntamente com Miragaia que passou para o valor mínimo descrito no mapa 2. Lordelo do Ouro regista 5.001 e 7.000 hab./Km², valor que não se alterou entre 2001 e 2011.



Mapa 1- Densidade populacional, por freguesias (2001)



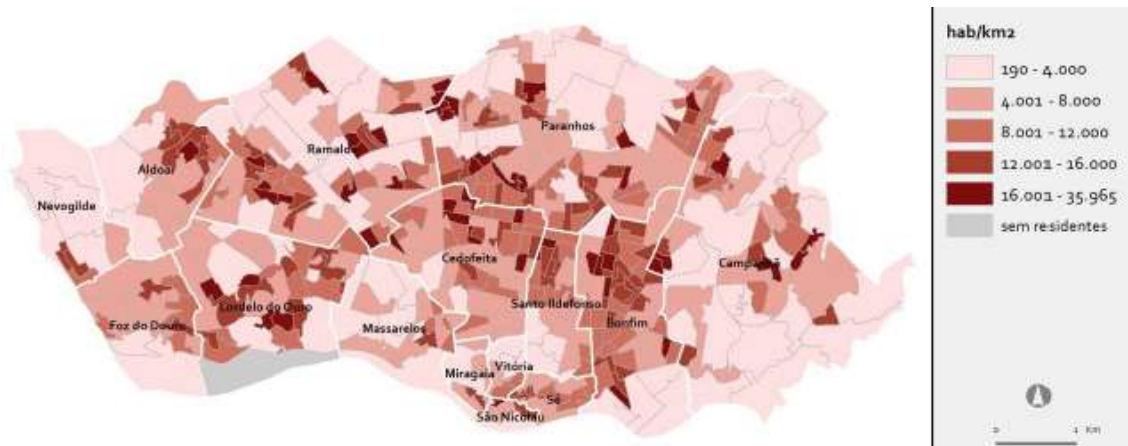
Mapa 2- Densidade populacional, por freguesias (2011)

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

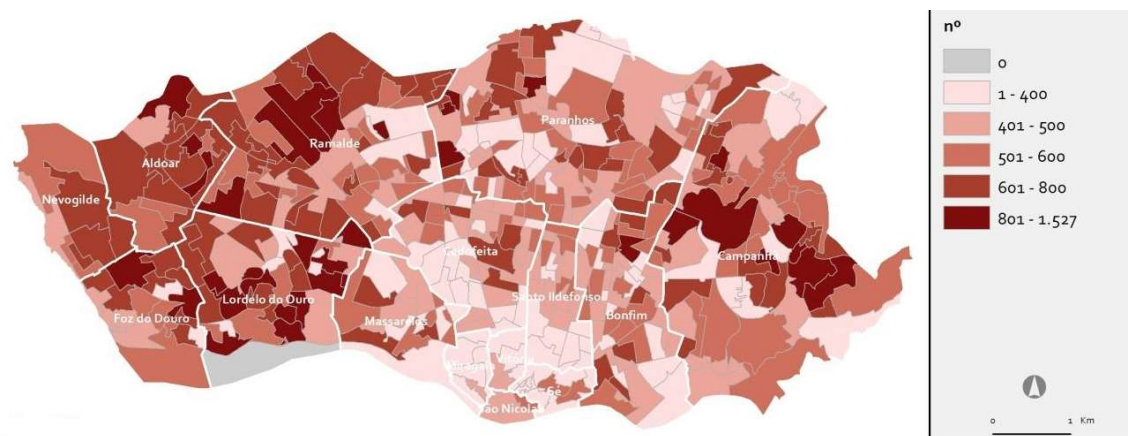
(...) Neste período intercensitário, a quebra registada na população residente foi de cerca de 10%, revelando um abrandamento do ritmo de perda relativamente à década anterior: -13% entre 1991/2001. (...) “Martins¹ et alii (2014, p7)

Comparando o mapa 3, relativo à densidade populacional e o mapa 4, em valores absolutos, população residente, verifica-se realidades bem distintas. Nas zonas onde a densidade populacional regista valores mais elevados, a população residente tem números mínimos. Esta comparação entre verifica-se principalmente no centro da cidade e na sua periferia, como refere Martins¹ (2014).

Em Lordelo do Ouro, verifica-se que existe mais população residente do que densidade populacional. A porção de habitantes chega a atingir os valores máximos assinalados no mapa 4.



Mapa 3- Densidade populacional por zonas (2011)



Mapa 4- População residente por zonas (2011)

(...) Os níveis mais elevados de densidade populacional ocupam áreas de menor dimensão e, encontram-se dispersos um pouco por toda a cidade. Em áreas com densidades superiores a 20.000 hab/km², reside cerca de 7% da população em apenas 1,6% do concelho. Estas secções encontram-se maioritariamente nas freguesias de Paranhos, Ramalde, Campanhã, Lordelo, e Cedofeita, e correspondem a situações diversificadas de ocupação do território, quer de áreas de construção em altura quer de construção de 1 ou 2 pisos. (...) “. Martins¹ et alii (2014, p.9).

2.1.2. Envelhecimento Demográfico, entre 2001-2011 e 2017 no Porto

A cidade do Porto, à semelhança das últimas décadas tem vindo a sofrer um duplo processo de envelhecimento demográfico, ou seja, a diminuição da população jovem e um aumento da população idosa.

“(…) Ao longo das últimas 3 décadas o Porto tem vindo a progressivamente a perder jovens (0-14) e a ganhar idosos (65 ou mais anos) (…)” Martins¹ et alii (2014, p.17).

Analisando o gráfico 2, verifica-se que desde 1981 até 2011 a população da cidade do Porto tem vindo a ficar mais idosa. Os indivíduos entre os 0-14 anos passaram de 20% em 1981 para aproximadamente 10% em 2011, enquanto a população com 65 ou mais anos registou um aumento, de aproximadamente 12%, registando em 2011 cerca de 28% da população total. O grupo etário com maior percentagem corresponde aos 25-64 anos.

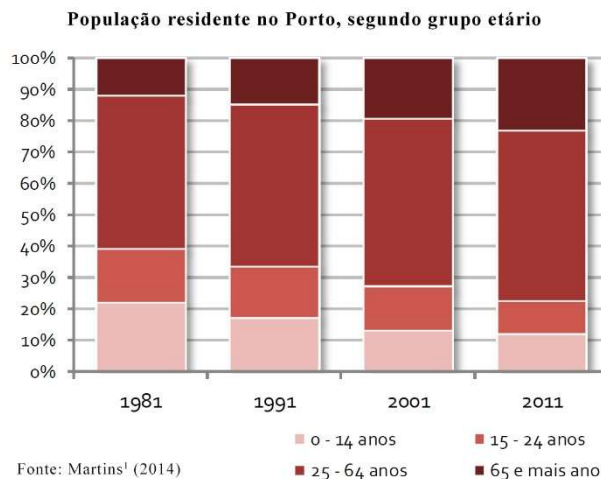


Gráfico 2- Comparação da população residente segundo o grupo etário (1981, 1991, 2001 e 2011)

Como se pode observar no gráfico 3, pirâmide etária da população começou a ganhar um formato de urna entre 2001 e 2011, pela baixa proporção de jovens e de natalidade, um aumento da esperança média de vida e um número elevado de idosos.

Verifica-se uma diminuição da população mais jovem e um aumento gradual da população a partir dos 52 anos, o que demonstra o aumento da esperança média de vida. Entre os 16-28 anos nota-se uma redução desta população em comparação com 2001.

“(…) Também no Porto o envelhecimento ocorre na base e no topo da pirâmide etária. A proporção de pessoas com 65 ou mais anos de idade tem vindo a aumentar ao mesmo tempo que o grupo dos mais jovens se tem retraído. Em 2001, o peso dos idosos na população residente era de 19,4% enquanto, em 2011, atingia os 23,2% (o equivalente a um total de 55.083 idosos) (…)” Oliveira et alii (2013, p.8)

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

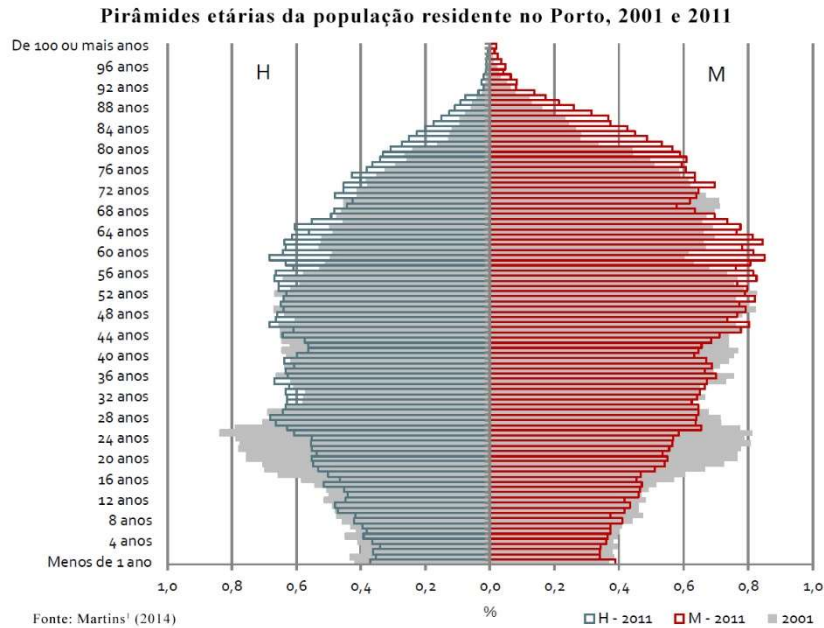


Gráfico 3- Pirâmides etárias da população residente no Porto (2001 e 2011)

Como se observa no gráfico 4, Santo Ildefonso e Miragaia são as que registam menor percentagem da população mais jovem (0-14 anos), enquanto Nevogilde, Lordelo do Ouro, Ramalde e Aldoar tem o percentual mais elevado dos residentes jovens. A freguesia da Vitória é o que regista o valor mais elevado da população idosa (+65 anos).

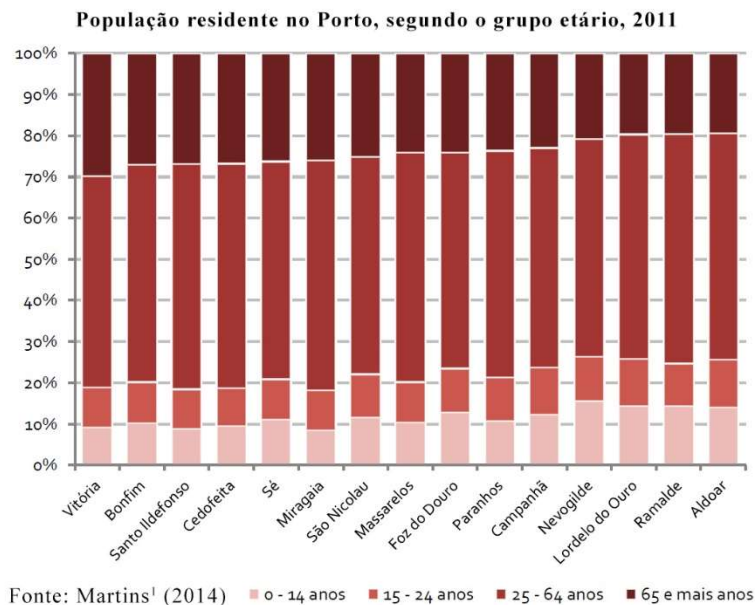
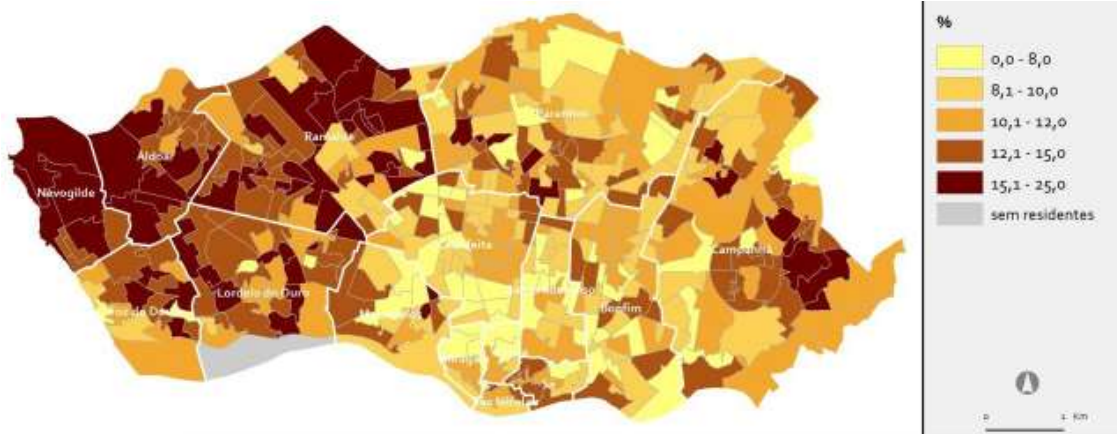


Gráfico 4- População residente nas freguesias do Porto, segundo faixa etária (2011)

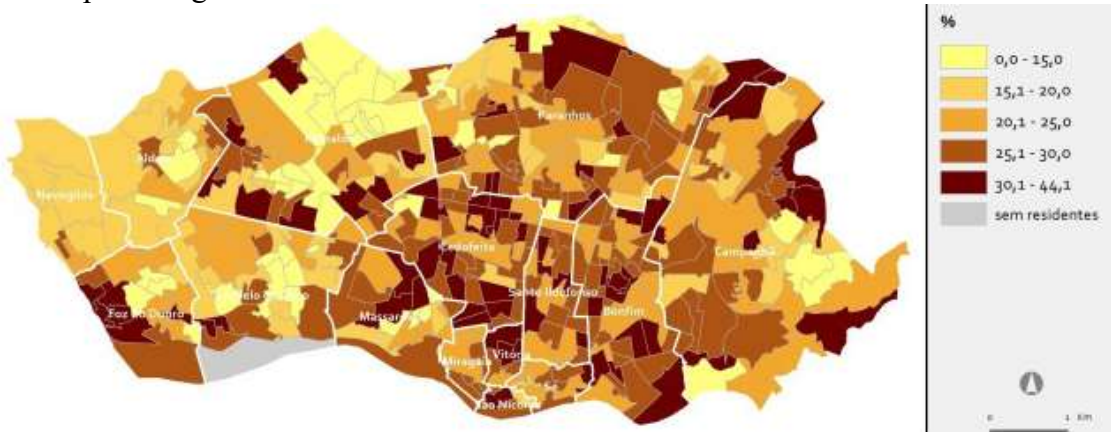
A população mais jovem, de acordo com o mapa 5, regista os valores mais elevados na periferia do Porto, nomeadamente em Nevogilde, Aldoar, Ramalde e Lordelo do Ouro. No centro da cidade, verifica-se que a percentagem desta faixa etária tem valores mínimos.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Mapa 5- População residente jovem, 0-14 anos (2011)

Os residentes com 65 ou mais anos, segundo o mapa 5, estão dispersados pela cidade, mas nas freguesias de São Nicolau, Vitória, Cedofeita e Bonfim é onde se regista maior percentagem de idosos.



Mapa 6- População residente idosa, com 65 ou mais anos (2011)

Comparando ambos os mapas, 5 e 6, verifica-se que na periferia, a oeste na cidade, é onde reside a maior percentagem de jovens, enquanto no resto do território observa-se vários aglomerados de residentes idosos.

“(…) O maior peso dos idosos na estrutura populacional evidencia-se igualmente à escala intraurbana: com exceção de Santo Ildefonso (que registou uma ligeira diminuição), todas as outras freguesias registaram, de 2001 para 2011, um crescimento dos valores percentuais. (…). Esta situação encontra-se refletida igualmente quando efetuada uma análise mais fina, ao nível da secção estatística. Multiplicaram-se as bolsas de concentração de população idosa, as quais surgem dispersas um pouco por toda a cidade (…).” Oliveira et alii (2013, p.8).

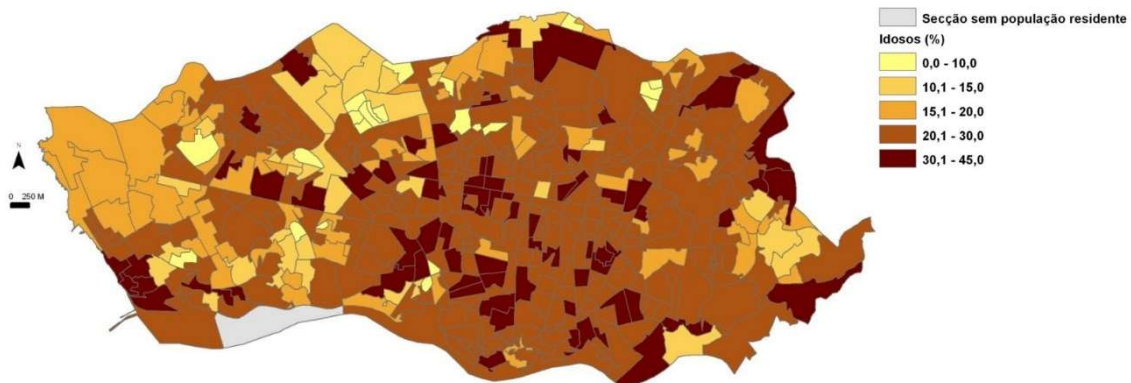
Fazendo a comparação entre os mapas 7 e 8, do peso da população idosa verifica-se que entre 2001 e 2011, os residentes com 65 ou mais anos aumentaram consideravelmente pelo território da cidade. Em 2001 esta população estava maioritariamente localizada no centro da cidade, apenas registando umas dispersões,

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

enquanto em 2011 a mancha dos residentes idosos aumentou substancialmente, passando a ocupar a maior parte da cidade. No centro da cidade é onde se regista maior aglomerado de idosos com os valores mais elevados.



Mapa 7- Peso da população idosa por secção estatística (2001)



Mapa 8- Peso da população idosa por secção estatística (2011)

“(…) Em 2011 no Porto existiam, em média, cerca de 194 idosos por cada 100 jovens, valor bastante superior ao registado no Grande Porto (111) e Continente (131). (...) “Martins¹ et alii (2014, p.25).

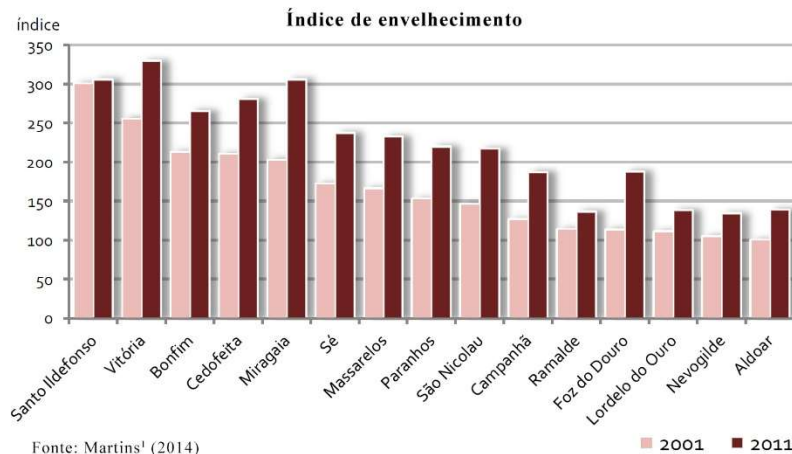
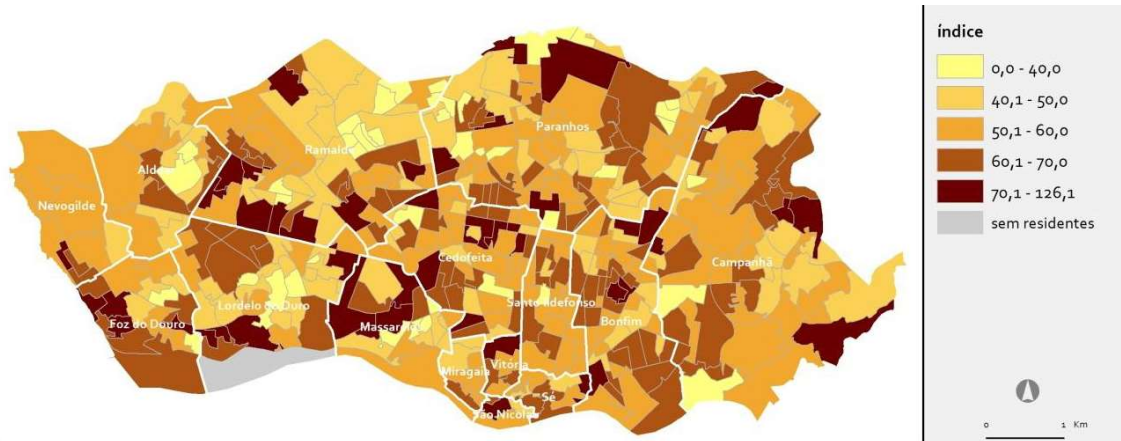


Gráfico 5- Comparação do Índice de envelhecimento entre 2001 e 2011

Como se observa no gráfico 5, entre 2001 e 2011 o índice de envelhecimento aumentou em todas as freguesias da cidade, principalmente em Miragaia que registou a maior subida neste índice, com aproximadamente 300 idosos a cada 100 jovens, em 2011. Santo Ildefonso foi a que assinalou o acréscimo mais pequeno em comparação com todas

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

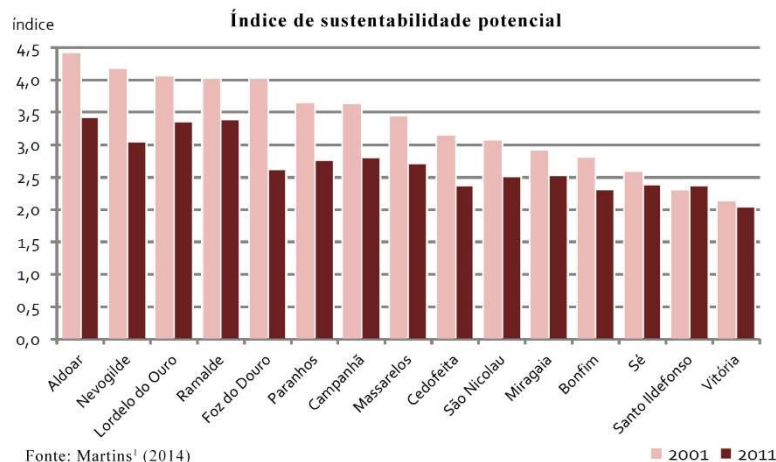
as freguesias. Em Lordelo do Ouro verifica-se que foi das freguesias que sofreu menor aumento do índice de envelhecimento, passando a ter em 2011 cerca de 140 idosos por cada 100 jovens.



