

SISTEMA DE MONITORIZAÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA URBANA

Ficha Técnica

Título

1º Relatório sobre a Qualidade de Vida Urbana – Porto

Editor

Câmara Municipal do Porto – Gabinete de Estudos e Planeamento

Autores

Coordenadores: Isabel Martins (CMP) e Luís Delfim Santos (Fac. Economia do Porto)

Restante equipa técnica: Marta Gomes (CMP), Idalina Machado (CMP) e Eugénia Rocha (CMP)

Textos de:

António Figueiredo (FEP), Isabel Breda Vázquez (FEUP), José Madureira Pinto (FEP), Maria Teresa Andresen (FCUP) e Virgílio Borges Pereira (FLUP)

Fotografias

CMP (Gabinete de Comunicação e Gabinete de Turismo), Aeroporto do Porto

Concepção gráfica, impressão e acabamento

Rainho & Neves, Lda – Santa Maria da Feira

Tiragem

1000 exemplares

ISBN

972-9147-49-3

Depósito legal

204065/03

Data da publicação

Dezembro 2003

Câmara Municipal do Porto

Gabinete de Estudos e Planeamento

Telf: (351) 22 209 70 08

Fax: (351) 22 209 70 81

e-mail: gep@cm-porto.pt / URL: www.cm-porto.pt

Sistema de Monitorização da Qualidade de Vida Urbana



PORTO



A qualidade de vida como objectivo político

A Câmara Municipal do Porto decidiu fazer um estudo aprofundado, no sentido de aferir, com sustentabilidade, a qualidade de vida na nossa cidade.

Tal como em muitas outras matérias, também sobre esta não escasseiam as intervenções públicas. No entanto, não raras vezes, a preocupação é a de se ser politicamente correcto e não a de abordar o tema com a profundidade que ele merece. Confunde-se, vezes demais, crescimento com desenvolvimento e evoca-se com demasiada inconsistência o interesse público para justificar determinadas afectações de recursos públicos.

Por isso, a importância deste trabalho. Um trabalho feito por técnicos competentes e empenhados que nos dá elementos fundamentais para podermos aperfeiçoar a estratégia que o Porto procura seguir no sentido de oferecer uma melhor qualidade de vida às pessoas.

A qualidade de vida deve ser sempre a principal meta em termos de objectivos políticos, pois ela é, justamente, aquilo que todo o ser humano procura no plano colectivo e no plano individual. É com ela no horizonte que devemos tomar as nossas decisões nas mais diversas áreas de actuação, porque todas elas determinarão a qualidade de vida que teremos amanhã.

Numa sociedade que, quotidianamente, nos seduz com a superficialidade, queremos que este trabalho constitua mais um passo para recolocar a política no seu verdadeiro patamar, possibilitando a tomada de decisões com base em estratégias coerentes e fundamentadas em diagnósticos bem elaborados.



A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'P. B.', written in a cursive style.

Presidente da Câmara Municipal do Porto

Índice

Sumário	9
Sistema de Monitorização da Qualidade de Vida Urbana – Apresentação do projecto	11
I Parte. Avaliação quantitativa da Qualidade de Vida na cidade do Porto	19
1. Leitura dos indicadores e quadros síntese	20
Condições Ambientais	21
Condições Materiais Colectivas	33
Condições Económicas	51
Sociedade	69
2. Contributos de peritos sobre os quatro domínios de análise	90
Condições Ambientais	92
Condições Materiais Colectivas	96
Condições Económicas	102
Sociedade	107
II Parte. A perspectiva dos cidadãos: resultados do inquérito à população residente	115
Nota metodológica	117
Síntese dos resultados obtidos	117
Anexos	135
Matriz dos indicadores	137
Listagem das variáveis	139
Fornecedores externos de informação	143

Sumário

Com o presente relatório pretende-se divulgar os primeiros resultados de um projecto mais vasto que tem vindo a ser desenvolvido pelo Gabinete de Estudos e Planeamento da Câmara Municipal do Porto, com o apoio do Centro de Estudos Macroeconómicos e de Previsão da Faculdade de Economia do Porto, e que se denomina *Sistema de Monitorização da Qualidade de Vida Urbana*. Este projecto, que na sua base corresponde ao desenvolvimento de uma infraestrutura permanente de informação, permite aprofundar o conhecimento sobre a situação da cidade do Porto em matéria de qualidade de vida bem como detectar e medir tendências de evolução ao longo do tempo.

Neste documento, que se insere no âmbito do referido projecto, inclui-se uma primeira avaliação integrada das condições de vida na cidade do Porto, efectuada segundo duas abordagens complementares. Por um lado, apresenta-se a leitura resultante da análise de um painel diversificado de indicadores quantitativos. Por outro lado, com base no inquérito lançado à população residente no Porto, dá-se a conhecer a percepção dos cidadãos sobre a qualidade de vida na cidade.

O relatório está estruturado em três pontos.

No primeiro ponto procede-se à apresentação do projecto *Sistema de Monitorização da Qualidade de Vida Urbana* incidindo a atenção sobre o quadro conceptual e metodológico que lhe está subjacente. Particular referência merece a discussão quer do próprio conceito de qualidade de vida quer da problemática da avaliação, nas suas duas modalidades: quantitativa e qualitativa. Após a definição do modelo operacional para análise da qualidade de vida no Porto, que constitui a ferramenta central deste processo de avaliação, explica-se a importância da criação de uma rede institucional de fornecedores de informação que foi imprescindível estabelecer para se garantir a obtenção regular dos dados necessários ao sistema de monitorização. A apresentação do projecto aprofunda ainda a discussão da abordagem subjectiva da qualidade de vida urbana para além de equacionar alguns dos seus desenvolvimentos futuros.

O segundo ponto constante deste relatório incide precisamente na avaliação quantitativa da qualidade de vida na cidade do Porto. Trata-se da apresentação da situação actual e das tendências recentes em termos de condições de vida e de bem estar no Porto. A leitura que é feita da qualidade de vida está organizada segundo quatro grandes domínios de análise: condições ambientais, condições materiais colectivas, condições económicas e sociedade. Ainda neste ponto, e tendo em vista suscitar reflexões e abordagens integradas em torno destas diferentes dimensões da qualidade de vida na cidade, apresentam-se os contributos que foram produzidos por peritos para os quatro domínios considerados. Este envolvimento de especialistas de diferentes áreas disciplinares, por via da elaboração de comentários sobre o trabalho realizado, permitiu enriquecer a avaliação apresentada e constitui um elemento a relevar tendo em vista a discussão dos desenvolvimentos futuros do projecto.

O terceiro ponto deste relatório apresenta a leitura que os cidadãos fazem sobre a situação da cidade do Porto em termos de qualidade de vida. Trata-se de uma primeira análise focalizada nas grandes tendências e nas principais conclusões que se retiram do tratamento dos dados do inquérito realizado à população residente. A par da caracterização dos aspectos considerados mais relevantes para que uma cidade apresente boa qualidade de vida, dá-se nota, em particular, da percepção sobre o caso da cidade do Porto, sobre o nível de satisfação que os indivíduos manifestam com a sua própria qualidade de vida e, por fim, sobre a apreciação centrada na sua área de residência.

Apresentada em linhas gerais a estrutura do presente relatório é chegado o momento de agradecer vivamente a todos os que permitiram que este trabalho, que decorre há já algum tempo, se tenha concretizado nos termos pretendidos. O apoio indispensável dos diversos serviços municipais, quer estimulando o desenvolvimento do projecto, quer fornecendo a informação necessária, a pronta adesão de uma vasta rede de entidades que se prontificaram a facultar e, em muitos casos, a organizar informação específica para este projecto, merecem o nosso sincero reconhecimento.

Sistema de Monitorização da Qualidade de Vida Urbana

Apresentação do projecto

O município do Porto participou conjuntamente com mais 57 centros urbanos no projecto URBAN AUDIT – Assessing the Quality of Life of Europe's Cities, promovido pela União Europeia em 1998. Tratou-se de uma iniciativa piloto cujos objectivos centrais visaram uma primeira avaliação da situação individual de cada cidade em matéria de condições de vida e de bem-estar e, sobretudo, a disponibilização de uma base de informação comparável que permitiu, aos centros urbanos que participaram neste projecto, posicionarem-se face a um conjunto de valores de referência e, deste modo, realizarem exercícios de auto-diagnóstico a partir das suas realidades.

Representando um primeiro esforço de recolha e tratamento sistemático de informação estatística sobre a situação das cidades europeias, considerado fundamental para apoiar o desenvolvimento de estratégias e de novas políticas de intervenção, este projecto funcionou, também, como um importante estímulo para as autoridades locais implementarem sistemas próprios de recolha, tratamento e análise de indicadores urbanos.

No caso concreto do município do Porto, a participação no Urban Audit (actualmente está em curso uma segunda fase deste projecto), permitiu que se traçasse um primeiro retrato da qualidade de vida na cidade mas, sobretudo, foi decisiva para o reconhecimento da necessidade de se ir mais longe nesta direcção. Desde logo, de se reflectir, de uma forma mais aprofundada sobre o próprio conceito de qualidade de vida e sobre os indicadores mais adequados para a sua avaliação em contextos urbanos. Mas também tornou clara a importância de se montar uma infraestrutura permanente de informação que permitisse identificar e monitorizar tendências evolutivas e de se apostar num esforço de estudo da variabilidade intra-urbana da qualidade de vida, imprescindível para fornecer, na prática, orientações concretas para as medidas e acções a executar e facilitar a avaliação de opções de política anteriormente assumidas.

Assim, sob a coordenação do Gabinete de Estudos e Planeamento, e com a colaboração do Centro de Estudos Macroeconómicos e Previsão da Faculdade de Economia do Porto, a Câmara Municipal do Porto tem vindo a desenvolver um sistema de informação, através do qual se pretende melhorar o conhecimento sobre a situação actual da cidade em matéria da qualidade de vida que é oferecida aos seus habitantes e, ainda, àqueles não residentes, mas que dela são utilizadores (activos empregados no Porto, turistas, clientes de bens e serviços,...). O objectivo central é o de promover o acompanhamento sistemático de um conjunto de dinâmicas em domínios que, de um modo mais directo ou indirecto, influenciam as condições de vida no centro urbano (rendimento, habitação, mercado de trabalho, actividade económica, educação, ambiente, cultura e lazer,...), procurando, deste modo, apoiar os processos de concepção e decisão de políticas e medidas de intervenção à escala urbana.

Uma vez que muitos dos domínios da qualidade de vida monitorizados no âmbito deste sistema não correspondem a áreas de intervenção directa ou exclusiva do município, este apresenta-se como uma potencial plataforma de base para a discussão dos problemas urbanos e para o desenvolvimento de estratégias concertadas para o Porto, envolvendo os diferentes agentes socio-económicos e institucionais e a população em geral.

A avaliação da Qualidade de Vida

O conceito de qualidade de vida é um conceito abrangente e no qual se interligam diversas abordagens e diversas problemáticas. No domínio da produção teórica, destacam-se, frequentemente, três âmbitos fundamentais de análise relativos à qualidade de vida, que não são, obviamente, mutuamente exclusivos, mas pelo contrário interligam-se em grande medida.

Um primeiro, tem a ver com a distinção entre os aspectos materiais e imateriais da qualidade de vida. Os aspectos materiais dizem essencialmente respeito às necessidades humanas básicas, como, por exemplo, as condições de habitação, de abastecimento de água, do sistema de saúde, ou seja aspectos de natureza essencialmente física e infraestrutural. Historicamente e para sociedades menos desenvolvidas, estas questões materiais eram decisivas ou pelo menos tinham uma focalização muito grande; hoje em dia, as questões imateriais mais ligadas ao ambiente, ao património cultural, ao bem estar tornaram-se centrais.

Um segundo âmbito, faz a distinção entre os aspectos individuais e os colectivos. As componentes individuais mais relacionadas com a condição económica, a condição pessoal e familiar dos indivíduos, as relações pessoais, e as componentes colectivas mais directamente relacionadas com os serviços básicos e os serviços públicos.

Podemos ainda considerar, num terceiro âmbito de análise, a distinção entre aspectos objectivos e subjectivos da qualidade de vida. Os primeiros seriam facilmente apreendidos através da definição de indicadores de natureza quantitativa, enquanto que os segundos remeteriam para a percepção subjectiva que os indivíduos têm da qualidade de vida e que é, claramente, muito diferente de pessoa para pessoa, e de estrato social para estrato social. Este último aspecto é de fundamental importância: os indicadores de qualidade de vida têm diferentes traduções, consoante a estrutura sócio-económica da população e, portanto, o mesmo indicador pode ser percebido de forma diferente por estratos sócio-económicos diferentes.

Na montagem do sistema de monitorização de qualidade de vida da Câmara Municipal do Porto procurou-se enfrentar alguns dos desafios que a avaliação da qualidade de vida coloca assumindo, desde logo, algumas opções de natureza metodológica.

Em termos da delimitação do próprio objecto de estudo, optou-se pelo desenvolvimento de um conceito operativo de qualidade de vida que se alimentou de muita da produção teórica que tem vindo a ser divulgada e da análise de casos práticos, mas para o qual foi decisiva a reflexão em torno da realidade específica do Porto.

Quanto à natureza da avaliação, optou-se por adoptar, quer uma abordagem de natureza quantitativa suportada pelo recurso a um painel de indicadores estatísticos, quer por uma análise mais qualitativa, neste caso, recorrendo a inquéritos de terreno para recolha da percepção dos cidadãos.

A avaliação de natureza quantitativa: O modelo de análise e o painel de indicadores estabelecidos para a caracterização da Qualidade de Vida no Porto

O Sistema de Monitorização da Qualidade de Vida Urbana (SMQVU) implementado na Câmara Municipal do Porto integra, como atrás foi referido, duas componentes: a primeira, constituída por um painel de indicadores quantitativos, que são utilizados para medir aspectos concretos relacionados com as condições ambientais, económicas ou sociais de um determinado centro urbano, com base em dados de natureza estatística. A segunda componente, constituída por dados de natureza qualitativa, obtidos através da recolha, no terreno, da “leitura” subjectiva que os cidadãos fazem dos diferentes domínios da qualidade de vida, através de inquéritos.

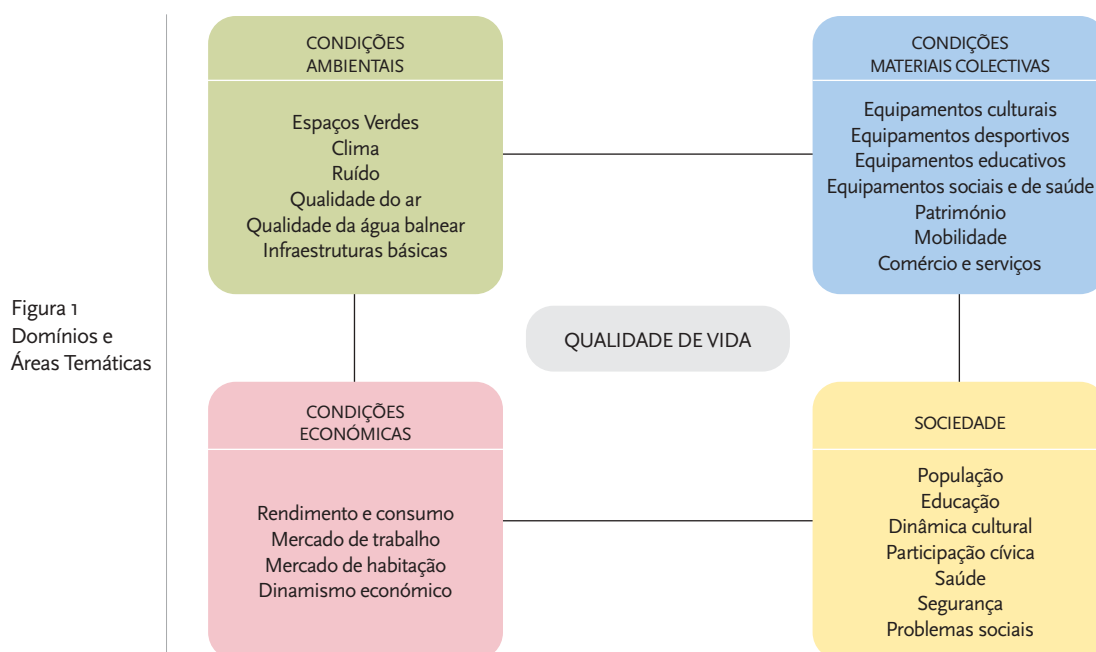
No que diz respeito à primeira daquelas componentes, foi desenvolvido um modelo de análise baseado em quatro grandes domínios, ao qual se chegou após uma revisão bibliográfica e de experiências de outras cidades, mas também, de uma reflexão daquelas que seriam as áreas-chave a privilegiar face à realidade do Porto, que envolveu a equipa do projecto e técnicos de outros serviços municipais.

Um primeiro domínio, genericamente designado de *Condições ambientais* relacionado com o ambiente em geral, que remete para os aspectos naturais e físicos da cidade (ar, água, verde, resíduos,...). O segundo, das *Condições materiais colectivas*, relativo aos equipamentos e infraestruturas que têm uma utilização alargada por parte dos cidadãos, nas áreas da cultura, desporto, ensino, saúde, assistência social, transportes, comércio e serviços. Tratam-se, assim, de aspectos relacionados com as condições existentes na cidade, comuns para todos, e que condicionam, naquelas áreas, a vivência da cidade.

O terceiro domínio, *Condições económicas*, pretende caracterizar a cidade enquanto núcleo de actividade económica e abarcar as questões daí decorrentes ligadas às condições individuais de vida na cidade: rendimento e consumo, mercado de trabalho, habitação, dinâmica económica. Por último, um quarto domínio designado por *Sociedade*, que integra os indicadores ligados à dimensão social da cidade e ao relacionamento entre as pessoas, ou seja, questões relacionadas com as escolhas individuais e com a participação dos cidadãos.

Para cada um destes domínios foram identificados temas concretos a analisar e seleccionados diversos indicadores de natureza quantitativa.

A Figura 1 esquematiza o modelo adoptado, apresentado-se, em anexo, a listagem de todos os indicadores considerados.



A selecção dos indicadores resultou da reflexão efectuada a partir da revisão bibliográfica, considerando não apenas as abordagens mais tradicionais em termos da definição e da avaliação da qualidade de vida, mas também as perspectivas emergentes que procuram redefinir o próprio conceito e adaptá-lo às transformações da sociedade moderna, bem como da análise de experiências anteriores e de projectos actualmente em curso noutros países, com objectivos operacionais idênticos.

Pretendeu-se obter um conjunto de indicadores que permitissem uma boa caracterização dos diferentes domínios considerados, tendo-se privilegiado os indicadores com maior relevância e fiabilidade. Inevitavelmente, a própria disponibilidade de informação de base condicionou, igualmente algumas das opções.

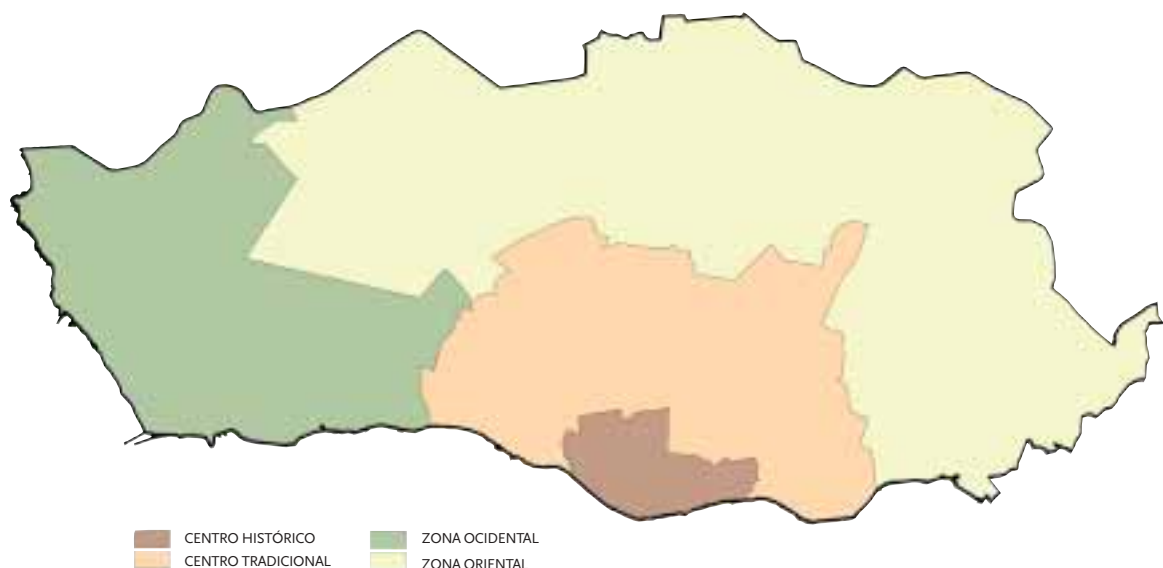
Havendo uma forte interdependência entre muitos dos temas considerados, a afectação de alguns indicadores a determinadas áreas temáticas, em detrimento de outras, obriga aquando da interpretação dos dados a uma leitura cuidada e o mais cruzada possível das diferentes situações.

Uma preocupação, sempre presente ao nível da selecção feita, foi a de garantir o máximo de comparabilidade possível dos indicadores escolhidos, tanto para outras áreas geográficas como para outros projectos existentes, com particular destaque para o Urban Audit.

Uma questão metodológica de indiscutível relevância no estudo da qualidade de vida em cidades prende-se com a própria escala de análise. A condição urbana caracteriza-se por uma grande heterogeneidade de usos e ocupações do solo e por uma ampla diversidade funcional. Territórios de contrastes, os centros urbanos oferecem condições em termos de qualidade de vida não traduzíveis por simples valores médios, sobretudo quando a avaliação visa apoiar a concepção de políticas de intervenção no terreno. A análise da diferenciação intra-urbana revela-se, neste contexto, indispensável, tendo-se optado, no âmbito deste projecto, por desenvolver um esforço de recolha dos dados de base com uma desagregação espacial fina. Sempre que possível, foi coligida informação para quatro zonas da cidade estabelecidas, para efeitos de análise, com base em critérios de homogeneidade relativa, através do agrupamento de freguesias:

- Zona Histórica, constituída pelas freguesias de Miragaia, S. Nicolau, Sé e Vitória;
- Zona Tradicional, constituída pelas freguesias de Bonfim, Cedofeita, Massarelos e Sto. Ildefonso;
- Zona Ocidental, constituída pelas freguesias de Aldoar, Foz do Douro, Lordelo do Ouro e Nevogilde;
- Zona Oriental, constituída pelas freguesias de Campanhã, Paranhos e Ramalde.

ZONAS CONSIDERADAS PARA A AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA NO PORTO



Também evidente, nos estudos sobre a qualidade de vida urbana, é a necessidade de não considerar os centros urbanos como espaços confinados mas, pelo contrário, não perder de vista o conjunto de interações que existem entre estes e o seu território envolvente o que, em concreto, levanta algumas questões particulares, do ponto de vista da análise. Uma delas, à qual se atendeu igualmente no âmbito deste projecto, prende-se com a necessidade de, na interpretação de resultados, entrar em linha de conta com conceitos como o de “população utilizadora” e não apenas de “população residente”. Esta diferenciação é particularmente relevante quando se avaliam, por exemplo, dotações em certos equipamentos e serviços, como hospitais ou universidades que, claramente, servem uma população muito superior àquela que reside na cidade.

Rede institucional de fornecedores de informação

Um projecto desta natureza é, obviamente, muito exigente em termos de informação estatística necessária. Para o cálculo dos indicadores acima apresentados foram identificadas cerca de 190 variáveis de base, para as quais foi necessário recolher informação para diferentes anos e para diferentes âmbitos geográficos. Para além de se pretender trabalhar dados comparativos à escala metropolitana e para o País, foi igualmente recolhida, sempre que possível, informação ao nível das freguesias.

Neste sentido foi conduzido um trabalho, que começou por ser interno à própria CMP, de levantamento de dados produzidos pelos diferentes Serviços com os quais foram definidas as opções quanto ao tipo de elementos a utilizar, mas também, os processos e as rotinas necessárias para que ficasse garantida uma continuidade em termos da acessibilidade à informação.

Para além deste envolvimento dos diferentes serviços da CMP, participam neste projecto, na qualidade de fornecedores externos de informação, cerca de 26 entidades públicas e privadas que asseguram o fornecimento regular de cerca de 2/3 das variáveis de base e cuja colaboração foi essencial no desenvolvimento deste sistema de informação. A criação de uma eficaz rede de parcerias, que permita a obtenção da informação necessária em tempo útil, foi uma das apostas centrais do sistema implementado.

De notar que alguma da informação estatística de que foi possível passar a dispôr não estava inicialmente acessível, tendo sido necessário estabelecer protocolos específicos para que a sua recolha pudesse passar a ser feita e, noutros casos, a informação passasse a ser organizada ou registada sistematicamente.

Para reunir todos os dados recolhidos foi desenvolvida uma aplicação informática específica que permite o armazenamento, gestão e consulta dos dados numéricos, tanto a nível de variáveis base como dos próprios indicadores. A aplicação permite ainda o registo e a consulta do enorme volume de meta-informação associada às variáveis do sistema, bem como, a geração automática de relatórios de dados e de relatórios metodológicos.

A percepção dos cidadãos sobre a qualidade de vida

A segunda componente do sistema de monitorização da qualidade de vida da CMP tem a ver com a recolha de elementos sobre a percepção dos cidadãos acerca da qualidade de vida na cidade.

Nos últimos anos têm vindo a multiplicar-se os questionários aplicados em cidades, destinados a captar a visão que os indivíduos têm sobre a sua qualidade de vida. Através destes estudos é possível detectar o “sentimento” das pessoas relativamente às diferentes componentes da qualidade de vida, nomeadamente daquelas que estão fortemente ligadas à esfera de actuação das políticas públicas, e, desta forma, recolher um elemento adicional para apoio das decisões quanto a domínios, estratégias e prioridades para a acção pública.

As abordagens subjectivas da qualidade de vida urbana, privilegiando um nível de análise individual, procuram medir o grau de satisfação dos cidadãos relativamente ao seu quadro de vida, valorizando aquela que é uma “percepção” baseada na experiência pessoal e introspectiva de cada um.

No plano metodológico, a avaliação do nível de satisfação dos indivíduos é realizada com base na realização de entrevistas e de inquéritos através dos quais as opiniões de natureza subjectiva são recolhidas de uma forma directa. As apreciações feitas desenvolvem-se com base num exercício cognitivo, mental, em que cada indivíduo exprime o seu nível de satisfação ou de insatisfação assumindo referências, padrões implícitos ou explícitos em termos de bem-estar e de condições de vida.

Em Janeiro de 2003 foi realizado um primeiro inquérito à população residente na cidade, sendo apresentada neste relatório uma análise preliminar dos resultados. O questionário elaborado, composto maioritariamente por questões fechadas, foi estruturado em torno de quatro pontos principais: conceito global de qualidade de vida, avaliação da situação na cidade do Porto (quer no presente, quer em termos de evolução recente), qualidade de vida pessoal e, ainda, qualidade de vida na área de residência .

A estes pontos centrais, juntou-se um outro relacionado com a necessidade de proceder à caracterização socio-demográfica dos indivíduos que responderam ao inquérito.

No âmbito deste projecto, a intenção é repetir este tipo de levantamentos periodicamente, de modo a poder acompanhar-se, também, as tendências evolutivas referentes à opinião dos cidadãos.

Desenvolvimentos futuros

Dada a natureza deste projecto, e face ao que atrás foi exposto, não é possível encarar a sua implementação como encerrada. Na verdade, este é um projecto cujo desenvolvimento é permanente, encontrando-se já identificadas etapas futuras a percorrer.

Desde logo, importa consolidar o sistema de informação criado através da manutenção das rotinas de actualização dos dados disponíveis e do preenchimento de lacunas que actualmente se verificam em termos de informação de base.

É também previsível a revisão e adaptação do painel de indicadores em função de novos aspectos a monitorizar no âmbito da qualidade de vida urbana e, mesmo, da disponibilização de novos elementos em matéria de informação estatística.

Na perspectiva do suporte às actividades do planeamento e gestão da cidade uma das apostas futuras passa pelo apoio à definição de metas e objectivos quantificados para a melhoria da qualidade de vida na cidade à luz dos quais as dinâmicas evolutivas possam ser lidas e avaliadas no seu grau de convergência ou divergência face a padrões de vida assumidos como desejáveis.

A vertente da divulgação e abertura ao exterior deste projecto será reforçada através do desenvolvimento de um espaço interactivo na Internet, simultaneamente, de difusão e de recolha de opinião sobre a qualidade de vida urbana, que possa reforçar a oportunidade de participação dos agentes e dos cidadãos na identificação de prioridades no que diz respeito à intervenção na cidade.



Avaliação quantitativa da Qualidade de Vida na cidade do Porto

O conjunto de resultados que seguidamente se apresentam fornecem um primeiro retrato da qualidade de vida na cidade do Porto.

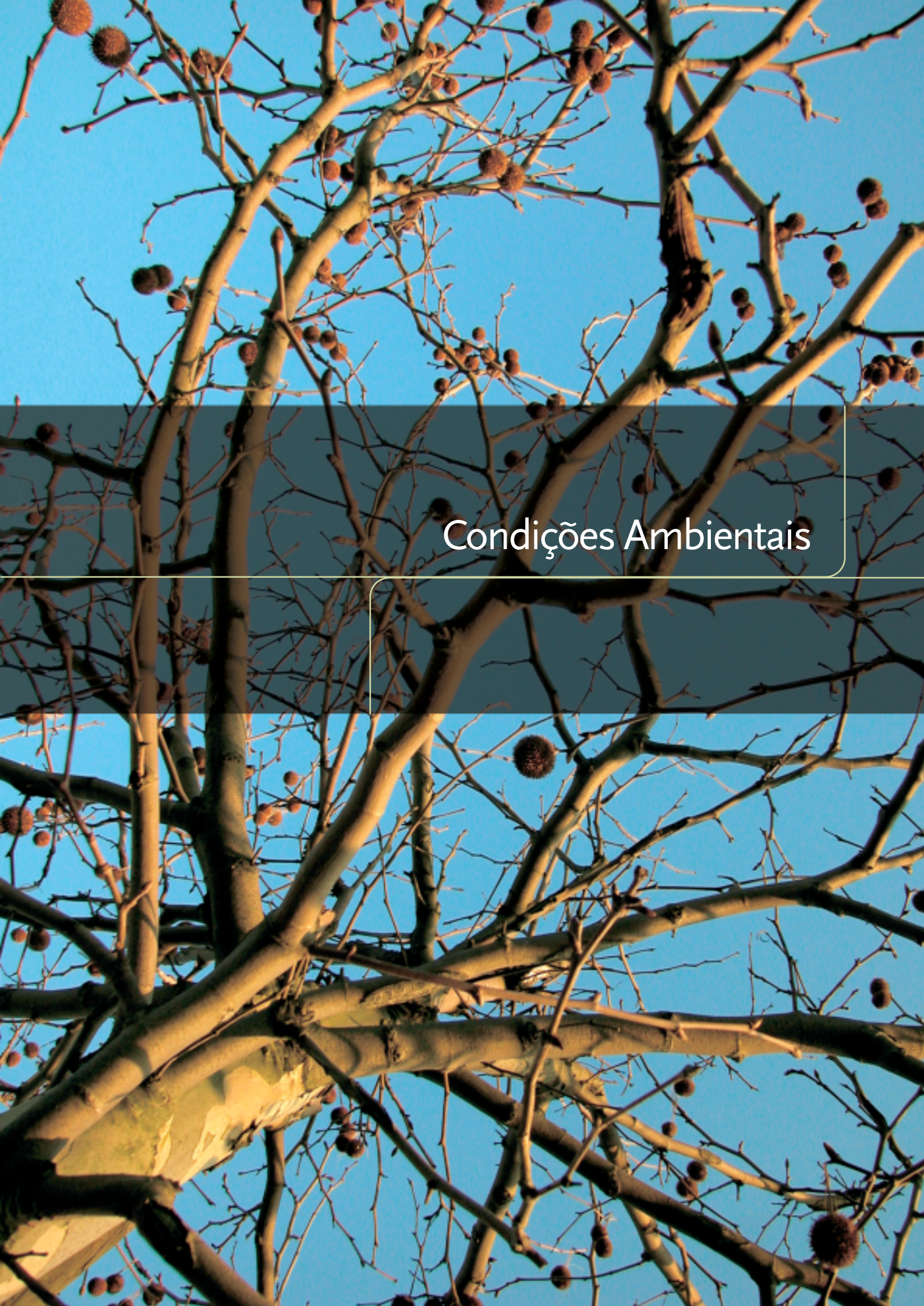
Agrupadas nos quatro grandes domínios estabelecidos no âmbito deste projecto para a avaliação da qualidade de vida, «Condições ambientais», «Condições materiais colectivas», «Condições económicas» e «Sociedade», e respeitando uma segunda organização por temas específicos, as leituras realizadas a partir dos indicadores seleccionados procuram descrever a situação presente da cidade e, sempre que a disponibilidade de dados o permite, diagnosticar as realidades a uma escala intra-urbana.

Com o objectivo de avaliar, num plano relativo, o estado da cidade nas diferentes vertentes da qualidade de vida urbana foram recolhidos – e são igualmente aqui apresentados – dados estatísticos referentes a outras realidades de referência à escala nacional, em particular, respeitantes à Área Metropolitana do Porto e ao País, bem como elementos que permitem um confronto internacional, recorrendo, neste caso, a valores relativos a outras cidades europeias.

Ainda que as lacunas de informação de base nem sempre o tenham permitido, optou-se por incluir igualmente dados evolutivos que permitem detectar tendências ao longo dos últimos anos e, deste modo, identificar as trajectórias positivas e negativas da cidade em termos da evolução da qualidade de vida urbana.

Nesta primeira parte do relatório incluem-se ainda os contributos produzidos por peritos, para os quatro domínios adoptados. Partindo do painel de indicadores seleccionados, estes contributos fornecem elementos adicionais para a interpretação das dinâmicas registadas no caso do Porto e para a identificação dos desafios e problemas que, de um modo mais alargado, se colocam hoje às cidades, em matéria de qualidade de vida. No plano metodológico, são igualmente apontadas sugestões e comentários para os desenvolvimentos futuros deste projecto.

1. Leitura dos indicadores e quadros síntese



Condições Ambientais

Espaços Verdes

INDICADORES SELECIONADOS

- Espaços verdes públicos *per capita*
- Extensão de ruas arborizadas

LEITURA DO TEMA

A existência de espaços verdes é um factor de enorme relevância para a Qualidade de Vida de uma cidade e dos seus habitantes. Estes espaços contribuem de forma decisiva para um desenvolvimento sustentável, na medida em que melhoram significativamente a qualidade do ar e favorecem a permeabilização do solo urbano e, por outro lado, constituem espaços fundamentais de usufruto da população, uma vez que são locais, por excelência, de actividades de recreio e lazer.

Foram considerados todos os espaços verdes públicos (geridos pelo Município) e os espaços verdes privados de acesso ao público.

Dados comparativos do Urban Audit I: *Espaços verdes de acesso ao público (m² per capita)* – 1996.

Média: 42,1

Mínimo: 2,4 (Sevilha)

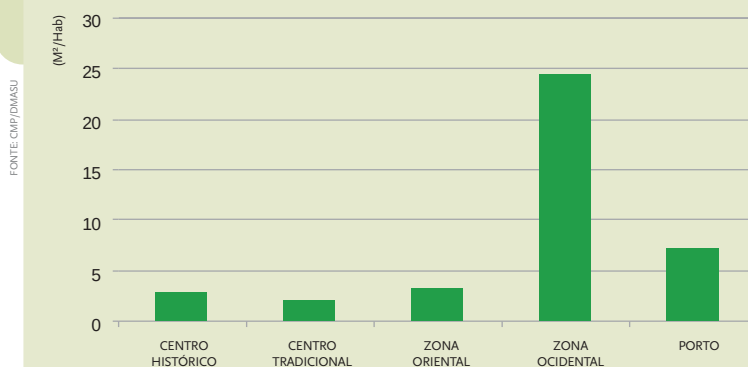
Máximo: 567,1 (Graz)

Número de cidades da amostra: 37

Nos últimos anos tem-se assistido a uma crescente preocupação em dotar as cidades de espaços verdes, nomeadamente de parques e jardins, não só com o objectivo de disponibilizar áreas que as populações possam usufruir directamente, mas também na tentativa de quebrar a densificação da paisagem urbana.

A cidade do Porto apresenta uma captação na ordem dos 7m² por habitante, valor que se situa bastante aquém da captação média das cidades europeias. Possui, contudo, alguns parques e jardins de enorme relevância e de forte atractividade metropolitana, com elevado valor patrimonial, histórico e paisagístico, como é o caso do Parque da Cidade, do Palácio de Cristal ou do Jardim de Serralves.

ESPAÇOS VERDES PÚBLICOS PER CAPITA (2002)



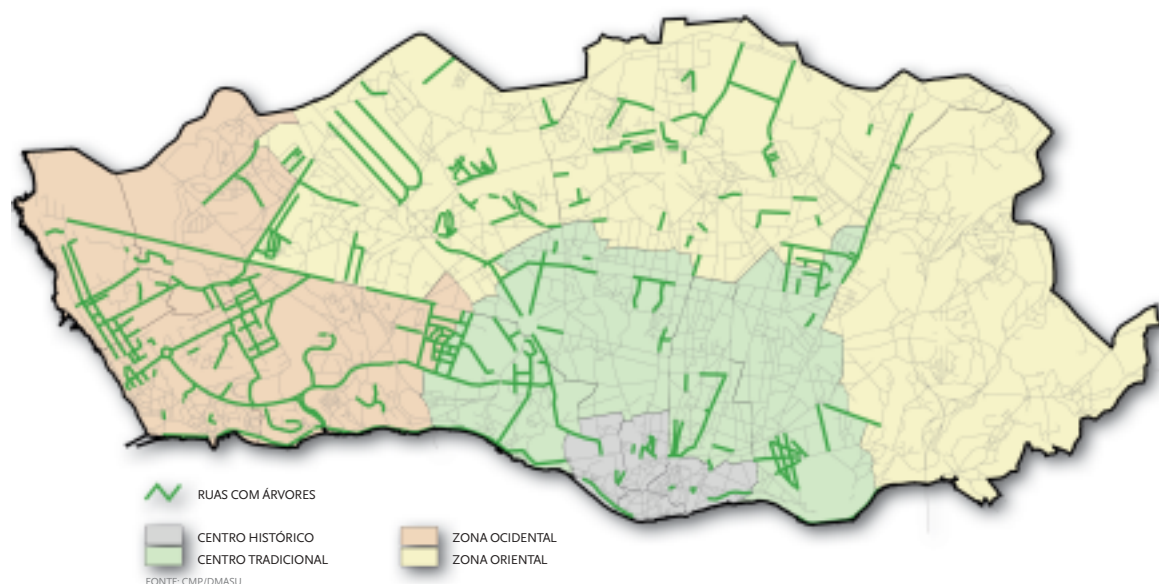
FONTE: CMP/DIASU

Para além dos parques e jardins, a existência de ruas arborizadas constitui igualmente uma mais valia em termos ambientais e paisagísticos, contribuindo para a estrutura verde das cidades.

O Porto apresenta uma extensão de arruamentos com árvores de cerca de 86 km, ou seja, apenas 16% do total de ruas da cidade são, actualmente, arborizadas.

No que respeita à distribuição espacial dos espaços verdes, há a salientar a existência de uma grande diferenciação interna da cidade, evidenciando-se uma maior concentração de parques, jardins e ruas arborizadas na Zona Ocidental.

RUAS ARBORIZADAS (2002)



Clima

INDICADORES SELECIONADOS

- Dias com registo de precipitação
- Média diária de horas de sol

LEITURA DO TEMA

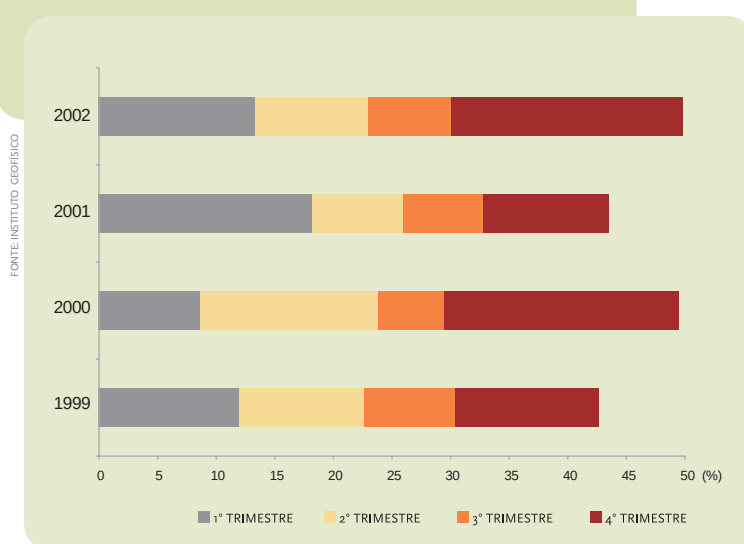
As condições climáticas assumem cada vez mais importância na qualidade de vida dos cidadãos, influenciando muitas vezes opções de localização de actividades e dos próprios indivíduos.

Os dados da precipitação e insolação não são recolhidos na cidade do Porto, mas na Estação Meteorológica mais próxima, na Serra do Pilar, em Vila Nova de Gaia

O cálculo do indicador é efectuado com base no total de precipitação acumulada diariamente, a partir do qual se contabiliza a percentagem de dias com registo de precipitação, ou seja com precipitação superior a 0,0 mm (litros por m²).

Apesar da importância da precipitação para o equilíbrio dos ecossistemas terrestres, reconhece-se que um elevado valor de dias com precipitação tende a influenciar negativamente a qualidade de vida numa cidade, quer pelas suas implicações mais directas e visíveis, condicionando, nomeadamente, o usufruto do próprio espaço urbano, a vida ao ar livre, a mobilidade e a própria animação urbana, quer ainda pelas suas implicações mais indirectas, afectando, por exemplo, os cidadãos no plano psicológico.

DIAS COM REGISTO DE PRECIPITAÇÃO



Dados comparativos do Urban
Audit I: Média de dias com chuva
por mês – 1992/1996.

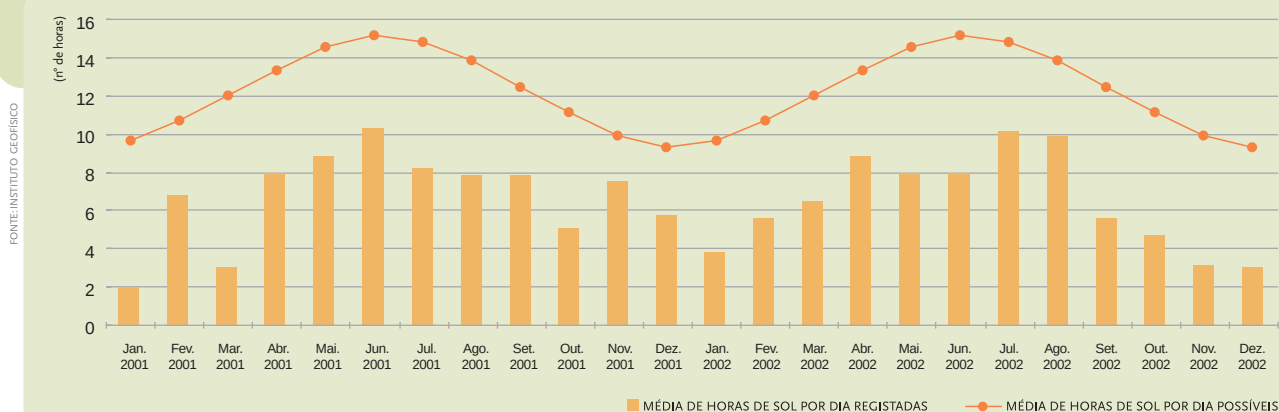
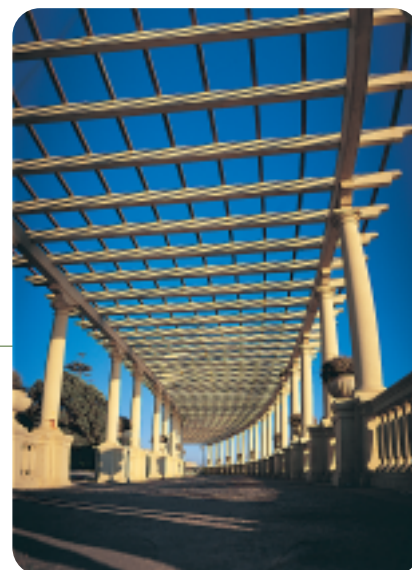
Média: 11,5
Mínimo: 5,2 (Marselha)
Máximo: 18,43 (Luxemburgo)
Cidade do Porto: 13,6
Número de cidades da amostra: 52

Dada a sua posição litoral e muito exposta à influência do ar húmido proveniente do Oceano Atlântico, a cidade do Porto apresenta, em média, e de acordo com as *normais climatológicas* relativas às últimas décadas, totais mensais de precipitação consideráveis.

Analisando a série temporal relativa aos últimos quatro anos, verifica-se, com efeito, a ocorrência de um elevado número de dias com precipitação, tendo mesmo sido registada chuva em cerca de 50% dos dias nos anos de 2000 e 2002.

Ao comparar estes dados com a precipitação total, verifica-se que estes anos foram significativamente chuvosos. Em termos de distribuição dos dias com precipitação ao longo do ano, a curta série de dados não per-

MÉDIA DIÁRIA DE HORAS DE SOL



mite verificar a presença de um padrão, mas antes a existência de uma significativa irregularidade em qualquer época do ano.

Por oposição aos efeitos da precipitação, um elevado valor médio de horas de sol influencia positivamente a qualidade de vida de uma cidade e dos seus cidadãos, na medida em que propicia a prática de um leque mais vasto de actividades ao ar livre, contribuindo assim para o bem-estar psíquico das pessoas.

Ao analisar a média diária de horas de sol registada em cada mês, ao longo dos anos 2001 e 2002, verifica-se que os valores mais elevados surgem, tal como seria de esperar, nos meses de primavera e verão, tendo-se atingido, na série em análise, valores máximos nos meses de Junho de 2001 (10,36h) e Julho de 2002 (10,12h). Estes valores são muito superiores às médias anuais, que foram de 6,8h em 2001 e 6,5h em 2002.

Não obstante, e tendo como referência a insolação relativa, ou seja, a relação entre o número de horas de insolação verificada e o número médio de horas de sol possível, constata-se que a cidade do Porto registou uma média anual que rondou os 50%, realidade que se conjuga com a da ocorrência de um número de dias com registo de precipitação considerável.

Dados comparativos do Urban
Audit I: Média de horas de sol por
dia – 1996.

Média: 5,4
Mínimo: 3,7 (Cork)
Máximo: 7,9 (Sevilha)
Cidade do Porto: 6,6
Número de cidades da amostra: 50

O cálculo do indicador é efectuado com base nos registos de insolação, ou seja, contabilizam-se os minutos em que foi registada uma incidência directa do sol, a partir do qual se calcula a média diária.

Ruído

INDICADORES SELECIONADOS

- Incomodidade sonora

LEITURA DO TEMA

As questões relacionadas com o ruído ambiente, principalmente nos centros urbanos, têm merecido cada vez mais atenção por parte dos agentes locais, na medida em que a crescente exposição das pessoas a elevados níveis de ruído contribui negativamente para a sua Qualidade de Vida, podendo mesmo tornar-se num problema de saúde pública.

A incomodidade sonora é um indicador essencial na avaliação da Qualidade de Vida de uma cidade, na medida em que traduz a percentagem de população exposta a determinados níveis de ruído.

Como principais fontes de ruído nos centros urbanos são apontados os tráfegos rodoviário, ferroviário e aéreo e a existência de instalações industriais.

No caso da cidade do Porto, o tráfego rodoviário assume particular importância, não só pela sua grande densidade, mas também pela existência de grandes vias no interior da cidade que propiciam elevadas velocidades e volumes de tráfego.

Desta forma, torna-se imperioso tentar medir não só os níveis de ruído nas principais artérias da cidade, como também quantificar a população residente exposta a esses níveis de incomodidade sonora, no sentido de estabelecer estratégias de intervenção que visem a melhoria da Qualidade de Vida dos cidadãos.

Presentemente verifica-se uma indisponibilidade de informação de base, situação que estará resolvida brevemente, uma vez que a CMP está a dar início às medições do nível de ruído, no âmbito da elaboração da Carta de Ruído



Qualidade do Ar

INDICADORES SELECIONADOS

- Dias com Índice da Qualidade do Ar Bom ou Muito Bom

LEITURA DO TEMA

Índices elevados de poluentes atmosféricos resultantes das actividades humanas têm implicações negativas sobre a Qualidade de Vida e a saúde dos cidadãos. Actualmente as questões relacionadas com a qualidade do ar assumem-se como uma das maiores preocupações em termos ambientais, principalmente nos centros das grandes cidades, onde os níveis de poluição chegam a atingir valores muito preocupantes.

Os efeitos, no Ecosistema terrestre, dos poluentes atmosféricos, são múltiplos e fazem-se sentir à escala local e global.

Apesar de alguns compostos químicos que hoje designamos como poluentes sempre terem existido na natureza, o aumento das suas concentrações e/ou combinações na atmosfera, torna-os tóxicos.

No caso do Porto, para além do grande responsável pelas emissões de poluentes atmosféricos ser o tráfego automóvel, acrescem ainda as condicionantes climáticas, que ao não favorecerem a dispersão dos gases, contribuem para uma elevada concentração de poluentes.

