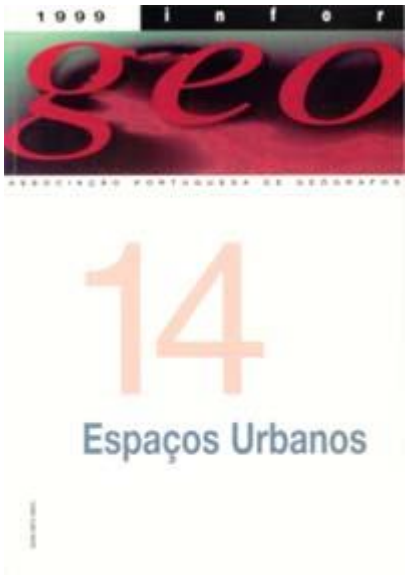
geo

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE GEOGRAFIA

14

Espaços Urbanos



ÍNDICE

Nota editorial
Mário Vale

Resumos

ARTIGOS

«Um Território em mudança: padrões territoriais, tipologia urbana e dinâmicas»
Teresa Sá Marques

«Formas e escalas da urbanização difusa - interpretação e intervenção no NO de Portugal»
Álvaro Domingues

«Ainda em tomo da fragmentação do espaço urbano»
Teresa Barata Salgueiro

«Os cidadãos estrangeiros nas prisões portuguesas: "sobre-representação" ou ilusao.»
Alina Esteves, Jorge Malheiros

«A cidade subterrânea: Lisboa e o metropolitano (1959-1997)
Maria Alexandre Lousada, Maria de Lurdes Rodrigues

POLÍTICAS TERRITORIAIS

«Uma nota sobre as políticas das cidades em Portugal nos anos noventa»
Eduarda Marques da Costa

«Participação dos cidadãos no planeamento urbano: um projecto desenvolvido na Turíngia, Alemanha»
Alexander Riesen

TENDÊNCIAS DE INVESTIGAÇÃO GEOGRÁFICA

«Geografias do consumo, rotas exploradas e novas linhas de rumo»
Herculano Cachinho

«O potencial urbanístico do concelho de Oeiras - proposta metodológica para determinação e avaliação de áreas urbanizáveis»
David Vale

IMPRESSÕES E OPINIÕES

«Blade Runner: o nosso futuro comum?»
Mário Vale

NOTÍCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ÍNDICE

Nota Editorial 7

Resumos 11

ARTIGOS

Teresa Sá Marques, «Um Território em mudança: padrões territoriais, tipologia urbana e dinâmicas» 21

Álvaro Domingues, «Formas e escalas da urbanização difusa – interpretação e intervenção no NO de Portugal» 43

Teresa Barata Salgueiro, «Ainda em torno da fragmentação do espaço urbano» 65

Alina Esteves, Jorge Malheiros, «Os cidadãos estrangeiros nas prisões portuguesas: "sobre-representação" ou ilusão?» 77

Maria Alexandre Lousada, Maria de Lurdes Rodrigues, A cidade subterrânea: Lisboa e o metropolitano (1959-1997) 103

POLÍTICAS TERRITORIAIS

Eduarda Marques da Costa, «Uma nota sobre as políticas das cidades em Portugal nos anos noventa» 131

Alexander Riesen, «Participação dos cidadãos no planeamento urbano: um projecto desenvolvido na Turíngia, Alemanha» 139

TENDÊNCIAS DE INVESTIGAÇÃO GEOGRÁFICA

Herculano Cachinho, «Geografias do consumo, rotas exploradas e novas linhas de rumo» 157

David Vale, «O potencial urbanístico do concelho de Oeiras – proposta metodológica para determinação e avaliação de áreas urbanizáveis» 179

IMPRESSÕES E OPINIÕES

Mário Vale, «Blade Runner: o nosso futuro comum?» 197

NOTÍCIAS BIBLIOGRÁFICAS 203

NOTA EDITORIAL

O primeiro número da revista INFORGEO, que sucedeu ao boletim informativo da Associação Portuguesa de Geógrafos, surgiu em 1993 com uma periodicidade semestral. Tratando-se ainda de uma publicação jovem, conquistou já um espaço próprio entre os geógrafos portugueses pela actualidade e relevância dos temas tratados e pela inclusão de secções específicas dedicadas às políticas territoriais, aos avanços teóricos e metodológicos em domínios da geografia, aos projectos e práticas profissionais, às impressões e opiniões, às normas e regras e às notícias bibliográficas e informáticas. Vicissitudes de diversa ordem levaram, em 1996, à edição da INFORGEO com uma periodicidade anual, mantendo-se a mesma preocupação com a qualidade e relevância, científica e social, dos temas em análise.

Conscientes da responsabilidade de gestão científica da revista da Associação Portuguesa de Geógrafos, inicia-se, com este número, um novo ciclo da INFORGEO, que visa os seguintes objectivos: (i) estimular a participação dos membros da comunidade geográfica e de outras afins; (ii) adoptar gradualmente os critérios internacionais de edição de revistas científicas; (iii) dar maior visibilidade e divulgação aos trabalhos nos domínios da análise territorial; (iv) assegurar a regularidade da publicação e (v) equilibrar a situação financeira.

Em primeiro lugar, a revista só terá a ganhar com uma ampla participação dos membros da comunidade geográfica e de outras áreas afins, aspecto essencial para assegurar uma boa dinâmica de publicação e de escolha de temas. Tradicionalmente, os membros da comunidade geográfica mais activos na produção de trabalhos de investigação são os que estão ligados à Universidade, pela própria natureza da sua actividade profissional. Mas são em número crescente os casos de geógrafos que procuram valorizar-se através da frequência de cursos de pós-graduação, de especialização e de outros tipos, realizando trabalhos inovadores que, em geral, não chegam a ser convenientemente divulgados na nossa comunidade. Na verdade, este objectivo é vital para a renovação constante do conhecimento e para a manutenção da relevância da INFORGEO, pelo que a direcção apela ao envio de originais para publicação de acordo com as normas publicadas no verso da contracapa. A direcção assegurará um tratamento justo e procurará garantir uma avaliação e crítica construtiva pelos *referees* numa base de anonimato.

A credibilidade de uma revista científica requer a adopção gradual de critérios rigorosos de selecção e de edição de originais. Esta deverá constituir uma preocupação central para a direcção da INFORGEO. A avaliação das

revistas científicas pelos organismos da tutela da Ciência e da Tecnologia poderá vir a ser uma realidade a médio prazo e, consequentemente, importa implementar normas internacionais de edição. Para além da avaliação por *referees* anónimos, deverão ser revistos os aspectos da periodicidade, números temáticos, estrutura da revista,...

Um dos aspectos essenciais para qualquer publicação científica é a valorização do seu papel na divulgação de trabalhos dos membros da comunidade em que se insere. Mas é também um meio para dar a conhecer trabalhos de áreas científicas afins. Atendendo ao número crescente de geógrafos e da sua valorização social, por um lado, e ao papel de charneira da geografia nas ciências sociais, e entre as ciências sociais e naturais, por outro, a maior divulgação da INFORGEO constitui um propósito necessário para a conquista de novos públicos e para a afirmação da geografia na sociedade portuguesa.

A regularidade da publicação da INFORGEO implica a recuperação de um atraso considerável, ao qual a direcção actual não foi ainda capaz de responder. A mudança da equipa, as múltiplas exigências de gestão de uma revista e a associação com outra editora / distribuidora foram as principais causas para o atraso registado na publicação deste número. Há, no entanto, a intenção de eliminar esta situação até ao final de 2003, prevendo-se a edição de cinco números, data a partir da qual a revista terá condições, caso a dinâmica de submissão de artigos o permita, para voltar à periodicidade semestral.

Finalmente, o equilíbrio da situação financeira é essencial para a concretização dos objectivos anteriores. A redução dos custos de edição implica mudanças de diversa ordem, algumas das quais já visíveis neste número. Com efeito, a alteração da dimensão do papel, a alternância de secções (impressões e opiniões / prática profissional) e a mudança de outras para o Boletim Informativo (normas e regras e notícias informáticas), bem como o acordo de distribuição com uma editora (que também permitirá dar maior visibilidade à revista), são exemplos de medidas que visam equilibrar a situação financeira da INFORGEO. Outras se deverão seguir, como a maior abertura à publicidade e a candidatura a apoios financeiros para edição de revistas científicas.

São estes, resumidamente, os principais objectivos para os próximos anos. Não é demais salientar que a participação dos membros da comunidade geográfica é decisiva para a contínua afirmação da INFORGEO, que é indiscutivelmente um importante elo de ligação entre os associados da APG.

Mário Vale

RESUMOS

UM TERRITÓRIO EM MUDANÇA: PADRÕES TERRITORIAIS, TIPOLOGIA URBANA E DINÂMICAS

Teresa Sá Marques

O presente artigo pretende retratar as dinâmicas territoriais verificadas nas últimas décadas através de uma análise das transformações do sistema de cidades portuguesas, bem como de todo o contexto territorial envolvente. É assim necessário recorrer a um conjunto de análises sobre a estrutura de transformações, salientando as relações existentes entre os processos de urbanização, industrialização e terciarização. Procurou-se identificar factores de transformação que possam ser indicadores de uma nova organização territorial ou, pelo contrário, de resistência à mudança. Desta forma, a pesquisa realizada procura identificar os caminhos que permitem conhecer melhor a complexidade do território português, através da identificação de sistemas territoriais locais, deixando de lado designações como "cidade" e "campo" ou "centro" e "periferia". Procura-se através deste artigo constatar a emergência de novos dinamismos morfológicos e urbanos no território português.

FORMAS E PADRÕES DA URBANIZAÇÃO DIFUSA – INTERPRETAÇÃO E INTERVENÇÃO NO *NO* DE PORTUGAL

Álvaro Domingues

A "cidade difusa" corresponde a uma família de conceitos ainda não estabilizados (cidade de baixa densidade, expansão suburbana, urbanização rural difusa, *metapolis*, etc), que é normalmente mais claro no que se refere ao seu valor descritivo e morfogenetico, bem como à sua explicação funcional, do que em relação à reforma das políticas urbanas.

Considerando estas matérias, as diferentes abordagens teóricas apresentam versões contraditórias. Para os nostálgicos da cidade compacta, a cidade difusa alimenta uma abordagem negativa, cujo argumento principal é característico da cidade "desaparecida". Para os incondicionais, isto significa a emergência de um novo modelo de expansão urbana, não sendo melhor, nem pior do que todos os outros; a questão reside na compreensão da cidade difusa e na reflecção sobre a adaptação de novas estratégias de intervenção.

Entretanto, a velocidade e a extensão que caracteriza o processo de "centrifugação urbana", exige uma exposição consensual, instrumentos teóricos e, acima de tudo, orientações políticas.

Com o presente artigo pretende-se também explorar o desenvolvimento complementar e analítico de dois estudos de caso no NO de Portugal. O primeiro aborda a questão regional subjacente à urbanização rural difusa. O segundo apresenta a expansão suburbana na área metropolitana do Porto. Em ambos os casos procurou-se clarificar as formas e padrões e discutir alguns exemplos de políticas urbanas.

AINDA EM TORNO DA FRAGMENTAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Teresa Barata Salgueiro

Nas duas últimas décadas assistimos a profundas alterações que conduzem ao aumento das fragmentações do tecido social, bem como da organização espacial. A primeira refere-se ao aumento da diversidade da estrutura social, enquanto a fragmentação espacial respeita aos processos que constroem a metrópole policêntrica. O instrumento privilegiado da tradução física das transformações foi a dinamização do mercado imobiliário desde meados dos anos 80.

Neste texto defendemos que está em formação uma nova forma urbana, a que chamamos cidade fragmentada. Depois de enunciar as características desta cidade e as condições que propiciam a sua emergência, procuramos mostrar como elas se revelam em Lisboa.

OS CIDADÃOS ESTRANGEIROS NAS PRISÕES PORTUGUESAS: "SOBRE-REPRESENTAÇÃO" OU ILUSÃO?

Alina Esteves
Jorge Malheiros

Se durante as décadas de 50, 60 e 70 Portugal constituiu essencialmente um país de emigração, enviando trabalhadores para a França, RFA e Benelux, nos anos 80, e principalmente nos anos 90, o nosso país tem acolhido populações originárias dos cinco países africanos de língua oficial portuguesa, do Brasil e dos países do Leste europeu.

As situações de exclusão e de carência em que alguns indivíduos vivem podem por vezes conduzir a actos que perante a Lei são considerados ilícitos, tais como roubos, furtos, agressões corporais graves/simples, porte e uso de armas brancas/de fogo. O menor conhecimento da Lei portuguesa, a ausência de visto de residência e a maior dificuldade em obter uma boa defesa, são factores decisivos do resultado de um julgamento que pode terminar ou não numa condenação à pena de prisão.

Pretendemos com esta comunicação analisar o número de detidos de origem estrangeira nos estabelecimentos prisionais portugueses, procurando saber se há ou não uma sobre-representação de determinadas minorias étnicas entre a população prisional. A nossa hipótese explicativa da presença destes cidadãos nas cadeias portuguesas baseia-se essencialmente no seu posicionamento social marginal, e não na sua origem étnica.

A CIDADE SUBTERRÂNEA: LISBOA E O METROPOLITANO (1959-1997)

Maria Alexandre Lousada
Maria de Lurdes Rodrigues

O final de 1947 marca o início da concretização de uma ideia antiga, a construção de um metropolitano em Lisboa, o qual só veio a entrar em funcionamento nos últimos dias de 1959. Os doze anos que mediaram entre o início do projecto e a inauguração das primeiras linhas são atravessados por polémicas acerca da pertinência e viabilidade técnica e por conflitos de interesse entre vários protagonistas, o próprio Estado incluído. As dificuldades com que se deparou a empresa responsável pela instalação e exploração do novo modo de transporte condicionaram o seu desenvolvimento nos vinte anos seguintes, tendo a sua concretização ficado aquém dos projectos iniciais. Só muito lentamente o metro conquistará a cidade e os lisboetas, tanto no sentido físico da sua expansão como pelo número de passageiros transportados. Nos finais dos anos oitenta, perante a situação de extrema exiguidade e saturação, o Estado lança as bases de um novo plano de expansão e modernização da rede do metropolitano. Foi também nessa altura que o metro iniciou uma transformação profunda do seu espaço subterrâneo, apostando na oferta de um espaço mais agradável e apelativo através de um tratamento arquitectónico e plástico das estações e da criação de áreas comerciais. À função essencial de transporte rápido de passageiros, juntou-se a intervenção estética e a função comercial. O metro passou a prolongar a cidade, a fazer parte, de uma maneira mais completa, do seu quotidiano.

ABSTRACTS

CHANGING TERRITORY: TERRITORIAL PATTERNS, URBAN TYPOLOGIES AND DYNAMICS

Teresa Sá Marques

The present article describes the spatial dynamics that occured in the last decades through the analysis of the Portuguese urban system transformations. In this way, it was necessary to find a series of factors about structure transformations, emphasizing the relations between urbanization process, industrialization and tertiarization. At the same time, a discussion about the transformation factors is developed, which could lead us to a new territorial organization or, otherwise, indicate resistance to changing forces. This research endeavours to illustrate the different ways to understand the Portuguese territory complexity through local territory systems identification, to give up denominations like, "city" and "field" or "centre" and "periphery". This article pretends to realize the emerging of new morphological and urban dynamics in Portugal.

FORMS AND PATTERNS OF DIFFUSED URBANIZATION – EXPLANATION AND INTERVENTION IN THE NW PORTUGAL

Álvaro Domingues

The "diffused city" corresponds to a non-stabilized conceptual family (low density city, suburban sprawl, rural diffused urbanization, metapolis, etc.), which is normally more clear in what concerns to it descriptive value and morphogenetic and functional explanation, than in what concerns to urban politics reformation.

Considering these matters, the theoretical approaches are even contradictories. For the nostalgic of the compact city, the diffused city feeds a negative approach whose main argument is the proper "disappearing" city. For the inconditionals, it means a new model of urban expansion, which is neither best, nor worse than others; the question is to understand the diffused city and to think about new adapted strategies of intervention. Meanwhile, the velocity and the extension which characterize the "urban centrifugation"

process, demand consensual statements, theoretical instruments and, most of all, political orientations.

This is the matter of this article in which we also seek for an analytical complement developing two case studies in de NW Portugal. The first concerning de regional scope of the rural diffused urbanization. The second concerning the suburban sprawl in the Oporto Metropolitan Area. In both the cases we sought for to clarify the forms and patterns, and to discuss some examples of urban policies.

STILL AROUND THE FRAGMENTATION OF URBAN SPACE

Teresa Barata Salgueiro

The important transformations of the last two decades gave rise to social and spatial fragmentations. The first one is related with the increasing complexity of social structure while the spatial fragmentation refers to the processes that make the polycentric metropolis. Real estate activity has a relevant role on these territorial adjustments.

We assume that a new urban form is under formation, the fragmented city. After reviewing the main features of this new city and the factors responsible for its outcome, we try to show how they behave in the Lisbon region.

FOREIGN CITIZENS IN PORTUGUESE PRISONS: OVER-REPRESENTATION OR ILLUSION?

Alina Esteves
Jorge Malheiros

A large body of research has already shown that during the 1950's, 1960's and 1970's Portugal was mainly an emigration country, sending workers to France, FRG and Benelux. Portugal's position has changed and during the 1980's, and mainly during the 1990's, this Southern European country has been receiving people from its African former colonies, Brazil and Eastern European countries.

The exclusion and in need situations lived by many immigrants may sometimes lead to acts that according to the Law are criminal such as thefts, burglaries, robberies, sex offences, bodily injuries, fraud and forgery.

Knowing very little of Portuguese Law, lacking documents like the residence permit and having greater difficulty in getting a good defence are decisive factors for the final result of a judgement that can end up in a prison sentence.

With this paper, the authors intend to analyse the number of foreign citizens in Portuguese prisons in order to know if there is an over--representation of certain minorities among prisoners. Our thesis explaining the presence of these foreign citizens in Portuguese prisons is mainly based on their marginal social positioning and not on their ethnic origin.

THE UNDERGROND CITY: LISBON AND THE METRO (1959-1997)

Maria Alexandre Lousada
Maria de Lurdes Rodrigues

By the end of 1947 an old idea began to be implemented, the metropolitan construction in Lisbon, which only started operation in the last days of the year at 1959. The twelve years that mediate the project beginning and the first lines inauguration was interposed by a controversy period about the technical viability and pertinence and business discussion between several protagonists, the State inclusively. The difficulties find by the company that was responsible for the installation and exploitation of this transport, determine its own development in the next twenty years, however the reality stayed far from the initial project. Slowly, the metropolitan has won the fair importance through the town and the Lisbon inhabitant.

In the late 1980's, the State presented a new expansion and modernization plane of the metropolitan network. At the same time, the metropolitan started a great transformation in its underground area, offering a more pleasant and appellative space through an architectonic intervention in the stations and with the creation of commercial areas. Besides the fast passenger transportation, the metropolitan has both a commercial funtion and a new urban aesthetics. The metropolitian extends the city limits and in a more complete way takes part in the urban daily life.