Mapa 9- Mapa do índice de dependência (2011)

Na cidade do Porto, segundo o índice de dependência no mapa 9, verifica-se que na maior parte do território existam mais de 50.1 ou mais indivíduos dependentes para 100 pessoas ativas. Em Lordelo Ouro o panorama é semelhante ao resto da cidade, mas registando todos os valores apresentados no mapa, com predominância 40.1-50.0 e 60.1-70.0 pessoas dependentes.

“(…) Entre 2001 e 2011 o índice de dependência de jovens registou um ligeiro decréscimo, passando de 19 jovens (0 aos 14 anos) a cargo por cada 100 indivíduos em idade ativa, para os 18, revelando já a quebra da taxa de fecundidade. Por seu lado, o índice de dependência de idosos aumentou de 29 idosos dependentes para 36, em igual período, refletindo o aumento da esperança média de vida. (...)” *Martins¹ et alii* (2014, p.26).



Fonte: Martins¹ (2014)

Gráfico 6- Comparação das freguesias pelo índice de sustentabilidade potencial (2001 e 2011)

Conforme o índice de sustentabilidade potencial, comparando 2001 e 2011, as freguesias de Aldoar, Nevogilde e Foz do Douro foram que perderam mais população

ativa (15-64) por idoso. Santo Ildefonso foi que teve o melhor registo neste índice, ao ter um aumento da população ativa. A freguesia de Lordelo do Ouro teve um decréscimo neste índice ao passar de, aproximadamente, 4.0 indivíduos ativos em 2001 para cerca de 3.4 pessoas ativas em 2011.

“(…) Na última década, o índice de sustentabilidade potencial diminuiu de 3,5 indivíduos em idade ativa por cada indivíduo idoso, em 2001, para 2,8 em 2011. (...) “Martins¹ et alii (2014, p.27).

Segundo o índice de renovação da população ativa, entre 2001 e 2011, que mede a população que esta a entrar no mercado de trabalho (20-29 anos) e os que estão a sair (50-64 anos), na cidade do Porto não é possível renovar.

Como se observa no gráfico 7, todas as freguesias da cidade o índice de renovação da população ativa desceu, tendo acontecido o maior decréscimo em Miragaia, Ramalde e Aldoar, enquanto Santo Ildefonso foi a que teve a descida menos acentuada. Lordelo do Ouro registou uma descida entre o mesmo período em análise, visto que registava cerca de 125 jovens (20-29 anos) por cada 100 pessoas (50-64 anos) e em 2011, aproximadamente, 81 jovens por cada 100 indivíduos o que demonstra um decréscimo de 44 pessoas prestes a entrar no mercado de trabalho.

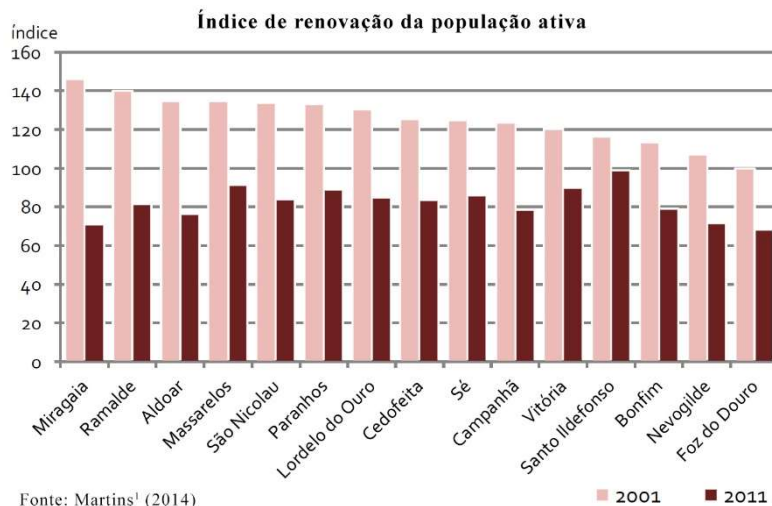


Gráfico 7- Comparação das freguesias pelo índice de renovação da população ativa (2001 e 2011)

No gráfico 8, observa-se um número elevado de idosos isolados nas freguesias de Miragaia (cerca de 34%) e Santo Ildefonso (30%) enquanto Aldoar (cerca de 19%) e Lordelo do Ouro (20%) registam os valores mais baixos.

“(…) A vulnerabilidade dos idosos varia em função do respetivo quadro familiar e a este nível o panorama agravou-se: em 2011, cerca de 24% dos idosos viviam sós (22% em 2001) e 37% viviam com outras pessoas

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

também na faixa etária dos 65 ou mais anos de idade. À escala intraurbana, em 2011, sobressaía Miragaia como a freguesia com o maior valor percentual de idosos a residirem sós – quase 34%; Aldoar encontrava-se na situação oposta, sendo a freguesia com o menor valor - 18,7% (...) “Oliveira et alii (2013, p.10).

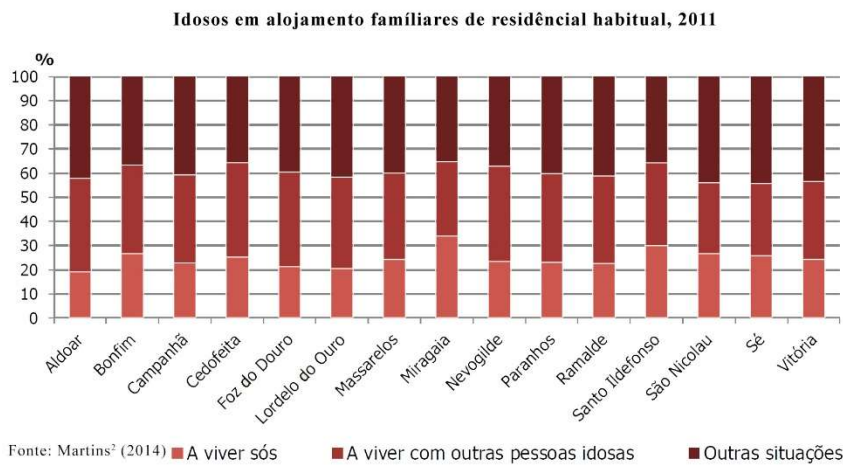


Gráfico 8- Idosos em alojamentos familiares de residência habitual (2011)

Em 2017, segundo o INE (INE³), na cidade do Porto residiam 214.87 indivíduos, sendo um decréscimo de 23.004 em comparação com 2011. Com a descida do número de residentes na cidade verifica-se no gráfico 9, que as maiores percentagens correspondem às faixas etárias 25-64 e 65 ou mais anos com cerca de 78% da população total. Em comparação com 2011 a situação demográfica não se verifica grandes alterações percentuais.

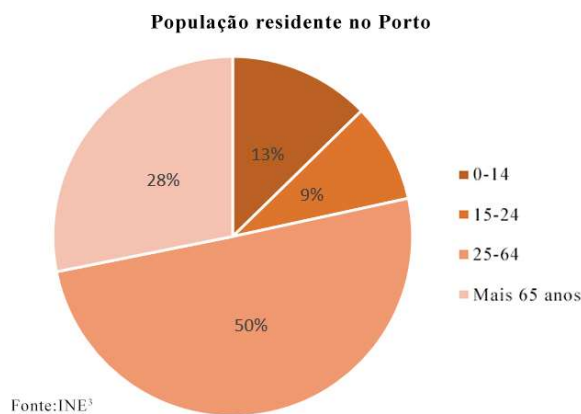


Gráfico 9- População residente no Porto segundo a faixa etária (2017)

O índice de envelhecimento no ano de 2017 foi de 221.6 idosos por cada 100 jovens dos 0-14 (INE²), o que significou um aumento de 27.6 indivíduos com mais de 65 anos, o que vem demonstrar que a cidade do Porto, em termos populacionais, está a ficar mais velha. O índice de dependência total no ano de 2017 foi de 69% (INE¹), em que neste mesmo índice, a população idosa representa 47.1%, mais de metade dos indivíduos jovens residentes na cidade.

2.2. População dos bairros da cidade do Porto

2.2.1. Dados demográficos dos residentes em bairros, 2011 e 2018

Na cidade do Porto, segundo a Domus Social (Domus Social, 2011¹) residem 28 500 pessoas em bairros sociais. Nesta análise a 2011, como foi referido anteriormente, é realizada a partir do estudo da Domus Social (Domus Social¹, 2011) a 11.560 inquilinos.

Segundo o gráfico 10, relativamente aos concessionários (os residentes em que o imóvel está em seu nome) dos fogos nos bairros, verifica-se que maior percentagem corresponde aos indivíduos com 65 ou mais anos, com 47%, seguindo-se com 42% os residentes entre 45-64 anos. A faixa etária 15-24 anos é a com menos percentual, com apenas 11%.

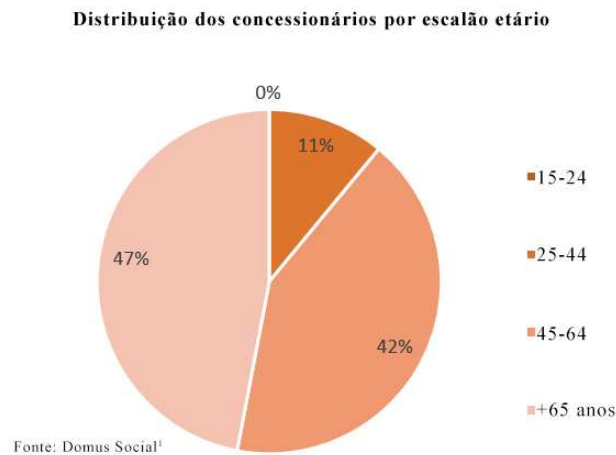


Gráfico 10- Distribuição etária dos concessionários por escalão etário (2011)

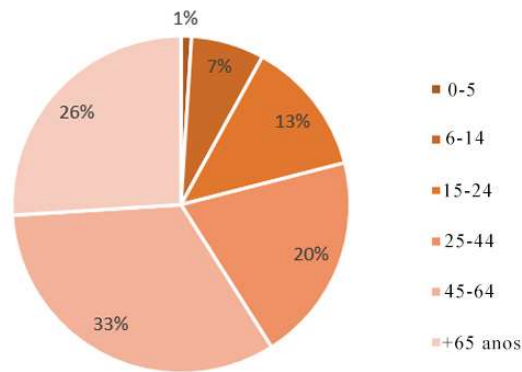
Como se observa no gráfico 11, relativamente aos agregados, a população com 65 ou mais anos (26%) é três vezes mais que as duas faixas etárias jovens juntas, 0-5 e 6-14 (8%) o que demonstra o envelhecimento da população face à comparação destas duas faixas etárias. Os residentes entre 45-64 anos são os que predominam, em termos percentuais com 33%. A junção das faixas etárias mais seniores (45-64 e 65 ou mais anos) observa-se que são 59%, mais de metade dos residentes.

“(…) Reflectindo o fenómeno de envelhecimento na Cidade do Porto, onde se constata, em 2011, face a dados do Instituto Nacional de Estatística de 2001, que a sua população residente diminuiu em -9,7%, verifica-se que a população que reside nos bairros sociais, é uma população envelhecida.

No ano de 2008, 20.7% dos habitantes da cidade do Porto têm idade igual ou superior a 65 anos (INE, 2008); nos bairros sociais agora actualizados, 27% da população tem entre 45 e 64 anos, 26% entre 25 a 44 anos, 22% entre 15 a 24, 13% com idade inferior a 15 anos e 12% com idade superior a 65 anos. (...)”
Domus Social¹ (2011, p.7)

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

Distribuição dos agregados por escalão etário



Fonte: Domus Social¹

Gráfico 11- Distribuição etária dos residentes por escalão etário (2011)

No gráfico 12, referente aos residentes por tipo de família, verifica-se o valor mais elevado corresponde aos residentes isolados (2953 indivíduos), seguindo-se as famílias nucleares com filhos (2815). O avô a morar com o neto é o valor mais baixo neste gráfico.

Residentes por tipo de família

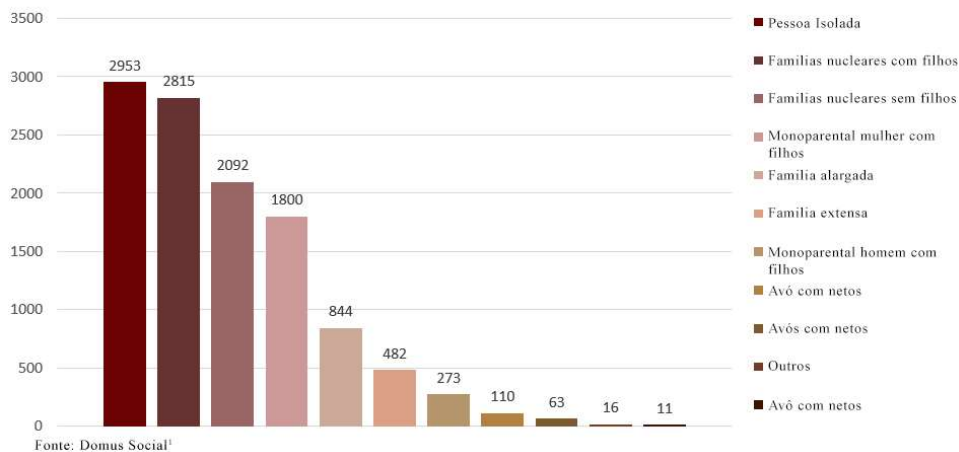


Gráfico 12- Tipologias das famílias nos bairros do Porto (2011)

Em 2018, residem cerca de 28.572 indivíduos (Domus social², 2018) que equivale, aproximadamente, a 13.3% da população residente na cidade do Porto.

Como se observa nos gráficos 13 e 14 (Domus Social², 2018), o maior número de residentes tem idades compreendidas entre 44-66 anos (9541 indivíduos), o que equivale a 33% da população total residente nos bairros, seguindo-se a com mais de 66 anos (9696 residentes), o que remete a 24% da população. A junção das faixas etárias mais seniores equivale a 57%, mais de metade dos residentes nos bairros do Porto tem acima de 44 anos. As faixas etárias mais jovens (0-12 anos) apenas correspondem a 7% da população.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Gráfico 13- População residente por faixa etária (2018)

Percentagem da população residente por faixa etária

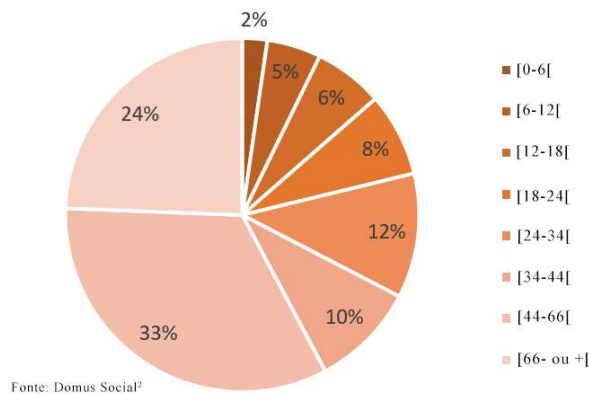


Gráfico 14- Percentagem da população residente por faixa etária (2018)

Nos bairros do Porto, segundo o gráfico 15 (Domus Social²), a «família nuclear com filhos» é o valor mais elevado, seguindo-se da «monoparental feminina». O resultado mais baixo corresponde ao(s) «avó(s) com neto(s)». Os residentes isolados correspondem a 3261 indivíduo, sendo que 6.58% (Domus Social²) são idosos.

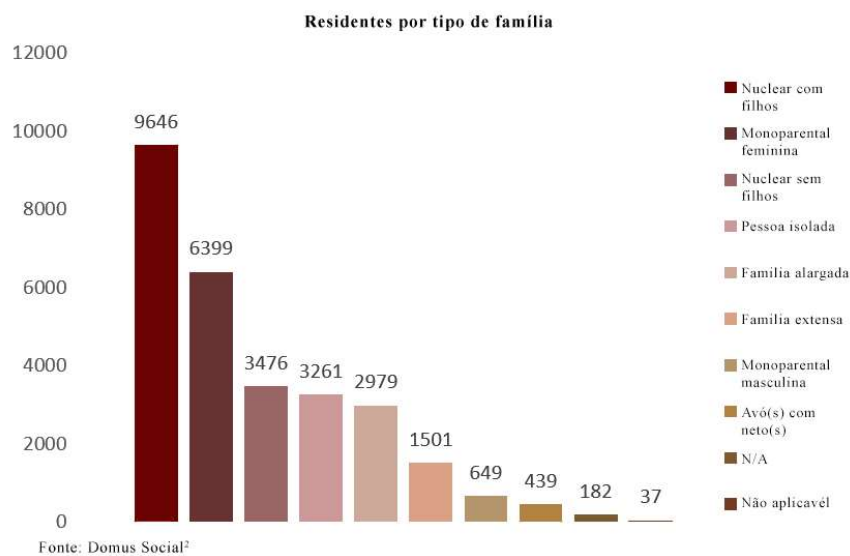


Gráfico 15- Residentes por tipo de família (2018)

2.2.2. Dados demográficos dos residentes do Bairro da Pasteleira, em 2018

O Bairro da Pasteleira é constituído por 606 fogos, dos quais apenas 581 são para habitação, e tem uma população residente de 1508 indivíduos.

Como se observa no gráfico 15 e 16, segundo os dados da Domus Social (Domus Social², 2018) a faixa etária com maior predominância corresponde a 44-66 anos com 30% dos residentes. A população idosa (66 ou mais anos) é a segunda maior faixa etária do bairro, com 21%, sendo que a população jovem (0-18 anos) é apenas 19%. Juntando a população a partir dos 44 anos representa 51% de indivíduos mais de metade dos residentes, sendo 770 pessoas.

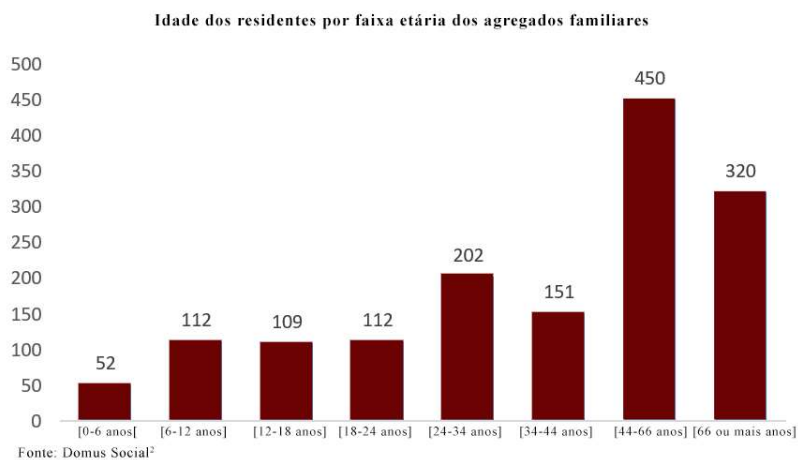


Gráfico 16- População residente no Bairro da Pasteleira por faixa etária (2018)

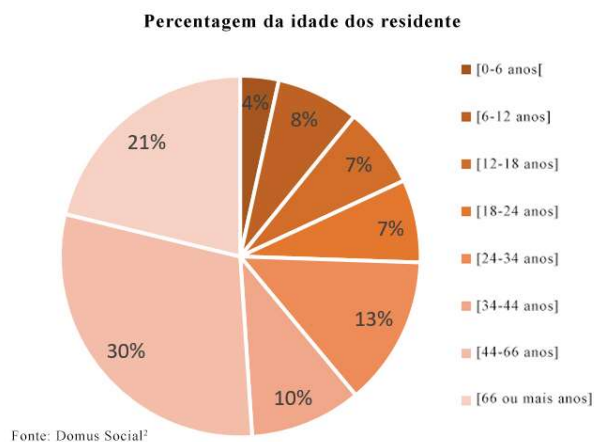


Gráfico 17- Percentagem da população residente no Bairro da Pasteleira por faixa etária (2018)

Segundo o gráfico 18 (Domus Social², 2018) o tipo de família com maior valor corresponde à «nuclear com filhos», com 535, seguindo-se a monoparental feminina com 362. Com a exceção dos dados «N/A» e «não aplicável», os «avó(s) com neto(s) são o

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

tipo de família em menor número no bairro. No entanto existem 127 indivíduos a residir sozinhos.

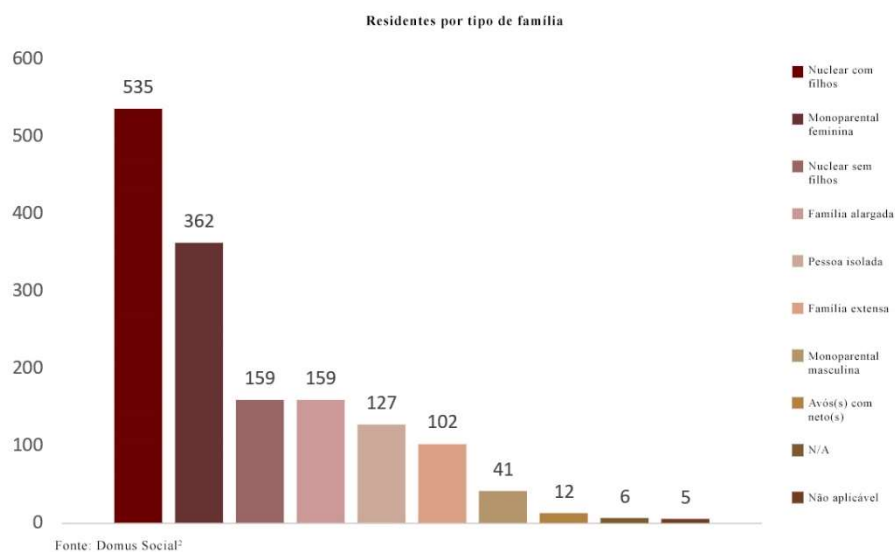


Gráfico 18- Residentes por tipo de família no Bairro da Pasteleira (2018)

Capítulo III- Mobilidade

3.1.Plano da Linha do Campo Alegre, no enquadramento da zona ocidental do Porto

A linha do Campo Alegre, ou «Linha Ocidental», é um trajeto que vai interligar a Galiza e Matosinhos Sul, criando assim um percurso que vai abranger onze paragens de metro, em que uma destas é na Pasteleira, como se pode observar no mapa 10, demarcada a verde. Esta linha tem como paragens Galiza- Faculdade de Letras- Botânico- Lordelo- Fluvial- Pasteleira- Império- Molhe- Parque da Cidade- São Salvador- Matosinhos Sul.