A análise da evolução da Qualidade do Ar na cidade do Porto não é fácil de efectuar, desde logo, porque a rede de registos e os próprios parâmetros medidos têm sofrido alterações nos últimos anos. Um outro aspecto a ter em consideração é a própria localização de algumas estações de medição que, por não cumprirem a totalidade dos critérios desejáveis, condiciona a qualidade dos dados obtidos.

Em 2002, o Porto dispunha de uma rede composta por quatro estações de medição: Antas, Boavista, Rua dos Bragas e Rua Formosa, as quais contribuíam para o cálculo do Índice para a cidade.

O indicador mede a percentagem de dias em que o Índice de Qualidade do Ar para a cidade do Porto foi Bom ou Muito Bom, no total de registos efectuados.

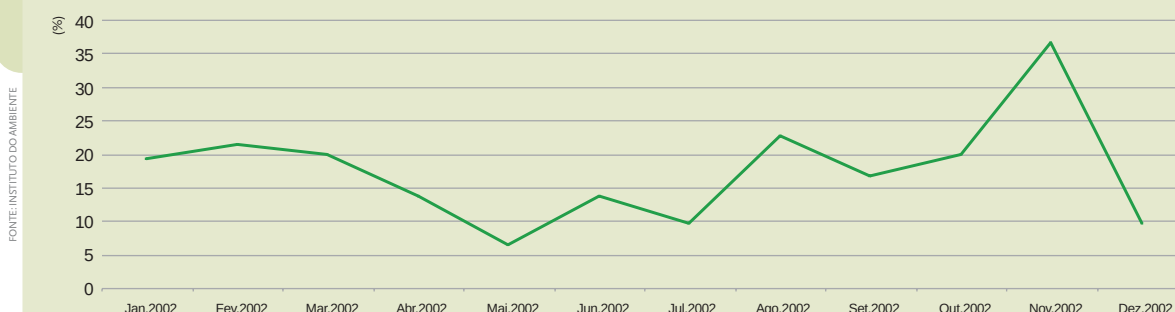
A análise dos dados do Índice de Qualidade do Ar para a cidade do Porto em 2002 revela uma grande variação mensal, com valores que oscilam entre 6% e 37% de dias com Índice Bom ou Muito Bom.

A análise destes dados tem que ser feita com algum cuidado, dado que o índice global de cada estação e consequentemente da cidade do Porto, é condicionado pelo pior índice parcial de cada poluente. Normalmente, as partículas (PM₁₀), são o poluente que mais contribui para índices abaixo de Bom.

O cálculo do indicador é feito com base no Índice de Qualidade do Ar (IQar), disponibilizado diariamente pelo Instituto do Ambiente, e que é obtido a partir de valores médios de concentração dos seguintes poluentes: Dióxido de Azoto (NO₂), Dióxido de Enxofre (SO₂), Ozono (O₃), Monóxido de Carbono (CO) e Partículas Inaláveis (PM₁₀).



DIAS COM ÍNDICE DA QUALIDADE DO AR (Iqar) BOM OU MUITO BOM



Qualidade da Água Balnear

INDICADORES SELECIONADOS

- Registos com qualidade da água balnear Boa

LEITURA DO TEMA

A qualidade da água balnear constitui um indicador imprescindível para a avaliação da Qualidade de Vida de uma cidade com frente marítima, dado que as praias são locais privilegiados de atracção de populações para a prática de actividades de desporto, recreio e lazer.

No cálculo do indicador foi considerada a classificação atribuída, após análise efectuada aos parâmetros microbiológicos e aos parâmetros físico-químicos, nas amostras recolhidas nas águas das praias de Gondarém e Castelo do Queijo. A classificação nacional é feita nos mesmos parâmetros que a classificação da UE (em conformidade com a Directiva 76/160/CEE), mas considera 3 classes: Boa, Aceitável e Má.

Em 2002 apenas foram consideradas as análises à água da praia de Gondarém, uma vez que a praia do Castelo do Queijo encontrava-se interdita por motivo de obras.

A possibilidade de as populações usufruírem plenamente das suas zonas de praia para fins recreativos (banhos de mar, desportos de água, pesca) e mesmo em termos estéticos e paisagísticos, é directamente condicionada pelo nível de contaminação das águas.

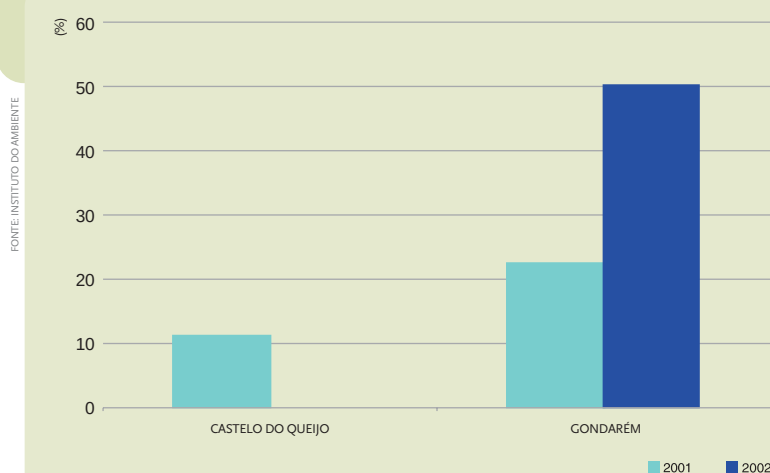
Frequentemente, a qualidade da água balnear é ameaçada pela inexistência/insuficiência de tratamento de águas residuais que origina descargas poluidoras directamente nos cursos de água.

No caso do Porto, estas descargas são, com efeito, as principais fontes poluidoras das águas balneares, apesar de existirem outras fontes de contaminação associadas, nomeadamente, à proximidade do porto de Leixões e a situações de descargas industriais.

Neste momento apenas estão disponíveis dados para dois anos, verificando-se que em 2001 a situação era claramente negativa. Apenas 11% das análises efectuadas foram classificadas como Boas na praia do Castelo do Queijo, e 22% na praia de Gondarém. Em 2002, os dados de que se dispõe dizem apenas respeito a esta última praia tendo, neste caso, o valor aumentado para 50%.

Para esta evolução positiva contribuiu, certamente, a entrada em funcionamento da ETAR do Freixo (Agosto de 2000), prevendo-se que a ETAR de Sobreiras (que entrou em actividade em Fevereiro de 2003) venha igualmente a ter impacto positivo na qualidade das águas balneares da cidade do Porto.

REGISTOS COM QUALIDADE DA ÁGUA BALNEAR BOA



Infra-estruturas Básicas

INDICADORES SELECIONADOS

- Águas residuais tratadas
- Resíduos sólidos urbanos valorizáveis

LEITURA DO TEMA

A existência de uma rede de infraestruturas básicas completa e eficaz, desde o abastecimento de água, o tratamento de águas residuais, a recolha e tratamento dos resíduos sólidos urbanos, constitui um factor primordial para a Qualidade de Vida de uma cidade, quer em termos de bem-estar da população, quer em termos ambientais.

O tratamento de águas residuais é fundamental em termos ambientais, pois é uma tentativa de resolver o problema das descargas realizadas nos cursos de água e nos mares, as quais provocam um aumento da poluição dos mesmos.

Tal situação induz impactos directos negativos no ambiente e na Qualidade de Vida de uma cidade com uma frente fluvial e marítima, impossibilitando, nomeadamente, o usufruto destes espaços naturais pela população.

Na cidade do Porto, e no período em análise, verifica-se a tendência para um gradual aumento da percentagem de águas residuais tratadas. É de referir que em 2000 (entrada em funcionamento da ETAR do Freixo), apenas 9,3% das águas residuais sofreram tratamento, tendo esse valor aumentado para 20,8% em 2002.

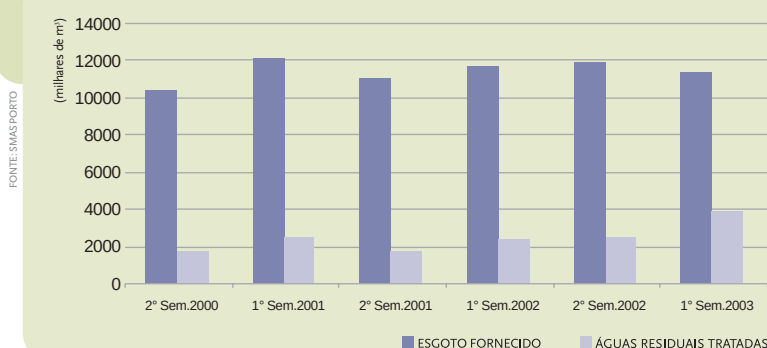
Actualmente o sistema de tratamento de águas residuais da cidade é assegurado por duas ETAR's. A ETAR do Freixo entrou em funcionamento em Agosto de 2000 e a ETAR de Sobreiras em Fevereiro de 2003, assegurando no seu conjunto a cobertura da totalidade da cidade. No total do primeiro semestre de 2003 foram tratadas 34,5% das águas residuais, não obstante terem já sido atingidos valores mensais superiores a 50%.

Um outro aspecto ambiental decisivo na sociedade actual diz respeito às condições de produção e tratamento dos resíduos sólidos urbanos, na medida em que os elevados níveis de produção exigem cada vez mais um correcto tratamento dos resíduos gerados.

Neste âmbito, as soluções tradicionais do aterro e da compostagem têm vindo a ser preteridas em favor da recolha selectiva e da valorização dos recursos, que se assumem como uma via inquestionável para a sustentabilidade de uma cidade ou região, contribuindo para a preservação dos recursos naturais, para a poupança de matérias-primas e energia e para a redução da poluição.

Este indicador é uma estimativa da percentagem de águas residuais cujo tratamento é efectuado nas Estações de Tratamento de Águas Residuais, e é calculado com base no volume total de água facturada pelo SMAS e no volume de águas que dá entrada na ETAR para tratamento. Estima-se que apenas 80% da água facturada entre na rede de saneamento (esgoto fornecido).

ÁGUAS RESIDUAIS TRATADAS



O indicador **Resíduos Sólidos Urbanos Valorizáveis**, ou Índice de Recuperação, traduz a relação entre o total de material recolhido separativamente (em ecopontos e equipamentos colectivos) que é potencialmente recuperável, e o total de Resíduos Sólidos Urbanos. Consideraram-se todos os resíduos recolhidos separativamente: papel/cartão, vidro, metais, verdes e plástico/embalagens.

RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS PRODUZIDOS NA CIDADE DO PORTO (kg per capita)

	1999	2000	2001	2002
RSU's Valorizáveis	27,5	45,0	47,7	38,1
RSU's indiferenciados	640,2	631,5	634,4	621,6
Total RSU's	667,7	676,5	682,1	659,7

FONTE: CMP-DIASU

RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS VALORIZÁVEIS



FONTE: CMP-DIASU



A produção de resíduos sólidos urbanos (RSU's), quer de recolha indiferenciada, quer de recolha separativa, tem vindo a aumentar nos últimos anos, com excepção de 2002.

A captação de RSU's na cidade do Porto continua a ser superior à média das cidades europeias, que apresentava valores na ordem dos 550 kg *per capita* em 1999 (Eurostat).

Relativamente aos resíduos recolhidos separativamente, a evolução recente evidencia uma tendência para o seu aumento, ainda que gradual, o que traduz uma crescente preocupação, por parte dos cidadãos, em colaborar neste esforço. Não obstante, a proporção de resíduos recolhidos separativamente é ainda bastante reduzida, não tendo ultrapassado, nos anos em análise, os 7%, o que, comparado com a média das cidades europeias, é manifestamente inferior.

No que respeita ao tipo de materiais objecto de deposição separada, com intuito de reciclar ou valorizar, é de notar o grande peso do vidro e do papel/cartão, fruto de uma maior rede de pontos de colheita, e ainda dos resíduos verdes, isto é, materiais vegetais resultantes da manutenção dos espaços verdes (públicos e privados).

Dados comparativos do Urban Audit I: **Resíduos sólidos urbanos reciclados (%) – 1996**.

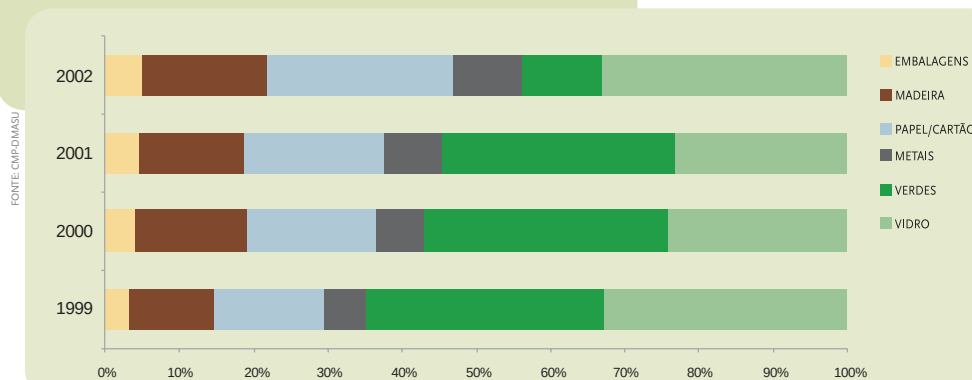
Média: 12,5

Mínimo: 0,2 (Nápoles)

Máximo: 62 (Bruxelas)

Número de cidades da amostra: 38

RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS VALORIZÁVEIS



FONTE: CMP-DIASU

Quadro Síntese

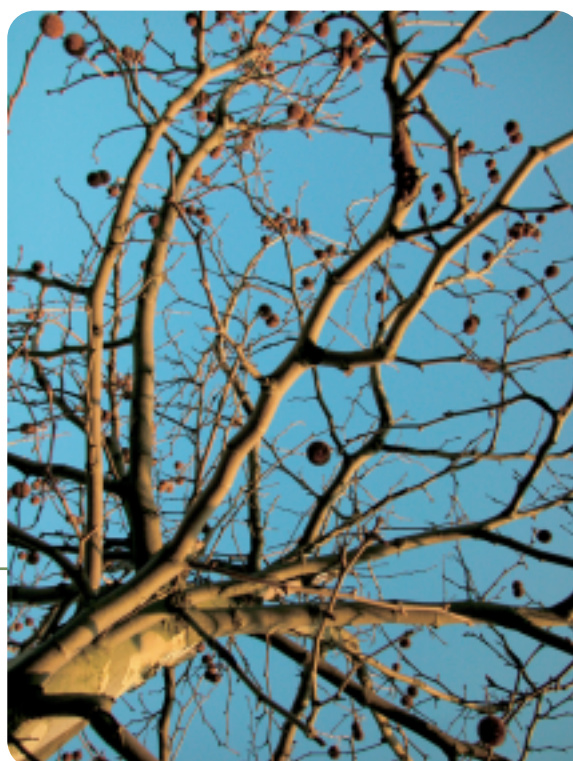
INDICADORES	UNIDADES	ÚLTIMO VALOR / ANO		TENDÊNCIA / PERÍODO		QV - SITUAÇÃO
ESPAÇOS VERDES						
Espaços verdes públicos <i>per capita</i>	m²/hab	7	2002	—	—	☹️
Extensão de ruas arborizadas	km	86	2002	—	—	☹️
CLIMA						
Dias com registo de precipitação	%	50,0	2002	—	—	☹️
Média diária de horas de sol	horas	6,5	2002	—	—	☹️
RUÍDO						
Incomodidade sonora	—	—	—	—	—	—
QUALIDADE DO AR						
Dias com Índice de Qualidade do Ar Bom ou Muito Bom	%	17,5	2002	↔️	2002	☹️
QUALIDADE DA ÁGUA BALNEAR						
Registos com qualidade da água balnear Boa	%	50,0	2002	⬆️	2001/2002	☹️
INFRA-ESTRUTURAS BÁSICAS						
Águas residuais tratadas	%	20,8	2002	⬆️	2000/2002	☹️
Resíduos sólidos urbanos valorizáveis	%	6,2	2002	⬆️	1999/2002	☹️

Tendência evolutiva do indicador:

- ↑ Crescimento com impacto positivo para a QV
- ↕ Diminuição com impacto positivo para a QV
- ↔ Estabilidade
- ↓ Crescimento com impacto negativo para a QV
- ↓ Diminuição com impacto negativo para a QV

Apreciação presente da situação em termos de Qualidade de Vida:

- 😊 Boa
- ☹️ Razoável
- ☹️ Má



A photograph of a modern architectural courtyard. The scene is framed by large, angular concrete overhangs in the foreground and background. The ground is covered in dry, yellowish-brown grass. A single, young tree stands in the center-right of the courtyard. In the background, there are more trees and a clear sky. The overall aesthetic is minimalist and geometric.

Condições Materiais Colectivas

Equipamentos Culturais

INDICADORES SELECIONADOS

- Bibliotecas de acesso ao público por 1000 habitantes
- Galerias de arte por 1000 habitantes
- Museus por 1000 habitantes

LEITURA DO TEMA

A oferta alargada de equipamentos culturais numa cidade contribui para diversificar as oportunidades na ocupação do tempo livre e de lazer da população, assegurando igualmente muitas vezes uma oferta de serviços de educação, exteriores ao sistema formal de ensino.

Facilitar o acesso ao livro e à cultura, difundir o conhecimento, dar a conhecer a diversidade das formas de criação e expressão artística, promover eventos, contam-se entre as inúmeras funções que estes equipamentos desempenham, para usufruto tanto da população que reside como daquela que utiliza a cidade, nomeadamente os turistas.

Para o cálculo deste indicador foram consideradas todas as bibliotecas municipais e bibliotecas privadas de acesso ao público. Não foram, assim, contabilizadas as bibliotecas escolares.

A função desempenhada pelas bibliotecas tem vindo a alterar-se. Tradi-

cionalmente vocacionadas para o empréstimo local ou domiciliário de livros, as bibliotecas são hoje equipamentos que oferecem um conjunto de recursos mais vastos designadamente o acesso a informação digital.

No ano 2000, o Porto tinha 111 bibliotecas de acesso ao público, valor correspondente a uma dotação de 0,42 por 1000 habitantes, superior à dotação da AMP e do País no seu conjunto.

Em termos evolutivos, comparando os últimos dados disponíveis com a situação em 1995, verifica-se que se reforçou a presença deste tipo de equipamento na cidade, tendência que foi igualmente registada ao nível da AMP e do País.

As galerias, para além de espelharem a produção artística e a vitalidade cultural de um território, constituem mais uma oportunidade para a população em termos de acesso à cultura, estando vocacionadas para um público mais específico ou mais interessado em diferentes performances artísticas (pintura, fotografia, B.D, escultura). Dadas estas características, as galerias enquanto equipamentos culturais atingem uma população menos alargada do que provavelmente os museus ou bibliotecas. No entanto e face à diversidade e rotatividade dos trabalhos que expõem, a actividade das galerias marca também o dinamismo cultural da cidade e a sua qualidade de vida.

No espaço de uma década o número de galerias de arte triplicou na cidade, facto que atesta do elevado dinamismo verificado ao nível deste tipo de oferta cultural. Em 2001 existiam 39 galerias instaladas no Porto, o que corresponde a um rácio de 0,15 por 1000 habitantes.

Dados comparativos do Urban
Audit I: **Número de Bibliotecas
Públicas – 1996.**

Média: 47,1

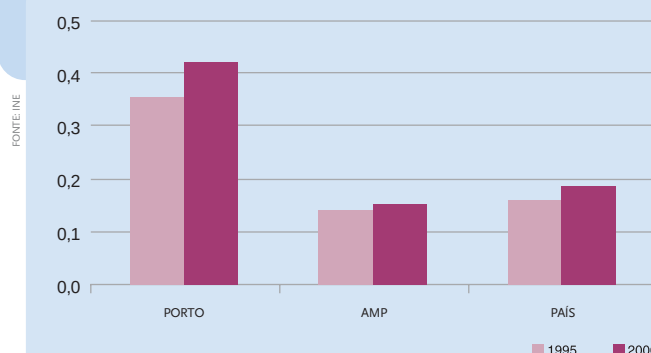
Mínimo: 1 (Estugarda, Dresden)

Máximo: 368 (Viena)

Cidade do Porto: 102

Número de cidades da amostra: 45

BIBLIOTECAS DE ACESSO AO PÚBLICO
POR 1000 HABITANTES



A maior concentração de galerias situa-se hoje no centro histórico e tradicional (refira-se, por exemplo, a Rua Miguel Bombarda e suas proximidades) como locais da cidade que têm contribuído para assegurar uma interessante dinâmica cultural local associada à actividade das galerias.

Também os museus estão entre os equipamentos culturais mais próximos da população da cidade, exercendo uma importante capacidade de atracção sobre os visitantes, tanto nacionais como estrangeiros. Estes equipamentos, face à diversidade dos objectos/temas que expõem e às actividades que promovem, constituem um importante veículo de difusão e sensibilização para a cultura da cidade.

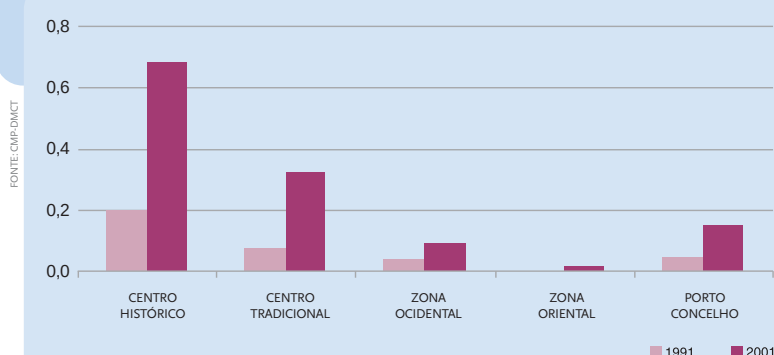
Uma análise da evolução do número de museus no espaço de uma década (1991-2001), traduz uma progressão clara de 14 para 26 museus que presentemente existem na cidade.

Alguns destes equipamentos, face às características mais diversificadas da intervenção que desenvolvem e, por isso, dos públicos que conquistam, adquiriram projecção que excede o âmbito da própria cidade e do país, como é o caso do Museu de Arte Contemporânea de Serralves que beneficia igualmente do facto de ser uma obra arquitectónica de referência.

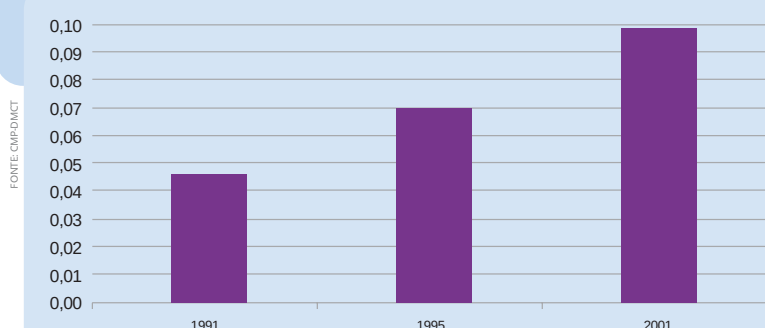
Outros, pela sua especificidade, pelo seu valioso património em termos de obras de arte e/ou da história que encerram constituem também referências incontornáveis no panorama cultural da cidade. Salientem-se a título de exemplo, o Museu Soares dos Reis, o Museu Romântico, o Museu do Carro Eléctrico ou o Museu de Arte Sacra.

Esta evolução significa, efectivamente, a criação de novas condições e oportunidades no âmbito dos equipamentos da cultura, uma das áreas que nos últimos anos tem contribuído para projectar a imagem da cidade.

GALERIAS POR 1000 HABITANTES



MUSEUS POR 1000 HABITANTES



Dados comparativos do Urban Audit I:
Número de Museus – 1996.

Média: 21,8
Mínimo: 1 (Patras)
Máximo: 152 (Viena)
Cidade do Porto: 10 (1981)
Número de cidades da amostra: 56

Equipamentos Desportivos

INDICADORES SELECIONADOS

- Pavilhões por 1000 habitantes
- Piscinas por 1000 habitantes
- Outras instalações por 1000 habitantes

LEITURA DO TEMA

Os equipamentos desportivos permitem a prática de diversas modalidades e a sua proximidade junto da comunidade favorece e estimula a actividade física de uma forma generalizada. Complementarmente, uma boa dotação em matéria de infra-estruturas desportivas permite à cidade afirmar o seu potencial para acolher eventos e manifestações ligadas ao desporto.

Incluem-se aqui os equipamentos desportivos pertencentes ao sistema escolar público, à administração local e central, às associações, às entidades privadas e instituições militares.

No que diz respeito às instalações desportivas, estas incluem: grandes campos, campos de ténis, pistas de atletismo, salas de desporto e instalações especiais (ex: picadeiros, campos de mini-golfe).

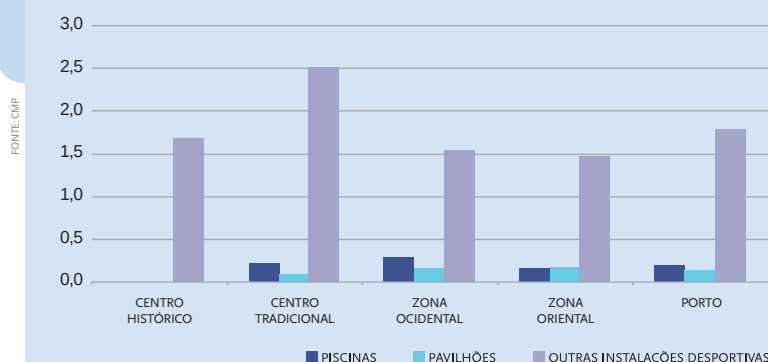
A actividade física, desde as idades mais jovens e entre os adultos, é uma excelente forma de ocupação do tempo livre e de lazer, desempenhando ainda um importante papel de prevenção ao nível da saúde e constituindo um factor inegável de bem estar social.

Em matéria de infra-estruturas desportivas, a cidade dispõe actualmente de 49 piscinas, 34 pavilhões e 469 instalações desportivas. Estes valores traduzem uma dotação por 1000 habitantes de 0,19; 0,13 e 1,78, respectivamente.

No que respeita à repartição espacial destes equipamentos desportivos na cidade, refira-se o facto de o centro histórico não dispor nem de piscinas nem de pavilhões, situação explicável em função das características urbanísticas daquela zona e da sua própria dimensão.

É ainda de salientar o facto de, para todas as zonas da cidade, as «outras instalações desportivas» constituírem a oferta predominante à população, o que é explicável pelo facto de de muitas dessas instalações não exigirem áreas de grandes dimensões, como é o caso dos pequenos campos e das salas de desporto, que são as que existem maioritariamente.

EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS POR 1000 HABITANTES (2001)



Equipamentos Educativos

INDICADORES SELECIONADOS

- Estabelecimentos do ensino básico e secundário por 1000 habitantes
- Computadores no ensino básico e secundário por 100 alunos

LEITURA DO TEMA

Componente decisiva do desempenho global do sistema educativo, a rede de estabelecimentos escolares deve procurar ajustar-se ao dinamismo demográfico do centro urbano.

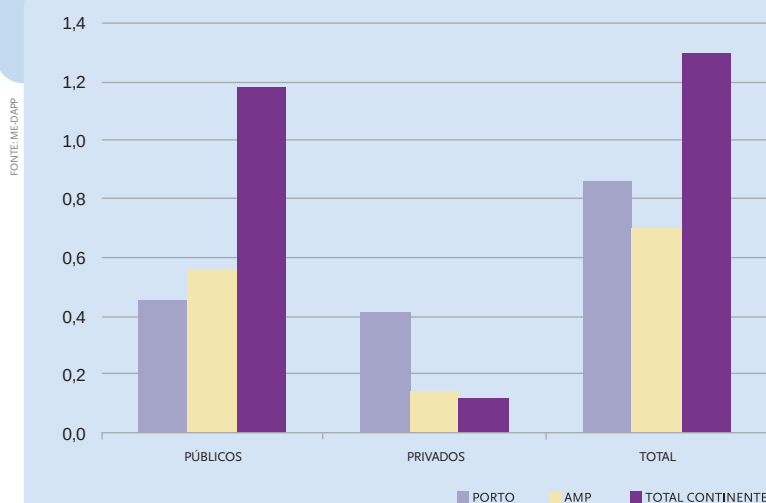
No plano qualitativo é inquestionável que as infra-estruturas ligadas ao sector da educação estejam adequadas às exigências de modernização do ensino disponibilizando, nomeadamente, o acesso às novas tecnologias.

Numa metrópole, a gestão da rede de equipamentos educativos do ensino básico e secundário confronta-se, frequentemente, com situações contrastantes de, por um lado, desertificação da população escolar nas áreas urbanas em perda e, por outro lado, com a necessidade de realizar investimentos de expansão e de modernização nas zonas de forte crescimento.

Analisando a dotação dos estabelecimentos do ensino básico e do secundário por 1000 habitantes verifica-se para o Porto um valor de 0,86, com 0,45 estabelecimentos do ensino público por 1000 habitantes e 0,41 do ensino privado. Esta diferença, que é mínima no caso do Porto, é mais acentuada na AMP, onde a oferta do ensino público é predominante com 0,56 estabelecimentos por 1000 habitantes sendo o correspondente valor no ensino privado de 0,14 estabelecimentos por 1000 habitantes. Esta diferença é ainda maior no Continente com valores de 1,18 e 0,12 respectivamente.

Pelo carácter de excepção relativamente aos outros âmbitos geográficos, é de notar ainda, relativamente à relação ensino público/ensino privado e, no que se relaciona com os estabelecimentos do ensino secundário, que o ensino privado adquire no Porto um peso muito significativo (20 estabelecimentos) quando comparado com o peso do ensino público (15 estabelecimentos).

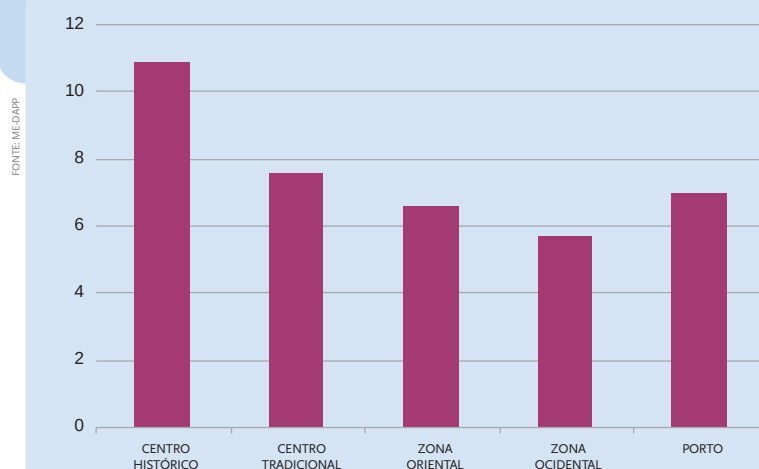
ESTABELECIMENTOS DO ENSINO BÁSICO E SECUNDÁRIO
POR 1000 HABITANTES (1999/2000)



O número de computadores no ensino básico e secundário é um importante indicador de caracterização da dotação do parque escolar quanto ao acesso às novas tecnologias da informação. A utilização das novas tecnologias constitui uma ferramenta de base que capacita os indivíduos para compreenderem a nova linguagem através da qual se processa a comunicação no mundo de hoje e acima de tudo prepara os estudantes para os futuros desafios profissionais.

No Porto o número de computadores por 100 alunos é ainda baixo, sendo de assinalar alguma variabilidade deste indicador à escala intra-urbana. Presentemente, a relação entre o número de computadores e o número de alunos é mais favorável no caso da área central da cidade – centro histórico e tradicional. O envelhecimento populacional e a redução associada dos indivíduos que frequentam estes graus de ensino ajudam certamente a explicar esta melhor dotação do centro do Porto.

COMPUTADORES POR 100 ALUNOS (2002/2003)



Equipamentos Sociais e de Saúde

INDICADORES SELECIONADOS

- Creches por 1000 habitantes
- Jardins de infância por 1000 habitantes
- Centros de dia, lares e apoio domiciliário por 1000 habitantes
- Camas de hospitais por 1000 habitantes
- Centros de saúde e extensões por 1000 habitantes
- Médicos por 1000 habitantes

LEITURA DO TEMA

A oferta de equipamentos sociais numa cidade, desde os equipamentos sócio-educativos (creches e jardins de infância) aos equipamentos destinados ao acolhimento de idosos, constitui uma importantíssima resposta social para as famílias. A oferta de equipamentos na área da saúde, desde os hospitais centrais (abertos a uma população mais vasta) aos serviços médicos de proximidade (destinados à população residente) são essenciais para assegurar os cuidados imprescindíveis à qualidade de vida dos indivíduos.

Particularmente nos meios urbanos, as progressivas alterações nas estruturas familiares, designadamente com a redução das famílias alargadas e com a presença cada vez maior da mulher no mercado de trabalho, conduziram a significativas mudanças nos planos social e educativo, desde logo no que respeita ao acompanhamento dos filhos mais novos.

No que diz respeito às creches, equipamentos que acolhem crianças entre os 3 meses e os 3 anos, a dotação da cidade em termos de capacidade instalada era de 11 lugares por 1000 habitantes em 2001, tendo vindo a registar-se uma evolução favorável deste indicador no período em análise (1995-2001). Espacialmente, é na área central da cidade – centro histórico e centro tradicional – que se regista uma oferta mais satisfatória e a evolução mais favorável, já que não só se verificou uma quebra populacional nestas áreas como o número de lugares em termos absolutos cresceu ligeiramente.

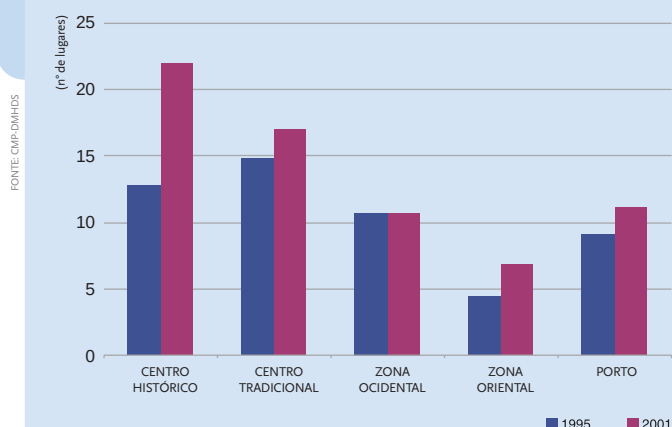
Em contrapartida, a zona oriental da cidade é a mais penalizada quanto à oferta deste tipo de equipamentos – a oferta de lugares em creches por 1000 habitantes situa-se nos 4,5 em 1995 e cresce moderadamente para 6,8 em 2001, não obstante ter sido esta a área da cidade onde o acréscimo absoluto de lugares foi maior (45% na zona oriental; 12% no conjunto da cidade). Na zona ocidental da cidade, a capacidade das creches no mesmo período temporal manteve-se estável.

Este indicador inclui estabelecimentos públicos e privados.

Dados comparativos do Urban
Audit I: **Total de lugares em creches por 1000 habitantes – 1996.**

Média: 21,3
Mínimo: 0,8 (Graz)
Máximo: 58,6 (Estocolmo)
Cidade do Porto: 6,8
Número de cidades da amostra: 34

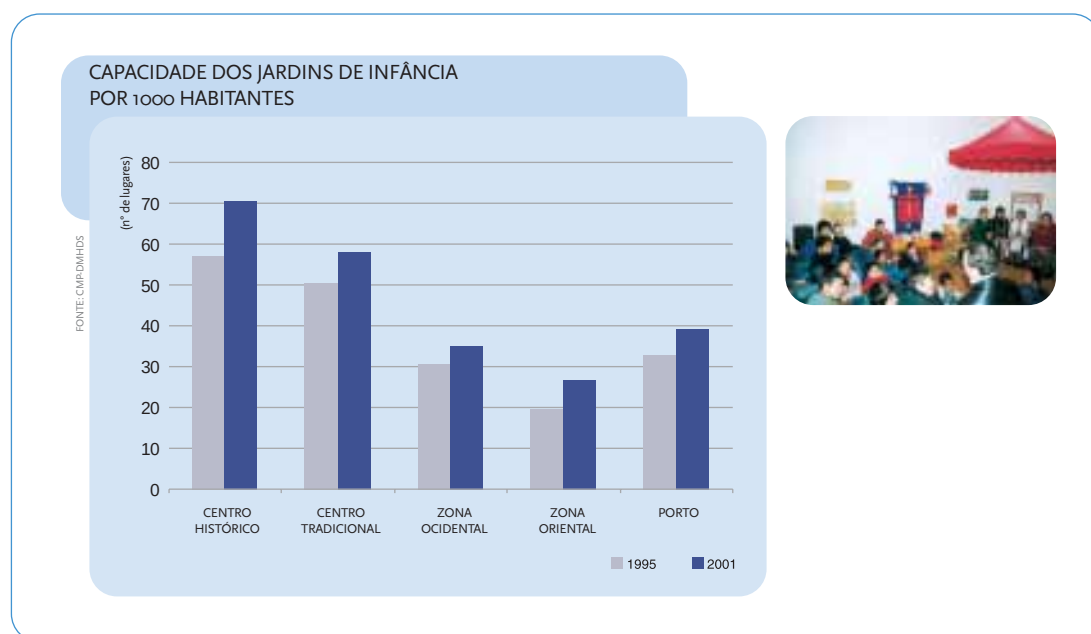
CAPACIDADE DAS CRECHES POR 1000 HABITANTES



No que diz respeito à repartição entre oferta pública e oferta privada, em 2001, regista-se a seguinte situação: 14% de lugares em creches públicas, 29% em estabelecimentos privados e os restantes 57% em instituições particulares de solidariedade social. Refira-se que a oferta privada era, em 2001, inexistente no centro histórico e em contrapartida, na zona ocidental era nula a capacidade em equipamentos públicos.

Quanto aos jardins de infância, o Porto exibe uma dotação claramente superior à das creches. Em 2001, a capacidade instalada era de 39 lugares por 1000 habitantes. Em termos de tendência e, de uma forma geral para as diferentes zonas da cidade, a evolução na oferta em jardins de infância é muito semelhante à oferta em creches, verificando-se que a cidade passou a estar melhor dotada neste tipo de equipamentos.

Em números absolutos, a dotação em jardins de infância, na cidade, passou de 9415 lugares em 1995 para 10318 em 2001, o que representou um aumento de aproximadamente 10%.



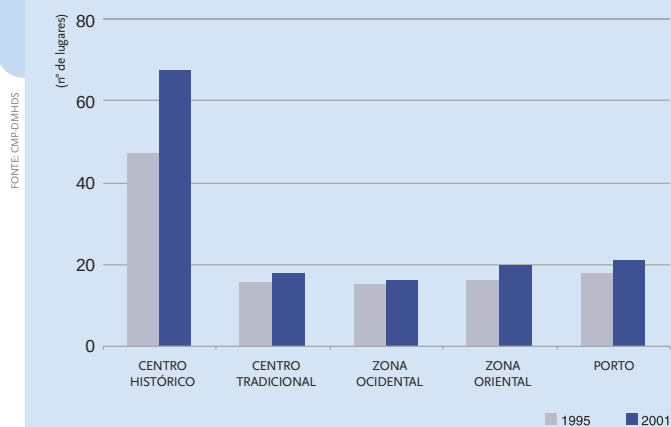
As zonas da cidade que se encontram mais bem servidas em jardins de infância são o centro histórico e o centro tradicional (a quebra populacional acentuada compensou a redução efectiva verificada ao nível da capacidade existente) e no pólo oposto a zona oriental. Com uma dotação bastante inferior a capacidade dos jardins de infância por 1000 habitantes nesta zona, em 2001, era de 27 lugares (aproximadamente 1/3 do rácio relativo à zona histórica), apesar do acréscimo absoluto de lugares ter sido significativo (29% entre 1995 e 2001). Na zona ocidental este crescimento foi apenas de 13%.

No contexto actual, marcado por um progressivo envelhecimento da população europeia, verifica-se que muitos dos idosos vivem sós. Factores sócio-demográficos relacionados com o redimensionamento dos agregados domésticos – diminuição das famílias alargadas e aumento das famílias nucleares – contribuem para uma disponibilidade cada vez mais reduzida para os familiares tratarem dos idosos.

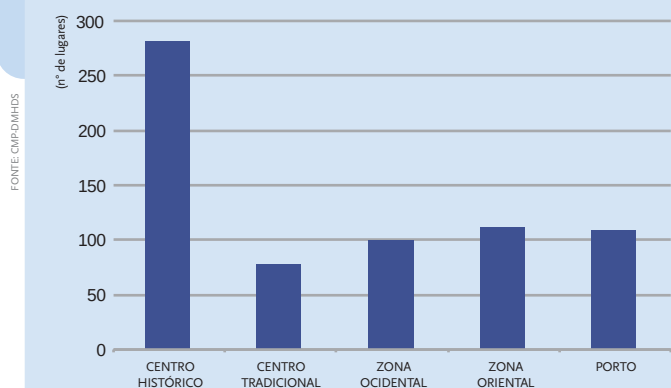
Conhecendo-se as tendências demográficas do Porto, em particular o seu envelhecimento contínuo (em dez anos, a proporção de residentes com 65 anos de idade e mais passou de 15% para 20%, de acordo com os dados censitários), imediatamente se percebe a importância de equipamentos que garantam o acolhimento dos mais velhos, em lares e centros de dia, bem como a prestação de serviços de apoio domiciliário. Analisando a dotação neste tipo de equipamentos entre 1995 e 2001, no Porto, verifica-se um aumento muito ligeiro na oferta – o número de lugares por 1000 habitantes cresceu de 17,8 em 1995 para 21,0 lugares em 2001. Este aumento foi mais notório no caso do centro histórico, onde ocorreu o maior crescimento no número de lugares em lares, centros de dia e apoio domiciliário: de 47,2 lugares passou para 67,2 lugares por 1000 habitantes.

Analizando a dotação neste tipo de equipamentos tendo em conta, não a generalidade dos habitantes, mas

CAPACIDADE DOS LARES, CENTROS DE DIA E APOIO DOMICILIÁRIO POR 1000 HABITANTES



CAPACIDADE DOS LARES, CENTROS DE DIA E APOIO DOMICILIÁRIO POR 1000 HAB. (> 65 ANOS EM 2001)



antes a população potencialmente utilizadora (indivíduos com 65 e mais anos) verifica-se que o centro histórico mantém a relação mais favorável de 281 lugares por mil idosos residentes, dotação que é claramente superior à das restantes zonas da cidade.

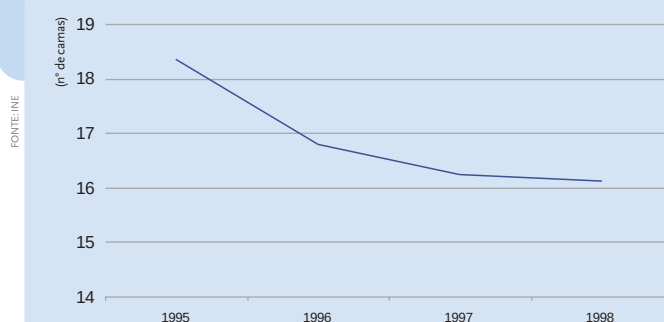


No que diz respeito ao sector da saúde, é particularmente difícil avaliar a sua dotação infraestrutural através de um qualquer indicador, já que a sua leitura está intimamente relacionada com factores de natureza demográfica, social e tecnológica que interferem directamente sobre o funcionamento do sistema de saúde.

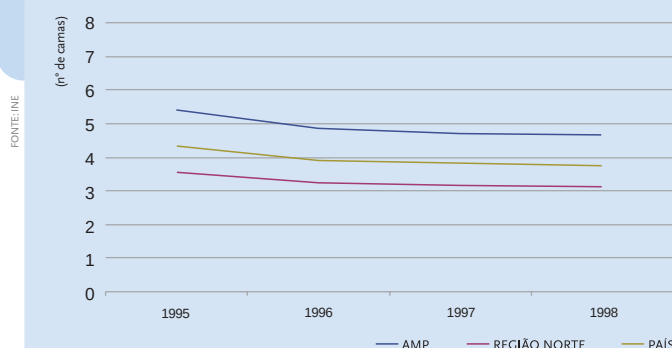
No último ano para o qual existem dados disponíveis (1998) os hospitais da cidade dispunham de 16,1 camas por 1000 habitantes, contra as 4,6 camas dos hospitais da AMP, as 3,1 camas dos hospitais da Região Norte ou as 3,8 camas dos hospitais do País, pelo que se pode concluir que a cidade do Porto se encontra bastante melhor dotada relativamente à AMP, à Região Norte e ao País.

Apesar de a capacidade hospitalar se revelar presentemente mais favorável para o Porto, facto indissociável das funções assumidas pela cidade na área da saúde, centralizando a oferta mais especializada de toda a região Norte, verifica-se uma tendência generalizada, de diminuição do número de camas por 1000 habitantes, para todos estes âmbitos geográficos. É de sublinhar ainda que o crescimento negativo mais acentuado se verifica na cidade do Porto; não obstante a própria quebra da população residente, esta constitui uma característica marcante que se vem mantendo pelo menos desde 1995 e até 1998.

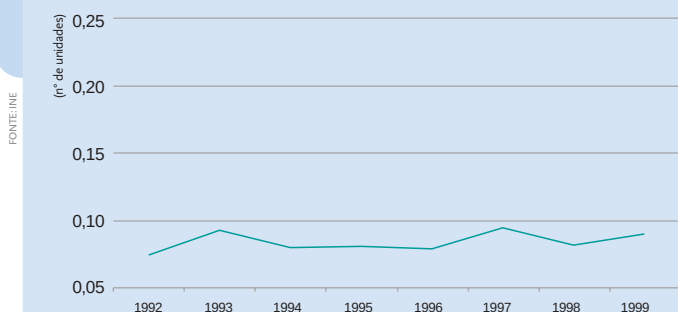
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CAMAS DE HOSPITAIS
POR 1000 HABITANTES, NO PORTO



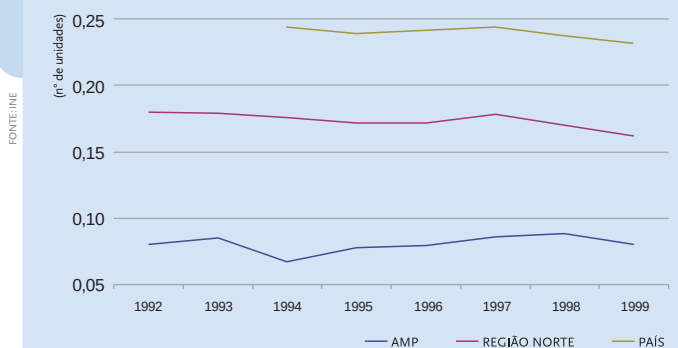
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CAMAS DE HOSPITAIS
POR 1000 HABITANTES



EVOLUÇÃO DOS CENTROS DE SAÚDE E EXTENSÕES
POR 1000 HABITANTES, NO PORTO



EVOLUÇÃO DOS CENTROS DE SAÚDE E EXTENSÕES
POR 1000 HABITANTES



Face à tendência marcada de envelhecimento populacional, é no entanto de prever um aumento das necessidades em termos de serviços de saúde, designadamente ao nível dos cuidados primários e continuados.

Por oposição ao indicador «camas de hospital por 1000 habitantes», em que a cidade do Porto está mais bem dotada comparativamente com os outros âmbitos geográficos, o indicador «centros de saúde e extensões por 1000 habitantes» revela que a cidade do Porto, e de igual modo a AMP, dispõem de uma oferta que fica aquém dos valores de referência da RN e do País, que oscila, no período de 1992 a 1999, entre 0,07 e 0,09 centros de saúde e extensões por 1000 habitantes, a qual é suplantada pela Região Norte e País.

Relativamente à evolução da tendência entre 1992 e 1999, para a cidade do Porto, os dados para os centros de saúde e suas extensões revelam um comportamento com algumas oscilações, decorrentes das sucessivas reorganizações da respectiva rede: a oferta é ligeiramente mais elevada nos anos de 1993 e 1997, mantém-se estável entre 1994 e 1996 e dá sinais de recuperar a partir de 1998.

O indicador Médicos por 1000 habitantes, previsto igualmente neste tema, não é objecto de apresentação de dados pelo facto de até esta altura não ter sido possível reunir a informação de base necessária.

Património

INDICADORES SELECIONADOS

- Imóveis de interesse nacional e público
- Espaço público requalificado

LEITURA DO TEMA

O património representa uma componente forte da identidade da cidade e é usufruto de todos quantos, residindo na cidade ou simplesmente visitando-a, se interessam pela sua história. O património tende a ser valorizado em múltiplas perspectivas: arquitectónica e urbanística, cultural, estética e histórica e evoca de uma forma geral a história da cidade.

Num estudo de âmbito nacional de José Mendes (1999) intitulado «Onde Viver em Portugal», no indicador Património, a cidade do Porto ocupa a 3ª posição no ranking nacional das capitais de distrito.

O património construído de uma metrópole é indissociável de algumas características que reconhecemos em certas cidades como a sua monumentalidade, a singularidade da sua paisagem, a própria vivência urbana.

O Porto apresenta um património construído de grande valor, cuja reabilitação tem contribuído para a qualificação urbanística, paisagística e arquitectónica da cidade. O esforço na preservação e conservação do património da cidade do Porto, particularmente concentrado no seu centro histórico, tem sido acompanhado por uma evolução positiva ao nível da classificação do património nos últimos anos: dos 62 imóveis de interesse nacional e público classificados pelo IPPAR em 1991 passou-se, em 2000, para 72.