UM TERRITÓRIO EM MUDANÇA: PADRÕES TERRITORIAIS, TIPOLOGIA URBANA E DINÂMICAS*

*Teresa Sá Marques***

1. Urbanização e despovoamento: novas dinâmicas e novos problemas

Os processos de urbanização desenvolveram-se de diversas formas nas últimas décadas. Esses processos tomam dimensões e formas diferentes de país para país. O Reino Unido, a Alemanha e os Países Baixos são países densos e com uma urbanização muito antiga. A França, a Itália do Norte, a Áustria e a Espanha juntaram-se mais tarde aquele grupo anterior e apresentam hoje em dia densidades mais fracas sentindo recentemente um processo intenso de urbanização e de formação de grandes regiões urbanas. Em Portugal, tal como no sul da Itália, na Irlanda, na Grécia e na Suécia, uma parte do território está ainda atravessar um intenso processo de suburbanização.

As metrópoles e as cidades estenderam-se. Os espaços de residência alargaram-se, as distâncias percorridas são cada vez maiores e novas morfologias urbanas apareceram. O tecido urbano perdeu continuidade e ficou mais fragmentado, as habitações misturaram-se com as actividades industriais e comerciais e estenderam-se pelas áreas rurais. Os limites entre as cidades e os campos diluíram-se; novas centralidades periféricas apareceram; a cidade perdeu a sua centralidade radial e o urbano estendeu-se.

Nas áreas mais urbanizadas, este processo fez com que as metrópoles, as cidades e mesmo os pequenos centros urbanos se integrassem num sistema policêntrico aparente, no qual a vida quotidiana se interliga, onde se pode residir, trabalhar, educar os filhos e passar os tempos de lazer em ambientes urbanos muito diversificados. Ligados a estes processos de extensão, de descontinuidade, de heterogeneidade e de multipolariedade, novas morfologias e novas funcionalidades emergiram.

---

* O texto apresentado é uma versão preliminar de um capítulo da tese de doutoramento, em desenvolvimento, a apresentar à FLUP. A investigação aqui apresentada insere-se na temática "Dinâmicas territoriais e sistema urbano nacional". Este artigo parte de um texto já publicado – Marques, Teresa (2000), "Dinâmicas e padrões territoriais", INE – e desenvolve com mais profundidade os processos da década de oitenta e as dinâmicas e as tipologias urbanas do inícios dos anos noventa.

** Geógrafa, investigadora do GEDES/FLUP

Inforgeo, 14, Lisboa, Edições Colibri, 1999, pp. 21-42

A cidade tradicional densa, de contornos nítidos e com um centro de gravidade permanece mas em articulação com novos espaços urbanizados, de maior ou menor extensão, polarizados ou não por outros pequenos centros. Neste contexto de forte urbanização misturam-se, por vezes, modelos tradicionais de povoamento difuso, que aparentemente parecem estar a ser integrados ou a ser assimilados pelos processos em curso.

A mobilidade facilita e contribui para esta aparente dispersão. A oferta vai-se diversificando na criação de novas centralidades e os indivíduos frequentam diferentes centros, em função das circunstâncias e das opções que podem fazer. Cria-se uma rede relacional, mais articulada e mais extensa. Com estas novas mobilidades, novos centros emergem, novas funções urbanas surgem e constroem-se novas conjugações e configurações territoriais.

Ao mesmo tempo, um vasto território sofre um intenso processo de despovoamento e aparente imersão. Algumas pequenas cidades e pequenos centros resistem e mostram algum dinamismo e capacidade para atrair a população que abandona os espaços envolventes. Mas as pequenas cidades cada vez crescem menos, com o campo a ter cada vez menos massa demográfica e, também por isso, menos capacidade para alimentar o crescimento urbano. Assim neste contexto territorial, algumas pequenas cidades médias e pequenos centros urbanos começaram a mostrar alguma incapacidade para travar os processos de despovoamento em curso e passaram também a perder população residente.

Em vésperas de se realizar um novo Recenseamento da População faz sentido retratar as dinâmicas verificadas nas últimas décadas. A imagem que o novo Recenseamento vai proporcionar foi construída ao longo décadas, sobretudo nos últimos cinquenta anos. É essencial analisar as transformações do sistema de cidades portuguesas e de todo o contexto territorial envolvente. Para isso é necessário fazer um conjunto de análises sobre a estrutura de transformações, realçando as relações existentes entre os processos de urbanização, industrialização e terciarização. Embora se tenham registado importantes transformações, umas conjunturais outras estruturais, outras ainda determinadas por factores externos e por justificações internas, fica a dúvida de saber se se verificaram ou não transformações que mudaram claramente a organização territorial? E se há ou não uma resistência à mudança?

O que se pretende apresentar é só um pequeno contributo para a análise das transformações complexas em curso, procurando constituir algumas respostas. Será que se tem na memória a imagem correcta do país que somos e que estamos a construir? A imagem de um território marcado pela dicotomia litoral e interior será verdadeira? A imagem de uma extensa mancha urbanizada entre Setúbal e Viana do Castelo será precisa?

A análise elaborada demonstra uma complexidade territorial que será parcialmente decifrada. Partimos desde já com as seguintes ideias:

– A imagem de um território marcado pela dicotomia litoral e interior é simplista.

– A extensão da urbanização, entre Setúbal e Viana do Castelo, evidencia uma multiplicidade de dinâmicas e morfologias.

– O despovoamento está a estender-se e a urbanização está a concentrar-se.

– A extensa mancha despovoada está salpicada por muito pequenas concentrações urbanas.

– Uma bolsa demográfica, urbana e social emerge sempre no Noroeste, em torno do Porto, com uma forma clara e constante.

– No Algarve afirma-se e estende-se a estrutura urbana linear ao longo da costa.

– Restam as metrópoles, também elas diferentes: Lisboa num processo de metropolização de carácter concentrado e o Porto num processo de metropolização difusa.

A pesquisa elaborada procura identificar uma imagem do território português assente na identificação de sistemas territoriais locais, que tenta incorporar o modo de habitar e usar o território. As categorias habituais de "cidade" e "campo" ou "centro" e "periferia" estão a tornar-se obsoletas perante uma complexidade de estruturas, funções, movimentos, enfim novas morfologias e urbanidades. Teoricamente, o uso dos meios de transporte individuais, as telecomunicações e os novos processos de organização do trabalho e do consumo estão a contribuir para a extensão dos territórios das cidades, formando novas áreas urbanas, largamente descontínuas, diversificadas e muitas vezes policêntricas. Dilatação, densidades irregulares, descontinuidades e estruturas polinucleadas são algumas das características destes novos espaços urbanos.

A análise desenvolvida neste artigo é um contributo parcial de um trabalho mais vasto, que se confronta com uma realidade em rápida transformação e ainda pouco conhecida, onde claramente a cidade está a transformar-se e o rural está a urbanizar-se.

Procura-se encontrar uma imagem dinâmica, constituída através de múltiplas famílias de representações territoriais e apoiada no cruzamento de diversas lógicas residenciais. É desse cruzamento que esperamos compreender mais alguma coisa sobre as transformações em curso, onde as formas das cidades e as formas de vida dos habitantes se envolvem de um modo imprevisível e, no entanto, nunca se associando de uma forma determinista.

Foram construídas imagens de conjunto a partir dos dados censitários de 1981 e 1991 e dos processos em curso na década de oitenta e noventa. Trata-se de mapas que visualizam com eficácia o impressionante processo em curso. A análise apresentada baseia-se num conjunto de vinte e quatro variáveis apoiadas em características da população residente, construídas a partir dos Recenseamentos da População. As lógicas de localização do emprego, as mobilidades e as centralidades de comércio e serviços não serão tratadas nas sínteses aqui apresentadas. As imagens territoriais tentam nesta apresentação

só retratar as lógicas residenciais e as algumas características inerentes à população residente. Assim, uma visão mais aproximada e global das morfologias de povoamento e das morfologias económicas-sociais só será conseguida através de uma visão mais integrada e mais globalizada[1].

2. Lógicas residenciais: padrões e dinâmicas territoriais[2]

Procurando sistematizar e simplificar o que à partida é complexo, podemos em termos globais considerar três grandes tipos de territórios. Por sua vez, estes três tipos subdividem-se de forma a expressar a própria heterogeneidade e diversidade territorial (figura n.º 1).

A. *Os territórios do Rural*
   1. Rural despovoado e muito regressivo
   2. Rural despovoado e regressivo

B. Os territórios entre o Rural e o Urbano
   3 – Rural agrícola despovoado
   4 – Urbano-industrial
   5 – Os territórios de transição

C. Os territórios Urbanos
   6 – Urbano moderadamente denso
   7 – Urbano moderadamente populoso
   8 – Urbano populoso
   9 – Urbano, jovem e muito populoso

Os Territórios Rurais dos anos noventa são demograficamente regressivos e perderam claramente os seus residentes activos agrícolas. São os territórios abandonados, onde já resta pouca população residente para cuidar da paisagem e dos recursos locais. A intensidade da perda e os níveis de envelhecimento da população não são homogéneos neste vasto território.

Os Territórios Urbanos identificam as áreas residenciais em forte crescimento demográfico. São, nos dias de hoje, os grandes espaços residenciais do Continente, ora demograficamente mais jovens, ora mais densos, ora mais populosos.

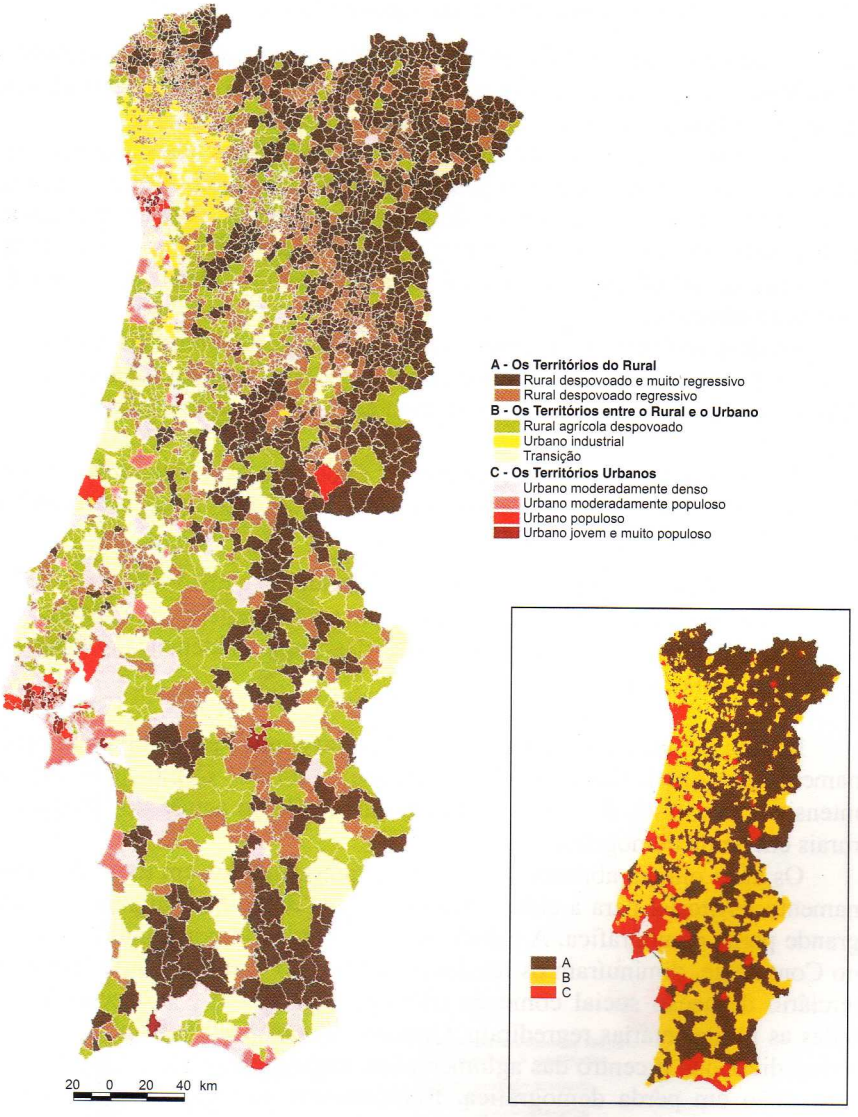
Os Territórios entre o Urbano e o Rural apresentam internamente uma clara diversidade. Uma extensa área do país é uma área residencial Urbano-industrial, pois apresenta alguma densidade populacional, dinâmicas demográficas significativas e população residente dominantemente activa no sector secundário. No entanto, em algumas freguesias, no Rural-agrícola despovoado, a população residente é escassa e em diminuição, e domina o sector primário na estrutura de actividades dos residentes. Por fim, algumas áreas,

---

[1] Objecto de investigação no Projecto de investigação em curso.

[3] Ver figuras n.º 1 e 2

Fig. 1 – Padrões territoriais 1991



os Territórios de Transição, não apresentam características muito específicas, sobressaindo sobretudo valores de transição (a maioria dos indicadores em análise estão classificados na classe intermédia).

Os processos residenciais mais característicos na década de oitenta podem enunciar-se designadamente da seguinte forma:

– a desurbanização do centro das grandes metrópoles está associada à suburbanização das periferias, o que se relaciona com a desconcentração de certas actividades produtivas[3] e a expansão da função residencial;

– a expansão do crescimento urbano para espaços mais extensos dá lugar a diversos movimentos e desenvolvimentos também eles extensivos, configurando redes policêntricas e de geometria variável, onde se inserem as tradicionais pequenas cidades, novas centralidades e as áreas ru-urbanas. Esta vaga de urbanização ou metropolização afectou cidades e centros de diferentes dimensões;

– o despovoamento residencial de vastos territórios, num claro abandono dos espaços rurais e uma nítida atractividade pelos espaços urbanos, arrasta uma nova configuração territorial e uma nova organização espacial.

Aparentemente o território parece ter andado a três velocidades. Entre 1981 e 1991 três importantes processos estiveram em curso no território português (figura n.º 2):

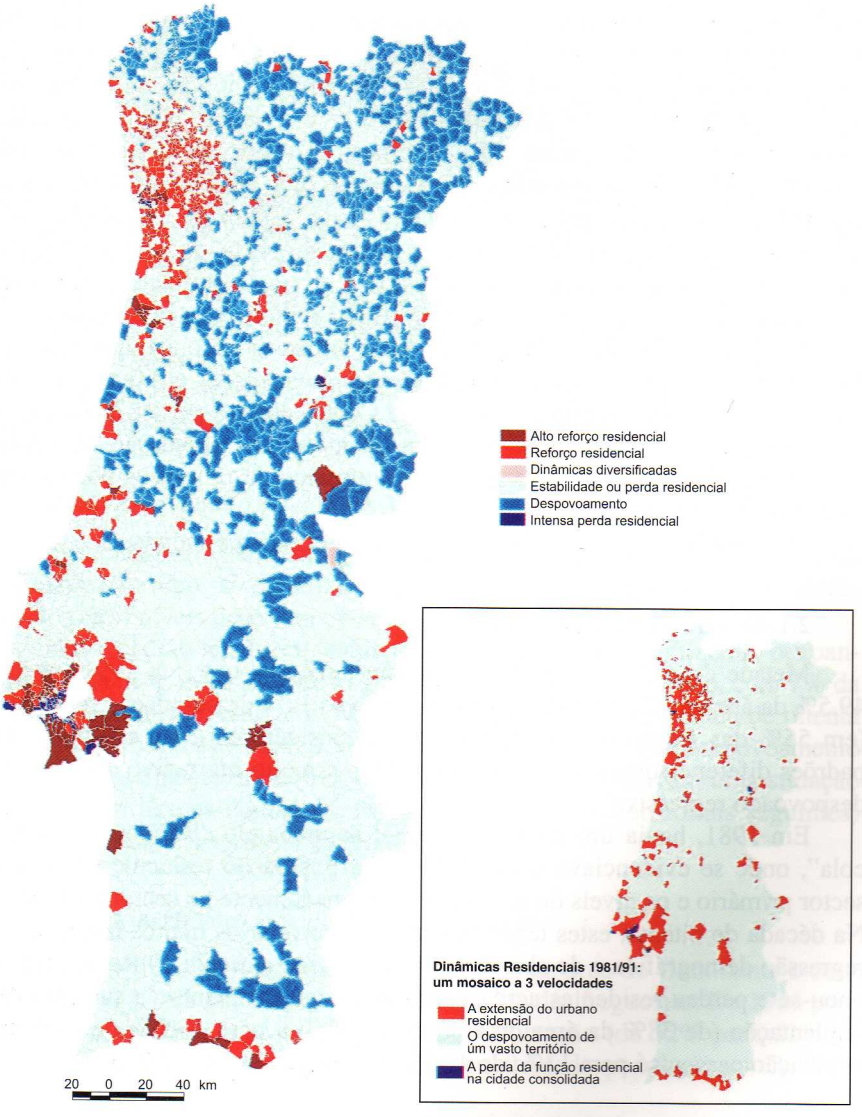
- A perda da função residencial na cidade densa e histórica;
- A extensão do urbano residencial num vasto território suburbano;
- O despovoamento ou a estagnação das áreas residenciais nos territórios em perda.

Estas dinâmicas sistematizam as actuais preocupações ao nível do ordenamento territorial: Como actuar na cidade histórica? Como qualificar os intensivos processos de urbanização em curso? Como actuar nos territórios rurais em perda demográfica?

Os anos oitenta abriram claramente as preocupações em torno do ordenamento territorial para a cidade histórica, mais densa no edificado mas em grande perda demográfica. A cidade histórica perdeu importância residencial no Continente, diminuíram os residentes activos no sector terciário (tanto no terciário de acção social como de natureza económica) e no secundário e todas as franjas etárias regrediram. Quando falamos de desurbanização queremos dizer que o centro das aglomerações, antes protagonistas da urbanização, estão em perda demográfica. Referimo-nos ao vazio residencial dos centros em termos relativos e a uma perda absoluta evidente. No centro regista-se a obsolescência física do património edificado, a degradação dos espaços públicos, a insuficiente segurança e perda de qualidade de vida, um

[3] A desconcentração das actividades produtivas não será tratada neste momento.

Fig. 2 – Dinâmicas residendiais 1981/91:
um mosaico a 6 velocidade



ciclo familiar que favorece a mudança residencial, a terciarização e a relocalização funcional. Por outro, o reforço da mobilidade, a procura de espaços residenciais novos e aparentemente mais desafogados da densidade dos centros, o desejo de uma qualidade ambiental em torno da residência e custos de aquisição mais suportáveis contribuem claramente para este movimento.

Como se identifica no mapa seguinte, as periferias das metrópoles estão a afirmar-se claramente como espaços residenciais. Estão a ganhar peso demográfico no Continente, a reforçar a densidade habitacional, a crescer em altura (alojamentos por edifício), a reforçar os seus residentes activos na sector secundário e terciário e a registar importantes entradas da mulher no mercado de trabalho. Este processo estende-se claramente por uma grande coroa no Noroeste. Por outro lado, o restante território do Continente está pontuado por pequenas emersões numa extensa área em perda (são as cidades médias e algumas sedes de concelho). Esta "figura de transformação" contradiz claramente uma ideia, mais ou menos simplista, de um litoral dinâmico e um interior regressivo. Pelos vistos, a expansão urbana é extensiva mas circunscrita, estando muito longe de afectar o litoral no seu conjunto.