“(…) Os gestores explicaram o processo de decisão de construção de novas linhas recentemente anunciada e os planos futuros para alargar o sistema na cidade do Porto, nomeadamente a Matosinhos Sul, via Campo Alegre.

A futura «Linha Ocidental», projetada para atravessar o Campo Alegre em direção a Matosinhos Sul e que, nesta fase, ainda não será construída foi um dos temas debatidos. (...) “(Porto)



Mapa 10- Expansão das linhas do Metro

Em 2017 foi criado um novo trajeto, que vai ligar a Casa da Música à estação de São Bento (a cor de rosa no mapa 12), concebendo assim uma oportunidade para criar o percurso indicado anteriormente entre a Galiza e Matosinhos Sul.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

“(…) Contudo, foi explicado que a linha que ligará a Casa da Música e São Bento, e cuja construção foi anunciada na semana passada, abre a porta a construção da futura linha do Campo Alegre, uma que resolve desde já a ligação à Baixa a partir da Praça da Galiza (...)” (Porto., 2017).

A linha G tem como paragens a Casa da Música- Galiza-Hospital de Santo António- Liberdade. Juntamente com o futuro trajeto da «linha ocidental», e tendo em conta o estudo do caso, o Bairro da Pasteleira, a interligação entre estas duas linhas torna-se importante, nomeadamente para população idosa por causa de uma das paragens referidas anteriormente, o Hospital de Santo António.

Com a construção das linhas referidas anteriormente, compõe-se um circuito na rede do metro, entre a linha azul (existente), a linha rosa (futuramente construída) e a linha verde (planeada).

3.2. Mobilidade na Cidade do Porto no contexto da sua área ocidental

Cerca de 80% da população que reside no Porto, trabalha ou estuda no mesmo concelho, pelo elevado número de atividades económicas e de estabelecimento de ensino.

“(…) Cerca de 80% dos residentes no Porto trabalha ou estuda no próprio concelho (e 30% na própria freguesia) (...)” (Martins² et alii (2014, p.8).

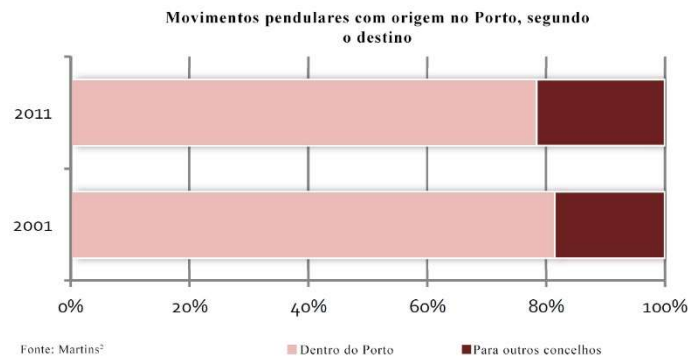
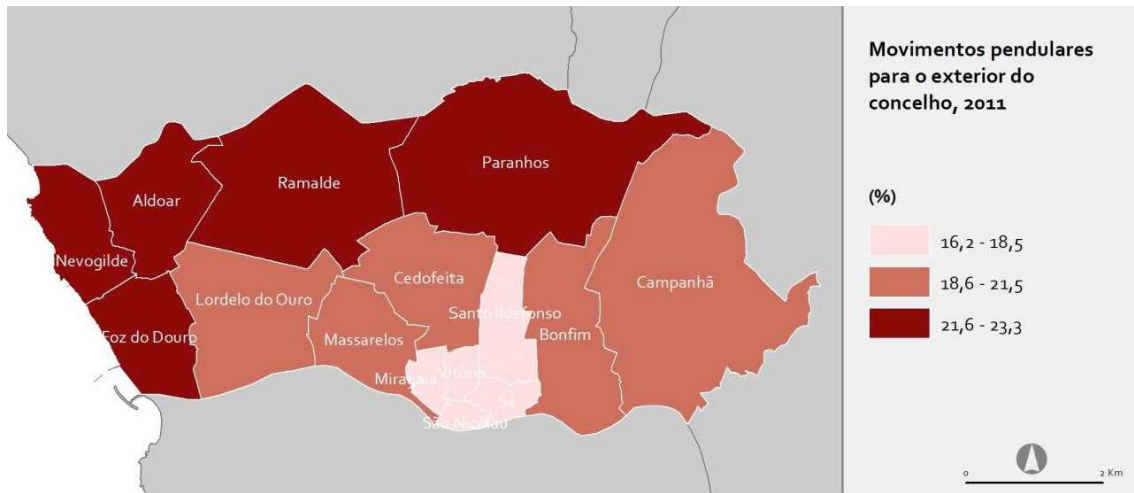


Gráfico 19- Percentagem dos movimentos pendulares com origem no Porto, segundo o destino

Observa-se no mapa 11, que a população que reside nas freguesias da periferia, a Oeste e a Norte da cidade, são as que realizam mais movimentos pendulares para o exterior do concelho, em comparação com as restantes freguesias. Os habitantes do centro da cidade, nomeadamente nas freguesias de Santo Ildefonso, Miragaia, Sé, Vitória e São Nicolau são as que menos efetuam movimentos pendulares para o exterior do Porto. Lordelo do Ouro regista o valor intermédio, com 18,6-21,5% da população a realizar movimentos pendulares para o exterior do concelho.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



A população da cidade do Porto, segundo o gráfico 20, tanto em 2001 como em 2011 utiliza mais o transporte individual para se deslocar entre casa-trabalho ou casa-escola. A diminuição da utilização dos transportes está diretamente relacionada com a perda da densidade populacional residente na cidade, como refere Martins (2014), que, no entanto, a quebra do uso do transporte individual, em comparação com o público ou outros modos de deslocação, foi bastante menor.

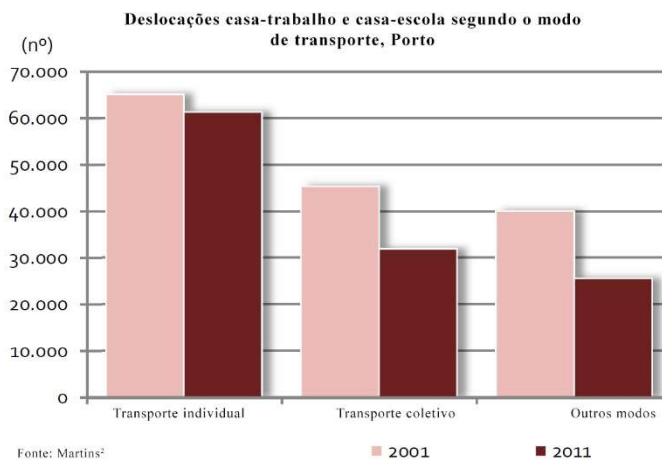
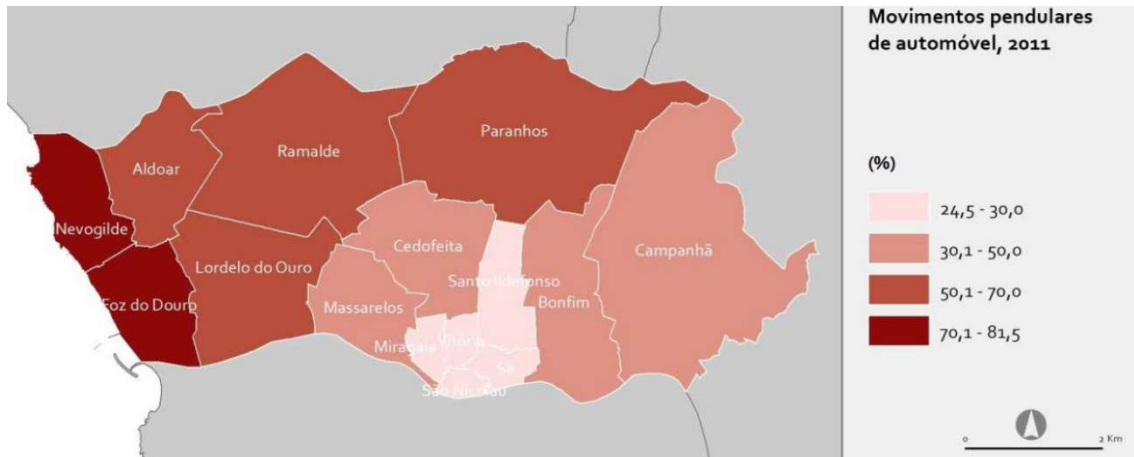


Gráfico 20- Comparação entre 2001 e 2011 das deslocações casa-trabalho e casa-escola segundo o modo de transporte, Porto

Segundo mapa 12, regista-se um maior uso do automóvel na zona oeste da cidade, nomeadamente nas freguesias de Nevogilde e Foz do Douro. Este uso pode ser por falta de transportes públicos, particularmente do metro, como refere Martins² (2014). No centro do Porto, nas freguesias de Santo Ildefonso, Miragaia, São Nicolau e Sé o uso do automóvel regista os valores mínimos, provavelmente pela grande diversidade de transportes públicos. Em Lordelo do Ouro a utilização do automóvel é o segundo valor mais elevado do mapa 14, com 50.1-70% dos residentes a utilizar este meio de transporte.

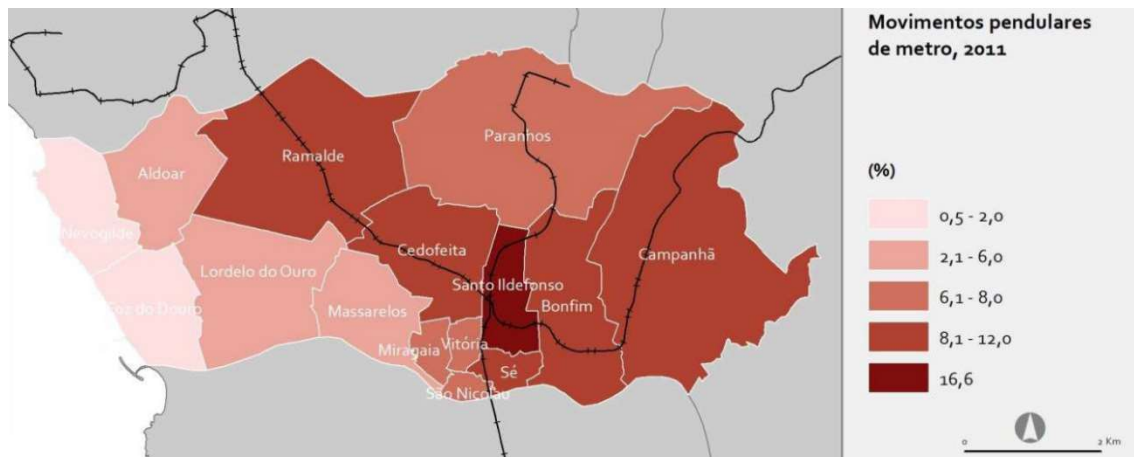
Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Mapa 12- Movimentos pendulares de automóvel (2011)

O uso do metro, como se observa no mapa 13, é mais elevado nas freguesias por onde este passa, sendo Santo Ildefonso a que regista o valor mais elevado, onde se situa a estação da Trindade. A população que reside nas freguesias a oeste da cidade são as que menos utilizam este meio de transporte, sendo Nevogilde e Foz do Douro com os valores mais baixos da cidade. Lordelo do Ouro regista um valor de 2,1-6,0% da população a utilizar o metro, sendo a segunda percentagem mais baixa do Porto.

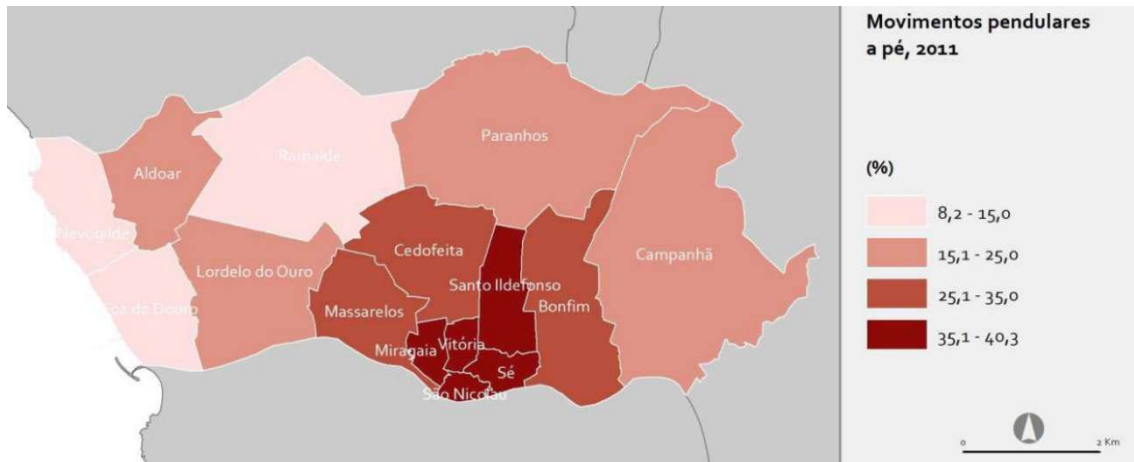
“(...) O metro é, naturalmente, mais utilizado nas freguesias atravessadas pela rede, particularmente em Santo Ildefonso, onde confluem todas as linhas. Do mesmo modo, os utilizadores do comboio concentram-se em maior número no Bonfim, em Campanhã e nas freguesias do Centro Histórico devido à localização das duas estações que servem a cidade. (...)”. Martins² et alii (2014, p.10)



Mapa 13- Movimentos pendulares de metro, 2011

A deslocação efetuada a pé tem maior percentagem nas freguesias do centro da cidade, onde existe um elevado número de estabelecimentos comerciais, de emprego e de ensino. As freguesias de Foz do Douro, Nevogilde e Ramalde são as que apresentam a taxa percentual mais baixa da cidade. Em Lordelo do Ouro, 2,1-6,0% dos residentes deslocam-se a pé, sendo o 2º valor mínimo no mapa 14.

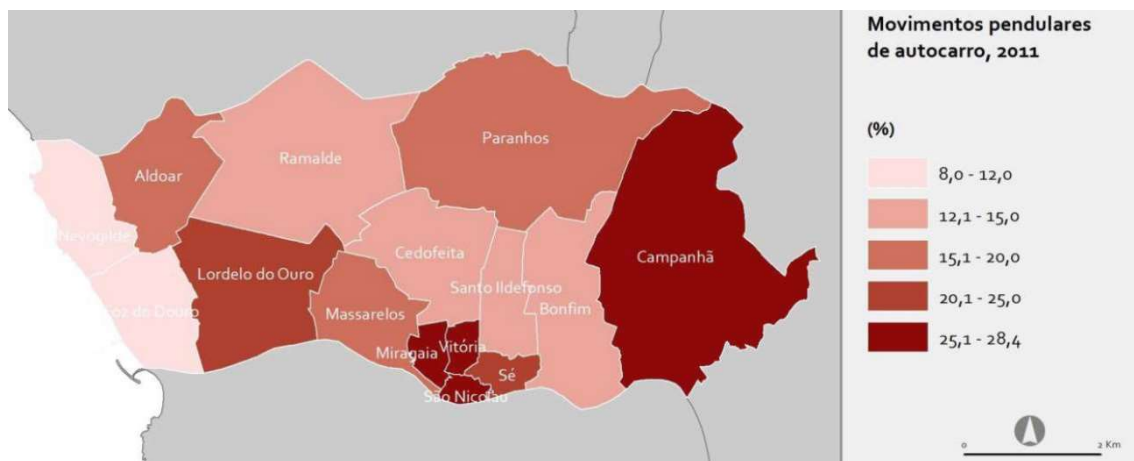
Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Mapa 14- Movimentos pendulares a pé (2011)

O autocarro é mais usado nas freguesias onde o metro não atravessa ou a sua estação fica distante do local de residência, como se observa no mapa 15. Na freguesia de Campanhã, apesar de o metro passar, a estação fica no seu limite interior da cidade, como se observa no mapa 15. No centro da cidade, Miragaia Vitória e São Nicolau é importante salientar a grande diferença de cota. Na parte ocidental é onde se regista o valor mínimo, que coincide com as freguesias em que o uso do automóvel é o mais elevado. Lordelo do Ouro apresenta a terceira taxa percentual mais elevada com 20,1-25,0% dos residentes a utilizar o autocarro.

“(…) O autocarro surge, aparentemente, como o meio de transporte utilizado como último recurso, uma vez que a sua incidência é mais elevada nas freguesias que não são servidas pelo metro, ou onde a situação sócio-económica da população residente é mais desfavorável. (...)” Martins² et alii (2014, p.10).



Mapa 15- movimentos pendulares de autocarro (2011)

Capítulo IV- Análise ao Bairro da Pasteleira

O estudo ao Bairro da Pasteleira será realizado a dois níveis diferentes, ao exterior do quarteirão de modo a ser perceptível a relação do estudo do caso com a envolvente, a partir da sua inserção urbana e as comunicações que estabelece com as vias em seu redor. No interior será feito um estudo às várias ligações pedonais, a nível da acessibilidade, conexões rodoviárias e aos diferentes espaços que estão dispostos pelo bairro, como espaços verdes, lazer e/o estadia. Em termos populacionais, será realizada uma análise à sua concentração, ou seja, em que locais é que os residentes costumam estar mais concentrados e aos pontos de interesse como os espaços verdes ou estabelecimentos comerciais (ex. cafés).

Esta análise terá como base o «Guia Global das Cidades Amigas das Pessoas Idosas» (OMS, 2007), e terá como principal enfoque a população idosa no bairro, de modo a melhorar a sua qualidade de vida

4.1. Enquadramento da implantação do Bairro da Pasteleira

O Bairro da Pasteleira, desenhado pelo arquiteto Rui Paixão, está implantado em Lordelo do Ouro e rodado por três ruas, como se pode observar na fig.25, a rua Bartolomeu Velho, a rua João de Barros e a rua João Rodrigues Cabrilho.



Figura 25- Implantação do Bairro da Pasteleira

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

A implantação foi feita junto ao Bairro Gomes da Costa (destacado a vermelho) como se observa na fig.26, com o propósito de aproveitar a rede viária e de transportes públicos existentes, mas também para criar uma nova zona de expansão para a cidade, visto que foram construídos 606 fogos, como foi referido anteriormente

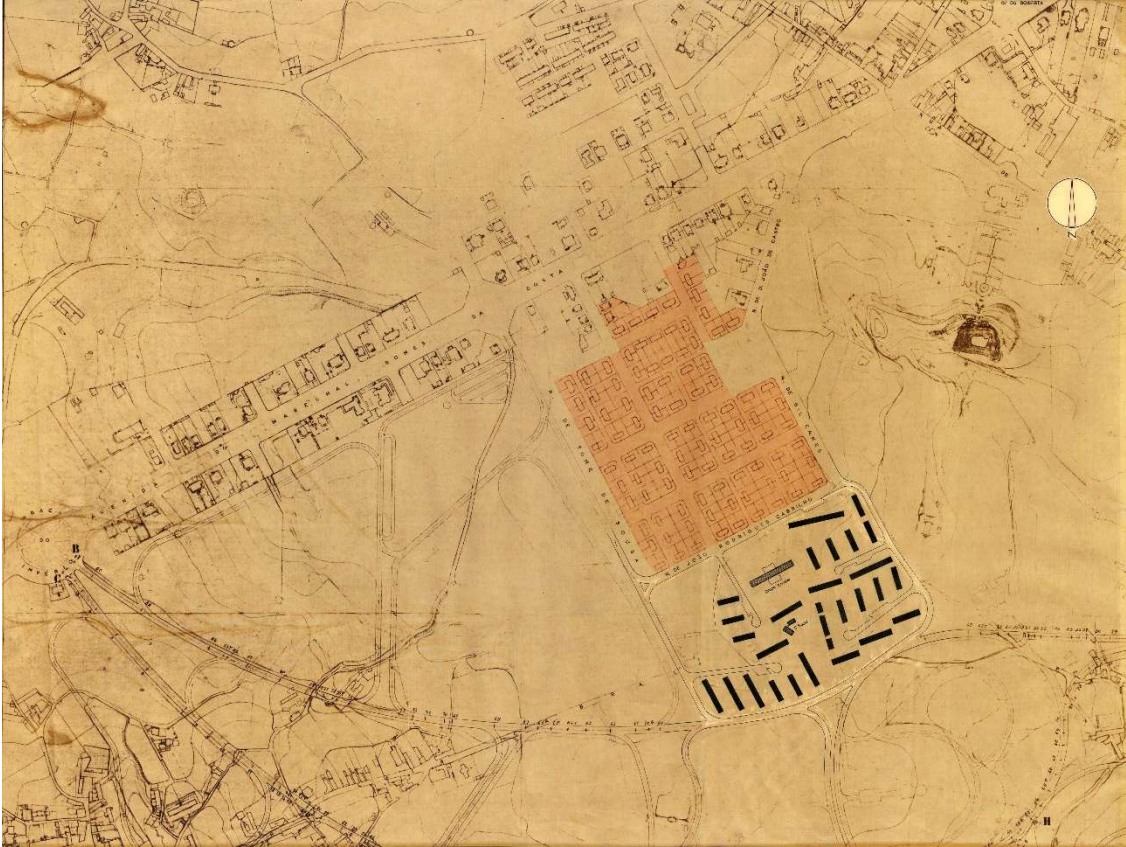


Figura 26- Bairro Gomes da Costa

O Bairro Gomes da Costa é proveniente do «Programa de Casas Económicas» do Estado Novo de 1933 e foi promovido pelo mesmo. Foi construído em 1950 para a classe média e seguiu o modelo da «casa jardim», sendo constituído por 186 habitações.

“(…) A existência de diferentes categorias de casas económicas, que permitia uma hierarquização social bem marcada na estrutura urbana. No caso do Porto podemos exemplificar esta hierarquia relativamente aos Bairros de Gomes da Costa e Costa Cabral, localizados em áreas da cidade socialmente privilegiadas. (…) “. Matos (1994, p.687)

“(…) O Bairro de Gomes da Costa corresponde às categorias mais altas B, C e D, com rendas mais elevadas, 390\$00 a 811\$00, traduzindo, assim, a sua ocupação por estratos sociais mais altos, dentro dos que eram admitidos a concurso. (…) “. Matos (1994, p.688.)

A implantação deste bairro teve em conta a expansão da cidade e a sua rede de transportes públicos, de modo aos residentes terem boas condições de mobilidade pelo Porto.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

“(…) Ourto factor importante é o facto de estas áreas se encontrarem bem servidas em termos de transportes públicos, cuja rede se ia expandindo progressivamente, segundo os eixos radiais que atravessavam estas freguesias. (…)”. Matos (1994, p.688).

