

Pedro George
Sofia Morgado

d

INÂMICAS DO *uso e*
OCUPAÇÃO DO SOLO NO
TERRITÓRIO METROPOLITANO
DE LISBOA 1940-2001

RESUMO

Com uma metodologia que se pretende rigorosa e precisa (cartografia sempre oficial, georeferenciação sistemática, verificação cruzada sempre que possível) o trabalho de pesquisa propõe a construção de imagens da ocupação urbana e rural dos territórios municipais da Área Metropolitana de Lisboa (AML) nas quatro datas possíveis: 1942, 1965, 1991 e 2001.

Uma vez estabelecidas as imagens, tenta-se uma descrição da evolução do uso do solo na AML, em cada um dos períodos tipificados nessas datas. Em cada capítulo, correspondente a cada período, destaca-se primeiro o contexto geral (político, socio-económico, jurídico) em traços largos para, em seguida se descrever/interpretar os processos de urbanização propriamente ditos e a consequente evolução da dinâmica dos usos do solo. Em uma terceira parte apresenta-se o que foi possível identificar, manifesto nas imagens dos processos esboçados no discurso interpretativo.

Deve realçar-se que se trata aqui dos resultados iniciais e embrionários de uma pesquisa que, no entanto, manifesta grande potencial como geradora de instrumentos para a compreensão do processo de urbanização da maior aglomeração urbana portuguesa.

ABSTRACT

Based on a rigorous and precise method (only official cartography, systematic georeference and crosschecks whenever possible), this ongoing research project composed images of the urban and rural occupation of the municipal territories of the Lisbon Metropolitan Area (LMA) in the four available years: 1942, 1965, 1991 and 2001. With the help of these images, this research work describes the changes in land-use in the LMA, in each of the periods concerned. Each chapter of this paper corresponds to one of these years and starts with an overview of the general context (political, social and economic, and legal), followed by a descriptive interpretation of the urbanization processes themselves and the corresponding dynamics of the land-use changes. Each chapter then concludes by presenting findings provided by images and by the processes interpreted. It should be pointed out that these are mere initial findings in a research project which otherwise provides tools for understanding the urbanization process of the largest portuguese urban agglomeration.

I. ÂMBITO DA INVESTIGAÇÃO

Introdução

A importância do território metropolitano de Lisboa destaca-se tanto em Portugal como no sistema das grandes aglomerações ibéricas, e também enquanto elo do país à Europa e plataforma de conexão europeia com África e Brasil. Contribuiu-se, assim, para a sedimentação de conhecimentos e para o aparecimento de novas propostas de actuação nas áreas metropolitanas, fundamentalmente as da Europa Meridional, nas quais o território em estudo se integra cultural e estruturalmente.

O panorama internacional aponta, hoje em dia, para um questionamento teórico e operacional sobre os fenómenos associados aos territórios metropolitanos e, sobretudo, para um reenquadramento dos instrumentos urbanísticos a utilizar no projecto das aglomerações contemporâneas.

Considerando as profundas alterações ocorridas ao longo do século 20 e as que já se anunciam perspectiva-se o desenvolvimento de uma investigação sobre o território metropolitano de Lisboa no âmbito científico do urbanismo e sobre os territórios metropolitanos que reflecta novos olhares sobre a concepção e ordenamento das cidades, e explore metodologias renovadas por instrumentos e técnicas de análise e registo actuais.

Assim, torna-se essencial analisar e projectar o território metropolitano como organismo dinâmico em que as transformações económicas, dos modos produtivos, ambientais e sociais marcam significativamente sua estrutura funcional, afectando recursos e modos de controlo do território. Por outro lado, a estes fenómenos estão associados processos e formas de produção do espaço urbano e em diálogo com os restantes territórios metropolitanos (urbanizáveis, não urbanos, não urbanizáveis), tornando-se oportuno reconhecê-los e tipificá-los, identificando paisagens.

Objecto

A base geográfica contentora dos fenómenos objecto desta investigação é a área dos 19 concelhos que compunham a Área Metropolitana de Lisboa¹ e Benavente. Não obstante a ausência deste último concelho do conjunto oficial e legalmente definido, fecha-se assim a envolvente do Estuário do Tejo.

Nesta área, de 3.212,9 km² e com uma população residente de 2.682.676² habitantes (cerca de ¼ da população portuguesa e 27,1% da população de Portugal Continental) encontra-se a maior concentração populacional do país³. Tem uma população activa de 1,3 milhões de pessoas e também aqui se sediam cerca de 30% das empresas de Portugal, oferecendo 32,7% do emprego nacional. A sua contribuição para o PIB ultrapassa os 36%. Reconhece-se assim a importância das suas dinâmicas socio-económicas e, logo, a forte capacidade de indução de transformações na ocupação e uso do solo.

(1) Concelhos inscritos no limite administrativo da área metropolitana de Lisboa, 1991: Alcochete, Almada, Amadora, Azambuja, Barreiro, Cascais, Loures, Lisboa, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra, Vila Franca de Xira.

(2) De acordo com dados de 2001, do Instituto Nacional de Estatística.

(3) De acordo com dados de 2001, do Instituto Nacional de Estatística.

Neste quadro, o objecto específico desta investigação é, precisamente, a dinâmica (induzida) de alterações da ocupação e dos usos do solo e sua evolução, sobretudo no período de 1970 a 2002, sem dúvida aquele que maiores e mais importantes alterações alberga e que culminaram na constituição plena de uma área metropolitana (integração do mercado de trabalho, das infraestruturas de transporte, de mobilidade residencial e de lazer, das redes de infraestruturas urbanísticas, etc.).

Objectivos gerais da investigação

Os objectivos da investigação, referente ao objecto acima delimitado, são as seguintes:

- Analisar a evolução e transformação dos usos do solo, inicialmente com referência a distinção solo urbano/solo rural e, posteriormente, com identificação de outros usos (habitacional, industrial, comércio/serviços, infraestruturas, rural) em inter-relação com as dinâmicas do processo de urbanização e socio-económicas que a determinam.
- No interior da mancha urbana e em cada período identificar tipologias morfológicas, estabelecer o papel qualitativo e quantitativo que cada uma representa nas expansões da mesma e estabelecer o tipo de processo produtivo que lhe está na origem (loteamento de promoções legal, clandestina, pública) definidos/classificados com base nas várias articulações possíveis dos agentes que neles estão presentes.
- Aprofundar a análise em áreas-chave para a compreensão dos fenómenos, escolhidas em função do cruzamento matricial de variáveis a determinar (formas e processos já tipificados, extensão geográfica, peso quantitativo, etc.).

Metodologia: cartografia do território em estudo – 1940, 1965, 1992, 2001

O trabalho apresentado sobre o território metropolitano de Lisboa é de grande simplicidade estrutural. Tem como principal instrumento a produção de informação cartográfica vectorial e georeferenciada do território metropolitano de Lisboa nos períodos de 1940, 1965, 1992 e 2001.

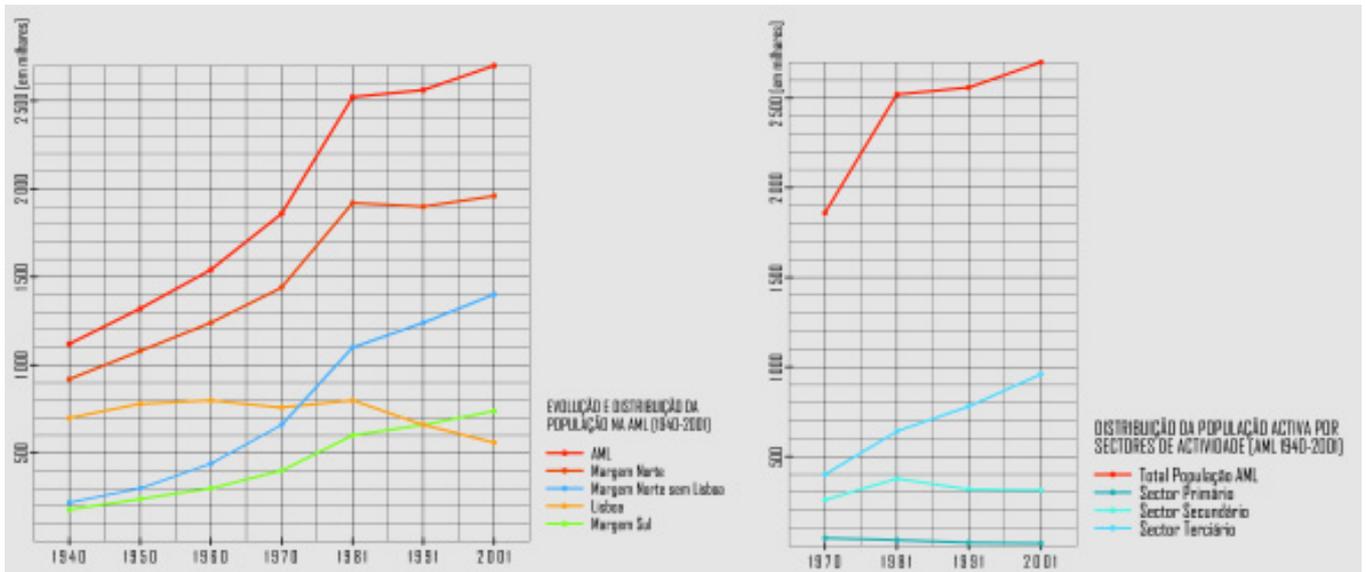
Este trabalho foi desde logo condicionado pela cartografia existente (nomeadamente, datas de edição), pelo esforço de compatibilizar os meios de reprodução existentes (formatos informáticos e técnicas SIG). A cartografia utilizada foi a da Série M888, Carta Militar de Portugal, Instituto Geográfico do Exército, escala 1:25.000, sobre matriz da mesma série. O grande interesse nesta série cartográfica reside nos seguintes aspectos: sempre a mesma escala, qualidade gráfica e rigor de conteúdo, várias edições sendo a primeira edição dos anos 30-40.