Por fim, um extenso território das áreas em perda esconde uma diversidade de processos regressivos, com diferentes intensidades e diferentes conjugações. Em termos globais, o Norte e o Centro estão a perder mais que o Alentejo que, naturalmente, já tinha em oitenta pouca população residente para perder. Para lá desta diversidade, um mosaico de processos podem ser detectados e caracterizados.

De seguida analisar-se-à cada um dos territórios apresentados.

2.1. Os territórios do Rural

Metade do país faz parte deste padrão territorial que, em 1991, ocupa 49,5% da área do Continente e que concentra só 13% da população residente (em 55% das freguesias). Em 1991, pode considerar-se dois sub-tipos ou padrões diferenciadores: o "rural despovoado e muito regressivo" e o "rural despovoado regressivo".

Em 1981, havia um padrão territorial denominado "Rural activo agrícola", onde se evidenciava a importância da população residente activa no sector primário e os níveis de actividade, designadamente no sector feminino. Na década de oitenta, estes territórios sentiram processos muitos intensos de regressão demográfica e de abandono da actividade agrícola. O Rural despovoou-se e perdeu residentes activos na agricultura e aumentou a sua área de implantação (de 38% da área do Continente passou para 49,5%; de 11% da população passou só para 13%; de 47,5% das freguesias para 55%).

Rural despovoado e muito regressivo

São territórios escassamente povoados, pouco densos, regressivos em termos demográficos e com estruturas etárias envelhecidas. A população residente activa não tem expressão nacional; as percentagens de empregados na população residente são muito baixas e as mulheres também não têm expressão significativa na estrutura da população residente activa. Em termos sectoriais nenhuma actividade tem expressão nacional e ao nível da estrutura de residentes de activos da freguesia só o sector primário se evidencia. É a classe do esvaziamento geral onde os processos de inversão poderão estar comprometidos.

Em 1981, a classe correspondente (a classe mais despovoada e regressiva) apresentava os indicadores ligeiramente menos desanimadores. Os valores pioraram de 81 para 91 e os níveis de envelhecimento ficaram claramente mais expressivos. Em termos de actividades, o sector primário subiu de classe (de elevado para muito elevado) na estrutura da freguesia, o que demonstra que é esta a actividade residual de uma população envelhecida e em pequeno número.

Neste padrão territorial só reside 5% da população do Continente, ocupando 32% da área, em 27,5% das freguesias (1991).

Rural despovoado e regressivo

Esta classe apresenta-se ligeiramente melhor que a anterior. O processos em curso são regressivos ainda que menos intensos e caminha-se em direcção aos altos níveis de esvaziamento demográfico da classe anterior.

Neste padrão territorial reside 8% da população do Continente, ocupando 18% da área, em 27% das freguesias. Em 1981, neste padrão, com 7% da área do Continente, residiam 3% da população. Assim, na década de oitenta reforçou-se muito este padrão, o que resulta dos processos de despovoamento e de envelhecimento em curso; os territórios que aparentavam uma situação razoável em termos demográficos (típica dos padrões territoriais seguintes) viram o seu posicionamento agravar-se.

2.2. Os territórios entre o Rural e o Urbano

Estes territórios ocupavam em 1991, 42% da área do Continente e concentravam 37% da população residente em 37% das freguesias. De 1981 para 1991, esta grande classe perdeu área de implantação (de 52% para 42% do território) e perdeu ainda alguma representatividade populacional (de 40% para 37%).

Em 1991, podemos considerar três tipos ou padrões diferenciadores: o "urbano-difuso industrial"; o "rural-agrícola despovoado" e a "transição". No entanto, em 1981, o panorama era diferente.

Os territórios do Urbano industrial de 81 para 91 afinaram ou especificaram as suas características. Em contrapartida, o Rural agrícola perdeu área e população e modificou claramente as suas características. Diminuiu claramente a população residente activa do sector primário e houve uma espécie de deslocamentos em dois sentidos: algumas freguesias perderam população activa agrícola e regrediram demograficamente dando origem ao Rural despovoado, moderadamente regressivo; outras áreas perderam também activos no primário mas ganharam população e activos noutros sectores, originando uma classe de Transição.

Urbano difuso industrial

É um território com uma população dominantemente jovem, com uma estrutura de actividades onde se evidencia claramente o sector secundário, de fraca densidade populacional e onde a dimensão das famílias é mais elevada. A densidade intermédia conjuga-se com um baixo índice de alojamentos por edifícios e uma variação populacional razoável. Em termos de actividades registam-se taxas elevadas, uma forte participação da mulher no mercado de trabalho e um sector secundário dominante, contrastando com um sector primário e terciário fraco. A população mais idosa é muito pouco expressiva, mas os mais jovens (0 – 14 anos e dos 15 – 24 anos) evidenciam-se claramente.

Neste padrão territorial reside 8% da população do Continente, ocupando 2% da área, em 12% das freguesias. Em 1981, representavam 9,6% da população em 3% da área. Mas analise-se as alterações na década de oitenta. Em 1981, este padrão apresentava-se relativamente próximo dos territórios rurais onde a agricultura tinha ainda importância na estrutura de residentes activos. Em 1991, este padrão afasta-se e individualiza-se de uma forma clara. Percebe-se que aumentou de densidade, perdeu alguma dinâmica populacional, aumentou os níveis de actividade, designadamente feminina, reforçou o peso do sector secundário no Continente e nas freguesias e reforçou o peso dos mais jovens. Em termos de área de implantação manteve, *grosso modo*, o mesmo desenho.

Rural agrícola despovoado

Este mosaico apresenta ingredientes bastante interessantes. Territórios com fraca representatividade demográfica, com variações da população negativas, mas não tão reduzidas como as anteriores, de baixa densidade e onde se evidencia a importância nacional dos residentes activos do sector primário. Aqui, os residentes activos do sector primário tinham, em 1991, uma expressividade evidente. Enquanto que nas classes anteriores o primário só tinha representatividade na estrutura local (na freguesia), nesta classe, aquele sector emerge claramente nos indicadores de peso relativo no Conti-

nente. São territórios menos despovoados que os descritos anteriormente e onde aparentemente, em 1991, ainda havia recursos demográficos capazes de travar processos de esvaziamento mais graves.

Neste padrão territorial reside 14% da população do Continente, ocupando 27% da área, em 17% das freguesias. Entre 81 e 91, verificou-se uma diminuição de área de implantação (34% de área em 1981 passou para 27%, com mais ou menos a mesma população) e implicitamente de perda demográfica. Em 1991, todos os escalões etários têm baixa representatividade no Continente.

Os territórios de transição

É o padrão dos índices fracos e intermédios inferiores. São territórios aparentemente de transição. Eles demarcam-se dos outros pelo seu contributo no contexto do Continente (nem muito nem pouco, um pouco abaixo do razoável). Assim, têm um peso relativamente fraco de população residente (jovens, adultos e idosos), um terciário social e económico pouco significativo a nível nacional e um secundário ligeiramente mais significativo. A variação da população é também intermédia.

Neste padrão territorial reside 15% da população do Continente, ocupando 12% da área, em 9% das freguesias. Esta classe, com as características de 1991, não existia em 1981. O processo de regressão das actividades agrícolas e de industrialização e terciarização da economia explicam esta grande mutação. Assim, em 1981 a classe mais próxima tinha uma estrutura de residentes com o sector primário mais pronunciado e os residentes do sector terciário ainda pouco representados. Aparentemente, este padrão territorial representa os processos de urbanização em curso.

2.3. Os Territórios Urbanos

Esta grande classe compreende uma grande diversidade de matrizes territoriais numa pequena extensão territorial: o "urbano jovem e muito populoso"; o "urbano populoso"; o "urbano moderadamente populoso" e o "urbano moderadamente denso". Estes territórios ocupam só 9% da área do Continente e concentram 50% da população residente em 8% das freguesias.

São os indicadores de estrutura etária e de actividades que melhor definem os quatro padrões territoriais desta grande classe. Em 1981, havia mais ao menos as mesmas classes, mas com características ligeiramente diferentes. É de realçar que o índice de concentração (alojamentos/edifícios) ganhou importância na definição da tipologia e o indicador variação populacional não é o indicador com maior peso na diferenciação interna. Em termos globais, de 81 para 91, o peso populacional destas categorias ganhou importância no contexto do Continente. Se em 1981 só se evidenciavam os escalões dos 15 – 24 e dos 25 – 64 anos, em 1991 todos os escalões ganham repre-

sentatividade no contexto nacional. É nestes padrões que reside cerca de metade da população do Continente.

De 1981 para 1991 reforçou-se a complexidade do mosaico metropolitano. Em 1981, este grande grupo estava mais circunscrito às áreas metropolitanas. Em 1991, o puzzle metropolitano fragmenta-se e diversas coroas ou anéis aparecem. Os centros tradicionais em perda de representatividade demográfica emergem dramaticamente e as diferentes freguesias adjacentes vão apresentando dinâmicas e características inerentes aos processos de metropolização em curso (dinâmicas imobiliárias, expansão residencial, novas centralidades de comércio e serviços, estagnação e relocalização industrial).

Urbano, jovem e muito populoso

Nos territórios do Urbano, jovem e muito populoso encontramos uma importante franja de população nacional, designadamente de residentes activos. É a classe dos índices elevados e muito elevados. Assim, é elevado ou muito elevado o peso da população residente (jovens, adultos e idosos), dos activos do sector terciário económico e social e do secundário e dos níveis de participação no mercado de trabalho. A densidade populacional é também elevada e a variação populacional razoável (classe intermédia inferior). De 81 para 91 evidenciou-se a importância das camadas etárias mais jovens (0 aos 14 anos e 15 aos 24 anos).

Neste padrão territorial reside, em 1991, 15% da população do Continente, ocupando 0,5% da área, em 1% das freguesias. Em 1981, esta classe ocupava menos área (0,22%) e menos população (9%). Hoje em dia esta classe desenha um anel metropolitano em Lisboa e outro no Porto e pontualmente emerge no restante território, designadamente nas cidades de Coimbra, Évora, Setúbal e Portimão.

Urbano populoso

O Urbano populoso é a matriz dos índices altos e elevados. São territórios com um índice de alojamentos por edifícios muito alto e um peso populacional no contexto nacional muito significativo (alto índice de jovens, adultos e idosos). Em termos de actividades, residem populações activas no sector terciário e secundário (peso elevado no contexto do continente). Na estrutura das freguesias domina o terciário económico e social e a população com 25 aos 64 anos.

Neste padrão territorial reside 10% da população do Continente, ocupando 1% da área em 1% das freguesias. Desenha um anel nas áreas metropolitanas e emerge ligeiramente em algumas cidades, designadamente Braga, Vila do Conde/Póvoa do Varzim, S. João da Madeira, Castelo Branco, Faro e Marinha Grande. Em 1981, ocupava um pouco mais de área (1,5%) e con-

centrava muito mais população (18%). De 1981 para 1991, algumas freguesias (20 freguesias) passaram para os territórios anteriormente tratados e outras (16 freguesias) aproximaram-se do próximo tipo ("urbano moderadamente populosos"). Nas áreas metropolitanas este padrão perde representatividade nos centros tradicionais, os quais entram em processos de perda demográfica. Em 1981, algumas cidades também se realçam (Portimão, Faro, Évora, Castelo Branco, Marinha Grande, Coimbra, Ovar, Póvoa do Varzim – algumas delas transitam para a tipologia anterior em 1991). Assim, a perda de representatividade deste grupo deve-se aos processos regressivos nos centros tradicionais da cidade.

Em 1991, o "urbano populoso" e "urbano muito populoso" concentram 25% da população em 1,5% da área. São sobretudo as coroas residenciais dos activos metropolitanos e algumas freguesias mais populosas de algumas pequenas cidades médias.

Urbano moderadamente populoso

Os territórios do Urbano moderadamente populoso são a matriz dos índices intermédios e altos. No entanto, tem um índice de alojamentos por edifício muito elevado e densidades populacionais por freguesia muito variáveis. São territórios moderadamente populosos (pesos populacionais razoáveis nas várias franjas etárias) e aqui reside uma massa significativa de activos do sector terciário e do secundário (índices altos). Na estrutura da freguesia domina o terciário económico e a população com 25 aos 64 anos.

Neste padrão territorial reside 12% da população do Continente, ocupando 2% da área, em 2% das freguesias. Em 1981, a classe correspondente tinha 9,5% da população e ocupava 3% de área. Houve um processo de reforço demográfico e o indicador alojamentos por edifícios ganha definição. É também um padrão dominantemente metropolitano.

Urbano moderadamente denso

São territórios que apontam ser de transição. As classes intermédias dominam nos indicadores. O peso populacional é razoável (classe intermédia inferior) em todas as franjas etárias e em termos de actividades evidencia-se um peso razoável (superior) dos residentes activos no terciário económico e social e no secundário e altas taxas de actividade. As densidades populacionais não são altas (classe intermédia).

Neste padrão territorial reside 13% da população do Continente, ocupando 5% da área, em 4% das freguesias. Em 1981, os valores eram aproximadamente iguais (13% de população em 6% de área). Ao contrário dos padrões anteriores, este não é exclusivo das áreas metropolitanas. Se por um lado, está no rebordo exterior das áreas metropolitanas, por outro evidencia-se pontualmente por todo o território do continente, fazendo emergir um urbano moderadamente denso.

2.4. O centro das metrópoles

Os centros das metrópoles merecem um enfoque especial. Os processos de despovoamento e de envelhecimento da população foram tão intensos, sobretudo em Lisboa, que as suas características são muito semelhantes às verificadas nos Territórios Rurais. Nos centros das metrópoles residem cada vez menos pessoas e os que ficaram são os mais velhos e já não activos. As dinâmicas populacionais são regressivas. Só o indicador "alojamentos por edifícios" é naturalmente e significativamente diferente dos Territórios Rurais. Esta aproximação no comportamentos dos demais indicadores determinou que os Territórios Rurais e o Centro das duas metrópoles ficassem na mesma categoria territorial. De 1981 para 1991, a população residente diminuiu e a área em "crise da cidade tradicional" acentuou-se.

De 1981 para 1991, o território nacional ficou aparentemente mais rural em termos de área e mais urbano em termos populacionais.

[Quadro n.º 1]

TERRITÓRIO	População (%)	Área do continente (%)
Rural despovoado e muito regressivo	5%	32%
Rural despovoado e regressivo	8%	18%
Rural	13%	50%
Urbano difuso industrial	8%	2%
Rural agrícola despovoado	14%	27%
Os territórios de transição	15%	12%
Rural e Urbano	37%	41%
Urbano, jovem e muito populoso	15%	0.5%
Urbano populoso	10%	1%
Urbano moderadamente populoso	12%	2%
Urbano moderadamente denso	13%	5%
Urbano	50%	8.5%

3. Dinâmicas e tipologia de Áreas Urbanas[4]

3.1. Tipologia Urbana

Partindo de uma análise territorial ao nível das freguesias, passa-se para uma perspectiva analítica em torno das áreas urbanas[5]. A principal questão é esta: que dinâmicas estão a atravessar as cidades e os territórios urbanos?

---

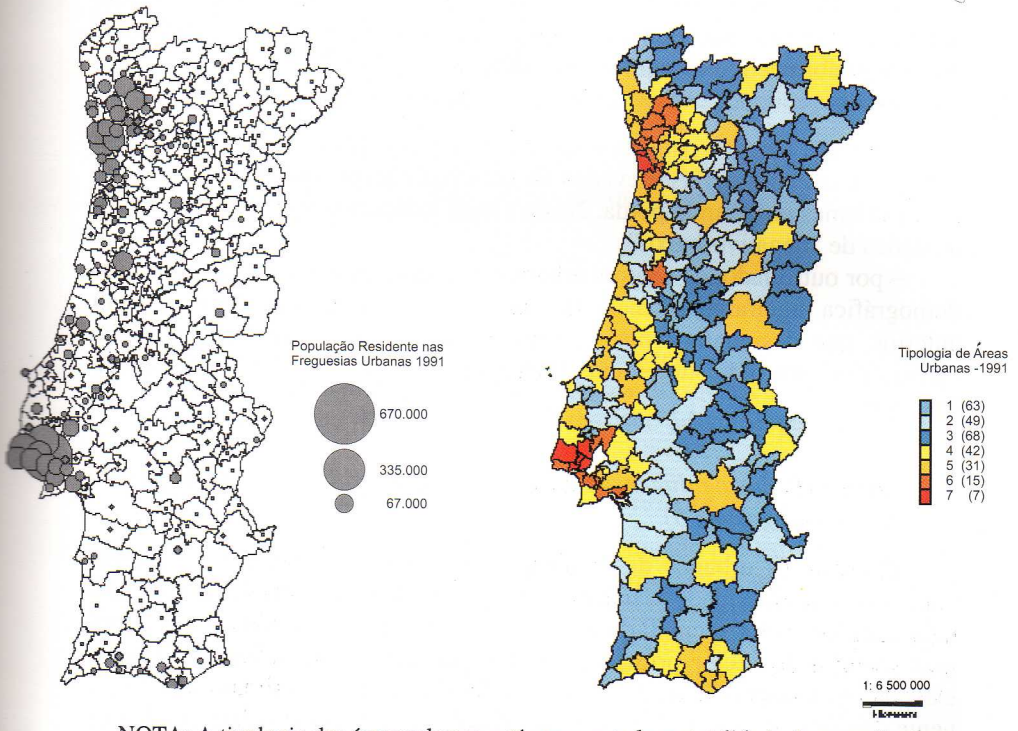
5 Ver figuras n.º 3 e 4

6 A Tipologia de Áreas Urbanas foi aprovada pela 158º Deliberação do Conselho Superior de Estatística na reunião plenária de 3 de Julho de 1998 e publicada no Diário da República, II Série, de 11 de Setembro de 1998.

No Continente podem definir-se quatro grandes tipos de áreas urbanas:

Áreas urbanas regressivas e envelhecidas
Áreas urbanas em perda
Áreas urbanas de dimensão e estrutura demográfica intermédia
Áreas urbanas dinâmicas e jovens

Fig. N.º 3 e n.º 4



NOTA: A tipologia das áreas urbanas está representada na totalidade do concelho, embora ela só se refira à área urbana (freguesias urbanas do concelho)

Áreas urbanas regressivas e envelhecidas (figura n.º 4 – código 3)

São áreas urbanas de fraca dimensão populacional, marcadas por uma estrutura etária muito envelhecida, onde há uma forte representatividade das famílias de pequena dimensão, o número de alojamentos por edifício é muito baixo e em termos de actividades dominam os residentes activos no sector terciário de natureza social. Neste tipo evidenciam-se indicadores classificados de "muito baixo", designadamente: dimensão dos centros urbanos muito fraca, população jovem (0-14 anos e dos 15-24 anos) muito pouco representativa, população residente activa e sectores de actividade sem expressão

nacional. Neste contexto regressivo e pouco representativo ao nível do Continente, há dois indicadores que emergem: a população residente com mais de 65 anos e a população residente activa no terciário de natureza social. São, assim, áreas urbanas débeis marcados por estruturas populacionais envelhecidas e com uma estrutura de actividades suportada pelos serviços públicos de natureza social.