No exterior do Bairro da Pasteleira, em termos de implantação, existem vários pontos de interesse, como uma escola, comércio, um local religioso, um parque urbano e um centro de arte. No seu interior apenas existem três estabelecimentos comerciais, nomeadamente cafés, como se observa na fig. 27.



Figura 27- Pontos de interesse

4.2. Alterações feitas ao projeto inicial

No projeto inicial, o Bairro da Pasteleira tinha diversos espaços de estadia e de lazer, em que alguns eram multifuncionais para uso livre dos residentes, como se observa na fig.28. Nestes espaços exista mobiliário urbano, como bancos de jardim, escorregas, entre outros, bem como um local dedicado aos jogos infantis. Os espaços verdes foram desenhados, como se observa um exemplo na fig.28, fotográfica 4. O projeto foi pensado para que a população utilizasse o transporte público, como foi referido anteriormente, daí existir um número escasso de estacionamento.

“(…) O arranjo dos espaços livres mereceu particular cuidado tendo sido preservadas muitas das árvores existentes ali. Vários caminhos de peões e campos de jogos e recreio foram construídos (…) Várias lojas de consumo diário alojam-se no r/c de alguns edifícios e satisfazem as necessidades, da população (…)

“Cabral e Portas (1960, p.38)

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 28- Bairro da Pasteleira em 1960

Em 2018, como se observa na fig. 29 e 30, os espaços de lazer e de estadia que foram criados para o uso dos residentes foram todos alterados para serem estacionamento,

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

por causa do número insuficiente que exista inicialmente e o mobiliário urbano foi retirado como consequência destas alterações, dando prioridade ao automóvel, alargando assim algumas vias para que fosse possível utiliza-las com o automóvel. Para além destas alterações, outros espaços destinados aos residentes foram eliminados, como se observa na fig.30, para passarem a ser espaços verdes.

Um dos «cul-de-sac» foi alterado para que fosse possível fazer uma ligação em escada entre duas cotas. Foram criados novos percursos pedonais para dinamizar as alternativas da população.

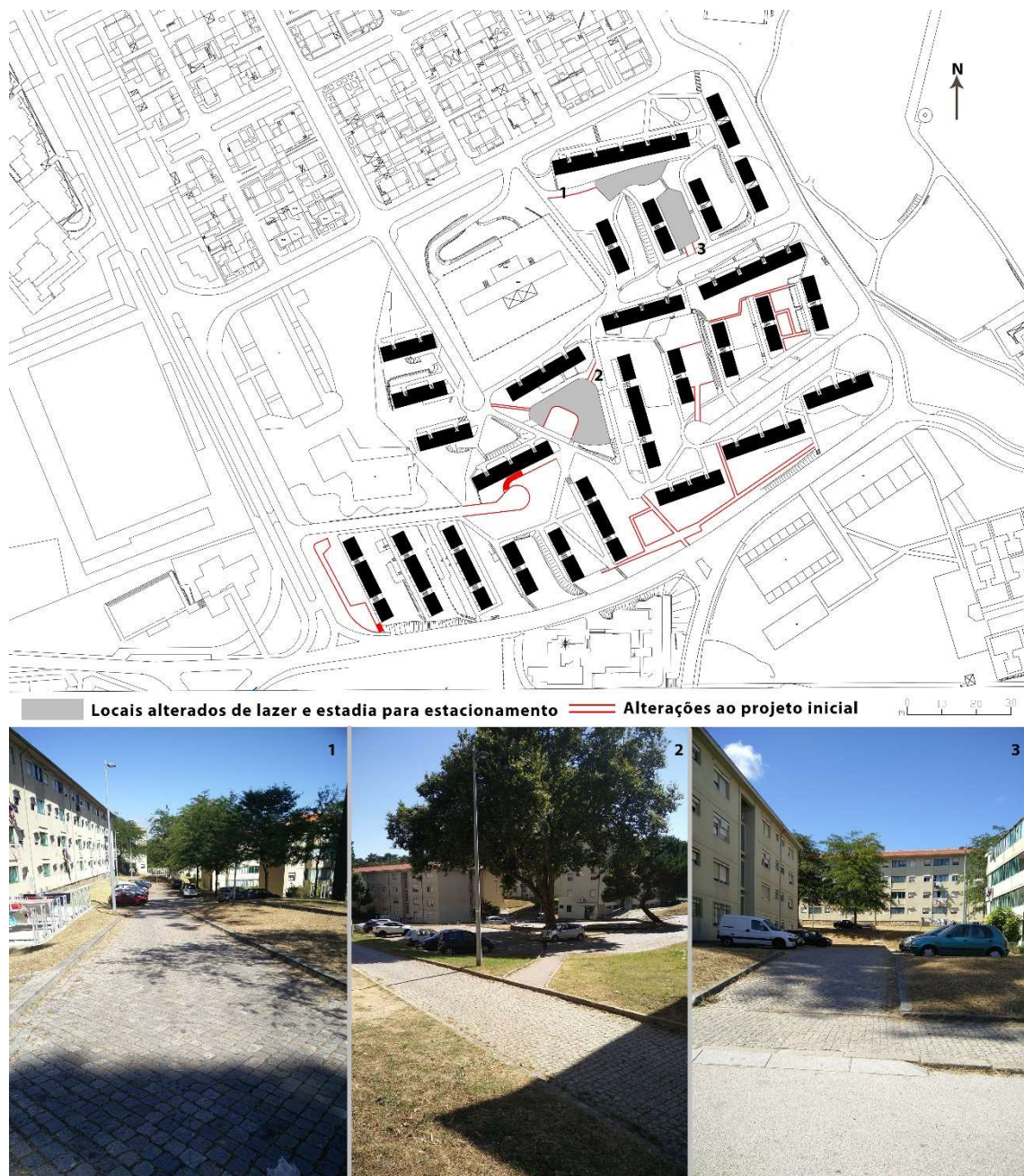


Figura 29- Bairro da Pasteleira em 2018



Figura 30- Junção das plantas de 1960 e 2018

4.3. Análise ao espaço público e ao edificado do Bairro da Pasteleira

4.3.1. Organização espacial

A disposição do edificado do bairro é feita a partir de relações de perpendicularidade e paralelismo entre si. As ruas que estabelecem o limite do bairro acabam por fazer uma divisão deste quarteirão com os restantes, deixando-o isolado, como refere Cabral e Portas (1960). A organização dos edifícios do bairro são a principal razão por não existir correspondência com a envolvente, mesmo com o passar dos anos, porque não seguiram nenhuma matriz quando foram projetados, acabando por ser irrelevantes para as construções que foram realizadas até hoje, como se observa na fig.31.

“(…) não é tanto uma artificiosa procura de projetos diferentes que tornasse o bairro num mostruário de soluções que se sente faltar, quanto a um tecido social mais heterogéneo (…) que exigiria uma outra complexidade de organização. Assim, a distribuição dos edifícios no terreno faz-se livremente, obedecendo a um esquema que pressupõe a utilização igualitária de todo o ar livre sem aceitar, nas suas formas, compromissos com a expressão da vida grupal de crianças ou adultos (…)” Cabral e Portas (1960, p.36).

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

A disposição do edificado no terreno do Bairro da Pasteleira está relacionado com a evolução da tipologia dos blocos de habitação da Câmara Municipal do porto, como refere Cabral e Portas (1960) e se observa na fig. 32.



Figura 31- Relação com a envolvente

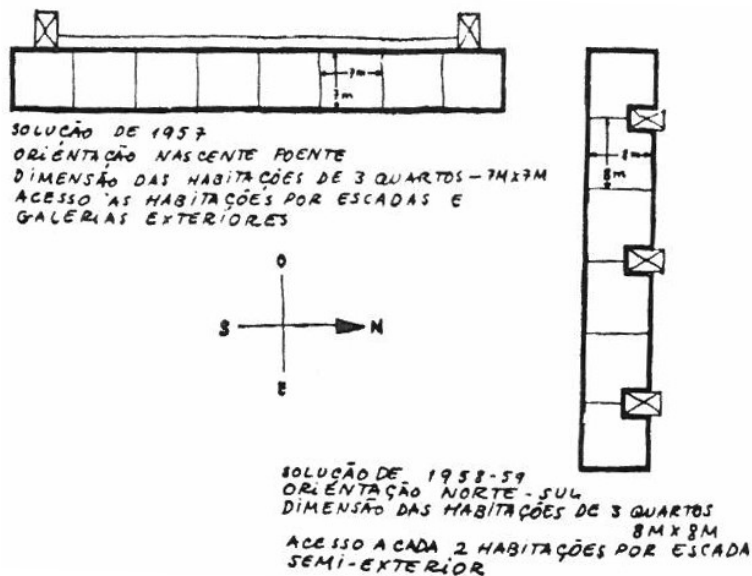


Figura 32- Orientação do edificado de 1957 e de 1958-59

Os edifícios até 1957 eram projetados de modo terem uma galeria de acesso para os fogos, e estaria orientado a nascente-poente. Este edificado dispunha de habitações no rés-do-chão, por causa da forma de como era efetuado o acesso. A partir de 1958-1959, os edifícios eram projetados para que o acesso fosse feito a partir de escadas, que dava

acesso a dois por piso, não existindo habitação no rés-do-chão. A orientação destes edifícios era feita a norte-sul



Figura 33- Orientação dos edifícios no Bairro da Pasteleira

No Bairro da Pasteleira, conforme as diferenciações ditas anteriormente, existem 15 edifícios (a castanho) orientados a nascente-poente e os restantes 11 orientados a Norte-sul, como se observa na fig.33.

O Bairro da Pasteleira foi implantado num local com grandes diferenças de cotas, como se pode observar nas figuras 34, 35 e 36. O edificado, foi sempre que possível, colocado em terrenos planos, de modo aos custos da obra serem baixos. Apesar deste fator, o bairro tem um bloco de habitação com características particulares porque está desenvolvido em três cotas de soleira diferentes, como se observa na fig.37. Os dois acessos verticais, em escada, são divididos pelos três blocos habitacionais que funcionam em galeria.

*“ (...) De facto, procurou-se, sempre que os preços dos terrenos o permitiam, que os terrenos fossem praticamente planos de modo a que os trabalhos da arquitectura para resolver a relação do edifício com a superfície do solo se reduzissem e, assim, se diminuíssem gastos. (...) ”*Cardoso (2009, p.56)

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 34- Diferença de cotas no Bairro da Pasteleira

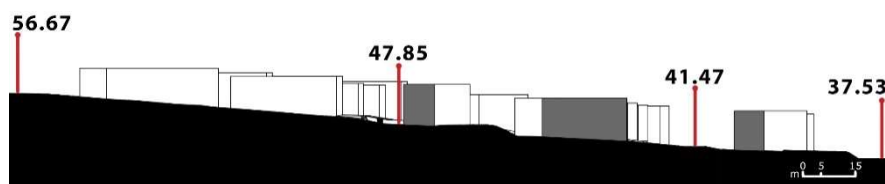


Figura 35- Corte 1

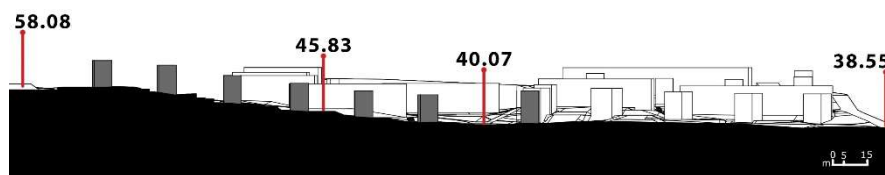


Figura 36- Corte 2

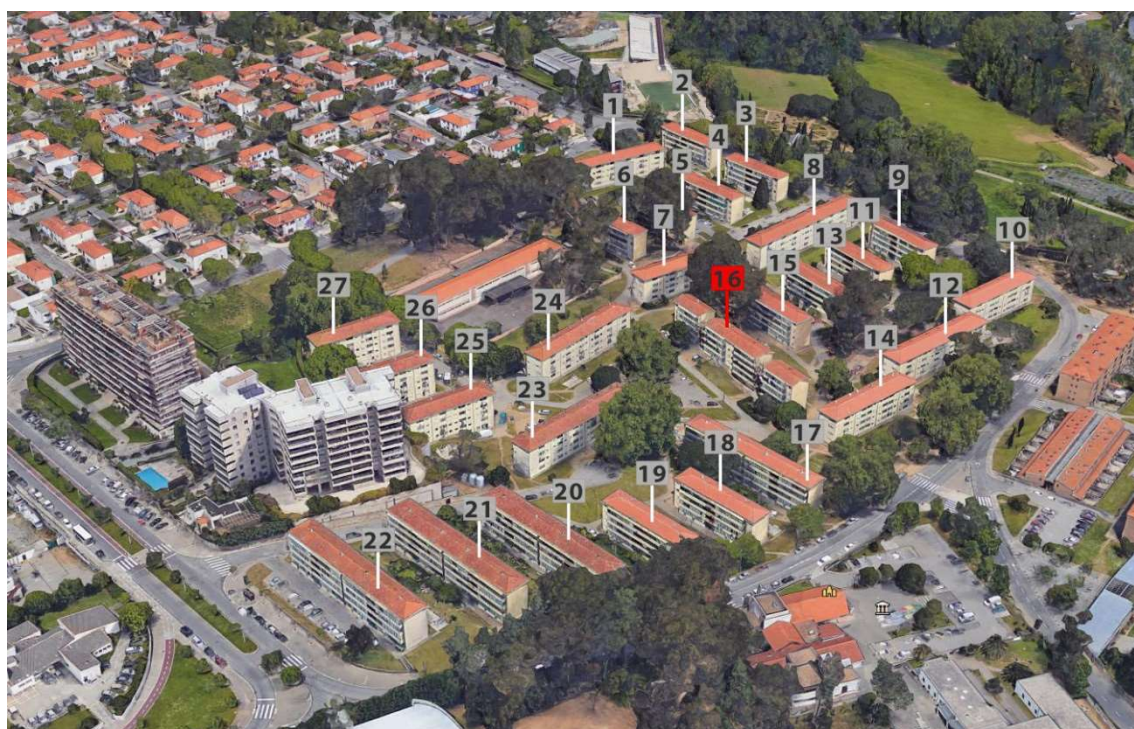


Figura 37- Numeração dos blocos de habitação

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

Contudo, apesar da grande diferença de cotas ao longo do terreno do bairro, existem espaços com pouco declive ou quase inexistente, nas costas do edificado e em algumas zonas deste território, como se observa na fig.38. Verifica-se que existe mais concentração destes espaços no lado este do bairro, onde o terreno e a orientação dos blocos habitacionais permitiu a criação das zonas ditas anteriormente. Atualmente, e como se vai verificar mais à frente, estes espaços ou são de estacionamento ou de espaços verde inutilizados.



Figura 38- Espaços de interesse

4.3.2. Vias de comunicação e estacionamento

Os acessos de automóvel ao interior do bairro são feitos a partir de «cul-de-sac», que se desenvolvem a partir do anel rodoviário (a azul) na fig.39. Estas ligações são feitas por causa das grandes dimensões do terreno do Bairro da Pasteleira, como refere Cardoso (2009). No entanto, existe mais uma entrada (a vermelho) para o interior, de caráter misto, que atravessa o bairro, e conectando dois «cul-de-sac», sendo o único que passa em frente à saída de alguns blocos de habitação, como se observa na fig.39.

“(…) A circulação automóvel é periférica e as vias em duplo sentido, em impasse, dão acesso ao interior da unidade. (...)” Cabral e Portas (1960, p.38)

“(…) Detectaram-se cinco tipos redes de circulações: em grandes terrenos livres, os bairros serviram como catalisadores do processo de urbanização próximo, como na Pasteleira, na Fonte da Moura ou no Cerco do Porto – definiu-se uma rua pelo perímetro do terreno e algumas entradas cul-de-sac; (...)” Cardoso (2009, p.53)

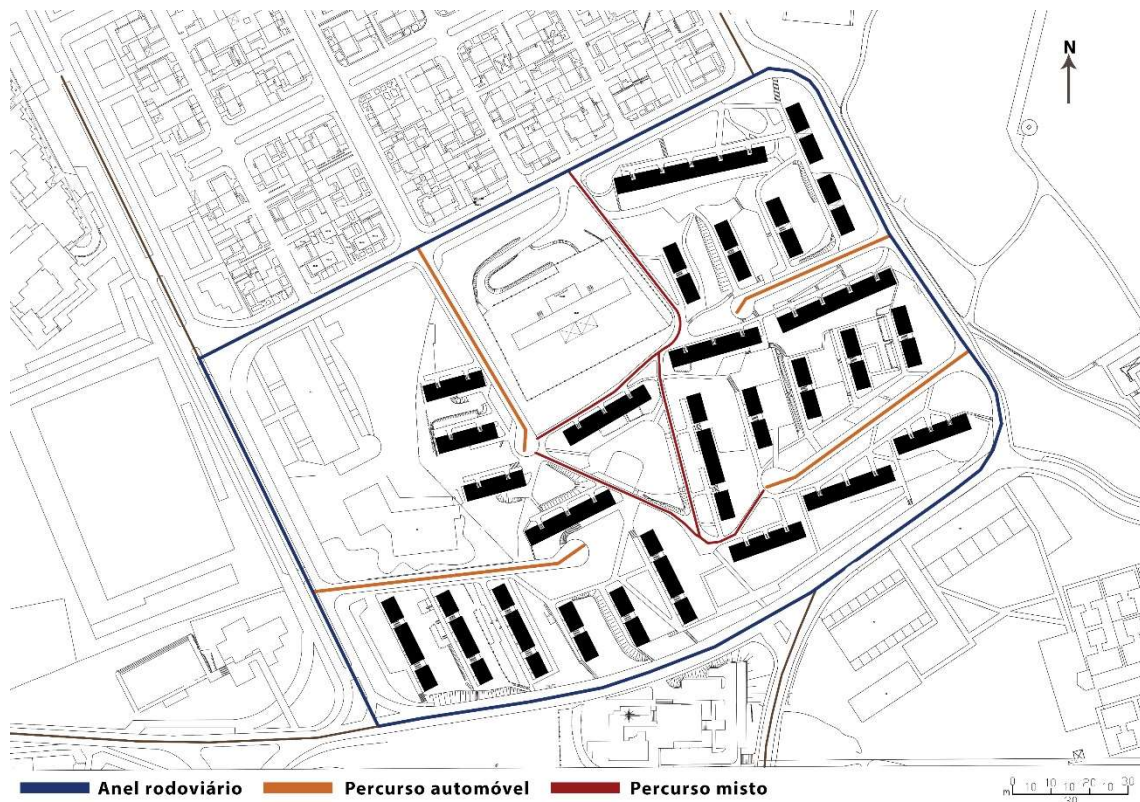


Figura 39- Ligações rodoviárias

Com o aumento da utilização do automóvel ao longo dos anos, o estacionamento previsto para o bairro tornou-se insuficiente para o número de veículos dos residentes, tendo assim construído um parque de estacionamento e transformando zonas que estavam destinadas ao lazer e estadia da população, no projeto inicial, em parques de estacionamento, como se observa na fig.40. Apesar destes espaços criados, o número de

lugares continua a ser insuficiente para quantidade de veículos, levando os residentes a estacionar informalmente o automóvel em passeios ou espaços verdes.

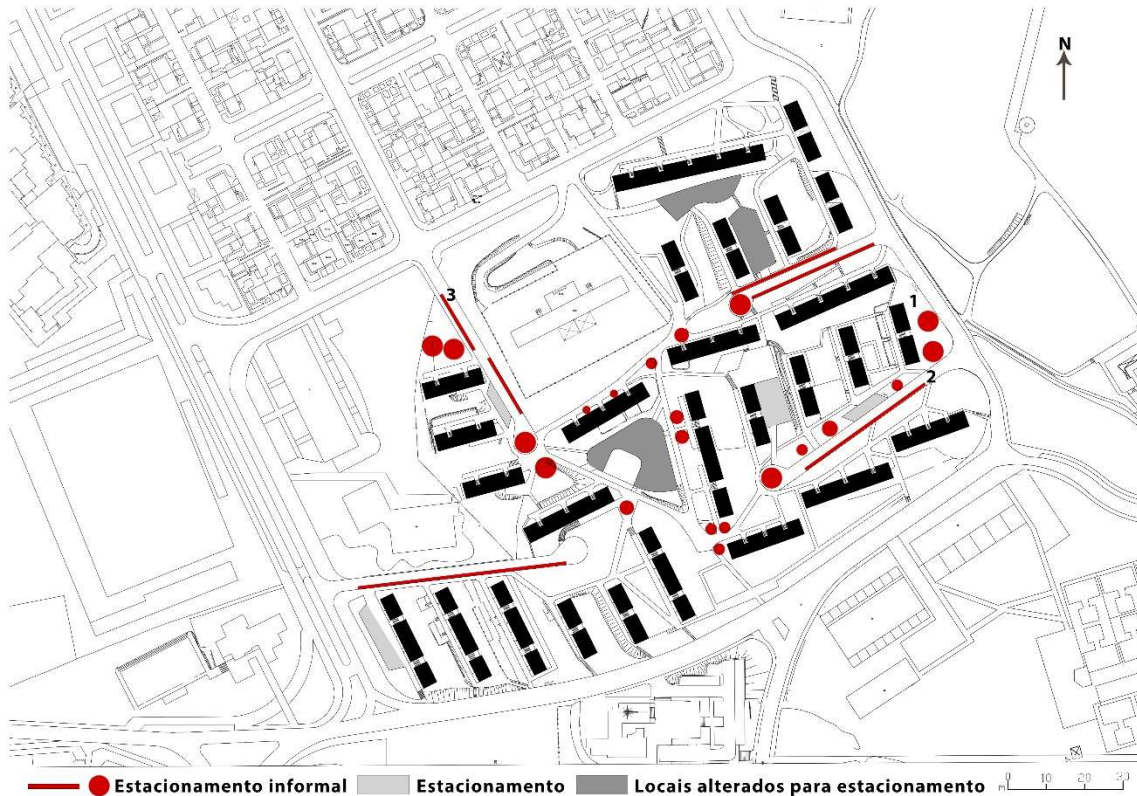


Figura 40- Estacionamento Informal

4.3.3. Percursos pedonais e transporte público

Observa-se na fig.41 que os residentes do bairro ao longo dos percursos, tendo como exemplo, até às paragens de autocarro, encontram diversas dificuldades, tais como a partilha da via com o automóvel (percurso misto) e zonas sem passeio (fig.41 e 42), pontos críticos de acessibilidade, como escadas sem patamar de descanso ou rampas muito íngremes (fig.43) e a algumas faltas de ligações que levou à população residente a

criar percursos informais (fig.44). Os percursos pedonais da fig.41 foram notados a partir do desenho atual do espaço público do Bairro da Pasteleira, bem como da sua envolvente.