IMÓVEIS DE INTERESSE NACIONAL E PÚBLICO (nº)

FONTE: CIP/DIMCT

Âmbito territorial	2000	2001	2002
Aldoar	1	1	1
Bonfim	3	4	4
Campanhã	1	1	1
Cedofeita	1	2	2
Foz do Douro	5	6	6
Lordelo do Ouro	2	2	3
Massarelos	2	3	3
Miragaia	10	11	11
Nevogilde	1	1	1
Paranhos	0	0	0
Ramalde	2	3	3
Santo Ildefonso	4	6	7
São Nicolau	11	12	12
Sé	13	15	15
Vitória	8	10	11
Centro Histórico	42	48	49
Centro Tradicional	10	15	16
Zona Ocidental	9	10	11
Zona Oriental	3	4	4
Porto	62	69	72

NOTA: Alguns imóveis como, por exemplo, a Muralha Fernandina ou a Zona Histórica, localizam-se em mais do que uma freguesia, pelo que o valor de cada zona não corresponde obrigatoriamente à soma das freguesias que a integram.

Quanto à localização espacial do património classificado na cidade, ela é reveladora do peso da cidade histórica: os escassos imóveis existentes na zona oriental da cidade contrastam com uma elevada concentração no núcleo histórico e na Baixa Tradicional da cidade: 68% de imóveis localiza-se no Centro Histórico, a que acresce 22 % na Baixa tradicional.

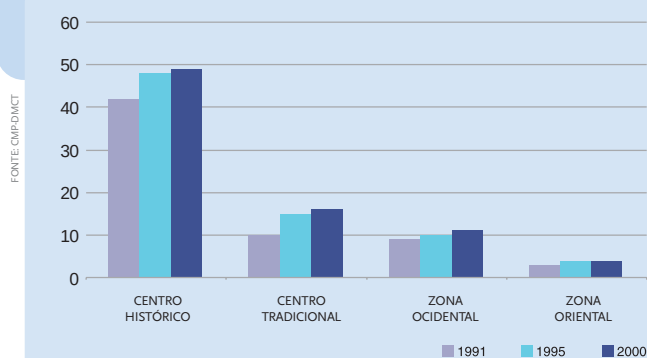
Naturalmente, um aumento de património classificado traduz não só um esforço na sua preservação e consequente valorização da identidade sócio-cultural, como pode representar ainda um ponto forte na dinamização de alguns sectores estratégicos para o desenvolvimento económico e urbano da cidade, como por exemplo, o sector do turismo, que aposta cada vez mais na atracção de visitantes para a cidade.

A ideia de que o património de uma cidade se deve em grande medida à componente física do seu edificado, com potencialidades para ser reconhecido pelo IPPAR é, sem dúvida, importante. No entanto, existe a consciência de que o património extravasa esta dimensão física, englobando uma componente humana de grande valor.

Com efeito, o património da cidade, quando recuperado e conservado, pode ser integrado em roteiros culturais e turísticos bem organizados, tanto para consumo interno como para consumo externo, potenciando a criação de riqueza (maior dinamismo comercial, mais emprego) e desse modo contribuindo para a qualidade de vida da cidade.

Ainda que não se apresentem nesta altura valores relativos ao «espaço público requalificado» (não está ainda operacionalizada a forma de recolha e tratamento das variáveis de base) este será igualmente um dos indicadores a privilegiar futuramente. As intervenções de requalificação do espaço físico constituem uma componente importante para a elevação da qualidade de vida na cidade criando condições para uma nova apropriação do território, frequentemente mais adequada à multiplicidade das formas de uso, dos comportamentos e estilos de vida que caracterizam a sociedade contemporânea. Com efeito, o espaço público é, por excelência, estruturador das relações entre o centro urbano e os seus habitantes e um local privilegiado de identificação colectiva.

IMÓVEIS DE INTERESSE NACIONAL E PÚBLICO



Mobilidade

INDICADORES SELECIONADOS

- Velocidade média em transporte individual
- Velocidade média em transporte público
- Lugares em parques de estacionamento

LEITURA DO TEMA

No contexto presente em que a intensidade e diversidade das dependências de natureza funcional e económica entre espaços forjam novas formas de estruturação do território, as exigências em termos de condições de mobilidade e de transporte crescem e marcam decisivamente a qualidade de vida dos cidadãos.

Grande parte das cidades defronta-se, actualmente, com problemas graves de congestionamento de tráfego. Se, por um lado, as necessidades de deslocação dos indivíduos, de bens e serviços, no âmbito do «espaço de fluxos» em que as metrópoles actuais se converteram têm vindo a aumentar, por outro lado, assiste-se a uma utilização massificada do automóvel, com consequências negativas em termos ambientais mas também de escoamento do próprio tráfego.

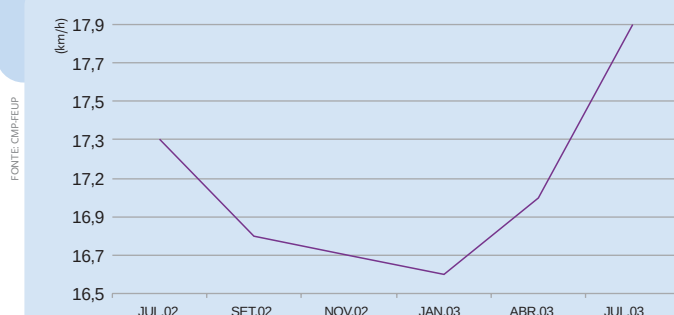
Segundo o Inquérito à Mobilidade realizado em 2000, nos dias úteis realizam-se 1,16 milhões de viagens com origem ou destino na cidade do Porto, o que perfaz 36% do total das viagens geradas na AMP. Atendendo ao modo de transporte utilizado, verifica-se a importância que assume o transporte individual neste conjunto de deslocações: metade das viagens com origem ou destino na cidade realizam-se em automóvel, ou seja, cerca de 576.000 viagens por dia. Este número é elucidativo da pressão automóvel num centro urbano com 40 km² e com uma rede viária pouco densa. Por sua vez, o transporte colectivo representa 28% do total das viagens. A juntar ao crescimento do tráfego motorizado e ao problema estrutural da baixa densidade da rede viária, a insuficiência de eixos estruturantes contribui para que as condições de circulação sejam bastante desfavoráveis.

Entre Julho de 2002 e Julho de 2003, a velocidade média de circulação em automóvel, na hora de ponta, variou entre 17,3 km/h e 16,5 km/hora. Registos efectuados no período nocturno revelam que, na ausência de restrições significativas, a velocidade seria de 30 km/hora.

A velocidade média em transporte público que o gráfico permite observar é, tal como seria de esperar, relativamente mais baixa quando comparada com o transporte individual.

A **velocidade média** do percurso resulta do quociente entre a distância percorrida e o tempo total gasto em percorrer essa distância, incluindo neste não apenas o tempo em que o veículo está em movimento, mas também o tempo parado. A extensão total da rede observada é de 30 km (dividida em 44 segmentos) e as observações são efectuadas durante o período de ponta da manhã (entre as 07:30 e as 10:00).

VELOCIDADE MÉDIA EM TRANSPORTE INDIVIDUAL

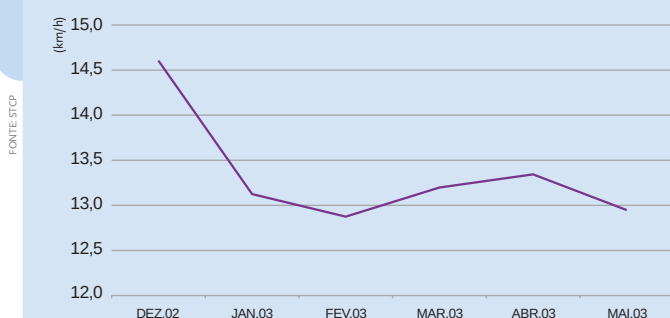


A análise da série temporal disponível revela uma relativa estabilidade da velocidade de circulação em transporte público, atingindo um valor médio de 12,9 km/hora, no mês de Maio de 2003.

Aumentar a capacidade de estacionamento em parques subterrâneos tem constituído, até ao momento, um objectivo da estratégia local de intervenção pública na área da mobilidade que pretende reduzir o estacionamento na via pública, facilitar as condições de circulação e garantir uma melhor acessibilidade a certas áreas, designadamente da Baixa.

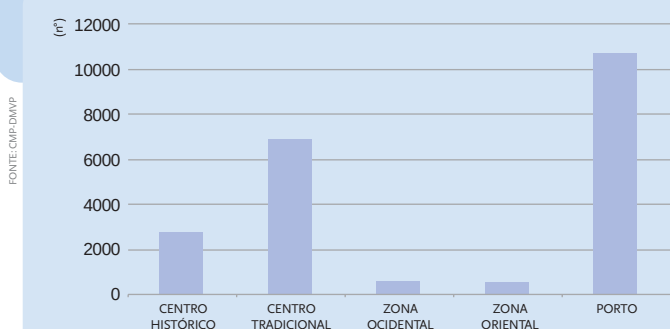
Velocidade comercial calculada com base na frota de autocarros da STCP considerando apenas as linhas em funcionamento no concelho do Porto. Inclui as paragens para entrada e saída de passageiros e as paragens devidas ao congestionamento de trânsito. Não foram ainda considerados elementos relativos à entrada em funcionamento do Metro.

VELOCIDADE MÉDIA EM TRANSPORTE PÚBLICO



No ano de 2002 o Porto dispunha de 10 624 lugares em parques de estacionamento devidamente legalizados. Deste total, 91% dizem respeito a uma oferta localizada na área central da cidade: 65% na zona da Baixa Tradicional e 26% no Centro Histórico.

LUGARES EM PARQUES DE ESTACIONAMENTO (2002)



Comércio e Serviços

INDICADORES SELECIONADOS

- Estabelecimentos de comércio a retalho por 1000 habitantes
- Serviços de apoio à população por 1000 habitantes
- Hotéis e restaurantes por 1000 habitantes

LEITURA DO TEMA

Actividades características da base económica das cidades, o comércio a retalho e os serviços de apoio à população estão directamente relacionados com as necessidades mais comuns das famílias. No caso da oferta relacionada com a restauração e hotelaria, esta não se dirige apenas ao consumo da população local, mas sobretudo ao consumo por parte de visitantes e turistas. O grau de facilidade/comodidade deste conjunto de serviços condiciona a qualidade de vida e a actividade das metrópoles para as quais estes sectores são, frequentemente, essenciais para o dinamismo da sua economia.

Estabelecimentos de comércio a retalho inclui genericamente: produtos alimentares; bebidas e tabaco; produtos farmacêuticos; médicos; cosméticos e de higiene; comércio a retalho de outros produtos (têxteis, vestuário, calçado, móveis e electrodomésticos, entre outros), comércio a retalho de artigos em segunda mão.

Serviços de apoio à população inclui: bancos, agências de viagens, actividades dos correios, seguros de vida e seguros de não vida, aluguer de veículos automóveis, laboratórios de análises clínicas e outras actividades de serviços.

O comércio a retalho de bens de consumo corrente, muitas vezes designado «comércio de proximidade» contribui para a vitalidade e animação das áreas centralizadas das cidades, desempenhando um papel social importante, nomeadamente ao assegurar uma oferta de serviços indispensável aos segmentos da população envelhecidos ou de fracos rendimentos que não acedem às grandes superfícies comerciais periféricas. A presença do comércio no tecido urbano do Porto é marcante. Apesar da crise que o sector do comércio tradicional vem atravessando um pouco por toda a Europa, associada à afirmação crescente de novos modos de distribuição, ele mantém uma forte representatividade na cidade. A oferta em estabelecimentos de comércio a retalho na cidade era, no ano de 1999, de 10,5 estabelecimentos por 1000 habitantes, valor que representa quase o dobro da oferta da AMP e do País no seu conjunto.

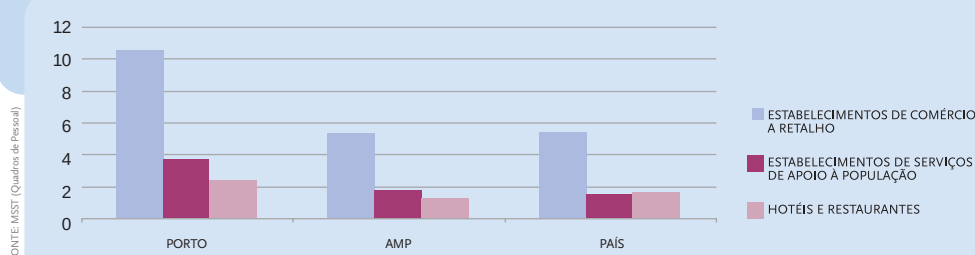
Considerando agora a oferta de serviços de apoio à população, de consumo mais frequente, o Porto continua a apresentar uma dotação claramente superior à da AMP e do País. Tal como acontecia com o comércio a retalho, a dotação do Porto (3,7 estabelecimentos por 1000 habitantes) representa aproximadamente o dobro da dotação que apresentam a AMP e o País.

Por último, no que diz respeito à oferta referente ao ramo da hotelaria e da restauração, aquilo que se verifica é que também neste caso, o Porto apresenta um nível de dotação mais elevado (2,4 estabelecimentos por 1000 habitantes) do que o dos restantes territórios de referência, embora neste contexto caiba sublinhar que o País ultrapassa a AMP com dotações respectivamente de 1,6 e 1,3 unidades de hotelaria e restauração por 1000 habitantes.

Ainda que, no seu conjunto, os números atrás apresentados configurem uma situação de relativo favorecimento da cidade do Porto face à sua Área Metropolitana bem como em termos nacionais, importa ter presente o facto de ela resultar de uma análise da relação entre a oferta instalada na cidade e a população residente e não atender à presença diária de um número muito significativo de pessoas que, não habitando, trabalham ou visitam a cidade e que são consumidoras deste tipo de comércio e serviços.



ESTABELECIMENTOS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS POR 1000 HABITANTES (1999)



Quadro Síntese

INDICADORES	UNIDADES	ÚLTIMO VALOR / ANO		TENDÊNCIA / PERÍODO		QV - SITUAÇÃO
EQUIPAMENTOS CULTURAIS						
Bibliotecas de acesso ao público por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	0,42	2000	↑	1995/2000	😊
Galerias de arte por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	0,15	2001	↑	1991/2001	😊
Museus por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	0,10	2001	↑	1991/2001	😊
EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS						
Pavilhões por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	0,13	2000	—	—	😞
Piscinas por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	0,19	2000	—	—	😞
Outras instalações desportivas por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	1,78	2000	—	—	😊
EQUIPAMENTOS EDUCATIVOS						
Estabelecimentos do EB e Sec. por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	0,86	2000	—	—	😊
Computadores no EB e Sec. por 100 alunos	nº/100 al.	7	2002/2003	—	—	😞
EQUIPAMENTOS SOCIAIS E DE SAÚDE						
Capacidade dos jardins de infância por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	39	2001	↑	1995/2001	😊
Capacidade das creches por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	11	2001	↑	1995/2001	😊
Capacidade dos lares, centros de dia e apoio domiciliário por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	21	2001	↔	1995/2001	😞
Camas de hospitais por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	16,1	1998	↓	1995/1998	😞
Centros de saúde e extensões por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	0,09	1999	↓	1995/1998	😞
Médicos por 1000 habitantes	—	—	—	—	—	—
PATRIMÓNIO						
Imóveis de interesse nacional e público	nº	72	2000	↑	1991/2000	😊
Espaço público requalificado	—	—	—	—	—	—
MOBILIDADE						
Velocidade média em transporte individual	km/hora	17,9	Julho 2003	—	—	😞
Velocidade média em transporte público	km/hora	12,9	Maio 2003	—	—	😞
Lugares em parques de estacionamento	nº	10.624	2002	↑	2001/2002	😊
COMÉRCIO E SERVIÇOS						
Estabelecimentos de comércio a retalho por 1000 hab.	nº/1.000 hab	10,5	1999	—	—	😊
Serviços de apoio à população por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	3,7	1999	—	—	😊
Hotéis e restaurantes por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	2,4	1999	—	—	😊

Tendência evolutiva do indicador:

- ↑ Crescimento com impacto positivo para a QV
- ↓ Diminuição com impacto positivo para a QV
- ↔ Estabilidade
- ↓ Crescimento com impacto negativo para a QV
- ↓ Diminuição com impacto negativo para a QV

Apreciação presente da situação em termos de Qualidade de Vida:

- 😊 Boa
- 😊 Razoável
- 😞 Má



Condições Económicas

Rendimento e Consumo

INDICADORES SELECIONADOS

- Remuneração média mensal (ganho)
- Quociente entre os percentis 80 e 20 da remuneração média mensal (ganho)
- Pensionistas de invalidez e sobrevivência por 1000 habitantes
- Beneficiários do Rendimento Social por 1000 habitantes
- Levantamentos multibanco
- Automóveis ligeiros por 1000 habitantes
- Lares com acesso à Internet

LEITURA DO TEMA

A avaliação da Qualidade de Vida de uma cidade em termos económicos passa, nomeadamente, por uma análise das dimensões do rendimento e consumo, já que estas têm consequências directas no nível de vida dos indivíduos sendo igualmente fundamentais para aferir de um centro urbano enquanto núcleo de actividades produtivas.

Os indicadores seleccionados pretendem analisar os níveis de rendimento e de consumo dos residentes e dos utilizadores da cidade em termos médios, mas também detectar disparidades existentes, que poderão traduzir eventuais segmentações sociais ou espaciais na cidade.

O indicador **Remuneração média mensal (ganho)** é calculado com base na informação recolhida através do inquérito Quadros de Pessoal, o qual não abrange a Função Pública nem os Profissionais Liberais.

Os quatro primeiros indicadores seleccionados pretendem aferir do

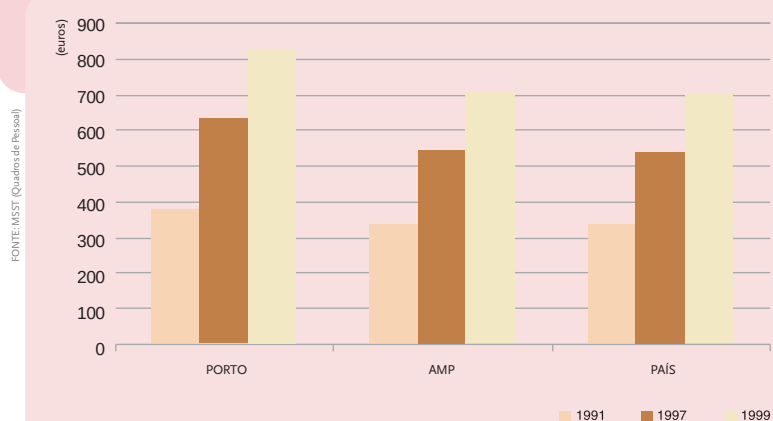
nível e da evolução recente dos rendimentos na cidade do Porto.

No que diz respeito à remuneração média mensal (ganho) auferida pelos trabalhadores por conta de outrem nos estabelecimentos sediados no concelho do Porto, verificava-se que, em média cada um desses trabalhadores ganhava, em 1991, 377 euros, tendo esse valor passado para 822 euros em 1999. Estes valores são superiores aos valores médios registados para a AMP e para o País (nestas duas zonas os valores médios são praticamente iguais): mais 13% no primeiro ano e mais 17% no segundo.

Dados comparativos do Urban Audit
I: Rendimento médio semanal dos agregados familiares – 1991/1997.

Média: 347 euros
Mínimo: 232 euros (Lille, 1995)
Máximo: 535 euros (Leeds, 1996)
Número de cidades da amostra: 32

REMUNERAÇÃO MÉDIA MENSAL (GANHO)



Entrando em linha de conta com a inflação verificada, podemos analisar este indicador a preços constantes (deflacionado pelo índice de preços no consumidor).

Mesmo a preços constantes constata-se um significativo aumento entre 1991 e 1999 (particularmente significativo entre 1997 e 1999) tendo a remuneração média mensal, no Porto, passado de 377 para 822 euros, o que equivale a uma taxa média anual de crescimento de 5,5%, enquanto que a mesma taxa calculada para o País é da ordem dos 4,8%.

No seu conjunto, os dados apresentados evidenciam, assim, um claro ganho real do poder de compra na cidade do Porto.

Convém realçar mais uma vez que a análise efectuada tem por base os dados dos Quadros do Pessoal, não contemplando, portanto, a totalidade dos trabalhadores. Este facto é particularmente relevante quando se compara com outros indicadores semelhantes mas obtidos a partir de metodologias diferentes.

Para complementar a informação sobre a remuneração média mensal recorreu-se a um indicador de disparidade salarial. Nesse sentido, utilizou-se o quociente entre os percentis 80 e 20 da remuneração média mensal.

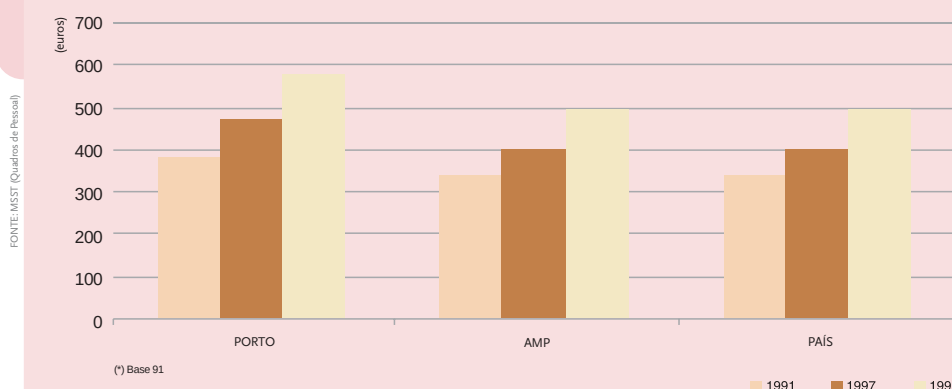
Constata-se que na cidade do Porto este quociente é mais elevado do que nos restantes âmbitos geográficos considerados (2,73 sendo o correspondente valor de 2,37 na Área Metropolitana e de 2,39 a nível nacional), traduzindo uma maior disparidade salarial.

Esta maior disparidade salarial verificada no Porto, que indicia uma maior segmentação sócio-económica, também existe quando se compara a situação em Portugal com o resto da Europa. Como informação complementar e embora com um âmbito de inquirição diferente e relativo não à remuneração mas ao rendimento disponível, apresenta-se na caixa ao lado os quocientes entre os percentis 80 e 20 do rendimento disponível nos países da União Europeia. A disparidade verificada em Portugal é bastante superior à média europeia, só acompanhada pelo caso da Grécia e, a maior distância, pelo da Espanha.

Um dos grupos mais vulneráveis em termos de rendimento e, consequentemente, de consumo, é o dos pensionistas por invalidez e sobrevivência.

O indicador **Quociente entre os percentis 80 e 20 da remuneração média mensal** é uma medida de dispersão dos salários, comparando os que ganham mais com os que ganham menos, mas excluindo os casos mais extremos (os 20% dos trabalhadores que ganham mais e os 20% que ganham menos). Assim, o percentil de ordem 80 é o valor abaixo do qual se verificam 80% dos salários reportados (nos Quadros de Pessoal) e, portanto 20% dos salários têm um montante acima daquele valor. De igual forma, o percentil de ordem 20 é o valor abaixo do qual 20% dos salários são inferiores e 80% são superiores.

REMUNERAÇÃO MÉDIA MENSAL (GANHO) A PREÇOS CONSTANTES*



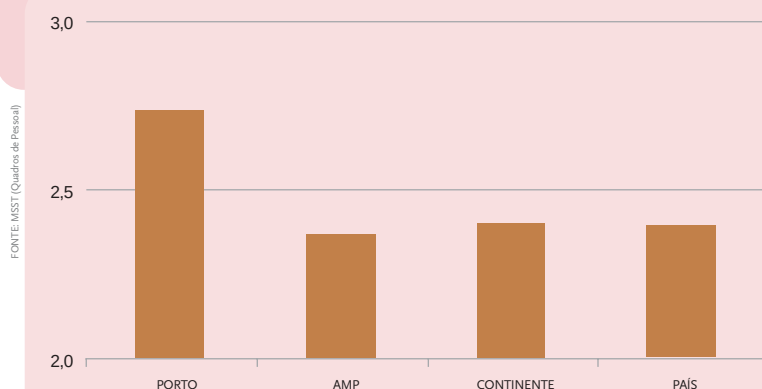
Desigualdades na distribuição do rendimento (quociente entre os percentis 80 e 20).

Bélgica:	4,2
Dinamarca:	3,2
Alemanha:	3,6
Grécia:	6,2
Espanha:	5,7
França:	4,4
Irlanda:	4,9
Itália:	4,9
Luxemburgo:	3,9
Holanda:	3,7
Áustria:	3,7
Portugal:	6,4
Finlândia:	3,4
Suécia:	3,2
Reino Unido:	5,2
UE 15:	4,6

Fonte: Eurostat (General Statistics)

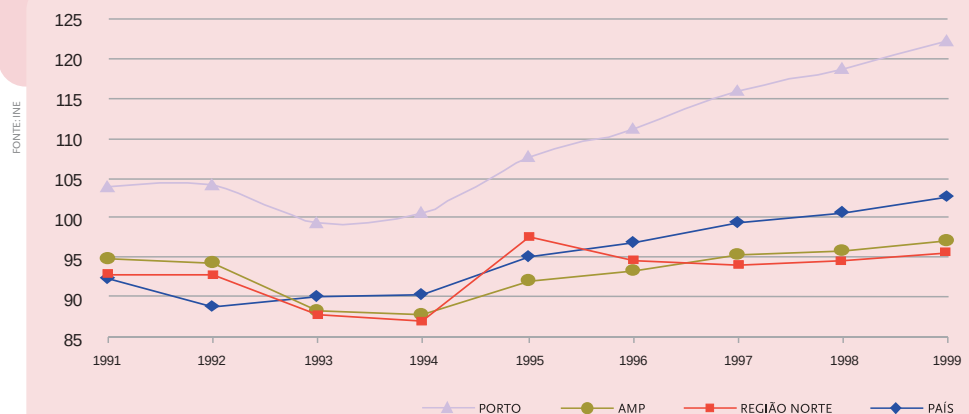
Nota: Os valores apresentados pelo Eurostat foram calculados com base no rendimento total disponível.

QUOCIENTE ENTRE OS PERCENTIS 80 E 20 DA REMUNERAÇÃO MÉDIA MENSAL (GANHO) (1999)



A evolução dos pensionistas por invalidez e sobrevivência por 1000 habitantes na cidade do Porto, na década de 90, que acompanha o próprio crescimento da população idosa, foi no sentido de um crescimento gradual, tendo passado de 104 pensionistas por 1000 habitantes em 1991 para 122 pensionistas por 1000 habitantes em 1999. Fazendo uma análise comparativa com os restantes âmbitos geográficos, é também na cidade do Porto que se encontram os valores mais elevados para o indicador ficando consideravelmente acima de qualquer um desses âmbitos, o que poderá traduzir uma maior fragilidade do tecido social no caso do Porto.

PENSIONISTAS DE INVALIDEZ E SOBREVIVÊNCIA
POR 1000 HABITANTES



O indicador **Beneficiários do Rendimento Social por 1000 habitantes** traduz o peso dos indivíduos que não conseguem, pela via do trabalho, obter os rendimentos necessários para a sua subsistência dependendo assim de uma prestação social. Permite, assim, avaliar a dimensão do estrato de população que vive num limiar mínimo de sobrevivência, o mesmo é dizer, a população em situações de forte precariedade económica e eventual risco de exclusão social.

Beneficiários do Rendimento Social
por 1000 habitantes.

	R. Norte	País*
1998	30,85	32,10
1999	45,69	45,17
2000	48,80	47,02
2001	40,81	39,14

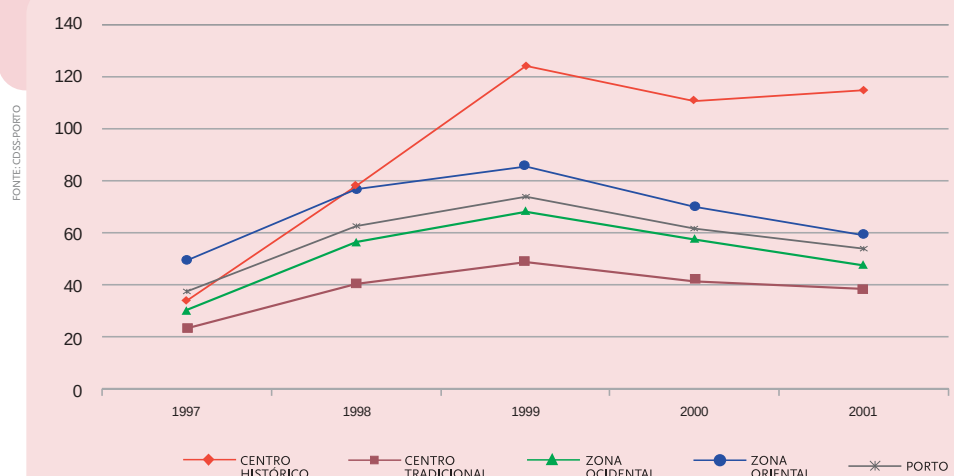
* Não inclui R. A. da Madeira

Fonte: Segurança Social

Nota: Até 2001 os dados referem-se ao denominado «Rendimento Mínimo Garantido»; a partir desta data passam a referir-se ao «Rendimento de Inserção Social».

Deve, contudo, atender-se ao facto de, tratando-se de uma capitação, o decréscimo populacional da cidade influenciar os valores do indicador já que, em termos absolutos, o número de pensionistas naqueles dois anos foi praticamente o mesmo, da ordem dos 31.500. Esta situação não deixa de reforçar a ideia de que a perda de população residente no Porto se trata de um fenómeno «selectivo» do ponto de vista etário, que contribui para o envelhecimento demográfico. A nível nacional, e em termos absolutos, o número de pensionistas por invali-

BENEFICIÁRIOS DO RENDIMENTO SOCIAL
POR 1000 HABITANTES



dez e sobrevivência aumentou naquele período, passando de cerca de 910.000 em 1991 para mais de um milhão em 1999, o que corresponde a um aumento de 13%.

Ainda no intuito de analisar o consumo do ponto de vista dos grupos mais vulneráveis, utilizaram-se os dados referentes aos Beneficiários do Rendimento Social.

Desde 1997 (ano de implementação da medida, então denominada Rendimento Mínimo Garantido) que o número de beneficiários tem subido gradualmente na cidade, atingindo o valor máximo em 1999 com 73,9 beneficiários por 1000 habitantes. Internamente, constata-se que é no Centro Histórico que este indicador atinge o valor mais elevado (cerca de três vezes superior à média nacional), o que traduz bem a concentração, nesta área, de situações de forte precaridade sócio-económica.

Uma outra componente a ter em conta na caracterização do quadro de vida numa cidade prende-se com as tendências em termos de consumo, fundamentais para avaliar o dinamismo da economia urbana.

Os levantamentos efectuados nas caixas Multibanco são utilizados como uma *proxy* para o consumo. É um indicador relacionado com a população utilizadora da cidade (residente ou não) e não se trata, obviamente, de um indicador do consumo global.

Em 2002 o total de levantamentos nas caixas multibanco existentes no Porto atingiu os 771 milhões de euros, o que equivale a um pouco menos de 5% do total verificado a nível nacional, valor que corresponde aproximadamente ao peso estimado da população presente na cidade ao longo do dia. A preços constantes a evolução é, logicamente, menos acentuada, ficando o aumento verificado um pouco abaixo dos 5% para o período dos dois anos considerados. Nesse mesmo período, o crescimento a nível nacional atingiu quase 30%, a que não será estranha a maior generalização da rede de multibancos verificada no país nesse período, sendo que no caso do Porto essa mesma rede já se encontrava estabilizada.

LEVANTAMENTOS MULTIBANCO NO PORTO



Lares com acesso à internet é um indicador que permite medir até que ponto cresce o número de lares com acesso à internet, significando isso que haverá um segmento da população que tem rendimentos para aceder a este serviço que é, claramente, um bem de consumo médio/superior.

Lares com acesso à Internet (%).

	Portugal	UE15
1998	3,4	8,3
1999	4,0	12,0
2000	18,1	28,4
200	26,1	37,7

Fonte: Eurostat

Nota: Apenas estão disponíveis dados para o País.

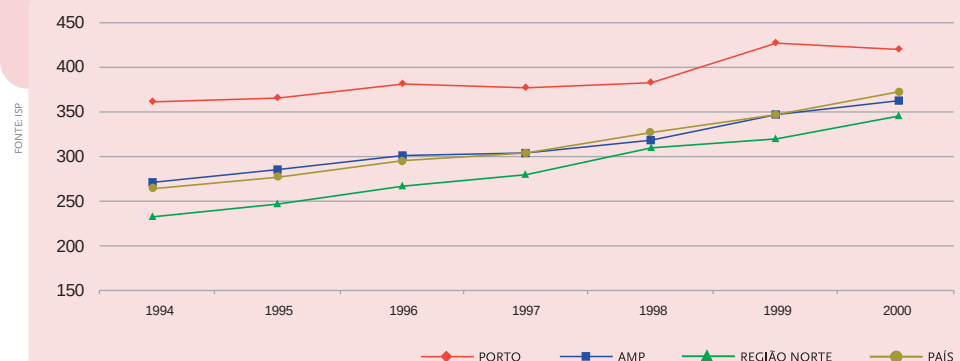
Não foi possível obter dados para o concelho do Porto sobre o número de lares com acesso à internet, outro dos indicadores de consumo seleccionados. Indicam-se, como referência, os correspondentes valores a nível nacional e dos 15 países da União Europeia, os quais revelam uma tendência de aproximação de Portugal relativamente à média europeia.

O indicador, automóveis ligeiros por 1000 habitantes, representa também um indicador de consumo que, dizendo respeito a um bem que não é de primeira necessidade, traduz um nível de rendimentos mais elevados da população.

Com 420 automóveis ligeiros por 1000 habitantes em 2000, o indicador assume no Porto valores claramente superiores aos registados em qualquer um dos outros âmbitos geográficos. Saliente-se, contudo, que a dimensão do parque automóvel no Porto não se pode associar exclusivamente ao consumo das famílias, dado o peso relevante das empresas aqui sediadas. A evolução ao longo do período temporal considerado, que acompanha o aumento real do poder de compra da população já referido anteriormente, foi sendo gradual, com aumentos significativos em todas as regiões consideradas, embora menos acentuado no caso do concelho do Porto, o que seria expectável atendendo ao mais elevado valor de partida.

Os dados agora analisados reportam-se ao número de veículos com apólice de seguro em vigor, pelo que qualquer comparação feita com outras fontes de informação, em particular as que utilizam o número de veículos registados, deve ser feita com precaução.

AUTOMÓVEIS LIGEIROS POR 1000 HABITANTES



Mercado de Trabalho

INDICADORES SELECIONADOS

- Postos de Trabalho por 1000 habitantes
- Dirigentes e trabalhadores com qualificação média e superior
- Desempregados inscritos nos Centros de Emprego

LEITURA DO TEMA

A dimensão e as características do mercado de trabalho são factores fundamentais na análise da dinâmica e do desempenho económicos de um centro urbano. A existência de um importante pólo de emprego induz consequências positivas não só ao nível da qualidade de vida da cidade mas também do ponto de vista da qualidade de vida individual.

Um aspecto fundamental de uma cidade enquanto núcleo de actividade económica é a sua dimensão como centro empregador, não só para a população residente mas também para a população dos territórios envolventes.

Em 2001, havia cerca de 220.000 pessoas que trabalhavam na cidade do Porto, o que equivale a 829 postos de trabalho por 1000 residentes. Este valor é significativamente superior aos 484 por 1000 que se verifica na Área Metropolitana do Porto e aos 449 por 1000 existentes no País.

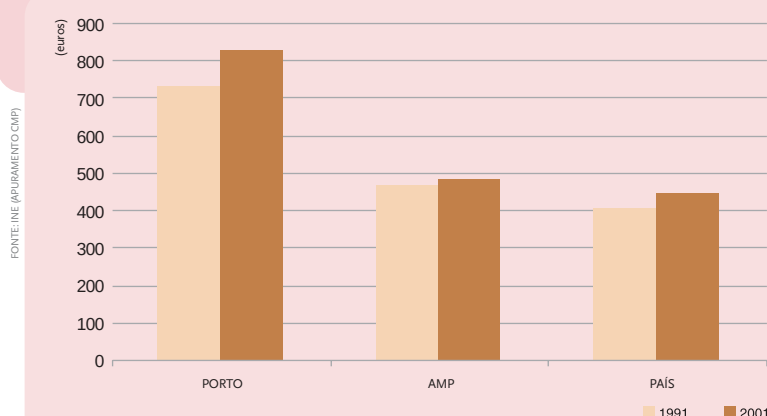
Dessas 220.000 pessoas que trabalhavam no Porto só cerca de 40% é que aí residiam, o que significa que mais de 130.000 pessoas se deslocam à cidade do Porto por motivos de trabalho. O Porto surge assim como um forte pólo de atracção de emprego, o que traduz a importância da sua economia em termos regionais, do ponto de vista do volume de emprego.

Entre 1991 e 2001, o emprego existente na cidade do Porto sofreu um muito ligeiro decréscimo (-1,6%), ao contrário do registado na AMP e no País, em que se verificaram aumentos de 11,6% e 15,9%, respectivamente. A acentuada quebra da população residente na cidade do Porto naquele período implicou, contudo, uma subida mais acentuada no indicador utilizado do que o verificado nas outras áreas geográficas consideradas.

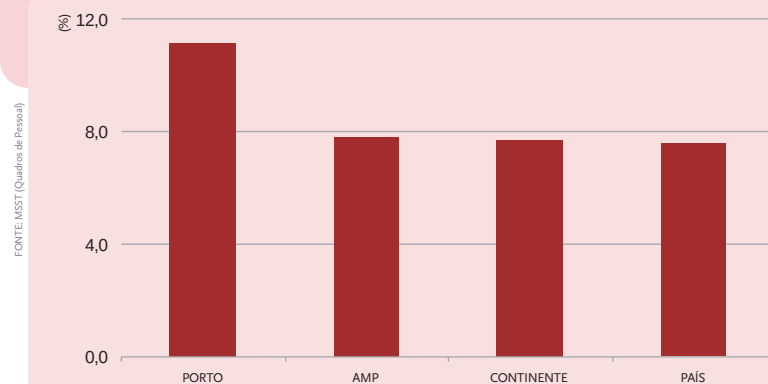
Os crescentes desafios que a globalização coloca às economias tornam indispensável a qualificação dos recursos humanos, pelo que a existência de trabalhadores qualificados, polivalentes e com capacidade de adaptação a novas situações é um factor importante de competitividade de uma cidade. Para analisar a composição da força de trabalho, procurou-se avaliar o peso dos dirigentes e trabalhadores com qualificação média e superior no total de trabalhadores.

Os números apresentados para os **postos de trabalho** existentes em cada uma das áreas geográficas foram calculados a partir dos Recenseamentos da População de 1991 e de 2001.

POSTOS DE TRABALHO POR 1000 HABITANTES



DIRIGENTES E TRABALHADORES COM QUALIFICAÇÃO MÉDIA E SUPERIOR (1999)



O valor obtido para o concelho do Porto é mais elevado do que nos outros âmbitos geográficos considerados. Mas a leitura destes dados deve ser feita com precaução dado que os valores apenas se referem aos trabalhadores por conta de outrem inquiridos no âmbito dos Quadros de Pessoal, ficando por isso excluídos os dirigentes e trabalhadores com qualificação média e superior da Administração Pública e os profissionais liberais.

O desemprego aparece negativamente associado à qualidade de vida de uma cidade, não só pelo que traduz em termos de depreciação da cidade enquanto núcleo de actividades produtivas, mas também devido às suas consequências negativas no que diz respeito à qualidade de vida individual, quer em termos económicos quer em termos sociais.

Nos últimos três anos, a média anual do número de inscritos no Centro de Emprego do Porto tem-se mantido relativamente estável, com valores próximos dos 12.000 indivíduos, embora apresentando alguma flutuação ao longo dos meses e evidenciando um certo crescimento no último semestre de 2002.

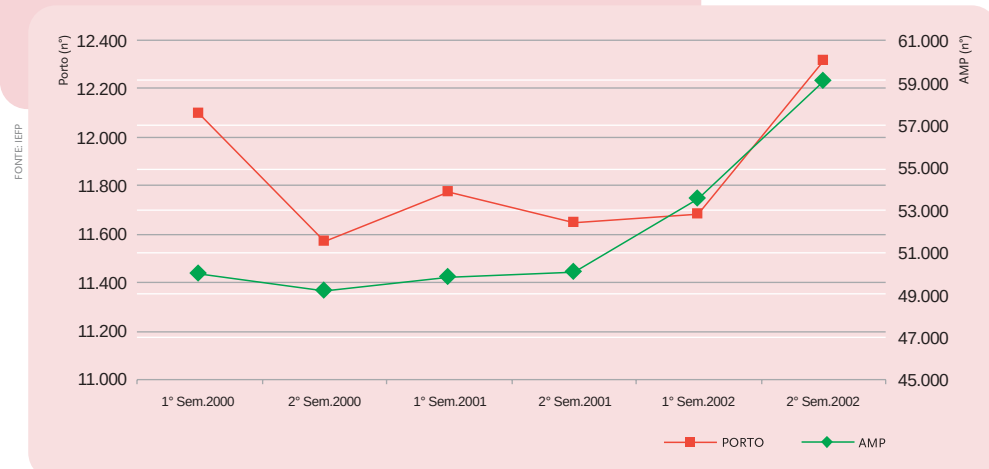
A nível da Área Metropolitana do Porto essa relativa estabilidade só se verifica nos dois primeiros anos, registando-se um significativo acréscimo do número de inscritos nos Centros de Emprego ao longo de todo o último ano, o que se traduziu num aumento anual de 13%. Assim, no final desse ano os inscritos na AMP já ultrapassavam os 59.000, em contraste com os cerca de 50.000 que existiam nos dois anos precedentes.

Para a análise do desemprego foram considerados apenas os inscritos nos Centros de Emprego (à procura de um novo emprego ou de um primeiro emprego). Os valores apresentados correspondem às médias relativas aos diferentes intervalos de tempo considerados.

Taxa de desemprego em 2001:

UE: 6,2%
OECD: 6,7%
Portugal: 4,3%.

DESEMPREGADOS INSCRITOS NOS CENTROS DE EMPREGO



Verifica-se, assim, um claro aumento do desemprego na AMP em 2002, que parece estar também a atingir o concelho do Porto, embora com algum desfasamento temporal.

Podemos, ainda, constatar que existem algumas diferenças que merecem uma atenção particular entre os desempregados inscritos no Porto e na AMP no ano de 2002. Ao nível da escolaridade existem diferenças significativas, sendo menor o peso de indivíduos com menos de 6 anos de escolaridade (63% na AMP contra 56% no Porto) e maior o número de diplomados inscritos no Porto (12% para um pouco mais de 7% na AMP). Isto traduz, desde logo, as baixas qualificações dos desempregados que dificultam a sua inserção no mercado de trabalho, nomeadamente em profissões mais qualificadas.

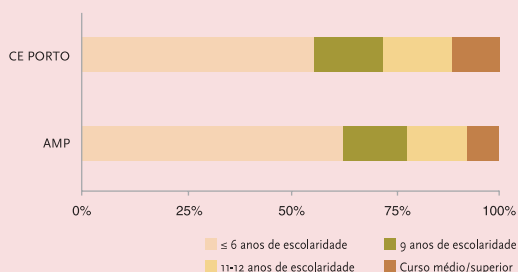
Preocupantes são também os valores relativos ao tempo de inscrição, que traduzem um peso considerável do desemprego de longa duração. Como se pode constatar, são os inscritos há 12 meses ou mais que predominam, constituindo quase metade do total dos inscritos (45% no Porto).

Também no que diz respeito ao sexo dos inscritos existem diferenças entre as duas áreas geográficas, com o número de desempregados na AMP sendo predominantemente do sexo feminino (56%) ao contrário da situação na cidade do Porto.

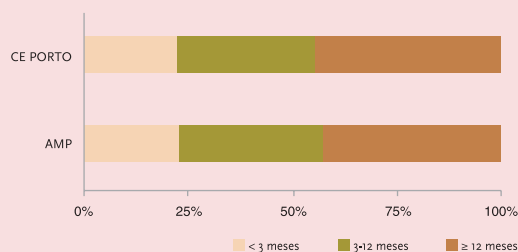
Em termos de inscritos por grupo etário salienta-se o envelhecimento dos desempregados (36% dos inscritos no Porto têm 50 ou mais anos), sendo a maioria dos desempregados da faixa etária dos 25 aos 49 anos.

FONTE: IEFP

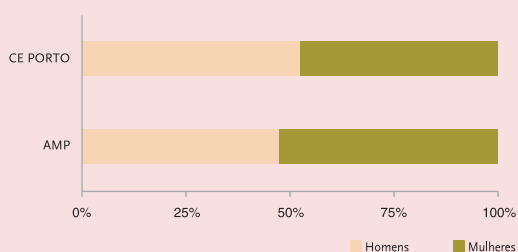
Desempregados inscritos por nível de escolaridade – 2002



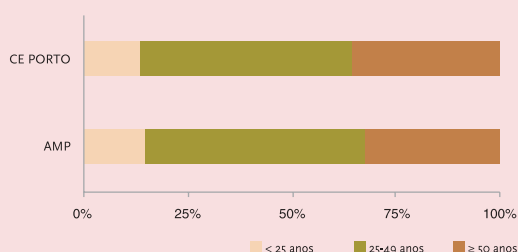
Desempregados inscritos por tempo de inscrição – 2002



Desempregados inscritos por sexo – 2002



Desempregados inscritos por grupos etários – 2002



Mercado de Habitação

INDICADORES SELECIONADOS

- Custo médio de aquisição
- Custo médio de arrendamento
- Licenças emitidas de reconstrução

LEITURA DO TEMA

Os custos de habitação constituem indicadores síntese relativamente a várias componentes da qualidade de vida, reflectindo um conjunto de externalidades benéficas da cidade, ou seja, um conjunto de aspectos atraentes da cidade que exercem um papel importante na escolha residencial dos indivíduos.

Monitorizar os resultados em termos de reconstrução permite avaliar o esforço levado a cabo na cidade em termos de reabilitação, o qual, por seu lado, se traduz na melhoria do seu parque habitacional.

O Sistema de Indicadores de Preços na Construção e Habitação é um projecto desenvolvido pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) a partir da inquirição das instituições de crédito para obtenção dos valores de avaliação bancária (incluindo fogos novos e usados).

O mercado habitacional em Portugal é actualmente caracterizado pelo

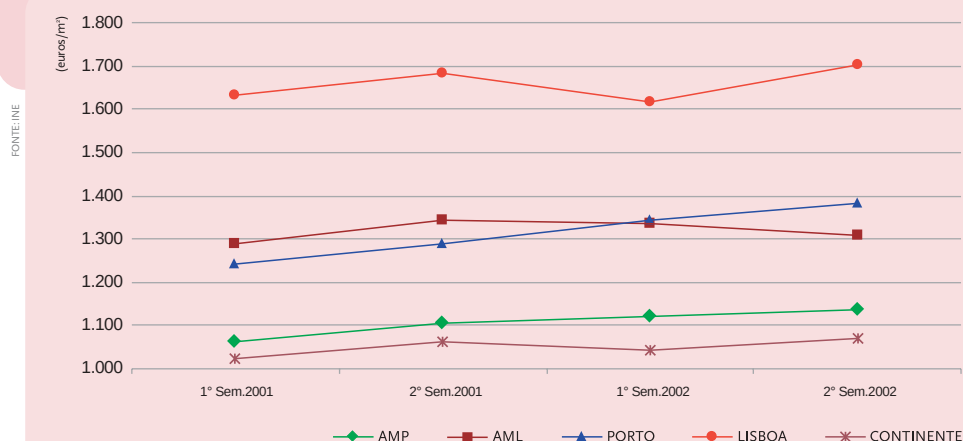
elevado peso da habitação própria, assumindo o arrendamento uma menor importância.

No 2º semestre de 2002, o custo médio de aquisição na cidade do Porto era de 1.382 euros por m², o que traduz uma variação de cerca de 7% relativamente ao período homólogo do ano anterior, valor superior ao da taxa de inflação verificado naquele período.

Trata-se de um valor claramente superior ao verificado na Área Metropolitana do Porto (1.137 euros/m²) e ao do Continente (1.070 euros/m²), só ultrapassado pelo registado na cidade de Lisboa em que o custo médio de aquisição atingiu, na mesma altura, 1.702 euros por m².

Do ponto de vista intra-urbano, os dados disponíveis para a cidade do Porto mostram algumas disparidades que importa reter, destacando-se claramente a Zona Ocidental com valores médios muito superiores às restantes zonas consideradas, situação que denuncia a existência de um fenómeno de fragmentação sócio-territorial da cidade.

CUSTO MÉDIO DE AQUISIÇÃO

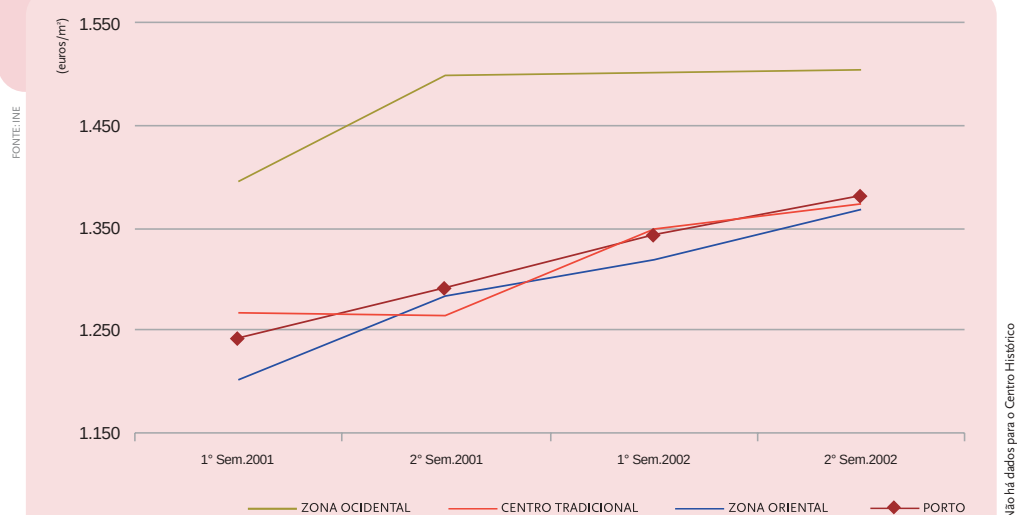


Na perspectiva do arrendamento, constata-se uma maior homogeneidade nas diferentes zonas consideradas, com valores médios de arrendamento, no 2º semestre de 2002, entre os 6 e os 10 euros por m² de área útil para casas destinadas à habitação.