A cartografia existente foi recolhida em vários arquivos, rasterizada, georeferenciada e organizada em mosaicos por data, de modo a obtermos os mosaico de 1940, 1965, 1992 e 2001, este último já a partir de ortofotocartas. Em paralelo, recolheu-se toda a informação já vectorizada e actualizou-se, de

modo a construirmos a imagem vectorial de 1992 – edificado e as várias redes de mobilidade – mantendo sempre a mesma matriz. A actualização feita consistiu em separar edificado posterior a 1992, a incluir na cartografia de 2001, e em vectorizar a maior parte do edificado utilizando a cartografia em raster. Posteriormente, por contraste entre o existente em 1992 e em 1965, subtraindo o edificado e redes existentes, obtivemos a imagem de 1965, procedendo do mesmo modo para a obtenção da imagem de 1940. Utilizando o mesmo método de sobreposição à imagem de 1992, com ortofotocartas de 2001, e por adição, obtivemos a imagem de 2001.

As datas de referência da cartografia produzida (1940, 1965, 1992 e 2001) resultam de uma ponderação entre datas de trabalho de campo e datas de edição, bem como a definição de uma data média entre as várias folhas utilizadas. Por esse motivo há, frequentemente, descontinuidades no registo apresentado que decorrem das descontinuidades das fontes cartográficas utilizadas e que, à escala 1:25.000, não foi possível esbater sem introduzir elementos de menor rigor científico. Assim, optámos por deixar essas mesmas descontinuidades. A definição final da data de referência (1965, 1992 e 2001) faz-se pelo reconhecimento da existência de elementos metropolitanos estruturantes. Por exemplo, a conclusão da auto-estrada Lisboa/Cascais em 1992, determina justamente a data da cartografia produzida, onde ela figura.

Às datas da cartografia associa-se a possibilidade de contraste com outras bases de dados, como informação estatística (nomeadamente os censos populacionais coincidentes com estes períodos), planeamento com destaque para os planos regionais (1964, 1991-94, 2003) e os planos directores municipais, alguns deles já em formato SIG.



Evolução da população da área metropolitana de Lisboa 1940-2001, por sectores de actividade
 Fonte: Dados censitários, Instituto Nacional de Estatística – INE

Para além de ser um levantamento inédito até ao momento, o tipo de informação, o modo como foi produzida e a forma como está organizada, permitirá a sua própria evolução por meio da criação de *layers* de informação ou integrando o resultado de outras investigações no mesmo âmbito.

2. ESBOÇO INTERPRETATIVO

Da monopolaridade à matricialidade emergente

O contentor geográfico da, agora, Área Metropolitana de Lisboa (AML) é um território com 3.128 km² que se desenvolve ao longo das margens do rio Tejo. Este desagua em um estuário com 325 km² situado no extremo poente e central da Península Ibérica. Para além da âncora que o estuário constitui, destacam-se como elementos físicos marcantes: a norte do rio, a Serra de Sintra e uma paisagem interior agreste, de relevo agitado que encontra o mar em uma costa escarpada e praias ventosas; a sul, a Serra da Arrábida e o Estuário do rio Sado limitam as peneplanícies e planícies aluviais da Península de Setúbal, antecedidas a Nascente pelas da Lezíria. Com uma costa atlântica de cerca de 150 km, a Área Metropolitana de Lisboa inclui cinco áreas naturais protegidas, integradas na Rede Natura 2000⁴. À escala internacional, os portos de Lisboa e Setúbal assumem um crescente protagonismo, devido à sua posição estratégica entre o Norte da Europa, Mediterrâneo e África bem como ao valor histórico e paisagístico das suas áreas envolventes.

É neste berço que se desenvolve, no passado com relativa autonomia, a multitudine de pequenos aglomerados de extracção pré-histórica, celtibérica, lusitana, romana, muçulmana e, por fim, cristã, que virão a ser o embrião da AML de hoje.

Lisboa, em si própria, cedo (século 12) se destaca como cidade-porto, ligada ao mar como base económica (comércio e pescas) mas é sobretudo pelo efeito de capitalidade que cresce. Cresce talvez desmedidamente em relação ao seu *hinterland*, mas não em relação à grandeza do sistema de cidades por ela encabeçada no século 16 (Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo, Luanda, Lourenço Marques) – veja-se Gaspar, J. (2003).

Os séculos 16 e 18 são clímaxes em seu desenvolvimento. O comércio das Índias e o ouro do Brasil induzem um crescimento que se dá ao longo da costa, até ao século 19. Gradualmente fortalecem-se laços funcionais com aglomerados em ambas as margens.

O desenvolvimento de infraestruturas rodo-ferroviárias e a industrialização promovidas pelo liberalismo na segunda metade do século 19, permite finalmente estabelecer laços orgânicos mais fortes com as vilas distantes cerca de 20 km (Cascais, Sintra, Vila Franca de Xira, Barreiro) e fazer crescer a mancha urbana para o interior do território (o ensanche de Ressano Garcia no final de oitocentos).

(4) Reserva Natural do Estuário do Sado; Reserva Natural do Estuário do Tejo, Parque Natural da Arrábida, Paisagem Protegida da Costa da Caparica, Parque Natural Sintra/Cascais.

Se o período Republicano (1910-1926) pouco trouxe de novo ao desenvolvimento da metrópole, também a primeira fase (1928-1940) do conservadorismo fascizante e retrógrado do regime salazarista manteve quase intocado o panorama urbano da região. A indústria desenvolve-se comedidamente com base no modelo de baixos custos de mão-de-obra e matérias primas (parte destas vinda das colónias), forte condicionamento industrial e estímulo à substituição de importações. Nos distritos de Lisboa e Setúbal (hoje a base da AML), a população industrial passou de 110.000 a 190.000 pessoas de 1930 a 1950, num total de 500.000 activos que aumentou para 650.000 nos mesmos censos. A região era, ainda, uma cidade de burocracia com alguns estabelecimentos industriais e um *hinterland* com forte componente rural. A sua estrutura espacial, como se pode ver na primeira imagem, era claramente radial, com centro em Lisboa cidade de onde irradiavam os feixes de vias (estradas nacionais e linhas férreas) em direcção às aglomerações periféricas (Cascais, Sintra, Loures e Vila Franca de Xira); os contactos com a margem sul eram exclusivamente fluviais. A integração destes núcleos com o centro eram essencialmente politico-económicos.

3. INTERNUCLEAÇÃO EMBRIONÁRIA (1945-1970)

Considerações contextuais

A Segunda Guerra Mundial e a posição neutra assumida pelo regime vem a revelar-se fulcral para o processo de constituição da AML. O desenfreado comércio de guerra, das conservas ao volfrâmio, conduz a uma acumulação de capital que se reinveste no desenvolvimento da indústria (pesada e transformadora), tirando partido do surto expansionista europeu do pós-guerra, combinado com um renovado ciclo de exploração das matérias primas das colónias. O Estuário do Tejo fornece a água e acessibilidade necessárias à instalação da siderurgia, ao desenvolvimento das cimenteiras, da indústria alimentar de base, da metalurgia pesada e da indústria transformadora em geral. O território lisboeta transforma-se na principal aglomeração produtora de bens industriais.

O início da guerra colonial em 1962 agudiza o modelo, forçando ainda maior emigração mas também criando mais emprego nas indústrias ligadas ao esforço de guerra. São criados milhares de postos de trabalho. Fustigada pela pobreza agravada a que tinha sido submetida ao longo dos últimos 40 anos, e atraída pelo trabalho industrial, a população rural aflui à metrópole em grande número. Metropolização ou emigração para a Europa do Norte são as palavras de ordem ao longo destes decénios (50/60) de “*turbulência demográfica*” na expressão de Gaspar, J. (2003).