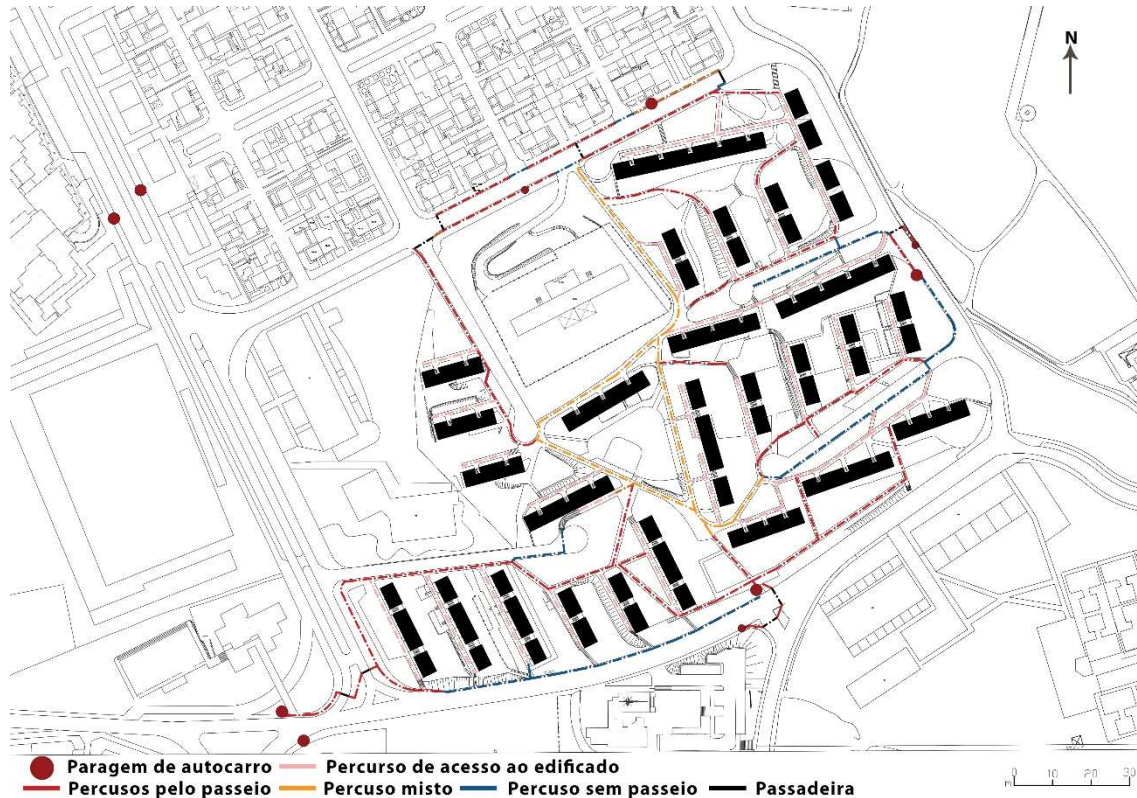


Figura 41- Percursos pedonais, tendo como fim as paragens de autocarro

Como se observa na fig.42, em grande parte do território do Bairro da Pasteleira não existe um percurso dedicado aos peões (passeio). Pelo exterior, com inexistência de passeios, obriga a população a circular na berma da estrada, em que existe um local onde costumam estar automóveis estacionados, notado na fig.42 com a fotografia 2. A falta do passeio no limite do território torna evidente o isolamento do bairro com a envolvente, não promovendo assim a utilização do território por parte da população que reside ou utiliza espaços na envolvente.

No interior do bairro, observa-se que não existem zonas que diferenciem a via pedonal, da via automóvel (a vermelho). Este problema torna incómodo e por vezes inacessível à população idosa e/ou com mobilidade reduzida quando um veículo se encontra em marcha ou parado numas das vias notadas na fig.41, obrigando os residentes a utilizar os espaços verdes, a uma cota diferente, em paralelo com o percurso para ultrapassar o obstáculo, algo que se torna difícil para quem utiliza, como por exemplo, cadeira de rodas para se deslocar.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 42- Inexistência de passeios

Como foi referido anteriormente, ao longo dos percursos da população nota-se alguns pontos críticos na acessibilidade, como se observa na fig.43, onde foram tomadas notas de acessos em rampa que são demasiado íngremes e/ou não tem qualquer patamar a meio para descanso e a falta de corrimão em alguns destes acessos o que dificulta à sua utilização. Nos acessos em escada verifica-se em alguns casos que são demasiado íngremes (espelho com dimensões elevadas, e cobertor com medidas reduzidas) e não terem corrimão para ajudar a utiliza-las, mas também a inexistência de um patamar. Estes pontos críticos de acessibilidade assinalados torna a utilização destes acessos difíceis para a população idosa e/ou com mobilidade reduzida.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 43- Pontos críticos de acessibilidade

Os pontos que dificultam a acessibilidade, juntamente com o estacionamento marginal, referido anteriormente, são evidentes a falta de condições, nomeadamente para a população idosa, que passa no dia-a-dia para se deslocar no território do bairro.

Com a falta de algumas ligações, em termos de desenho urbano, a população começou a criar outros percursos informais, que no território são diferenciados por estarem em terra batida devido ao frequente uso, de modo a facilitar e/ou encurtar os trajetos que pretendem fazer, como se observa na fig.44.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

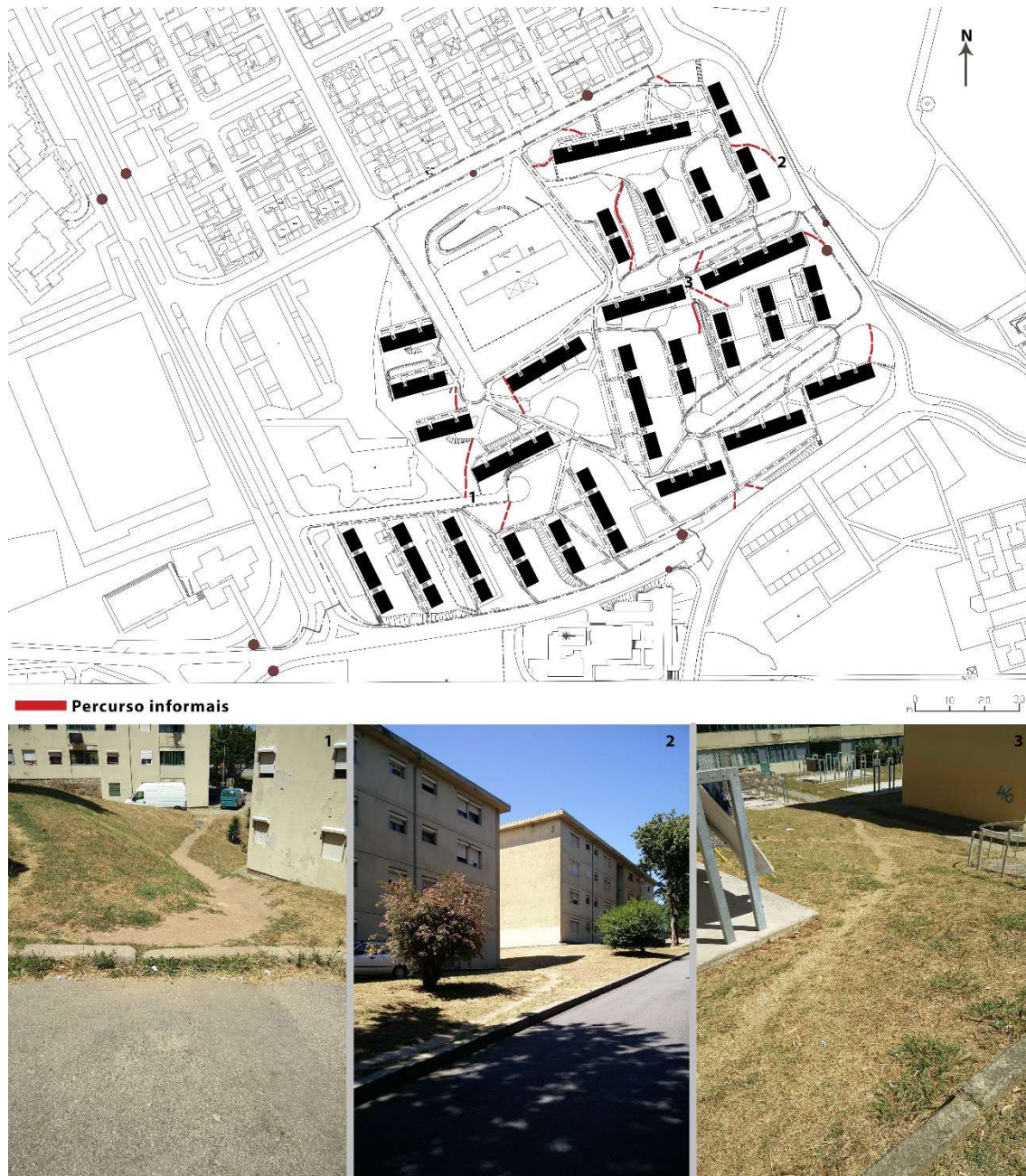


Figura 44- Percursos informais

O Bairro da Pasteleira, em termos de transporte público, é servido por duas carreiras de autocarros da «STCP», o 504 da Boavista ao Norte Shopping (a amarelo) e o 207, que liga Campanhã ao Mercado da Foz (a azul), como se observa na fig.45. No percurso do 207, tem uma paragem bastante importante para os residentes mais idosos do bairro, o Hospital de Santo António, tendo um problema porque este serviço não funciona ao domingo, deixando assim a população idosa que não possui transporte próprio, dependente de terceiros.

As paragens de autocarro, na fig.45 em redor do bairro, tem duas características diferentes, em que apenas três tem um sítio para se sentar e abriga a população da chuva,

enquanto as outras três paragens, não possui qualquer mobiliário urbano, sendo apenas um marco a indicar a paragem.

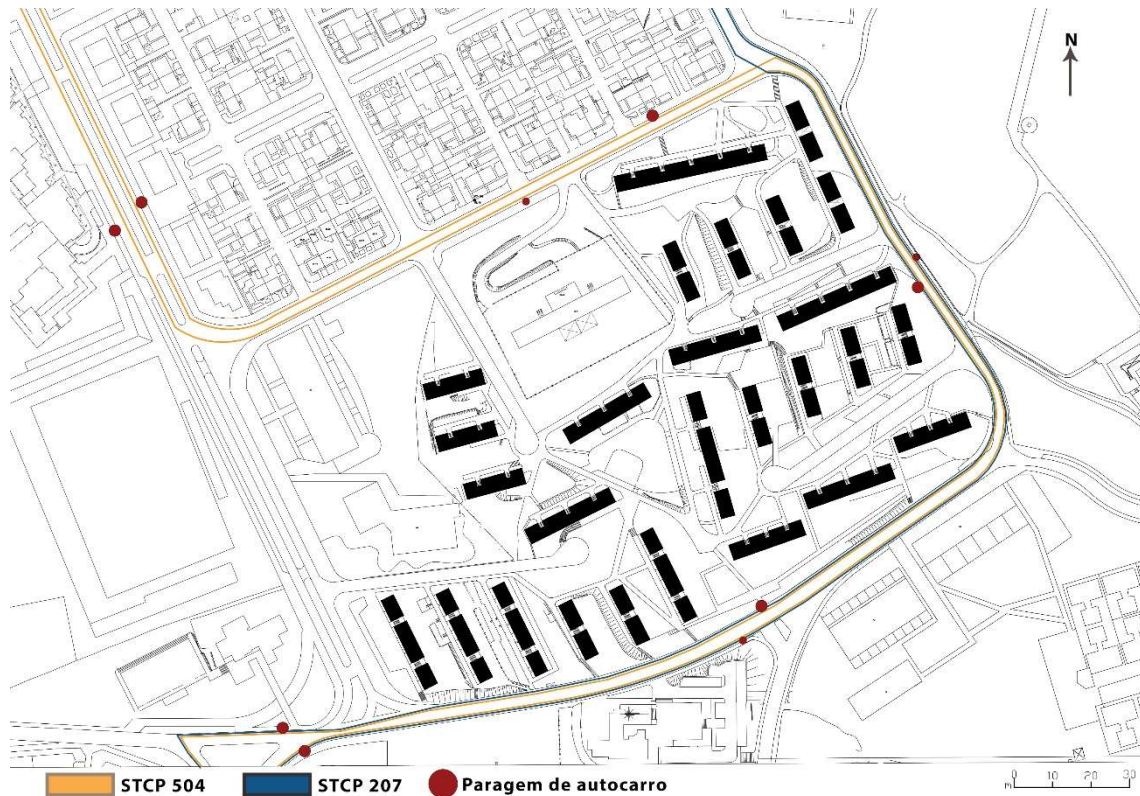


Figura 45- Percursos de autocarros

4.3.4. Espaço público e concentração da população

No Bairro da Pasteleira, apesar de existir grande quantidade de espaços verdes, nenhum destes tem condições para a sua utilização. Os locais de lazer e estadia no projeto inicial foram substituídos por parques de estacionamento, como foi referido anteriormente e se pode observar na fig.46.

Após uma análise da concentração da população, na fig.47, conclui-se que os residentes costumam centrar-se perto dos estabelecimentos de comércio dispostos pelo bairro, nomeadamente os cafés. Como não existem zonas de estadia nem de lazer, a população que aglomerada nos estabelecimentos de comércio, está dispersada em zonas onde haja sombra ao longo da tarde. Costumam encontrar-se nos patamares da circulação vertical dos edificios orientados a este-oeste, porque são escadas semiexteriores, ou nas costas do edificado, próximas da soleira ou quando possível sentadas.

Em todo o território do bairro não existe qualquer mobiliário urbano, como por exemplo, bancos de jardim, tornando-se um local simplesmente de passagem porque não

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

oferece quaisquer tipos de condições para se permanecer no território. Com a inexistência de locais de lazer ou de estadia e a falta de mobiliário urbano, torna-se difícil que a população idosa usufrua do espaço público do bairro.



Figura 46- Espaços verdes não usáveis e locais transformados em estacionamento

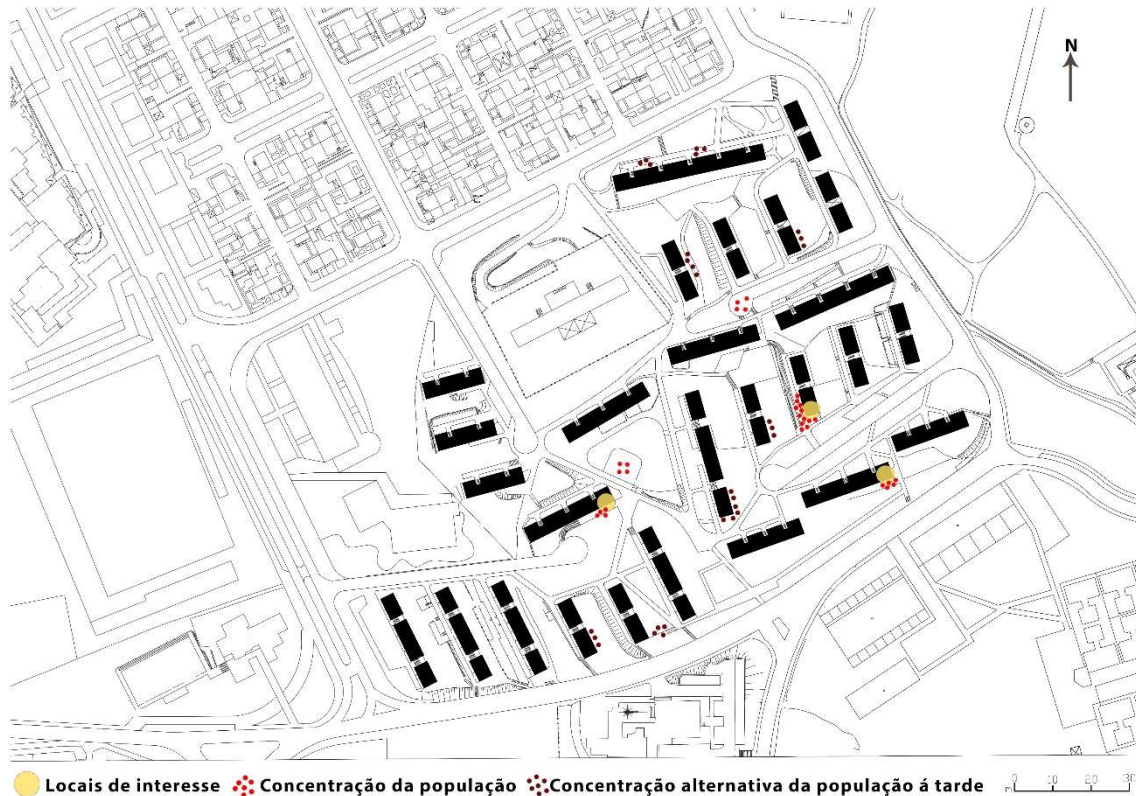


Figura 47- Concentração da população

4.3.5. Do edificado aos fogos

Os blocos de habitação apresentam quatro tipos de tipologias diferentes, sendo o T3 a predominante, porque é que aparece em maior número, sendo um dos aspetos referidos no «Plano de Melhoramentos para a cidade do Porto». Como se pode observar na fig.48, a organização interior de cada edifício, com quatro pisos cada um, apenas varia consoante as tipologias, havendo quatro diversidades tipológicas nos blocos habitacionais do bairro.

-O T1 (a castanho) está localizado a sul, em apenas dois edifícios entre duas tipologias diferentes, o T3 e o T4.

-O T2 (a vermelho) encontra-se nos quatro blocos de habitação a sudoeste. Esta tipologia foi apenas projetada para estes edifícios, ocupando-os assim por inteiro.

-O T3 (a laranja) está disposto em quase todos os edifícios do bairro, com a exceção dos blocos de habitação T2. No edificado, que somente tem esta tipologia, está orientado a norte-sul e estão dispostos quatro fogos por piso, com a exceção do bloco habitação nº16, que se desenvolve em três cotas diferentes.

-O T4 (a amarelo) apenas surge um fogo por piso, a sudoeste/oeste de cada bloco habitacional que esteja orientado a este-oeste.



Figura 48- Tipologia dos blocos de habitação

Como se pode observar nas figuras 49, 50, 51 e 52, a organização interior de bloco de habitação está pré-definida de acordo as plantas propostas pelo Arqt.º Rui Paixão.

Nos edifícios que a circulação horizontal é feita em galeria e a vertical em escada, orientados a norte-sul, figuras 49 e 50, a entrada para os fogos é feita diretamente para a sala comum onde é feita a distribuição para as restantes divisões. Estes blocos de habitação não possuem varanda e a instalação sanitária fica após a cozinha, ou seja, para a utilizar é preciso passar pela cozinha.

Nos edificadros orientados a este-oeste, a circulação é feita a partir escadas, que apenas dá acesso a dois fogos por piso, a entrada para os fogos é feita para um «hall», onde é feita a distribuição para o resto das divisões, como se observa nas figuras 51 e

52. Cada um destes fogos possui uma varanda e a instalação sanitária fica numa divisão ao lado da cozinha.

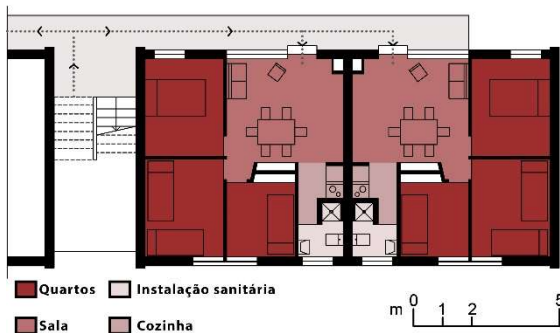


Figura 49- T3

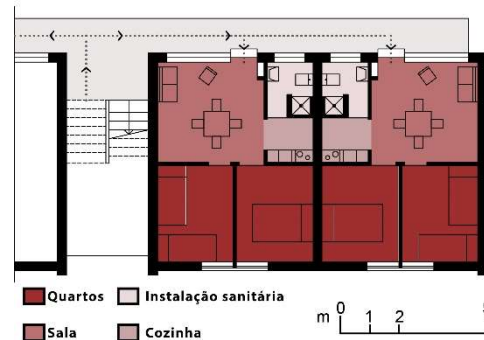


Figura 50- T2

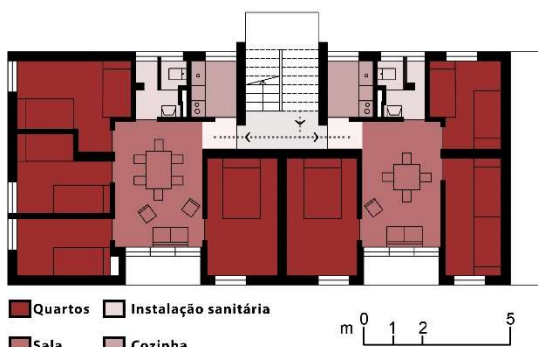


Figura 52- T4 e T3

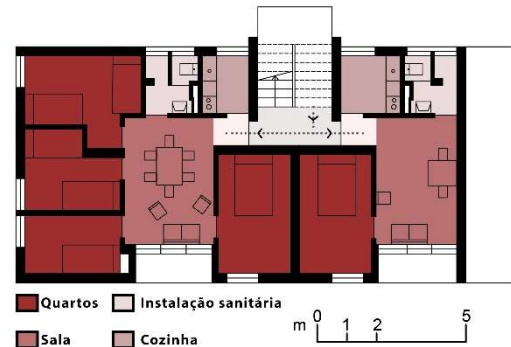


Figura 51- T4 e T1

Como foi referido anteriormente, o acesso vertical é feito a partir de escadas, dificultado assim o acesso aos pisos superiores à população idosa e/ou com mobilidade reduzida. Para além da dificuldade de acesso do exterior até aos pisos superiores dos edifícios, o interior dos fogos apresentam dimensões reduzidas que dificultam a circulação entre as divisões, para quem utiliza equipamentos para auxiliar a sua deslocação, como por exemplo cadeira de rodas. Como objetivo do «Plano de Melhoramentos» era construir o máximo que possível para habitar a população que residia nas «ilhas», mas também por questões monetárias, foram utilizadas áreas mínimas para cada tipologia, sendo apenas o suficiente para as famílias residirem.

(...) a questão central da dificuldade em chegar a um plano que satisfaça às necessidades mais vitais: a já repisada noção de «área mínima». Estes projetos estão, ao que parece, entre os de mais reduzidas dimensões reduzidas entre nós; a área útil por habitante mantém-se sensivelmente em torno dos 8 metros quadrados, quando por hipótese, uma superfície satisfatória começa nos 14 e o «habitat» começa a indicar nitida influência nociva para quem da dezena de metros quadrados (...) “. Cabral e Portas (1960, p.46).