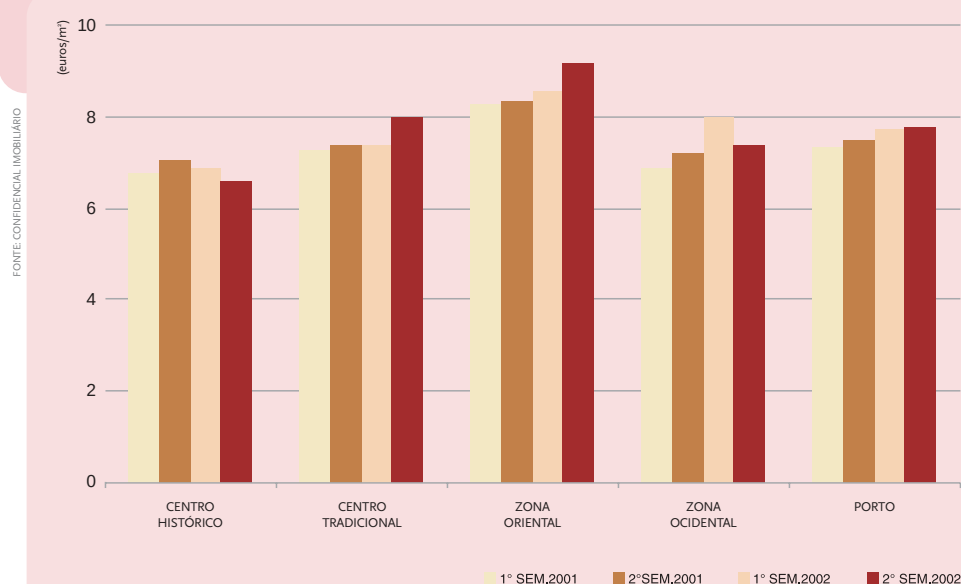
Não obstante essa relativa homogeneidade, a Zona Ocidental volta a aparecer como habitacionalmente mais atractiva com valores de arrendamento mais elevados, destacando-se ainda a Zona Oriental pela crescente subida de valores que se tem vindo a verificar ao longo do período considerado.

A análise das licenças emitidas de reconstrução constitui uma abordagem complementar das dinâmicas relacionadas com o mercado de habitação. Este indicador pretende sobretudo avaliar o esforço na recuperação dos edifícios, esforço este enquadrado numa perspectiva de reabilitação urbana, opção mais sustentável para a produção de habitação, sobretudo em contextos de tecidos urbanos consolidados.

CUSTO MÉDIO DE AQUISIÇÃO



CUSTO MÉDIO DE ARRENDAMENTO



O indicador **Licenças emitidas de reconstrução** é composto por três variáveis:

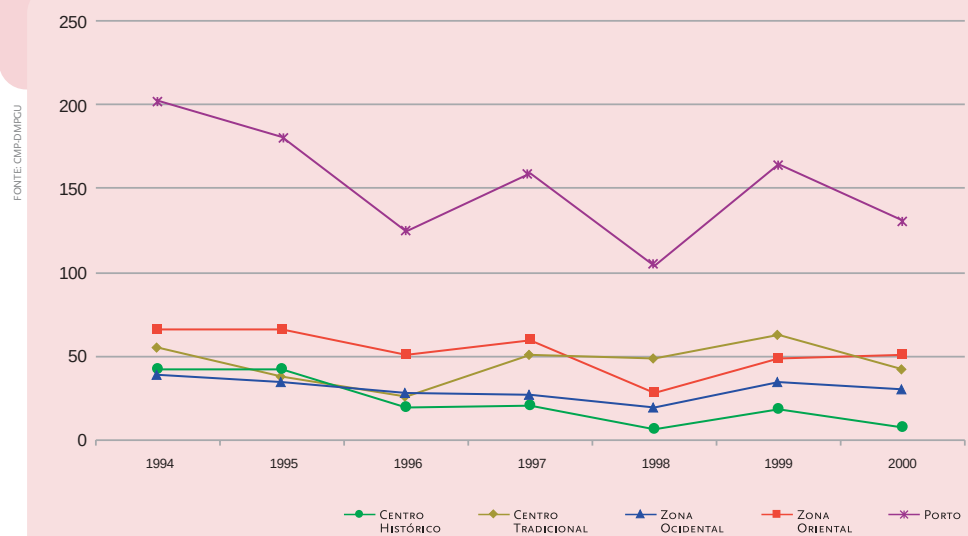
- licenças de reconstrução;
- licenças de transformação;
- licenças de ampliação.

Apenas foram consideradas as licenças emitidas para edifícios destinados a habitação.

A partir das cerca de 200 licenças de reconstrução emitidas em 1994, nota-se uma tendência decrescente nos valores recolhidos, atingindo as 131 licenças no ano 2000, embora com algumas oscilações ao longo do período observado.

Esta diminuição tem sido mais ou menos generalizada em todas as zonas da cidade, com particular destaque para o Centro Histórico em que os valores recentes são praticamente residuais, dado preocupante, face ao esforço que ainda é necessário empreender para se atingir a necessária requalificação do edificado que apresenta sinais evidentes de degradação.

LICENÇAS EMITIDAS DE RECONSTRUÇÃO



Dinamismo Económico

INDICADORES SELECIONADOS

- Variação anual do número de estabelecimentos
- Vendas de combustíveis
- Despesa total do Município por 1000 habitantes
- Passageiros em voos comerciais

LEITURA DO TEMA

No contexto global das alterações operadas ao nível das estruturas produtivas, as cidades têm procurado ajustar e desenvolver as respectivas economias urbanas afirmando-se como centros de dinamismo económico, geradores de riqueza e de emprego qualificado.

O dinamismo económico de uma cidade tende a influenciar directamente a sua Qualidade de Vida, sobretudo, se este estiver associado a um aumento do emprego qualificado e à diversificação da oferta de bens e serviços.

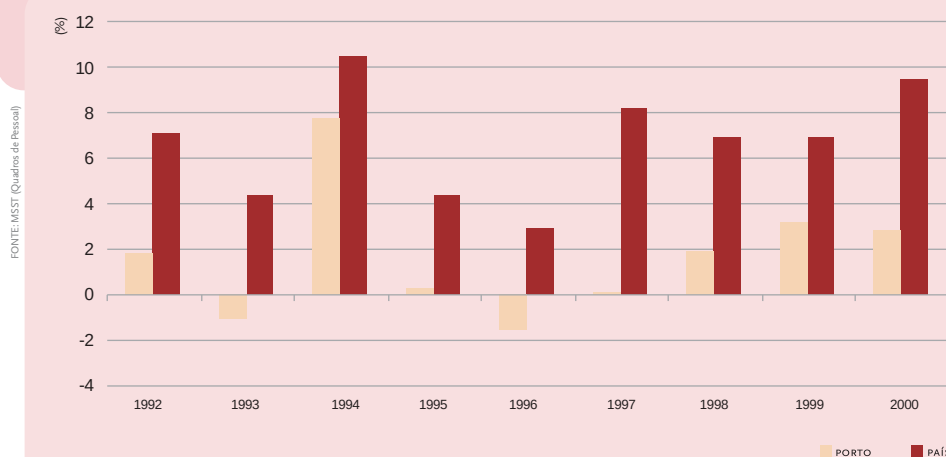
Um indicador que permite medir esse dinamismo é a variação anual do número de estabelecimentos.

Na última década, a variação do número de estabelecimentos na cidade do Porto foi significativamente distinta da registada a nível nacional. A um crescimento anual sempre positivo no caso do País, correspondeu, no caso do Porto, um comportamento oscilante do indicador, com valores sistematicamente inferiores e mesmo negativo nalguns dos anos considerados.

A esta situação não serão, certamente, alheios fenómenos de reestruturação e de deslocalização que atingem alguns sectores que constituem a base económica da cidade.

Para o cálculo do indicador **Variação anual do número de estabelecimentos** foi considerado o número total de estabelecimentos de todas as actividades económicas, com base nos Quadros de Pessoal do Ministério da Solidariedade Social e do Trabalho.

VARIAÇÃO ANUAL DO TOTAL DE ESTABELECIMENTOS

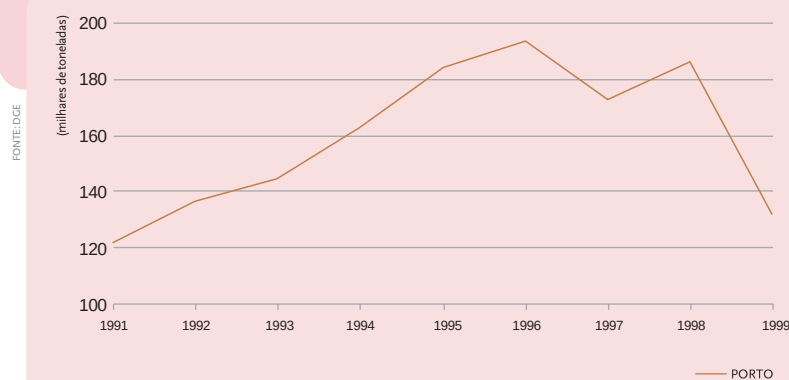


Para o cálculo do indicador **Vendas de Combustíveis** foram consideradas as vendas de gasolina (normal, super, IO95, IO98 e aditivada) e de gasóleo.

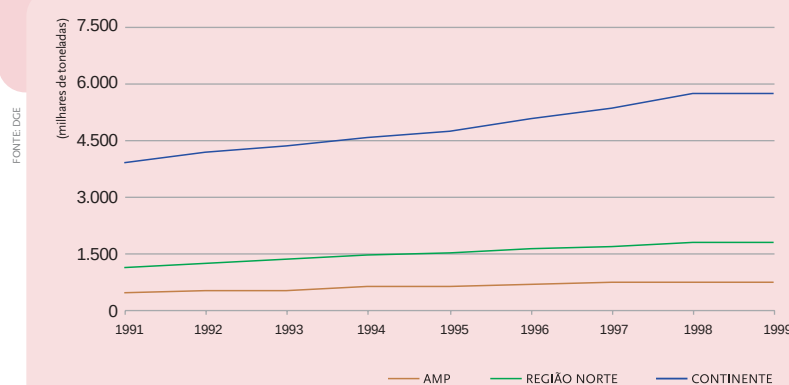
Um outro indicador utilizado para medir o dinamismo económico diz respeito às vendas de combustíveis.

Os dados disponíveis registam no Porto, em 1999, uma quebra considerável nas vendas de combustíveis, apresentando um valor ligeiramente acima do de 1991: de 121.280 toneladas em 1991 passa para 131.286 toneladas em 1999. Analisando a série temporal verifica-se que o indicador apresentou um forte crescimento até 1996 e a partir desta data entra em queda (embora ainda com uma ligeira subida em 1998), sendo esta bastante acentuada em 1999 (com uma taxa de crescimento negativa na ordem dos 30%). Contudo, esta evolução pode também ser explicada pela redistribuição geográfica dos pontos de venda de combustíveis que tiveram, fora da cidade do Porto, um crescimento significativo.

VENDAS DE COMBUSTÍVEIS



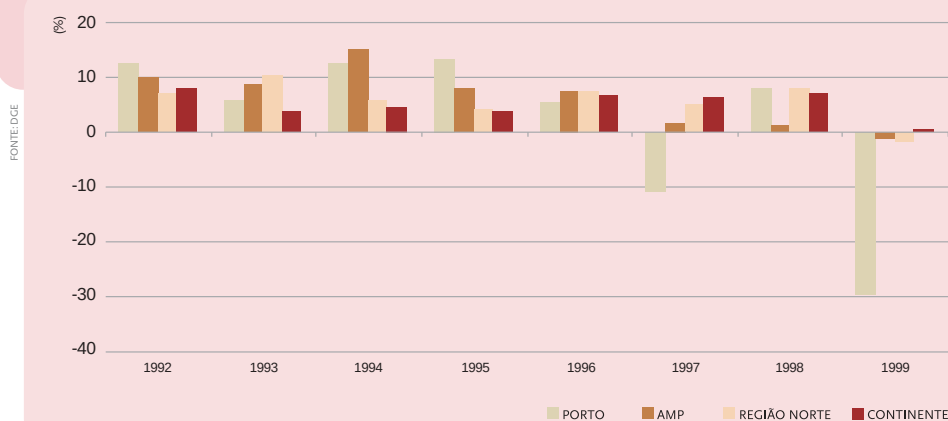
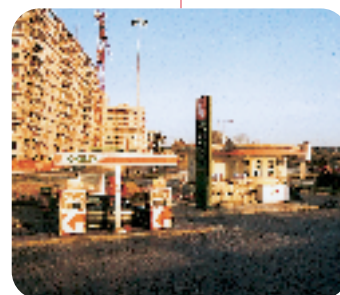
VENDAS DE COMBUSTÍVEIS



Comparando agora a evolução das vendas na cidade com outros âmbitos geográficos, verifica-se um comportamento diferente do indicado para o Porto, com valores sempre crescentes no Continente e apenas com uma ligeira quebra em 1999 nos casos da AMP e da Região Norte.

Estas evoluções são também evidenciadas pelo gráfico respectivo em que são representadas as taxas de crescimento das vendas de combustíveis e no qual se destacam, para a cidade do Porto, as acentuadas quedas verificadas em 1997 e em 1999.

VARIAÇÃO ANUAL DAS VENDAS DE COMBUSTÍVEIS



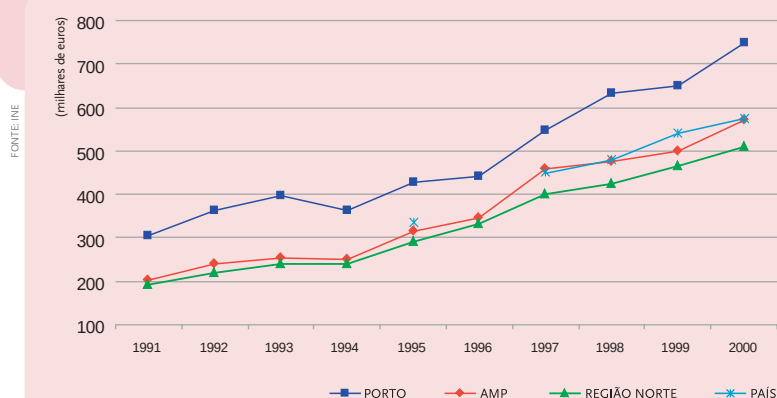
O dinamismo económico de uma cidade está também correlacionado com a capacidade financeira do poder local para desenvolver as suas actividades, com implicações directas nas possibilidades de realizar investimentos em diversos domínios. O indicador utilizado, a Despesa Total do Município por 1000 habitantes, incluiu quer as despesas correntes quer as despesas de capital.

Em 2000, a cidade do Porto tinha uma despesa de 748 milhares de euros por 1000 habitantes, em contra-ponto com os 305 milhares que se verificavam no início da década. A preços correntes, incluindo portanto o efeito da inflação, constata-se que ao longo da década a despesa total do município cresceu sempre, com excepção do ano de 1994, e normalmente com taxas muito superiores à da inflação.

Dados comparativos do Urban Audit
I: Despesa municipal anual: euros
per capita – 1991/1998.

Média: 2419
Mínimo: 93 (Salónica, 1993)
Máximo: 9535 (Copenhaga, 1996)
Número de cidades da amostra: 43

DESPESA TOTAL DO MUNICÍPIO POR 1000 HABITANTES

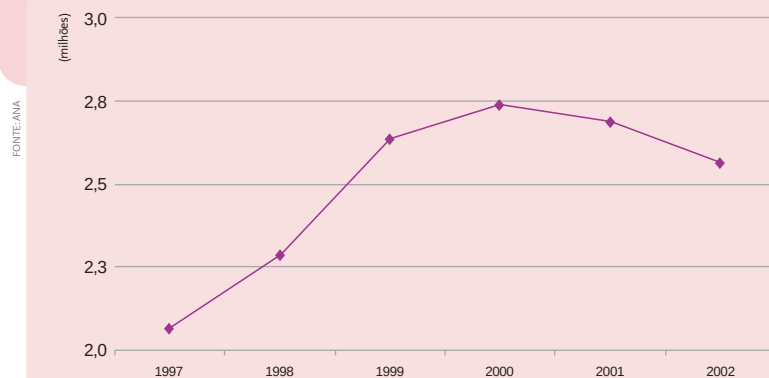
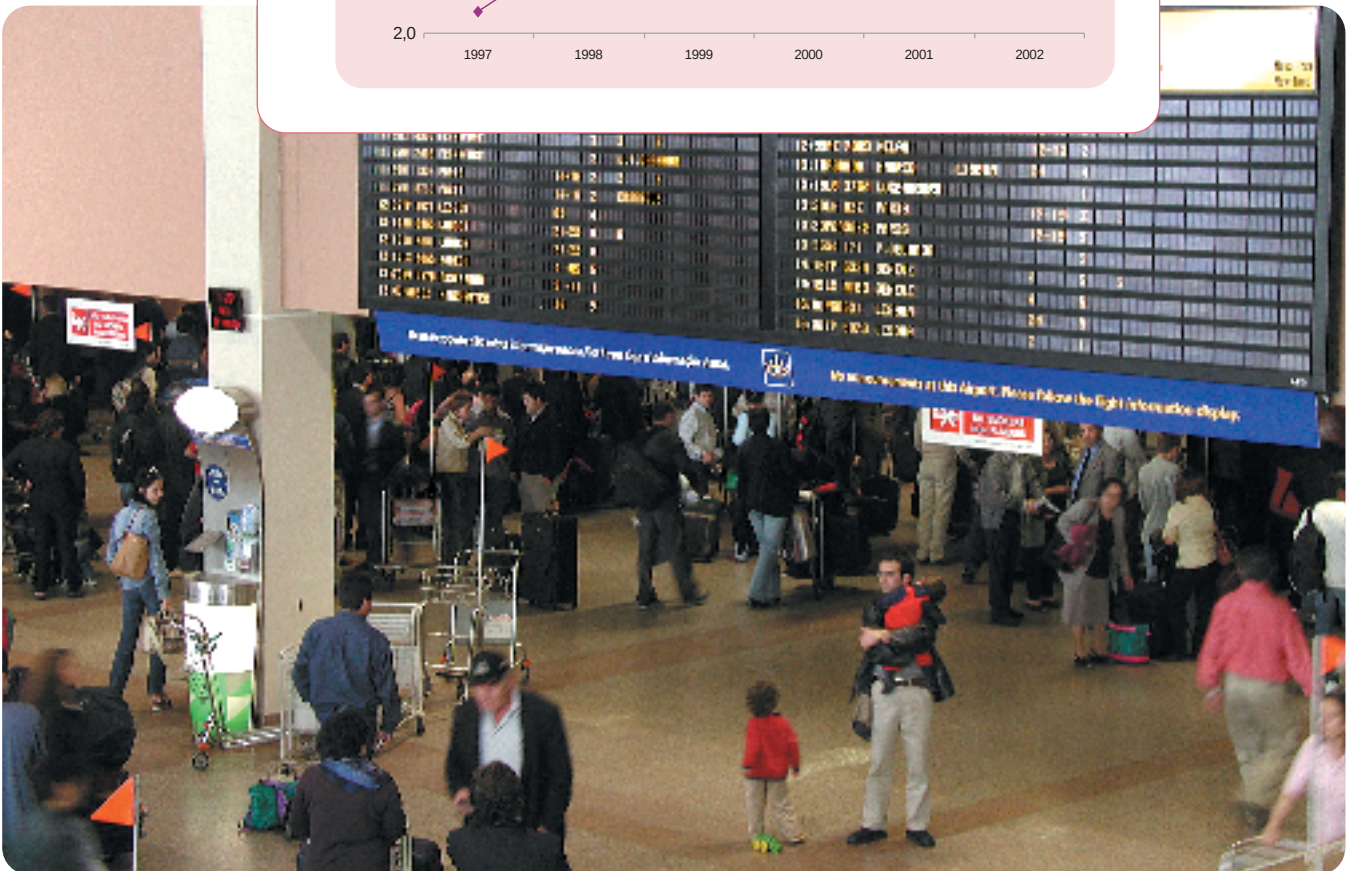


A despesa municipal para os outros âmbitos geográficos considerados tem um comportamento semelhante ao descrito para o caso do Porto, sendo que, neste caso, os valores são sempre superiores às médias dessas outras regiões: no ano 2000, o valor registado para o Porto era, respectivamente, 30% e 50% superior às médias nacional e da Região Norte.

Um último indicador, no âmbito deste tema, diz respeito aos passageiros em voos comerciais. A existência de um aeroporto numa cidade constitui uma importante infraestrutura de apoio à actividade económica, designadamente no que diz respeito ao sector do turismo.

Os dados utilizados dizem respeito ao aeroporto Francisco Sá Carneiro, cuja área de influência extrapassa claramente o âmbito da cidade do Porto, embora esta exerça um forte papel polarizador.

PASSAGEIROS EM VOOS COMERCIAIS NO AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO



O movimento de passageiros no aeroporto Francisco Sá Carneiro passou de cerca de 2 milhões em 1997 para 2,6 milhões em 2002. Constatase um crescimento acentuado até 2000, mas nota-se uma diminuição nos dois últimos anos, que atingiu quase os 5% em 2002, evolução esta a que não será alheia a alteração da política seguida pela operadora de transporte aéreo nacional.

Comparando o movimento do Aeroporto Francisco Sá Carneiro com o Aeroporto da Portela nota-se um comportamento semelhante, embora as quebras verificadas nos últimos anos sejam bastante menos acentuadas neste último.

Quadro Síntese

INDICADORES	UNIDADES	ÚLTIMO VALOR / ANO		TENDÊNCIA / PERÍODO		QV - SITUAÇÃO
RENDIMENTO E CONSUMO						
Remuneração média mensal (ganho)	€	882	1999	↑	1991/1999	😊
Quociente entre os percentis 8o e 2o da remuneração média mensal (ganho)	€	2,73	1999	—	—	😞
Pensionistas de invalidez e sobrevivência por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	122	1999	↓	1991/1999	😞
Beneficiários do Rendimento Social por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	53,8	2001	↓	1999/2001	😞
Levantamentos multibanco	milhões €	771	2002	↑	2000/2002	😊
Automóveis ligeiros por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	420	2000	↑	1994/2000	😊
Lares com acesso à internet	—	—	—	—	—	—
MERCADO DE TRABALHO						
Postos de trabalho por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	829	2001	↑	1991/2001	😊
Dirigentes e trabalhadores com qualificação média e superior	%	11,1	1999	—	—	😞
Desempregados inscritos nos Centros de Emprego	nº	12.001	2002	↓	2000/2002	😞
MERCADO DE HABITAÇÃO						
Custo médio de aquisição	€/m²	1,362	2002	↑	2001/2002	😊
Custo médio de arrendamento	€/m²	7,7	2002	↑	2001/2002	😊
Licenças emitidas de reconstrução	nº	131	2000	↓	1994/2000	😞
DINAMISMO ECONÓMICO						
Variação anual do número de estabelecimentos	%	2,8	2000	↔	1992/2000	😊
Vendas de combustíveis	ton	131.286	1999	↓	1991/1999	😊
Despesa total do município por 1000 habitantes	milhares €	748	2000	↑	1991/2000	😊
Passageiros em voos comerciais	milhões	2,6	2002	↓	1997/2002	😊

Tendência evolutiva do indicador:

- ↑ Crescimento com impacto positivo para a QV
- ↓ Diminuição com impacto positivo para a QV
- ↔ Estabilidade
- ↓ Crescimento com impacto negativo para a QV
- ↓ Diminuição com impacto negativo para a QV

Apreciação presente da situação em termos de Qualidade de Vida:

- 😊 Boa
- 😊 Razoável
- 😞 Má





Sociedade



População

INDICADORES SELECIONADOS

- Nados-vivos por 1000 habitantes
- Estrangeiros residentes

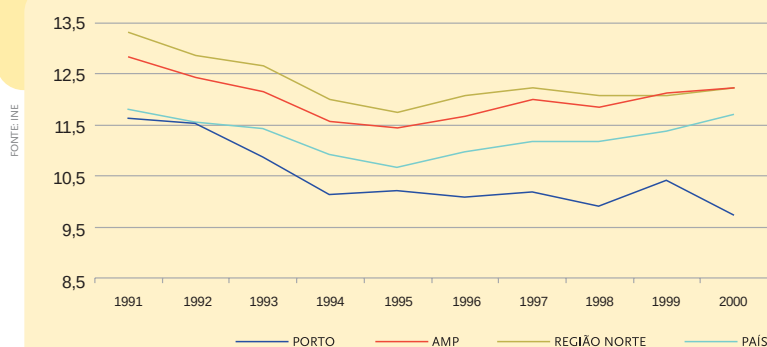
LEITURA DO TEMA

As sociedades ocidentais confrontam-se, hoje em dia, com graves problemas demográficos, entre os quais se destaca o do envelhecimento populacional decorrente, entre outros factores, do aumento da esperança média de vida e de uma quebra acentuada das taxas de fecundidade. Para estas tendências muito têm contribuído transformações várias na organização social – alterações nas estruturas familiares, entrada massiva da mulher no mercado de trabalho, diminuição da taxa de nupcialidade, prolongamento dos estudos, adiamento do casamento, entre outros. Por outro lado, face à crescente globalização, tornam-se cada vez mais fulcrais as migrações, os contactos com outros povos e culturas, nomeadamente através da presença de outros grupos (com a sua diversidade étnica e cultural) que beneficiam claramente a diversidade sócio-cultural de uma cidade.

A cidade do Porto tem sido palco de uma considerável regressão demográfica, bem evidenciada nos dados dos Censos 2001. O número de nados-vivos em 2000 foi de 2.561, ou seja, 9,7 por 1000 habitantes.

Durante a década em análise (1991-2000) a tendência tem sido para um decréscimo do número de nados-vivos, só ligeiramente contrariada em 1999. Deste modo, de 11,6 nados-vivos por 1000 habitantes em 1991 a cidade passa para os 9,7 em 2000. Nesse período, a diminuição verificou-se também em valores absolutos, com o número de nados-vivos a passar de 3.512 para os referidos 2.561, ou seja, uma quebra de quase 40%, o que não pode deixar de afectar a vitalidade demográfica da cidade.

NADOS VIVOS POR 1000 HABITANTES

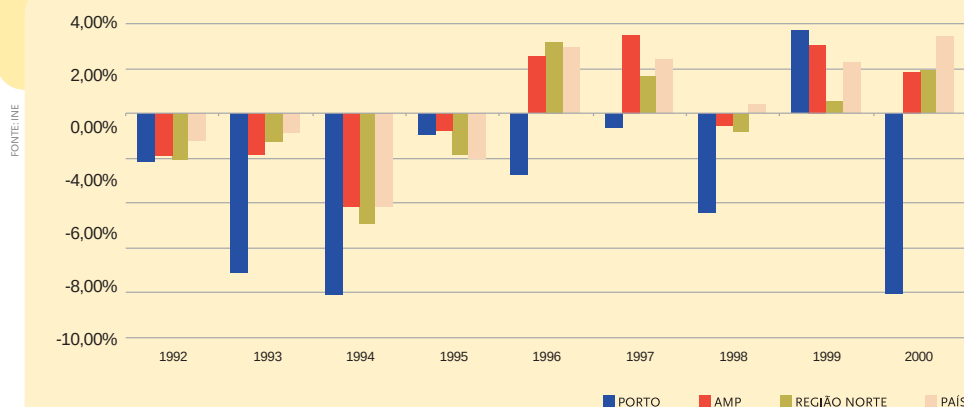


A nível nacional, verificou-se também uma quebra até 1995 nos valores deste indicador, havendo contudo uma recuperação nos anos seguintes, fazendo com que o valor de 2000 (11,7 nados-vivos por 1000 habitantes) seja praticamente idêntico ao que se verificava no início da década.

Relativamente ao indicador estrangeiros residentes verifica-se, nos últimos anos, um aumento significativo do número de estrangeiros residentes em Portugal (sobretudo oriundos do continente africano e também da Europa) atingindo quase 240.000 em 2002. Não obstante esse acentuado crescimento observado na última década, o número de estrangeiros residentes só corresponde a um pouco mais de 2% do total da população portuguesa. É interessante notar que mais de metade dos estrangeiros reside no distrito de Lisboa, sendo menos de 6% os que habitam no distrito do Porto.

Estes dados, obtidos no Serviço de Estrangeiros e Fronteiras e respeitantes portanto ao número de estrangeiros com residência legalizada em Portugal, não foram disponibilizados para o concelho do Porto. Optou-se,

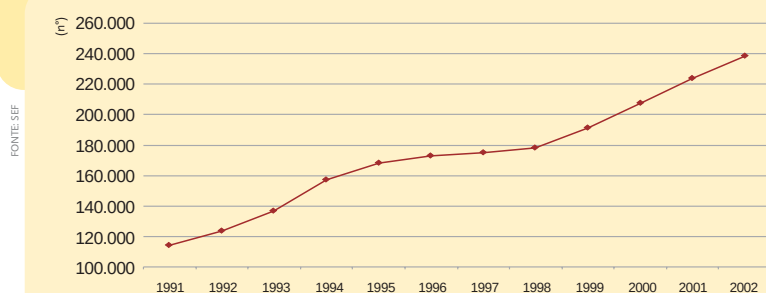
VARIAÇÃO ANUAL DO NÚMERO DE NADOS-VIVOS



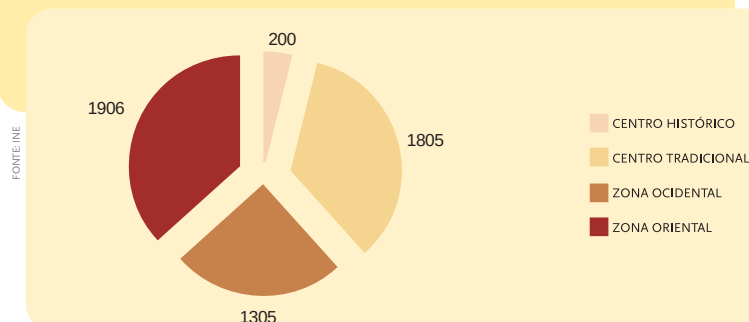
então, por complementar esta informação com a obtida nos Censos 2001, verificando-se que 5.216 estrangeiros se recensearem indicando como residência a cidade do Porto, o que equivale a cerca de 2% da população total do concelho.

Em termos intra-urbanos esses estrangeiros residem essencialmente na Zona Oriental (36,5%) e no Centro Tradicional (34,6%), sendo o Centro Histórico a área que apresenta o menor valor (apenas 3,8%).

ESTRANGEIROS RESIDENTES NO PAÍS



ESTRANGEIROS RESIDENTES (2001)



Educação

INDICADORES SELECIONADOS

- Alunos no ensino superior
- Alunos em pós-graduações, mestrados e doutoramentos
- Taxa de saída precoce

LEITURA DO TEMA

Cada vez mais as sociedades actuais valorizam o conhecimento, as competências e a capacidade para a inovação. A educação aparece assim extremamente ligada ao desenvolvimento social e económico, na medida em que populações mais escolarizadas representam cidadãos mais qualificados e com maior nível de participação na sociedade.

O indicador **Alunos no Ensino Superior** inclui alunos inscritos no ensino superior público e privado. Foram incluídos os seguintes graus: bacharelato, diploma de estudos superiores especializados, licenciatura, complemento de formação e qualificação para o exercício de outras funções educativas.

Dados comparativos do Urban Audit I: Residentes com um grau de ensino correspondente ao nível 6 (ISCED – %) – 1996.

Média: 8,1

Mínimo: 2,4 (Essen)

Máximo: 22,8 (Frankfurt)

Cidade do Porto: 7,0 (1991)

Número de cidades da amostra: 52

Nota: A definição deste indicador seguiu a classificação internacional para a educação (ISCED). O nível 6 é equivalente ao grau de licenciatura no sistema de ensino português.

A educação é um elemento-chave quer ao nível do desenvolvimento pessoal quer ao nível global da própria cidade.

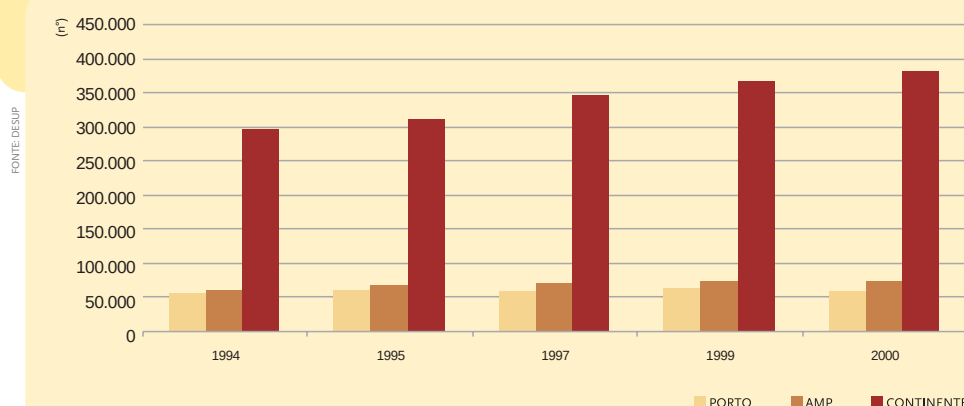
Um dos indicadores seleccionados para esta análise diz respeito aos alunos no ensino superior.

Em 2000 o Porto tinha 58.276 alunos inscritos no ensino superior, público e privado, ou seja, 221,1 alunos por cada 1000 habitantes. Em termos evolutivos pode constatar-se que a cidade não sofreu grandes oscilações nos últimos anos, sempre com valores próximos dos 60.000 alunos.

Da leitura comparativa com os outros âmbitos geográficos merece realce a posição da cidade face à AMP. Na realidade, do total de alunos inscritos no ensino superior em 2000, cerca de 80% frequentam-no no Porto.



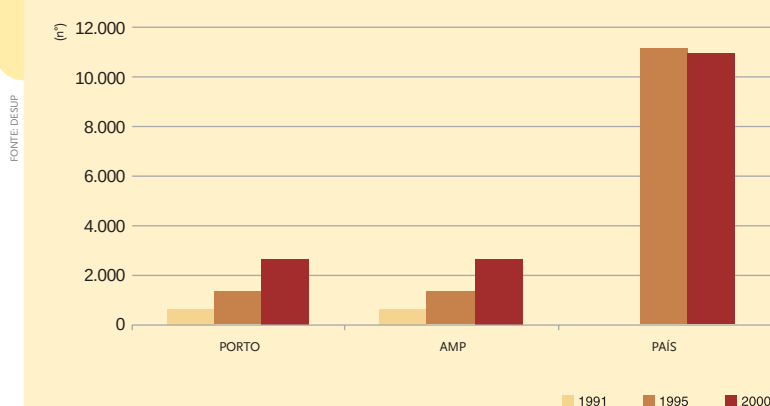
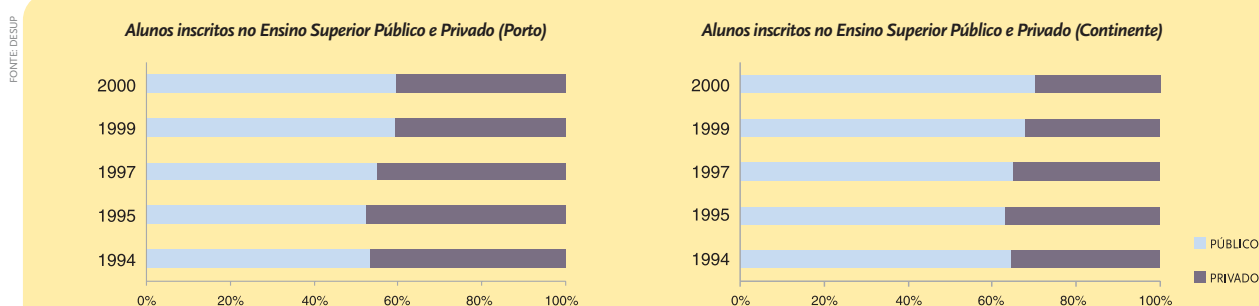
ALUNOS NO ENSINO SUPERIOR



No entanto, este valor tem vindo a diminuir já que em 1994 representava 91%, facto que traduz algum crescimento do ensino superior fora da cidade.

De notar o peso do sector privado no ensino superior existente na cidade do Porto: embora em ligeira diminuição, ele representa ainda 40% do total de alunos inscritos, percentagem essa que baixa para 30% quando consideramos a totalidade do Continente.

ALUNOS EM PÓS-GRADUAÇÕES, MESTRADOS E DOUTORAMENTOS



O número de alunos em pós-graduações, mestrados e doutoramentos permite aferir o nível de formação e escolarização, em níveis de ensino superiores, para além de traduzir a dimensão de um potencial de «massa crítica» essencial para a afirmação da cidade como centro de investigação e de conhecimento.

Em 2000 o Porto tinha 2600 alunos inscritos nos diferentes graus considerados, sendo que a maioria diz respeito aos mestrados (1.358 inscritos em mestrados no ensino público e 377 inscritos em mestrados no ensino privado). As pós-graduações, por seu turno, representam um valor ínfimo (298), menor do que os inscritos em doutoramentos (567).

Em termos evolutivos, a cidade apresenta um forte crescimento no valor do indicador que praticamente quadruplica entre 1991 e 2000. De notar que estes níveis de ensino quase não existem nos outros concelhos da AMP, sendo os valores apresentados para este espaço praticamente coincidentes com os do Porto. O valor registado no Porto corresponde a 24% do total nacional, o que demonstra bem a grande concentração existente na cidade deste nível superior de formação.

A taxa de saída precoce permite avaliar a parte da população que abandona o ensino com, no máximo, a escolaridade obrigatória e, portanto, com um nível de formação que poderá ser considerado pouco elevado.

Dados comparativos do Urban Audit
I: Residentes com um grau de ensino correspondente ao nível 7 (ISCED – %) – 1996.

Média: 2,9
Mínimo: 0,2 (Braga, 1991)
Máximo: 13,6 (Berlim)
Cidade do Porto: 0,5 (1991)
Número de cidades da amostra: 33

Nota: A definição deste indicador seguiu a classificação internacional para a educação (ISCED). O nível 7 corresponde à formação pós-licenciatura no sistema de ensino português.

De acordo com o estudo realizado pelo Ministério da Educação, a taxa de saída precoce no Porto em 2001 era de 29,4%. Sendo um valor muito elevado, é no entanto menos preocupante do que o apresentado pela AMP e pelo País (40,5% e 44,8%, respectivamente). A taxa de saída precoce é, a nível nacional, significativamente mais elevada para o sexo masculino (52%) do que para o sexo feminino (38%). A nível da União Europeia, os correspondentes valores são de 22% e 17%, respectivamente.

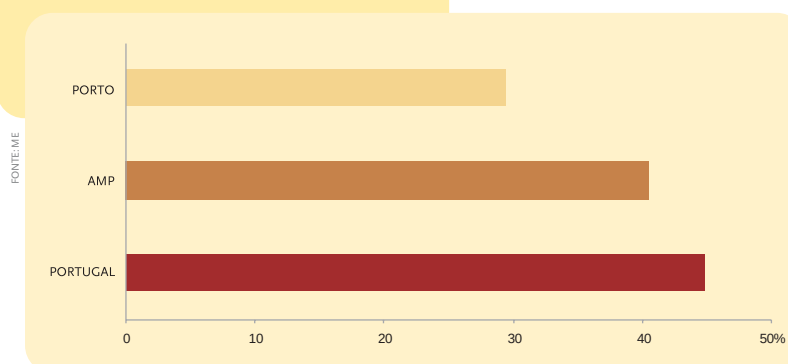
Não obstante este valor a nível nacional ser extremamente elevado, significando que quase um em cada dois jovens abandona o sistema de ensino com, no máximo, a escolaridade obrigatória, ele reflecte uma des-cida relativamente a 1991, ano em que a taxa de saída precoce era de 63,7%.

A nível da União Europeia foram também recentemente publicados dados relativos a este indicador e Portugal é claramente o país com a taxa mais elevada seguido, mas já a significativa distância, pela Espanha e pela Itália, sendo o valor médio para a UE de 19%.

Por **Taxa de Saída Precoce** entende-se o «total de indivíduos com 18-24 anos que não concluíram o ensino secundário e não se encontram a frequentar a escola, por cada 100 indivíduos do mesmo grupo etário».

A informação existente provém de um estudo realizado pelo Ministério da Educação sobre o «Insucesso e abandono escolares em Portugal», que teve por base os dados recolhidos no Recenseamento da População de 2001 e abrange todos os concelhos do país.

TAXA DE SAÍDA PRECOCE (2001)



Taxa de saída precoce em 2001 (%)

Máximo: 73,9 (Lousada)

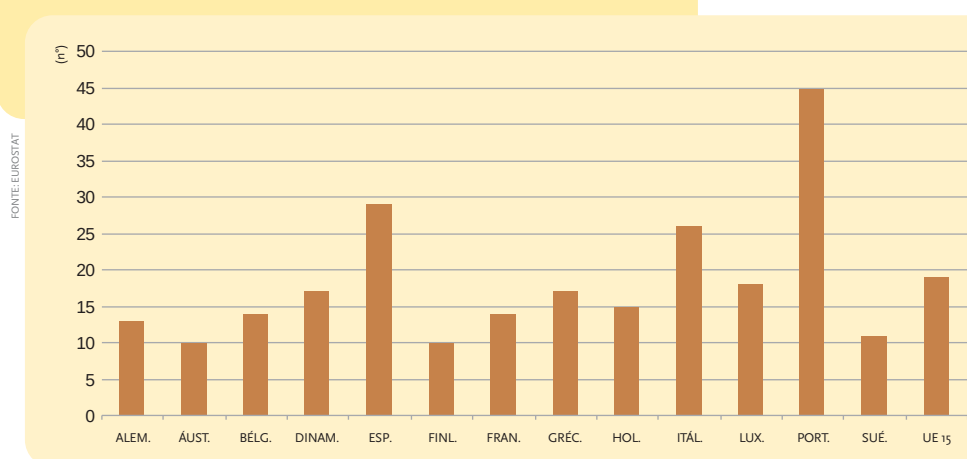
Mínimo: 23,8 (Oeiras)

Lisboa: 26,3

Grande Lisboa: 32,6

Fonte: Ministério da Educação

TAXA DE SAÍDA PRECOCE (2001)



Dinâmica Cultural

INDICADORES SELECIONADOS

- Sessões de espectáculos culturais
- Utilizadores de bibliotecas de acesso ao público
- Visitantes de museus

LEITURA DO TEMA

A arte e a cultura são factores fundamentais para a Qualidade de Vida quer dos indivíduos – na medida em que permitem a valorização pessoal – quer da cidade que beneficia inegavelmente destas amenidades designadamente para fins turísticos.

Constituindo uma aposta cada vez mais forte ao nível da base económica das cidades, o sector da arte e cultura atinge, de um modo geral, um público alvo que ultrapassa claramente o da população residente.

No ano 2000, houve 1.277 sessões na cidade do Porto. Assim, na impossibilidade de se trabalharem dados que sustentem uma análise em termos evolutivos, apresentam-se exclusivamente elementos que remetem para uma avaliação da representatividade de determinados tipos de produção cultural.

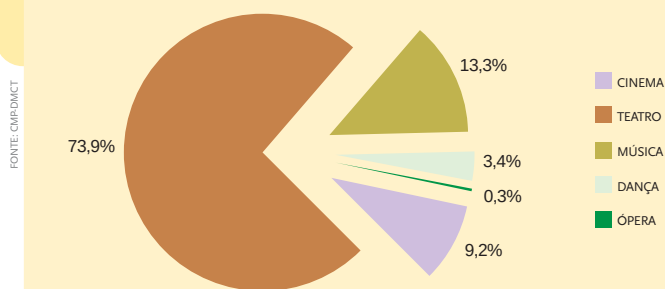
Uma análise detalhada por categoria de espectáculo permite realçar o valor das sessões de teatro que correspondem a 74% do total das sessões de espectáculos culturais que ocorreram na cidade do Porto em 2000. Em seguida, mas com valores significativamente mais baixos, surgem os espectáculos de música (13%) e de cinema (9%). Os espectáculos de dança e ópera têm muito pouca expressividade no total – 3,7%.

Para a definição do indicador **Sessões de Espectáculos Culturais** foram consideradas três variáveis distintas:

- sessões de espectáculos de produtores de programação regular;
- sessões de espectáculos de festivais;
- sessões de espectáculos de instituições do apoio à criação artística.

Só foram considerados os espectáculos incluídos na «Agenda Cultural» editada pela CMP. Não foi considerada a programação comercial normal de cinema.

SESSÕES DE ESPECTÁCULOS CULTURAIS POR CATEGORIA (2000)



Ainda na óptica da dinâmica cultural, procurou complementar-se a leitura já feita no âmbito das condições materiais colectivas ao nível dos equipamentos culturais, avaliando agora a utilização dos mesmos, ou seja, focalizando a questão dos públicos.

Tal como já foi referenciado as bibliotecas não cumprem hoje, exclusivamente, a função de empréstimo/consulta de livros. Analisar este serviço cultural do ponto de vista dos utilizadores implica ter presente que os serviços oferecidos pelas bibliotecas contemplam actividades muito diversificadas, tais como o acesso às novas tecnologias ou mesmo a realização de debates.

Analisando os dados das duas bibliotecas públicas do Porto, constata-se que é a Biblioteca Almeida Garrett (BAG) aquela que maior registo de utilizadores teve em 2001 (quase 3,5 vezes mais do que a Biblioteca Pública Municipal do Porto).

Os dados disponíveis para as bibliotecas públicas (Biblioteca Pública Municipal do Porto – BPMP e Biblioteca Almeida Garrett – BAG) correspondem aos diferentes serviços disponibilizados: salas de leitura geral, sala de leitura de periódicos, sala de leitura de livre acesso, leitura domiciliária, biblioteca infantil, sala de leitura de reservados e biblio-carro. Destes serviços a sala de leitura de livre acesso da BPMP só entrou em funcionamento a 1 de Julho de 2001 e a Biblioteca Almeida Garrett apenas foi inaugurada a 2 de Abril do mesmo ano.

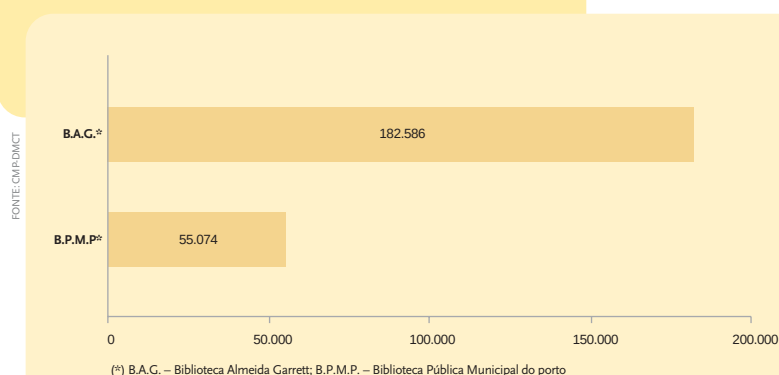
Estes valores explicam-se devido a dois factores: por um lado, diferentes formas de contagens utilizadas sendo que a BAG regista todos aqueles que entram nas suas instalações e a BPMP apenas contabiliza os que fazem o registo no livro de presenças; por outro lado as próprias características da BAG, uma biblioteca que oferece um leque diversificado de serviços que passam pelos tradicionais empréstimo e consulta de livros mas também pela possibilidade de utilização de novas tecnologias e dos audiovisuais. Para além disso, esta biblioteca foi palco de algumas actividades importantes no âmbito do Porto – Capital Europeia da Cultura 2001, nomeadamente ao nível de colóquios e conferências, actividades essas que trouxeram um afluxo considerável de público que acabou por traduzir-se no total de utilizadores.

Também os museus constituem um importante factor de desenvolvimento pessoal dos cidadãos e uns equipamentos chave para a dinamização cultural da cidade.

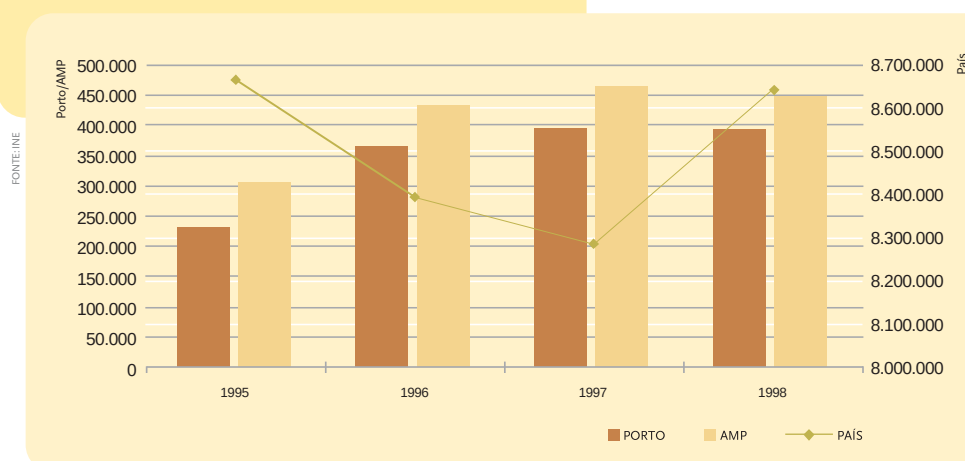
Em 1998, último ano com informação disponibilizada pelo INE, o Porto teve 391.218 visitantes de museus, ou seja, cerca de 1072 visitantes por dia.