Este paulatino afluxo de gente ao território metropolitano vai encontrá-lo despreparado, a nível urbano, para esta profunda modificação demográfica: o problema da habitação resolve-se com recurso às barracas, aos loteamentos

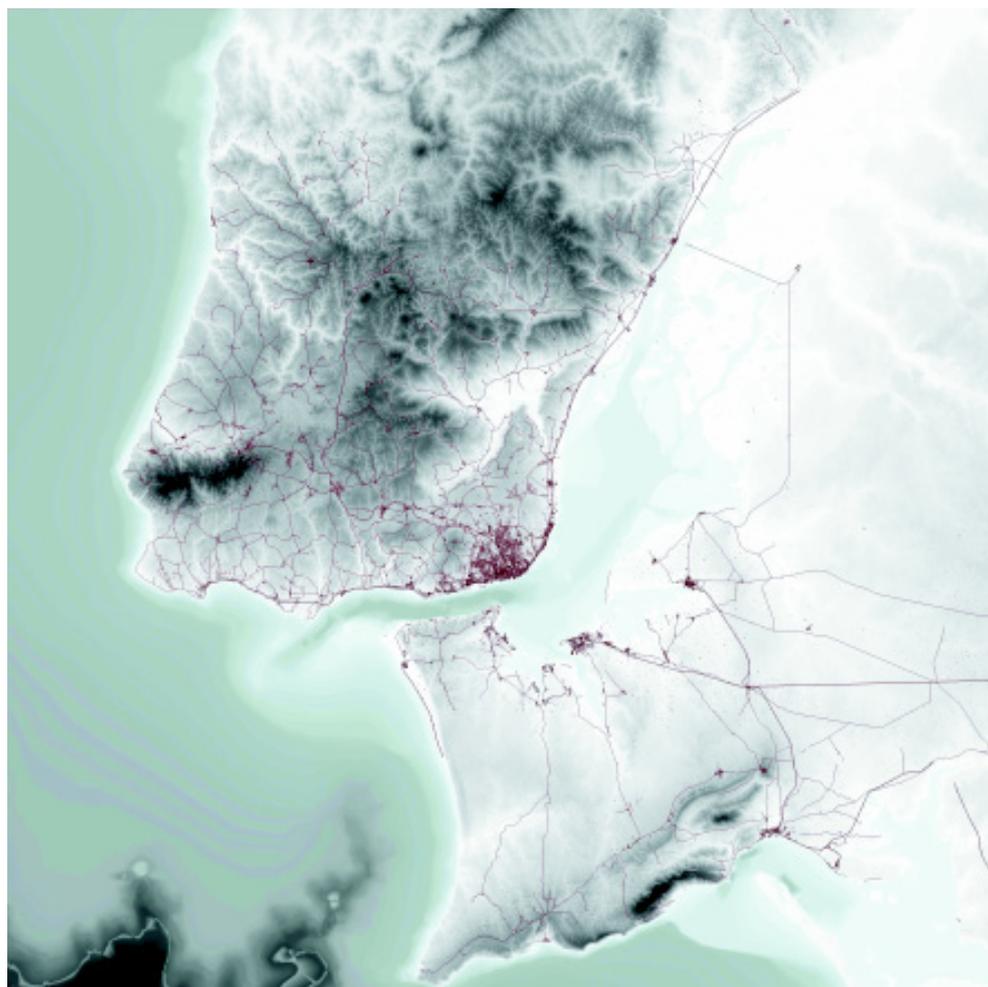
clandestinos e à sobrelotação de apartamentos nas áreas já consolidadas. O fraco poder aquisitivo desta nova população urbana só lentamente desperta a promoção imobiliária privada para a construção de edifícios residenciais.

Planeamento

No campo do planeamento, o regime não privilegiou o planeamento como instrumento de organização da AML. Não obstante ocorreram algumas intervenções altamente estruturadas, essencialmente em Lisboa, para satisfazer clientelas políticas essenciais à estabilidade do regime e rolar capital do providencialismo corporativo no imobiliário (alguns bairros sociais, Alvalade, Olivais Norte e Sul). Após o surto de planeamento racionalizador de intervenções da lavra de Duarte Pacheco, no período de 1932-43, tal actividade passou a *“avalizar a especulação e, simultaneamente, a alimentar a ficção de que o país estava a ser planeado”* in: Gonçalves, F. (1989).

Uma grata excepção foi o famoso Plano Director da Região de Lisboa (PDRL 1962-64). Embora nunca tenha chegado a ser aprovado, este documento é a primeira peça importante de reflexão sobre a região como entidade em si. O

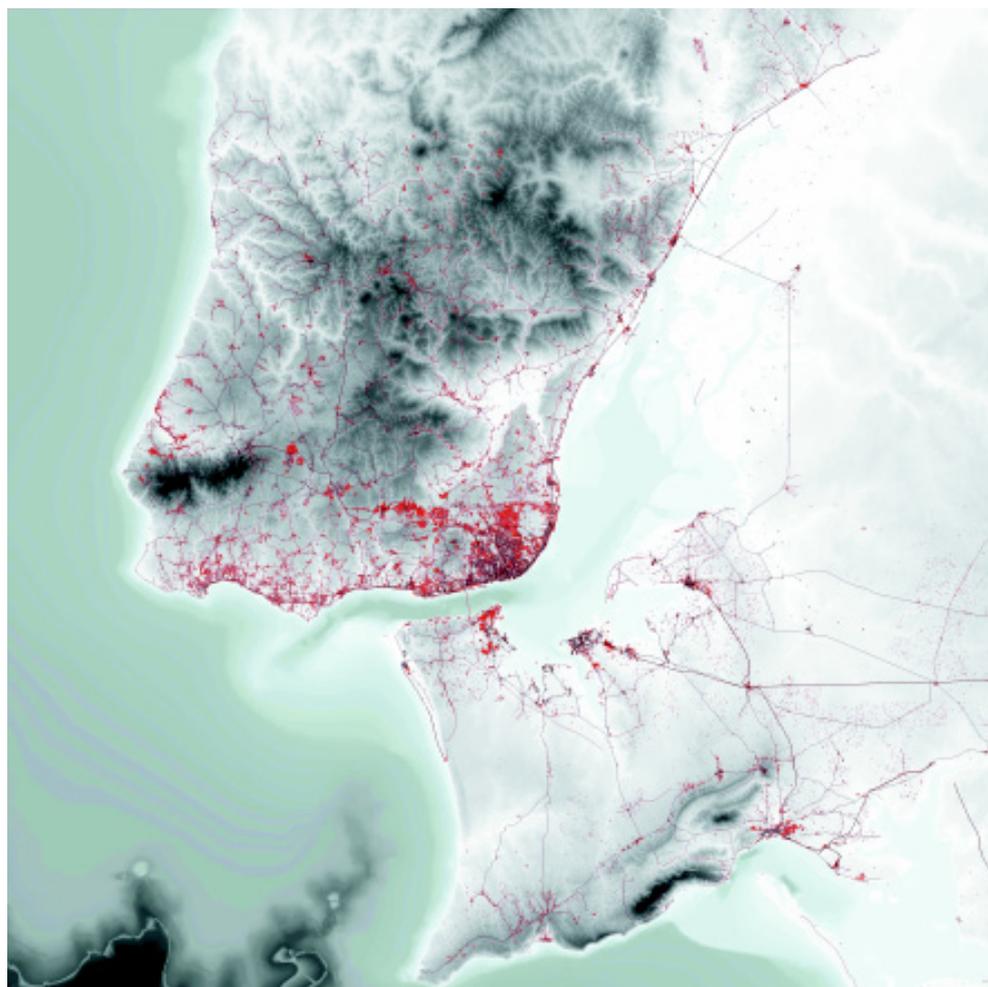
Território metropolitano de Lisboa, 1940
Crédito: Autores



crescimento urbano ultrapassava já os limites administrativos dos municípios, detectando-se sem margem para dúvidas, o pulsar conjugado dos vários aglomerados. No dizer de Bruno Soares, L. J. (2003), *“o PDRL projecta a estruturação alargada da Região de Lisboa definindo um conjunto de grandes infraestruturas e equipamentos públicos de que se destacam, por um lado, o novo aeroporto internacional em Rio Frio e a expansão do Porto de Lisboa como infraestruturas de integração internacional e, por outro lado, novas vias com condições para estruturar uma região urbana muito para além da cidade de Lisboa, as quais integravam, não só novas radiais e circulares rodoviárias mas também a ligação entre as duas margens do Tejo através da ponte Alcântara-Almada. São definidos, neste plano, a CRIL e a CREL assim como as auto-estradas de Cascais e do Sul (A2), as radiais de Loures e de Belas e o Anel de Coima, isto é, uma rede cuja concretização se veio a verificar recentemente.”*

O plano propôs uma estrutura urbana em modelo radial clássico, ao longo dos eixos de transporte principais, não abordando a análise e eventual controle dos processos de produção do meio urbano, o que deixa em auto-gestão a evolução dos tecidos e a sua estruturação ao nível municipal. Abriu-se ainda mais

Território metropolitano de Lisboa, 1965
Crédito: Autores



a porta a um desenvolvimento urbano veiculado pelo loteamento, legal ou clandestino mas certamente desenquadrado e avulso. A figura do loteamento, sem cobertura jurídica até à publicação do Decreto-Lei n. 46.673 de 29/11/1965 e mesmo proibida, implicitamente, pelo Código Administrativo de 1936, foi, ainda assim, o veículo maior da expansão urbana. Não escapavam à codícia do urbanizador as oportunidades criadas pela interacção da propriedade fundiária com o advento da acessibilidade, fruto dos investimentos em obras públicas acima mencionados. O melhor exemplo deste fenómeno é a construção da segunda ponte da AML sobre o rio Tejo inaugurada em 1966 (sendo a primeira a de Vila Franca de Xira, em 1954) e que possibilitou o aparecimento dos grandes loteamentos clandestinos da margem sul.