Áreas urbanas em perda (figura n.º 4 – código 1 e 2)

São áreas urbanas de fraca dimensão populacional e em perda, marcadas por uma estrutura etária envelhecida e uma densidade populacional fraca. Neste tipo dominam indicadores classificados de "baixo" e "fraco".

Podem-se identificar nesta classe dois *clusters* urbanos:

– por um lado, os pequenos centros ou áreas urbanas, com fraca dimensão populacional e níveis elevados de envelhecimento, que designamos por Áreas urbanas em grande perda. Nesta classe realçam-se os indicadores classificados de "negativo-baixo".

– por outro lado, os centros urbanos com uma dimensão e uma estrutura demográfica ligeiramente mais favorável que os identificados no *cluster* anterior, que designamos por Centros Urbanos em razoável perda. Nesta classe dominam indicadores classificados de "negativo-fraco" e "razoável-inferior".

Áreas urbanas de dimensão e estrutura demográfica intermédia (figura n.º 4 – códigos 4 e 5)

São centros urbanos de dimensão intermédia no contexto em estudo, com níveis de densidade razoáveis, onde há localmente uma forte representatividade do sector secundário e uma fraca importância do terciário de natureza social e do sector primário. No entanto, estas áreas urbanas têm uma elevada representatividade de residentes activos no sector primário no Continente. Neste tipo de territórios urbanos dominam indicadores classificados de "razoável superior" e "razoável inferior".

Podem-se também identificar neste tipo dois *clusters* urbanos:

– os centros urbanos onde domina a classificação de "razoável superior" e "razoável inferior". São os designados Centros urbanos de transição (código 4).

– os centros urbanos com uma estrutura e uma dimensão demográfica marcada por indicadores classificados de "positivo-alto" e "razoável-superior", designados Centros urbanos de transição-positiva (código 5).

Áreas urbanas dinâmicos e jovens (figura n.º 4 – código 6 e 7)

As Áreas urbanas dinâmicos e jovens apresentam uma forte dimensão demográfica no contexto nacional, com uma estrutura etária muito jovem, onde residem a grande maioria dos residentes activos do sector secundário e do terciário, com um número de alojamentos por edifício muito elevado e onde a presença da mulher no mercado de trabalho é relevante. Neste tipo áreas urbanas dominam indicadores classificados de "elevado" e "muito elevado. Nesta classe está representada a maior força demográfica urbana do país e também aqui podem-se identificar dois *clusters* urbanos:

– os centros e áreas urbanas com indicadores classificados de "positivo--elevado" ou "positivo muito elevado". São grandes concentrações urbanas residenciais (código 6).

– os centros e áreas urbanas com indicadores classificados dominantemente de "positivo-muito elevado. São as maiores concentrações residenciais do Continente (código 7).

3.2 Padrão territorial do mosaico urbano

As estruturas tipológicas apresentadas traduzem-se num padrão urbano que por vezes acompanha outras vezes descola do mosaico territorial apresentado anteriormente. Analise-se então o mosaico urbano-espacial.

Estruturas urbanas débeis e frágeis na maioria do território nacional

A maioria do território do Continente é pontuado por estruturas urbanas muito débeis (áreas urbanas de muito fraca dimensão populacional) e com estruturas demográficas muito frágeis (populações envelhecidas e variações da população estáveis ou negativas). São os pequenos centros urbanos da rede complementar. Os territórios envolventes são regressivos e os pequenos centros urbanos acompanham essas dinâmicas regressivas. Assim, numa vasta área do território do Continente prevalecem os centros urbanos regressivos e envelhecidos e os centros urbanos em perda. Só as cidades de dimensão intermédia contrariam as dinâmicas regressivas e descolam do contexto urbano envolvente: Chaves, Bragança, Vila Real, Guarda, Viseu, Covilhã, Castelo Branco, Portalegre, Elvas, Évora, Beja e Santiago do Cacém. Neste conjunto destaca-se Vila Real, Viseu, Covilhã, Castelo Branco e Évora.

Nesta extensa mancha territorial pontuada pela debilidade dos pequenos centros da rede complementar evidencia-se ainda o seguinte:

– a fragilidade urbana é muito intensa e contínua sobretudo no Vale do Douro, no Norte Alentejano e no Pinhal Interior;

– a fronteira também contribui para o reforço da fragilidade urbana das áreas interiores.

– a fragilidade urbana atinge ligeiramente o litoral na Região Centro e na Região de Lisboa e Vale do Tejo, e claramente no Alentejo (prolongando-se até ao Algarve).

Estruturas urbanas dinâmicas em territórios circunscritos

Entre Viana do Castelo e Coimbra, na direcção norte-sul, e do Porto a Vila Real, na direcção oeste-este, desenha-se um extenso triângulo caracterizado pela presença de estruturas urbanas dinâmicas e relativamente jovens. Nesta extensa mancha emergem alguns Centros Urbanos dinâmicos e jovens, designadamente a cidade de Braga, o Sistema Urbano do Vale do Ave (Guimarães, Santo Tirso e Vila Nova de Famalicão), a Área Metropolitana do Porto (com destaque para o Porto e Vila Nova de Gaia) e a cidade de Coimbra.

A mancha perde vitalidade para oriente, aparecendo o Vale do Sousa a fazer a transição entre uma metrópole dinâmica e um interior claramente regressivo. No Vale do Sousa dominam áreas ou centros urbanos de dimensão e estrutura demográfica intermédia. Para sul, aparentemente emerge um extenso eixo urbano até Coimbra, tendo uma bifurcação para o litoral, entre Águeda e Aveiro/Ílhavo.

Em Lisboa e Vale do Tejo, realça-se a Grande Lisboa e a Península de Setúbal. Nesta área, sobressai Lisboa, Oeiras, Sintra, Amadora, Loures e ainda Vila Franca de Xira, Cascais, Almada, Seixal, Barreiro e Setúbal (estes últimos fazendo parte de um *cluster*-urbano diferente). Esta mancha urbana apresenta uma forte vitalidade demográfica e uma dimensão demográfica muito significativa. Trata-se de uma estrutura mais densa e mais concentrada do que a da Área Metropolitana do Porto. Enquanto na A.M.Porto só as áreas urbanas de dois concelhos estão no patamar superior da tipologia urbana, na A.M.Lisboa há cinco concelhos que apresentam áreas urbanas no tipo superior.

No Oeste realça-se Alcobaça e Torres Vedras (Caldas da Rainha, Mafra e Peniche numa classe inferior) e na Lezíria do Tejo, sobretudo Santarém (Almeirim e Benavente numa classe inferior). No Médio Tejo, uma estrutura policêntrica constituída por Abrantes, Tomar, Torres Novas e Entroncamento emerge, mas são áreas urbanas características de um tipo inferior.

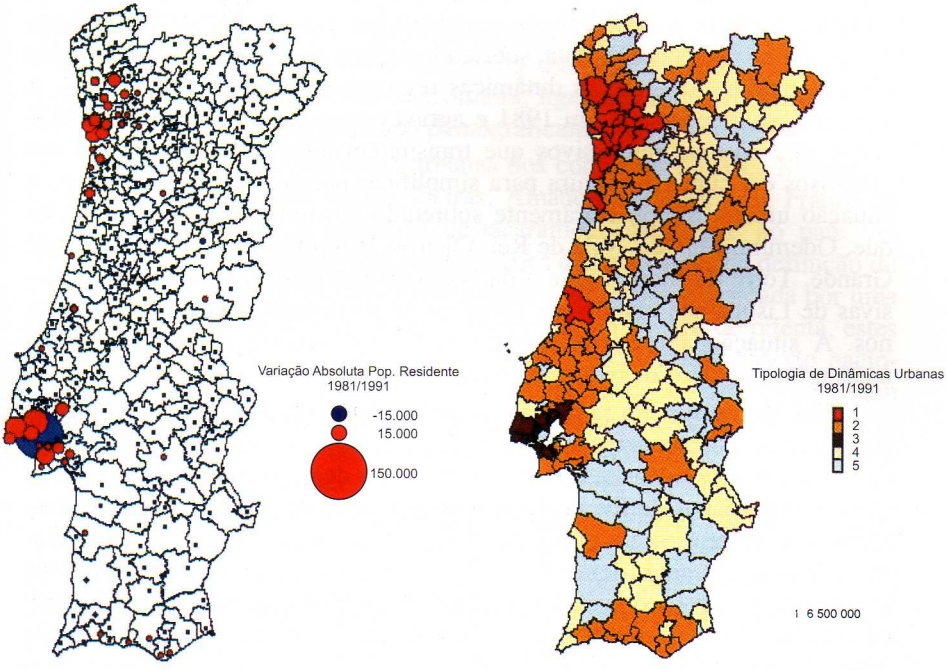
No Algarve, a mancha urbana linear impõe-se de Lagos até Tavira, com destaque para Faro, Olhão, Loulé e Portimão.

Concluindo, evidencia-se claramente uma estrutura forte e concentrada em torno de Lisboa e uma outra mais estendida e menos concentrada em torno do Porto.

3.3. Dinâmicas na década de oitenta

Em 1981, a tipologia urbana era em linhas gerais muito semelhante. Na década de oitenta, o Continente dividiu-se em dois sectores que retratando sobretudo dois processos em curso: um estável-regressivo ou regressivo (figura n.º 6 – códigos 4 e 5) e outro dinâmico (figura n.º 6– códigos 1, 2 e 3).

Fig. N.º 5 e n.º 6 – Dinâmicas urbanas – 1981/1991



NOTA: A tipologia das dinâmicas urbanas está representada na totalidade do concelho, embora ela só se refira às dinâmicas da área urbana (freguesias urbanas do concelho)

Admitindo-se como ponto de partida estes dois processos, pode-se sistematizar o seguinte:

a) Processos urbanos regressivos e "ilhas" de esperança

A grande maioria das áreas urbanas do país manteve ou perdeu densidade populacional, população jovem e dimensão populacional. Perderam claramente população dos 15 aos 24 anos, população residente potencialmente activa e representatividade no Continente. Os mais idosos diminuíram a representatividade nacional mas ganharam peso local. As modificações na estrutura da população residente activa marcaram de forma menos significativa esta classe de variação.

Concluindo, na década de oitenta a maioria das áreas urbanas dos concelhos do Continente "encolheram" ou "imergiram", acompanhando de perto o movimento de perda demográfica de grande parte do território nacional.

Será ainda de realçar que a Cidade de Lisboa e do Porto sentiram também claramente um processo de perda demográfica. Lisboa perde densidade populacional, peso demográfico e população de várias idades. No Porto, as dinâmicas são regressivas mas menos acentuadas.

Nos territórios em perda, os centros urbanos também sentiram a situação piorar na década de oitenta, sobretudo na Região do Alentejo e na Região Centro interior-sul. Aqui as dinâmicas regressivas foram muito intensas. A situação era preocupante em 1981 e agravou-se para 1991. Podem identificar-se três *clusters* regressivos que transmitem diferentes intensidades dos processos em curso (na figura para simplificar não foram representados). A situação urbana piorou claramente sobretudo em nove concelhos: Monchique, Odemira, Marvão, Vila de Rei, Oleiros, Pampilhosa da Serra, Pedrogão Grande, Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa. As dinâmicas regressivas de Lisboa são claramente idênticas às verificadas nestes centros urbanos. A situação agravou-se também significativamente em 39 centros ou áreas urbanas, todos da rede complementar.

Nos territórios em perda, as áreas urbanas em geral acompanham os processos de imersão territorial, emergindo, no entanto, algumas urbanidades com dinâmicas residenciais positivas (as "ilhas de esperança"). No Alentejo, só as áreas urbanas de Évora, Santiago do Cacém, Elvas, Vila Viçosa e Portalegre emergiram face a uma dinâmica urbana regressiva dos restantes centros urbanos. Abrantes demarca-se positivamente face a um contexto urbano envolvente pouco favorável. Na região Centro interior, a estrutura policêntrica salientou-se, com Castelo Branco, Fundão, Belmonte, Guarda, Pinhel e Almeida, Seia-Oliveira do Hospital, as áreas urbanas dos concelhos envolventes a Viseu, e ainda Lousã e Condeixa-a-Nova. Em Trás-os-Montes e Alto Douro emergem as dinâmicas positivas de Bragança, Macedo de Cavaleiros, Miranda do Douro, Chaves, Boticas e Murça.

b) Processos urbanos dinâmicos no tecido urbano do noroeste e a explosão da área envolvente de Lisboa (figura n.º 6)

Um número significativo de áreas urbanas localizadas em concelhos dominantemente localizados no litoral registaram um processo claramente positivo. No Norte, destaca-se uma extensa área residencial em torno do Porto, de Valença a Oliveira do Bairro, dirigindo-se claramente para o interior em direcção a Vila Real e em direcção a Viseu. O Vale do Douro, claramente regressivo, estende-se do interior até Castelo de Paiva e trava e bifurca esta dinâmica residencial.

As famílias diminuíram de dimensão, o sector secundário aumentou claramente, a densidade também subiu e áreas urbanos aumentaram de população residente. Esta mancha está marcada por um anel exterior, caracterizado por uma forte entrada da mulher no mercado de trabalho, uma diminuição clara do peso dos residentes activos no sector primário e um reforço muito alto da população residente activa do sector secundário. São áreas urbanas

marcadas por processos de industrialização, numa clara substituição das actividades primárias.

Mais a sul, entre a Figueira da Foz e a Área Metropolitana de Lisboa também se desenha uma extensa mancha urbana claramente dinâmica: em todo o Pinhal Litoral, quase todo o Oeste (excluindo Mafra, Peniche, Óbidos e Bombarral e Nazaré) e parte da Lezíria do Tejo (excluindo Chamusca, Alpiarça e Coruche). A cidade de Coimbra, ligeiramente a norte desta mancha, na década de oitenta, declinou demograficamente.

A grande maioria das áreas urbanas dos concelhos da Área Metropolitana de Lisboa (Cascais, Sintra, Oeiras, Amadora, Loures, Vila Franca de Xira, Almada, Seixal e Barreiro) destacaram-se claramente no país. As dinâmicas foram explosivas e as modificações determinantes na definição do perfil dos anos noventa. A Área Metropolitana de Lisboa é marcada por uma *cluster* específico: os territórios mais atractivos. Na década de oitenta, estes territórios urbanos conquistaram dimensão demográfica no contexto nacional, em todos os níveis etários. Os residentes activos do secundário perderam força absoluta e o terciário de natureza social aumentou claramente também em termos absolutos. A densidade e o peso demográfico continuaram a aumentar significativamente. Todos os indicadores em análise registaram variações positivas-muito elevadas ou positivas-elevadas, com a excepção naturalmente da "população residente activa do sector primário" e a "proporção de idosos na área urbana", que naturalmente perderam muita representatividade na década de oitenta. Foi a área do país que em termos demográficos mais fortaleceu.

No Algarve, como já se referiu, os processos residenciais intensificaram a estrutura linear urbana. Os centros ou áreas urbanas aumentaram de dimensão residencial, a densidade populacional cresceu, os mais jovens ganharam peso relativo e o terciário social e económico atingiu uma maior expressão.

4. Conclusão

Partindo dos pressupostos enunciados no início do texto sintetiza-se o que foi demonstrado.

1. É verdade que na década de oitenta as metrópoles e as cidades estenderam-se e os espaços de residência alargaram-se. O tecido urbano está a perder continuidade e a ficar mais fragmentado. Esta afirmação é sobretudo válida no Noroeste, em torno do Porto. Em Lisboa, os processos aparecem mais concentrados e contínuos a esta escala de análise. No Algarve, as dinâmicas residenciais também são fragmentadas mas lineares.

2. Os limites entre as cidades e os campos diluíram-se. O urbano estendeu-se e novas morfologias urbanas e/ou rurais surgiram. Foram identificados padrões territoriais nos processos em curso. As categorias habituais de "cidade" e "campo" ou "centro" e "periferia" mostraram-se insuficientes perante a complexidade de padrões e dinâmicas. Extensão, dilatação, comple-

xidade, densidades irregulares, dinâmicas descontínuas foram características presentes nesta apresentação. Ficou provado que a cidade está a transformar-se e algum rural a urbanizar-se. A partir das características da população residente já é claro que estão a surgir e a construírem-se novas configurações territoriais.

3. Por outro lado, ficou claro que um vasto território está em despovoamento e as pequenas cidades e os pequenos centros nem sempre resistem a estes processos regressivos. Os pequenos centros urbanos cada vez crescem menos e o "campo" perdeu drasticamente a sua massa demográfica. Os territórios em perda aumentaram a sua área e aparentemente o "campo" estendeu-se. Está a haver transformações que estão a mudar a organização territorial. Enquanto as cidades intermédias resistem e dão alguma sustentabilidade ao Sistema Urbano Nacional, os pequenos centros urbanos (sedes de municípios, centros de uma rede urbana complementar) por vezes não conseguem travar as dinâmicas regressivas e não resistem a uma mudança no sentido de uma perda demográfica residencial.

4. Os processos em curso na Área Metropolitana de Lisboa distinguem-se claramente das dinâmicas do Porto e áreas urbanas envolventes. Tendencialmente, o sistema urbano está a estruturar-se em torno destas duas estruturas urbanas. Os centros tradicionais das cidades de Lisboa e do Porto estão também em perda residencial. Entre Coimbra e Lisboa tem-se registado algum dinamismo nos pequenos centros ou cidades intermédias, desenhando uma estrutura aparentemente polinucleada (ainda em construção). A expansão urbana está também a afectar quase todos os centros urbanos dos concelhos do Noroeste e a mancha residencial parece estar a estender-se para sul em direcção a Águeda e em direcção a Viseu. Fora das manchas urbanas metropolitanas destaca-se, pelas características do seu dinamismo, Aveiro e Leiria. Coimbra está num processo de perda, mas a sua dimensão populacional e as suas características populacionais ainda se destacavam no sistema urbano em 1991. O Algarve diferencia-se pela sua linearidade urbana. Fora disto, são as pequenas "ilhas urbanas" (cidades de dimensão intermédia) que emergem num vasto território imerso ou em imersão.

FORMAS E ESCALAS DA URBANIZAÇÃO DIFUSA - INTERPRETAÇÃO E INTERVENÇÃO NO *NO* DE PORTUGAL*

*Álvaro Domingues***

1. Introdução

O objectivo deste artigo é o de contribuir para a clarificação e para a operacionalização do conceito de "urbanização difusa". Nesse sentido, os dois primeiros pontos, pretendem identificar e explicar a família de conceitos e de dinâmicas de interpretação associadas a estas formas centrífugas de urbanização, territorialmente descontínuas e não homogéneas; salienta-se também a imprecisão e a instabilidade dos seus limites, a progressiva desadequação em relação à malha administrativa e a dificuldade em encontrar formas de política urbanística e de ordenamento do território capazes de interpretar e regular estas novas morfologias e processos. No ponto seguinte, usando dois estudos de caso no NO de Portugal (a conurbação difusa do Vale do Ave e uma parcela da periferia da Área Metropolitana do Porto, AMP), pretende-se ilustrar empiricamente os princípios teóricos organizados anteriormente e apresentar exemplos de política de intervenção, variando as escalas e os contextos: a macro-escala do Vale do Ave, onde o processo de urbanização difusa resulta da coalescência urbana e da densificação de um "distrito industrial" pontuado por aglomerados urbanos de pequena/média dimensão; e a micro-escala da intervenção na periferia metropolitana da AMP, num contexto de forte défice de qualidade e de organização do território urbanizado.