Nos anos analisados verificou-se, no caso da cidade do Porto, uma subida considerável em 1996, entrando depois num período de alguma estabilidade. Semelhante é o comportamento da AMP. Já a tendência do País é oposta: de 1995 para 1997 o número de visitantes de museus desce acentuadamente, para crescer novamente em 1998 (atingindo neste ano um valor quase semelhante ao que tinha em 1995, na ordem dos 8,7 milhões de visitantes).

UTILIZADORES DAS BIBLIOTECAS PÚBLICAS (2001)



VISITANTES DE MUSEUS



Dados comparativos do Urban Audit
I: Visitantes de museus per capita
– 1996.

Média: 2,2

Mínimo: 0,1 (Essen; Palermo)

Máximo: 12,7 (Madrid)

Cidade do Porto: 0,2 (1981)

Número de cidades da amostra: 48

Participação Cívica

INDICADORES SELECIONADOS

- Votantes que exerceram o direito de voto nos últimos quatro actos eleitorais
- Mulheres eleitas para órgãos municipais
- Associações desportivas por 1000 habitantes
- Associações culturais e recreativas por 1000 habitantes
- Associações de voluntariado por 1000 habitantes

LEITURA DO TEMA

O desenvolvimento das cidades e regiões implica cada vez mais que os cidadãos se envolvam e participem directamente nas decisões que dizem respeito ao futuro dos seus territórios. A participação na vida política e a capacidade de intervenção da sociedade civil são duas componentes fundamentais da participação cívica.

A participação na vida política (através do exercício de voto, por exemplo) é uma forma de os cidadãos participarem activamente nas decisões que lhes dizem respeito; já a participação na sociedade civil pela via do associativismo é uma forma de os indivíduos estabelecerem entre si relações sociais com vista a uma actuação conjunta para a prossecução de objectivos comuns.

Em 2002, 51,2% dos portugueses tinham exercido o seu direito de voto nos últimos quatro actos eleitorais realizados.

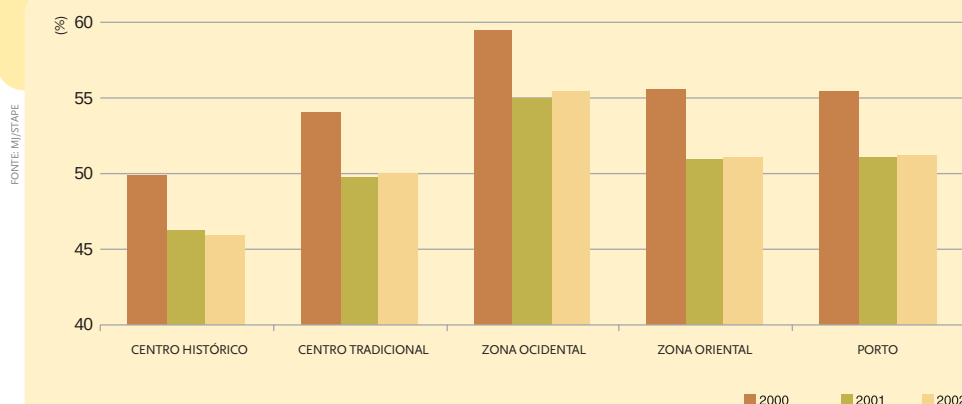
A média de participação nas últimas quatro eleições de tipo diferente contabilizados em cada ano situou-se entre os 51 e os 55%, com um ligeiro decréscimo nos dois últimos anos. Esta quebra foi generalizada à escala intra-urbana, sendo que, em qualquer um dos anos considerados é sempre o Centro Histórico a apresentar os valores mais baixos e a Zona Ocidental os mais elevados.

O gráfico seguinte posiciona as diferentes zonas tendo por referência a percentagem global de votantes na cidade do Porto em 2002. Desde logo se realçam, pela positiva a Zona Ocidental, e pela negativa o Centro Histórico, claramente abaixo (45,93%) da média, e até mesmo o Centro Tradicional (embora este com menor expressão). A Zona Oriental apresenta um valor praticamente idêntico ao da cidade.

Comparando agora a posição da cidade com outros âmbitos geográficos, constata-se que a participação nos actos eleitorais no Porto é menor do que na AMP, Região Norte e País, sendo que a AMP e a Região Norte apresentam valores superiores à média nacional.

Para o indicador **Votantes que exerceram o direito de voto nos últimos quatro actos eleitorais** foram consideradas quatro variáveis: votantes e inscritos nas eleições para o parlamento europeu, para as presidenciais, para as legislativas e para as autárquicas. Os dados são agregados tendo em conta os valores para cada um dos últimos actos eleitorais realizado.

VOTANTES QUE EXERCERAM O DIREITO DE VOTO NOS ÚLTIMOS QUATRO ACTOS ELEITORAIS



Dados comparativos do Urban Audit
I: *Volantes nas eleições para o Parlamento Europeu – 1990/1999.*

Média: 56,9
Mínimo: 23,2 (Liverpool, 1994)
Máximo: 94,4 (Luxemburgo, 1994)
Cidade do Porto: 40,8 (1994)
Número de cidades da amostra: 51

Dados comparativos do Urban Audit
I: *Volantes nas eleições Legislativas – 1993/1998.*

Média: 74,0
Mínimo: 53,4 (Marselha, 1993)
Máximo: 88,0 (Antuérpia, 1995)
Cidade do Porto: 68,8 (1995)
Número de cidades da amostra: 53

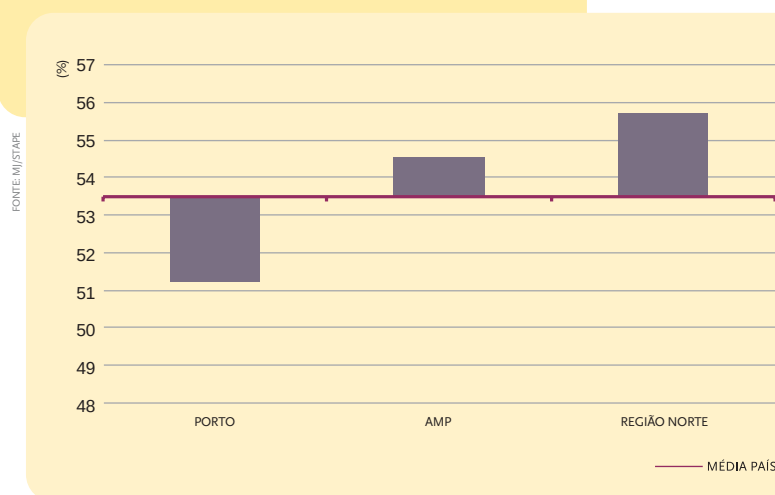
Dados comparativos do Urban Audit
I: *Volantes nas eleições Autárquicas – 1991/1998.*

Média: 60,9
Mínimo: 20,9 (Manchester, 1998)
Máximo: 93,7 (Luxemburgo, 1993)
Cidade do Porto: 48,1 (1997)
Número de cidades da amostra: 55

VOTANTES, POR ZONA (2002)



VOTANTES, POR ÂMBITO GEOGRÁFICO (2002)



A participação cívica pode também ser analisada pela intervenção das mulheres na vida política ao nível dos órgãos de gestão municipal.

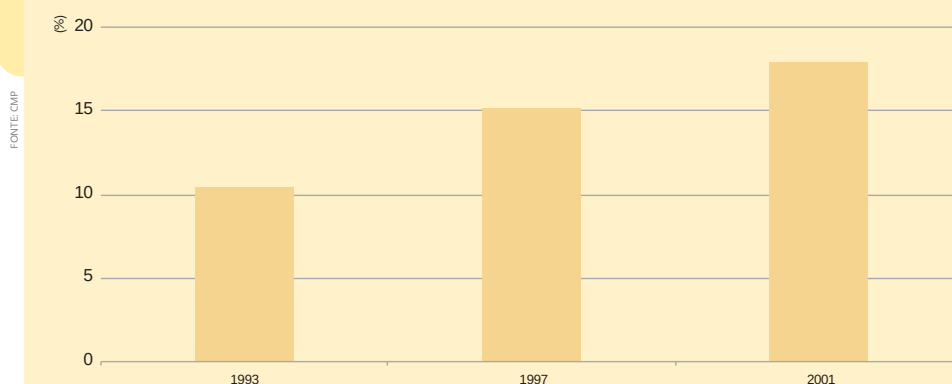
Em 2001 17,9% de eleitos nos órgãos municipais da cidade eram do sexo feminino. Apesar de este valor ainda ser bastante baixo (sobretudo quando comparado com alguns valores a nível europeu – ver gráfico) há uma tendência de subida: no espaço de sete anos, a percentagem de mulheres eleitas para órgãos municipais na cidade passa de 10,4% para 17,9%.

Analisando agora a participação cívica do ponto de vista do associativismo, constata-se que em 2000, havia no Porto 0,68 associações culturais e recreativas por 1000 habitantes.

Internamente a cidade apresenta variações significativas relativamente a este indicador, sendo que é o Centro Histórico aquele que apresenta o valor mais elevado com 1,61 associações culturais e recreativas por 1000 habitantes. A Zona Oriental é a pior representada com um valor de apenas 0,45.

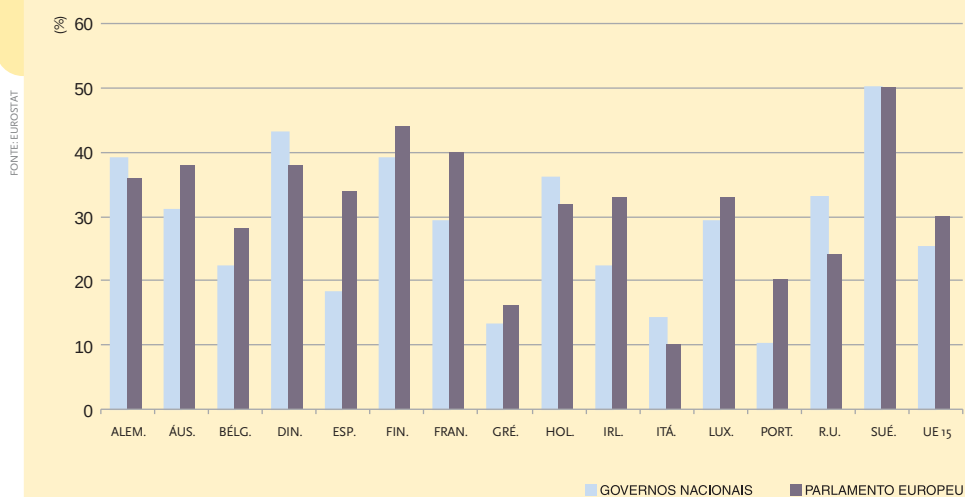
Uma leitura complementar é a que analisa a distribuição deste tipo de associações dentro da cidade.

MULHERES ELEITAS PARA ÓRGÃOS MUNICIPAIS NO PORTO

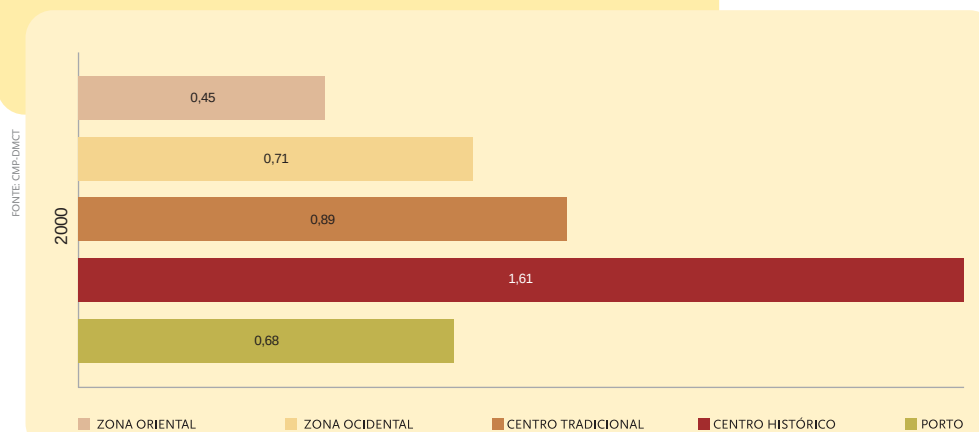


Para o cálculo do indicador **Mulheres eleitas para órgãos municipais** apenas foram consideradas as mulheres eleitas para a Assembleia Municipal e para a Câmara Municipal.

MULHERES NOS GOVERNOS NACIONAIS E NO PARLAMENTO EUROPEU (PRIMAVERA DE 2001)



ASSOCIAÇÕES CULTURAIS E RECREATIVAS POR 1000 HABITANTES



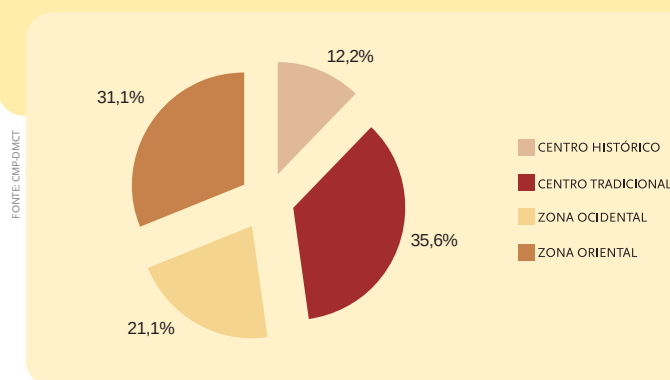
Da totalidade das 180 associações culturais e recreativas existentes na cidade, 35,6% localizam-se no Centro Tradicional, enquanto apenas 12,2% se situam no Centro Histórico.

Ainda na óptica do associativismo, mas do ponto de vista do desporto, seleccionou-se o indicador Associações desportivas por 1000 habitantes. Os dados disponibilizados no âmbito da Carta Desportiva elaborada pela CMP apenas permitem calcular o indicador a nível do concelho, sendo que em 2000 existiam 0,89 associações desportivas por cada 1000 habitantes.

O voluntariado é uma das mais importantes formas de participação comunitária e reflecte a motivação e a crença de que os indivíduos podem contribuir activamente para a resolução ou atenuação de determinados problemas existentes na sociedade.

As associações de voluntariado constituem uma forma alternativa de resposta a desafios e problemas, particularmente complexos nos meios urbanos, com o objectivo de atingir uma maior solidariedade e coesão social. Não foi, contudo, possível fazer um levantamento credível que permita aferir deste tipo de participação a nível da cidade do Porto.

ASSOCIAÇÕES CULTURAIS RECREATIVAS POR ZONA (2000)



Os dados relativos ao indicador **Associações Desportivas por 1000 habitantes** foram extraídos da Carta Desportiva elaborada pela Câmara Municipal do Porto. Foram consideradas neste levantamento as associações com actividade desportiva (federada e não federada). A par do levantamento efectuado junto das Associações Federadas foi realizado um outro nas Juntas de Freguesia e consideraram-se também as Associações com apoios municipais que não tivessem sido consideradas anteriormente.

Saúde

INDICADORES SELECIONADOS

- Taxa de mortalidade precoce

LEITURA DO TEMA

Com o aumento gradual da esperança média de vida as questões da saúde, já por si fundamentais, adquirem um grau de importância ainda maior na perspectiva da boa qualidade de vida individual. A metrópole contemporânea constitui, frequentemente, um meio propiciador ao desenvolvimento de determinadas doenças e patologias que podem conduzir a mortes prematuras.

A leitura da taxa de mortalidade precoce não pode ser dissociada do aumento da esperança média de vida. Este aumento relaciona-se com a melhoria nas condições sanitárias e nas próprias condições de saúde. Uma taxa de mortalidade precoce elevada pode significar um incremento de doenças cardio-vasculares, cancerígenas e infecciosas (ex: Sida), entre outras, as quais surgem muitas vezes associadas a situações de má qualidade de vida em termos individuais: excesso de stress, ambientes poluídos, comportamentos de risco, regimes alimentares desequilibrados, entre outras.

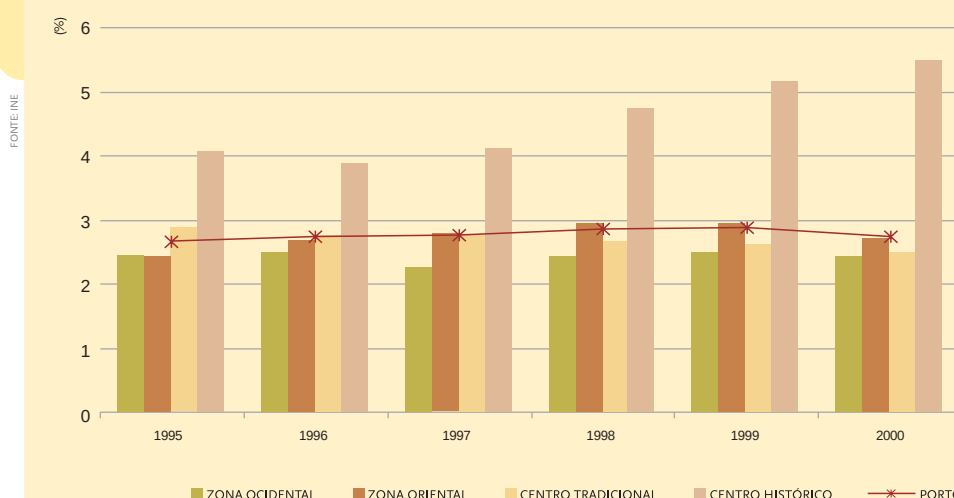
A taxa de mortalidade precoce no Porto situava-se, em 2000, nos 2,74 óbitos por 1000 habitantes.

Em termos de análise evolutiva constata-se que o valor do indicador oscilou muito pouco ao longo do período analisado (1995-2000), com valores entre os 2,7 e os 2,9‰.

Já ao nível das variações intra-urbanas há algumas diferenças claras: o Centro Histórico apresenta sempre os valores mais elevados da taxa de mortalidade precoce, muito superiores aos das outras zonas, atingindo os 5,48‰ em 2000. Contrastando com esta posição aparece a Zona Ocidental, seguida de perto pelo Centro Tradicional, nos últimos três anos, com valores consideravelmente inferiores à média concelhia. A estas diferenças não serão estranhas as próprias características das áreas em questão, apresentando o Centro Histórico as piores condições infra-estruturais e um grande número de habitações em más condições de conservação e, consequentemente, problemas associados de higiene e salubridade.

A **Taxa de mortalidade precoce** corresponde ao número de óbitos de indivíduos com menos de 65 anos, por mil habitantes.

ÓBITOS DE INDIVÍDUOS COM MENOS DE 65 ANOS POR 1000 HABITANTES



Dados comparativos do Urban Audit
I: **Taxa de mortalidade precoce – 1991/1996***

Média: 0,6

Mínimo: 0,1**

Máximo: 1,8 (Liverpool; Manchester, 1996)

Número de cidades da amostra: 48

* Para o cálculo do indicador foram considerados os óbitos de indivíduos com menos de 65 anos ocorridos devido a problemas cardíacos ou doenças respiratórias.

** Não aparece indicada a cidade com este valor.

Segurança

INDICADORES SELECIONADOS

- Acidentes de viação com mortos ou feridos graves por 1000 habitantes
- Taxa de criminalidade

LEITURA DO TEMA

O crescimento cada vez mais rápido das áreas urbanas tornou premente a questão da segurança. O estar e sentir-se seguro em casa, na comunidade e na cidade é um factor fundamental para a qualidade de vida pessoal e global.



Falar em segurança significa ter presente que esta abrange diferentes áreas e que pode ser avaliada em diferentes perspectivas: por um lado, e em termos de mobilidade, é fundamental para os cidadãos poderem circular livremente e em segurança; por outro lado, é também importante garantir o controlo da criminalidade urbana e combater o sentido de insegurança e intranquilidade dos indivíduos.

Dados comparativos do Urban Audit
I: *Acidentes de viação com mortos ou feridos graves por 1000 habitantes – 1990/1998.*

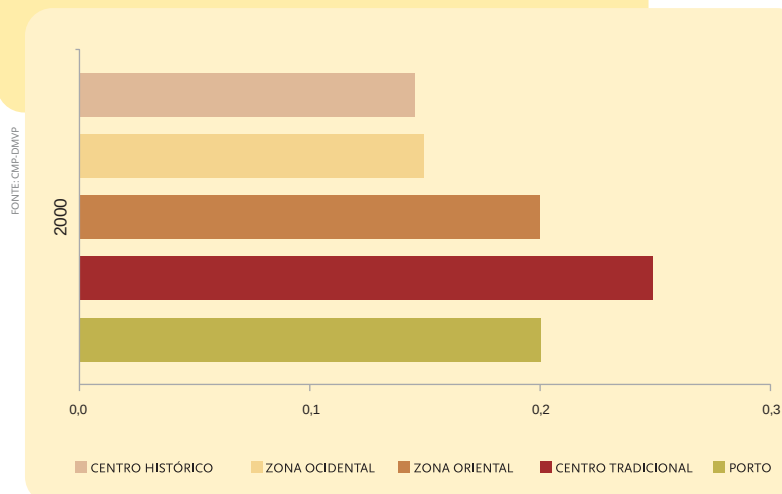
Média: 2,7

Mínimo: 0,1 (Salónica, 1995)

Máximo: 11,6 (Florença e Milão, 1996)

Número de cidades da amostra: 44

ACIDENTES DE VIAÇÃO COM MORTOS OU FERIDOS GRAVES, POR 1000 HABITANTES



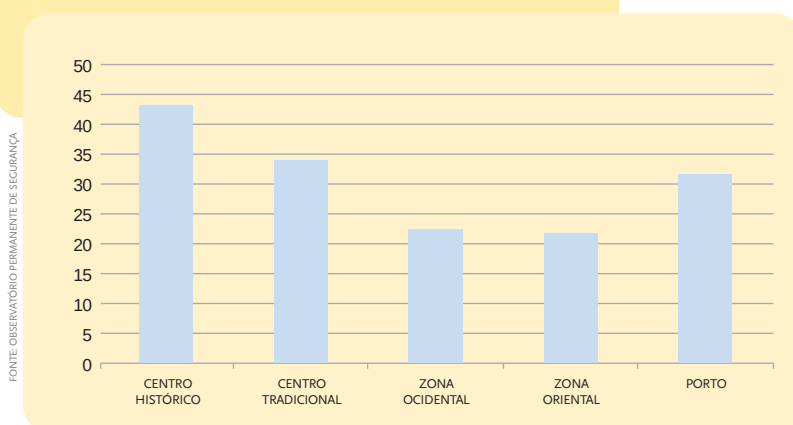
Na cidade do Porto houve, em 2000, 53 acidentes com mortos ou feridos graves, ou seja, aproximadamente um por semana em média. Este valor corresponde a um rácio de 0,2 acidentes por 1000 habitantes, valor muito próximo dos mínimos constatados a nível do Urban Audit.

Descendo para a escala intra-urbana, os valores obtidos para o indicador mantêm-se muito reduzidos, com o valor mais elevado (0,3) obtido no Centro Tradicional; o Centro Histórico, até pelas características do traçado urbano, é aquele que apresenta o valor mais baixo (0,1).

Para a análise da segurança do ponto de vista da criminalidade recolheram-se os dados provenientes do Observatório Permanente de Segurança que abrangem unicamente o 1º semestre de 2000, pelo que se torna impossível proceder a análises evolutivas.

Para o cálculo da **Taxa de Criminalidade** foram consideradas as seguintes variáveis: crimes contra pessoas, crimes contra património, crimes contra a vida em sociedade e outros crimes. Os dados foram recolhidos no âmbito de um projecto específico que decorreu no Porto (Observatório Permanente de Segurança) e apenas correspondem aos dados recolhidos pela PSP.

CRIMES POR 1000 HABITANTES (1º SEMESTRE 2000)



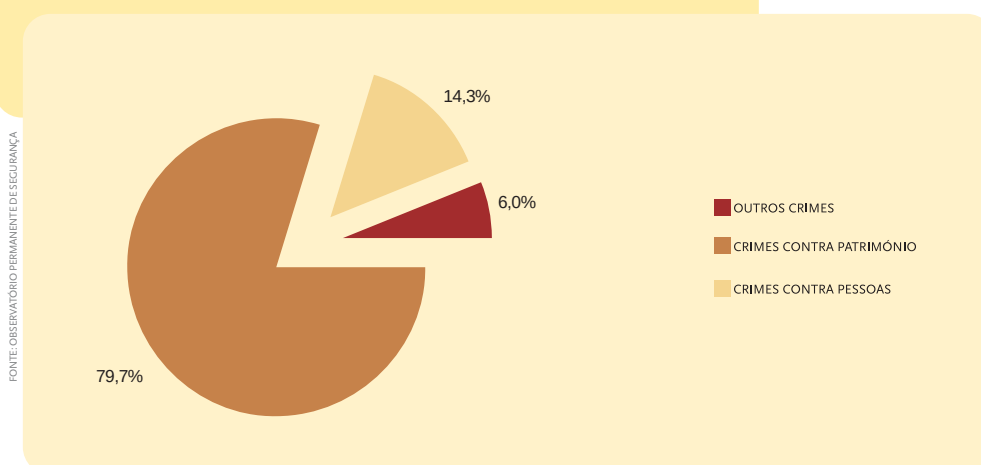
No 1º semestre de 2000 a taxa de criminalidade no concelho era de 31,6 crimes por 1000 habitantes.

O Centro Histórico apresenta a taxa de criminalidade mais elevada (43 crimes por 1000 habitantes), e as Zonas Oriental e Ocidental apresentam os valores mais baixos (21,8 e 22,3 crimes por 1000 habitantes, respetivamente). No entanto em termos absolutos é a Zona Oriental a que apresenta o maior número de crimes, enquanto o Centro Histórico regista o menor.

Dados comparativos do Urban Audit I: **Total de crimes por 1000 habitantes – 1996.**

Média: 108,0
Mínimo: 19,6 (Saragoça)
Máximo: 198,1 (Estocolmo)
Número de cidades da amostra: 48

CRIMES OCORRIDOS NO PORTO, POR CATEGORIAS (1º SEMESTRE 2000)



Dados comparativos do Urban Audit I: **Crimes contra pessoas por 1000 habitantes – 1996.**

Média: 9,2
Mínimo: 0,6 (Saragoça)
Máximo: 24,5 (Estocolmo)
Número de cidades da amostra: 47

Dados comparativos do Urban Audit I: **Crimes contra a propriedade por 1000 habitantes – 1996.**

Média: 44,2
Mínimo: 4,9 (Braga, 1991)
Máximo: 141,1 (Berlim)
Número de cidades da amostra: 47

Nos **crimes contra pessoas** foram considerados os seguintes crimes: contra a vida, contra a integridade física, contra a liberdade pessoal, contra a liberdade e autodeterminação sexual, contra a honra, contra a reserva da vida privada e outros crimes contra as pessoas.

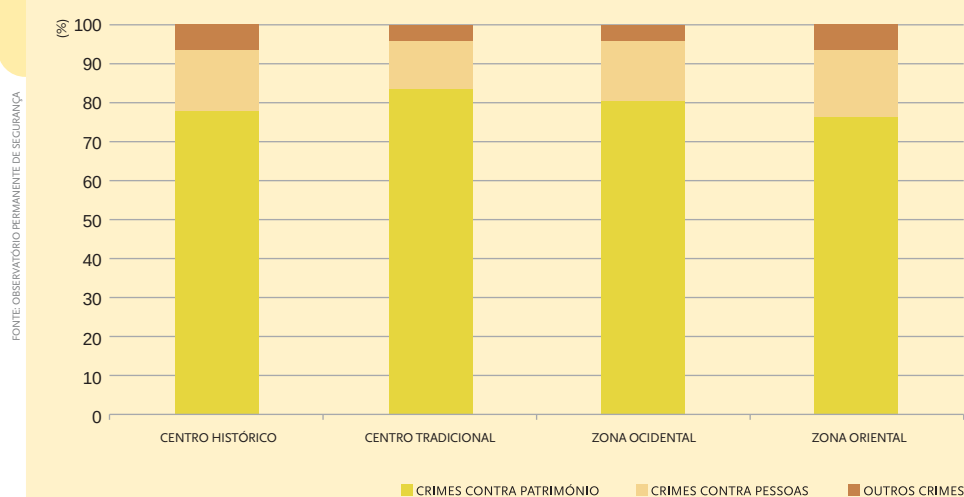
Nos **crimes contra património** foram considerados: crimes contra a propriedade, crimes contra o património em geral, crimes contra os direitos patrimoniais e outros crimes contra o património.

Os **outros crimes** incluem: crimes contra a vida em sociedade (crimes contra a família, crimes de falsificação, crimes de perigo comum, crimes contra a segurança das comunicações, crimes contra a paz pública e outros crimes contra a vida em sociedade); crimes respeitantes a estupefacientes, crimes contra o Estado (contra a realização do Estado de Direito, contra a autoridade pública, contra a realização da justiça, cometidos no exercício de funções públicas e outros crimes contra o Estado) e outros crimes.

Fazendo uma análise da criminalidade por categoria de crime verifica-se, para o concelho, que quase 80% dos crimes registados são crimes contra o património. Os crimes contra pessoas representam apenas 14,3% e os outros crimes, incluindo os crimes contra a vida em sociedade, apenas 6,0%.

Fazendo uma leitura semelhante mas por zonas da cidade, verifica-se que continuam a ser os crimes contra o património a terem uma maior expressão (com realce para o Centro Tradicional com 83,4%). Os crimes contra pessoas aparecem em maior número na Zona Oriental (16,9%) e os Outros Crimes no Centro Histórico (6,5%). Não obstante, e de um modo geral, a análise por categoria de crime e zona não revela disparidades muito grandes ao nível intra-urbano.

CRIMES POR CATEGORIA E ZONA (1º SEMESTRE 2000)



Problemas Sociais

INDICADORES SELECIONADOS

- Suicídios por 1000 habitantes
- Utentes activos dos CAT
- Pedidos para habitação social
- Sem abrigo

LEITURA DO TEMA

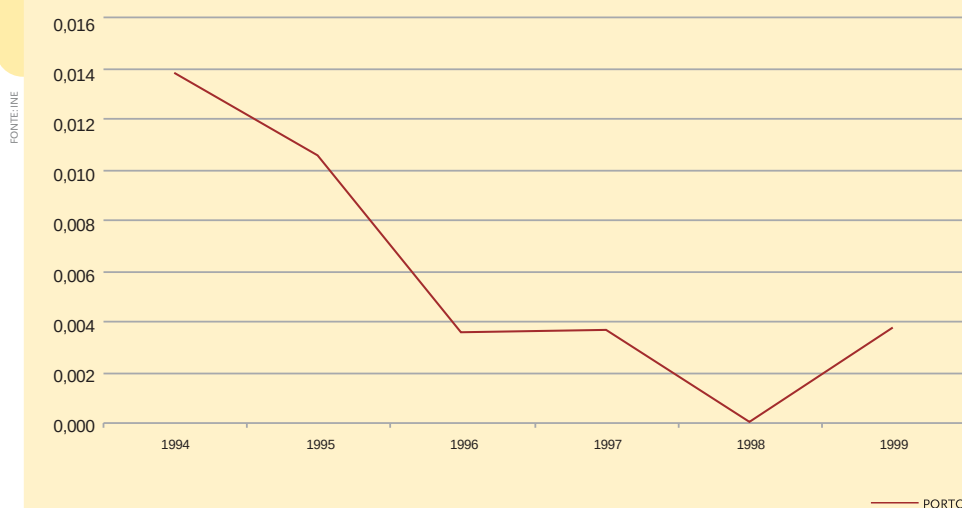
O desenvolvimento e as profundas mutações a que as cidades modernas têm estado sujeitas nas últimas décadas, acarretaram consigo novos desafios e problemas sociais. Muitas são as problemáticas que afectam a qualidade de vida urbana que reflectem situações de desigualdade, de isolamento crescente, de falta de coesão: é o caso da pobreza, da toxicod dependência, do alcoolismo, do racismo, entre outros.

A existência de problemas sociais induz situações de um certo mau estar social e podem mesmo, em situações limite, pôr em risco a organização social.

O número de suicídios na cidade do Porto é, nos últimos anos, praticamente inexistente. Com um valor máximo de 4 em 1994, verificou-se que desde 1996 houve um único suicídio por ano, não se tendo mesmo registado nenhum em 1998.

Calculado o rácio do número de suicídios por 1000 habitantes, obtemos o valor de 0,004 para o ano de 1999, valor bastante baixo e semelhante ao obtido para a AMP.

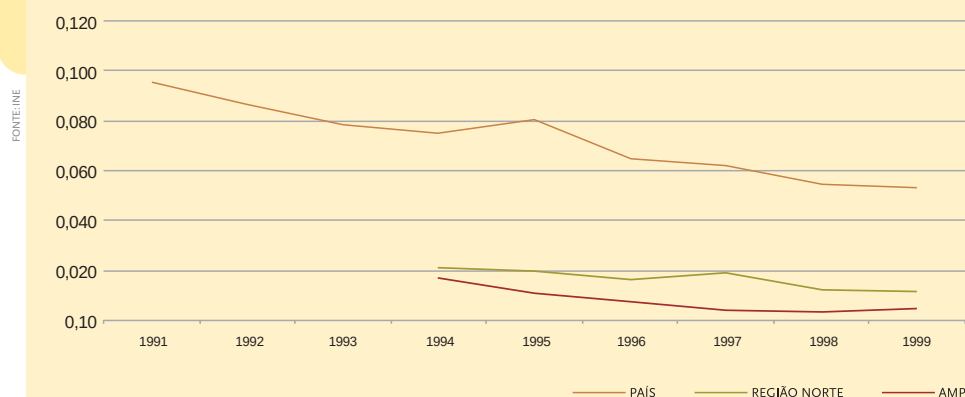
SUICÍDIOS POR 1000 HABITANTES



Suicídios por 1000 habitantes

Finlândia: 0,23 (2001)
 Luxemburgo: 0,17 (2001)
 Noruega: 0,12 (2000)
 Suécia: 0,14 (1996)

Fontes: Organismos Oficiais de Estatísticas

SUICÍDIOS POR 1000 HABITANTES

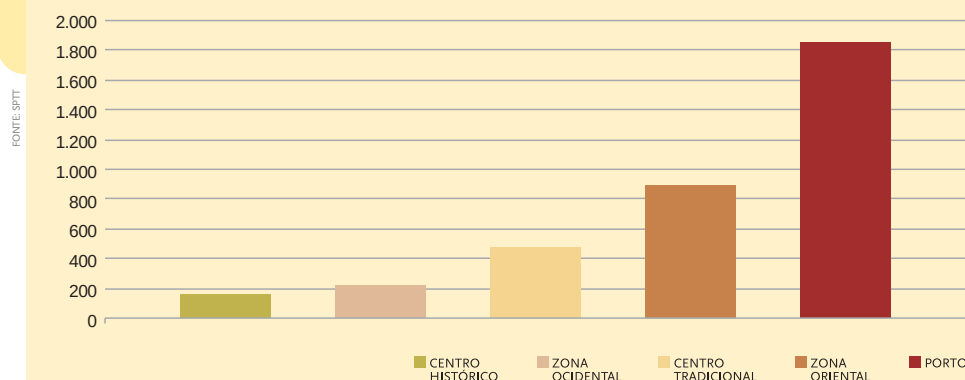
No indicador **Utentes Activos dos CAT's** apenas se contabilizam aqueles que tiveram pelo menos uma consulta de seguimento num Centro de Atendimento a Toxicodependentes.

Na cidade do Porto existem cinco Centros de Atendimento a Toxicodependentes:

- CAT de Cedofeita;
- CAT Oriental;
- CAT Ocidental;
- CAT da Boavista;
- CAT do Conde.

Os valores do País, no entanto, são claramente superiores: de 0,096 suicídios por 1000 habitantes em 1991, passou para 0,053 em 1999. Verificou-se, assim, uma acentuada quebra ao longo da década de 90, com uma diminuição de quase 60% no número de suicídios, que passaram de 942 em 1991 para 541 em 1999. Contudo os valores do país são bastante inferiores aos verificados em alguns países europeus. (ver caixa)

Um outro problema social abordado é o da toxicodependência, particularmente importante até porque aparece, em muitos casos, ligado a outros problemas tais como a criminalidade, o desemprego, o suicídio, etc.

UTENTES ACTIVOS A RECEBER TRATAMENTO NOS CAT's DO PORTO (2001)

Em 2001 os utentes activos a receber tratamento nos CAT's do Porto eram 1859, correspondendo a 5,8% do total a nível do Continente. Este valor refere-se unicamente aos utentes activos residentes na cidade e que estão em tratamento num dos Centros de Atendimento a Toxicodependentes.

Uma análise à escala intra-urbana mostra que dos utentes activos residentes na cidade, uma parte considerável provém da Zona Oriental (48,1%), enquanto o Centro Histórico é o que apresenta os valores mais baixos (8,7%). O Centro Tradicional também representa uma percentagem elevada no total dos utentes activos (25,4%) e constata-se ainda que existem 6,2% dos utentes que, embora residentes na cidade, não estão afectos a nenhuma área em particular.

Os pedidos para habitação social são um indicador de carência ligado aos problemas de degradação habitacional e de má qualidade de vida individual. Em 2001, houve no Porto 1626 primeiros pedidos para habitação social.

É um indicador que se revelará essencialmente interessante do ponto de vista da sua evolução temporal, dado traduzir o aumento ou diminuição das condições de vida de estratos da população com mais dificuldades de encontrarem uma resposta autónoma no mercado de habitação clássica. Até ao momento, contudo, só dispomos do valor relativo ao ano de 2001.

Utentes Activos residentes no Conselho do Porto por CAT de atendimento em 2001

CAT de Cedofeita: 38,8%
 CAT Oriental: 23,6%
 CAT Ocidental: 15,4%
 CAT da Boavista: 13,8%
 CAT do Conde: 8,4%

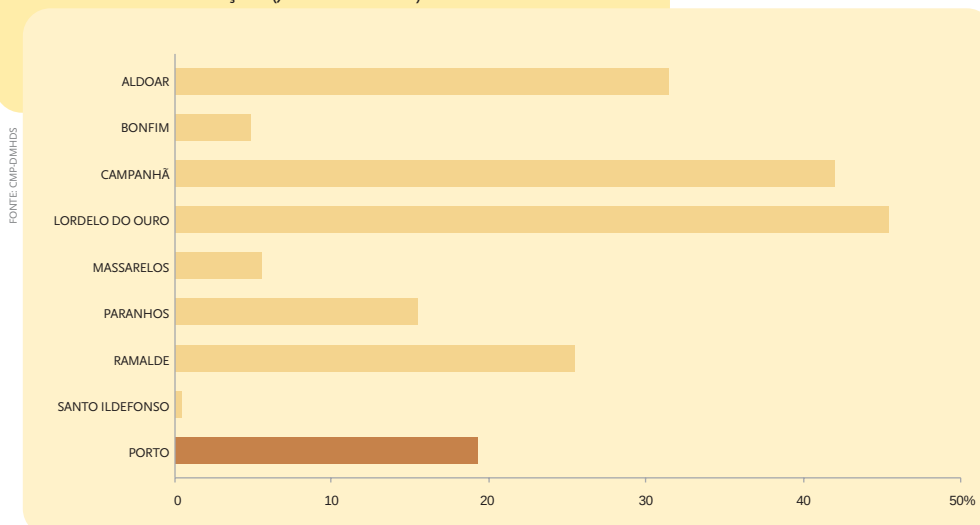
Fonte: SPTT

Utentes Activos.

	Dir. R. Norte	Cont.
1998	8069	23654
1999	8938	27750
2000	9573	29204
2001	9881	32064

Fonte: IPDT, Relatório Anual 2001.

PROPORÇÃO DE RESIDENTES EM BAIROS SOCIAIS NO TOTAL DE POPULAÇÃO (JULHO DE 2002)



Pedidos para habitação social – o indicador apenas diz respeito aos primeiros pedidos para habitação social que deram entrada nos serviços competentes da autarquia. Não estão assim incluídos os pedidos de transferência.



Sem Abrigo

Cidadãos que não possuem meios de subsistência, nem domicílio certo e pernoitam na rua ou recorrem a situações alternativas de carácter provisório (casas, carros ou fábricas abandonadas, estações de caminhos de ferro, quartos em pensões custeados pelos Serviços de Emergência da Segurança Social, albergues, etc.). Além disso, consideram-se que estão em processo de ruptura, ou já romperam, com os principais «espaços de referência social»: família, trabalho, comunidade.

Este indicador traduz também a procura e a pressão existente sobre a habitação social, o que é particularmente relevante no caso da cidade do Porto na qual uma percentagem muito significativa da população reside em bairros sociais. Veja-se, por exemplo, o caso das freguesias de Lordelo do Ouro e de Campanhã em que cerca de 40% da população reside em bairros sociais, sendo a média para a cidade de 17,3%, o que corresponde a um total de cerca de 45.000 habitantes. Outra nota a reter prende-se com a localização predominantemente periférica dos bairros sociais na cidade do Porto, em áreas livres e afastadas do tecido urbano consolidado, à data da sua construção.

A presença dos chamados «sem abrigo» nas cidades traduz, de forma bem visível, a existência de situações de pobreza e exclusão social extremas. A questão dos sem abrigo aparece associada à habitação mas é um fenómeno multidimensional, ligado a factores de cariz mais estrutural (o desemprego, a precaridade do trabalho, as características do mercado habitacional) e outros de carácter mais individual (desestruturações familiares, problemas de saúde, origens sociais desfavorecidas, etc.).

Dadas as características desta população, bastante instável, torna-se difícil avaliar com precisão o número de sem abrigo, não tendo sido possível apurar, até ao momento, um número fiável que retrate a situação na cidade do Porto, que também é marcada por este fenómeno.

Quadro Síntese

INDICADORES	UNIDADES	ÚLTIMO VALOR / ANO	TENDÊNCIA / PERÍODO	QV - SITUAÇÃO
POPULAÇÃO				
Nados-vivos por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	9,7 2000	🔴 1991/2000	🔴
Estrangeiros residentes	nº	5.216 2001	— —	🟡
EDUCAÇÃO				
Alunos no ensino superior	nº	58.276 2000	🟡 1994/2000	🟢
Alunos em pós-graduações, mestrados e doutoramentos	nº	2.600 2000	🟢 1991/2000	🟢
Taxa de saída precoce	%	29,4 2001	— —	🔴
DINÂMICA CULTURAL				
Sessões de espectáculos culturais	nº	1.277 2000	— —	🟡
Utilizadores de bibliotecas de acesso ao público	nº	237.660 2001	— —	🔴
Visitantes de museus	nº	391.218 1998	🟢 1995/1998	🟡
PARTICIPAÇÃO CÍVICA				
Votantes que exerceram o direito de voto nos últimos quatro actos eleitorais	%	51,2 2002	🔴 2000/2002	🔴
Mulheres eleitas para órgãos municipais	%	17,9 2001	🟢 1993/2001	🔴
Associações desportivas por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	0,89 2000	— —	🟡
Associações culturais e recreativas por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	0,68 2000	— —	🟡
Associações de voluntariado por 1000 habitantes	—	— —	— —	—
SAÚDE				
Taxa de mortalidade precoce	‰	2,74 2000	🟡 1995/2000	🔴
SEGURANÇA				
Acidentes de viação com mortos ou feridos graves por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	0,2 2000	— —	🟢
Taxa de criminalidade	‰	31,6 1ºSem.2000	— —	🟡
PROBLEMAS SOCIAIS				
Suicídios por 1000 habitantes	nº/1.000 hab	0,004 1999	🟢 1994/1999	🟢
Utentes activos dos CAT	nº	1.859 2001	— —	🔴
Pedidos para habitação social	nº	1.626 2001	— —	🔴
Sem abrigo	—	— —	— —	—

Tendência evolutiva do indicador:

- 🟢 Crescimento com impacto positivo para a QV
- 🟢 Diminuição com impacto positivo para a QV
- 🟡 Estabilidade
- 🔴 Crescimento com impacto negativo para a QV
- 🔴 Diminuição com impacto negativo para a QV

Apreciação presente da situação em termos de Qualidade de Vida:

- 🟢 Boa
- 🟡 Razoável
- 🔴 Má

2. Contributos de peritos sobre os quatro domínios

Contributos de peritos sobre os quatro domínios de análise

O Sistema de Monitorização da Qualidade de Vida Urbana que tem vindo a ser implementado no município do Porto constitui, tal como se referiu anteriormente, um projecto em permanente evolução. Por outras palavras, acompanhar e interpretar de forma sistemática as principais dinâmicas de transformação da cidade com implicações nos padrões de qualidade de vida dos cidadãos, avaliar os resultados de políticas e medidas de intervenção e ajudar a quantificar metas ou objectivos de desempenho – actividades que se pretende que esta infra-estrutura possa cada vez mais apoiar eficazmente – exigem um esforço de rigor, mas sobretudo, de persistência ao longo do tempo.

Nestas circunstâncias, impõe-se, desde logo, uma grande abertura e flexibilidade por parte do sistema montado, e uma atenção particular com duas ordens de questões. Por um lado, com a adequação da própria bateria de indicadores, nomeadamente, testando ao longo do tempo a validade das opções iniciais e inserindo novos indicadores em função da disponibilidade de outros dados de base, da possibilidade de comparação com outros espaços de referência ou mesmo da identificação de novas problemáticas a monitorizar. Por outro lado, com a própria leitura da situação da cidade que é feita a partir desses indicadores quantitativos procurando, neste caso, que eles possam sobretudo suscitar reflexões e abordagens integradas em torno das diferentes dimensões da qualidade de vida na cidade, cruzando, sempre que possível, diferentes visões disciplinares.

Enquadrados nesta perspectiva que poderemos designar de «desenvolvimentista», os quatro textos que seguidamente se apresentam constituem a resposta que um conjunto de peritos deu ao desafio que lhes foi colocado de colaborar neste projecto, comentando, exactamente, os primeiros resultados obtidos constantes do ponto anterior deste relatório.

Tendo sido elaborados por especialistas de áreas disciplinares diferentes, que se debruçaram sobre os quatro domínios considerados no âmbito do projecto, os contributos recolhidos são, naturalmente, eles próprios, de natureza distinta. No seu conjunto eles fornecem, no entanto, um manancial de elementos para reflexão e de pistas concretas para o desenvolvimento do projecto, no plano metodológico, na leitura feita sobre a realidade actual do Porto e, sobretudo, em termos conceptuais, na própria problematização que é feita do conceito de qualidade de vida, das relações que se estabelecem a partir deste e dos desafios que coloca no actual contexto de desenvolvimento urbano.

Comentários sobre o domínio Condições Ambientais

Teresa Andresen . Professora da Faculdade de Ciências da Universidade do Porto

Introdução

Por definição os sistemas urbanos são complexos e é pois natural que a selecção de indicadores para os caracterizar e dar apoio no conhecimento, no planeamento e na gestão das cidades, não seja também um processo isento de complexidade. No caso do presente capítulo trata-se de indicadores ambientais que passaram a despertar a atenção quando, na década de 70, se começou a compreender como os indicadores de base predominantemente económica eram manifestamente insuficientes para descrever o desenvolvimento da sociedade. Por sua vez, já depois de na década de 80 se ter começado a atribuir a devida importância aos indicadores ambientais, compreendeu-se que a sua avaliação isolada também não era suficiente. Está-se, assim, hoje, consciente da importância de uma perspectiva integrada das diversas áreas temáticas de indicadores e é essa a razão porque surge o conceito de indicadores de sustentabilidade.

Os primeiros passos comunitários em relação ao ambiente urbano foram dados com o 4º *Programa de Acção em Matéria de Ambiente* (1987-1992). Daí resultou o *Livro Verde sobre o Ambiente Urbano*, preparado em 1990 pela Comissão das Comunidades Europeias, onde são apontados os principais problemas das áreas urbanas e se definem duas áreas prioritárias de acção: políticas viradas para a estrutura física da cidade e políticas viradas para a redução de impactes das actividades urbanas sobre o ambiente. O Livro Verde aponta também já para a necessidade de uma avaliação e monitorização das condições ambientais da cidade. Desde então o ambiente urbano tem estado na ordem do dia de uma forma sistemática, podendo-se considerar a *Agenda 21* (1992) seguida da *Carta de Aalborg* (1994) como dois momentos sucedâneos de referência, assim como, todo o trabalho que desde então se tem desenvolvido em torno das agendas 21 ao nível local.

A selecção de um conjunto de indicadores obedece a objectivos específicos pretendidos e, neste caso, está em causa a qualidade de vida na cidade do Porto. Estamos assim a falar de indicadores para o nível local. A equipa responsável por este projecto fixou-se em seis áreas temáticas: Espaços verdes, Clima, Ruído, Qualidade do ar, Qualidade da água balnear e Infra-estruturas básicas. Por sua vez identificou nove indicadores.

Depreende-se que no trabalho presente esteve subjacente a esta selecção, quer o conhecimento do sistema urbano da cidade do Porto quer a disponibilidade de bases de dados. Seguramente que o sistema ambiental da cidade ainda não está suficientemente conhecido, até porque as transformações ocorridas na cidade a partir da década de 90 são imensas e sob perspectivas bem diferenciadas, desde o aumento da impermeabilização do solo à diminuição da população residente. Como se compreende, para um indicador ser útil é indispensável que ele possa ser acompanhado ao longo do tempo e este é, certamente, um dos outros aspectos fundamentais a ter em conta nesta selecção. Por outro lado, não é só o valor que é atribuído a um dado parâmetro que se pretende avaliar mas também o significado do conteúdo que lhe é intrínseco e que, no caso dos indicadores ambientais, é de grande relevância pois são um precioso auxiliar no conhecimento e interpretação do estado de saúde da cidade, logo dos seus cidadãos. Por exemplo, todos sabem da correlação entre a incidência dos problemas respiratórios ou cardíacos e a vida citadina. Reconhece-se também a importância que as cidades têm como destinos turísticos e neste domínio convém não esquecer os valores e as potencialidades da cidade do Porto. Porém, quer-se uma cidade limpa, confortável. É assim um tema que ultrapassa largamente as questões primeiras e mais imediatas do quotidiano da vida da cidade. Ou seja, é complexo!