4.4. Sobreposição das análises realizadas

Após as análises realizadas, conclui-se que as alterações feitas ao projeto inicial para transformar diversos espaços no bairro em parques de estacionamento, deixou os habitantes sem locais de lazer ou de estadia, apesar de existir uma grande quantidade de espaços verdes, este não é usado pelos residentes. As acessibilidades ao longo do bairro tem vários pontos críticos, ao nível das escadas e das rampas, que não tem patamar de descanso, e/ou são demasiado íngremes e/ou não tem corrimão.

Como se observa na fig.53, na junção da planta de estacionamento informal e de espaços verdes, verifica-se que a população utiliza algumas zonas verdes para estacionar o automóvel, o que demonstra que os locais de parqueamento criados continuam a ser insuficientes para os veículos dos residentes.

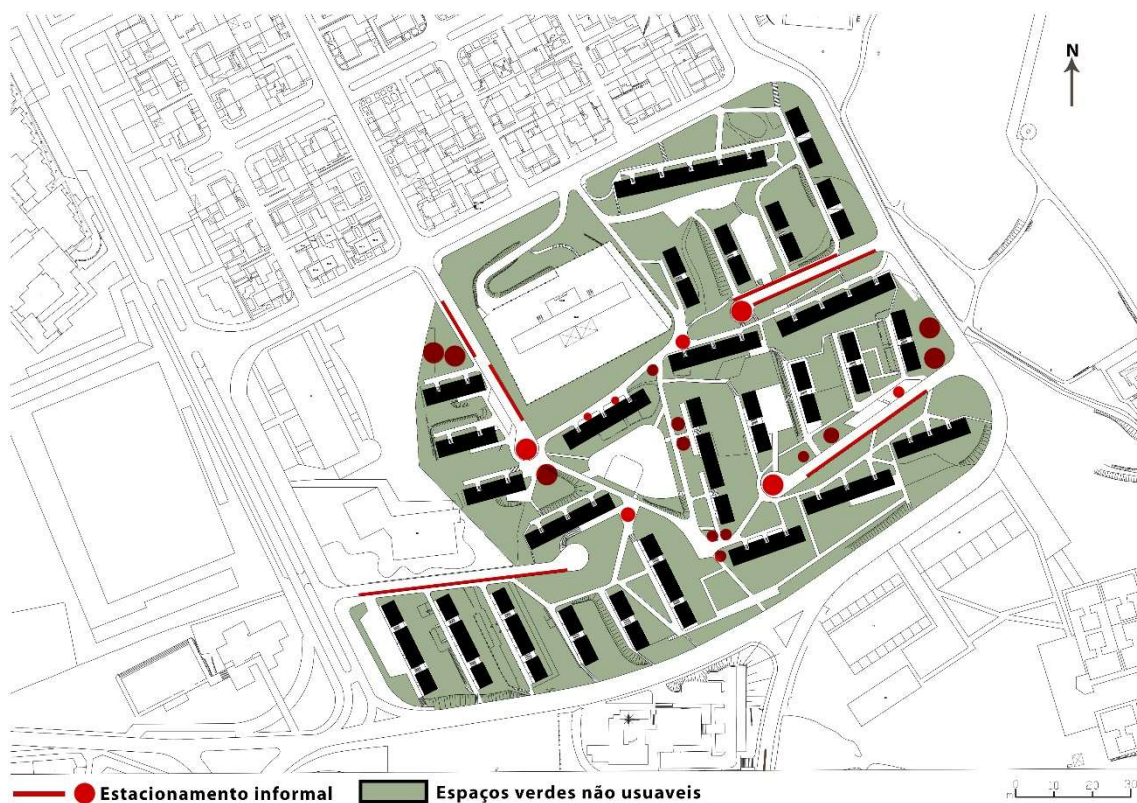


Figura 53- Estacionamento informal e espaços verdes

Apesar dos espaços verdes que o território do Bairro da Pasteleira tem, este não é utilizado pela população, porque em nenhuma zona tem mobiliário urbano, como bancos de jardim. A população concentra-se maioritariamente nas zonas onde tem estabelecimentos comerciais (cafés), e em alguns locais dispersos pelo bairro, principalmente atrás dos edifícios, onde faz sombra durante a tarde. Verificou-se que alguma da população utiliza as escadas semiexteriores dos edifícios orientados a este-

oeste, como se observa na fig.54. Dos locais assinalados anteriormente, de terem sido transformados em estacionamento, num deles existe um pequeno local, que é utilizado pelos residentes jovens como espaço multifuncional.



Figura 54- Espaços verdes e concentração da população

Ao longo dos percursos utilizados pela população existem vários pontos críticos de acessibilidade, como se observa na fig. 55. Tendo como exemplo, os percursos feitos para as paragens de autocarros, os residentes idosos deparam-se com imensas dificuldades, como escadas e rampas muito íngremes, ou sem patamar ou sem corrimão. Para além destes problemas de acessibilidades, existem trajetos onde os residentes tem de partilhar o percurso com o automóvel, pela inexistência de passeio, como se observa na fig.56 (a vermelho), acaba por ser incómodo ou de difícil acesso porque quando um veículo esta a utilizar ou está parado, no mesmo trajeto é necessário subir para uma zona verde paralela ao percurso, e a população idosa ou com mobilidade reduzida, que precisa de algum equipamento para se deslocar, como a cadeira de rodas, acaba por estar condicionado.

Nos limites do bairro verifica-se que em grande parte do território não existe passeio, como se observa na fig.56, o que dificulta a circulação porque é necessário utilizar a berma da rua, que em certos casos tem automóveis estacionados. Esta

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

inexistência de passeios, juntamente com os pontos críticos de acessibilidade, torna difícil a circulação da população idosa em torno e dentro do Bairro da Pasteleira.

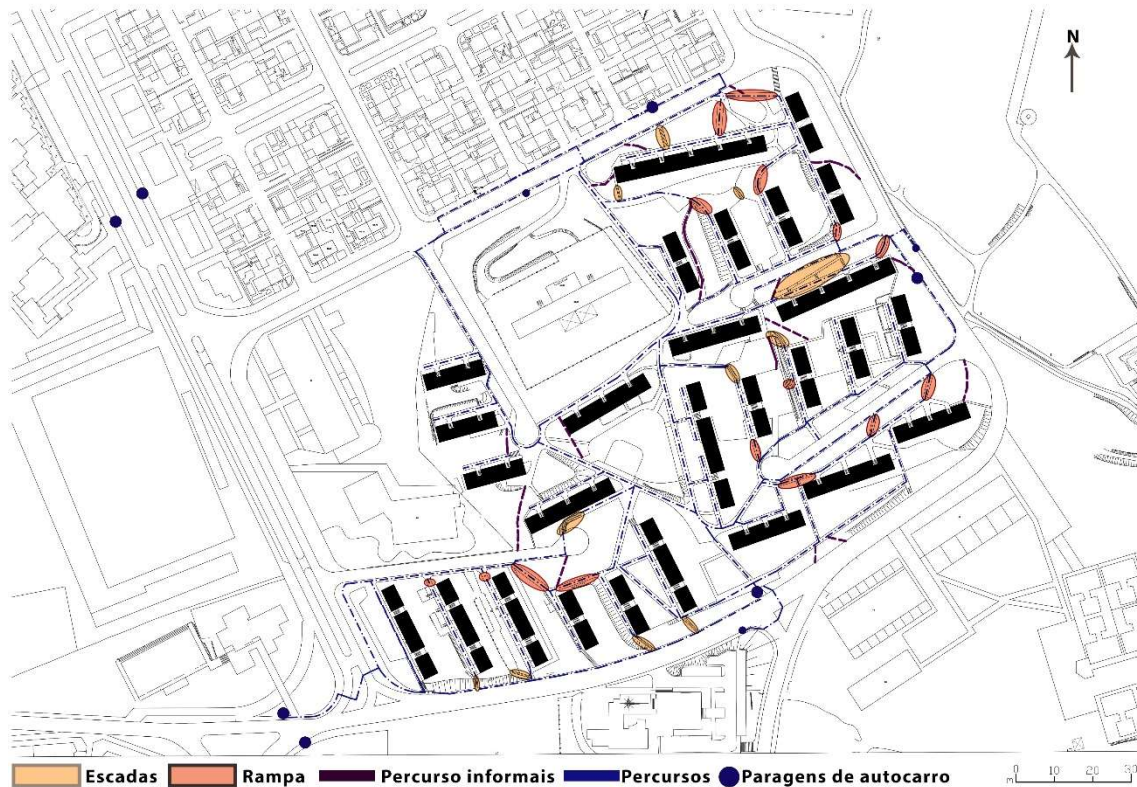


Figura 55- Percursos e pontos críticos de acessibilidade

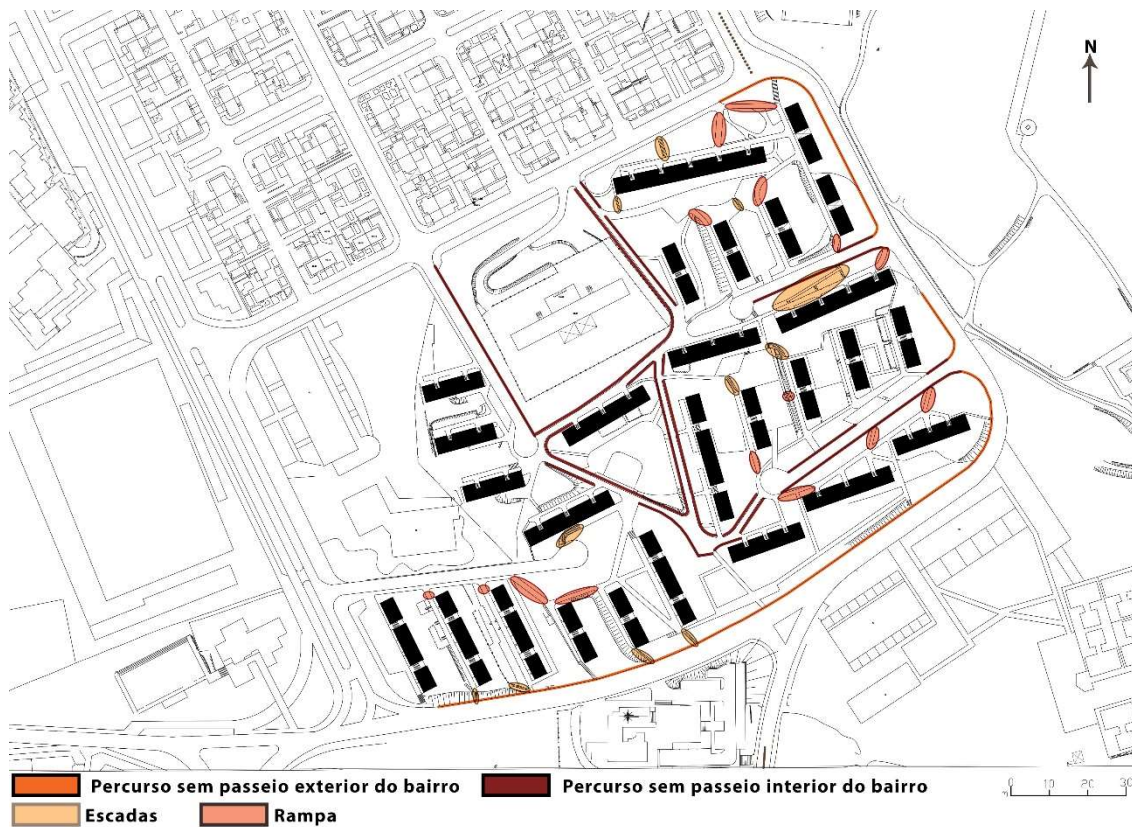


Figura 56- Pontos críticos de acessibilidade e inexistência de passeios

Capítulo V- Proposta de requalificação do Bairro da Pasteleira

Para a realização da proposta de requalificação do espaço público do Bairro da Pasteleira, foi tido em consideração as informações obtidas através do trabalho de campo efetuado, bem como a análise realizada ao bairro no capítulo anterior. Esta proposta terá como principal enfoque a adaptação do território à população idosa e/ou com mobilidade reduzida, de modo a melhorar a sua qualidade de vida, ao nível da acessibilidade e da vivência no Bairro da Pasteleira.

A proposta terá como ideologia a criação de espaços de lazer ou de estadia ao longo do território, a conceção de novos percursos acessíveis e a resolução dos problemas que foram anotados na análise, sendo o principal o uso do automóvel.

Os espaços de lazer ou de estadia a serem criados irão estar distribuídos pelo território do bairro de modo a abranger todos os moradores, principalmente os idosos. Os percursos propostos serão feitos seguindo a legislação em vigor do guia «Acessibilidade e Mobilidade para Todos», e serão tidos em consideração os percursos informais que os residentes foram criando ao longo do tempo.

A resolução do problema da utilização do automóvel no bairro será resolvida com a criação de locais de estacionamento que não condicionem o percurso do peão, mas também com a mudança da hierarquia das vias, em que os acessos passaram a ser de categoria mista, onde o peão terá prioridade sobre o automóvel. Apesar desta hierarquia, serão na mesma criados locais destinados à circulação do peão, caso haja a circulação de mais que um veículo.

5.1. Esquemas conceptuais da proposta

Para a conceção da proposta de requalificação, foram estabelecidos em primeiro lugar os principais percursos ao longo do bairro, que pudessem ser acessíveis sem que tivessem qualquer obstáculo ao nível da acessibilidade, como por exemplo, escadas.

Como se pode observar na fig.57, o percurso demarcado a vermelho foi considerado o principal, porque é o único que atravessa por completo o território, mas também porque as ligações secundárias vão conectar a este (a laranja). Para além dos

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

trajetos estabelecidos no interior do território, foi criado um percurso pela periferia, de modo a todas as ligações internas uma conexão em redor do bairro (a bege).



Figura 57- Principais percursos

Após a definição dos percursos principais, foram estabelecidas as hierarquizações destas vias, de modo a dar prioridade ao peão. Na fig.58 observa-se que as vias em «cul-de-sac» que eram de uso automóvel foram alteradas para categoria mista, para que os residentes que usam as ligações a estas vias, principalmente dos edificadros marcados a preto, tivessem prioridade sobre o automóvel, algo que antes não acontecia porque não existia uma separação entre o veículo e o peão.



Figura 58- Hierarquização das vias no interior do bairro e criação de novos percursos

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

O percurso (a vermelho), que antes era de uso misto passou para uso pedonal e serviços de manutenção e/ou de emergência, para que não haja automóveis a circular em frente às saídas dos blocos de habitação (a cinzento escuro), mas também porque as restantes ligações, na fig.57, conectam com este percurso. As novas ligações propostas (a bege) foram criadas para melhorar a mobilidade e a acessibilidade ao longo do território, mas também para fazer conexões com os novos locais criados no bairro, como se observa na fig.59.



Figura 59- Novos espaços de lazer ou de estadia e de estacionamento

Dois dos grandes problemas do Bairro da Pasteleira era a falta de locais de lazer ou de estadia e o automóvel, porque condicionou a utilização do espaço público. Ao longo do território, como se pode observar na fig.59, foram criados diversos espaços dedicados à população, mas com funções distintas. Os locais a cinzento são de lazer ou estadia, e em quase todos os espaços onde fosse preciso circulação vertical, foram criados acessos em rampa, segundo a legislação, onde o terreno permitiu.

Os locais propostos para o estacionamento, como se observa na fig.59, foram criados entre os edificadoss e/ou numa cota diferente para não perturbar a mobilidade do peão ao longo do território do bairro. Os acessos aos parques de estacionamento, onde fosse necessário, podem ser todos feitos a partir de rampas, segundo a legislação, mas também por escadas.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

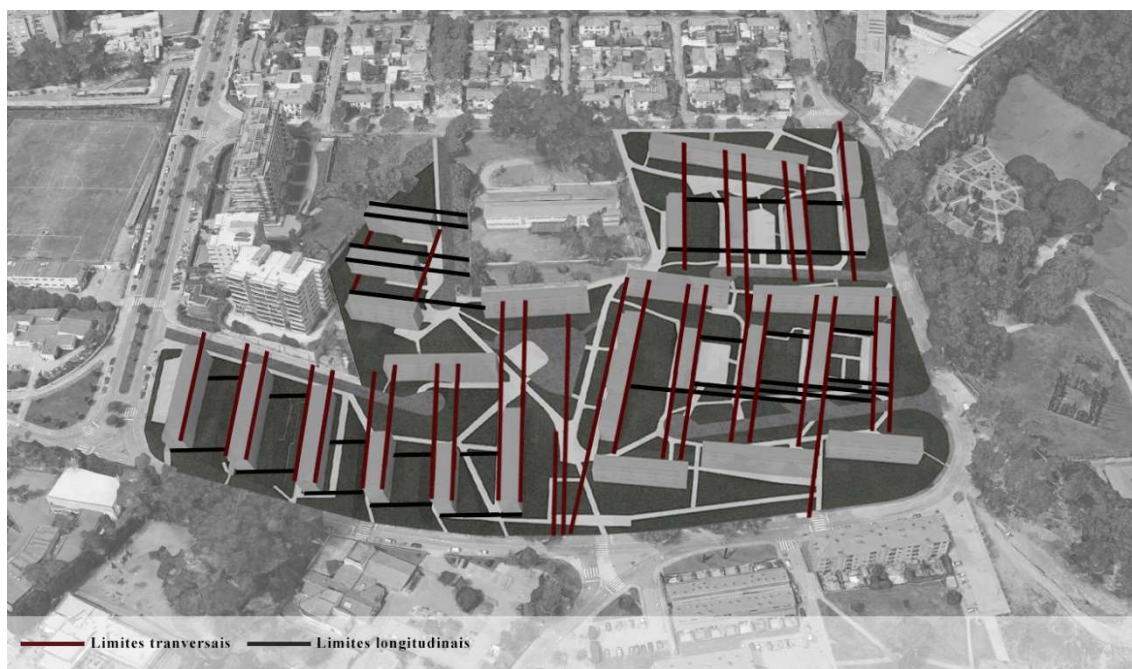


Figura 60- Conceção dos novos espaços no bairro (perspetiva)

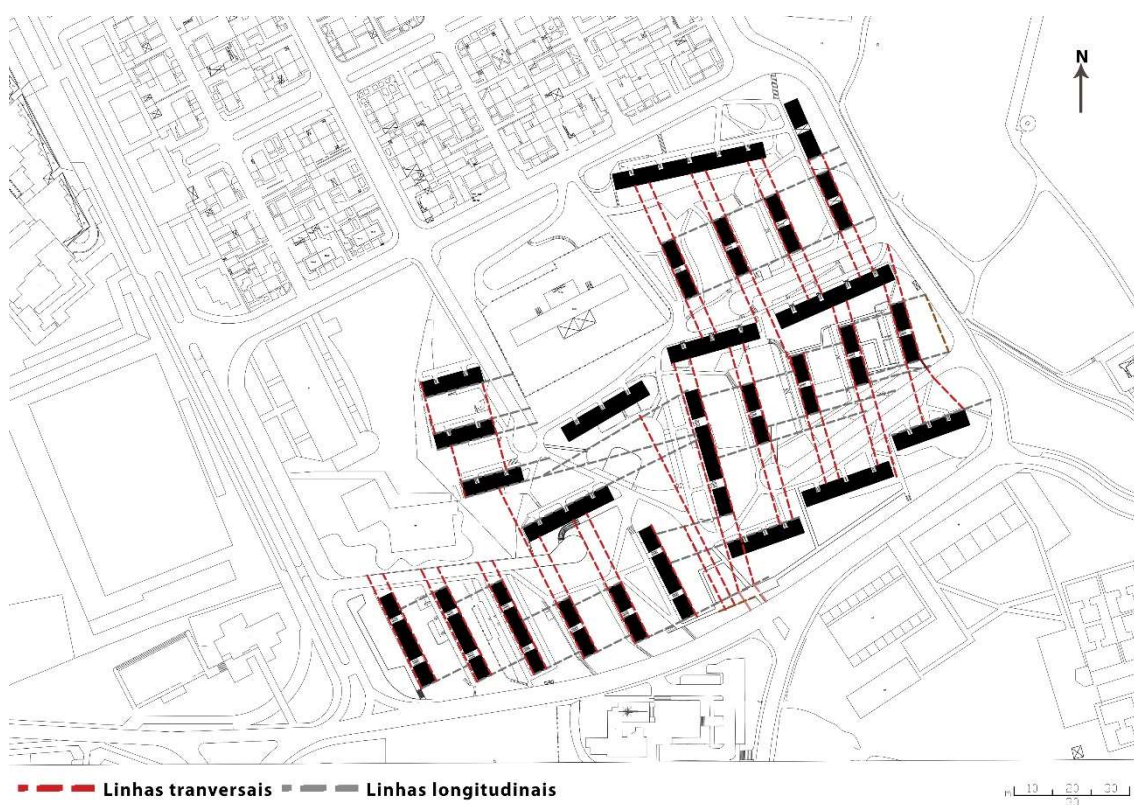


Figura 61- Conceção dos novos espaços no bairro (planta)

Para a conceção dos espaços no território do Bairro da Pasteleira, foi utilizado a disposição do edificado no terreno em relação com as vias, como se observa nas figs. 60 e 61. Esta organização do território foi feita de modo a criar uma relação entre o edificado e as vias internas e em redor do bairro. Os espaços criados entre os edificados são

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

dimensionados conforme o limite dos mesmos, de modo a criar uma ordem territorial no bairro, e os restantes locais propostos seguem a mesma ideologia

Alguns dos espaços criados na proposta, tem como base o projeto inicial do Arqtº. Rui Paixão para criar uma ligação entre a proposta inicial e esta que foi realizada.