Imagem e interpretação

Esta evolução está espelhada na imagem da AML de 1970. Destaquemos os traços que consideramos mais revelantes:

- A rede viária (de Estradas Nacionais) é fundamentalmente a de 1930, que por sua vez tem origem, em traçado, na rede desenvolvida no final do século 19, ainda que melhorada nos materiais e perfil transversal. Exceptua-se o aparecimento de 5 km de auto-estrada em direcção a Oeiras, 20 km em direcção a Vila Franca de Xira (ponte para o Sul) e a nova ponte (então) Salazar;
- a rede ferroviária é exactamente a mesma do final do século 19. Aparece entretanto o Metro no centro de Lisboa;
- a partir dos pontos de acesso aos transportes e/ou junto aos locais de trabalho desenvolve-se um tecido de fraquíssima qualidade urbanística, desconexo, desequilibrado, pouco harmonioso e por vezes irracional nas soluções viárias, graças à predominância de processos de produção altamente especulativos, encorajados pela quase total ausência de planeamento;
- a globalidade territorial da AML começa aqui a desenhar-se tendo por epicentro Lisboa, onde se acumulam as sedes de empresas com fábricas no território, as sedes dos bancos e das instituições culturais (a única universidade da AML) bem como a tradicional administração pública à qual se junta agora um cada vez maior sector terciário privado;
- todos os micro-aglomerados que, ao desenvolverem-se no período seguinte, se integram para formar a AML enquanto realidade funcional, já constam na imagem ainda que apenas como núcleos históricos, com ténues ligações entre si mas com uma dependência clara em relação ao centro;
- estes desenvolvimentos reforçam o modelo essencialmente radial (graças à configuração inicial das redes viárias), já presente na imagem dos anos 40, modelo esse que perdurará, no período seguinte, dado o peso da história na forma das cidades. O crescimento dá-se essencialmente por “adição” de mais e mais pedaços de tecido, sem coerência com os anteriores, à volta dos núcleos com conexão a Lisboa ou com postos de trabalho próprios.

4. A EXPLOSÃO DEMARCADORA: 1970-1990

Considerações contextuais

O período de 1970 a 1990 é marcado por transformações de grande monta. A falência da via reformista timidamente ensaiada por Marcelo Caetano, que em 1968 sucede a Salazar no comando do regime, leva a uma agudização das guerras coloniais; o choque petrolífero de 1973 e a crise económica europeia fazem disparar o fenómeno da inflação, muito contido até então, e desestabilizam a economia.

Em abril de 74 (há 30 anos!) o regime cai; acirra-se a luta de classes, instala-se a democracia e resulta um conturbado período de instabilidade política. Faz-se a descolonização; regressam 800.000 portugueses das ex-colónias.

A perda das fontes baratas de matéria prima, dos mercados cativos das colónias e o fim das guerras de África, afectam duramente a indústria metropolitana, pelo menos tanto quanto a instabilidade laboral e o recurso à greve, direito agora plenamente reconhecido.

Assiste-se a uma clara estagnação no desenvolvimento das actividades económicas ao mesmo tempo que, em contra-corrente, a população da AML aumenta na década de 70 como nunca antes. Clara manifestação da atractividade, ainda que meramente simbólica, da capital, onde, mesmo assim, se vive a esperança... alimentada por uma política estatal e municipal empreguista, que após março de 1975 faz do aparelho de estado e das empresas nacionalizadas o amortecedor social que compensa a falta do Estado Previdência.

Quem são estes novos *metropolitanos*? Muitos dos 800.000 retornados das ex-colónias; muitos dos regressados da emigração para França e Alemanha onde a crise europeia gerou desemprego; muitos das populações dos meios rurais, onde a recém adquirida liberdade, à falta de melhor, lhes dava o direito de tentar a sorte na cidade grande.

Todos acreditavam que, não obstante a estagnação económica, a AML albergava um futuro!

A lógica de crescimento do espaço urbanizado é, inicialmente, a mesma mas intensificada. Continua a expansão pela via do loteamento, frequentemente ilegal. Este ocorre ao sabor da disponibilidade de terrenos com um mínimo de acessibilidade local e metropolitana.

As grandes redes distribuidoras dessa acessibilidade são, ainda, a das estradas nacionais em conjugação com a ferrovia, o que incrementa as localizações próximas das estações ou com acesso fácil a estradas nacionais.

Assiste-se a um claro processo de “dispersão” como o qualifica Font, A. (1999), mas não de edificação de pequeno porte (moradia isolada de segunda residência), mas sim de blocos de urbanização de média-alta densidade e tamanho variado que aparecem legal ou ilegalmente por todo o território da AML. Uma explosão que resulta em uma dispersão quer de grandes e pequenos fragmentos com altas densidades e crescimento rápido quer, no caso de

loteamentos clandestinos para moradias individuais, com baixas densidades e crescimento lento.

É bom dizer-se que a redistribuição “instântanea” de rendimentos, logo após o 25 de abril de 1974, permitiu o acesso de muitas famílias portuguesas ao cobijado bem que já era o Deus-Carro, não obstante o aumento do preço da gasolina em 1973. Isto, em conjugação com melhorias sensíveis nos transportes públicos a nível dos preços, distribuição e qualidade dos serviços (graças à nacionalização de grande parte do sector) resultou em um acréscimo de mobilidade que bem serviu a expansão urbana.

Muito embora o nível de vida tenha continuado a crescer o aumento de salários não foi o suficiente para viabilizar o acesso desafogado à habitação, dissipando-se em bens de consumo de preço imediatamente acessível. A uma procura pobre responde a oferta de uma urbanização esquelética e violentamente especulativa. A oferta habitacional, para ser acessível, continua a primar pela pobreza do seu quadro urbano.

O equilíbrio na estruturação do uso do solo não é viável neste contexto económico que fomenta, pelo jogo monetário, uma urbanização de má qualidade, onde o espaço público é o principal sacrificado logo seguido pelos equipamentos colectivos sem previsão de solo e infraestruturas sub-dimensionadas. Tudo para viabilizar um fogo, ainda que apenas medíocre.

A democracia política consolida-se culminando com a adesão à Comunidade Europeia em 1986. Este é um facto crucial – os atrasos estruturais que tanto afligiam o país são agora a razão principal do embrionário desafogo financeiro. Ao abrigo dos Quadros Comunitários de Apoio jorram sobre o país avultadas quantias que são investidas, desviadas, distribuídas, mas que, em primeira e última instância, irrigam a economia nacional e permitem a realização de obras fundamentais para a plena concretização da AML: uma moderna rede de vias rápidas e auto-estradas, a extensão da rede de águas e de saneamento a 95% da população, a recuperação de bairros degradados, a expansão da rede de metropolitano, etc.

A realidade da adesão e a acalmia na vida socio-política, em conjugação com a maior flexibilidade conferida pelas privatizações ao tecido empresarial e sobretudo ao sector bancário (algo emperrados pelas nacionalizações de março de 1975, agora manifestamente deslocadas perante a evolução do contexto político), devolvem à cidade de Lisboa a capitalidade, (GASPAR, J., 2003), e à AML o estatuto de região locomotiva do país, à beira dos anos 90.

Planeamento

A década de 70 viu o aparecimento através do Decreto-Lei n. 560/71 de 17 de dezembro das figuras de Plano Geral de Urbanização e Plano de Pormenor, cujos resultados práticos foram quasi-nulos. O Plano de Pormenor nunca chegou sequer a ser regulamentado, o que leva Gonçalves, F. (1989) a comentar que isso “*inseriria-se numa estratégia mais vasta, apostada na consolidação dos processos de urbanização particular, mediante o esvaziamento da capacidade de controlo municipal sobre as operações de loteamento*”.

A década de 80 e a legislação de 82 (Dec.-Lei n. 208/82 de 26 de maio) serviram essencialmente para a experimentação de métodos e técnicas de planeamento, também não chegando a afectar a realidade. As características legais dos Planos Directores Municipais (PDM) dessa época, ao imporem um vínculo obrigatório entre a sua programação financeira e o orçamento camarário, ditavam ao mesmo tempo o congelamento da sua implementação. Por muito teoricamente correcta que essa ligação pudesse ter sido, revelou-se politicamente inadequada ao complexo jogo de forças e interesses económicos da arena política municipal. Para a grande maioria dos presidentes de câmara, fazer um plano deste tipo era vestir uma camisola de forças inaceitável. Efectivamente, poucos o fizeram: Oliveira do Bairro, Moita e Évora foram as esclarecidas excepções.