Houve necessariamente dificuldades na selecção dos indicadores – talvez não tanta na identificação das áreas temáticas – mas que, uma vez ultrapassadas, resultaram num quadro de partida possível e equilibrado. Existe

ainda a referir um outro aspecto importante que se prende com os aspectos da comunicação da informação. Trata-se da clareza com que esta informação deve chegar junto do público que quer participar nos processos de decisão sobre os caminhos da sua cidade. Não basta pois que os indicadores sejam úteis ao nível da decisão política. É necessário que sejam assimilados pelo cidadão cada vez mais responsável. Ou seja, continua a ser complexo!

Colocadas estas considerações prévias, passa-se a fazer uma breve leitura dos resultados.

Espaços Verdes. Espaços verdes públicos per capita e Extensão de ruas arborizadas.

Naturalmente que os valores quando comparados a nível europeu são baixos. A estrutura verde do Porto manteve-se até à década de 80 assente na rede de espaços públicos herdada dos finais do século XIX, decorrente da criação dos primeiros jardins públicos, associada ao afastamento dos recintos de feira para locais mais periféricos ao centro da cidade e da construção do palácio de Cristal. Este último é um grande marco que parte da iniciativa privada da cidade. As sucessivas gerações de planos (ou de 'pré-planos!') ao longo do século XX foram reservando na zona ocidental da cidade uma área, que é hoje o Parque da Cidade, cuja construção se iniciou na década de 80 e que assenta na compra de terrenos privados que se tornaram indissociáveis do seu valor especulativo imobiliário, traduzindo-se assim em custos de investimento elevadíssimos, para além de que apesar de ele ter uma escala local – face à escassez de equipamentos semelhantes – acaba por ganhar uma importância regional – pelo menos inter-municipal – para o que manifestamente não tem dimensão nem vocação. O caso da quinta de Serralves não deverá ser considerado verdadeiramente um espaço público, na medida em que ele é um espaço efectivamente privado, embora acessível ao público. Simultaneamente, tem-se delapidado seriamente o património de quintas e jardins da cidade – mas esta é matéria para outro local. Aquando da aprovação tardia do Plano Director Municipal do Porto, a cidade – a exemplo de Lisboa – viu-se privada do estatuto de Reserva Ecológica Nacional, se bem que os estudos iniciais fizessem a defesa de uma estrutura ecológica possível – já escassa – e que acabou por se transformar numa delimitação desconexa de espaços verdes. Então é legítimo questionar – que evolução nesta matéria na área oriental da cidade? E, também, uma última nota – é indispensável proceder a uma avaliação de integração na estrutura ecológica municipal das frentes marítima e ribeirinha da cidade do Porto, com um valor ambiental e paisagístico notável, que tem vindo a recuperar a sua relevância enquanto estrutura recreativa. Ou seja, esta área temática poderá vir a evoluir no sentido de interiorizar o espaço público no seu sentido mais lato. A extensão de ruas arborizadas é seguramente um bom indicador embora naturalmente esconda a qualidade dessa arborização. Ou seja o que há de comum entre a arborização da Rua Guerra Junqueiro e a Avenida da Boavista? Este é seguramente um indicador a manter e a 'afinar'.

Clima. Dias com registo de precipitação e Média diária de horas de sol por dia.

A ideia de que o Porto é cinzento não sai exactamente reforçada da leitura da avaliação destes dois indicadores. Efectivamente o Porto é uma cidade de clima ameno embora seja uma cidade de micro-climas e quase se pode falar de clima marítimo e continental, pelo menos no ponto de vista das temperaturas. Aliás a distribuição da temperatura é um indicador não contemplado mas que a sê-lo careceria de poder assumir uma dimensão espacializada. Por outro lado, sabe-se que o valor médio da temperatura da Europa nos últimos 100 anos aumentou cerca de 1,2° C e as projecções apontam para que os valores continuem a aumentar. A comunicação social tem abordado recentemente e várias vezes esta temática, sobretudo associada à qualidade do ar. O Porto é ainda uma cidade muito varrida pelo vento que podia ser um factor de dispersão da poluição. Porém assume comportamentos próprios impostos pela malha densa da cidade onde prevalecem ruas estreitas em detrimento de ruas largas com passeios adequados para que as árvores de alinhamento caibam e cêrceas desajustadas, onde se continua a privilegiar as faixas de estacionamento automóvel ao lado de novos parques de estacionamento.

Ruído. Incomodidade sonora.

Torna-se evidente a falta de uma rede de medição e monitorização do ruído na cidade. E o Porto é manifestamente uma cidade ruidosa – pelo menos é esta a experiência que tem quem circula pela cidade. Uma vez mais está subjacente a este fenómeno a malha viária da cidade associada à deficiente circulação automóvel e também, de outra forma, a densidade de construção. Além disso ... há ruídos e ruídos. Enquanto os pontuais e episódicos ruídos joaninos, estudantis e futebolísticos se toleram porque conferem uma nota própria na paisagem sonora da cidade do Porto, os ruídos do trânsito são penalizantes pela sua manifestação continuada e intensidade crescente.

Qualidade do Ar. Dias com índice da qualidade do ar bom ou muito bom.

O indicador utilizado – Índice de Qualidade do Ar – congrega cinco parâmetros mas é destacado o contributo das Partículas Inaláveis (PM₁₀ – diâmetro de partícula inferior a 10 X_m). Se bem que os autores reclamem que é necessário haver cuidados na análise destes dados, afirmam de forma clara que: «Normalmente, as partículas (PM₁₀), são o poluente que mais contribui para índices abaixo de Bom». Efectivamente a exposição a estas partículas será potencialmente o factor mais impactuante sob o ponto de vista da saúde, tendo já a União Europeia definido parâmetros para este indicador. Também a Organização Mundial da Saúde tem tratado largamente este problema, denunciando números de mortes decorrentes da exposição das pessoas a estas partículas, se bem que, naturalmente, esses dados englobem valores para cidades com dimensão e características em nada idênticas ao caso do Porto. No entanto, sabe-se que a origem do problema está inequivocamente associada aos sistemas de transportes urbanos. Os autores destacam a grande variação mensal registada na cidade do Porto considerando-se importante uma exploração das causas desta variação e em particular dos picos registados. Os comentários já feitos a propósito quer do ruído quer do clima encontram também aqui o seu enquadramento.

Qualidade da Água Balnear e os Registos com qualidade da água balnear boa.

Os dados são evidentemente escassos, mas é, de qualquer forma, incompreensível que uma cidade com a dimensão do Porto e com uma frente atlântica excepcional não apresente uma solução irrepreensível – ou quase irrepreensível. Aparenta que os investimentos feitos até à data ainda se revelam insatisfatórios e que esta matéria não terá recebido a devida prioridade no âmbito das medidas públicas. Por outro lado, revela também uma população com níveis de exigência incipientes. Mas frequentemente é assim – há uma grande diferença entre o que se vê e o que se não vê...

Infra-estruturas básicas. Águas residuais tratadas e Resíduos sólidos urbanos valorizáveis.

Efectivamente que a entrada em funcionamento da ETAR do Freixo em 2000 é um marco para a avaliação desta área temática que sofreu no princípio do presente ano uma melhoria significativa com a ETAR de Sobreiras, também a entrar em funcionamento. Este é, assim, um indicador que se espera vir a revelar melhorias significativas. Já quanto ao indicador relativo aos resíduos sólidos, a situação é bem diferente pois logo à partida a cidade do Porto apresenta uma capitação de RSUs muito elevada comparativamente à média das cidades europeias onde se manifesta, entre outros aspectos, os hábitos da população e índices de recolha selectiva ainda bastante baixos. Segundo o 3º Relatório de Avaliação do Ambiente na Europa da Agência Europeia do Ambiente (2002) os valores da capitação média por habitante variam entre 685 kg na

Islândia e 105 kg no Uzbequistão, apontando o valor de 415 kg como o valor médio europeu. O 5º Programa de Acção em Matéria de Ambiente tinha definido como objectivo estabilizar o valor em 2000 nos valores de 1985, que eram da ordem de 350 kg/capita. Tal meta não se atingiu, tendo sido largamente ultrapassada na maioria dos países. No entanto, reconhece-se a importância do peso da fracção orgânica nos resíduos sólidos urbanos vertidos em aterro. A directiva relativa aos aterros introduz metas sob este ponto de vista que, a par da recolha selectiva dos resíduos, impõem novas tecnologias de redução desta fracção como sejam a compostagem, a digestão anaeróbia e a incineração. Assim, no âmbito desta área temática crê-se haver lugar a uma re-orientação dos indicadores. Seria também interessante, na perspectiva das Infra-estruturas básicas, não descurar o abastecimento de água no sentido de se poder avaliar a evolução da redução dos consumos per capita. A problemática da redução do consumo da água tem passado por medidas de subida de custo porém, cada vez mais, se destaca a importância de medidas relacionadas com a alteração dos padrões de consumo, mas também, com as características das próprias redes de distribuição, nomeadamente a diminuição das perdas.

Conforme inicialmente se refere, a monitorização da Qualidade de Vida Urbana com base em indicadores carece de uma visão integrada. Há assim agora que cruzar as várias temáticas. Porém, gostaria de deixar duas notas para o desenvolvimento de trabalho futuro: a necessidade de acentuar a dimensão espacial da distribuição dos indicadores na óptica da sustentabilidade e alargar a experiência da Câmara Municipal do Porto, pelos menos, à Área Metropolitana.

Recentemente a Agência Europeia de Ambiente, em 2002, publicou um relatório intitulado: *Para um Atlas Urbano. Avaliação de dados espacializados em 25 Cidades Europeias e Áreas Urbanas*. Este relatório tem como ponto de partida a tomada de consciência do acelerado ritmo de alteração dos usos do solo nas cidades e nas áreas urbanas e concilia os meios técnicos de hoje, nomeadamente em termos de detecção remota, para potenciar esta linha de orientação para a construção de indicadores de qualidade de vida urbana. Antevê quatro factores determinantes na mudança da paisagem urbana europeia: transformações na estrutura urbana, mudança do papel e função das áreas rurais, mudança nos sistemas de transporte e comunicações e do conhecimento e, por último, a continuada pressão sobre o património natural e cultural europeu. O Porto não é excepção e é precisamente uma das áreas urbanas avaliadas neste Atlas (abrangendo para além do concelho do Porto partes dos concelhos de Vila Nova de Gaia, Matosinhos e Maia. Uma área com cerca de 200 km²). Atendamos aos valores apresentados de apenas um indicador: % de área urbanizada. Em 1958: 25,9%; em 1968: 36,3%; em 1989: 51,2% e em 1997: 61,5%.

Feitas estas breves considerações e para além deste último aspecto relacionado com a espacialização dos indicadores, existe ainda um aspecto a considerar nomeadamente pela oportunidade de que se reveste. Referimo-nos à interiorização desta informação sobre a qualidade ambiental urbana no âmbito da elaboração, monitorização e avaliação dos Planos Directores Municipais. Os planos têm privilegiado largamente os aspectos de carácter mais directamente relacionados com a distribuição das redes e a edificação. Portugal vive, em termos gerais, um momento de elaboração de uma segunda geração de planos onde não só há que atender às evoluções próprias de cada concelho, como também, se impõe responder à imensa informação nova entre-tanto produzida, quer sob o ponto de vista da cartografia de base, quer da informação quantificada, como é precisamente o caso dos indicadores ambientais.

Bibliografia

Comissão das Comunidades Europeias. *Livro Verde sobre o Ambiente Urbano*, 1991

European Environment Agency, «Towards an Urban Atlas. Assessment of spatial data on 25 European cities and urban areas». *Environmental issue n. 30*, 2002

European Environment Agency, «Europe's environment: the third assessment». *Environmental assessment report n. 10*, 2002

Parque EXPO 98 SA. *Gestão Urbana. Passado. Presente e Futuro*, 2002

Comentários sobre o domínio Condições Materiais Colectivas

Isabel Breda Vázquez . Professora Associada da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Introdução

A reflexão que se segue procura enquadrar alguns dos resultados presentes no Sistema de Monitorização da Qualidade de Vida Urbana associados a ‘condições materiais colectivas’, designação que representa os equipamentos colectivos da cidade (os equipamentos culturais, desportivos, educativos, e os equipamentos sociais e de saúde), o seu património edificado, os serviços comerciais de apoio às famílias, e os sistemas de mobilidade.

Não se trata de reflectir sobre os indicadores apresentados e as suas potencialidades descritivas, mas sobre o que poderá ser o contributo das condições materiais colectivas para a qualidade de vida urbana. É, portanto, uma reflexão orientada para a construção de um conjunto de relações e desafios, que, naturalmente, não deixam de informar a leitura de indicadores específicos.

Reflectir sobre qualidade de vida urbana e condições materiais colectivas de uma cidade, significa procurar respostas para questões como: a difusão generalizada de equipamentos colectivos numa cidade, ou de serviços, constitui garantia de qualidade de vida para os seus cidadãos? Qual a importância do acesso às condições materiais colectivas? Que novos contextos de oportunidade surgem associados às mutações socio-económicas em curso? Quais os desafios que se associam à crescente consciência dos direitos urbanos por parte dos cidadãos locais? Quais os desafios que decorrem para a formulação de estratégias de qualificação urbana?

Este conjunto de questões ilustra algumas das dificuldades que se associam a uma leitura do contributo das ‘condições materiais colectivas’ para a qualidade de vida urbana, porque indicia as várias formas de enquadrar a relação existente entre estas duas dimensões. Ou, por outras palavras, aquelas questões mostram a indefinição relativa que rodeia a identificação dos factores críticos, associados a equipamentos e serviços colectivos, que influenciam o bem-estar dos cidadãos urbanos e que fomentam modos de vida qualificados¹. Mas mostram, também, como é importante entender a qualificação da cidade como um processo *contínuo e relacional*, que se não esgota na ideia de ter ou não ter níveis específicos de dotação em equipamentos e serviços.

Os comentários que se seguem procuram clarificar algumas das relações assinaladas.

Equipamentos e serviços colectivos, qualidade de vida e dinâmicas de transformação urbana: as interacções

Os equipamentos e serviços colectivos, os serviços comerciais de apoio às famílias, e os sistemas (serviços) de mobilidade constituem elementos estruturantes do quadro de vida urbano, pelas seguintes características fundamentais:

- a) Desempenham uma função produtiva de interesse colectivo pelo tipo de serviços que prestam (e não propriamente pelo seu significado enquanto unidades empregadoras da cidade). Nesta perspectiva, as

¹ Note-se que a dificuldade em enquadrar a relação referida decorre, também, de indefinições relacionadas com o próprio conceito de qualidade de vida. Veja-se, a este propósito, a interessante sistematização exposta em Massam (2002) e em Santos e Martins (2002).

suas condições de oferta, em termos de capacidade, de eficiência, de diversidade e de distribuição espacial, estruturam fortemente (condicionando ou potenciando) os padrões de consumo e de vivência diária da população urbana, constituindo-se como elementos de referência para a sua qualidade de vida.

- b) Desempenham uma função de estímulo ao desenvolvimento urbano, na medida em que, ao contribuírem para a valorização do nível de qualidade e de vivência urbana, reforçam a atracção e a fixação de recursos humanos qualificados. Num contexto marcado pela legitimação do saber como factor de produção e de competitividade, esta atractividade específica torna-se crucial para o fortalecimento da economia local e a promoção de um desenvolvimento urbano sustentado (também ele propulsor da qualidade de vida).
- c) Desempenham uma função de estruturação e de coesão do(s) espaço(s) urbano(s), não apenas pelas condições de localização intra-urbana que apresentam, mas também pelas lógicas de interacção espacial que impõem ou que potenciam. Este aspecto é importante na medida em que introduz diferentes 'escalas' territoriais na avaliação do seu contributo para a qualidade de vida urbana.

Estas características permitem perceber a multiplicidade de variáveis que podem interferir na relação entre as condições de dotação de um território urbanizado, ao nível deste tipo de equipamentos e serviços, e a melhoria da qualidade de vida urbana.

Desde logo importa chamar a atenção para o facto de essa relação tender, cada vez menos, a ser representada pela garantia de provisão geral de equipamentos e serviços. Trata-se de questionar a eficácia de fenómenos de difusão generalizada (ou de massificação) de equipamentos colectivos numa cidade, dirigidos para um 'publico geral' (grosso modo associado à dimensão demográfica da área urbana e do respectivo 'hinterland', onde preponderam os aspectos da intensidade populacional e da sua composição etária), e que, portanto, dificilmente enquadram o papel *diferenciado* daquelas amenidades urbanas na vida quotidiana dos cidadãos, ou incorporam as expectativas destes.

Colocam-se por isso as questões das relações entre necessidades, dotação, consumos urbanos e modos de vida; da definição de formas de disponibilidade adaptadas a exigências de diferente tipo. Torna-se importante, nomeadamente, ter em atenção que as pressões sobre os equipamentos e os serviços colectivos decorrem, cada vez mais, de aspectos associados a:

1. *Novas e crescentes necessidades da população urbana, associadas a mutações de ordem demográfica e a novas exigências geracionais, que se reflectem na capacidade de saber dar resposta a 'inputs' de natureza cada vez mais complexa e diversificada.*

Chama-se particularmente a atenção para as alterações na estrutura etária, associadas ao progressivo envelhecimento da população urbana. O fenómeno de envelhecimento, para além de se repercutir em pressões sobre equipamentos colectivos específicos (como os de ordem social e de saúde), gera novas necessidades, pois tende a ser acompanhado por mudanças importantes ao nível do comportamento: trata-se de uma população idosa, é certo, mas 'rejuvenescida' nas suas aspirações em termos culturais, recreativos, etc., e ciosa da sua qualidade de vida.

Estas novas exigências geracionais poderão igualmente associar-se a outras situações relacionadas com as características da população urbana, como sejam: a presença de uma população jovem cada vez mais autónoma e com práticas quotidianas específicas; a existência tendencial de maiores oportunidades de tempo livre para os activos, o que favorece a procura crescente de actividades recreativas, culturais ou desportivas.

São de assinalar neste contexto dois factos característicos da cidade do Porto: o envelhecimento progressivo da sua população residente e a expressividade recente de práticas de mobilidade associadas ao lazer². Este

² De acordo com os elementos constantes do inquérito à mobilidade da população residente realizado em 2000 (ver INE, 2002).

último aspecto reflecte-se, necessariamente, numa procura de equipamentos e serviços relacionados com a actividade.

2. Novas e crescentes aspirações da população urbana decorrentes da expansão dos rendimentos, da paralela afirmação de uma sociedade de serviços e de consumo, e do exercício da cidadania.

Trata-se de atender às exigências crescentes que relevam da expansão de grupos sociais (como sejam as designadas 'classes médias') com padrões de rendimentos e aspirações que tornam mais frequente e complexa a relação com os equipamentos e os serviços colectivos (Barreto, 2000; Silva, 2000); para quem já não se coloca, portanto, a questão do acesso a equipamentos básicos (e da sua provisão), mas a da sua qualidade e natureza diversificada. A importante expansão de indicadores de rendimento e de consumo, na última década, na cidade do Porto – como mostram os indicadores específicos presentes neste projecto de monitorização da qualidade de vida urbana – permite considerar a pertinência deste tipo de exigências.

Também o próprio exercício da *cidadania* introduz exigências crescentes na qualidade e na natureza dos equipamentos e serviços colectivos. Os utilizadores/cidadãos urbanos estão hoje mais atentos à problemática da qualidade de vida e ao papel que nela representam as amenidades urbanas, reclamando níveis crescentes de qualidade e de eficiência e uma crescente participação na definição do seu quotidiano urbano, impondo novos desafios às administrações locais³. O 'direito à cidade'⁴ afirma-se, e o próprio fenómeno de globalização é responsável pela crescente difusão e consciência deste 'direito' por parte dos cidadãos urbanos.

3. Alterações nas práticas de mobilidade da população, que decorrem da crescente generalização do automóvel e da melhoria de modos de transporte público, mas que, sobretudo, constituem o reflexo das novas relações existentes entre mobilidades, modos de vida, e processos gerais de ordem socio-económica.

A mobilidade é hoje entendida como constitutiva da sociedade, reflectindo as suas dinâmicas e transformações e o(s) seu(s) estilo(s) de vida. Como refere Ascher (2000), as relações sociais e económicas quotidianas tendem a acelerar-se e a serem cada vez menos sincronizadas por dispositivos colectivos, prevalecendo a multiplicação de 'micro-escolhas', o que se reflecte no carácter menos rotineiro dos destinos, dos percursos e das escolhas modais, e na crescente intensidade e irregularidade das deslocações.

As práticas de mobilidade associam-se a motivações diversificadas e traduzem hábitos de consumo específicos; tendem a intensificar-se quer no plano temporal (incluindo o fim-de-semana), quer na sua relação com o ciclo de vida: é conhecida a crescente mobilidade da população idosa. Em suma, a mobilidade afirma-se também como 'hábito', e, sobretudo, como um 'direito' no sentido de se dever garantir capacidades mínimas de deslocação a todos os cidadãos (Ascher, 2000; Haumont, 2000).

Estas transformações introduzem um conjunto de questões específicas, ao nível dos equipamentos urbanos e dos serviços colectivos.

Em primeiro lugar, a intensificação da mobilidade quotidiana e a sua complexidade reflecte diferentes 'escalas' de utilização dos territórios urbanos. É visível a afirmação de práticas interactivas mais ou menos localizadas, como as existentes entre os centros e as periferias das aglomerações urbanas; têm visibilidade crescente,

³ Para um enquadramento geral desta questão, ver Clark e Hoggart (2000).

⁴ Recorrendo à expressiva designação de H. Lefevre.

também, as deslocações entre territórios mais distanciados ou descontínuos. Tanto um caso como outro, podem configurar a presença de fenómenos de multi-pertença territorial, isto é, permitem considerar o consumo de amenidades urbanas, como as que se associam a equipamentos e serviços colectivos, por parte de cidadãos não locais. Ora esta situação reflecte-se directamente na afectação espacial destes serviços urbanos, tornando possível, por exemplo, o desenvolvimento de lógicas de cooperação territorial ao nível dos sistemas de provisão/utilização.

Em segundo lugar, é importante considerar que as alterações nas práticas de mobilidade interrogam em novos moldes o papel dos sistemas públicos de mobilidade como ‘serviço colectivo’. Para se assegurar o direito à mobilidade dos cidadãos urbanos, tem sentido enquadrar o desenvolvimento de ‘serviços de apoio à mobilidade’ que atendam à tendência para a relativa personalização da deslocação (Ascher, 2000; Bourdin, 2000); mas que atendam, também, à relativa incompatibilidade existente entre as condições de dotação espacial de sistemas de transporte público (geralmente marcadas por sistemas axiais que introduzem assimetrias espaciais significativas, ou por uma forte diferenciação entre o centro e a periferia das aglomerações urbanas) e o reconhecimento daquele direito.

4. Processos de mudança ao nível das condições de desenvolvimento e de estruturação dos territórios urbanos.

Trata-se de atender a questões relacionadas com a crescente complexidade e fragmentação dos territórios urbanizados, e com a geração contínua de novos factores de discriminação locativa, decorrentes de processos em curso de desenvolvimento urbano; trata-se, também, de enquadrar as transformações associadas ao papel do mercado na distribuição e gestão de amenidades urbanas.

As principais problemáticas, ao nível do enquadramento e da afectação dos equipamentos e serviços colectivos (nomeadamente no que se refere aos equipamentos, património edificado, e comércio e serviços), desenvolvem-se em torno de vários aspectos.

Assim, a existência de fenómenos simultâneos (e rápidos) de valorização e de desvalorização dos territórios metropolitanos, introduz novas desigualdades espaciais e sociais, e produz tensões diferenciadas sobre a matriz pré-existente de equipamentos e serviços; portanto, a adequação destes em termos de disponibilidade, de acesso, e de flexibilidade altera-se, tanto na cidade central como na envolvente.

Gera-se, por isso, a necessidade de equilibrar a dotação de equipamentos e serviços colectivos segundo uma perspectiva mais integradora (sensível a objectivos de coesão espacial e social a uma escala alargada, como a metropolitana); ou torna-se importante equacionar o efeito catalisador de novos equipamentos e serviços comerciais segundo uma lógica de conjunto (por exemplo, sensível à problemática de crise do comércio tradicional em áreas centrais; etc.).

Gera-se, também, a necessidade de conciliar estratégias selectivas e globalmente coerentes. Sensíveis, por exemplo, a um quadro de acção articulado em torno de lógicas de complementaridade que potencie ‘redes’ de equipamentos à escala metropolitana, ou que atenda ao papel das novas tecnologias de informação na promoção de novas, e alargadas, condições de acesso a equipamentos colectivos específicos.

Numa perspectiva mais associada ao facto de as mudanças de desenvolvimento e de estruturação urbana serem acompanhadas por um ambiente de progressiva redução de lógicas assistencialistas centradas na administração pública, em favor de lógicas assentes no mercado, é importante ter em atenção que a provisão de equipamentos e serviços colectivos pode envolver novos e múltiplos agentes privados. Coloca-se aqui a questão das relações institucionais como elemento central dos processos de mudança; mas também a necessidade de ter em conta o contexto mais económico (e menos social) que poderá regular a provisão de equipamentos e serviços colectivos, com eventuais efeitos perversos ao nível de situações de desfavorecimento espacial e social, e portanto, ao nível da qualidade de vida urbana.

Este conjunto de reflexões mostra que a relação existente entre ‘condições materiais colectivas’, qualidade

de vida urbana, e dinâmicas de transformação urbana, envolve múltiplas dimensões que tornam complexa a sua abordagem.

Alguns desafios

Como podem, então, os equipamentos e serviços colectivos constituir elementos de referência para assegurar padrões exigentes de qualidade de vida urbana?

Em primeiro lugar, é necessário saber articular padrões mínimos de oferta, associados à superação de situações mais carenciadas, com condições de disponibilidade adaptadas a novas práticas de consumo urbano e a exigências mais diversificadas. As questões da generalização, da diversidade e da eficiência surgem, assim, associadas. Influenciam, por isso, quer as estratégias de provisão, quer a definição de indicadores críticos.

Em segundo lugar, é importante ter em atenção os vários contextos locais. Trata-se de reconhecer que o que é importante para o bem-estar numa zona urbana específica (o bairro, a freguesia,...) pode não o ser noutra. Por outras palavras, o ‘valor’ das condições materiais colectivas para a qualidade urbana é espacialmente diferenciado. Esta distinção remete para as condições de distribuição espacial de equipamentos e serviços colectivos específicos, e para o modo como os padrões de vivência urbana se articulam com problemáticas localizadas. Tem efeitos directos na construção de sistemas de indicadores.

Em terceiro lugar, é de referir a questão da especialização em torno de equipamentos específicos. Torna-se importante enquadrar o desenvolvimento de uma lógica ‘reticular’ de provisão de equipamentos a uma escala alargada (como sejam as ‘redes’ de equipamentos à escala metropolitana), a qual se adiciona à anterior lógica de proximidade. Esta questão introduz o papel das formas de organização, de articulação, e de decisão da administração pública (local, central, sectorial) como elemento central dos processos de construção da qualidade urbana relacionados com aspectos materiais colectivos.

Mas introduz, também, a necessidade de considerar de forma mais alargada a importância da ‘infra-estrutura institucional’ nesses processos.

Merece ser salientado o papel dos diferentes tipos de agentes (público, privado, associações, ...) na provisão das condições materiais colectivas. Aos vários mecanismos de provisão de equipamentos e de serviços que lhes estão associados correspondem, também, diferentes lógicas de acesso (social, espacial). Daqui decorrem diferentes tipos de desafios do ponto de vista da intervenção pública para a qualificação urbana, nomeadamente quando estão em causa as finalidades sociais das condições de provisão. Num contexto em que os recursos públicos tendem a ser menos abundantes, estes desafios tornam-se particularmente críticos.

Refira-se, por fim, que o contributo das ‘condições materiais colectivas’ para a qualidade de vida urbana decorre também da sua utilização. Por outras palavras, não basta que constituam uma ‘propriedade’ do território, mas que representem os modos de uso da cidade, por parte dos seus cidadãos, e a avaliação que estes fazem da situação oferecida (em diferentes contextos locais). Assim, o contributo das ‘condições materiais colectivas’ para a qualidade de vida urbana não pode (não deve) ser entendido apenas a partir de indicadores básicos e da sua comparação com critérios standard de referência, muitas vezes definidos noutros contextos socio-territoriais. Por outro lado, uma tal avaliação permite detectar conflitos e construir consensos. Permite, por isso, enquadrar práticas de intervenção para a criação de condições de qualidade urbana mais ajustadas a problemáticas específicas e menos à resolução de problemas gerais.

Como comentário final decorrente deste conjunto de reflexões, deve dizer-se que são várias as leituras que podem ser feitas a partir dos resultados presentes no Sistema de Monitorização da Qualidade de Vida Urbana da cidade do Porto associados a ‘condições materiais colectivas’.

São vários, também, os desafios que se colocam ao nível da utilização de indicadores para resolver os problemas da descrição, provisão e melhoria da qualidade de vida urbana.

Bibliografia

- Ascher, F. (2000), «Postface: les mobilités et les temporalités, condensateurs des mutations urbaines», in Bonnet, M. et Desjeux, D. (Org.), *op.cit.*, p.201-214.
- Barreto, A. (2000), «Portugal e a Europa: quatro décadas», in Barreto, A (Org.), *op. cit.*, p.37-75.
- Barreto, A (Org.), *A situação social em Portugal 1960-1999: Indicadores sociais em Portugal e na União Europeia*, ICS Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa.
- Bonnet, M. et Desjeux, D. (Org.) (2000), *Les territoires de la mobilité*, PUF, Paris.
- Bourdin, A. (2000), «Les services à la mobilité», in Bonnet, M. et Desjeux, D. (Org.), *op.cit.*, p. 95-108.
- Clark, T. e Hoggart, K. (2000), «City Governments and Their Citizens», in Hoggart, K. e Clark, T. (Eds), *op. cit.*, p. 1-24.
- Haumont, A. (2000), «Mobilité quotidienne dans la société salariale», in Bonnet, M. et Desjeux, D. (Org.), *op.cit.*, p. 141-154.
- Hoggart, K. e Clark, T. (Eds) (2000), *Citizen Responsive Government*, Research in Urban Policy, vol. 8, JAI, Elsevier Science, Amsterdam.
- INE (2002), *Inquérito à Mobilidade da População Residente: 2000*, Instituto Nacional de Estatística (DRN), Direcção Geral dos Transportes Terrestres, Porto.
- Massam, B. (2002), «Quality of Life: public planning and private living», in *Progress in Planning* 58, P. 141-227.
- Santos, L. D. e Martins, I. (2002), *A Qualidade de Vida Urbana. O caso da cidade do Porto*, Working Paper da FEP, Faculdade de Economia, Universidade do Porto.
- Silva, C. (2000), «Local Government Growth and Retrenchment in Portugal: politicization, neo-liberalism and new forms of local governance», in Hoggart, K. e Clark, T. (Eds), *op. cit.*, p. 223-242

Comentários sobre o domínio Condições Económicas

António Manuel Figueiredo . Professor Auxiliar Convidado da Faculdade de Economia da Universidade do Porto

Conceitos de referência

O sistema de monitorização da qualidade de vida urbana (SMQVU) da cidade do Porto consagra uma função de avaliação dessa qualidade organizada em quatro domínios de variáveis independentes – condições ambientais, condições materiais colectivas, condições económicas e sociedade – sendo solicitado uma análise crítica do domínio «Condições Económicas».

A matriz de indicadores considerada não explicita a função utilidade de suporte ao processo avaliativo, presumindo-se que se terá optado por uma metodologia do tipo «Quadro de Bordo actualizável em permanência», permitindo por essa via ultrapassar os problemas conhecidos e suscitados pela construção de indicadores de síntese. Por outras palavras, a discussão do valor e contributo específicos das diferentes variáveis para o objectivo qualidade de vida urbana é por esta via ultrapassado.

No entanto, embora não tenha sido construída com o objectivo do indicador-síntese de QVU, a metodologia retém a opção assumida por outros indicadores desse tipo de consagrar uma função de bem-estar em que o bem-estar material, aproximado pelas condições económicas, integra a função de bem estar mais geral, neste caso, da QVU. É nesse contexto que o comentário deve ser produzido, não ignorando, porém, que a base fornecida não é explícita sobre uma distinção que nos parece essencial quando se abordam funções de bem-estar deste tipo. Essa questão respeita à necessidade de diferenciar entre variáveis constitutivas e instrumentais da QVU. Por outras palavras, seria necessário definir um conjunto de variáveis de entre as apresentadas que constituam um fim em si em matéria de QVU, ou seja, os aspectos substantivos de enriquecimento da vida humana em espaços urbanos. Por sua vez, seria necessário identificar o conjunto de variáveis susceptíveis de contribuir para a melhoria da QVU numa dada cidade. Este aspecto instrumental é sobretudo relevante para compreender as relações de interdependência que podem estabelecer-se entre diferentes variáveis, produzindo, entre outras consequências possíveis, efeitos cumulativos de sentido progressista ou mesmo de recuo.

É com esta interrogação que se produzem os comentários sobre o domínio condições económicas, pressupondo que esse conjunto de variáveis pode ser entendido como uma condição instrumental para a QVU e não necessariamente como fazendo parte da matriz constitutiva desse conceito.

Qualidade de vida da cidade ou na cidade

O padrão de mobilidade intra-metropolitana de que a cidade do Porto constitui um dos pólos fundamentais de atracção introduz um factor relevante na apreciação dos indicadores respeitantes às condições económicas do quadro de variáveis que nos é proposto.

A grande generalidade dos indicadores apresentados coloca a questão de saber se são as condições económicas dos residentes da Cidade que estão em apreciação ou se, pelo contrário, são as condições económicas oferecidas pela Cidade à sua população activa que devem merecer análise. As duas ópticas são naturalmente complementares, mas a sua clarificação tem sido matéria de interrogação acerca do papel que a Cidade do Porto deve representar no projecto metropolitano policêntrico que caracteriza este espaço. É a qualidade de vida da cidade que nos deve interessar ou, pelo contrário, o que ela pode proporcionar em termos de geração de rendi-

mento aos que nela trabalham? Mas será que a qualidade de vida quotidiana na Cidade será indiferente aos que nela apenas trabalham? Será que as cidades que oferecem emprego relevante a não residentes estão condenadas a ser apenas sistemas de «drive-in», organizado em função dos horários de entrada e de saída?

Algumas destas questões ajudam a identificar algumas ambiguidades nos indicadores apresentados.

Rendimento e consumo

As ambiguidades acima assinaladas emergem claramente no primeiro indicador do tema «rendimento e consumo», respeitante à remuneração média mensal dos trabalhadores por conta de outrem calculada de acordo com os Quadros de Pessoal do MTS, seja a preços correntes, seja a preços constantes.

A comparação apresentada ganharia maior expressão se fosse realizada comparativamente à cidade e Área Metropolitana de Lisboa e não apenas em relação ao País. Mesmo nesse contexto de significado comparativo menos expressivo, avulta o valor comparativamente elevado da remuneração média do Porto, que deverá estar eminentemente associado ao perfil terciário da cidade e ao relevante peso que as instituições financeiras e sedes de empresas ainda assumem, apesar do conhecido e muito badalado fenómeno de perda de capacidade de decisão do terciário portuense.

A comparação com as cidades do Urban Audit peca por não estabelecer valores à paridade de poder de compra, que para efeitos de mensuração da componente económica material da QVU é de uso estritamente indispensável. A não existência de PPC para as realidades urbanas e regionais e a limitação de informação a PPC nacionais não justifica a sua não utilização na comparação, para além de ser necessário uma base de equivalência entre o rendimento médio mensal e o médio semanal dos agregados familiares.

Se a informação que resulta do indicador médio é bastante apelativa do ponto de vista da capacidade da Cidade assegurar rendimento a quem nela trabalha por conta de outrem, já o indicador de dispersão anuncia fenómenos de dualização que outros estudos de natureza mais micro têm sugerido como característicos de uma transição social de recortes ainda não totalmente estabilizados. Tal transição passa por fenómenos como o envelhecimento, o crescimento da população isolada e a estratificação espacial da Cidade em termos de condições sociais e de pobreza absoluta.

A utilização de uma medida de dispersão dos salários (não a de utilização mais generalizada, mas expressiva mesmo assim) constitui uma aproximação ao aspecto normativo da desigualdade na repartição do rendimento. Face aos valores observados, o que pode concluir-se é que a informação fornecida, em termos de bem-estar material, pela taxa média anual de crescimento de 5,5% da remuneração média dos TCO é claramente enviezada pela dispersão elevada que, em 1999, as remunerações do TCO apresentava.

Tudo leva a crer que os números evidenciam sinais de dualização de condições económicas, produzindo uma interrogação inevitável: terá sentido falar na Cidade de condições económicas médias favoráveis para a QVU ou cada vez mais a estratificação espacial nos conduzirá a diferentes padrões de qualidade de vida? Nesta perspectiva, o cruzamento de domínios de indicadores é absolutamente imprescindível. De facto, imaginando que os TCO de remuneração média mais elevada podem residir em áreas bem determinadas, será que os outros critérios de QVU estarão nesses espaços necessariamente correlacionados com as condições económicas materiais?

A evolução da incidência de pensionistas por invalidez e sobrevivência na cidade é inequívoca e vai no sentido da dualização atrás assinalada. Embora ressalvando a natureza de ratio per capita e a influência da queda demográfica da Cidade complicar a interpretação, o que se conclui é que à estabilização do número absoluto de pensionistas não tem correspondido a entrada rejuvenescedora de novos activos.

A inexistência de dados mais finos sobre a situação de exclusão social na Cidade penaliza a inferência realizada, mas a observação micro da situação observada no Centro Histórico e Baixa Portuense sugere que a disponibilização futura de tal informação complementar apontará para conclusões similares, reforçando o diagnóstico do quadro em análise.

Quanto aos indicadores de consumo, diremos aparente porque não global, na Cidade, do tipo da movimentação de Caixas Multibanco o seu potencial de proxy do consumo é penalizado por se tratar de um indicador relacionado com a população utilizadora da cidade em geral. Um indicador deste tipo para produzir informação relevante em termos de dinamismo da economia urbana teria de ser correlacionado com o comportamento de outras variáveis associadas como o das vendas no comércio a retalho e outras sedes do consumo urbano.

A ideia de segmentação social das condições de geração de rendimento na Cidade parece também emergir do indicador «número de automóveis ligeiros por 1000 habitantes». O valor elevado atingido por este indicador constitui uma evidência mais da dualização tendencial que atravessa a cidade em termos de geração de rendimento. Para além disso, tal indicador confirma que, mais tarde ou mais cedo, a cidade tem que ponderar os trade-off da acessibilidade do automóvel ligeiro e a componente ambiental de preservação da qualidade do ar (ambiente urbano).

Dinamismo económico

Este é o grupo de variáveis mais débil, já que estamos perante indicadores que são sucedâneos remotos de um conjunto efectivo de indicadores sobre o dinamismo económico urbano.

De facto, sobretudo os indicadores seleccionados «vendas de combustíveis» e «passageiros em voos comerciais» apresentam uma relação de ambiguidade com o dinamismo económico da Cidade, na medida em que reflectem dinâmicas de natureza mais propriamente regional do que associadas à Cidade em si considerada. Para além disso, quanto à variável «despesa total do Município por 1000 habitantes» é discutível a sua associação ao domínio do dinamismo económico, devendo, na nossa perspectiva, ser mais entendida como uma variável de contexto da intervenção pública na Cidade, podendo quando muito ser aperfeiçoado no sentido de individualizar as despesas de investimento por 1000 habitantes em detrimento da despesa total.

O comportamento evolutivo da venda de combustíveis, com quebra tendencial observada a partir de 1996 e sem comportamento similar na região Norte e no Continente, ilustra bem as dificuldades de associar esta evolução a uma explicação consistente em termos de dinamismo económico urbano. A contiguidade do indicador com aspectos metropolitanos e regionais e a sua vulnerabilidade ao facto de na cidade densa haver limites à reprodução de postos de venda de combustíveis.

As ambiguidades prolongam-se no caso do indicador do número de passageiros em voos comerciais, o qual tem seguramente a natureza de indicador regional, aliás corroborado pelo lugar que o Aeroporto de Sá Carneiro ocupa, na generalidade dos diagnósticos estratégicos disponíveis, como o principal factor de internacionalização da AMP e da região urbano-industrial que a envolve.

Em síntese, dadas as conhecidas dificuldades de medida do produto em unidades territoriais inferiores a NUTE II, a procura de um indicador de síntese sobre o comportamento do emprego total na Cidade do Porto parece-nos ser uma via mais promissora e consistente do que a solução encontrada em matéria de captação das tendências de evolução do dinamismo económico na Cidade. Quando se fala de um indicador sobre o emprego total, não se ignora o tema do mercado de trabalho que consta do domínio das condições económicas, aí calculado para os momentos censitários. O que se pretende com esta referência é vincar a necessidade da procura de uma proxy consistente para o comportamento conjuntural e estrutural do emprego na Cidade, para a qual os momentos censitários não são obviamente suficientes.

Mercado de trabalho

Do ponto de vista estrutural e não como indicador de dinamismo económico, o tema «mercado de trabalho» confirma, face aos indicadores apresentados, diagnósticos anteriores sobre o perfil do Porto como cidade fortemente empregadora de um vasto espaço de influência. Também aqui

a comparação com a cidade de Lisboa e AML seria mais elucidativa do que a opção seguida, sobretudo porque permitiria uma outra representação do perfil da Cidade em contraponto ao único território que se lhe pode comparar neste domínio.

Do ponto de vista da informação que o indicador «postos de trabalho» pode assegurar, julgamos que, mais do que a sua apresentação por 1000 habitantes, é fundamental fornecer dados sobre o comportamento dinâmico do emprego em termos absolutos, já que se considera que, face à exiguidade de informação disponível sobre este domínio, a evolução desta variável é crucial para seguir a dinâmica económica urbana. Consideramos a evolução do emprego a mais segura proxy para o crescimento económico urbano, sobretudo num contexto em que o mercado de trabalho continua a apresentar um comportamento marcadamente cíclico.

A estrutura de qualificações que os dados do TCO permitem antever surge fortemente correlacionada com o comportamento da remuneração média anteriormente analisada. De novo aqui a comparação com a Cidade e AML seria mais sugestiva. De qualquer modo, o indicador evidencia uma imagem de marca para a Cidade, embora não necessariamente idêntica do ponto de vista da população residente, já que os dados apresentados, pressupõe-se, respeitam a TCO não necessariamente residentes na Cidade.

A este respeito, seria extremamente relevante avaliar de que modo a evolução da estrutura de qualificações está ligada a um processo de recomposição da Cidade. Os diagnósticos disponíveis sobre áreas espaciais determinadas da Cidade, por exemplo Baixa Portuense e zona ocidental, sugerem que a função residencial está a veicular processos intensos de recomposição social na Cidade, os quais mais tarde ou mais cedo determinarão novos contextos em matéria de eleições locais e nacionais. Na verdade, o acompanhamento dos novos padrões habitacionais na Cidade sugere que a renovação da função residencial estará a processar-se com reflexos na recomposição social urbana. Os estratos de rendimentos mais elevados estarão a assegurar a parte mais relevante dos novos fluxos, o que em si pode ser entendido como um factor de competitividade urbana. No entanto, o modelo de Cidade coesa e socialmente diversificada poderá estar irreversivelmente a perder-se com riscos acrescidos de dualização e segmentação urbana. Também por esta via, o projecto assumido de revitalização da Baixa Portuense nos parece ser uma aposta bem conseguida, sobretudo quando analisado à luz dos indicadores agora disponibilizados.

Quanto aos dados sobre a evolução do desemprego registado, confirmam-se as perspectivas dos diagnósticos mais ou menos negros que se conheciam. A realidade estrutural da AMP é, nesta matéria, inequivocamente desfavorável no plano comparativo nacional e a Cidade irá, mais tarde ou mais cedo, ressentir-se desse facto, apesar de ser visível um contexto menos desfavorável na Cidade em termos de estrutura do desemprego registado. O processo inacabado de terciarização que a AMP apresenta, o peso das formas de emprego atípico e precário e a existência de focos de declínio industrial puro e duro explicam a maior incidência que o ajustamento estrutural e recessivo tem determinado na AMP.

Do ponto de vista futuro, será fundamental observar, em contexto de retoma anunciada, o comportamento do desemprego registado na Cidade e na AMP. Até ao momento, os economistas do mercado de trabalho têm, fundamentadamente, assinalado a fraca expressão do desemprego estrutural em Portugal. Convém, no entanto, não perder de vista que é admissível a emergência de focos localizados dessa variante de desemprego, atendendo sobretudo à segmentação que a não mobilidade plena do trabalho implica e a focos localizados de declínio industrial.

Mercado de habitação

A interpretação dos indicadores apresentados conduz-nos à seguinte conclusão de síntese: Tendo em conta que o padrão de terciarização da Cidade do Porto em termos de serviços de alto valor acrescentado não se assemelha ao de Lisboa, a evolução comparativa do custo médio de aquisição de habitação no Porto não pode deixar de ser encarado como um factor fortemente desfavorável em termos de competitividade urbana.

Por outras palavras, a evolução do preço médio de aquisição, longe de ser a consequência natural de uma

procura intensa de imobiliário superior por parte de serviços de alto valor acrescentado, estará a ser o resultado de uma procura rentista, sem reflexos assinaláveis na estrutura terciária da Cidade.

Esta questão é relevante porque vem ao encontro de ideias que tenho desenvolvido noutros textos e que se prende com a evolução não regulada que os preços de alguns bens não transaccionáveis apresentam na economia portuguesa e designadamente no Porto. Por outras palavras, a evolução do custo de aquisição de habitação no Porto reflecte um comportamento estrutural que não corresponde ao nível de desenvolvimento económico da Região e às suas repercussões em termos de preços relativos, constituindo um factor penalizador da competitividade urbana.

Uma outra interpretação deste valor seria que existe um número suficientemente representativo de famílias e empresas que estariam dispostos a suportar preços de aquisição elevados na justa medida das amenidades de localização e enquadramento que determinadas áreas da Cidade possibilitam. Chama-se a atenção para a relevância da gestão urbanística como factor amplificador desta interpretação virtuosa. Porém, observam-se hoje exemplos de degradação urbanística de áreas nobres que longe de potenciar a interpretação virtuosa, antes reforçam a perspectiva mais pessimista.

Uma síntese final

Os indicadores apresentados possibilitam a abertura de uma larga reflexão sobre o carácter constitutivo ou instrumental que as condições económicas devem assumir na função Qualidade de Vida Urbana.

Um esforço de compressão do número de indicadores apresentados tenderia a melhorar a percepção do alcance dessa componente da QVU, categorizando-os em indicadores de base urbana mais restrita e em indicadores de base regional e metropolitana.

A procura de um indicador de síntese sobre a evolução conjuntural e estrutural do emprego parecer ser uma prioridade determinante.

Multiplicam-se os sinais de dualização e de recomposição social da Cidade sem que os impactos favoráveis dessa recomposição em termos de competitividade urbana sejam notórios.

Comentários sobre o domínio Sociedade

José Madureira Pinto . Professor Catedrático da Faculdade de Economia da Universidade do Porto
Virgílio Borges Pereira . Professor Auxiliar da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Observações prévias

Antes dos comentários acerca dos diversos temas integrados no domínio «Sociedade», justificam-se as seguintes observações:

Ao longo dos comentários propostos foram frequentemente invocados indicadores que, no documento apresentado, surgem integrados noutros domínios e temas. Tal opção, que não deve surpreender, conhecidas que são as interrelações entre componentes dos fenómenos sociais, permitirá, cremos nós, melhorar a leitura que, a partir do sistema de monitorização, poderá ser feita da «Sociedade» portuense.

Não nos coibimos de, em quase todos os temas, sugerir indicadores complementares relativamente aos que são apresentados no documento sob apreciação. Tal opção, que em todos os casos procurámos fundamentar, poderá contribuir para, no futuro, se alcançar, sem perda de operacionalidade, um conhecimento mais aperfeiçoado acerca das dinâmicas sociais da cidade. Admite-se, ainda assim, que as propostas apresentadas possam colidir com as exigências de contenção e síntese impostas por sistemas de monitorização com estas características.

Tema «População»

O primeiro indicador seleccionado no tema «População» – «Nados vivos por mil habitantes» – contribui para a análise de algumas dinâmicas sociais do Porto.

De facto, com ligeiras oscilações ocorridas sobretudo no fim da década de 1990, o indicador em causa aponta para níveis de natalidade baixos, quer em relação à Região Norte, que apresenta valores relativamente elevados no contexto nacional, quer em relação ao conjunto do País. Ora, este comportamento da natalidade no Porto é, em parte, consequência de um traço bem documentado da demografia da cidade: a tendência de diminuição da sua população residente nas últimas décadas, imputável ela própria à saída regular de população adulta-jovem sobretudo em direcção a concelhos da Área Metropolitana. Tal comportamento está associado ao fenómeno que se tem designado por «envelhecimento na base» da pirâmide etária, ou seja, a redução tendencial das camadas mais jovens da população. Mas a diminuição da vitalidade demográfica do Porto está ligada a outro processo, o do envelhecimento populacional propriamente dito, que, por sua vez, tem correspondência no aumento do peso relativo do topo da pirâmide.