2. O "estado da arte"

i) Decididamente, o tema da "urbanização difusa" ocupou uma posição central nas áreas científicas que concorrem para o estudo das cidades. No urbanismo, depois de um longo período em que o adjectivo era contraditório com o sujeito, o novo conceito foi-se impondo, embora, por motivos e em contextos diferentes, a "cidade jardim" de Howard, a "broadacre city" de Lloyd Wright, ou a "cidade linear" de A. Soria, o princípio da "descompactação" urbana estivesse já claramente presente.

---

* Tradução do artigo «Formes i escales d'urbanització difusa», in *Documents d'Anàlisi Geografica*, 33, 1998, pp. 43-53.

** Geógrafo, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Inforgeo, 14, Lisboa, Edições Colibri, 1999, pp. 43-64

Na Geografia Urbana, o conceito de *Megalopolis* de J. Gottmann (Gottmann, 1961) é já premonitório de uma "nova ordem urbana": expansiva, nebulosa, policêntrica, descontínua, estilhaçada, etc. O conceito de subúrbio como um anel residencial regulado pela dinâmica de um centro já não se ajusta a este conceito/processo, agora feito de coalescências urbanas, organizado por eixos e onde o *espaço relacional* (interdependências multi-focais; densidade de relações num território alargado e mais ou menos intensamente urbanizado) e o *tempo* (a distância-tempo encurtada pelo automóvel e pela auto-estrada, que comprimiu o espaço e reduziu a fricção territorial), se sobrepuseram a uma ordem urbana anterior estruturada pela proximidade física, pela contiguidade do tecido construído, pela cidade compacta e pela oposição centro/periferia: "(...) O *suburban sprawl*, mesmo que imenso e desconcertante por via da sua estrutura em nebulosa, não implica o declínio dos velhos centros urbanos; pelo contrário, isso poderá querer dizer que o seu poder de atracção é maior que nunca" (Gottmann, 1961,185/186).

Entre muitos outros, a *Disappearing City* de Peter Hall (1990); a *Edge City* de J. Garreau (1991); a *100 Mile City* de Deyan Sudjic (1992); a *Fractured Metropolis* de Jonathan Barnet (1995); a *Metapolis* de François Ascher (1995), ou a *Ipercittà* de André Corboz (1994), constituem frescos impressionistas da nova cidade-região, produzida a partir da expansão territorial e da diluição dos limites das áreas metropolitanas.

ii) Noutro registo, e na sequência da "Terceira Itália" de A. Bagnasco (1977), a urbanização difusa tem sido estudada, sobretudo, por autores italianos a propósito da caracterização do padrão territorial do Nordeste e Centro da Itália (o denominado modelo NEC). Basicamente, o modelo NEC caracteriza-se por (cf., entre outros, Fuà e Zacchia, 1983; Becattini, Belland e Falorni, 1983 e Innocenti, 1988):

– um território intensamente urbanizado e pontuado por uma rede densa de centros urbanos de pequena e média dimensão;

– um suporte viário denso, estruturado pelo traçado dos principais eixos viários e complementado por uma rede capilar de vias de menor importância;

– um padrão difuso de localização industrial dominantemente constituído por empresas de pequena dimensão;

– uma matriz rural, que permanece, anterior ao processo de industrialização, embora cada vez mais diluída pela dinâmica de urbanização extensiva e pela industrialização.

O "Campo Urbanizado" surge, assim, como uma resultante de um intenso "efeito urbano" presente numa área anteriormente rural (cf. Becattini, Bellandi e Falorni, 1983, 47-66). Paralelamente, essa nebulosa urbano-industrial difusa de características eminentemente dispersivas, articula-se com efeitos de polarização protagonizados pelos principais pólos urbano-terciários de cidades com raízes históricas profundas (cf. Arcangeli, 1988).

A densidade de fluxos (pessoas, mercadorias,...) organizados de forma errática e multipolar, a indefinição dos limites físicos dos aglomerados urbanos e a sequência espacial, sem solução de continuidade, de fragmentos urbanos ora semelhantes, ora distintos, encaminham-nos para uma estratégia de análise de características sistémicas que evidencia, sobretudo, a coesão funcional do conjunto e, à escala micro, i.e., dos diferentes fragmentos do sistema, as dinâmicas próprias dos diversos elementos. Utilizando as palavras de Boeri e Lanzani (1992, 46/47), este *"mosaico" sistémico* tanto pode ser "uma rede interconectada e figura de conjunto, como a adição progressiva e casual de elementos parciais, de labirinto de lugares dotados de uma exclusiva coerência interna, que surgem como sequência de *fragmentos urbanos*".

A dinâmica da urbanização fora dos aglomerados tradicionais, embora, aparentemente, possa ser identificada como um processo de "contra-urbanização", desenvolve-se, no quadro do modelo difuso, num contexto que subverte os processos convencionais de urbanização a partir de centros urbanos claramente identificados na sua forma e limites. Desta forma, a propósito da região do Prato, A. Pedrolli distingue duas trajectórias distintos: uma de tipo "expansivo e centrífugo" (ajustado à tipologia do campo urbanizado), apoiada no aumento da mobilidade e no uso extensivo do solo; e outro de tipo "implosivo e centrípeto", identificado com a densificação da malha tradicional das cidades (cf. Pedrolli, 1990, 50).

G. Dematteis propõe uma interpretação alternativa, partindo da crítica às conclusões precipitadas sobre o significado da contra-urbanização: "*(esta) consistirá essencialmente numa mudança de escala na organização territorial urbana (...)* que tende a produzir modelos de localização onde a cidade e o campo, os centros urbanos, individualmente, e o conjunto do sistema urbano, adquirem configurações espaciais cada vez menos definidas localmente". Este novo contexto urbano à escala regional resultaria de uma *"dilatação espacial da rede de interdependências funcionais"*. Trata-se, portanto, de uma nova fenomenologia urbana e não da sua negação, como deixaria transparecer a interpretação semântica da palavra "contra-urbanização" (cf. Dematteis, 1988, 106-115). Esta nova concepção alargada da realidade urbana fundamenta-se sobretudo em critérios de coesão funcional e de identificação de redes de interrelações; é, portanto, um *espaço relacional, topológico*, estranho aos princípios morfológicos identificadores da cidade densa, centrípeta e fisicamente limitada.

Dematteis identifica este sistema urbano como sendo de tipo "reticular". O autor admite que embora o uso do conceito de "rede urbana" não seja novo (ele é utilizado para identificar um sistema de centros urbanos supostamente ligado por uma rede de relações de tipo hierárquico, segundo modelos inicialmente desenvolvidos por Christaller e Lösch), a sua operacionalidade, pelo menos em termos do modelo hierárquico convencional, tem vindo a ser posta em causa. À medida que se aprofunda a urbanização difusa, os antigos "lugares centrais" tendem a diluir-se na mancha urbanizada, as "áreas de

influência" sobrepõem-se, surgem novas centralidades fora dos aglomerados tradicionais, e as hierarquias rígidas são perturbadas por processos de especialização urbana que produzem mais efeitos de complementaridade do que de dependência hierárquica. Um dos principais agentes dessa especialização é a emergência de serviços qualificados despoletados pelas diversas fileiras industriais que caracterizam os "distritos industriais" do campo urbanizado.

Como resultado disso, a redistribuição da oferta dessas funções centrais segue uma trajectória espacial selectiva, originando redes multipolares baseadas na estabilização e no aprofundamento das especializações locais. O modelo hierárquico tradicional tenderia, assim, para uma progressiva instabilidade, à medida que as relações evoluíssem para situações de maior *complementaridade entre centros especializados*. Estes são, genericamente, os princípios que fundamentam a "retícula urbana" que Dematteis propõe (cf. Dematteis, 1990; Dematteis, 1991 e Emanuel, Dematteis,1990). Metaforicamente, a "retícula urbana" corresponde a uma forma "explodida", à escala regional, dos aglomerados urbanos convencionais.

Uma das morfologias mais recorrentes da urbanização dispersa à escala regional, corresponde àquilo que Boeri e Lanzani denominam como a *"estrada-mercado"*: "... segmentos ou eixos de estrada que nos últimos anos foram rapidamente povoados por actividades comerciais ... dispostas, no caso em que o modelo não se estruturou em alguma coisa pré-existente, numa lógica de relação com a estrada e não de uma lógica de relação entre os edifícios" (cf. Boeri e Lanzani, 1992, 51). Esta forma de urbanização linear, combinando usos do solo e funções que existem de uma forma compacta nos aglomerados urbanos, constitui um elemento alternativo de referência e de polarização a outras centralidades mais convencionais: "a estrada-mercado tende, por si só, a tornar-se um ponto de referência na urbanização difusa", local dotado de efeitos de centralidade, mas também "lugar de encontro e lazer" (idem, 1992, 51).

O modelo da urbanização difusa não se esgota, no entanto, na estrada-mercado. Para além do próprio crescimento aglomerado das cidades que pré-existiam ao processo de industrialização e de intensificação da urbanização difusa – cujos "limites", de resto são bastante imprecisos –, há ainda outras tipologias de formação mais recente que se desenvolvem a partir de nós de forte conectividade e que correspondem às intersecções dos eixos principais que estruturam a urbanização difusa. O modelo de conjunto resulta, portanto, de "uma gramática compósita" que articula o "isótopo" da dispersão com a "força de gravidade" de alguns núcleos com configurações mais estáveis (cf. Boeri e Lanzani, 1992, 50).

O mosaico completa-se com a existência de espaços abertos mais ou menos extensos e contínuos, limitados (mas também pontualmente interrompidos) pelo território edificado. Desde as grandes manchas florestais, até aos usos agrícolas do solo com uma estrutura fundiária mais retalhada pela retícula urbana, estes espaços não construídos constituem o que resta da matriz

rural da "cidade difusa". Em situações de maior densidade do povoamento e da localização das actividades económicas e, ao mesmo tempo, na ocorrência de uma maior pulverização da propriedade fundiária, a grande questão está em perceber o novo estatuto que está atribuído a esta tipologia de espaços; são, como adiantam Boeri e Lanzani, "peças de uma nova condição urbana ... normalmente ignoradas pelos planos por serem demasiados extensos para se tornarem parques urbanos ou jardins, e demasiado reduzidos para serem destinados a um uso agrícola extensivo" (Boeri e Lanzani, 1992, 53). Ao nível sócio-económico, estes espaços são uma das bases das estratégias da pluriactividade típicas do modelo de industrialização rural difusa, ao mesmo tempo que são altamente pressionados, constituindo reserva de solo para a construção urbana. A resolução desta tensão passa exactamente por decifrá-los como elementos da "nova condição urbana" e, a partir daí, ajustar-lhes soluções consequentes.

Este é apenas um dos problemas da política urbanística para o padrão da urbanização dispersa. Outros derivam da necessidade de qualificação de um espaço público às vezes contraditório (por exemplo, na cidade-estrada onde se misturam usos conflituais de estrada e de rua), da política de localização de equipamentos, do ordenamento industrial, da requalificação dos novos aglomerados urbanos "polares", da gestão de recursos naturais (nomeadamente os recursos hídricos, normalmente com altos níveis de poluição de origem industrial e doméstica), da infraestruturação urbana, etc., (para o caso do Médio Ave, ver, a este respeito, Portas, 1986 e Portas, Sá e Afonso, 1990).

Em Portugal, este tipo de modelo é claramente identificável e tem sido, sobretudo, estudado no NO urbano-industrial do litoral atlântico de Portugal. Com cerca de 32% da população do País (3 milhões de habitantes e uma densidade média de 422 hab/Km^2) e 8% do território, o "Norte Atlântico", inclui a Área Metropolitana do Porto (cerca de 1 200 000 hab.), 8 cidades no escalão de 41 000 a 100 000 habitantes, 9 no escalão de 21 000 a 40 000 e 1 no escalão de 10 a 20 000 (cf. GEOIDEIA, 1993).

3. Que fazer com este conceito?

Por vias disciplinares diferentes e identificada em contextos espaciais muito díspares (desde os EUA, à Europa ou ao Japão), a "cidade difusa" (cidade de baixa densidade, metrópole expandida, conurbação, metapolis,...) é hoje aceite como um facto inegável, pelo menos ao nível do seu reconhecimento e da interpretação da sua dinâmica.

Menos consensuais são as propostas de intervenção, de regulação e de qualificação da nova "cidade emergente" (Geneviève e Chalas, 1997): o hibridismo, a fragmentação, a descontinuidade, a ruptura, a dissimetria, a variedade, o caos, a desordem,... e muitos outros adjectivos, surgem quase sempre de forma negativa, por oposição à nostalgia da cidade compacta. É mesmo frequente encontrar os dois discursos "desligados": um sobre a cida-

de, a histórica, a dos planos e a das utopias; outro sobre o "resto", o subúrbio, a expansão descontrolada, o território vago e instável.

Na primeira, supostamente a "verdadeira" cidade, aposta-se num urbanismo de transformação, de qualificação, de preenchimento de vazios; na segunda, propõem-se soluções como se da primeira se tratasse, as mais das vezes através de intervenções pontuais, desligadas de um plano ou estratégia de conjunto. A banalização do urbanismo por projectos (sejam frentes de água, conjuntos habitacionais, parques tecnológicos, interfaces logísticos, ou reabilitação de bairros periféricos degradados), funciona também como obstáculo para a compreensão do conjunto.

Continua, assim, a persistir uma ideia dualista desta nova construção urbana, segundo a qual a cidade "emergente" continua a ser constituída por um (ou uns) centro(s) – a matriz histórica, o lugar da identidade, da concentração de instituições, actividades e serviços modernos e de carácter direccional –, e uma mancha circundante, instável e incaracterística de "subúrbios", zonas residenciais, industriais, aeroportos..., uma espécie de colagem aparentemente desorganizada, labiríntica, ilegível e sem identidade definida.

Esta ideia de centro e de periferia, de "cidades e arredores" é, em si mesma, a negação do reconhecimento do que é a complexidade, a forma, a extensão territorial e a coesão funcional das novas nebulosas urbanas. Por outro lado, é muito negativo pensar as políticas de requalificação urbana tendo por base essa dicotomia e assumindo assim um estatuto de dependência e de marginalidade desses "subúrbios", "periferias", "espaços marginais", ou "espaços intersticiais".

Ao nível da definição de políticas urbanísticas coerentes com a forma e a dinâmica da cidade difusa, permanece, assim, um grande vazio. Para isso contribui um conjunto de situações, que, na nossa opinião, derivam, entre outros, dos seguintes grupos de questões.

3.1. O alargamento territorial e a complexidade dos sistemas e redes de mobilidade, provocando:

– Processos de urbanização "metastásicos" (ASCHER, 1995), territorialmente descontínuos e que catalisam intensos efeitos de urbanização adjacentes aos nós do sistema arterial de comunicações (auto-estradas, circulares urbanas, rede ferroviária regional, TGV, etc.). Forma-se assim, uma "cidade-arquipélago", onde a focalização em cada uma das "ilhas" esconde o sistema de articulação do conjunto. Desigualmente posicionadas no espaço relacional em termos de acessibilidade e de posicionamento estratégico, estes espaços dotados de níveis e atributos diferentes de centralidade, constituem, no seu conjunto, uma grande diversidade de mais-valias locativas adaptadas a usos dominantes muito distintos;

– o desenvolvimento de zonas residenciais de primeira e segunda habitação de luxo, preferidas por grupos sociais em que o elevado poder de mobilidade e de rendimento lhes permite usufruir de condições muito valorizadas

em termos de qualidade ambiental e paisagística; o mesmo é válido para outros conjuntos residenciais procurados por populações com menor poder de mobilidade mas locativamente compensadas pela existência de transportes públicos (serviço periférico de caminho-de-ferro, por exemplo);

– a instalação de zonas logísticas (aeroportos, centros multimodais, zonas portuárias, etc.) e de actividades, valorizadas pela disponibilidade de solos e pela boa acessibilidade face às redes metropolitanas, regionais ou supra--regionais;

– a promoção de parques temáticos onde se instalam uma grande diversidade de actividades, desde os parques tecnológicos, as feiras e parques de exposições, os "business parks", ou as novas indústrias do lazer;

– a localização de centros comerciais regionais (o modelo do *shopping mall* americano) cada vez mais plurifuncionais, misturando o comércio, com a restauração, com o lazer, complementados cada vez mais com unidades hoteleiras, escritórios e zonas residenciais,... enfim, o protótipo da génese e da evolução da "edge city" de J. Garreau (cf. Garreau, 1991);

– a expansão de novos complexos universitários, ora próximos do modelo do *campus* anglo-saxónico, ora integrados em parques de I&D.

Estas e outras ocorrências acentuam a diversidade do mosaico urbano, reconfigurando um novo sistema de centralidades, posicionadas nos nós de uma malha cada vez mais alargada e que actuam como estruturantes de um sistema de mobilidade multi-focal em tudo diferente ao desenho polar dos fluxos radiais centro-periferia, que caracterizam a metrópole convencional. A imprevisibilidade de tais ocorrências, quantas vezes resultantes de um urbanismo operacional de natureza estratégica despoletado por oportunidades, obriga a revêr profundamente os modelos e práticas do planeamento e do urbanismo.

3.2. O alargamento territorial da cidade emergente e as dificuldades em lhe adaptar uma novo modelo de "governância"

À crise do planeamento e do urbanismo racionalista, mesmo no contexto da cidade consolidada, acrescenta-se agora um outro factor de "deriva": a malha administrativa não coincide com os limites (móveis) do território urbanizado. Acresce também que nestes espaços alargados sobrepõem-se tutelas várias, especializadas, e com níveis de decisão territorialmente sobrepostos, não articuladas e com desigual poder e recursos.

Neste contexto, o novo plano não poder ser uma simples ampliação do antigo plano de urbanização, nem o resultado do somatório dos diferentes planos, projectos ou políticas que as diversas entidades que regulam o território urbanizado entenderem levar a cabo.

Desta situação podem resultar soluções e contradições várias:

– Um jogo excessivo de concorrência onde ganham os mais fortes, contribuindo assim para o aprofundamento das desigualdades no interior da sociedade-território da urbanização difusa;

– um urbanismo de base contratual, por projectos mais ou menos tematizados, atendendo mais a interesses privados ou públicos, do que a estratégias de reequilíbrio do novo mosaico urbano;

– uma dificuldade em elaborar e tornar consensual uma agenda de temas considerados estratégicos, por excesso e confrontação de visões localistas a quem só interessa a discussão em conjunto nos temas que corresponderem a interesses locais;

– um aprofundar de desequilíbrios de captação de receita ou de pressão de despesa, sempre que não existam condições de perequação entre as diferentes unidades administrativas funcionalmente integradas nas novas construções urbanas (cf. Rusk, 1993, para o caso dos EUA);

3.3. O alargamento territorial da cidade emergente e a dificuldade na definição de objectivos estratégicos em matéria de políticas urbanas.