No decurso da década de 80 avolumaram-se os problemas inerentes a uma urbanização galopante, cujo veículo legal continuou a ser essencialmente a operação de loteamento, pouco ou nada enquadrada por planos de qualquer espécie. Este quasi-vazio de planeamento (e falta de respeito pelo existente) é, em interacção com as condições concretas do mercado português e metropolitano (pobre procura efectiva por habitação, transporte público melhor, mas ainda precário, abuso do carro, falta de consciência patrimonial e ecológica comum a todos os agentes do processo, etc.) um responsável importante pela má qualidade da urbanização realizada.

Imagem e interpretação

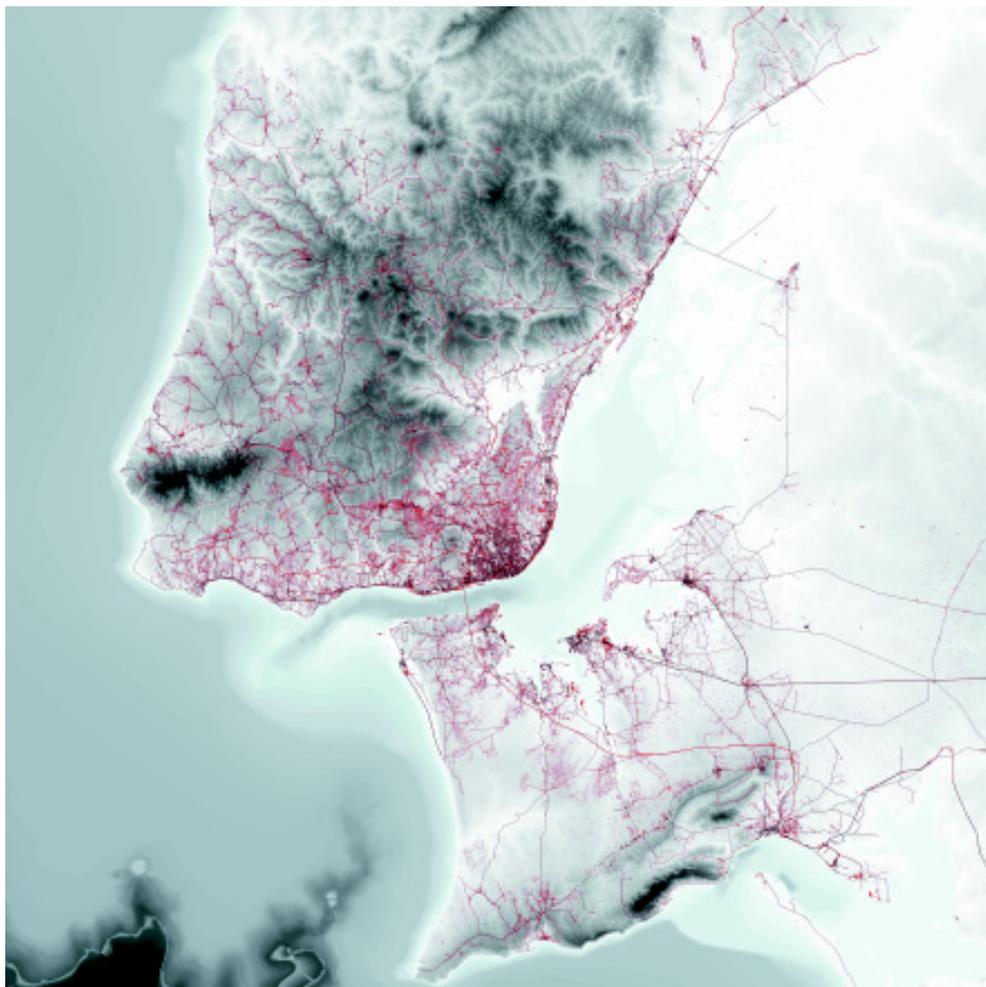
Que consequências, se podem detectar na imagem de 1990? Destaquemos os traços analítico-descritivos mais relevantes para a compreensão da morfologia da Área Metropolitana de Lisboa.

O crescimento demográfico dos anos 70/80 e a melhoria das condições financeiras da população, sobretudo na década de 80, resulta, com uma desfasagem de alguns anos, na ocupação efectiva de vastas áreas de território, até então incipientemente urbanizadas. Os vazios, já urbanos, mas em reserva, são agora mobilizados para o processo de valorização do capital imobiliário. A reorganização da banca e do capital financeiro estatal acompanha, viabiliza e cresce em sagrada integração com a expansão imobiliária.

Constituiu-se, com densidade suficiente para ser “posta no mapa”, uma periferia funcionalmente integrada que confere a forma territorial actual à AML, dentro do binómio funcional urbano-rural. Quer isto dizer que mesmo o território pseudo-vazio de edificação, onde a actividade predominante é (aparentemente) rural, já está integrado na lógica urbana, quer a nível de preços (que já se formam com a mais valia urbana na equação), quer a nível dos usos potenciais, quer pelo modo de vida das populações que o exploram ou detêm.

A mancha de território urbano, cuja delimitação é possível nesta imagem da AML, foi urbanizado de uma forma que difere da do período anterior tanto na quantidade como na qualidade do seu produto final. Esta urbanização resulta da concretização de vários processos, quais sejam:

- O que deveria ser a regra, mas foi a exceção, da urbanização legal planeada em que as operações de loteamento privadas ocorrem no contexto de um (ante-plano) ou plano de urbanização aprovado, concretizou-se em algumas instâncias, quantitativamente limitadas, mas de qualidade acima da média (Lisboa, Carnaxide, Nova Oeiras, Santo António dos Cavaleiros, Alfragide);
- o do loteamento legal, mas urbanisticamente desenquadrado pela ausência de planos, cria um mosaico de pedaços de urbanização agarrados à velha rede viária. Esta começa finalmente, sobretudo após 1986, a contar com troços de auto-estrada e vias rápidas. Este é, sem dúvida, o processo quantitativamente mais importante e ocorre em todo o espaço da AML;
- o dos loteamentos clandestinos que, também espalhados por todo o território, incorporam à área urbanizada milhares de hectares de tecido urbano unifuncional de baixa densidade e tipologia repetitiva – moradia isolada unifamiliar, sem reserva de solos para equipamentos e poucas infraestruturas, com uma vivência urbana esquelética, mas proporcionando grande destaque para a moradia enquanto afirmação individual; em 1985 (talvez o ano de apogeu do fenómeno) albergava 11% da população total da AML em 15.000 ha (quase o



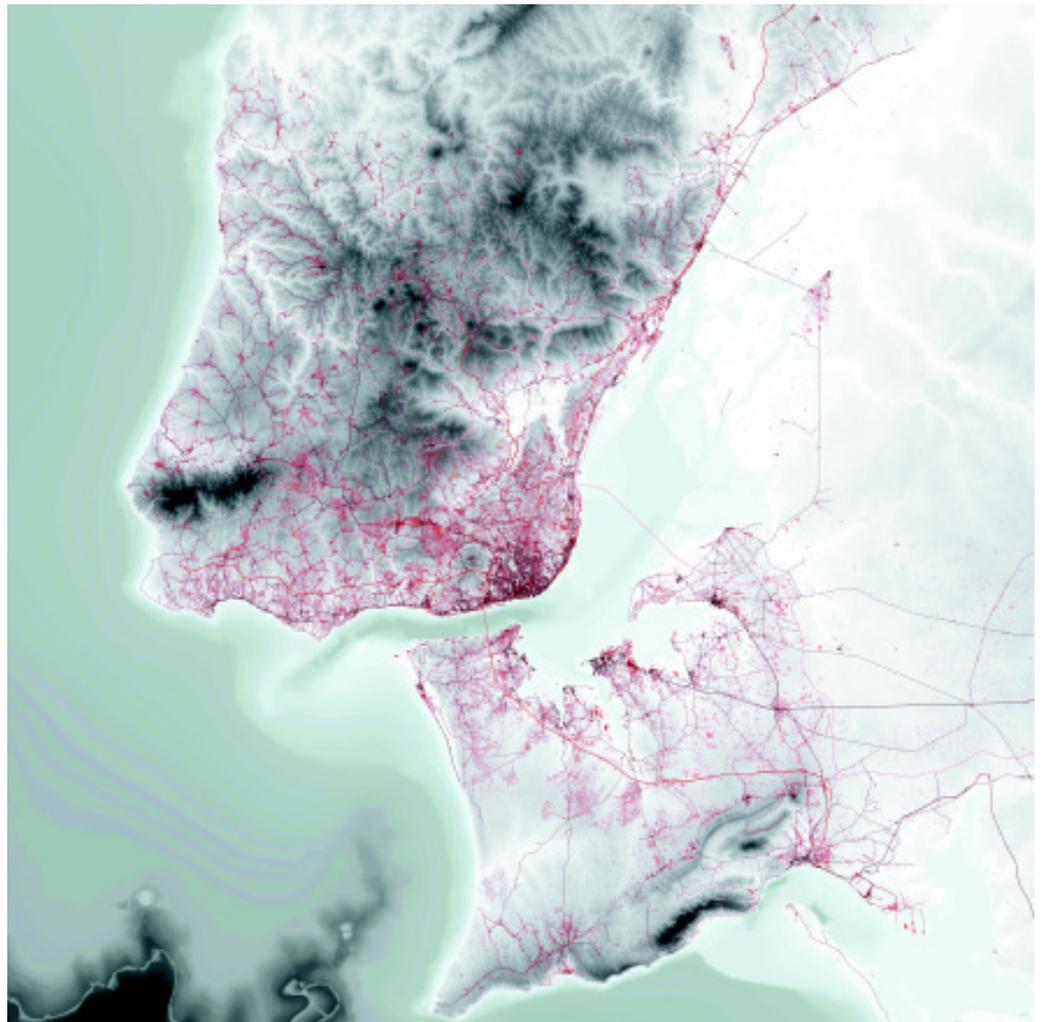
Território metropolitano
de Lisboa, 1992
Crédito: Autores

dobro da área do Concelho de Lisboa), dos quais apenas 50% estavam ocupados (BRUNO SOARES, L. J.; FONSECA FERREIRA, A.; GUERRA, I. 1985);