Visto à luz do indicador «Proporção de idosos» (65 e mais anos e/ou 75 e mais anos), a cidade caracteriza-se por valores de envelhecimento significativamente mais elevados do que os da Área Metropolitana, da Região do Norte e do País. De resto, pode registar-se que, em certas freguesias da cidade, os valores de envelhecimento encontrados são, surpreendentemente, semelhantes àqueles que se verificam nas regiões economicamente mais deprimidas do interior.

Se, à partida, esta característica não se distingue muito daquilo que, a este nível, se encontra em vários países desenvolvidos (nomeadamente na Europa), também não deve deixar de ser tido em conta que, para determinados segmentos populacionais, a conjugação de índices elevados de envelhecimento com escassez de recursos económicos e falta de equipamentos sociais de apoio à terceira idade pode significar níveis de qualidade de vida muito precários.

Chama-se, então, a atenção para o interesse que pode haver no cruzamento de indicadores deste tipo com os que, no sistema de monitorização proposto, surgem no domínio «Condições materiais colectivas» e, em particular, no tema «Equipamentos sociais e de saúde» (p. e., «Capacidade dos lares e centros de dia e apoio domiciliário por mil habitantes»).

De igual modo, a articulação destes mesmos indicadores com informação relativa à morfologia das famílias e, especificamente, ao «Número de famílias unipessoais com idosos de 65 e mais anos» (disponibilizado pelo INE) permitiria aprofundar o conhecimento das condições de vida deste grupo etário. Estes exercícios, quando reportados às diferentes zonas da cidade consideradas neste sistema de monitorização, possibilitarão assinalar certamente problemas e formas de intervenção relevantes.

O indicador «Estrangeiros residentes» será pertinente para apurar o impacto do processo imigratório que, nos últimos anos, envolveu a sociedade portuguesa e, necessariamente, também o Porto. Não sendo possível reunir este tipo de informação a nível concelhio, como aliás é referido no documento em apreço, sugere-se que o sistema de monitorização aprofunde uma relação com o projecto «Porto de Partida – Porto de chegada», de modo a especificar, através de outros indicadores, a dimensão quantitativa do fenómeno, bem como as suas implicações em termos de integração/ exclusão social.

Tema «Educação»

Os indicadores respeitantes ao tema «Educação» que foram seleccionados permitem uma boa abordagem da «capacidade instalada» na cidade em matéria de formação de competências de elevado nível – factor considerado muito relevante quando, na literatura da especialidade e tendo em contas as especificidades da chamada «sociedade do conhecimento», se reflecte, hoje, sobre hierarquia urbana⁵.

Os números apresentados revelam a posição privilegiada da cidade do Porto no contexto nacional, embora também sugiram que, na comparação com centros urbanos europeus com oferta no ensino superior, essa posição é relativamente modesta.

Uma tal circunstância não é certamente alheia ao facto de a «Taxa de saída precoce», também contemplada por este sistema de monitorização, apresentar valores muito elevados, ainda que menores do que aqueles que caracterizam o País e a Área Metropolitana. A referida «Taxa de saída precoce» remete ainda para um dos traços que, nas comparações internacionais, mais penalizam o País: o ritmo relativamente reduzido de qualificação das populações residente e activa em Portugal, que, aliás, pode ser aferido por indicadores contemplados noutros domínios deste sistema de monitorização (ver, p. e., «Mercado de trabalho»).

Dadas as especificidades da sociedade portuguesa em matéria de progressão da escolarização básica, e sem sair daquilo que nos parece ser uma dimensão relevante da qualidade de vida dos cidadãos, veríamos vantagem em incluir no sistema de monitorização o indicador «Taxa de analfabetismo» e o indicador «Taxa de saída antecipada» (indivíduos dos 18 aos 24 anos que saíram da escola antes de completar a escolaridade obrigatória, por cada 100 indivíduos da mesma faixa etária).

Segundo o Censo 2001, a «Taxa de analfabetismo» no País, embora em decréscimo, mantém-se, à luz de comparações intra-europeias, num patamar relativamente elevado – 9%. A Área Metropolitana do Porto apresenta um valor inferior ao País, situando-se nos 5,3%, enquanto a cidade do Porto apresenta a taxa de 4,8% nos últimos dois Censos.

Sabendo-se que o valor da «Taxa de saída antecipada» atingia em 2001, para o conjunto do País, o elevado valor de 24,6%, está à vista a importância que a reunião de informação a este respeito poderá ter para o conhecimento da situação educativa específica do Porto: muitas das trajectórias de vulnerabilidade e exclusão social

⁵ Ver, p. e., Manuel Castells – *A era da informação: economia, sociedade e cultura*, volume 1 («A sociedade em rede»), Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2002.

em meio urbano iniciam-se, precisamente, com o abandono do sistema educativo antes de estar concluída a escolaridade obrigatória; por outro lado, um dos padrões de mobilidade ascendente predominantes na sociedade portuguesa passa por carreiras escolares bem sucedidas de crianças e jovens de origem popular.

Tema «Dinâmica cultural»

Em relação ao tema «dinâmica cultural», justificam-se duas observações prévias. A primeira aponta para a necessidade de conjugar os indicadores seleccionados neste tema (reportados essencialmente à amplitude da *procura* ou dos públicos da cultura) com «Bibliotecas de acesso ao público» e «Galerias de arte e museus», «por mil habitantes», que estão considerados no domínio «Condições materiais colectivas»/tema «Equipamentos culturais» e que remetem, por seu turno, para as condições infra-estruturais da *oferta* cultural.

A segunda observação diz respeito ao facto de, tendo-se optado por não incluir no sistema de monitorização sessões de programação comercial normal de cinema, se perder a oportunidade de analisar um fenómeno dos mais citados pela literatura da especialidade, que é o do retorno em força às salas de cinema, nomeadamente nas camadas juvenis, em articulação com estilos de vida muito centrados numa «cultura de saídas»⁶.

É claro que, por razões conhecidas, o Porto vem perdendo as suas salas de cinema tradicionais. Em contrapartida, os concelhos limítrofes da Área Metropolitana situam-se a este respeito em patamares mais favoráveis. Os números de espectadores de cinema em salas comerciais que se apurassem revelariam, então, contrastes flagrantes, mostrando debilidades específicas da cidade do Porto e a emergência de espaços de polarização de actividades culturais na periferia da cidade que seria importante não perder de vista.

Não obstante esta fragilidade, o Porto continua a ser, à luz dos indicadores seleccionados neste tema, uma referência notável quando comparado com a realidade da Área Metropolitana e de toda a região do Norte do País. Pode mesmo arriscar-se a ideia de que a centralidade do Porto se deve, hoje em grande medida, à capacidade que a cidade continua a revelar no plano da oferta cultural. De resto, uma oferta que se pode ver sustentada pela presença, já assinalada, de uma população estudantil de nível superior com amplitude considerável.

Tema «participação cívica»

No tema «Participação cívica» recolhe-se informação fornecida por cinco indicadores, o que, desde logo, é um facto a salientar, uma vez que a dimensão em causa é habitualmente considerada como assaz resistente à operacionalização.

Dois desses indicadores – «Votantes que exerceram o direito de voto nos últimos quatro actos eleitorais» e «Mulheres eleitas para órgãos municipais» – permitem uma boa primeira aproximação ao modo como os cidadãos se relacionam com o sistema político instituído.

Os três restantes – «Associações desportivas», «Associações culturais e recreativas» e «Associações de voluntariado» por mil habitantes –, remetem-nos para formas de organização dos cidadãos que, embora distanciadas do jogo político formal, fomentam a sua participação na vida cívica e na constituição do espaço público.

Quanto ao relacionamento com o sistema político, há a destacar, face aos números apresentados, a posição relativamente desfavorável que a cidade e o País têm nas comparações com os valores europeus no que diz respeito ao índice de envolvimento em eleições. Deve, no entanto, assinalar-se que os valores em causa podem estar artificialmente deflacionados por desactualização dos cadernos eleitorais. Ainda assim, olhando para o panorama da participação política segundo as grandes zonas da cidade consideradas, é patente que, quer o

⁶ Ver, entre muitos outros, António Teixeira Fernandes (Coordenador) – *Estudantes do ensino superior no Porto. Representações e práticas culturais*, Porto, Edições Afrontamento/Porto 2001, 2001, capítulo 5.

centro tradicional, quer sobretudo o centro histórico, e até, ultimamente, a zona oriental, vêm apresentando índices de participação baixos. Características, já aqui referenciadas, como o envelhecimento, ajudarão a explicar a retracção das populações em causa face aos eventos político-eleitorais.

Quanto à incidência do associativismo na vida da cidade que, segundo outros estudos efectuados⁷, apresenta valores superiores aos sugeridos por este documento, vale a pena sublinhar a importância que ele pode ter no enquadramento e enriquecimento dos quotidianos dos grupos sociais mais desfavorecidos. A este respeito, não deve ser ignorada a importância de associações e outras organizações ligadas às instituições religiosas que, no Porto, são muito numerosas e especialmente próximas da vida das populações. Uma vez que o indicador «Associações culturais e recreativas por mil habitantes» aponta uma elevada presença do associativismo em zonas da cidade mais fragilizadas do ponto de vista social, fica à vista toda a oportunidade e pertinência de uma intervenção de apoio ao tecido associativo local.

Tema «Saúde»

No tema «Saúde» considera-se exclusivamente um indicador «Taxa de mortalidade precoce». Trata-se, sem dúvida, de uma medida reveladora de um conjunto de factores sociais que interferem nas condições de saúde dos habitantes. Como o relatório aliás sugere, factores como condições de habitação, de salubridade e de poluição criam probabilidades desiguais de contracção de doenças e de outras vulnerabilidades físicas, verificando-se numa cidade como o Porto que isso se traduz por diferenças significativas de mortalidade precoce conforme as zonas, socialmente diferenciadas, de residência.

A consideração destes aspectos da realidade portuense não perde importância, ao contrário do que possa parecer, pelo facto de existir na cidade, em termos de equipamentos de saúde (ver tema «Equipamentos sociais e de saúde» deste sistema de monitorização), uma situação de algum modo privilegiada no contexto do País.

Não é pelo facto de o posicionamento da cidade ser vantajoso, quando visto através de indicadores quantitativos relativos aos equipamentos de saúde, que o apoio médico de qualidade às populações mais carenciadas fica garantido. Daí vermos interesse em considerar neste tema a existência de indicadores complementares, tais como «Consultas efectuadas nos centros de saúde e extensões por especialidade» ou «Causas de morte por sexo e grupo etário segundo a freguesia», que se podem obter através do INE (nomeadamente, nas *Estatísticas da Saúde*). A identificação de patologias mais capazes de revelar os aspectos do quotidiano das populações contribuiria para aprofundar a análise da sua qualidade de vida.

Tema «Segurança»

Dada a complexidade das sociedades contemporâneas e os factores de insegurança e risco que nelas se têm gerado, o tema «Segurança» muito dificilmente poderá ser tratado através de um número reduzido de indicadores.

É verdade que quer a incidência de acidentes de viação, quer os índices de criminalidade se apresentam como medidas incontornáveis das condições de segurança de populações urbanas e, portanto, faz sentido que a eles tenha sido dado destaque neste sistema.

Enquanto o primeiro nos coloca perante a emergência dos riscos decorrentes do desenvolvimento tecnológico e do acréscimo da mobilidade das populações (os quais, na literatura sobre a «sociedade de risco», são objecto de abundante reflexão), já o segundo pode ser um bom revelador de disfuncionamentos e desigualda-

⁷ Cf. A propósito, António Teixeira Fernandes e outros – *Práticas e aspirações culturais. Os estudantes da cidade do Porto*, Porto, Edições Afrontamento/Câmara Municipal do Porto, 1998, especialmente Anexos I a XV.

des inscritos na estrutura social – o que, aliás, deveria afastar leituras eminentemente ideológicas sobre a *perigosidade* «intrínseca» de certos grupos sociais.

Sabe-se que a existência de desequilíbrios acentuados em termos de acesso ao emprego e a habitação condigna, as assimetrias na distribuição de rendimento, para não falar já dos próprios contrastes regionais de desenvolvimento que se têm traduzido em Portugal por migrações para o espaço urbano volumosas e pouco integradas, constituem factores de anomia e de propensão à desviância que, por sua vez, não podem deixar de ter incidência nas diferentes formas de criminalidade.

Os números apresentados dão a entender que o Porto é, nesta perspectiva, uma cidade relativamente segura, já que a taxa de criminalidade por mil habitantes se situa em patamar substancialmente mais baixo do que o do valor médio apontado pelo Urban Audit. Ainda assim, alguma atenção deve ser dada, mais uma vez, ao facto de haver oscilações não desprezíveis no interior do concelho.

Pela leitura do documento, conclui-se que a base de dados e a metodologia utilizadas na construção do índice de criminalidade permitem uma análise fina da complexidade do fenómeno, decompondo a referida criminalidade em várias sub-dimensões relevantes. Assim sendo, é de aguardar que, no futuro, o estudo sobre esta questão se aprofunde, permitindo discernir tão claramente quanto possível entre lugares de ocorrência do crime e origem geográfica e social dos seus autores.

Tema «Problemas sociais»

Pela leitura do texto referente ao tema «Problemas sociais», fica-se com a impressão de que terá havido a intenção de reunir aqui alguns dos aspectos que, nas sociedades contemporâneas, remetem para processos de grande vulnerabilização e exclusão social.

E a verdade é que, na literatura da especialidade⁸, nomeadamente aquela que se tem debruçado sobre a realidade portuguesa, não deixa de ser feita referência aprofundada aos problemas destacados neste documento, a saber: a toxicodependência (aqui captada através do indicador «Utentes activos dos CAT») e a dificuldade de acesso a condições mínimas de habitação (aqui captada através dos indicadores «Pedidos para habitação social» e «Sem abrigo»).

Acontece que, no Porto, e tal como decorre de estudos realizados, no âmbito da própria Câmara Municipal, sobre habitação social e «ilhas»⁹, existe um segmento considerável da população da cidade que reside em contextos atravessados, ainda que não homogeneamente, por problemas sociais específicos. A leitura dos referidos estudos conduzirá facilmente à identificação de indicadores (por exemplo: «proporção de residentes com rendimento superior ao salário mínimo nacional») que completariam seguramente com vantagem a informação usada neste tema («Pedidos para habitação social»).

A literatura sobre o problema da exclusão social regista também, como factores de vulnerabilidade relevantes, o desemprego e o acesso a fontes de rendimento particularmente precários.

Ora, no sistema de monitorização proposto, podemos encontrar, no domínio «Condições económicas», indicadores que seria útil ter em conta ao identificar os «Problemas sociais» da cidade. Referimo-nos concretamente a «Desempregados inscritos nos centros de emprego» (Tema «Mercado de trabalho») e a «Pensionistas por invalidez e sobrevivência por mil habitantes» (Tema «Rendimento e consumo»).

Enquanto o primeiro, sobretudo se conjugado com a incidência de desemprego de longa duração, nos põe perante a relação dos indivíduos e das famílias com o trabalho – uma dimensão que, nas nossas sociedades, continua a marcar profundamente as condições objectivas e subjectivas dos seus quotidianos –, já o segundo

⁸ Cf. a propósito, e entre vários outros trabalhos, João Ferreira de Almeida e outros – *Exclusão social. Factores e tipos de pobreza em Portugal*, Oeiras, Celta, 1992.

⁹ Cf. Manuel Pimenta e outros – *Estudo socioeconómico da habitação social*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 2001 e Manuel Pimenta e outros – *As «ilhas» do Porto. Estudo socioeconómico*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 2001.

alerta-nos para a eventualidade de, entre os mais idosos, se verificarem situações de carência extrema de recursos, dados os níveis normalmente muito baixos das pensões auferidas. Uma vez que, como vimos, o envelhecimento marca cada vez mais a população residente do Porto, haveria vantagem em não perder de vista, na secção dedicada a «Problemas sociais», este último indicador.

Comentário final

A conjugação dos indicadores propostos pelo sistema de monitorização com os que foram sugeridos neste comentário permitirão, cremos nós, compor uma imagem global razoavelmente nítida da «Sociedade» portuense.

Trata-se, como vimos, de uma cidade duplamente envelhecida, constituindo, aliás, o envelhecimento no topo uma das suas mais relevantes propriedades sociais. Verificámos, ao longo deste comentário, que a análise cruzada dos indicadores de envelhecimento demográfico com outros mais aptos a restituir as condições de enquadramento e apoio social aos mais idosos nos revela a existência, no Porto, de uma terceira idade frequentemente muito dependente e empobrecida.

A repulsão demográfica, nomeadamente de adultos-jovens, tem igualmente marcado o perfil social da cidade e sobretudo o de algumas das suas zonas, o que torna compreensível o carácter recorrente de preocupações como as que passam pela revitalização demográfica e económica da «Baixa».

As tendências de desindustrialização, não compensadas por uma terciarização qualificada, vêm impondo à cidade constrangimentos variados, sendo que o desemprego constitui, porventura, uma das suas facetas mais preocupantes. Se tivermos em conta que este desemprego atinge muitas vezes populações afectadas por deficientes condições de habitação, elas próprias propiciadoras de problemas sociais sérios, então, podemos encontrar na cidade complexos de factores que induzem níveis de qualidade de vida muito deficientes, quando não pobreza e exclusão.

Tal não impede que a cidade do Porto continue a ser um pólo importante à escala da região e do próprio País em termos de dinâmicas culturais e de oportunidades de formação de nível superior. Como também não é impeditiva de uma relativamente consolidada prática de participação associativa, factor não despendendo quando se tem de encarar os problemas da mobilização para o desenvolvimento.

Assim sendo, a visão sobre a «Sociedade» portuense e sobretudo sobre a sua projecção no futuro não tem de ser pessimista. Há desafios sérios, mas com solução.

Nota metodológica

Nesta fase do projecto SMQVU, optou-se por dirigir este primeiro inquérito exclusivamente aos cidadãos residentes no concelho do Porto, limitando-se a população alvo aos indivíduos com mais de 15 anos. A recolha das respostas ao questionário teve lugar entre os meses de Janeiro e Fevereiro de 2003, no próprio alojamento dos inquiridos.

O inquérito foi aplicado a 2400 indivíduos, repartidos de igual modo por quatro zonas da cidade estabelecidas, para efeitos de análise intra-urbana, com base em critérios de homogeneidade relativa, através do agrupamento de freguesias. As zonas consideradas, idênticas às que foram utilizadas no âmbito da avaliação quantitativa da qualidade de vida no Porto e já apresentadas na primeira parte deste relatório, são as seguintes:

- Zona Histórica**, constituída pelas freguesias de Miragaia, S. Nicolau, Sé e Vitória;
- Zona Tradicional**, que engloba o Bonfim, Cedofeita, Massarelos e Sto. Ildefonso;
- Zona Ocidental**, a qual reúne Aldoar, Foz do Douro, Lordelo do Ouro e Nevogilde;
- Zona Oriental**, abrangendo Campanhã, Paranhos e Ramalde.

A margem de erro associada à amostra considerada é de 2% para o conjunto da cidade e de 4% para cada uma das zonas, para um nível de confiança de 95%.

O questionário adoptado, composto maioritariamente por questões fechadas, foi estruturado em torno de quatro pontos principais:

Qualidade de vida: conceito global. As questões colocadas neste ponto visaram a identificação dos aspectos que os cidadãos consideram fundamentais para que uma cidade apresente uma boa qualidade de vida.

Qualidade de vida: avaliação da situação na cidade do Porto, quer no presente, quer em termos de evolução recente. Neste caso procurou-se captar não só a percepção global, mas também a opinião relativa a um conjunto de domínios da qualidade de vida previamente definidos.

Qualidade de vida pessoal. Tratou-se, neste caso, de obter elementos quanto ao nível de satisfação que os indivíduos manifestam com a sua própria qualidade de vida, bem como quanto aos aspectos eleitos como os mais importantes para a sua vida pessoal.

Qualidade de vida na área de residência. As perguntas formuladas neste ponto, apesar de também estarem relacionadas com a avaliação da qualidade de vida na cidade, remetiam para uma apreciação centrada exclusivamente no local onde habitavam os inquiridos.

Síntese dos resultados obtidos

A análise que de seguida se apresenta, baseada nos resultados obtidos através do inquérito aos habitantes do Porto, destacará apenas as grandes tendências e as principais conclusões extraídas na sequência de um primeiro tratamento dos dados.

Naturalmente que o conjunto de informação reunido é muito vasto e justifica uma exploração mais rica dos elementos de que se dispõe nesta altura sobre a percepção da qualidade de vida urbana, pelo que se encontra desde já prevista a divulgação de um segundo relatório deste projecto onde haverá o espaço necessário para o aprofundamento desta análise.

2ª Parte

A perspectiva dos cidadãos

Resultados do inquérito à população residente

Como atrás se teve já a oportunidade de referir, com a realização de uma primeira sondagem à população no início do corrente ano, pretendeu-se confrontar o diagnóstico de natureza mais objectiva, baseado na análise da bateria dos indicadores quantitativos, com a percepção – necessariamente mais subjectiva – da qualidade de vida expressa pelos cidadãos. Em resultado desta abordagem «mista», pela qual se optou no âmbito deste projecto, é possível obter um quadro global mais completo sobre a situação da cidade e, deste modo, dispor de um leque mais diversificado de elementos para suporte do trabalho técnico e da decisão política.

Qualidade de vida: conceito global

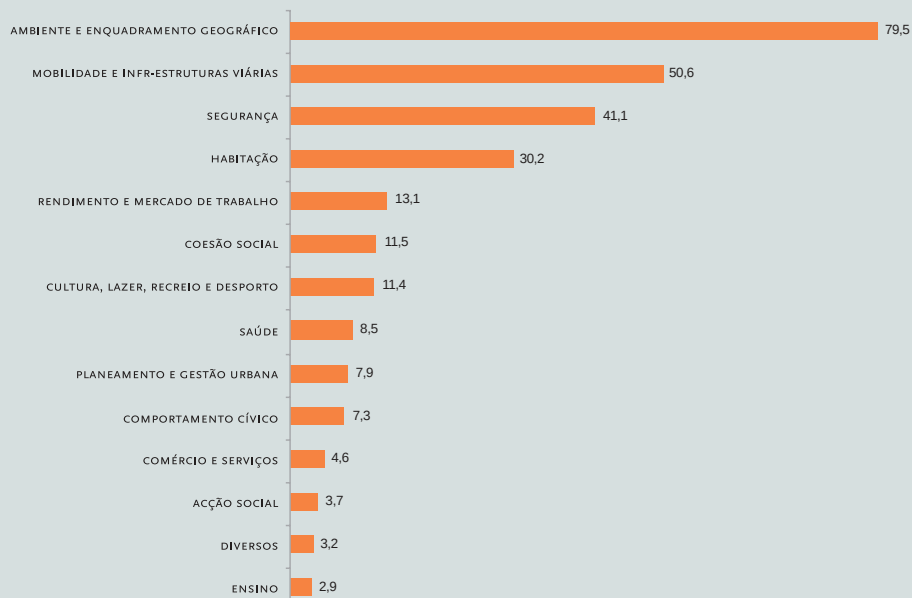
No questionário aplicado, as perguntas iniciais foram definidas com o objectivo de recolher elementos sobre o significado que os indivíduos atribuem à expressão «Qualidade de Vida», em particular, sobre os aspectos que estes consideram ser mais influentes e decisivos para o bem-estar num centro urbano. Procurou-se, por isso, que o exercício se fizesse sem a referência directa ao contexto da cidade do Porto.

O facto de se reconhecer uma enorme abrangência a este conceito, e da evidência empírica revelar que a percepção dos indivíduos sobre esta questão varia significativamente – nomeadamente, em termos de faixa etária e nível de habilitações – torna, porventura, mais expressiva a forte convergência de opiniões manifestadas em torno de alguns domínios.

Assim, e perante uma pergunta em formato aberto, em que se pedia aos entrevistados que indicassem os três aspectos mais relevantes para que uma cidade tenha uma boa qualidade de vida, uma larga maioria – cerca de 80% – invocou aspectos relacionados com o *ambiente e o enquadramento geográfico* (Fig. 1).

Por detrás desta forte associação do conceito de Qualidade de Vida a factores de natureza ambiental está sobretudo uma valorização dos seguintes aspectos: disponibilidade de *espaços verdes*, *limpeza urbana*, *ausência de poluição*, *infra-estruturas básicas*, e ainda, embora com um peso significativamente menor, o *clima* e a *localização geográfica* (em particular, a disponibilidade de recursos naturais decorrentes da localização litoral).

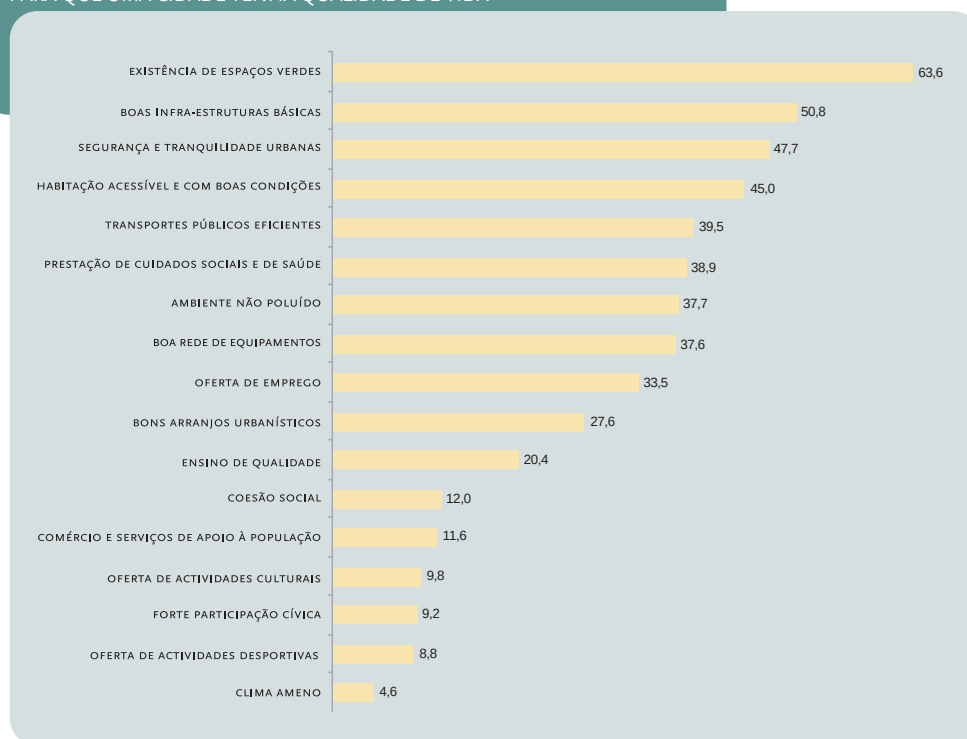
FIG. 1: DOMÍNIOS IDENTIFICADOS COMO SENDO OS MAIS IMPORTANTES PARA A QUALIDADE DE VIDA NUMA CIDADE



Ainda no que diz respeito à identificação dos aspectos com maior importância para a Qualidade de Vida urbana, cabem destacar os domínios da *mobilidade e infra-estruturas viárias* – mencionado por cerca de metade dos inquiridos – da *segurança pública* e da *habitação*.

Complementarmente, numa segunda questão, pedia-se ao entrevistado que elegeisse os cinco aspectos mais importantes para a Qualidade de Vida numa cidade mas, desta feita, a partir de uma lista de 17 opções previamente definidas, tendo-se obtido os seguintes resultados (Fig. 2):

FIG. 2: ASPECTOS SELECIONADOS COMO OS MAIS IMPORTANTES PARA QUE UMA CIDADE TENHA QUALIDADE DE VIDA



Ou seja, perante um leque alargado de domínios relacionados com o conceito de qualidade de vida, os inquiridos mantêm, em linhas gerais as opiniões que haviam expressado na questão anterior, isto é, a valorização dos aspectos ambientais, da segurança, da habitação e da mobilidade, ainda que, neste caso, surjam igualmente em posição destacada outros domínios, como por exemplo, o da *prestação de cuidados sociais e de saúde*, que ultrapassou mesmo a relevância atribuída ao *ambiente não poluído*.

Qualidade de vida: avaliação da situação na cidade do Porto

Depois destas duas questões relativas a um centro urbano não especificado pedia-se, nas questões seguintes, opiniões especificamente sobre o Porto, para tentar perceber como é que a cidade se apresenta aos olhos dos seus próprios residentes.

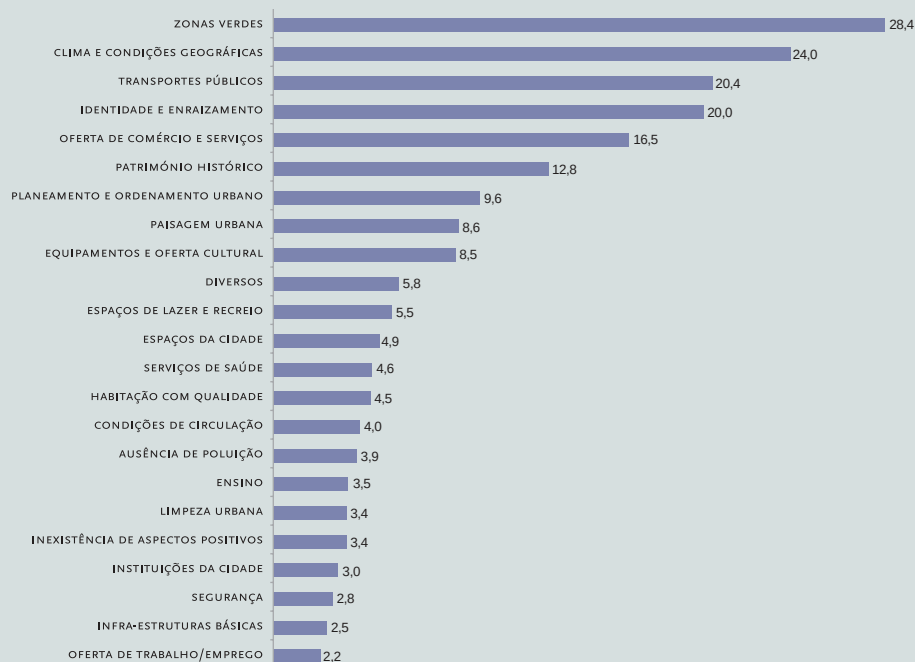
Começou por ser solicitado aos entrevistados que, sem o apoio de qualquer lista previamente concebida, mencionassem os três principais aspectos mais positivos e os mais negativos que caracterizam a Qualidade de Vida no Porto, na perspectiva deste ser um local para residir e/ou trabalhar.

Começando por considerar os aspectos identificados como positivos (Fig. 3), os resultados não deixam de ser surpreendentes.

Os *espaços verdes* – o parque da cidade mas sobretudo os grandes e pequenos jardins dispersos um pouco por todo o centro urbano – constituem a referência com maior peso. Esta opinião recolhida para o conjunto da cidade, é manifestada pelos habitantes da Zona Ocidental, mas também, pelos da Zona Oriental, que invocam este como sendo o primeiro aspecto favorável. (Quadro 1).

O segundo dos aspectos destacados é o *clima e condições geográficas* da cidade. Fica assim patente que, não obstante a frequente conotação negativa dada aos estados de tempo mais característicos no Porto (chuva frequente, temperaturas não muito elevadas) e ao enquadramento geográfico da cidade (cidade territorialmente

FIG. 3: ASPECTOS MAIS POSITIVOS EM TERMOS DE QUALIDADE DE VIDA NA CIDADE DO PORTO



muito confinada, periférica no contexto europeu, sem dimensão competitiva), a percepção dos cidadãos relativamente a estes factores capta outras vertentes e resulta globalmente positiva. Das respostas dadas constata-se que são sobretudo valorizadas realidades como a escala da cidade («nem muito grande nem muito pequena»), o enquadramento geográfico (o mar e o rio, mas também a inserção no Norte de Portugal, a proximidade ao espaço rural), isto sem que seja evidente um contraste de opiniões entre os habitantes das diferentes zonas da cidade.

QUADRO 1: ORDENAÇÃO, POR ZONA, DOS PRINCIPAIS ASPECTOS POSITIVOS DA QUALIDADE DE VIDA NA CIDADE DO PORTO

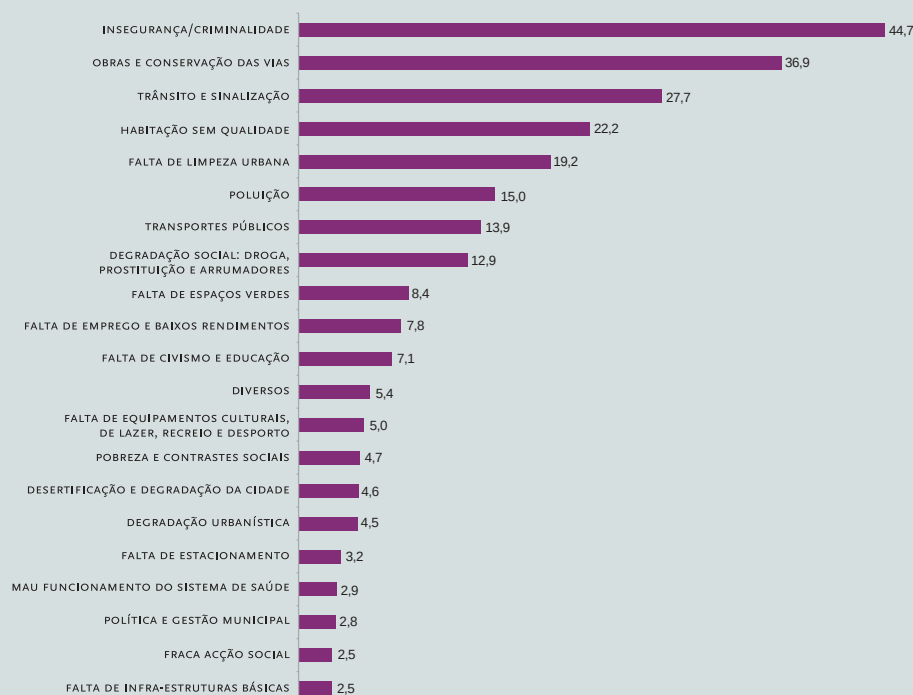
	PORTO	CENTRO HISTÓRICO	CENTRO TRADICIONAL	ZONA ORIENTAL	ZONA OCIDENTAL
Zonas verdes	1°	5°	5°	1°	1°
Clima e condições geográficas	2°	3°	1°	4°	2°
Transportes públicos	3°	2°	4°	2°	3°
Identidade e enraizamento	4°	1°	2°	6°	6°
Oferta de comércio e serviços	5°	10°	3°	3°	4°

No caso dos *transportes públicos*, terceiro factor positivo invocado, os resultados obtidos contrariam aquela que é a imagem que habitualmente se tem de um tipo de serviços cujo funcionamento fica aquém das expectativas dos cidadãos. Para esses resultados terá, muito provavelmente, contribuído a recente entrada em funcionamento do Metro (o inquérito foi realizado durante os meses de Janeiro e Fevereiro de 2003) e ao qual terá sido sensível a generalidade dos cidadãos residentes.

Com diferenças mais significativas entre as várias zonas da cidade, mas recolhendo igualmente uma elevada proporção de respostas, são ainda referidos a forte *identidade* urbana e o sentimento de *enraizamento* registado entre os portuenses (primeiro factor positivo mencionado pelos habitantes da Zona Histórica) e, ainda, a *oferta de comércio e serviços* (neste caso, mais valorizado pelos residentes do Centro Tradicional, mas também, pelos da Zona Oriental).

Inversamente, perante a pergunta colocada em formato aberto, quais os três principais aspectos negativos que prejudicam a Qualidade de Vida no Porto, os inquiridos revelaram estar insatisfeitos, sobretudo, com a *insegurança urbana* e a *criminalidade*, referidas por praticamente um em cada dois inquiridos (Fig. 4). Este foi, de resto, o aspecto mais invocado em todas as zonas da cidade (Quadro 2).

FIG. 4: ASPECTOS MAIS NEGATIVOS EM TERMOS DE QUALIDADE DE VIDA NA CIDADE DO PORTO



QUADRO 2: ORDENAÇÃO, POR ZONA, DOS PRINCIPAIS ASPECTOS NEGATIVOS DA QUALIDADE DE VIDA NA CIDADE DO PORTO

	PORTO	CENTRO HISTÓRICO	CENTRO TRADICIONAL	ZONA ORIENTAL	ZONA OCIDENTAL
Insegurança/criminalidade	1º	1º	1º	1º	1º
Obras e conservação das vias	2º	3º	3º	2º	2º
Trânsito e sinalização	3º	6º	2º	3º	3º
Habitação sem qualidade	4º	2º	4º	7º	6º
Falta de limpeza urbana	5º	4º	5º	5º	4º

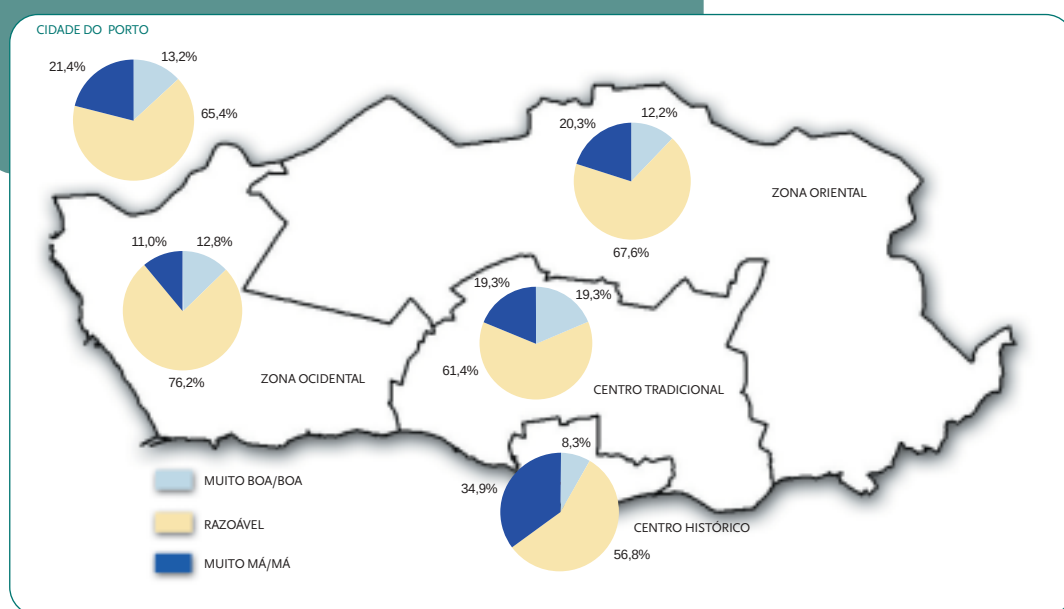
Entre os restantes aspectos que marcam negativamente o quadro de vida urbano destaca-se, ainda, a preocupação com a *mobilidade* na cidade, mais concretamente, com a multiplicação das frentes de obra na via pública e com o seu prolongamento no tempo, com o mau estado de conservação das vias, mas também com os congestionamentos de tráfego e com a deficiente sinalização.

Completam os cinco aspectos considerados mais desfavoráveis, a *habitação sem qualidade* – principalmente destacado pelos residentes na Zona Histórica – e a falta de *limpeza urbana*, que registou uma quota de respostas muito aproximada, nas diferentes áreas da cidade.

A questão seguinte referia-se à percepção global da qualidade de vida na cidade do Porto expressa pelos seus residentes. Era pedida uma apreciação com base numa escala qualitativa com 5 classes (muito má, má, razoável, boa e muito boa). Uma larga maioria dos inquiridos, 65%, classifica-a como «razoável» (ver Fig. 5). Os que se situam fora desta classificação mediana tendem a caracterizar a situação mais negativamente (21%) do que positivamente (13%). Nas classes mais extremas, é interessante notar que só 0,25% dos inquiridos classificam a situação como «muito boa», ou seja 1 em cada 400 inquiridos, enquanto que, nesse mesmo número de inquiridos, 18 indivíduos a consideram como «muito má».

A mesma questão, qualidade de vida na cidade globalmente considerada, mas ventilada pela zona de residência dos inquiridos, indicia algumas diferenças significativas: a situação é considerada como «má/muito má» por quase 35% dos que residem na Zona Histórica, mas só por 11% dos da Zona Ocidental. Em contrapartida, pouco mais de 8% dos que residem na Zona Histórica classificam a qualidade da vida na cidade como «boa/muito boa», subindo este valor para cerca de 12% nas Zonas Ocidental e Oriental e para 19% na Zona Tradicional. Curiosamente é nesta última zona, que a repartição é mais equilibrada com a mesma percentagem de inquiridos a atribuir a classificação de «má/muito má».

FIG. 5: AVALIAÇÃO GLOBAL DA QUALIDADE DE VIDA NO PORTO



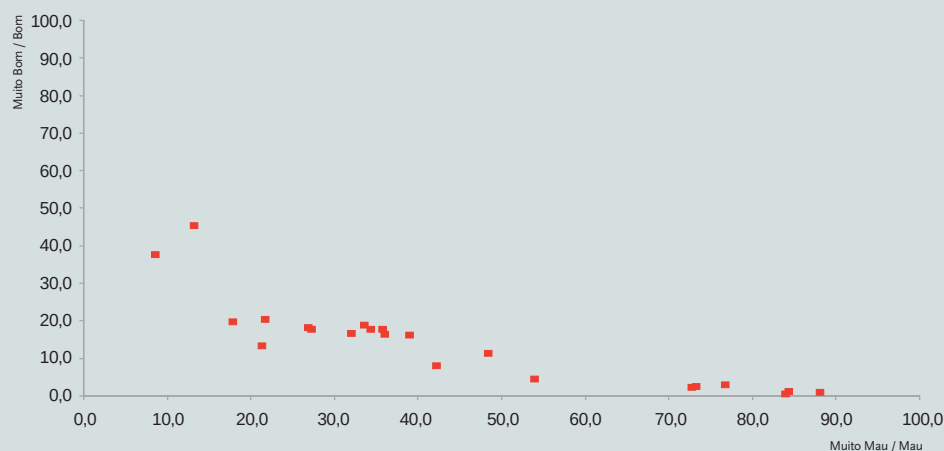
Quando foi proposto o mesmo exercício de avaliação mas considerando 21 áreas temáticas pré-definidas (ver Quadro 3) constata-se que a apreciação feita é bastante mais crítica do que a realizada anteriormente. Enquanto que, como vimos, 65% dos inquiridos considerava a situação global como «razoável», agora, em todas as áreas consideradas essa percentagem é claramente inferior (com um valor médio de 36% e atingindo um máximo de 52%). A situação global era considerada «muito má» por 4,6% dos inquiridos, variando agora essa percentagem entre os 2,5% e os 40%, com um valor médio de 14%.

A Figura 6 apresenta as percentagens das respostas que consideram a situação como «má/muito má» em oposição às que a consideram como «boa/muito boa» para as 21 áreas atrás referidas. Como se pode constatar, a apreciação feita é claramente negativa; quase todos os pontos representados estão próximos do eixo correspondente às apreciações «má/muito má», sendo que nas apreciações «boa/muito boa» raramente se ultrapassa os 20%.

QUADRO 3: ÁREAS TEMÁTICAS PARA AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA

1. Ambiente
 - 1.1. Espaços verdes
 - 1.2. Limpeza urbana
 - 1.3. Poluição (do ar, da água, ruído)
2. Urbanismo
 - 2.1. Densidade de ocupação
 - 2.2. Qualidade arquitectónica e urbanística
3. Mobilidade
 - 3.1. Trânsito
 - 3.2. Transportes públicos
4. Cultura
 - 4.1. Equipamentos Culturais
 - 4.2. Animação cultural da cidade
5. Desporto e Tempos Livres
 - 5.1. Espaços recreativos e de lazer
 - 5.2. Locais para a prática desportiva
6. Educação
 - 6.1. Equipamentos educativos – jardins de infância, escolas
 - 6.2. Estabelecimentos de ensino superior
7. Saúde
 - 7.1. Hospitais (públicos e privados), centros de saúde, unidades de enfermagem
8. Serviços de Acção Social
 - 8.1. Creches, lares, centros de convívio, centros de dia, apoio domiciliário
9. Comércio e serviços
 - 9.1. Comércio e serviços para a população
10. Habitação
 - 10.1. Compra e arrendamento de habitação
 - 10.2. Qualidade e estado de conservação da habitação
11. Segurança Urbana
 - 11.1. Criminalidade, insegurança urbana
12. Pobreza e Exclusão
 - 12.1. Pobreza e Exclusão
13. Comportamento social e cívico
 - 13.1. Comportamento social e cívico

FIG. 6: APRECIACÃO DA SITUAÇÃO ACTUAL DA CIDADE PARA AS 21 ÁREAS TEMÁTICAS (EM %)



Há dois grupos que se destacam claramente. Um primeiro constituído por 6 áreas em que a situação é claramente negativa, com percentagens de respostas «má/muito má» entre os 70 e os 90%:

ÁREA	%
Trânsito	88,1
Criminalidade, insegurança urbana	84,5
Pobreza e exclusão	84,1
Compra e arrendamento de habitação	76,8
Qualidade e estado de conservação da habitação	73,4
Poluição (do ar, da água, ruído)	72,8

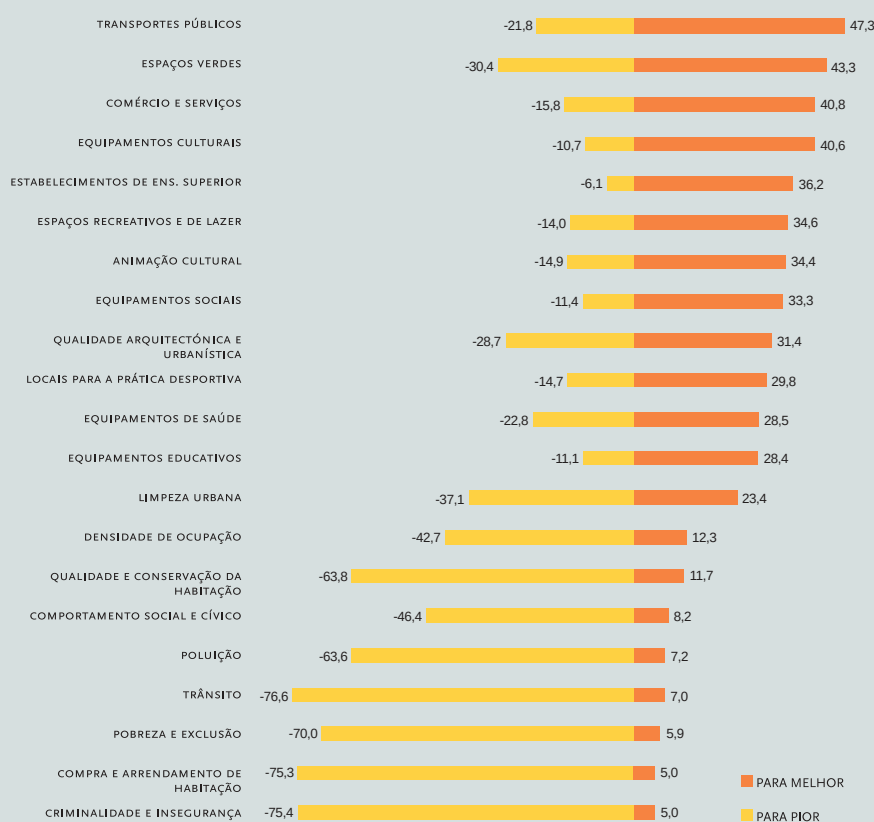
Um segundo grupo, só com duas áreas, em que a situação é julgada positivamente, embora as percentagens obtidas não cheguem sequer a 50%:

ÁREA	%
Comércio e serviços para a população	45,2
Estabelecimentos de ensino superior	37,5



A Fig. 7 resume, relativamente a estas 21 áreas, o modo como foi analisada a evolução verificada nos últimos 2 anos:

FIG. 7: ASPECTOS DA QUALIDADE DE VIDA QUE EVOLUÍRAM FAVORÁVEL E DESFAVORAVELMENTE NOS ÚLTIMOS DOIS ANOS



Também em termos de evolução, os resultados apurados indiciam uma situação negativa em muitas das áreas analisadas. Em particular, nas 6 áreas a seguir identificados no quadro, a percentagem de inquiridos que considera que se evoluiu desfavoravelmente nos últimos dois anos ultrapassa os 60%, sendo que os que respondem que a trajectória foi favorável se limitam aos 5 a 7%, com excepção da *qualidade e conservação da habitação*, com quase 12%. Atente-se, em particular, aos valores extremamente elevados obtidos em áreas como o *trânsito*, a *criminalidade e insegurança* e a *compra e arrendamento da habitação*, áreas em que 3 em cada 4 inquiridos avalia negativamente a evolução recente verificada.