5.2. Comparação das alterações face ao projeto inicial e a planta atual



Figura 62- Comparação entre a proposta e 1960

Durante o desenvolvimento da proposta, foi tido em conta o projeto de 1960 na conceção dos espaços de lazer. Como se pode observar na fig.62, alguns dos espaços de lazer voltaram a fazer parte do desenho urbano do Bairro da Pasteleira, que desaparecido entre 1960 e o que se encontra atualmente. Para além dos espaços de lazer ou de estadia criados, foram propostos novos percursos de modo a dinamizar e melhorar a acessibilidade no território do bairro. Os lugares de estacionamento propostos pelo autor do projeto eram insuficientes, para os dias de hoje, por isso foram propostos mais lugares para que seja possível eliminar o estacionamento informal. A alteração do «cul-de-sac» foi feita anterior entre 1960 e o 2018, não sendo parte da proposta.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

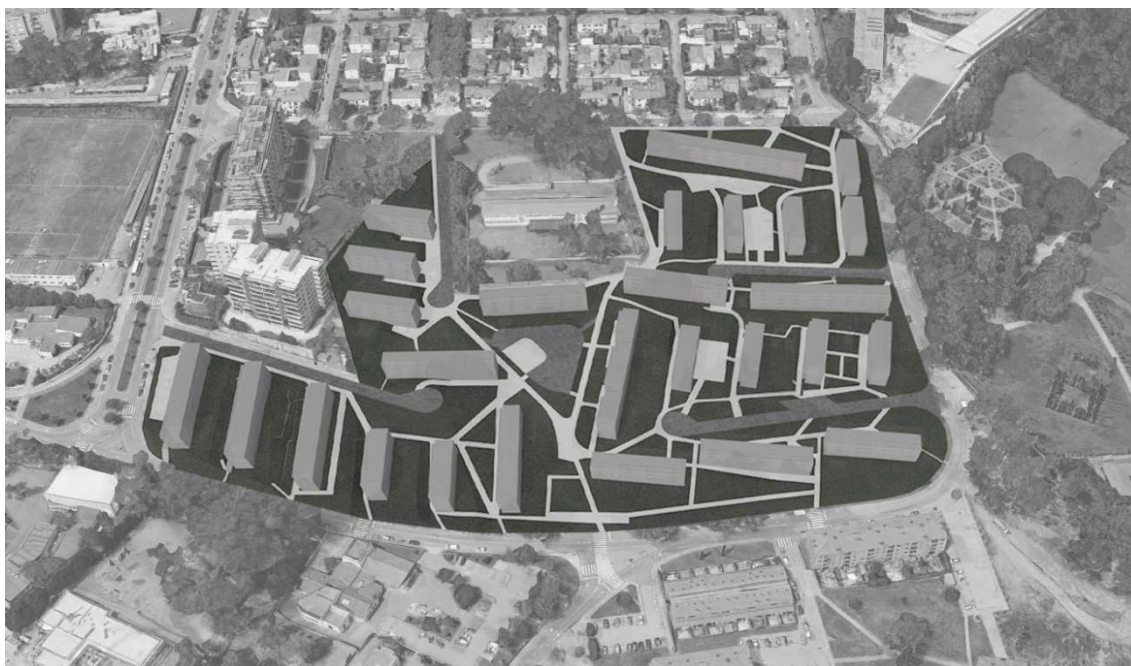


Figura 63- Perspetiva do Bairro da Pasteleira (2018)



Figura 64- Perspetiva da proposta para o Bairro da Pasteleira

Em comparação com o que se encontra atualmente no Bairro da Pasteleira, como se observa nas fig.63 e 64, foram criados novos percursos, tendo em conta os percursos informais analisados anteriormente. Os espaços de lazer ou de estadia que tinham sido criados em 1960, foram transformados em parques de estacionamento, como foi referido anteriormente, assim com esta proposta foram criados novos locais para o lazer dos residentes, e aumentando ainda o número de lugares de estacionamento, de modo a eliminar o estacionamento informal. As alterações em planta podem ser observadas na fig.65. Em relação à vegetação que se encontra no território, algumas árvores, que foram

mantidas no projeto inicial, e ainda perduram, segundo o contacto direto com os moradores e a associação, põe em risco os residentes do bairro, quando existe falta de manutenção, com isto foram removidas algumas árvores de maior porte.

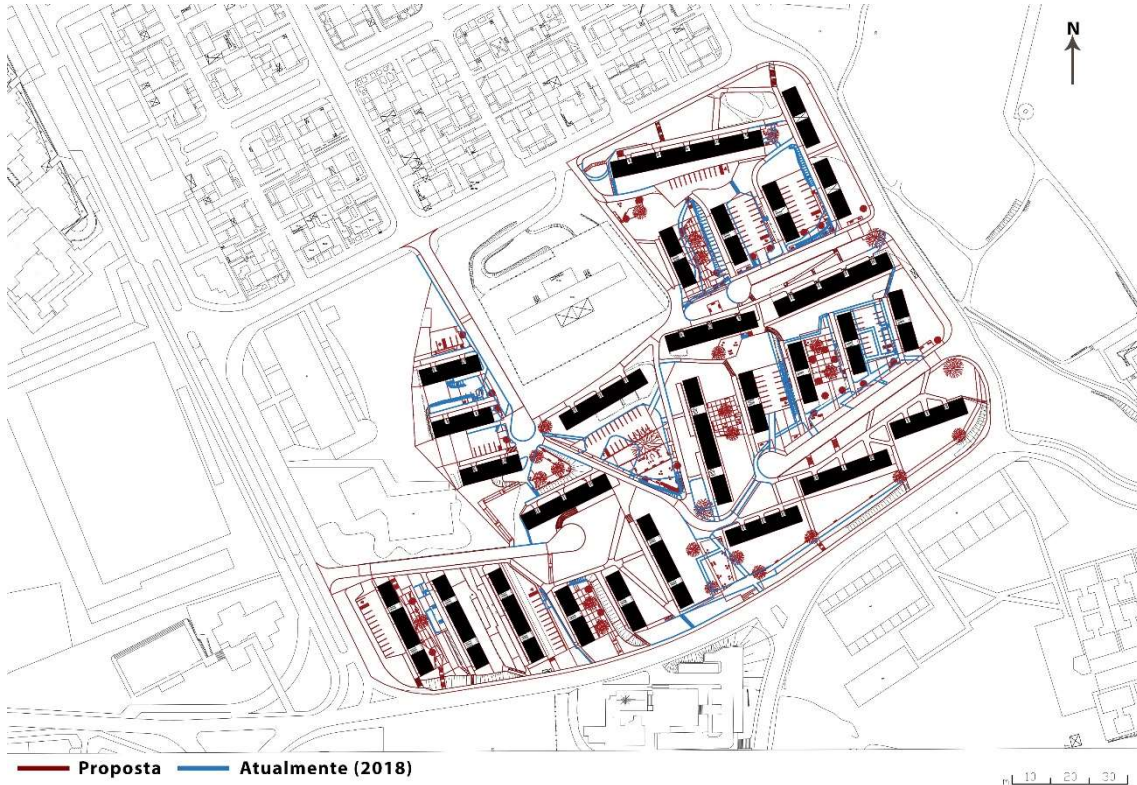


Figura 65- Comparação entre proposta e o atual (2018)

5.3. Proposta de requalificação do espaço público

Como se pode observar na fig.66, os percursos marcados a vermelho são de características mistas, onde circulam o peão e o automóvel. Ao longo do território foram propostos vários parques de estacionamento, entre os edifícios e/ou separados da rede viária para não haver qualquer obstáculo para os residentes que utilizam estes percursos, mas também para não haver qualquer automóvel estacionado paralelamente à via, sendo assim só de passagem. O percurso a tracejado laranja é apenas para serviços de emergência ou de manutenção, que atualmente serve para a circulação automóvel.

Com a proposta, passa apenas existir um percurso que atravessa o território, de automóvel, para criar a ligação entre duas cotas diferentes pelo núcleo central do bairro. Para a distinção do percurso misto, do pedonal irão ser utilizados dois materiais diferentes, como se pode observar na fig. 68, para se fazer uma distinção, de modo a dar

passaio, no qual se faz o acesso em rampa para estes percursos, do exterior-interior-exterior do bairro, como se pode observar nas figs. 70 e 71.

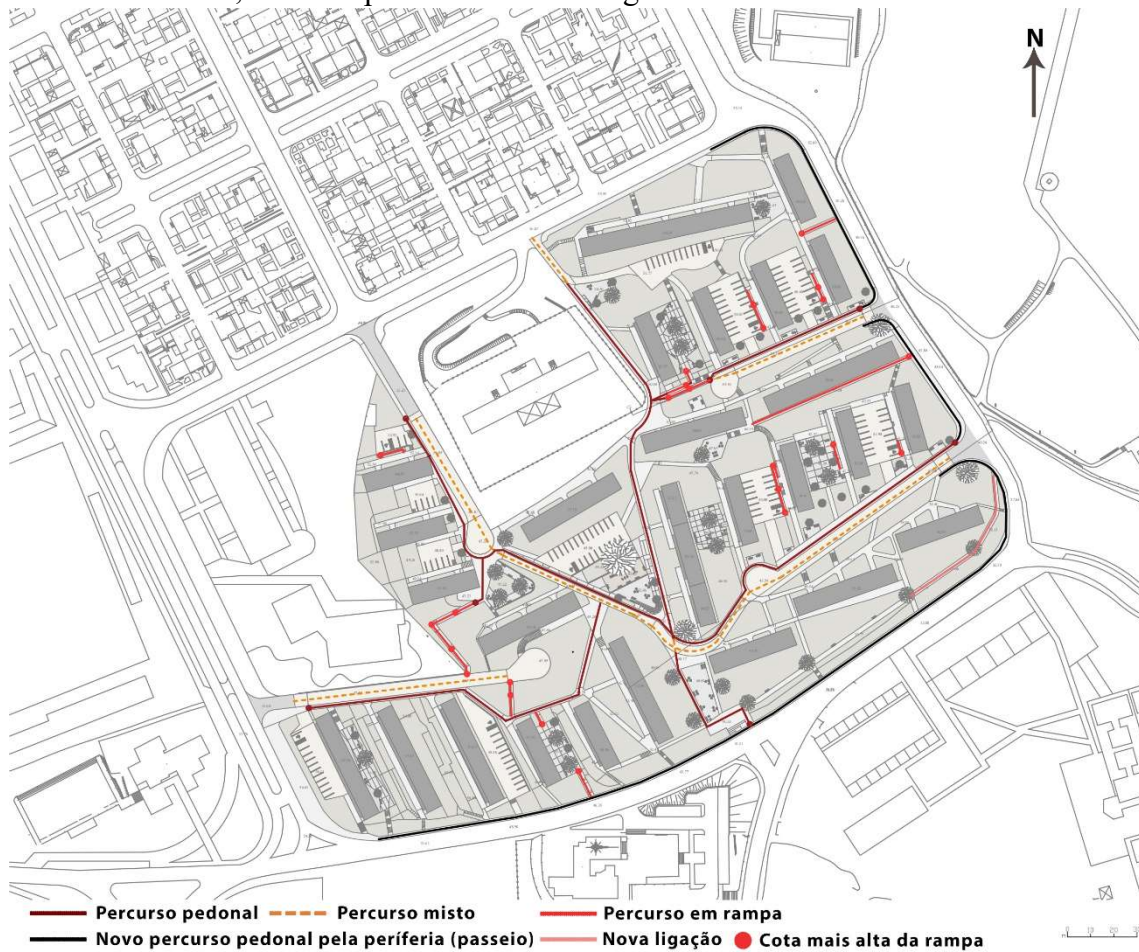


Figura 67- Percursos pedonais e acessibilidade

Na planta da proposta, na fig.68 (à escala 1/1000 cf. Anexo A) verifica-se os diferentes espaços criados ao longo do território, de modo a resolver os problemas do espaço publico que existem.

O desenho dos espaços verdes foi feito a partir do mesmo conceito que o resto do território, utilizando a ideologia da perpendicularidade e paralelismo dos edificadoss. Este desenho tem como base os cheios e os vazios e comprimento e a largura do espaço de lazer ou de estadia em questão.

Os parques de estacionamento criados estão em maior número, comparando com os locais de lazer porque, como foi referido anteriormente, a utilização do automóvel trouxe grandes consequências para a vivência e mobilidade dos residentes.

Para além das medidas adotadas anteriormente, em todas as rampas e escadas propostas, bem como as existentes, é proposto a colocação de corrimões para ajudar na sua utilização.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 68- Planta da proposta de requalificação do espaço público

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 69- Planta de implantação

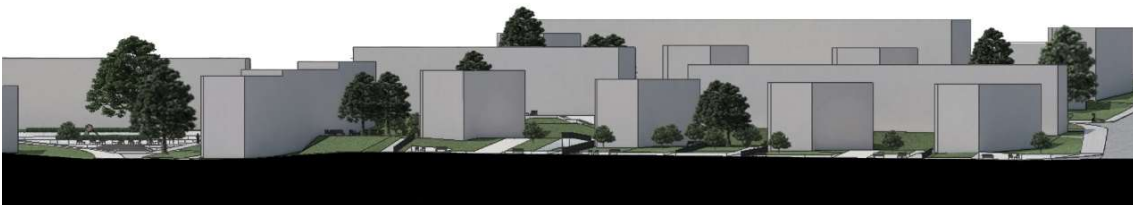


Figura 70- C1

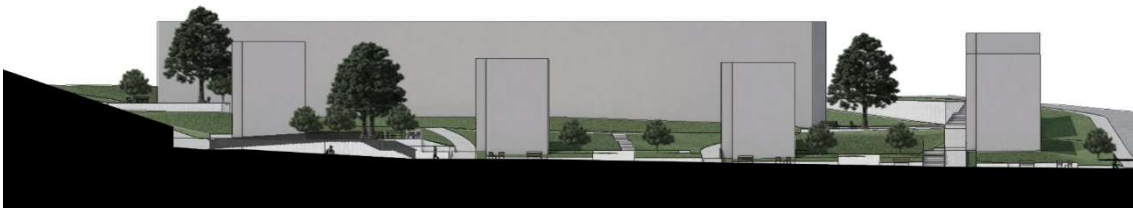


Figura 71- C2

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 72- Fotografia 1 - Antes



Figura 73- Fotomontagem 1- Depois

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 74- Fotografia 2- Antes



Figura 75- Fotomontagem 2- Depois

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 76- Fotografia 3- Antes



Figura 77- Fotomontagem 3- Depois

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 78- Fotografia 4- Antes



Figura 79- Fotomontagem 4- Depois

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Figura 80- Fotografia 5- Antes



Figura 81- Fotomontagem 5- Depois

Conclusão

O Bairro da Pasteleira surgiu no «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto» de 1956, para resolver o problema das «ilhas» que se fazia sentir naquela época. De todos os planos analisados para o Porto, apenas o plano referido anteriormente e o «Plano Diretor da Cidade do Porto» de 1962 conseguiram resolver este problema, com a remodelação de algumas das habitações deste tipo, mas também com a construção de habitações coletivas económicas, ocupando a periferia da cidade e em simultâneo, a construção de casas económicas (no «Plano de Melhoramentos»), de modo a responder à procura da população. Apesar de ter sido realizado um «Plano de Salubridade das Ilhas», este não foi sucedido porque não foi possível construir um número equivalente de habitações económicas para o número «ilhas» que estavam a ser demolidas. No entanto, o «Prologo ao Plano da Cidade do Porto» também foi proposto a eliminação de todas as «ilhas» e a construção de casas económicas para alojar a população.

A realização desta proposta teve como objetivo requalificar o espaço público do Bairro da Pasteleira no contexto dos novos desafios sociodemográficos que se está a fazer sentir na cidade do Porto. A cidade tem vindo a perder residentes, principalmente no seu centro para a ocupação da periferia, no entanto verifica-se que há mais densidade populacional no centro da cidade. Com a análise demográfica da cidade, observa-se um aumento da população idosa, enquanto existe um decréscimo da população jovem, o que vem contribuir para o aumento do índice de envelhecimento. No índice de dependência a população idosa é mais de metade dos indivíduos jovens residentes na cidade. Lordelo do Ouro foi a localidade que menos sofreu com o aumento do envelhecimento populacional, mas, no entanto, o Bairro da Pasteleira tem os valores mais elevados em comparação com os restantes bairros da cidade do Porto.

Com o plano da linha do Campo Alegre a mobilidade na cidade vai melhorar, porque é um trajeto que vai interligar a Galiza e Matosinhos Sul, abrangendo onze paragens de metro ao longo deste percurso, em que uma delas é a Pasteleira, criando assim um circuito na rede das linhas metro na cidade.

Na mobilidade na cidade do Porto verifica-se que o transporte individual é o mais utilizado pela população, comparando com transporte público e outros tipos de deslocação. Os movimentos pendulares são em maior número na periferia da cidade, enquanto o valor mais baixo é registado no centro sendo que o tipo de transporte varia da

zona ocidental para o centro da cidade. No centro da cidade o transporte com maior uso é o autocarro e o metro, enquanto na zona ocidental o transporte mais usado é o automóvel. O uso do metro é maior nos locais onde este atravessa, enquanto o uso dos autocarros nestas freguesias baixa para os valores mínimos, com a exceção de Campanhã.

Na análise ao Bairro da Pasteleira verificou-se inúmeros problemas no espaço público, muitos por consequência da utilização do automóvel. Os locais de lazer que tinham sido construídos no projeto inicial foram convertidos em parques de estacionamento, que ainda são em número insuficiente porque em todo o território do bairro existem inúmeros casos de estacionamento informal. Com esta conversão da função dos locais, o bairro ficou sem espaços de lazer ou estadia para servir a população, não existindo em qualquer parte do território qualquer tipo de mobiliário urbano. A grande quantidade de espaço verde que existe não está em condições de ser utilizado pelos residentes, muito por consequência da falta de manutenção que chega a existir, tornando assim este território apenas um local de passagem. A população, com a ausência destes espaços, concentra-se principalmente perto dos locais de comércio, os cafés. Ao longo dos percursos realizados pela população, verifica-se inúmeros pontos críticos de acessibilidade, pela grande diferença de cotas que existe no bairro, que dificulta a sua utilização, principalmente para a população idosa e/ou com mobilidade reduzida, mas também com a falta de percursos destinados para peão, que em todo o território onde é possível circular com o automóvel, os residentes tem que partilhar a via, que pode ser incomodo, principalmente para quem precisa de equipamentos para se deslocar, como a cadeira de rodas. Na maior parte da periferia do bairro não existe qualquer tipo de passeio, deixando assim a mobilidade da população condicionada uma vez que tem que partilhar a via com o automóvel.

Os transportes públicos que estão à disposição da população residente são os autocarros, dando importância a uma carreira que não funciona ao Domingo, tendo como uma das paragens o Hospital Santo António. Relativamente às paragens de autocarro em redor do território do bairro, apenas três tem condições para proteger da chuva e um banco para se sentar, enquanto as restantes três tem um marco a indicar a paragem.

O acesso aos fogos apenas pode ser feito por escadas, dificultando assim a sua utilização à população idosa e/ou com mobilidade reduzida. Os fogos são dimensões mínimas, apenas com as condições necessárias para a população e varia entre quatro

tipologias. Estas dimensões, juntamente com o acesso vertical torna a mobilidade destes residentes difícil no seu dia-a-dia, principalmente para quem precisa de um equipamento para se deslocar.

Para a conceção da proposta de requalificação do espaço público foram tidas em consideração as informações obtidas através do trabalho de campo bem como na análise realizada ao bairro. A ideologia da proposta foi a criação de ligações entre o centro do bairro à sua periferia sem qualquer obstáculo, como as escadas, bem como novas hierarquizações nos percursos no interior do bairro e um novo trajeto destinado aos peões pela periferia do bairro, novos espaços de lazer ou de estadia e parques de estacionamento, de modo a eliminar o estacionamento informal.

Como conceito da proposta foi utilizado a disposição do edificado no território do bairro, de modo a fazer uma relação entre si e as vias, entre paralelismo e perpendicularidade, mas também a criação de zonas planas para os novos locais a serem propostos que foram colocados estrategicamente para vencerem as diferentes cotas onde estão localizados.

Bibliografia

- Auzelle, R. (1962). *Plano Director da Cidade do Porto*. Porto. Câmara Municipal do Porto.
- Cabral, B., Portas, N. (1960). Câmara Municipal do Porto: o novo conjunto habitacional da Pasteleira. In *Revista «Arquitetura» n°69* (pp. 31-47). Porto.
- Campos, E. (1932). *Prólogo ao Plano Cidade do Porto*. Porto. Empresa Industrial Gráfica.
- Cardoso, V. (2009). *Bairros de casas económicas e grupos de moradias populares: o encontro de duas morfologias de padrão geométrico*. Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Cardoso, V. (Outubro de 2010). XII Colóquio Ibérico de Geografia. *A morfologia da habitação social no Porto após o Plano de Melhoramentos: Ruptura ou continuidade?* Porto. Faculdade de Letras (Universidade do Porto).
- Costa, A. A., Figueira, J., Providência, P., & Grande, N. (2001). Bairros do Estado Novo. Em *Guia da Arquitectura Moderna: Porto 1901-2001*. Porto. Secção Norte da Ordem dos Arquitectos.
- Domus Social¹ (2011). *Bairros Municipais do Porto- Caracterização socioeconómica*. Porto.
- Garrett, A. d. (1952). *Plano Regulador da Cidade do Porto*. Porto. Câmara Municipal do Porto.
- Instituto Nacional de Estatística. (2012). *Censos 2011 Resultados Definitivos - Portugal*. Lisboa. Instituto Nacional de Estatística, I.P.
- Martins¹, I., Ferreira, C., Rocha, E., & Gomes, M. (2014). *Censos 2011 – Mudanças demográficas*. Porto. Câmara Municipal do Porto.
- Martins², I., Oliveira, C., & Gomes, M. (2014). *Censos 2011 – Mobilidade casa/trabalho e casa/local de estudo*. Porto. Câmara Municipal do Porto.

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

Matos, F. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901-1956. Em *Análise Social*, vol. xxix (127) (pp. 677-695). Lisboa. Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

Metro do Porto (2017). *Linha Casa da Música- S. Bento*. Porto

Oliveira, J., Alexandra, F., Ferreira, C., & Graça, L. (2013). *Envelhecimento populacional e Qualidade de Vida - Identificação de boas práticas no domínio do Urbanismo*. Porto. Câmara Municipal do Porto.

Santos, A. (1967). IV Congresso Hispano-Luso-Americano-Filipino de Municípios. *O Município do Porto perante o problema dos bairros insalubres denominados de <ilhas>*. Lisboa. Câmara Municipal de Lisboa.

Santos, C. (2011). *Família, Espaço e Património*. Porto. CITCEM - Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória».

Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência. *Acessibilidade e Mobilidade para Todos*. Porto, Inova

Vaz, J. (1956). *Plano de Salubridade das Ilhas do Porto - 1940-1956*. Porto. Câmara Municipal do Porto.

Vaz, J. (1966). *Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto 1956-1966*. Porto. Câmara Municipal do Porto.

World Health Organization (2007). *Global Age-friendly Cities: A Guide*. Suíça. World Health Organization

World Health Organization (2017). *Urban green spaces: a brief for action*. World Health Organization, Regional Office for Europe: Copenhagen, Denmark.

Referências eletrónicas

Arquivo Municipal do Porto¹- Bairro da Pasteleira: 1963. Disponível em <<http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/277911/?q=bairro+da+pasteleira>>. [Consultado em 13/08/2018]

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

Arquivo Municipal do Porto²- Grupo de Moradias Populares da Pasteleira. Disponível em

<<http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/640332/?q=bairro+da+pasteleira>>. [Consultado em 20/07/2018].