Uma vez que a arquitectura administrativa tem dificuldades em acompanhar as novas métricas urbanas, torna-se necessário compatibilizar vários níveis (territoriais e por sectores de intervenção) e fórmulas de concertação, assumindo que se torna cada vez mais inoperacional uma regulação de tipo holístico (do tipo da que estava presente na geração dos planos racionalistas).

Essa compatibilização ou articulação estratégica, podendo operacionalizar-se através fórmulas contratuais (público/público e público/privado), através de figuras de urbanismo operacional, não dispensa um *"macro-plano" de estrutura*, pelo menos ao nível da definição das grandes opções quanto ao desenho das redes, nós e sistemas de acessibilidade que estruturam a coesão funcional do território urbano.

Embora se tenha perdido quase completamente a capacidade de prevêr as transformações e os seus agentes (uma das miragens do planeamento clássico), a consensualização deste macro-plano permitiria diversificar as situações de "indiferença locativa", dotando o território de uma malha mais propícia à localização mais equilibrada das funções portadoras de centralidade/atractividade, de criação de emprego e de qualificação urbanísica.

O objectivo da diversificação das oportunidades na cidade alargada – a génese e o reforço das centralidades periféricas, enquanto elementos de (re)equilíbrio, sobretudo dos espaços mais marginais e desqualificados – terá que ter como condição esta transformação de uma malha de tipo radio-centrico, numa estrutura reticular com um maior grau de conectividade e de articulação entre o sistema arterial e os sistemas de próximidade.

A diversidade da condição urbana resultante dos processos extensivos de urbanização e a sua instabilidade – desde as dinâmicas de estruturação macro-territoriais, às permanências e mudanças ao nível micro –, exigem sistemas de regulação, ou "modelos de governância", como agora se diz, ao mesmo tempo mais eficazes e mais flexíveis. F. Ascher, a propósito da operacionalização do princípio da subsidiaridade na "metapolis" refere justa-

mente que "para gerir um sistema mais complexo, é preciso operacionalizar, ao mesmo tempo, uma organização menos vertical e mais descentralizada e reforçar e tornar mais eficazes os instrumentos e instituições centralizadas" (Ascher, 1995,158/159).

Ora, o que se passa, ou por défice de concertação entre entidades locais (municípios, no caso de Portugal), pela fragilidade das entidades metropolitanas, ou por falta de coordenação dos investimentos sectoriais do Estado Central, é que o não reconhecimento político-administrativo da urbanização difusa origina uma situação de "dupla deriva dos planos": diferentes instituições actuam em competências e territórios também diferentes.

Assim, a intervenção urbanística no mosaico urbano acaba por revelar-se descoordenada e sem qualquer tipo de enquadramento de natureza estratégica e macro-territorial, coisa que acontece em domínios de actuação de natureza estruturante (concepção e programação dos sistemas rodoviários de alta capacidade, por exemplo), ou não (pequenas intervenções mono ou plurifuncionais correspondentes a projectos localizados).

3.4. Que sustentabilidade na cidade alargada?

O quarto tema recorrente a propósito da urbanização difusa é o tema da sustentabilidade (de facto, um conceito mais claro no seu enunciado, do que na sua operacionalização). Os territórios da urbanização difusa constituem, no seu conjunto, uma "cidade de baixa densidade" fortemente "predadora" de solo e de recursos (paisagísticos, aquíferos, terrenos agrícolas, frentes de mar, etc.).

A extensão territorial das frentes de urbanização de génese ilegal ou não, dificilmente se pode fazer acompanhar de investimentos infraestruturais mínimos ou de uma regulação urbanística que contrarie as malhas labirínticas que se vão produzindo.

A má qualidade ou o défice do espaço público é também outra das características apontadas: num processo de urbanização em que, no caso do NO português, se fez sobretudo na sequência de milhares de pequenas decisões individuais, ou de grandes loteamentos em que o espaço público se reduz às vias de acesso e a alguns locais de estacionamento, outra coisa não seria de esperar. A antiga rede de caminhos rurais suportou uma grande parte desta urbanização, o mesmo acontecendo com as estradas municipais e nacionais. Como resultado temos hoje estradas-ruas que dificilmente articulam usos incompatíveis; camiões e peões; traçados irregulares sem capacidade para as novas cargas urbanas; rupturas súbitas de escala entre vias dimensionadas e caminhos estreitos; interrupções de malha; etc.

Nas formas de urbanização relativamente abertas, os espaços livres, florestas ou terrenos agricultados, permanecem como algo residual que nunca é entendido como parte integrante de um (novo) modelo de urbanização. O predomínio da pequeníssima propriedade fundiária, torna estes espaços em

espaços de conflitualidade, sobretudo nas áreas onde se regista uma forte pressão para a auto-construção, aproveitando pequenas parcelas de terreno próprias ou de familiares localizadas em zonas *non aedificandi*. Muitos analistas sociais dizem justamente que este processo resolve as dificuldades de acesso à habitação de uma ampla camada social que procura uma habitação individual e um pequeno terreno para auto-produção agrícola. Outros, de feição mais tecnocrática, não reconhecem efeitos positivos da transformação da parcela agrícola em parcela urbana (que, de facto, aumentou a produção e a produtividade agrícolas), evidenciando os custos de infraestruturação que esse modelo acarreta (esquecendo também os custos sociais e infraestruturais da cidade compacta...), e procurando ainda adaptar o velho método do zonamento a um padrão de urbanização onde a mistura de usos esteve presente desde a sua génese.

No entanto é também verdade que sendo impossível infraestruturar toda a área urbanizada, sobretudo em termos de saneamento básico, as rupturas ambientais começam a ser evidentes. Não só porque os sistemas ligeiros e individuais de rejeição de resíduos acabam por contaminar os aquíferos subterrâneos, porque as fábricas misturadas no tecido difuso também para isso contribuem, mas porque também se vão progressivamente contaminando cursos de água cuja despoluição se revela depois um processo extremamente oneroso e complicado devido à excessiva proliferação dos pequenos (e grandes) agentes poluidores.

Quando a urbanização difusa toca áreas sensíveis – frentes de mar e rio, por exemplo – as questões ambientais são ainda mais delicadas e difíceis de controlar devido à forte pressão imobiliária.

4. Apresentação de casos

Feitas estas considerações gerais, apresentamos de seguida dois exemplos de definição de estratégia de intervenção em contextos de urbanização difusa, variando modelos e escalas. O primeiro caso resume uma proposta de política urbana para um território que poderia ser um "distrito industrial" à maneira da "Terceira Itália". O segundo corresponde a uma proposta de intervenção na Área Metropolitana do Porto, numa área contígua à cidade do Porto.

A. O Plano do Sistema Urbano do Vale do Ave

O Médio Ave, território integrado no já referido "Norte Atlântico", caracteriza-se por ser uma região urbano-industrial, densamente ocupada por um padrão de urbanização e de industrialização rural difusa com cerca de 430 000 habitantes distribuídos por 4 municípios. A região é conhecida pela sua importância económica: um "distrito industrial" especializado na fileira da indústria têxtil-vestuário, com profundas raízes na génese da industrialização da produção doméstica do linho no séc. XIX.

A partir de 1986, o Médio Ave tem sido objecto de inúmeros programas de desenvolvimento regional, despoletados por duas razões principais: a crise da indústria por pressão do processo de globalização, e os graves défices de infraestruturação (sistema viário e saneamento básico, sobretudo) criadores de graves rupturas ambientais (poluição das linhas de água superficiais e toalhas freáticas). Atendendo à variedade e tipo de políticas e planos (infra-estruturação, acessibilidades, emprego, diversificação produtiva, formação profissional, política social, etc.), destacaremos aqui apenas a componente urbanística ao nível "macro-territorial" dessas intervenções, desenvolvida no Plano Estratégico do Sistema Urbano do Vale do Ave (AMAVE, 1993). Escolhemos esta escala, por serem melhor conhecidas as intervenções ao nível municipal e infra-municipal.

O Plano Estratégico do Sistema Urbano do Vale do Ave, elaborado no âmbito de um programa nacional de reforço do sistema de cidades médias (PROSIURB), é um plano da iniciativa da Associação de Municípios local, a AMAVE.

As grandes opções do Plano Estratégico do Sistema Urbano do Vale do Ave são as seguintes:

1. Cumprir os propósitos de política urbana enunciados pelo PROSIURB, tendo como referência central a complementaridade no financiamento e programação das candidaturas a outros programas regionais e sectoriais.

2. Trabalhar e aprofundar o conceito de "sistema" urbano, integrando na definição da estratégia urbana os diferentes tipos de aglomeração existentes no Vale do Ave. Para além das 4 cidades principais, torna-se também importante *consolidar um rede intermédia de nucleações, como primeiras âncoras de estruturação do modelo difuso.*

Apontamos, de seguida, um modelo e uma metodologia exemplificativas das formas de aprofundar o efeito sistémico.

Os sinais recentes das dinâmicas urbanas (de leitura mais clara nos principais aglomerados), facilitam a estruturação de uma *"Retícula Urbana", num contexto Policêntrico.*

Entendemos por "Retícula Urbana" uma estrutura urbana constituida por aglomerações de dimensão desigual, fisicamente próximas e cuja lógica de relacionamento funcional, além de conter elementos de hierarquização, se baseia cada vez mais na densificação do inter-relacionamento entre centros especializados.

Nesta situação, a evolução tendencial é a de que: a complementaridade é mais importante do que a dependência; a inter-dependência funcional é mais importante do que a subserviência ou o domínio hierárquico; a cooperação entre os centros é mais importante do que a concorrência.

Entendemos o "Policentrismo" como um princípio de organização de sistemas urbanos complexos em que as "centralidades" (formadas pela aglo-

meração de funções de carácter mais ou menos direccional) ocorrem em vários pontos do território e possuem um conteúdo tendencialmente especializado: uma rede de centralidades entre as quais são cada vez maiores as interdependências, a mobilidade, a complementaridade e a conectividade.

Os elementos fortes que alimentam esta rede de centralidades especializadas correspondem a funções de serviços cujo perfil combina uma certa dimensão (e, por isso, um potencial de clientela que extravasa os limites municipais), com uma determinada especialização e qualificação de actividades de raio de influência territorial variável e, às vezes, sobreponível.

[Quadro n.º 1]

Cidade no novo modelo de crescimento extensivo	Cidade no modelo difuso da "Industrialização Flexível"
– Cidade não especializada	– Cidade não especializada
– Serviços de carácter rotineiro	– Serviços qualificados
– Funções dominantemente de: ▪ Comércio retalhista ▪ Serviços públicos ▪ Sector financeiro indiferenciado	– Emergência de outras funções mais dimensionadas e de maior efeito polarizador
– Áreas de influência numa lógica de proximidade	– Áreas de influência alargadas e sobrepostas; dilatação espacial das redes de relações funcionais
– Modelo hierárquico	– Complementaridade funcional entre centros próximos
– Predominância dos processos de: dispersão territorial das actividades industriais das actividades agrícolas do comércio e serviços rotineiros do povoamento	– Articulação de processos de dispersão e de re-centragem urbana: ▪ das actividades de serviços dos grandes equipamentos públicos de uso colectivo ▪ das universidades e estabelecimentos de ensino superior ▪ das estruturas de apoio técnico e tecnológico à indústria ▪ das estruturas e políticas de animação, cultura e lazer – Condições favoráveis a uma boa fluidez dos movimentos

Terciarização e re-centragem urbana serão, concerteza, os elementos fortes da referenciação das cidades e do seu relacionamento para dentro e para fora da região. O maior desafio para as políticas urbanas será, por isso, o de tirar partido das economias de aglomeração e das externalidades existentes nos maiores aglomerados urbanos, como condição favorável à emergên-

cia e consolidação de "meios inovadores" que promovam o desenvolvimento regional.

Assim, *a densidade funcional e relacional das cidades é mais importante do que a sua densidade populacional.*

Neste contexto, defendemos que o aprofundamento do modelo sistémico de relacionamento entre cidades, desenvolve-se segundo três princípios complementares, enumerados de seguida. É, no entanto, ponto assente, *que a coesão do sistema depende, antes do mais, do atingir de níveis mínimos de qualidade e de infraestruturação urbana*, sem os quais dificilmente se conseguirão suportar enquanto nós de uma rede.

a) – Um princípio de relacionamento seguindo uma *lógica hierárquica convencional.*

Este princípio assenta, sobretudo em efeitos de "massa" que determinam que quanto maior é a dimensão demográfica e funcional de um aglomerado urbano, maior é a sua propensão para fixar funções de natureza hierarquicamente mais importantes, mais dimensionadas e/ou mais especializadas e que possuem um raio de influência extra-urbano e extra-concelhio. A lógica de alguns investimentos públicos em redes de equipamentos de saúde e de ensino, seguem claramente o princípio hierárquico. No Sistema Urbano do Vale do Ave, a cidade de Guimarães (cerca de 60 000 habitantes) é, inquestionavelmente, aquela onde este princípio é mais claro.

b) – *Um princípio de complementaridade derivado da localização, em vários centros urbanos, de funções interdependentes e que se dirigem a clientelas comuns*, normalmente ao nível regional.

Podem-se apontar dois exemplos deste princípio:

b.1) – A existência de uma rede de complexos desportivos ou culturais, distribuida por diversos centros urbanos, mas com uma lógica comum de animação. Cada um destes centros, além de suportar os eventos de cada cidade ou concelho, individualmente, pode constituir um nó de uma rede articulada onde tenham lugar programações de eventos de âmbito inter-municipal. Assim, esses equipamentos podem ter uma gestão própria, mas, para efeitos da programação dos eventos desportivos supra-locais, ou de itinerâncias de espectáculos, essa instituição gestora deve participar regularmente num orgão comum de definição e de organização de uma política comum. Os princípios da rede e da complementaridade funcionam aqui como uma forma de obter economias de escala e recursos que consigam ultrapassar as limitações individuais de cada um dos nós da rede, para determinado tipo de realizações.

b.2) – A existência de diversos serviços avançados de apoio à indústria (Universidades, Politécnicos, Centros Tecnológicos, Agências de Desenvolvimento, etc.) que partilham uma mesma clientela-alvo (o sistema produtivo

regional) e que, apesar de localizados em diferentes cidades e possuirem formas institucionais distintas, se deveriam concertar numa espécie de "Conselho" onde se definiriam as principais linhas de estratégia a seguir, ou eventuais projectos em parceria.

c) – *Um princípio de complementaridade baseado no aprofundamento de especializações locais.* Este princípio, mais difícil de conseguir para todos os elementos do sistema, deve ser sempre equacionado a partir da pré-existência de "funções de ancoragem" da aglomeração de funções especializadas e interdependentes. Se essas âncoras não forem suficientemente fortes (em termos de dinâmica, dimensão, especialização e qualificação), é muito problemático que tais especializações se consigam projectar num espaço de influência supra-local.

3. *Articular as linhas de estratégia e os projectos com as orientações contidas em documentos já produzidos e aprovados, nomeadamente:*

– o *Plano Estratégico do Vale do Ave* (AMAVE, 1994)

– o *Plano Director de Turismo do Vale do Ave*, nomeadamente na promoção de produtos turísticos de forte incidência urbana que constam do documento.

– as propostas contidas nos vários *PDMs e planos de escala inferior*, e planos de actividades das Câmaras Municipais.

– as propostas e candidaturas a outros programas regionais e sectoriais de incidência regional no Vale do Ave.

4. *Privilegiar intervenções urbanas que complementem e rendibilizem investimentos na região*, nomeadamente ao nível da *acessibilidades e da infraestruturação básica.*

Recorde-se que, na generalidade, *os aglomerados urbanos do Ave não atingiram ainda os limiares mínimos de infraestruturação básica.* Reputamos de especial interesse:

– os projectos de infraestruturação rodoviária urbana (variantes, circulares, desnivelamentos, etc.) que cumpram duplamente um papel de coesão e estruturação dos aglomerados urbanos (sendo, portanto, peças de intervenção urbanística) e que sejam, ao mesmo tempo, elos fundamentais da acessibilidade e da conectividade da rede viária urbana e secundária com a rede estruturante, favorecendo assim, a fluidez de circulação no interior da região e a acessibilidade aos centros urbanos;

– os projectos de infraestruturação básica ao nível das redes de abastecimento de água e de drenagem de efluentes. Este tipo de projectos fazem todo o sentido no contexto do aproveitamento máximo do Sistema Integrado de Despoluição do Vale do Ave, SIDVA, e num futuro sistema intermunicipal de abastecimento de água em projecto;

– os projectos de "urbanismo verde" e de promoção da qualidade ambiental urbana que se interliguem com a Estação de Tratamento de Resíduos Urbanos (a ETRSU resultou de um investimento de iniciativa intermunicipal) ou com o futuro reaproveitamento das margens dos rios da bacia hidrográfica do Ave, especialmente nos seus segmentos urbanos.

5. *Equacionar os aglomerados urbanos enquanto referenciais de centralidade regional*, privilegiando, por isso, mais do que o seu peso demográfico, *a expansão e a diversificação das suas funções*. Como já foi referido, o tipo de tensões urbanas existentes na região, aconselha que se privilegie uma lógica de funcionamento sistémico assente não exclusivamente num princípio hierárquico, mas sim, na complementaridade entre centros especializados. No contexto como o do Ave – "uma população entre cidades"– *a estratégia urbanística só fará sentido se se apoiar fortemente no reforço da centralidade dos aglomerados urbanos e, ao nível das políticas estritamente urbanísticas, mais num urbanismo intensivo (de qualificação, de transformação e de consolidação da malha existente) do que num urbanismo extensivo*. Acresce-se ainda a necessidade de promover acções de requalificação da imagem das cidades, como forma de aumentar a sua atractividade e a sua consistência urbana.

6. *Ponderar devidamente as soluções de parceria* (público/público e público/privado) que, embora teoricamente desejáveis, no caso do Vale do Ave e por razões já apontadas, se revelaram de difícil operacionalização. Exceptuando as soluções intermunicipais negociáveis no contexto da Associação de Municípios do Vale do Ave, AMAVE, ou aquelas que resultam de acordos e contratos-programa mais ou menos assumidos pelas partes envolvidas (nomeadamente com instituições dependentes do Estado central), o clima da contractualização público/privado tem, quase invariavelmente, correspondido a situações em que o privado não está disposto a assumir riscos, passando essa responsabilidade para o público, se bem que esteja interessado em aproveitar eventuais lucros. As fórmulas da contractualização não estão ainda suficientemente amadurecidas para constituirem uma alternativa forte. O clima de "subsidiodependência" que se instalou um pouco por todo o lado, posiciona as associações e os privados de uma forma inadequada face à negociação com a esfera pública. Ao mesmo tempo, o "défice de sociedade civil" verificado na região, não proporciona, salvo raras excepções, um contexto favorável a esse tipo de negociação. Além disso, quer num contexto de hegemonia, quer num contexto de excessiva pulverização, é muito difícil legitimar a democraticidade das soluções, no primeiro caso, ou a viabilidade da sua operacionalização, no segundo.