ÁREA	%
Trânsito	76,6
Criminalidade e insegurança	75,4
Compra e arrendamento de habitação	75,3
Pobreza e exclusão	70,0
Qualidade e conservação da habitação	63,8
Poluição	63,6

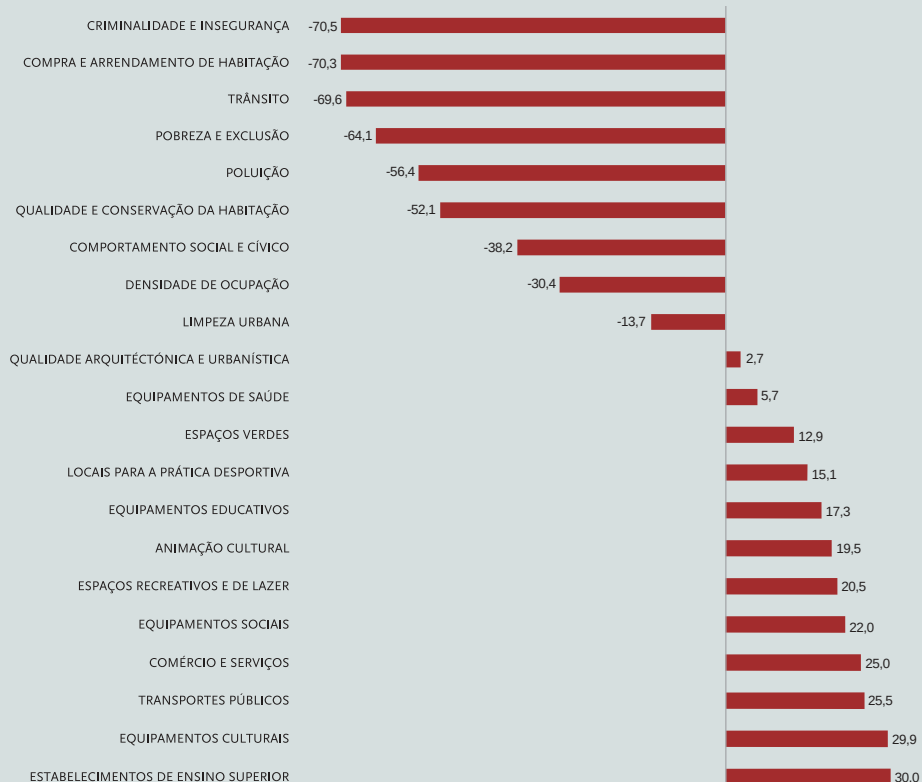
Em termos de avaliação positiva, só em quatro áreas as percentagens de resposta obtidas ultrapassam os 40%.

ÁREA	%
Transportes públicos	47,3
Espaços verdes	43,3
Comércio e serviços	40,8
Equipamentos culturais	40,6

Além do pequeno número de áreas em que isto acontece e das não muito elevadas percentagens obtidas, acresce que o número de respostas em que a avaliação feita é de sentido contrário é também bastante elevada, nomeadamente, nos dois primeiros casos. Assim, aos 47,3% dos inquiridos que consideram que os *transportes públicos* evoluíram favoravelmente opõem-se 21,8% dos que consideram que a evolução foi desfavorável. No caso dos espaços verdes, não obstante os 43,3% de respostas favoráveis há também 30,4% de respostas desfavoráveis.

Para uma análise mais completa das respostas relativas à evolução verificada nos últimos anos, podemos visualizar na Fig. 8 o saldo entre respostas favoráveis e desfavoráveis relativamente às 21 áreas em análise:

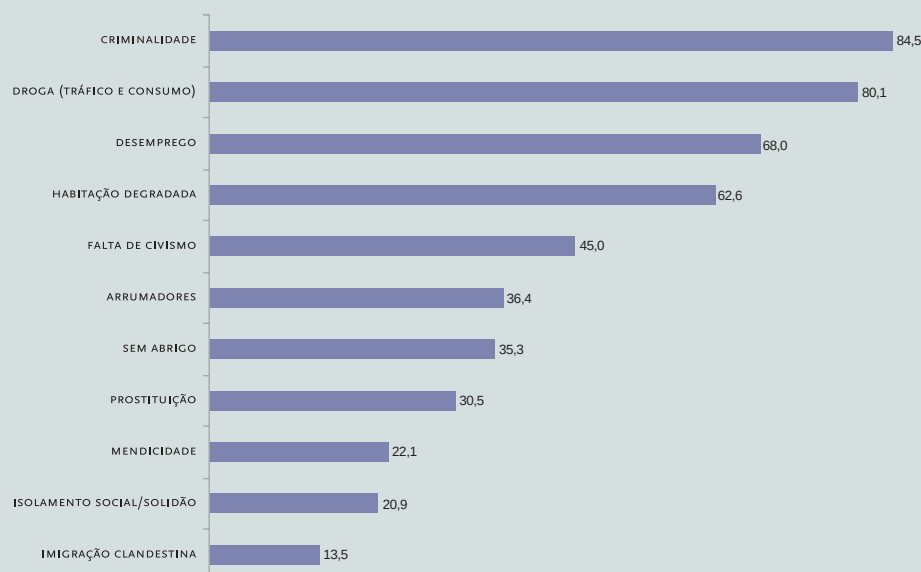
FIG. 8: EVOLUÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA NA CIDADE – DIFERENÇAS ENTRE AS APRECIACÕES FAVORÁVEIS E DESFAVORÁVEIS



As 6 áreas cuja evolução recente foi apreciada mais negativamente continuam no topo da escala, com valores bastante elevados, enquanto que nas 4 áreas com apreciação mais favorável constatamos uma ainda menor representatividade desses valores, nomeadamente nos *espaços verdes* em que o saldo final entre opiniões positivas e negativas se fica pelos 13%.

Após a apreciação global da cidade em termos de situação e de evolução recente relativamente às 21 áreas temáticas consideradas, era pedido aos inquiridos que identificassem, de uma lista de problemas sociais indicados, os 5 que mais negativamente contribuíam para a qualidade de vida na cidade do Porto. Dos resultados obtidos, ressaltam claramente os problemas da criminalidade e da droga, aspectos referidos por cerca de 4 em cada 5 dos inquiridos (Fig. 9).

FIG. 9: PROBLEMAS SOCIAIS QUE MAIS NEGATIVAMENTE CONTRIBUEM PARA A QUALIDADE DE VIDA NA CIDADE



A identificação dos problemas sociais é bastante homogênea quando consideramos as respostas ventiladas pelas 4 zonas de residência, com excepção do problema da *habitação degradada* que é identificada como o 1º problema pelos habitantes da Zona Histórica, ocupando apenas o 4º lugar quando considerada a totalidade dos inquiridos (Quadro 4).

QUADRO 4: ORDENAÇÃO, POR ZONA, DOS PROBLEMAS SOCIAIS QUE MAIS NEGATIVAMENTE AFECTAM A QUALIDADE DE VIDA NA CIDADE

	PORTO	CENTRO HISTÓRICO	CENTRO TRADICIONAL	ZONA ORIENTAL	ZONA OCIDENTAL
Criminalidade	1º	2º	1º	1º	1º
Droga (tráfico e consumo)	2º	3º	2º	2º	2º
Desemprego	3º	4º	4º	3º	3º
Habitação degradada	4º	1º	3º	4º	5º
Falta de civismo	5º	6º	5º	5º	6º

Qualidade de vida pessoal

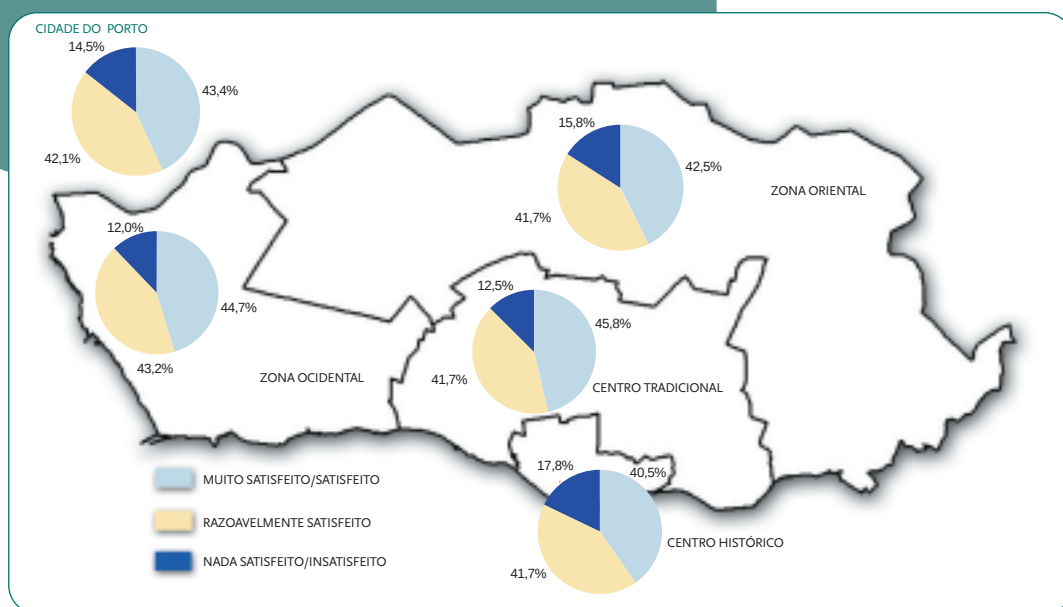
Depois deste conjunto de questões que, como se referiu, pretendia registar a percepção global dos residentes sobre a qualidade de vida na cidade, foram colocadas algumas questões que remetiam para o nível de satisfação que os indivíduos manifestavam com a sua própria qualidade de vida.

A primeira destas questões era relativa à satisfação sentida, em termos pessoais, com a qualidade de vida na cidade. Cerca de 43% dos inquiridos declara-se *satisfeito* ou *muito satisfeito* com a sua qualidade de vida, a que acresce uma percentagem quase igual de indivíduos *razoavelmente satisfeitos* (Fig. 10). Não chegam, assim, a 15% os restantes que avaliam a sua situação individual como *nada satisfatória* ou *insatisfatória*.

Esta apreciação da qualidade de vida em termos pessoais é generalizada a todos os residentes na cidade, não se verificando diferenças significativas nas respostas obtidas nas quatro zonas de residência consideradas.

De notar, que a avaliação agora feita é muito diferente da que tinha sido efectuada anteriormente sobre a situação global na cidade (ver Fig. 5). Sendo a situação global na cidade negativamente apreciada, em termos pessoais, a apreciação feita é substancialmente mais optimista.

FIG. 10: AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA PESSOAL NO PORTO



Nos dois últimos anos não foi percepcionada uma alteração significativa da qualidade de vida pessoal por metade dos inquiridos, sendo que, para os restantes, as opiniões dividem-se de forma aproximadamente idêntica entre os que consideram que a situação melhorou e os que consideram que piorou (Fig. 11).

Por último, em termos de qualidade de vida pessoal dos inquiridos, perguntava-se o grau de importância que os indivíduos atribuíam a diversos aspectos da sua vida pessoal (com base numa escala de pouco importante, relativamente importante, importante e muito importante).

Das respostas obtidas destaca-se a importância decisiva atribuída à *saúde* que a quase totalidade dos inquiridos declarou como «muito importante» e tendo os restantes indicado como «importante» (Fig. 12). Também a *vida familiar* recolheu um número muito significativo de respostas que a indicam como «muito importante», seguida da *casa*, do *trabalho* e da *situação financeira*.

Em contrapartida, os aspectos para os quais as respostas «pouco importante» e «relativamente importante» são mais significativas (embora minoritárias) são a *vida espiritual*, a *vida cultural* e a *vizinhança*.

FIG. 11: EVOLUÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA PESSOAL NOS 2 ÚLTIMOS ANOS

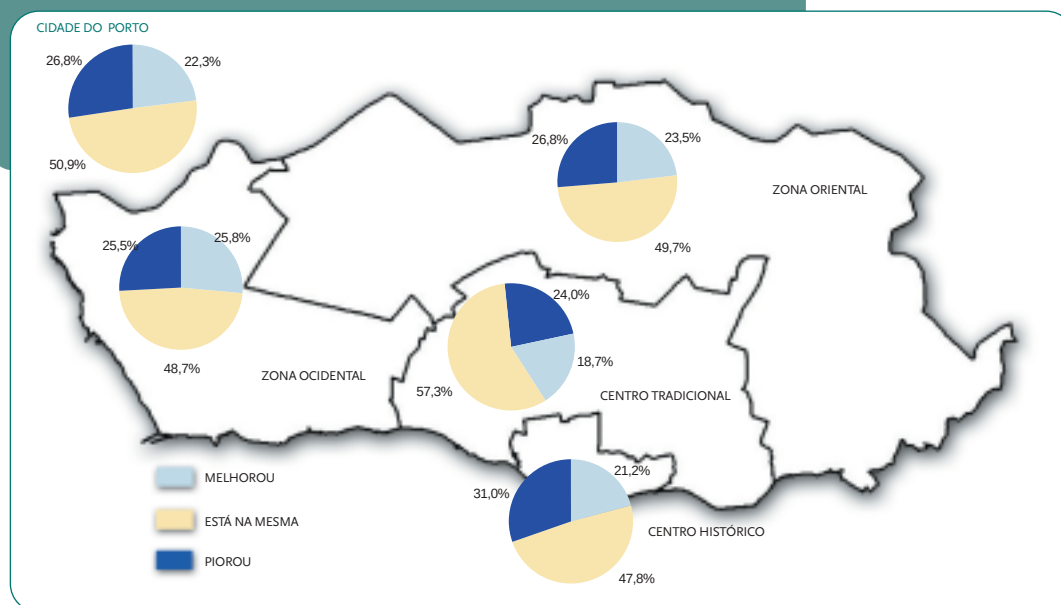
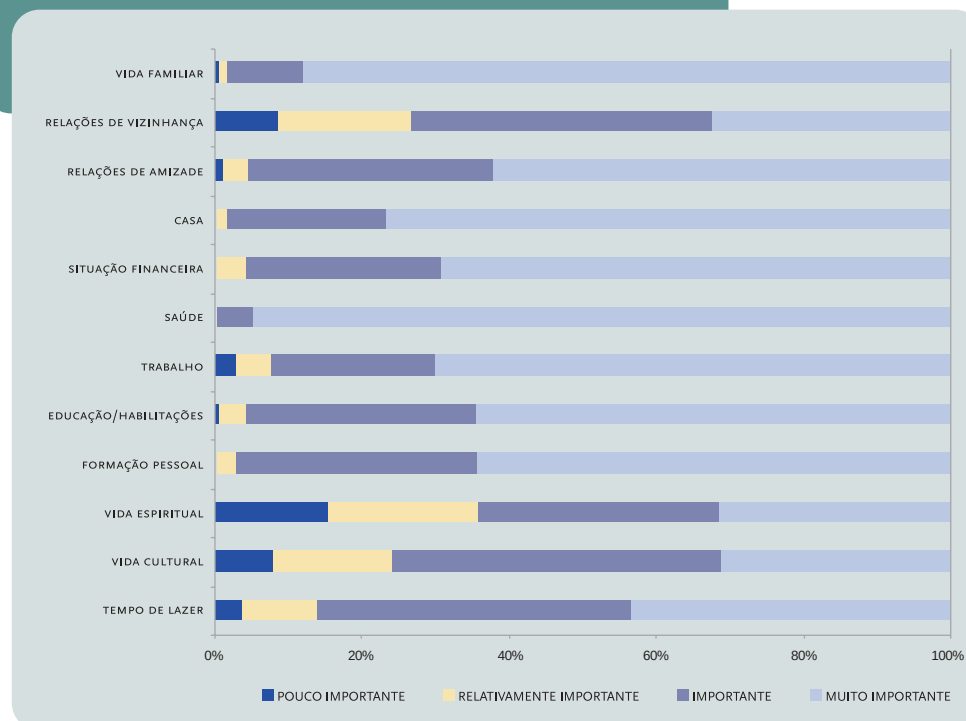


FIG. 12: GRAU DE IMPORTÂNCIA ATRIBUÍDO A CADA UM DOS SEGUINTE ASPECTOS NA VIDA PESSOAL



Qualidade de vida na área de residência

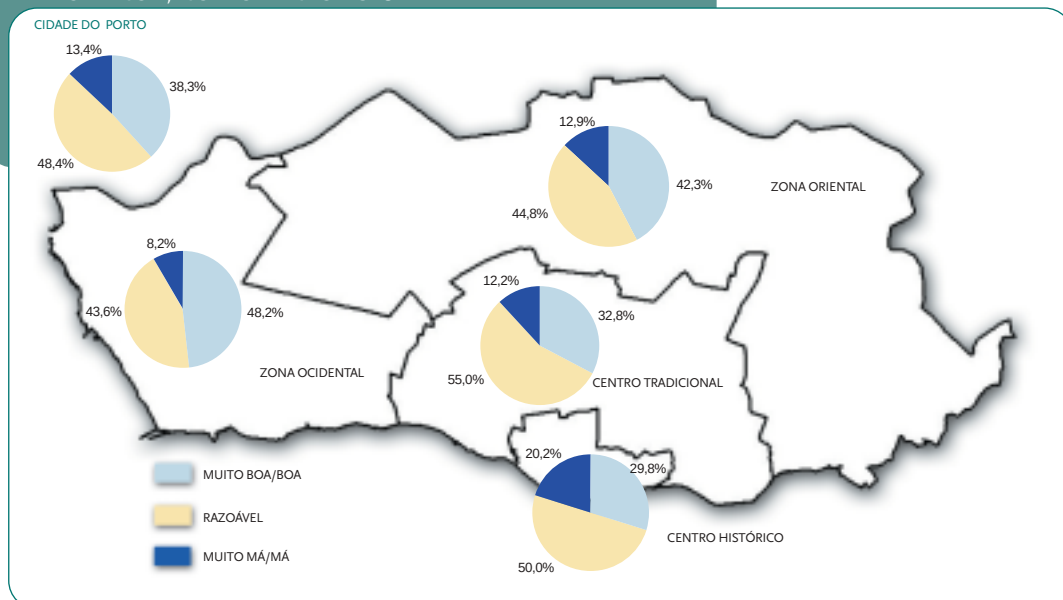
Um último conjunto de questões pretendia aferir da percepção sobre a qualidade de vida mas agora referenciada ao local de residência dos inquiridos.

A apreciação feita neste caso é bastante mais optimista do que a que tinha sido obtida anteriormente quando se inquiriam os indivíduos sobre a situação global na cidade e não no local específico em que residem

(ver Fig. 5). Enquanto que 21% dos inquiridos considerava a situação global existente no Porto como «má/muito má», agora só 13% dos indivíduos o fazem (Fig. 13). E, mesmo no Centro Histórico em que se verificam mais respostas nestes escalões, só se atinge os 20%.

A situação era considerada globalmente como «boa/muito boa» só por 13% dos inquiridos, enquanto que agora há 38% de inquiridos que a consideram dessa forma no seu local de residência. Mesmo no Centro Histórico 30% dos inquiridos indicam a situação como «boa/muito boa», percentagem sensivelmente idêntica à obtida no Centro Tradicional, e que sobe para os 42 e 48% nas Zonas Oriental e Ocidental, respectivamente.

FIG. 13: AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA NA ZONA DE RESIDÊNCIA, NO MOMENTO ACTUAL

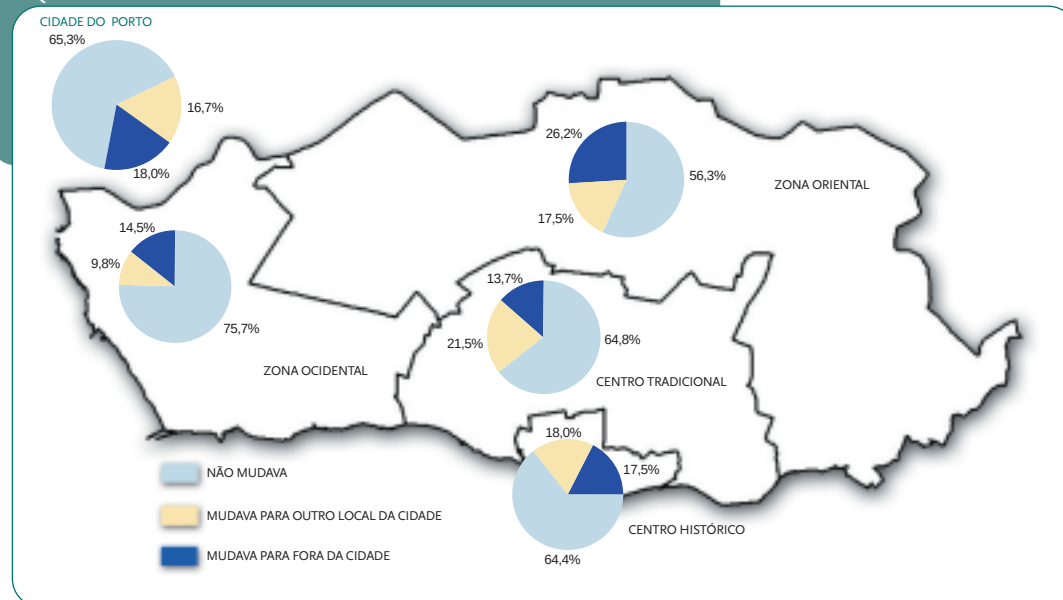


Numa última questão perguntava-se aos inquiridos se, tendo condições (financeiras, familiares, ...) mudaria o seu local de residência para melhorar a sua qualidade de vida. Só 35% das respostas foram afirmativas, sendo que em metade desses casos a mudança seria para outro local na cidade do Porto, colocando os restantes a possibilidade de mudança para fora da cidade (Fig. 14). Curiosamente, a percentagem mais baixa das respostas que indicavam que não mudariam o local de residência foi obtida na Zona Oriental (56%), com o Centro Histórico e Centro Tradicional a apresentarem valores na ordem dos 64%. Na Zona Ocidental, 3 em 4 dos inquiridos não colocava a hipótese de mudança de local de residência.

Para aqueles que indicavam que estavam dispostos a mudar para outro local na cidade do Porto para melhorar a qualidade de vida indica-se, no Quadro 5, os locais escolhidos. O destaque vai para a Foz/Nevo-gilde, zona indicada por 1 em cada 4 casos; é também interessante notar o número significativo de respostas que indicam a Baixa/Centro como zona para onde gostariam de mudar.



FIG. 14: MUDANÇA DE LOCAL DE RESIDÊNCIA PARA MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA PESSOAL



QUADRO 5: LOCAL ESCOLHIDO PARA MUDANÇA DE RESIDÊNCIA (EM % DOS QUE MUDAVAM NO INTERIOR DA CIDADE)

LOCAL DA CIDADE	%
Zona da Foz/Nevogilde	23,2
Não específica	21,7
Baixa/Centro	15,5
Zona das Antas/Fernão Magalhães	10,7
Zona da Boavista	9,5
Outras áreas da Zona Oriental	8,7
Centro Histórico	5,7
Não sabe	1,7
Zona do Campo Alegre	1,5
Outras áreas da Zona Ocidental	1,0
Zona da Constituição/Damião de Góis	0,7



Dos que responderam que mudariam para fora da cidade, praticamente metade fá-lo-ia para outro concelho da Área Metropolitana do Porto; o Estrangeiro recolhe 10% das respostas, sendo o número de inquiridos que indicam locais em Portugal fora da Região Norte praticamente residuais (Quadro 6).

QUADRO 6: LOCAL ESCOLHIDO PARA MUDANÇA DE RESIDÊNCIA
(EM % DOS QUE MUDAVAM PARA FORA DA CIDADE)

LOCAL FORA DA CIDADE	%
Concelhos da AMP	42,2
Campo	17,2
Outros concelhos da Região Norte	16,5
Estrangeiro	10,0
Lisboa e Vale do Tejo	3,2
Algarve	2,8
Região Centro	2,3
Diversos	2,3
Alentejo	2,1
Não sabe	1,2
Açores	0,2

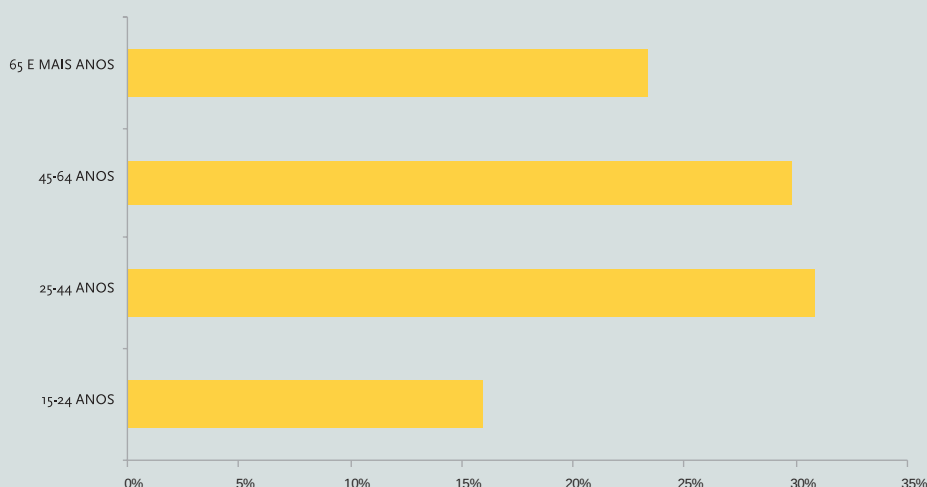
Caracterização sócio-demográfica dos inquiridos

Por último, apresentamos uma breve caracterização sócio-demográfica da amostra considerada.

Do total de 2400 indivíduos inquiridos, com mais de 15 anos de idade, cerca de 45% foram homens e 55% mulheres.

Em termos de distribuição dos inquiridos por grupos etários, os dois escalões com maior expressão foram os dois intermédios, ou seja, entre os 25 e os 44 anos e entre os 45 e os 64 anos (Fig. 15), tendo-se registado uma idade média dos respondentes ao questionário de 47 anos.

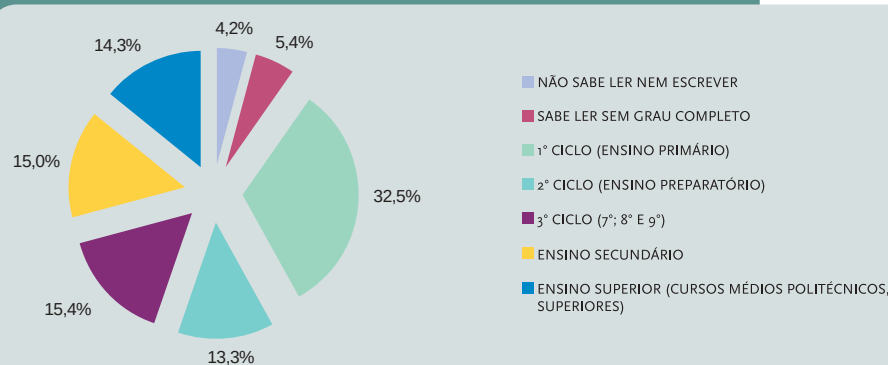
FIG. 15: DOMÍNIOS IDENTIFICADOS COMO SENDO OS MAIS IMPORTANTES
PARA A QUALIDADE DE VIDA NUMA CIDADE



No que diz respeito ao perfil dos inquiridos em termos de níveis de escolaridade, o conjunto com maior expressão (33%) incluiu indivíduos que apenas possuíam como habilitações o 1º Ciclo do ensino básico. Somando a este grupo todos aqueles residentes que declararam não saber ler nem escrever, bem como, os que sabem ler mas não dispõem de um ciclo de escolaridade completo, verifica-se que a proporção de inquiridos cujo nível de escolaridade não vai além do nível básico, foi de 42%.

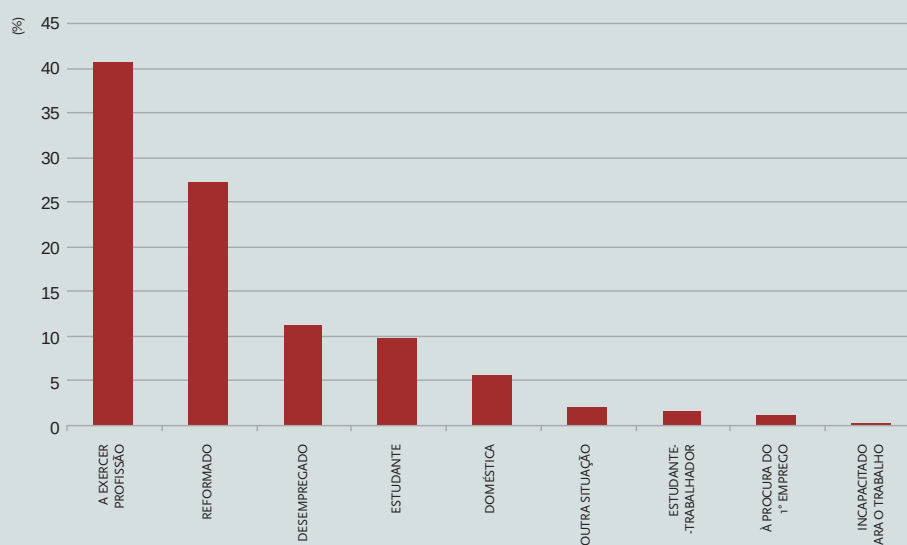
No pólo oposto, isto é, em termos dos níveis de habilitações mais elevados, o peso dos indivíduos com instrução superior atingiu os 14% (Fig. 16).

FIG. 16: DISTRIBUIÇÃO DOS INQUIRIDOS POR NÍVEL DE ESCOLARIDADE



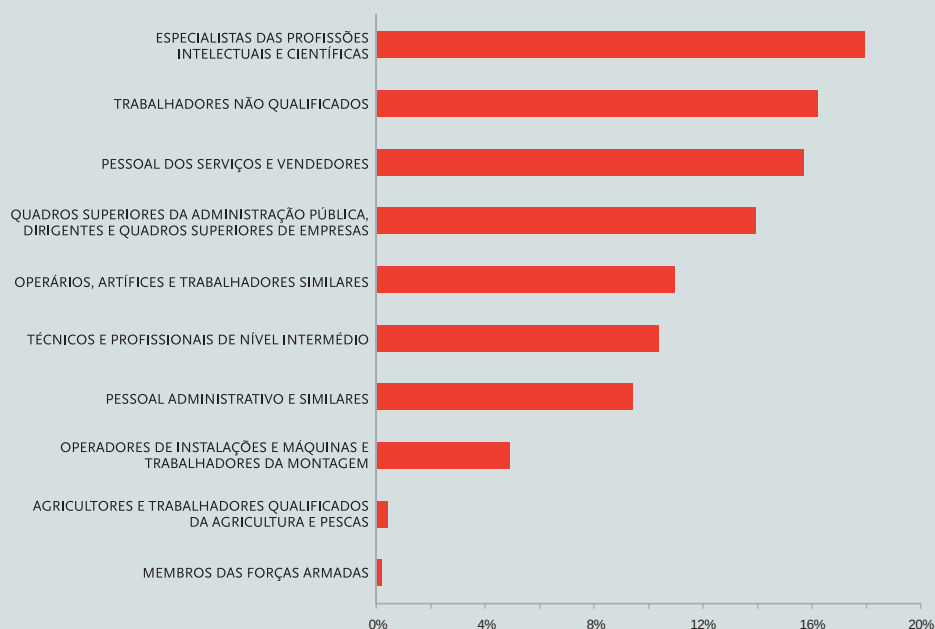
Atendendo à condição perante o trabalho, verificou-se um claro predomínio, entre os respondentes, de activos a exercer uma profissão (41%), logo seguidos dos reformados – mais de um quarto do total dos inquiridos. Quanto às restantes categorias, cabe destacar ainda, entre as mais representadas, a dos desempregados e a dos estudantes, com uma expressão percentual que rondou os 10%. Todas as restantes possibilidades apresentam valores que podem ser considerados residuais (Fig. 17).

FIG. 17: DISTRIBUIÇÃO DOS INQUIRIDOS POR CONDIÇÃO PERANTE O TRABALHO



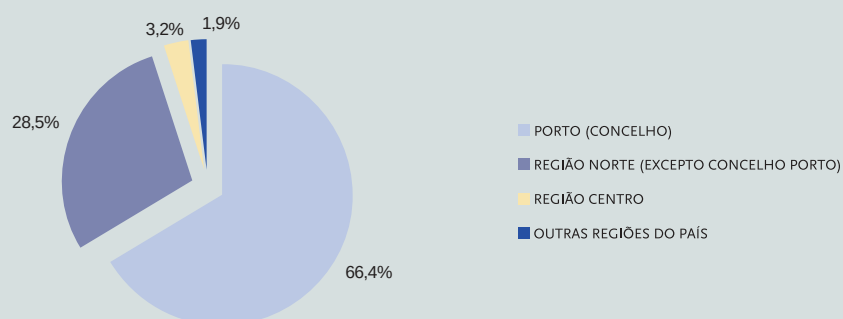
Ainda no que se refere à caracterização dos inquiridos no âmbito das questões do trabalho e, neste caso concretamente no que toca à natureza das profissões exercidas, dentro do conjunto daqueles que declararam ter uma actividade, o grupo profissional mais representado na amostra utilizada foi o dos Especialistas das profissões intelectuais e científicas (18%), imediatamente seguido pelo grupo dos Trabalhadores não qualificados. Do ponto de vista da ocupação profissional, a amostra revelou-se, no entanto, bastante diversificada, tal como o demonstra a Fig. 18.

FIG. 18: INQUIRIDOS A EXERCER PROFISSÃO (CNP)



Por último, uma referência para a origem geográfica da população inquirida. Dos 2 400 residentes que responderam ao inquérito, cerca de dois terços, eram naturais da cidade, sendo os restantes oriundos maioritariamente de outros concelhos da Região Norte de Portugal (Fig. 19).

FIG. 19: INQUIRIDOS POR CONCELHO DE NATURALIDADE



SMQVU

ANEXOS

Matriz de indicadores

Domínio	Tema	Indicador
Condições ambientais	Espaços verdes	Espaços verdes públicos per capita Extensão de ruas arborizadas
	Clima	Dias com registo de precipitação Média diária de horas de sol
	Ruído	Incomodidade sonora
	Qualidade do ar	Dias com Índice da QA (I _{qar}) = ou > BOM
	Qualidade da água balnear	Registos com qualidade da água balnear Boa
	Infra-estruturas básicas	Águas residuais tratadas Resíduos sólidos urbanos valorizáveis
Condições materiais colectivas	Equipamentos culturais	Bibliotecas de acesso ao público por 1000 hab. Galerias de arte por 1000 hab. Museus por 1000 hab.
		Pavilhões por 1000 hab. Piscinas por 1000 hab. Outras instalações desportivas por 1000 hab.
		Estabelecimentos do ensino básico e secundário por 1000 hab. Computadores no ensino básico e secundário por 100 alunos
	Equipamentos sociais e de saúde	Capacidade das creches por 1000 hab. Capacidade dos jardins de infância por 1000 hab. Capacidade dos lares e centros dia e apoio domiciliário por 1000 hab. Camas de hospitais por 1000 hab. Centros de saúde e extensões por 1000 hab. Médicos por 1000 hab.
		Imóveis de interesse Nacional e Público
		Espaço público requalificado
		Velocidade média em transporte individual Velocidade média em transporte público
		Lugares em parques de estacionamento
	Comércio e serviços	Estabelecimentos de comércio a retalho por 1000 hab. Serviços de apoio à população por 1000 hab. Hotéis e restaurantes por 1000 hab.
Condições económicas	Rendimento e consumo	Remuneração média mensal (ganho) Quociente entre os percentis 80 e 20 da remuneração média mensal (ganho) Pensionistas por invalidez e sobrevivência por 1000 hab. Beneficiários do Rendimento Social por 1000 hab. Levantamentos multibanco Automóveis ligeiros por 1000 hab. Lares com acesso à Internet

Domínio	Tema	Indicador
	Mercado de trabalho	Postos de trabalho por 1000 hab. Dirigentes e trabalhadores com qualificação média e superior Desempregados inscritos nos Centros de Emprego
	Mercado de habitação	Custo médio de aquisição Custo médio de arrendamento Licenças emitidas de reconstrução
	Dinamismo económico	Variação anual do número de estabelecimentos Vendas de combustíveis Despesa total do Município por 1000 hab. Passageiros em voos comerciais
Sociedade	População	Nados-vivos por 1000 hab. Estrangeiros residentes
	Educação	Alunos no ensino superior Alunos em pós-graduações, mestrados e doutoramentos Taxa de saída precoce
	Dinâmica cultural	Sessões de espectáculos culturais Utilizadores de bibliotecas de acesso ao público Visitantes de museus
	Participação cívica	Votantes que exerceram o direito de voto nos últimos quatro actos eleitorais Mulheres eleitas para órgãos municipais Associações desportivas por 1000 hab. Associações culturais e recreativas por 1000 hab. Associações de voluntariado por 1000 hab.
	Saúde	Taxa de mortalidade precoce
	Segurança	Acidentes de viação com mortos ou feridos graves por 1000 hab. Taxa de criminalidade
	Problemas sociais	Suicídios por 1000 hab. Utentes activos dos CAT Pedidos para habitação social Sem abrigo

Listagem de variáveis

Variável	Unidade
População residente	n°
Alojamentos de Residência Habitual	n°
Área	km ²
Extensão da rede viária	m
Espaços verdes	m ²
Extensão de ruas arborizadas	m
Total de precipitação diária	mm
Horas de sol por dia	n°
Incomodidade sonora	
Índice diário da Qualidade do Ar do Porto	índice
Índice diário da Qualidade do Ar da Estação das Antas	índice
Índice diário da Qualidade do Ar da Estação da Boavista	índice
Índice diário da Qualidade do Ar da Estação da FEUP	índice
Índice diário da Qualidade do Ar da Estação da Formosa	índice
Classificação das águas balneares de Gondarém	índice
Classificação das águas balneares de Castelo do Queijo	índice
Extensão da frente fluvial e marítima	m
Volume de águas residuais tratadas	m ³
Água facturada	m ³
Papel recolhido separativamente	ton
Vidro recolhido separativamente	ton
Embalagens recolhidas separativamente	ton
Madeira recolhida separativamente	ton
Metais recolhidos separativamente	ton
Resíduos verdes recolhidos separativamente	ton
Total de Resíduos Sólidos Urbanos	ton
Bibliotecas de acesso ao público	n°
Galerias de arte	n°
Museus	n°
Pavilhões	n°
Piscinas	n°
Campos de ténis	n°
Grandes campos de jogos	n°
Pequenos campos de jogos	n°
Pistas de atletismo	n°
Salas de desporto	n°
Instalação especial	n°
Área classificada como Património Mundial	km ²
Imóveis de Interesse Nacional	n°
Imóveis de Interesse Público	n°
Área de espaço público requalificado	m ²
Estabelecimentos do ensino básico público	n°
Estabelecimentos do ensino básico privado	n°
Estabelecimentos do ensino secundário público	n°
Estabelecimentos do ensino secundário privado	n°

Variável	Unidade
Alunos no ensino básico público	n°
Alunos no ensino básico privado	n°
Alunos no ensino secundário público	n°
Alunos no ensino secundário privado	n°
Computadores no ensino básico público	n°
Computadores no ensino básico privado	n°
Computadores no ensino secundário público	n°
Computadores no ensino secundário privado	n°
Computadores ligados à www nos estabelecimentos do ensino básico público	n°
Computadores ligados à www nos estabelecimentos do ensino básico privado	n°
Computadores ligados à www nos estabelecimentos do ensino secundário público	n°
Computadores ligados à www nos estabelecimentos do ensino secundário privado	n°
Capacidade dos jardins de infância públicos	n°
Capacidade dos jardins de infância privados	n°
Capacidade das creches públicas	n°
Capacidade das creches privadas	n°
Capacidade dos lares de idosos	n°
Capacidade dos centros de dia	n°
Capacidade do apoio domiciliário	n°
Camas de hospitalis	n°
Centros de Saúde	n°
Extensões dos Centros de Saúde	n°
Médicos	n°
Lugares de estacionamento em parques privados	n°
Lugares de estacionamento em parques municipais pagos	n°
Lugares de estacionamento em parques municipais gratuitos	n°
Lugares de estacionamento em parques municipais concessionados	n°
Velocidade média em Transporte Público	km/h
Velocidade média em Transporte Individual	km/h
Estabelecimentos não especializados de comércio a retalho	n°
Estabelecimentos não especializados de comércio a retalho de produtos alimentares, bebidas e tabaco	n°
Estabelecimentos de comércio a retalho de produtos farmacêuticos, médicos, cosméticos e de higiene	n°
Estabelecimentos especializados de comércio a retalho de outros produtos novos	n°
Estabelecimentos de comércio a retalho de artigos em segunda mão	n°
Instituições bancárias	n°
Agências de viagem e de turismo	n°
Actividades dos correios	n°
Seguros de vida	n°
Seguros não vida	n°
Aluguer de veículos automóveis	n°
Laboratórios de análises clínicas	n°
Outras actividades de serviços	n°
Restaurantes	n°
Estabelecimentos hoteleiros com restaurante	n°
Estabelecimentos hoteleiros sem restaurante	n°
Levantamentos multibanco	milhares de euros
Levantamentos multibanco a preços constantes	milhares de euros
Levantamentos multibanco (nacionais)	milhares de euros

Variável	Unidade
Remuneração média mensal (ganho)	euros
Remuneração média mensal (ganho) a preços constantes	euros
Percentil 20 da Remuneração média mensal (ganho)	euros
Percentil 80 da Remuneração média mensal (ganho)	euros
Pensionistas por invalidez	nº
Pensionistas por sobrevivência	nº
Beneficiários do Rendimento Social	nº
Consumo de gás butano	ton
Consumo de gás propano	ton
Consumo de gás natural	ton
Automóveis ligeiros	nº
Lares com acesso à Internet	nº
Desempregados inscritos nos Centros de Emprego	nº
Inscritos nos Centros de Emprego à procura de emprego	nº
Homens desempregados inscritos nos Centros de Emprego	nº
Mulheres desempregadas inscritas nos Centros de Emprego	nº
Desempregados com menos de 25 anos inscritos nos Centros de Emprego	nº
Desempregados de 25 a 49 anos inscritos nos Centros de Emprego	nº
Desempregados com 50 e mais anos inscritos nos Centros de Emprego	nº
Desempregados com menos de 6 anos de escolaridade inscritos nos Centros de Emprego	nº
Desempregados com 9 anos de escolaridade inscritos nos Centros de Emprego	nº
Desempregados com 11/12 anos de escolaridade inscritos nos Centros de Emprego	nº
Desempregados com curso médio/superior inscritos nos Centros de Emprego	nº
Desempregados inscritos nos Centros de Emprego há menos de 3 meses	nº
Desempregados inscritos nos Centros de Emprego entre 3 e 12 meses	nº
Desempregados inscritos nos Centros de Emprego há mais de 12 meses	nº
Trabalhadores da Função Pública	nº
Trabalhadores Dirigentes	nº
Trabalhadores com Qualificação Superior	nº
Trabalhadores com Qualificação Média	nº
Total de trabalhadores	nº
Custo médio de aquisição	euros/m ²
Custo médio de aquisição a preços constantes	euros/m ²
Custo médio de arrendamento	euros/m ²
Custo médio de arrendamento a preços constantes	euros/m ²
Licenças emitidas de reconstrução	nº
Licenças emitidas de ampliação	nº
Licenças emitidas de alteração	nº
Total de licenças emitidas de reconstrução/ampliação/alteração	nº
Total de estabelecimentos	nº
Vendas gasolina	ton
Vendas gasóleo	ton
Despesa total do Município	milhares de euros
Despesa total do Município a preços constantes	milhares de euros
Deflactor do Produto Interno Bruto	índice
Índice de Preços no Consumidor	índice
Passageiros em voos comerciais	nº
Sessões de espectáculos de produtores de programação regular	nº
Sessões de espectáculos de festivais	nº
Sessões de espectáculos de instituições do apoio à criação artística	nº

Variável	Unidade
Utilizadores de bibliotecas de acesso ao público	nº
Visitantes de museus	nº
Alunos no ensino superior público	nº
Alunos no ensino superior privado	nº
Alunos em pós-graduações no ensino público	nº
Alunos em pós-graduações no ensino privado	nº
Alunos em mestrados no ensino público	nº
Alunos em mestrados no ensino privado	nº
Alunos em doutoramentos	nº
Investigadores	nº
Taxa de abandono após a escolaridade obrigatória	%
Nados-vivos	nº
Taxa de crescimento natural	%
Estrangeiros residentes	nº
Acidentes de viação com mortos ou feridos graves	nº
Acidentes de viação	nº
Crimes contra pessoas	nº
Crimes contra património	nº
Crimes contra a vida em sociedade	nº
Outros crimes	nº
Associações de voluntariado	nº
Associações culturais e recreativas	nº
Associações desportivas	nº
Mulheres eleitas para a Assembleia Municipal	nº
Mulheres eleitas para a Câmara Municipal	nº
Total de eleitos para a Assembleia Municipal	nº
Total de eleitos para a Câmara Municipal	nº
Inscritos nas Eleições para o Parlamento Europeu	nº
Votantes nas Eleições para o Parlamento Europeu	nº
Inscritos nas Eleições Presidenciais	nº
Votantes nas Eleições Presidenciais	nº
Inscritos nas Eleições Legislativas	nº
Votantes nas Eleições Legislativas	nº
Inscritos nas Eleições Autárquicas (Câmara Municipal)	nº
Votantes nas Eleições Autárquicas (Câmara Municipal)	nº
Suicídios	nº
Sem abrigo	nº
Utentes activos dos CAT	nº
Utentes activos dos CAT do sexo feminino	nº
Utentes activos dos CAT do sexo masculino	nº
Utentes activos dos CAT dos 0 aos 14 anos	nº
Utentes activos dos CAT dos 15 aos 24 anos	nº
Utentes activos dos CAT dos 25 aos 49 anos	nº
Utentes activos dos CAT com 50 e mais anos	nº
Pedidos para habitação social	nº
Óbitos com menos de 65 anos	nº
Total de óbitos	nº

Fornecedores externos de informação

ANA – Aeroportos de Portugal, SA

Pedras Rubras

4470 Maia

Tel: 229 432 400

Fax: 229 484 597

www.ana-aeroportos.pt

CI – Confidencial Imobiliário

Tel: 214123790

Fax: 214 123 799

CCDR-N – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional-Norte

Rua Formosa, 254

4000-247 Porto

Tel: 223 400 000

Fax: 223 323 795

www.dra-n.pt

CDSS-Porto – Centro Distrital de Segurança Social do Porto

Rua António Patrício, 262

4199-001 Porto

Tel: 226 088 208/226 088 100

Fax: 226 098 713/226 091 831

www.seg-social.pt

DAPP – Departamento de Avaliação Prospectiva e Planeamento

Avenida 24 de Julho, 134

1399-054 Lisboa

Tel: 213 949 200

Fax: 213 957 610

www.dapp.min-edu.pt

DESUP – Direcção Geral do Ensino Superior

Avenida Duque d'Ávila, 137

1069-016 Lisboa

Tel: 21 312 60 00

Fax: 21 312 60 01

www.desup.min-edu.pt

DGE – Direcção Geral de Energia

Avenida 5 Outubro 87

1069-039 Lisboa

Tel: 217 922 700

Fax: 217 939 540

www.dge.pt

DREN – Direcção Regional de Educação do Norte

Rua António Carneiro, 8

4349-003 Porto

Tel: 225 191 100

Fax: 225 103 151

www.dren.min-edu.pt

FEUP – Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Rua Dr. Roberto Frias

4200 Porto

Tel: 225 081 400

Fax: 225 081 440

www.fe.up.pt

IA – Instituto do Ambiente

Rua da Murgueira - Bairro do Zambujal

2721-865 Amadora

Tel: 214 728 200

Fax: 214 719 074

www.iambiente.pt

IDT – Instituto da Droga e da Toxicod dependência (ex-SPTT)

Avenida da Boavista, 2521

4100-135 Porto

Tel: 226 199 090

Fax: 226 102 963

www.drogas.pt

IEFP – Instituto do Emprego e Formação Profissional-Delegação Regional do Norte

Rua Eng.º Ezequiel de Campos, 488

4149-004 Porto

Tel: 226 159 200

Fax: 226 159 282

www.iefp.pt

IIAE – Instituto para a Inovação na Administração do Estado

Avenida Helen Keller, 19 - A

1400-197 Lisboa

Tel: 213 642 190

www.igdap.gov.pt

IG – Instituto Geofísico

Serra do Pilar

4430 Vila Nova de Gaia

Tel: 223 709 088; 223 709 348

Fax: 223 703 388

www.fc.up.pt

INE – Instituto Nacional de Estatística

Rua de Vilar, 235-9º

4050-626 Porto

Tel: 226 072 000

Fax: 226 072 005

www.ine.pt

ISP – Instituto de Seguros de Portugal

Avenida de Berna, 19

1050-037 Lisboa

Tel: 217 903 100

Fax: 217 938 568

www.isp.pt

ME – Ministério da Educação

Avenida 5 de Outubro, 107

1069-018 Lisboa

Tel: 217 950 330

Fax: 217 933 618

www.min-edu.pt

MJ – Ministério da Justiça

Rua do Ouro, 6

1149-019 Lisboa

Tel: 213 222 300

Fax: 213 423 198

www.mj.gov.pt

**NIE – Núcleo de Informação Estatística do MSST
(ex-DETEFP do MTS)**

Rua Rodrigo da Fonseca, 55

1250-190 Lisboa

Tel: 213 822 361

Fax: 213 822 401

www.detefp.pt

OPS – Observatório Permanente de Segurança

Tel: 226 104 224

**PORTGÁS – Sociedade de Produção e Distribuição
de Gás, SA**

Rua Linhas de Torres, 41

4350-214 Porto

Tel: 225 071 400

Fax: 225 402 426

www.portgas.pt

SEF – Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

Rua D. João IV, 536

4000-299 Porto

Tel: 225 104 308

Fax: 225 104 385

www.sef.pt

SIBS – Sociedade Interbancária de Serviços

R. Soeiro Pereira Gomes, Lote 1, 11º

Bolsa de Valores

1600 Lisboa

Tel: 217 918 700

www.sibs.pt

SMAS – Serviços Municipalizados Águas e Saneamento

Rua Barão de Nova Sintra, 285

4300-367 Porto

Tel: 225 188 998

Fax: 225 189 000

www.smasporto.pt

**STAPE – Secretariado Técnico dos Assuntos para o Pro-
cesso Eleitoral**

Av. D. Carlos I, 134

1249-104 Lisboa

Tel: 213 947 100

Fax: 213 909 264

www.stape.pt

**STCP – Sociedade de Transportes Colectivos
do Porto, SA**

Av. Fernão de Magalhães, 1862-13º

4350-158 Porto

Tel: 225 071 000

Fax: 225 071 150

www.stcp.pt