– o dos locais onde a propriedade rural é retalhada pela subdivisão que a fertilidade do solo permite e ocorre uma ocupação urbana, de densidade também baixa, em que cada parcela dá origem a um fogo, chegando-se a densidades periurbanas, num mosaico de campos de cultivo polvilhado por habitação. Este “habitat” alberga uma figura sociologicamente estranha: um proletário urbano que é ao mesmo tempo agricultor, a tempo parcial ou integral consoante as variações do emprego fabril. Estas áreas carregam a potencialidade de, a prazo, se declararem suburbanas e reclamarem todas as infraestruturas a que têm direito; podemos vê-los no norte de Sintra, Mafra, Montijo, Alcochete e Palmela.

– o da ocupação com propósitos turísticos, em parte coincidente com o fenómeno da segunda residência, que se instala em áreas significativas dos territórios de Sintra, Cascais, Almada e Sesimbra. Sustentado mais uma vez por operações de loteamento do tipo tradicional, este processo (por vezes clandestino, como na Lagoa de Albufeira) tem, no entanto, resultados de melhor qualidade graças ao extracto económico da população a que se destina;

Território metropolitano de Lisboa, 2001
Crédito: Autores



– completa-se este sobrevôo dos principais processos de urbanização, com as operações comandadas pelo Estado através de várias instâncias (Fundo de Fomento da Habitação/INH, etc.). Têm resolvido à partida o problema fundiário, embora a concepção e a construção em si sejam reguladas por normas particularmente apertadas. São disto exemplo os bairros sociais de expansão de Setúbal, de Almada, de Alfragide e, em Lisboa, Chelas, entre outras. Pecam, em certos casos, mais por problemas inerentes à tipologia, construção do edificado e exclusão da malha urbana do que propriamente pela qualidade urbanística intrínseca. Os processos sociais de realojamento, os problemas de manutenção dos espaços exteriores e a pobreza do edificado contribuem para uma imagem causticada pelo estigma da “habitação social”, nada valorizada no panorama geral da urbanização deste período.

Estes processos de urbanização confluem em um modelo geral que se afasta daquele sintetizado por Rezende no primeiro Plano Director da Região de Lisboa. Os núcleos adensaram-se, é certo, mas a urbanização expandiu-se por áreas muito mais vastas do que o previsto, sem consistência infraestrutural, sem densidades adequadas, sem micro-acessibilidade capaz, sem equipamentos colectivos, em suma com fraca qualidade urbanística. Facto é que se criaram, ainda que pela ausência, as condições objectivas necessárias para os desenvolvimentos do período seguinte.

As redes viárias manifestam a opção clara do desprezo pela ferrovia e aposta no automóvel como principal meio de locomoção. A política de construção de estradas é notoriamente mais elaborada e tem resultados palpáveis. Fazem-se substanciais melhorias na rede clássica e constroem-se mais alguns quilómetros de auto-estradas radiais, sempre convergindo sobre Lisboa. Mas pelo menos fazem-se e, no início dos anos 90, está delineada e parcialmente construída a nova armadura de vias estruturantes.

Lisboa-cidade continua a ser o polo principal deste conjunto. A sua população, no entanto, decresce significativamente na década de 80, dando corpo ao fenómeno da suburbanização activado pelo aumento do preço dos terrenos no centro. O mundo do trabalho terceiriza-se em boa velocidade começando a causar fenómenos de rejeição (essencialmente o congestionamento de tráfego e dificuldades de estacionamento). Estes obrigam à procura de alternativas de localização para a sede de empresas que as encontram em municípios circundantes (Oeiras, Sintra, Cascais, Almada).

Aparecem os primeiros centros comerciais, fenómeno que prenuncia a reorganização de todo o sector do abastecimento, com alteração dos modos de consumo. O desenvolvimento da AML tem, neste processo, o papel fundamental de integrar espacialmente e desenvolver meios de comunicação de massa que permitem a difusão e circulação de ideias, imagens e estilos de vida que, por sua vez, induzem a compra de novos produtos. Estes se apresentam no mercado viabilizados pela nova escala da procura, através de novos meios de distribuição – os centros comerciais/hipers – em um mercado integrado e unificado em termos de bens e preços. As áreas metropolitanas em geral podem ser vistas, também, como enormes máquinas espaciais de consumo!

5. UNIPOLARIDADE, MULTIPOLARIDADE, MATRICIALIDADE: A SIMBIOSE DIALÉCTICA (1991-2001)

Considerações contextuais

O período de 1991 a 2001 caracterizou-se pela consolidação da democracia: em um contexto económico global favorável, governos de maioria absoluta puderam tirar partido dos generosos fundos europeus para espalhar investimento infraestrutural de Norte a Sul do país. Ao fazê-lo induziram investimento privado nacional e estrangeiro (sobretudo espanhol) o que potenciou ainda mais a “bola de neve” desenvolvimentista. Esqueceu-se a vocação atlântica e mergulhou-se na Europa de cabeça e de olhos fechados.

Desde o início da década de 90 até 2001, Portugal viveu o encantamento, mas também a falácia de ser e sentir-se um país quase rico, com padrões de consumo em níveis nunca antes conhecidos. A população gozou-os em um misto de incredulidade e apreensão. A consciência (ainda que longínqua) da transitoriedade deste “estado de graça” impedia a satisfação plena mas estimulava ainda mais o consumo frenético e imediatista. O perene e arreigado individualismo português encontrava agora expressão no exercício do poder de compra.

Aumentou o índice de motorização e aumentou a compra de apartamentos estimulada pelo financiamento barato e abundante. Construiu-se nesses dez anos como nunca dantes e chegou-se à situação actual retratada pelo censo 2001: há mais fogos que famílias!

Um dos imobiliários mais caros da Europa foi comprado a preços desajustados da realidade dos salários mas que o custo do financiamento bancário viabilizava. A velha “questão da habitação” transformou-se: da penúria quantitativa passou-se ao problema da equidade na distribuição, colocando-se, apenas tenuemente, o da qualidade urbana. Atacou-se e resolveu-se, quase totalmente, a chaga social das barracas e legislou-se a integração dos loteamentos clandestinos, fenómeno agora em vias de extinção.

A emigração definhou e Portugal (pasmese!) passou a ser país de imigração vinda dos países africanos mas também do Leste europeu.

A AML recebe um impacte de desenvolvimento importante e transforma-se de forma decisiva e *sui generis*.

A nível demográfico os números não manifestam crescimento de grande monta (mais 250.000 pessoas) mas aprofunda-se a tendência, já perceptível nos anos 80, de perda acentuada de população no centro (Lisboa-cidade) e crescimento forte da periferia sobretudo na margem Norte (Sintra, Loures, Amadora, Vila Franca de Xira), facto que indicia uma profunda transformação no modelo funcional e espacial.

Com efeito, também a nível funcional se dão grandes transformações: a ascensão imparável do sector terciário e “quaternário” (cultura, ensino superior, etc.), a queda das velhas macro-indústrias pesadas de localização condicionada, quase sempre à volta do estuário, o desenvolvimento da indústria transformadora de

alta tecnologia, limpa e de localização mais ou menos livre, o aparecimento da logística integrada. Estes movimentos culminam com a expansão do sector bancário privado, de extrema importância neste caso porque inextricavelmente ligado ao desenvolvimento imobiliário cuja localização e estruturação das unidades de investimento ele comanda pelo financiamento.

Este conjunto de actividades, que conjugadamente determinam a estrutura dos usos do solo metropolitano, têm critérios e práticas locais que se concretizam em um espaço metropolitano em profunda dinâmica de transformação. Com os dinheiros da União Europeia, tenta-se a transformação da base infraestrutural do modelo radial monocêntrico. Com efeito, grande parte dos investimentos dos fundos europeus foram “enterrados”, e bem, na criação e modernização das redes de saneamento, de distribuição de água, de gás, de energia eléctrica e sobretudo na acessibilidade, onde quase se completa a rede de há muito prevista (PDRL, 1962) mas realizada apenas em pequenas partes. Estas redes de infraestruturas cobrem agora a maior parte do território urbano metropolitano.