Arquivo Municipal do Porto³- Grupo de Moradias Populares da Pasteleira: veredas atuais; localização dos estendais para a roupa; topográficas. Disponível em

<<http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/638849/?q=bairro+da+pasteleira>>. [Consultado em 13/08/2018].

Arquivo Municipal do Porto⁴- Recinto infantil do Bairro da Pasteleira. Disponível em

<<http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/276352/?>>. [Consultado em 13/08/2018].

Domus Social² (2018) - Caracterização socioeconómica e demográfica / Brigadas e pedidos de intervenção. Disponível em

<<http://www.domussocial.pt/domussocial/caracterizacao-sociodemografica>> [Consultado em 22/08/2018]

Instituto Nacional de Estatística¹ - Estimativas da população, Índice de dependência. Disponível em

<https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008261&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2>. [Consultado em 21/08/2018]

Instituto Nacional de Estatística² - Estimativas da população, Índice de envelhecimento. Disponível em

<https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008258&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2>. [Consultado em 21/08/2018]

Instituto Nacional de Estatística³ - Estimativas da população, população residente. Disponível em

<https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008273&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2>. [Consultado em 21/08/2018]

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos

Instituto Nacional de Estatística. (2014). *Projeções de população residente 2012-2060*. Lisboa.

Metro do Porto- Novas linhas de metro no Porto e Gaia. Disponível em <https://www.metroporto.pt/frontoffice/pages/513?news_id=243>. [Consultado em 31/08/2018].

Pordata- Índice de envelhecimento, 2017. Disponível em <<https://www.pordata.pt/Municipios/%C3%8Dndice+de+envelhecimento-458>>. [Consultado em 30/08/2018].

Pordata- Glossário: Municípios e Portugal, 2018. Disponível em <<https://www.pordata.pt/Glossario>>. [Consultado em 16/10/2018].

Porto.- Linha Rosa do Metro é um bom começo para futura ligação a Matosinhos Sul. Disponível em <<http://www.porto.pt/noticias/linha-rosa-do-metro-e-um-bom-comeco-para-futura-ligacao-a-matosinhos-sul>>. [Consultado em 31/08/2018]

Bibliografia de figuras

Fig.1- «Prologo ao Plano da cidade do Porto»

Fig.2- «Prologo ao Plano da cidade do Porto»

Fig.3- «Plano da Salubridade das Ilhas»

Fig.4- «Plano da Salubridade das Ilhas»

Fig.5- «Plano Regulador da Cidade do Porto»

Fig.6- «Plano Regulador da Cidade do Porto»

Fig.7- «Plano Regulador da Cidade do Porto»

Fig.8- «Plano Regulador da Cidade do Porto»

Fig.9- «Plano Regulador da Cidade do Porto»

Fig.10- «Plano Regulador da Cidade do Porto»

Fig.11- «Plano Regulador da Cidade do Porto»

Fig.12- «Plano Regulador da Cidade do Porto»

Fig.13- «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto»

Fig.14- «Plano Diretor da Cidade do Porto»

Fig.15- «Plano Diretor da Cidade do Porto»

Fig.16- «Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901-1956»

Fig.17- «Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901-1956»

Fig.18- «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto» - Modificado

Fig.19- «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto»

Fig.20- Arquivo Municipal do Porto²

Fig.21- Revista «Arquitetura» nº69

Fig.22- Revista «Arquitetura» nº69

Fig.23- Revista «Arquitetura» nº69

Fig.24- Revista «Arquitetura» nº69

Fig.25- Produção própria

Fig.26- Arquivo Municipal do Porto² – Modificada

Fig.27- Produção própria

Fig.28- Produção própria e Arquivo Municipal do Porto¹

Fig.29- Produção própria

Fig.30- Produção própria

Fig.31- Produção própria

Fig.32- Revista «Arquitetura» nº69

Fig.33- Produção própria

Fig.34- Produção própria

Fig.35- Produção própria

Fig.36- Produção própria

Fig.37- Produção própria

Fig.38- Produção própria

Fig.39- Produção própria

Fig.40- Produção própria

Fig.41- Produção própria

Fig.42- Produção própria

Fig.43- Produção própria

Fig.44- Produção própria

Fig.45- Produção própria

Fig.46- Produção própria

Fig.47- Produção própria

Fig.48- Arquivo Municipal do Porto³ – Modificada

Fig.49- Produção própria

Fig.50- Produção própria

Fig.51- Produção própria

Fig.52- Produção própria

Fig.53- Produção própria

Fig.54- Produção própria

Fig.55- Produção própria

Fig.56- Produção própria

Fig.57- Produção própria

Fig.58- Produção própria

Fig.59- Produção própria

Fig.60- Produção própria

Fig.61- Produção própria

Fig.62- Produção própria

Fig.63- Produção própria

Fig.64- Produção própria

Fig.65- Produção própria

Fig.66- Produção própria

Fig.67- Produção própria

Fig.68- Produção própria

Fig.69- Produção própria

Fig.70- Produção própria

Fig.71- Produção própria

Fig.72- Produção própria

Fig.73- Produção própria

Fig.74- Produção própria

Fig.75- Produção própria

Fig.76- Produção própria

Fig.77- Produção própria

Bibliografia de mapas

Mapa 1- «Censos 2011 – Mudanças demográficas»

Mapa 2- «Censos 2011 – Mudanças demográficas»

Mapa 3- «Censos 2011 – Mudanças demográficas»

Mapa 4- «Censos 2011 – Mudanças demográficas»

Mapa 5- «Censos 2011 – Mudanças demográficas»

Mapa 6- «Censos 2011 – Mudanças demográficas»

Mapa 7- «Envelhecimento populacional e Qualidade de Vida - Identificação de boas práticas no domínio do Urbanismo» - Modificado

Mapa 8- «Envelhecimento populacional e Qualidade de Vida - Identificação de boas práticas no domínio do Urbanismo» - Modificado

Mapa 9- «Censos 2011 – Mudanças demográficas»

Mapa 10- «Linha Casa da Música- S. Bento. Porto»

Mapa 11- «Censos 2011 – Mobilidade casa/trabalho e casa/local de estudo»

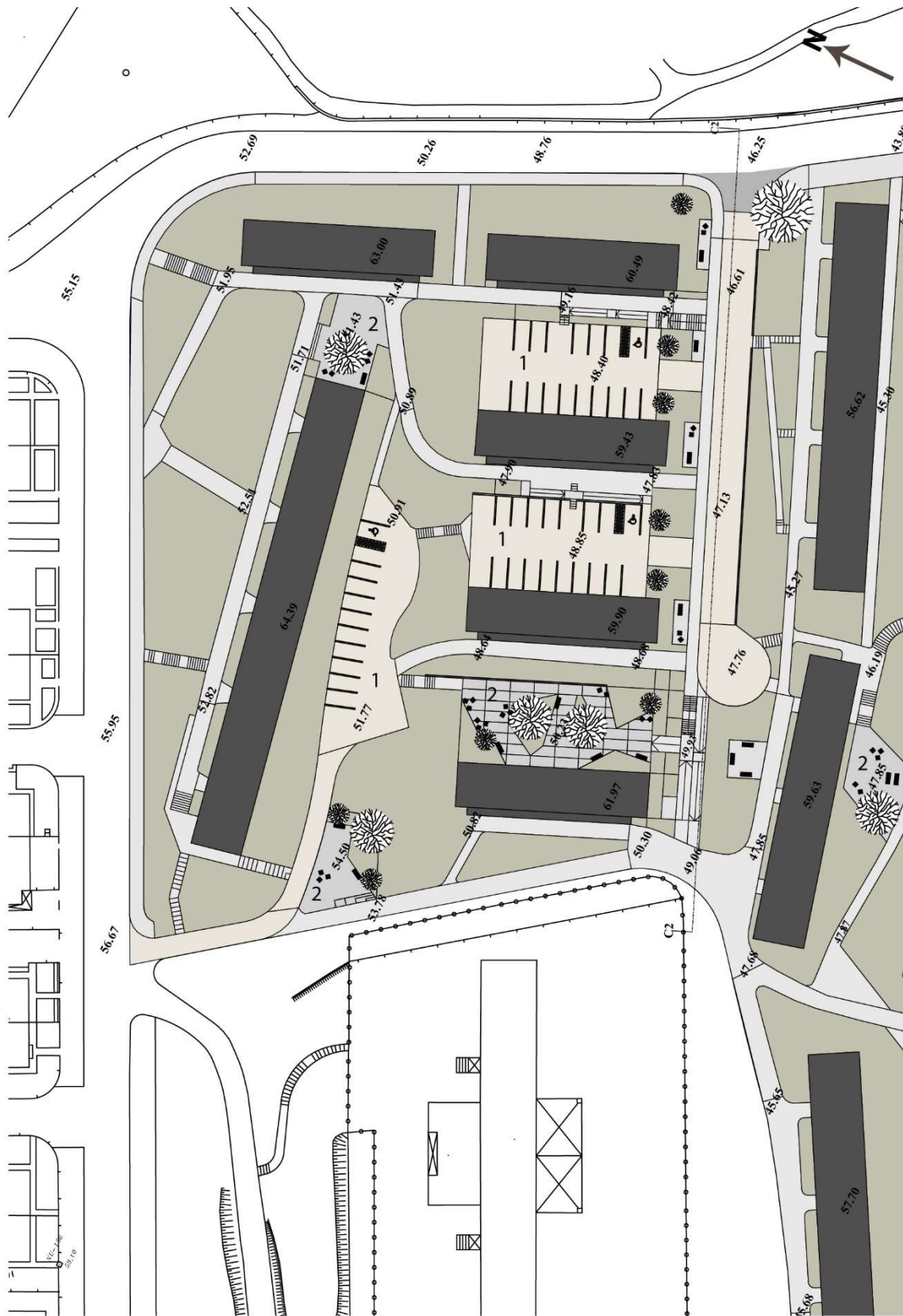
Mapa 12- «Censos 2011 – Mobilidade casa/trabalho e casa/local de estudo»

Mapa 13- «Censos 2011 – Mobilidade casa/trabalho e casa/local de estudo»

Mapa 14- «Censos 2011 – Mobilidade casa/trabalho e casa/local de estudo»

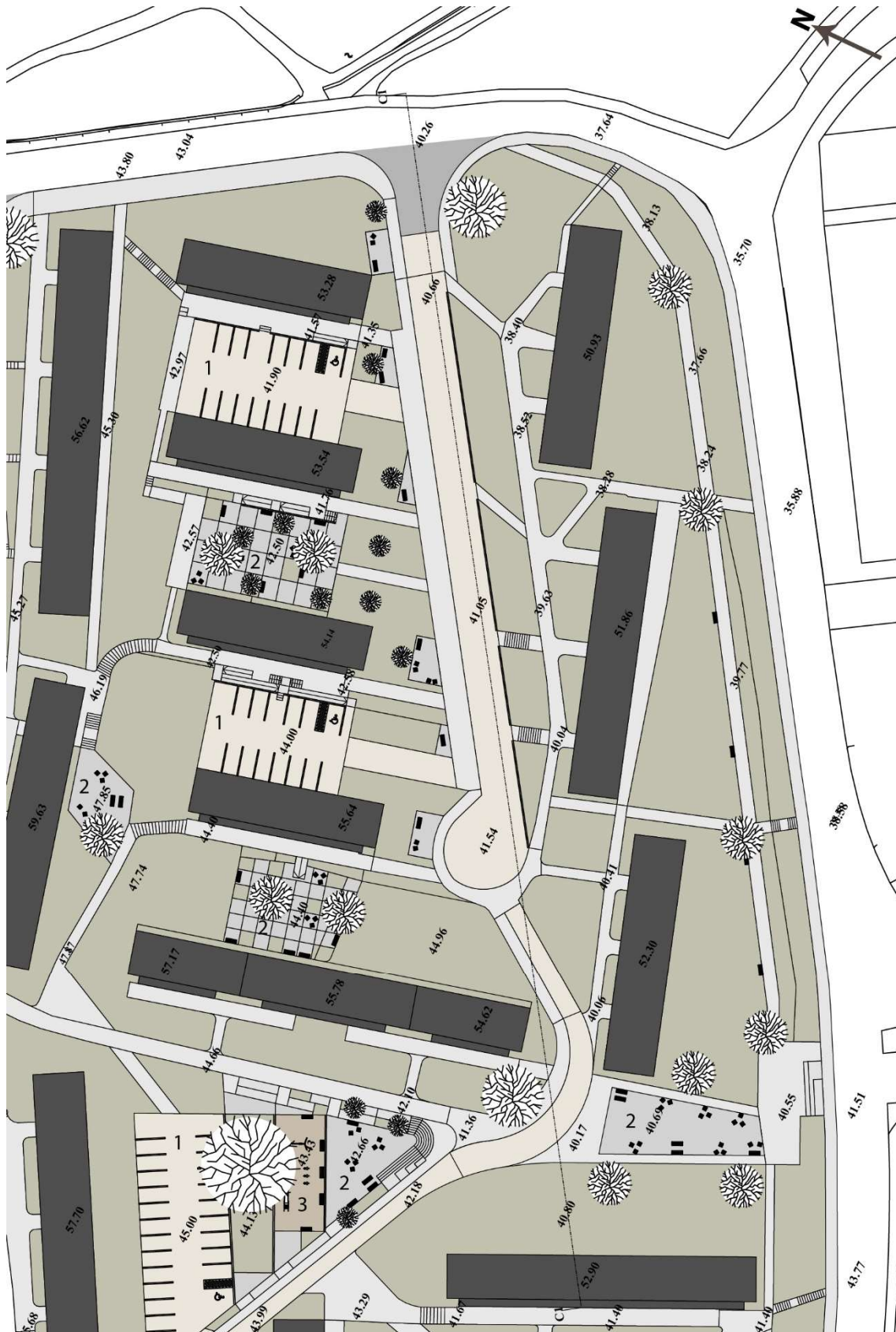
Mapa 15- «Censos 2011 – Mobilidade casa/trabalho e casa/local de estudo»

Anexo A – Plantas da proposta à escala 1/1000



- | | | | | | |
|---|--|---|---------------------------------|---|------------------------|
|  | Percurso misto e estacionamento |  | Zona verde |  | Parque infantil |
|  | Percurso peão |  | Zona de estadia ou lazer |  | Edificado |
| 1- Estacionamento | | 2- Espaço de lazer ou estadia | | 3- Parque infantil | |

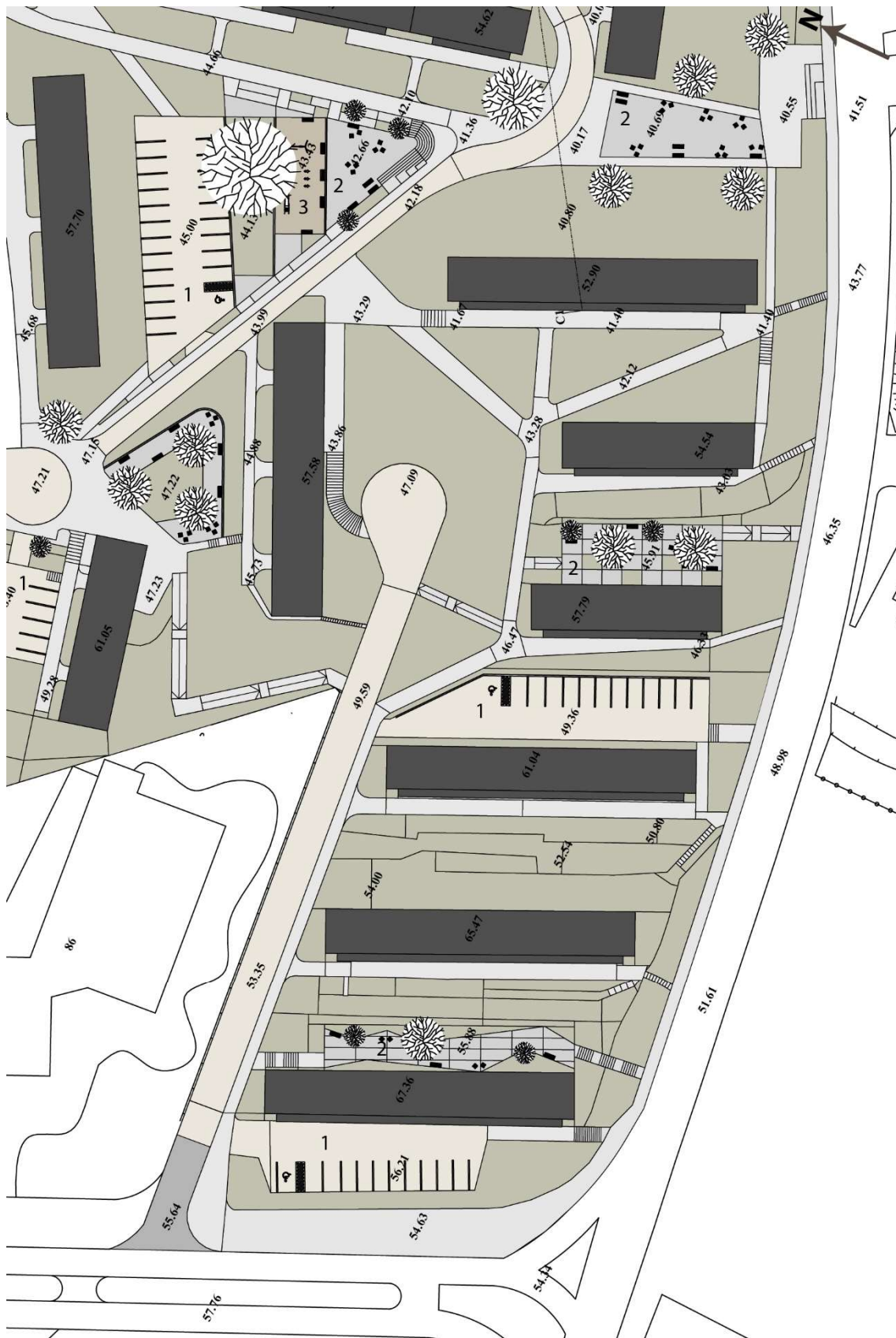
Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



- | | | | | | |
|---|--|---|---------------------------------|---|------------------------|
|  | Percorso misto e estacionamento |  | Zona verde |  | Parque infantil |
|  | Percorso peão |  | Zona de estadia ou lazer |  | Edificado |
| 1- Estacionamento | | 2- Espaço de lazer ou estadia | | 3- Parque infantil | |

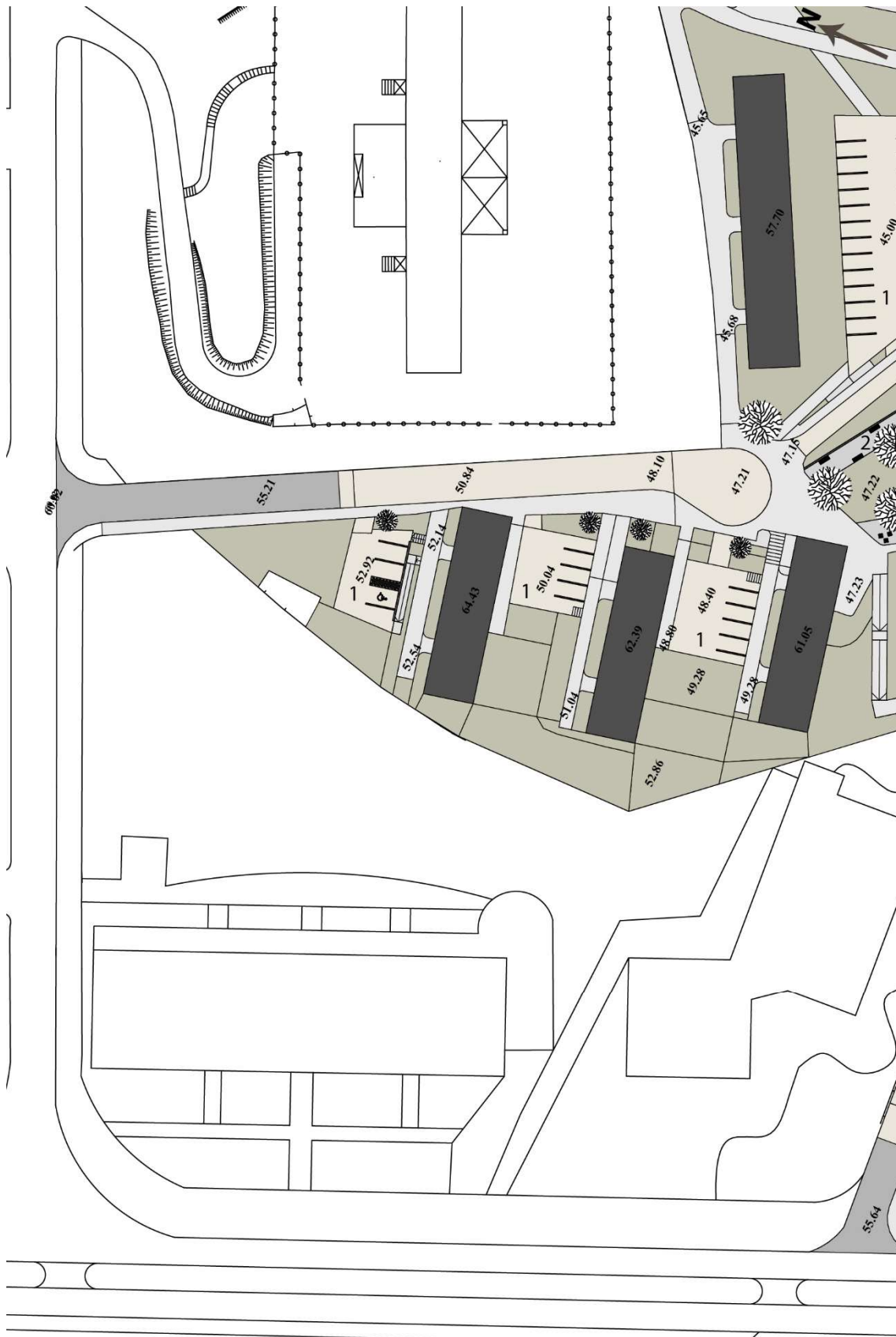
Esc: 1/1000

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Esc: 1/1000

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



- | | | |
|---|--|---|
|  Percurso misto e estacionamento |  Zona verde |  Parque infantil |
|  Percurso peão |  Zona de estadia ou lazer |  Edificado |
| 1- Estacionamento | 2- Espaço de lazer ou estadia | 3- Parque infantil |

Esc: 1/1000

Bairro da Pasteleira: Proposta para a requalificação do espaço público no contexto dos novos desafios sociodemográficos



Localização das fotomontagens