7. Equacionar a *política urbanística como um instrumento de política de desenvolvimento regional*, tirando partido das vantagens da aglomeração

urbana de recursos institucionais e políticos. Neste sentido, e dada a situação de "dumping" social do Ave, terá todo o sentido centrar nos equipamentos e instituições urbanas um conjunto de *políticas de matriz social*, especialmente orientadas para *a inovação e para o reforço da oferta escolar* (convencional, de formação técnico-profissional, pré-primário, médio e superior) e para as *políticas de juventude* (especialmente nas áreas desportivas e de animação cultural). O primado da juventude decorre do (ainda) elevado peso da população jovem, a qual só poderá ser transformável em recurso local se se apostar numa política séria de formação de capital humano, tentando inverter o ciclo vicioso da entrada precoce no mercado de trabalho e da saída precipitada do sistema de ensino-formação.

8. Trabalhar uma *política sistémica de tipo incrementalista* (por pequenos passos, com possibilidades de corrigir tendências e fixar oprtunidades) que procure tirar partido de um sistema de *centralidades em rede* (modelo reticular policêntrico), através de:

8.1. sempre que possível, uma *divisão funcional não hierárquica* entre os centros urbanos, baseada em vocações específicas dos lugares, ainda que essas "vocações" se possam articular com princípios de relacionamento hierárquicos (é possível, assim, separar o nível hierárquico das funções localizadas, do nível hierarquico aparente de cada um dos centros);

8.2. uma *interacção de tipo não vertical* mas horizontal entre os centros, i.e., uma interacção bi-direccional segundo relações alternativamente de complementaridade ou de sinergia (centros com funções semelhantes que, através da integração em rede, realizam economias de escala): caso, por exemplo, da gestão integrada de um sistema de equipamentos desportivos para a realização de competições de desporto escolar interconcelhias; o mesmo para os centros, auditórios, casas da cultura, museus, bibliotecas e outras infraestruturas culturais, para a definição de políticas comuns ou de programas de animação e itinerância;

8.3. a *integração no interior de cada centro de uma fileira de actividades*, interconecatada, ou na base de relações económicas dirigidas ao interior da função de produção/distribuição, ou na base de relações interfuncionais residência/trabalho ou residência/consumo/lazer. Não se trata necessariamente de reforçar centros urbanos monoespecializados, mas de centros nos quais, graças à mistura funcional, se manifesta um verdadeiro "efeito-cidade".

8.4. *combinar de uma forma equilibrada os investimentos "de betão" com os investimentos de dominante "imaterial"*, evitando um modelo etapista (se os primeiros não avançam os segundos) e trabalhando numa lógica de complementaridade entre uns e outros.

8.5. *privilegiar uma metodologia de "projectos-piloto"* com objectivos, programação, recursos e actores claramente identificados, em detrimento de acções demasiado generalistas, de contornos vagos e remetidas para metas temporais indefinidas.

9. Finalmente, esta proposta sistémica e a própria inserção dos centros urbanos na nebulosa urbano-industrial difusa, só faz sentido se forem maximizadas as condições de *fluidez de funcionamento do sistema*. À medida que se vai completando a rede viária estruturante, é preciso intervir na rede secundária que suporta um tipo de fluxos de certa forma erráticos, mas que são a chave do funcionamento de um sistema urbano e produtivo territorialmente disperso.

B. A proposta de Plano de Urbanização de Rio Tinto/Baguim (cf. Sá, 1997)

O padrão urbanístico da Área Metropolitana do Porto, AMP, corresponde a um mosaico muito diversificado de situações. O processo de urbanização da AMP resultou de uma dinâmica espontânea de ocupação do solo, mais regulada pelo mercado e pelos agentes imobiliários, do que pela existência de planos. Ao nível municipal, a elaboração e aprovação recentes dos Planos Directores Municipais tiveram pouca importância no desenho deste padrão, uma vez que as maiores pressões de uso do solo pré-existiram em relação a esses planos.

A estrutura fragmentária que o território reproduz, possui, no entanto, uma lógica subjacente que, em traços gerais, pode ser interpretada identificando vários padrões dominantes.

O primeiro corresponde ao núcleo central da aglomeração, onde se verifica uma urbanização mais compacta e estabilizada e um uso quase contínuo do solo. Esta mancha engloba a quase totalidade do município do Porto e algumas extensões para os municípios da primeira coroa, bem como as áreas centrais dos municípios periféricos a Norte e a Sul.

O segundo, imediatamente contíguo ao primeiro, corresponde a uma mancha de urbanização descontínua, menos compacta e pouco estruturada se atendermos à forma convencional da cidade. Trata-se de áreas em processo acelerado de transformação, com problemas de legibilidade urbana e de infraestruturação.

O terceiro corresponde a nucleações compactas periféricas ao núcleo central (não classificadas em 1.) que, em todos os casos evoluíram a partir da densificação dos aglomerados urbanos-sedes de município ou de núcleos suburbanos que ora remontam a uma génese mais antiga (ligada com o caminho-de-ferro, por exemplo), ora foram catalisados pelos traçados viários mais recentes. Esta "polinucleação" deve, no entanto, ser entendida com algumas reservas, uma vez que existe uma grande desigualdade face aos efeitos de centralidade do núcleo central.

O quarto envolve os efeitos de urbanização linear que acompanham os eixos radiais mais importantes que ligam a AMP ao exterior (Estradas Nacionais, sobretudo). Neste caso é notória a importância do eixo Norte/Sul, desde sempre o mais importante, quer no contexto regional, quer no contexto nacional.

Finalmente, o último padrão corresponde à mancha de urbanização de baixa densidade, onde as pré-existências rurais são ainda muito fortes. Trata-se, como se pode verificar, de uma mancha muito retalhada onde se percebem algumas lógicas axiais apoiadas na rede de vias municipais e caminhos rurais, e situações de descontinuidade, ora explicadas pela permanência de pequenas manchas florestais, ora pela maior movimentação do relevo.

A proposta de plano aqui resumidamente apresentada faz parte de uma série de planos da mesma natureza que estão agora a ser produzidos pelos municípios da AMP. A Área Metropolitana corresponde a uma associação especial de municípios (criada por decreto-lei em 1991, mas, entretanto, não regulamentada em termos de competências e meios financeiros próprios) cujo orgão executivo é a Junta Metropolitana. A Junta tem funcionado de modo descontínuo – pelas razões já acima apontadas e por, nem sequer possuir uma tecnoestrutura própria –, com uma filosofia de concertação por projectos (tratamento de lixos, saneamento básico, água e projecto do Metropolitano), não possuindo nenhum documento de estratégia ao nível do ordenamento do território. Os próprios PDM foram produzidos de forma autónoma por cada um dos 9 municípios. Por outro lado, algumas questões estruturantes, como a definição das vias arteriais rodoviárias, são competência da Administração Central ou de instituições por ela tuteladas. Esta situação reflecte bem o problema da "governância" da cidade difusa (vêr atrás), nomeadamente a questão da concertação entre as diferentes entidades que exercem poderes em matéria de definição de política e regulação urbanística.

A área-objecto do Plano de Urbanização, RioTinto/Baguim, com cerca de 11.000 edifícios, constitui um padrão de urbanização de génese espontânea, não regulada por qualquer tipo de plano. Desde sempre entendida como uma periferia ou subúrbio da verdadeira "cidade", com o estatuto de marginalidade próprio dessa condição, aliás, extensível ao concelho a que pertence, nunca se cuidou de dar uma orientação estratégica ao processo de licenciamento das construções e loteamentos.

A análise da dinâmica construtiva entre 1985 e 1995, revela algumas tendências fortes do padrão aparentemente caótico da urbanização:

– a tendência mais evidente é a da urbanização linear ao longo das principais vias de acesso à cidade do Porto – rede de estradas nacionais e municipais –,dinâmica que se desenvolve a partir de uma lógica pré-existente;

– a segunda tendência corresponde à densificação de aglomerados originariamente rurais, por substituição, colmatação de vazios, e expansão de pequena dimensão das construções ao longo de caminhos rurais;

– a tendência mais recente corresponde à proliferação de loteamentos de dimensão variável, incluindo conjuntos cada vez maiores.

Predomina uma tipologia de moradias unifamiliares isoladas, geminadas e em banda (85.2% do total) com 1 ou 2 pisos, sendo expressiva a ausência de uma imagem urbana forte e identificável. O tecido observado caracteriza-se por uma desorganização generalizada, pela dificuldade em identificar

uma estrutura urbana coesa e por uma imagem onde os valores urbanos e rurais se confundem, não originando um sentido de urbanidade claro. Considera-se que a resolução deste problema é essencial para a qualificação do ambiente urbano da área.

A criação de uma estrutura de referência que caracterize e qualifique este tecido urbano implica, a detecção de zonas que, pela sua história e características morfológicas e funcionais, possuem um potencial de transformação capaz de absorver preferencialmente intervenções urbanas que qualifiquem e pontuem o referido tecido

Assim, a ideia forte do plano é a de, como primeira etapa da qualificação do conjunto e da criação de uma "imagem de cidade", intervir prioritariamente naquilo que se designou como *"Núcleos de Condensação Urbana"*. Estes núcleos, dotados já de alguma imagem urbana e de alguns efeitos de centralidade (existência de equipamentos de uso colectivo, comércio e serviços), constituirão uma espécie de ossatura, de referência de urbanidade para o território de vizinhança. As questões do controlo tipológico, do ordenamento de alinhamentos, e de beneficiação da rede viária assumem uma importância determinante. A qualificação do espaço público e o reforço de dotação de equipamentos e usos não residenciais ajudarão a consolidar esse sistema de referenciação.

5. Conclusão

Os dois casos apresentados revelam, na sua génese e evolução, situações e percursos distintos da urbanização difusa.

– O Médio Ave, apresentado por muitos autores como um caso paradigmático de urbanização rural difusa em tudo semelhante aos dos "distritos industriais" da Terceira Itália, constitui hoje um desafio para os modelos clássicos do urbanismo e do ordenamento do território assentes na dicotomia cidade/campo, nos modelos de cidade compacta e no princípio do zonamento. A maior parte da população e das actividades económicas (a indústria, em grande evidência) localiza-se "entre cidades", combinando formas mais ou menos compactas, lineares ou dispersas.

O grau de coesão funcional do processo de urbanização exige uma interpretação de conjunto, politicamente assumida, e coerente com os diversos instrumentos de política de urbanismo e de ordenamento do território. Essa interpretação, e as linhas de estratégia daí decorrentes, tem vindo a amadurecer, encontrando um cenário de amplo consenso no Plano Estratégico do Sistema Urbano do Médio Ave. Face à ameaça de tendências de maior compartimentação administrativa (existem dois projectos de criação de novos concelhos)[1], verifica-se, paralelamente um efeito de convergência das diferentes entidades (do Estado Local e Central) com responsabilidades na regulação do uso do solo e em investimentos de natureza estruturante.

---

[1] Entretanto já criados, Vizela, antes pertencente a Guimarães, e Trofa, a S.to Tirso.

Ainda é cedo para avaliar os resultados desta nova forma de entender e de intervir nos territórios da urbanização difusa. No entanto, estão criadas as condições mínimas para, do ponto de vista das estratégias e da definição de grandes opções, operacionalizar e coordenar um conjunto de intervenções tendentes a estruturar e a qualificar o território, tirando partido da diversidade da condição urbana que constitui o conjunto urbanizado.

– RioTinto/Baguim constitui um caso mais claramente classificável naquilo que hoje constitui a política de intervenção nas periferias metropolitanas. A grande extensão territorial dos denominados subúrbios e, pelo menos em Portugal, a génese quase espontânea (não regulada por qualquer figura de plano) do processo, juntamente com os problemas de infraestruturação e de falta de qualidade do espaço urbanizado, tornam impossível uma intervenção extensiva. Ao mesmo tempo, a fragilidade das instituições administrativas metropolitanas, explica a ausência de uma política metropolitana em matéria de ordenamento e de urbanismo capaz de orientar e traçar as opções e as prioridades dessa intervenção extensiva.

Assim, a grande virtude do Plano de Urbanização RioTinto/Baguim reside na conceptualização dos "núcleos de condensação urbana" e na explicitação de uma política urbanística que faz depender a estruturação progressiva do conjunto, do reforço funcional e da qualificação do espaço público destes núcleos. A ausência de uma centralidade periférica evidente (detectável noutros pontos da AMP) e suficientemente forte para estruturar o território de proximidade e tornar mais equilibrado o próprio espaço da metrópole difusa, transforma estes "núcleos de condensação" numa referência urbana forte, capaz de tornar o difuso menos confuso, e conferir princípios de leitura, de intervenção e de referenciação das periferias suburbanas.

Bibliografia

ARCANGELI, F. (1988), «Sviluppo Non-Metropolitano e Regioni Metropolitane Policentriche: Veneto ed Emilia» in R., INNOCENTI, (ed.), *Piccola Città & Piccola Impresa*, Franco Angeli, Milano, 149-176.

ARCHITECTURAL DESIGN, (1994), *The Periphery*, Vol. 64, 3-4, St. Martins Press, New York.

ASCHER, F. (1995), *Metapolis ou l'avenir des villes*, Editions Odile Jacob, Paris.

AUGÉ, M. (1992), *Não-lugares, Introdução a uma antropologia da sobremodernidade*, Bertrand Editora, Lisboa.

BAGNASCO, A. (1977), *Tre Italie – la problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Il Mulino, Bologna.

BARNETT, J. (1995), *The Fractured Metropolis*, Harper Collins, New York.

BECATTINI, G.; BELLANDI, M. e FALORNI, A. (1983), «L'Industrializzazione Diffusa in Toscana: aspetti economici», in G., FUÀ; C., ZACCHIA, *Industrializzazione senza fratture*, il Mulino, Bologna, 47-66.

BERRY, B. (1976), «The Counterurbanization Process: Urban America since 1970» in B. BERRY (ed.), *Urbanization and Counterurbanization*, Sage, New York.

BOERI, S. e LANZANI, A. (1992), «Gli Orizzonti della Città Diffusa», in *Casabella--Revista Internazionale di Architettura*, nº 588, Mondadori, Milano, 44-59.

CCCB (1994), «Atlas Histórico de Ciudades Europeas – Península Ibérica, Centro de Cultura Contemporània de Barcelona», Salvat Editores, Barcelona.

CDEE (1988), «Operação Integrada de Desenvolvimento do Vale do Ave», Centro de Documentação e Estudos Europeus, Porto, 2 Vols.

CEGEA (1993), «A Indústria – Estudo Estratégico sobre o conjunto de concelhos que compõem a AMAVE»; Centro de Estudos de Gestão e Economia Aplicada da Universidade Católica do Porto, Porto (polic.).

CORBOZ, A. (1994), «L'Ipercittà», in *Urbanistica*, n.º 103, Istituto Nazionale di Urbanistica, Roma, 6-10.

DEMATTEIS, G. (1988), «Contro-urbanizzazione e deconcentrazione: un salto di scala nell'organizzazione territoriale» in R., INNOCENTI, (ed.) *Piccola Citta & Piccola Impresa*, Franco Angeli, Milano, 100-115.

DEMATTEIS, G. (1990), «Modelli urbani a rete. Considerazioni preliminari», in F., CURTI e DIAPPI (ed.), *Gerarchie e Reti di Città: Tendenze e Politiche*, Franco Angeli, Milano, 27-48.

DEMATTEIS, G. (1991), «Nodi e reti nello sviluppo locale» in A., MAGNAGHI, (ed.), *Il Territorio dell'Abitare*, Franco Angeli, Milano, 249-268.

DOMINGUES, A., (1993), «Serviços às Empresas – concentração metropolitana e desconcentração periférica», Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2 vol. (dissertação de doutoramento, policopiado).

DOMINGUES, A. e MARQUES, T. (1987), «Produção Industrial, Reprodução Social e Território – materiais para uma tentativa de abordagem do Médio Ave», in *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n.º 22, Centro de Estudos Sociais, Coimbra, 125-144.

EMANUEL, C. e DEMATTEIS, G. (1990), «Reti urbane minori e deconcentrazione metropolitana nella Padania centro-occidentale», in D., MARTELLATO; F., SFORZI, (eds), *Studi sui Sistemi Urbani*, Franco Angeli, Milano, 233-262.

FIELDING, A.J. (1989), «La Contro-urbanizzazione nell'Europa Occidentale» in P., PETSIMERIS, (ed.), *Le Reti Urbane Tra Decentramento e Centralità*, Franco Angeli, Milano, 82-100.

FUÀ, G. e ZACCHIA, C. (1983), *Industrializzazione senza fratture*, il Mulino, Bologna.

GARREAU, J. (1991), *Edge City: Life on the New Frontier*, Doubleday, New York.

GENEVIEVE, D. e CHALAS, Y. (1997), *La Ville Émergente*, Ed. de l'Aube, Paris.

GEOIDEIA (1993), *Estudo de Avaliação dos Programas Regionais em Portugal* (1.ª Fase), Lisboa (policopiado, documento interno).

GOTTMANN, J. (1961), *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seabord of the UEA*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

HALL, P. (1984), *The World Cities*, Widenfeld & Nicolson, London (3.ª ed.).

HALL, P. (1990), *The Disappearing City*?, University of California at Berkeley, Working Paper 506.

INNOCENTI, R., (1988), *Piccola Città & Piccola Impresa*, Franco Angeli, Milano.

INNOCENTI, R.; GIGLI, P. e ZAMPI, P. (1990), «I confini delle aree metropolitane: il caso dell'area di Firenze-Prato-Pistoia», in G., PABA, (ed.), *La Città e il Limite*, Quaderni della Fondazione Michelucci, 2, Firenze, 102-113.

LACAYO, R. (1992), «This Land is Your Land... This Land is May Land», in *TIME*, n.º 20, Maio, 1992, 24-29.

LANGDON, P. (1995), *A Better Place to Live – Reshaping the American Suburb*, Harper Perennial, University of Massachusetts Press.

LEVY, J. (1994), «L'Espace Légitime – sur la dimension géographique de la fonction politique», Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris.

MARQUES, T. (1987), *Sistema Produtivo Industrial e Território – um estudo da Têxtil em Guimarães*, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa (polic.).

MARTINOTTI, G. (1993), *Metropoli – La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna.

MONCLÚS J. (ed.) (1998), *La ciudad dispersa; Urbanismo, Ciudad, Historia (I)*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona.

PABA, G. (ed.) (1990), *La Città e il Limite*, Quaderni della Fondazione Michelucci, 2, GEF, Firenze.

PEDROLLI, A. (1990), «I raporti tra configurazione e struttura economico-sociale nella metropoli terziaria» in G., PABA, (ed.), *La Città e il Limite*, Quaderni della Fondazione Michelucci, 2, GEF, Firenze, 56-60.

PETSIMERIS, P. (ed.) (1989), *Le Reti Urbane Tra Decentramento e Centralità*, Franco Angeli, Milano.

PORTAS, N. (1986), «Modelo territorial e intervenção no Médio Ave», in *Sociedade e Território*, n.º 5, 8-13.