Em suma, está quasi-plenamente constituída a AML nalgumas das suas facetes (acessibilidades, infraestruturas, mercados de trabalho e de habitação). Outras estão ainda carentes de desenvolvimento (identidade cultural e poder político, nomeadamente). Este facto não obsta a que a sua presença, a nível ibérico, seja já uma realidade, reproduzindo-se em direcção ascendente a integração que está em processo de consolidação na direcção descendente. Na hierarquia das áreas metropolitanas ibéricas a AML coloca-se, no entanto, apenas na segunda linha, veja-se Ferrão, J. (2003).

Planeamento

No final da década de 80, por imposição das condições de acesso aos fundos comunitários, indispensáveis para lidar com o acumulo de problemas urbanos entretanto gerados, o governo cria finalmente condições legais para a realização de planos de ordenamento, os Planos Directores Municipais, Planos de Urbanização e Planos de Pormenor, consignados no Decreto-Lei n. 69/90 de 2 de março (que, note-se, desfez o vínculo entre execução e orçamento municipal acima mencionado).

O estímulo da obtenção de fundos mostrou-se decisivo. Entre 1990 e 1995 deslança-se uma campanha de realização de Planos Directores Municipais, que, a “toque de caixa”, foram sendo aprovados. Com conteúdos diversificados em termos de correcção técnica, por vezes com exagerada provisão de áreas urbanizáveis, o facto é que a maior parte do país ficou coberta por este instrumento de planeamento.

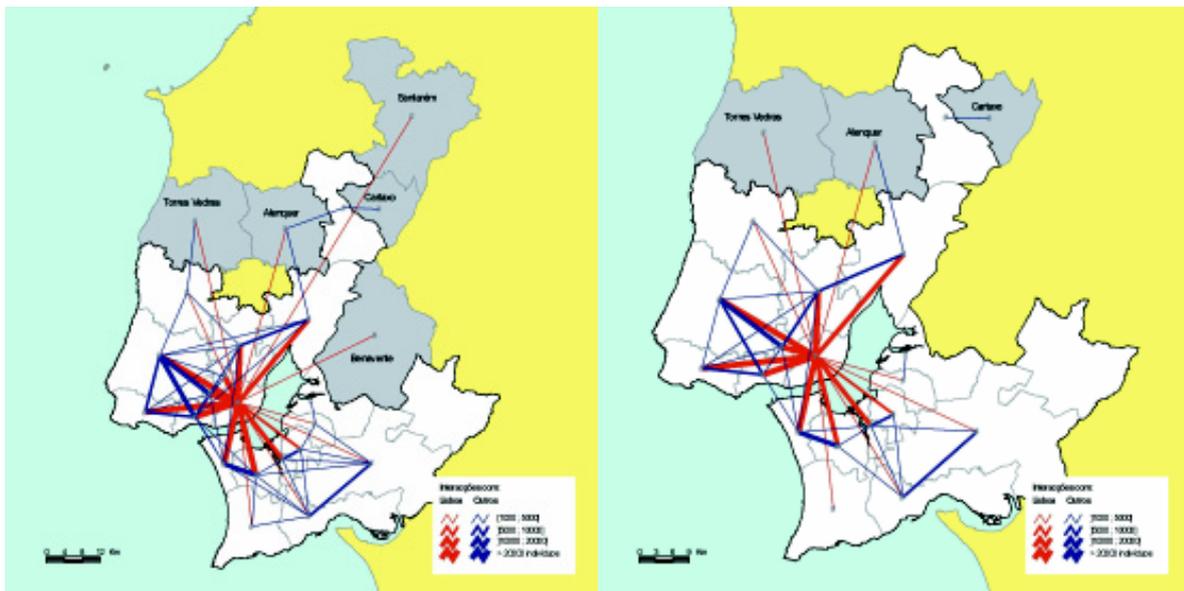
Pelo seu atraso e laxismo de critérios, pode dizer-se que a influência estrutural destes planos no evoluir da AML foi, até agora, muito limitada. Certamente aumentará na próxima década, fruto da inércia da sua existência mas também do gradual apaziguamento no convívio da população com as práticas do planeamento.

A nível metropolitano teve lugar, a coberto de legislação específica, o que constituiu na verdade, o segundo grande exercício completo de planeamento da metrópole. O chamado Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), de 1991, coordenado por Jorge Gaspar, foi por força da legislação, essencialmente, um plano de ordenamento territorial.

A elaboração e avaliação de opções estratégicas sobre o desenvolvimento do território teria como corolário obrigatório uma normativa quantificada sobre o uso do solo. Foram-lhe até pedidas definições quantitativas para orientar a realização dos PDM. Sobressai uma estratégia equacionada a nível das infraestruturas de transportes: a localização das duas opções do novo aeroporto, a extensão da rede de metro à margem sul, a opção pela terceira ponte sobre o Tejo e o corredor da quarta. Estas opções tinham por base uma concepção mais sensível ao ordenamento da que foi, na realidade, implementada pela força política do Ministério das Obras Públicas. O plano propunha ainda o crescimento “para dentro”, aprofundando a qualidade e limitando ao estritamente indispensável o aumento da mancha urbana. Um modelo sem grandes inovações mas claramente incentivador da qualidade urbanística onde se mantinha e refinava a primazia de Lisboa, mas paralelamente se tentava reequilibrar a hierarquia de subcentros, fortalecendo-os em si próprios e às suas ligações concêntricas.

O plano nunca chegou a ser aprovado sendo engavetado com a mudança de governo em 1995.

Ao mudar-se a legislação-quadro do planeamento com a substituição do Decreto-Lei n. 69/90 pelo n. 380/99 de 22 de setembro, aparece um novo tipo de



Principais interações de população empregada na AML, 1991 e 2001 respectivamente
 Fonte: AAVV, 2003, Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: 1991-2001, INE, Lisboa

plano regional, menos vinculativo e mais flexível para o privado mas com uma normativa legal, com conteúdo estratégico indicativo e um modelo territorial explícito.

Na AML, sob a coordenação geral do presidente da entidade responsável (a então CCR-LVT) António Fonseca Ferreira, é levado a cabo novo exercício que culmina, pela primeira vez na história, na aprovação de um PROTAML, em 2003. Ficou assim criado um quadro geral para a revisão dos PDM, desta vez com sustentação legal, que vai causar inevitáveis tensões com os municípios, mas que é essencial à coerência da região. Com um modelo territorial naturalmente baseado no do plano anterior, para além das medidas de contenção da mancha urbanizada, tem-se, pela primeira vez, uma proposta a nível ambiental que se afasta da vulgar noção de “reserva”, e que (em nosso entender, mas talvez apenas em um mundo ideal!) poderia ser a base para um processo negociado, entre o governo central e local, de acerto de valores sobre o território urbanizável e o não urbanizável. É proposta ainda a criação de uma entidade coordenadora dos transportes, medida de há muito necessária e que parece agora em vias de implementação.

Para além do valor intrínseco do plano – que não chega a ser afectado pela falta de disposições sobre o património regional, nem pela pobreza das que versam sobre o turismo – o grande passo em frente foi a sua aprovação, que permite pôr em marcha mecanismos de negociação com os municípios tendentes à conformação das revisões dos PDM às linhas gerais de planeamento da metrópole. Assim, poder-se-á, talvez dentro de alguns anos, ter um conjunto de instrumentos de planeamento razoavelmente coerente.

Imagem e interpretação

Na imagem da AML 2001 detectam-se as características essenciais do território que são, agora, tanto a polarização ocasional, em determinados locais (por exemplo Alverca, Cacém, Miraflores, Almada) como a embrionária e tendencial diminuição da diferencialidade básica dos espaços, graças à matricialidade das infraestruturas e da acessibilidade, naturalmente adaptada aos condicionamentos geográficos. A distribuição de acessibilidade através da criação de uma rede de novas vias rápidas (infelizmente ainda não completada, faltam pequenos, mas importantes trechos) que, em interacção com as velhas estradas nacionais, vem espalhar acessibilidade de forma espacialmente mais equitativa e, em consequência, contrariar a unipolaridade, permitindo a multipolaridade e renunciando tendencialmente a matricialidade. Nas imagens do estudo do INE sobre movimentos pendulares, dois fenómenos são bem visíveis: a) o menor grau de polarização monocentrada em Lisboa, ou seja ocorrem mais e mais fortes ligações entre outros centros que não Lisboa-cidade; b) o aparecimento de uma área que cobre os municípios de Oeiras, Sintra, Cascais, Amadora e Lisboa onde os movimentos cruzados e paralelos entre eles quase se equilibram, indiciando uma diminuída dependência de Lisboa. Ambos estes fenómenos ilustram tentativamente a tese acima esboçada.

As infraestruturas de base foram acompanhadas por uma melhoria extraordinária das telecomunicações em geral e da capacidade de transmissão de dados pelas redes físicas em específico. Neste particular é de assinalar os dois

(quase) recordes europeus da AML: o número *per capita* de terminais de atendimento bancário automático e de telemóveis; este facto introduziu certamente uma ainda maior liberdade espacial de comunicação individual e, conseqüentemente, uma homogeneidade espacial acrescida, neste âmbito.

A interacção espacial destas redes potencia o território de uma forma menos polarizada que anteriormente, anula tendencialmente a diferencialidade do espaço e diminui-lhe a fricção no movimento. É claro que ainda se notam diferenças na capacidade de acolhimento a potenciais unidades utilizadoras (sejam elas fabris, terciárias ou residenciais) mas a evolução do território a nível infraestrutural prenuncia uma estrutura matricial muito mais equitativa, onde a geometria das relações entre unidades territoriais tende tanto para o tecido como para o conjunto articulado de polos. Em maior semelhança de circunstâncias infraestruturais, o potencial de cada lugar pode finalmente vir a realizar-se pelo cruzamento dos seus parâmetros mais elevados (a valia da mão-de-obra, da paisagem, das tradições locais, etc.). Sem a inibição, por vezes fatal, causada pela ausência ou inadequação de factores básicos (acessibilidade, saneamento, água, energia), o desenvolvimento espalhar-se-á de forma mais equitativa fazendo do espaço metropolitano um factor de agregação mais do que de exclusão.

Sob o manto da real desconexão e fragmentação, fruto dos processos edificatórios já apontados (que perduram, encontrando agora áreas de concretização na ampla delimitação de áreas urbanizáveis provida pelos novos planos) vai-se desenvolvendo, como vaga de fundo, um espaço integrado por novas redes e relações sociais que, tendencialmente, darão origem a uma metropole espacialmente matricial, ainda que sectorialmente hierarquizada, onde o acesso à informação é uniforme e a acessibilidade física é quase semelhante, entre pontos e filamentos de atractividade com funções diversificadas, disseminados por toda a área geográfica.

A AML deu neste aspecto um salto qualitativo que não se percebe se se olhar apenas superficialmente para a sua imagem territorial de 2001.

Dir-se-á estarmos perante um espaço policêntrico ainda em afirmação, mas não será destituído de sentido pensar-se que este período de urbanização polarizada, onde também aparecem filamentos/bandas de atractividade espalhados por todo o território, seja a primeira manifestação de uma estrutura mais matricial que polarizada. A proliferação dos núcleos de terciário ao longo da A5, a dispersão da pequena/média indústria na área urbanizada de Sintra, o rosário de actividades logísticas ao longo da EN3 de Vila Franca de Xira à Azambuja, a dispersão dos centros comerciais de médio e grande porte por toda a AML, são alguns exemplos deste fenómeno, que ocorrem sempre em interacção com nós de grande acessibilidade ou interfaces de vários modos de transporte. Se tivermos em conta que os supostos novos polos deveriam deter, pelo menos, boa parte das características do antigo polo único, então veremos que a situação diverge do modelo polarizado. Em nosso entender, nenhuma destas actividades locais virá a gerar, ao longo do tempo, qualquer coisa vagamente semelhante ao que se entende por centro/polo urbano, antes participando, a pequena escala, da grande matriz urbana em implementação na AML. Falta a cada um destes fenómenos, e não

parece fácil obter, aquilo que caracteriza *sine qua non* a noção de centro/polo: a diversidade de actividades urbanas em densa interacção espacial, a história enquanto factor de integração e, por último, o poder, ou elementos dele, quer económico quer político.

Assistimos, nesta última década, a um movimento de desconstrução do modelo monocêntrico (polarizado em Lisboa-cidade), com formação de alguns novos polos que podem conferir um carácter policêntrico ao território, mas também ao aparecimento de fenómenos complementares e opostos, de constituição de vastos tecidos urbanos matriciais nos quais se esbate a noção de polo e polarização, por não ser adequada à descrição do dualismo do fenómeno. Ao polo tende a corresponder a noção de centro/periferia que mascara, teórica e ideologicamente, a realidade e justifica um tipo de planeamento e de localização de infraestruturas e equipamentos, algo viciada nas suas consequências sociais e urbanas.

É interessante citar Nuno Portas na recente apresentação do livro *Políticas urbanas*, quando diz que “*nada se resolve enquanto se pensar um centro por oposição à periferia*” e a seguir remata sintetizando “*É preciso pôr as cidades a trabalhar em redes cada vez mais policéntricas e não num único centro. Mesmo que haja um único centro maior, é o conjunto que deve valorizar a área urbana*” (in *Público*, 13 de março 2003). Mantêm-se vivos os conceitos originais, mas advoga-se uma nova prática apelando-se à matricialidade das redes; é já meio caminho andado!

Está-se, parece-nos, em um período de complexa evolução onde se mesclam as duas tendências, mas onde não devemos, em nosso entender, subestimar qualquer das duas – policentrismo puro ou matricialidade policéntrica – sob pena de aprofundarmos problemas sociais a partir de práticas de planeamento, reflexo de políticas, inadequadas, injustas e excludentes.

BIBLIOGRAFIA

AAVV. (Coord. João Ferrão) 2002, As Regiões Metropolitanas Portuguesas no Contexto Ibérico, (Instituto de Ciências Sociais – Universidade de Lisboa), (Estudos/5) DGOTDU – Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa 2002.

AAVV (Dir. Antonio Font, Francesco Indovina, Nuno Portas), 2004, *L'explosió de la ciutat. Morfologies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l'Europa Meridional*, COAC publicacions – Forum 2004, Barcelona.

AAVV, 2003, Movimentos Pendulares e Organização do Território Metropolitano 1991-2001. Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto, Instituto Nacional de Estatística/ Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação – Auditoria Ambiental; Gabinete de Estudos e Planeamento.

AAVV (Coord. António Fonseca Ferreira), 1999, Plano Estratégico da Região de Lisboa, Oeste e Vale do Tejo. 2000-2010, O Horizonte da Excelência, CCRLVT – Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, Lisboa.

AAVV, 2002, Planos Regionais de Ordenamento do Território, Sociedade e Território. *Revista de Estudos Urbanos e Regionais*, Porto, n. 34.

AAVV, 2001, *Território e Administração. Gestão de Grandes Áreas Urbanas*, Actas do Seminário, Universidade Nova de Lisboa/ Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa/ Centro de

Estudos Urbanos e Regionais do Instituto Superior Técnico/ Grupo de Urbanismo e Planeamento Municipal do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Lisboa.

AAVV, 1999, Tipologia Socio Económica da Área Metropolitana de Lisboa, Instituto Nacional de Estatística – Área Metropolitana de Lisboa.

AAVV, 2002. Urbanismo & Ordenamento do Território. Balanço dos anos 1970-2000, Sociedade e Território, *Revista de Estudos Urbanos e Regionais*, Porto, n. 33.

BRUNO SOARES, Luís Jorge, 2003. Ordenamento e planeamento do território no contexto metropolitano. In: *Ordenamento e Planeamento do Território, Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa.

BRUNO SOARES, Luís Jorge; FONSECA FERREIRA, António; GUERRA, Isabel, 1985. Urbanização Clandestina da Área Metropolitana de Lisboa. *Metrópoles e Micrópoles, Sociedade & Território. Revista de estudos urbanos e regionais*, Porto: Edições Afrontamento, n. 3.

BARATA SALGUEIRO, Teresa, 2001. *Lisboa, periferias e centralidades*. Oeiras: Celta Editora.

FERRÃO, João, 2003. Para uma Área Metropolitana de Lisboa Cosmopolita e Responsável. In: *Futuro, Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa.

FONT, Antonio; LLOP, Carles; VILANOVA, Josep, 1999. *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*. Área Metropolitana de Barcelona-Mancomunitat de municipis.

GASPAR, Jorge, 2003. Inserção da Área Metropolitana de Lisboa no País, na Península Ibérica e na Europa. In: *Enquadramento Geográfico, Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa.

____. 1993. *As Regiões Portuguesas*. Lisboa: Edição Ministério do Planeamento e da Administração do Território/ Secretaria de Estado do Planeamento e Desenvolvimento Regional.

GONÇALVES, Fernando, 1989. Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988). In: *Direito do Urbanismo*. Lisboa: INA.

RIBEIRO, Orlando, 1992. *Portugal. O Mediterrâneo e o Atlântico*. Lisboa: Edições Sá da Costa, 1993.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João, et al, 2004. *Políticas Urbanas*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

TENEDÓRIO, José António (Dir. e Coord.), 2003. *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Área Metropolitana de Lisboa. Lisboa.

PALAVRAS-CHAVE (KEY WORDS)

Área metropolitana de Lisboa, processos de urbanização, loteamentos, polarização, centralidades, matricialidade.

Images, Lisbon metropolitan area (LMA), changes land-use, descriptive, interpretation, urbanization processes.

Pedro George

Professor doutor, arquitecto, coordenador da Investigação, Departamento de Urbanismo da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa.

Sofia Morgado

Assistente mestre, arquitecta, Departamento de Urbanismo da Faculdade de Arquitectura de Lisboa da Universidade Técnica de Lisboa.