PORTAS, N.; SÁ, M., e AFONSO, R. (1990), «Modello territoriale e intervento urbanistico nella regione del Medio Ave», in *Urbanística*, n.º 101, 37 – 55.

QUATERNAIRE (1993), *Estudo Estratégico sobre o Vale do Ave (vários relatórios temáticos)*, AMAVE, Guimarães, 1993.

QUATERNAIRE (1995), *Plano Estratégico do Sistema Urbano do Vale do Ave*, AMAVE, Guimarães (documento interno).

REBOIS, D. (org.) (1995), *EUROPAN 4 Construire La Ville sur la Ville; Transformation de Sites Urbains Contemporains*, Europan European Secretariat, Paris.

RUSK, D. (1993), *Cities Without Suburbs*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.

SÁ, M. (1986), *O Médio Ave*, Escola Superior de Belas Artes do Porto, Porto.

SÁ, M. (1997), *Plano de Urbanização de Rio Tinto/Baguim*, Câmara Municipal de Gondomar (documento interno).

SCOTT, A. (1988), *Metropolis: from the division of labor to urban form*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles.

SFORZI, F. (1991), «The Geography of Industrial Districts in Italy», In E., GOODMAN; BAMFORD (ed), *Small Firms and Industrial Districts in Italy*, Routledge, London & New York, 153-173.

SUDJIC, D. (1992), *The 100 Mile City*, A Harvest Original Harcourt Brace & Company, New York.

VAN DEN BERG et al. (1982), *Urban Europe: A Study of Growth and Decline*, Pergamon, Oxford.

VENUTI, G. (1987), *La Terza Generazione dell'Urbanistica*, Franco Angeli, Milano.

WALL, A. (1994), «The Dispersed City», in *Architectural Design*, Vol. 64, 3-4, St. Martins Press, New York.

AINDA EM TORNO DA FRAGMENTAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

*Teresa Barata Salgueiro**

Tanto na sua dimensão material como simbólica, o território é o espaço socialmente produzido pelos grupos humanos nas suas práticas associadas à produção e à reprodução social. Apesar de ser um produto, o território comporta-se simultaneamente como condicionante das práticas sociais subsequentes, as quais se configuram também na sua relação com esse mesmo espaço que as suporta. Deste modo, práticas sociais e espaço são duas realidades em constante interacção.

Com a mudança nos objectivos, valores, necessidades e técnicas altera-se a relação da sociedade com o espaço e, naturalmente, as formas materiais assumidas por este. A literatura do último quartel do século XX foi fértil em dar conta de mudanças na organização económica com a passagem da sociedade industrial para a dos serviços ancorada nas novas tecnologias da informação, processo acompanhado de alteração nos modos de organização do trabalho e nos processos de regulação. Cresceu o léxico com 'novos' (nova economia, novas tecnologias da informação, nova ordem internacional) e 'pós' para nomear essa sociedade emergente de pós-industrial, pós-fordista, pósmoderna, expressões distintas por aquilo que privilegiam como dimensão mais importante de transformação, a base da formação do produto, a organização do trabalho, o conjunto de valores e normas que a regulam. O enfoque na organização do sistema produtivo, com um modo de produção e um sistema de regulação específicos, especialmente o relevo dado às instâncias da regulação, tem levado ainda ao uso de expressões como capitalismo organizado versus capitalismo desorganizado, sistema fordista versus sistema de acumulação flexível.

Vencida a inércia que dificulta a reacção da organização territorial às mudanças no sistema produtivo e nos modos de regulação, as cidades sofreram transformações ajustando as formas às necessidades novas, embora com ritmos muito diferentes. Em termos simples, podemos dizer que esse processo envolveu duas fases, uma marcada pela importante expansão periférica e forte degradação das áreas interiores, outra de consolidação de novos equi-

* Universidade de Lisboa.

Inforgeo, 14, Lisboa, Edições Colibri, 1999, pp. 65-76

líbrios e revalorização de muitas áreas centrais. De um modo geral, nos anos 70 o território das cidades foi palco e testemunho de inúmeros sinais de declínio: desindustrialização e relocalização de pessoas e actividades para a periferia, desinvestimento com envelhecimento e abandono das estruturas construídas. Crescem as áreas abandonadas ou ocupadas com actividades obsoletas, cresce o desemprego e aumenta a pobreza, as cidades mostram-se desagradáveis, sujas e violentas. A caminho da falência a cidade parecia ser campo favorável aos discursos anti-urbanos do declínio e não se vislumbravam ou descortinavam-se mal os traços dos modelos que iriam emergir e que consubstanciariam uma nova cidade, uma nova ordem urbana.

As primeiras obras sobre esta cidade nova chamam a atenção para o importante papel que as cidades – algumas cidades – desempenham como pontos de amarração da economia global e dão conta de uma nova hierarquia de lugares em formação à escala mundial. Friedman(1986) fala de *world cities*, e Sassen(1991) avança o termo, hoje consolidado, de 'cidades globais', enquanto Castells(1989), para valorizar o papel desempenhado pelas modernas tecnologias da informação na reestruturação económica, usa a expressão 'cidade informacional'. Tanto Sassen como Castells dão conta do crescimento das desigualdades e da polarização social nessas cidades globais que são também uma 'cidade dual' (título do livro coordenado por Mollenkopf e Castells, 1991).

Análises a uma escala maior em várias cidades vêm entretanto explorando este último aspecto e falar de fragmentação, fragmentação dos tecidos sociais, fragmentação e explosão na produção das metrópoles e na apropriação do seu território pelos diversos grupos sociais, pelos indivíduos, pelas empresas.

Desde o 3.º congresso da Geografia Portuguesa, realizado no Porto em 1997, onde apresentámos uma comunicação sobre Lisboa, cidade fragmentada, no seguimento de uma linha de reflexão que tivemos ensejo de aprofundar no quadro de um projecto apoiado pela DGOTDU[1] que, em vários textos, fomos reelaborando essas ideias, acrescentando dados e desenvolvendo argumentos. Apesar de sentir que neste momento não consigo acrescentar mais nada de novo a este tema que considero de certo modo encerrado, a insistência do amigo Mário Vale e a ligação sentimental com a APG explicam que volte a ele, retomando mesmo extractos de textos anteriores.

O ponto de partida é de que está em formação uma nova forma urbana a que chamamos cidade fragmentada. Depois de enunciar as características desta cidade e as condições que propiciam a sua emergência, procuramos mostrar como elas se revelam em Lisboa.

Nas duas últimas décadas assistimos a profundas alterações que conduzem ao aumento das fragmentações do tecido social bem como da organiza-

---

[1] Projecto "Internacionalização, reestruturação económica e produção de novas marginalidades na região de Lisboa" desenvolvido entre 1995 e 1997 e financiado pela DGOTDU e FCT.

ção espacial. A fragmentação social refere-se ao aumento da diversidade da estrutura social, enquanto a fragmentação espacial respeita aos processos que fazem explodir os territórios e constróem a metrópole policêntrica. O instrumento privilegiado das transformações na sua tradução física foi a dinamização do mercado imobiliário nos meados dos 80s.

No domínio social, e ao contrário das perspectivas social-democráticas para a sociedade industrial que previam uma uniformização baseada no bem estar generalizado, vimos desenvolverem-se fortes tendências para o aumento das desigualdades em termos de rendimento e poder, nas sociedades capitalistas mais desenvolvidas. Em paralelo com a crescente polarização dos rendimentos, cresce a heterogeneidade social no sentido da pulverização em grupos determinados por factores de ordem vária, não necessariamente ligados numa estrutura hierárquica como as classes sociais tradicionais. Estes grupos identificam-se especialmente pelos estilos de vida e padrões de consumo na definição dos quais, para além do rendimento e da idade, entram a educação e a cultura, o sistema de valores e objectivos, as relações pessoais, entre outros.

A fragmentação espacial refere-se ao processo que "explode territórios com regionalismos e regionalizações de toda a ordem" (Souza, 1994:25) produzindo uma nova especialização do espaço no quadro do novo regime de acumulação em que "o sistema produtivo se fractura dando origem a um mosaico de territórios diferenciados" (Benko 1996:30). Estes processos de recomposição espacial produzem-se a todas escalas territoriais, da mundial à intra-urbana do bairro, não sem conflitos e, tal como podemos falar de uma nova divisão do espaço em resposta à nova divisão social do trabalho, podemos falar de uma nova organização urbana que articula em simultâneo processos de explosão das zonas tradicionais de actividades e de implosão de pessoas e de actividades anteriormente separadas.

A cidade fragmentada que está em construção tem quatro características principais. Em primeiro lugar esta cidade tende para o policentrismo, pois assiste-se à perda da hegemonia do "centro" e à multiplicação de "novas centralidades". De facto a metrópole policêntrica é constituída por vários pólos de emprego, de comércio, de serviços, de lazer, devido à desconcentração de actividades, e à redução da proeminência do centro principal. Nestas metrópoles assiste-se a uma valorização alargada de recursos, desde as novas acessibilidades ao prestígio ou às vistas, e a uma diversidade de actuações, desde a produção de novos sítios à recuperação dos antigos, a movimentos antagónicos de desconcentração e de re-centralização convergindo na formação de vários pólos com aspectos diferentes.

A segunda característica relaciona-se com a presença de enclaves socialmente dissonantes no seio de tecidos com uma certa homogeneidade morfo-social, base de uma nova organização em que há contiguidade sem continuidade. Começámos por identificar os enclaves pela dimensão social, por corresponderem à instalação de um grupo social com um cunho diferente

do conjunto dos residentes na área, mesmo que essa diferença social fosse acompanhada por uma diferenciação morfológica, como muitas vezes sucede com os condomínios fechados. Hoje pensamos que a lógica de enclave se estendeu às funções e, nesse sentido, podemos classificar o centro comercial Colombo e várias 'novas centralidades' como enclaves. Neste sentido mais amplo, enclave é um produto que se distingue da envolvente e traduz uma lógica pontal de produção e de apropriação do espaço.

Outra característica importante é o aparecimento de áreas funcionalmente mistas. A abordagem pela óptica das empresas e dos usos revela a coexistência, nalgumas áreas, de funções que anteriormente os princípios rígidos do zonamento funcionalista afastavam. Os novos centros e sítios caracterizam-se por uma maior mistura funcional porque mudaram as relações estabelecidas entre as actividades e algumas cavalgam a fronteira dos limites tradicionais entre sectores. Muitas vezes os mega-complexos imobiliários, base das novas centralidades, reúnem habitação, comércio, escritórios, hotéis e áreas de diversão e lazer. Vemos surgir escritórios e serviços às empresas nas novas zonas industriais ou indústrias nos parques de escritórios que, por isso, muitos preferem designar mais vagamente por "parques de negócios ou empresariais"; nos centros comerciais aparecem vários níveis de funções comerciais e serviços de restauração e lazer.

Em quarto lugar, na cidade fragmentada cresce a des-solidarização do entorno próximo porque os indivíduos e actividades participam cada vez mais em redes de relações (com movimento material ou só de informações) à distância, fonte dos fluxos complexos que cruzam o território, e que, no geral, não valorizam nem se exercem na proximidade imediata, porque as novas acessibilidades libertaram muitas localizações dos constrangimentos da proximidade. Tal como as cidades vão buscar sinergias às relações que estabelecem com outras e com territórios distantes e não mais ao seu hinterland imediato, os residentes nos enclaves de luxo nada trocam com os vizinhos que os cercam, usam todo o território, o da cidade e para além dela, de forma discreta e pontual, frequentam, com maior ou menor regularidade e frequência, outros fragmentos para desenvolver as práticas que constituem o seu quotidiano. Os padrões de actividades requerem agora uma frequentação discreta (no mesmo sentido do comportamento matemático das variáveis não contínuas) de territórios afastados uns dos outros.

Em termos de localização, parece impôr-se um certo carácter aleatório nas escolhas dos sítios que não seguem mais os eixos nem os princípios de localização tradicional. Ao mesmo tempo, e este podia ser um quinto elemento caracterizador, cresce a importância de cada sítio pelas suas características específicas, e fundamentalmente, pelo seu valor simbólico que contribui para a identidade das pessoas e das empresas nele instaladas ou que os frequentam, e para o seu reconhecimento por estranhos.

A emergência da cidade fragmentada não anula, por substituição, a cidade segregada característica do capitalismo industrial, não acabaram os

beaux quartiers nem os bairros sociais e continuam a fazer-se urbanizações exclusivas na periferia, mas insere-se nela. Deste modo, sobre um modelo macro onde podemos identificar uma segregação espacial – simultaneamente funcional e social –, é possível identificar a nível micro maior complexidade introduzida por realidades novas, designadamente as ligadas à nobilitação. Encontramos verdadeiras ilhas de luxo no seio de alojamentos populares ou, pelo contrário, barracas ao lado dos conjuntos de luxo e os sem-abrigo a invadir os espaços públicos das áreas mais ricas. A própria habitação social tenderá a ser menos segregada depois dos problemas surgidos em vários países nos grandes conjuntos periféricos desumanos. É também a esta geografia a nível micro que chamamos fragmentação do espaço.

Em textos anteriores mostrámos o mapa da organização social de Lisboa segundo o Censo de 1991 (Barata Salgueiro, 1997, 1998), as novas centralidades introduzidas pelos modernos complexos de escritórios (Barata Salgueiro, 1994) e centros comerciais (Barata Salgueiro, 1996), pelo que, neste texto nos detemos principalmente sobre a articulação com as causas que conduzem à nova forma de organização urbana.

Factores de Transformação

Os factores determinantes das transformações reconhecidas nas cidades radicam na recomposição do sistema produtivo e da estrutura social, no quadro de profundas alterações tecnológicas sobre a transmissão e tratamento da informação. A mudança económica condiciona a organização urbana directamente, pelo conjunto de opções relacionadas com a estrutura e localização das unidades do sistema económico e, indirectamente, pelos efeitos sobre os níveis de vida e de consumo.

Do lado das empresas, os aspectos da reestruturação económica relevantes neste contexto referem-se à crescente importância dos serviços, à flexibilização nos processos de trabalho e de localização, ao aumento da mobilidade de todos os factores de produção, com destaque para o capital, à crescente utilização das novas tecnologias da informação. Estes processos facilitam a segmentação do processo produtivo com relocalização de alguns dos seus segmentos em territórios onde a produção for mais eficiente, porque oferecem mão de obra a preço mais baixo, ou mais qualificada, entre tantos outros factores de decisão possíveis. Eles vão ter como consequência um aumento da fragilização dos territórios porque os recursos tradicionais perderam valor quando a mobilidade se tornou mais barata.

Tradicionalmente o território aparecia como um *stock* de recursos genéricos, no domínio das matérias primas e mesmo da mão de obra, mas hoje, com o aumento da concorrência, muitos dos recursos associados a um dado território são produzidos num processo de valorização de qualidades próprias em função de objectivos do desenvolvimento em que o território é "cada vez mais matriz de um processo contínuo de gestação de recursos, em parte espe-

cializados" (Veltz,1994 em Oliveira das Neves,1996). A necessidade de oferecer um produto 'composto' de acordo com as procuras dos clientes potenciais está na origem das campanhas de promoção e *marketing* territorial e foi acompanhada de intervenções mais ou menos vultuosas nos territórios das urbes.

Do lado das famílias merece registo o aumento dos rendimentos e a maior instabilidade no emprego. Cresce o emprego precário, o desemprego (com grandes diferenças entre os vários países) e as actividades de baixa remuneração, mas também se desenvolvem actividades muito bem pagas, alargam-se as possibilidades de duplo emprego. Paralelamente com a reestruturação económica assistem-se a importantes mudanças no domínio socio-cultural. São particularmente relevantes, para o nosso objectivo, as que se referem ao aumento do tempo de ócio e do lazer, à capacidade de movimentação das pessoas, dos bens e informações; a pluralidade de estilos de vida adoptados pelos indivíduos e o aumento da diversidade cultural, cada vez mais presente nas cidades que reproduzem o mundo na diversidade das suas culturas e produtos.

As mudanças enunciadas foram ainda acompanhadas por alterações nas políticas que progressivamente oscilaram entre a desregulação e uma maior intervenção. O declínio dos anos 70, a ameaça de falência orçamental de algumas cidades, a maior dificuldade de fazer previsões realistas, o fracasso de modelos de planeamento concebidos para economias em períodos de expansão, em paralelo com a defesa da subsidiariedade e a descentralização convergiram numa alteração das políticas a nível local.

Numa situação de aumento do desemprego e quebra dos rendimentos fiscais, os governos locais viram-se na necessidade de desenvolver estratégias capazes de atrair capitais e visitantes. Adoptou-se uma gestão de tipo empresarial e o planeamento estratégico. Deu-se a uma maior atenção à promoção e ao desenvolvimento do que ao ordenamento, o que se traduziu no desenvolvimento de políticas pro-activas em detrimento das tradicionais de resposta a problemas. Os municípios envolveram-se em acções de melhoria da imagem e promoção do seu território, por vezes de grande dimensão. Mesmo sem esquecer os objectivos de carácter social, cresce a valorização das medidas norteadas pelos objectivos económicos (selecção das obras de infra-estruturas, acções de *marketing* e de requalificação), de atracção de empresas, turistas e habitantes de qualidade, nos objectivos da intervenção pública. Existe naturalmente uma grande diferenciação no tipo e escala das intervenções, desde a compra e recuperação de um edifício com valor histórico e patrimonial a grandes operações como a da docas londrinas, desde a intervenção num pequeno terreno expectante para estacionamento ou jardim à reabilitação dos bairros históricos, desde o *lobbying* junto do governo para conseguir certos projectos ao realojamento de um grupo marginalizado.

No quadro desta mudança de política, as cidades promovem eventos que lhes dêem visibilidade e funcionem como catalisador de mudanças na paisa-

gem urbana de modo a melhor responder às necessidades do capital. Acções importantes de renovação urbana, ou mais lentas de reabilitação de edifícos e bairros, em conjunto com grandes investimentos nas acessibilidades e noutras infra-estruturas, têm vindo a modificar as paisagens urbanas no último quarto de século, a substituir espaços de produção por áreas de serviços e de lazer. Operações que requerem investimentos de grande vulto não raro inserem-se em esquemas de relação de novo tipo entre os principais actores da produção urbana, com destaque para associações e parcerias que reúnem entidades públicas de vários níveis da administração ou do mesmo nível e/ou instituições privadas.

Transformações em Lisboa

Apesar da grande inércia que existe na forma urbana, não parece exagero dizer que os últimos 15 anos foram palco de profundas mudanças em Lisboa e na sua região urbana. Houve uma enorme revolução nas acessibilidades com a construção de circulares há muito programadas (como a CRIL e a CREL), o eixo Norte-Sul, a auto-estrada para Cascais, a ponte Vasco da Gama e diversas ligações entre a cidade e a sua periferia imediata, entre esta e outras regiões. Outra mudança considerável ocorreu na zona ribeirinha conquistada para lazer em inúmeros troços desde Belém à doca dos Olivais.

Têm-se multiplicado as obras de conservação e reabilitação de edifícios, inseridas ou não em operações – estas lentas – de requalificação de bairros antigos. Houve importantes intervenções no domínio da habitação social com inauguração de novos instrumentos como o PER e a fixação de horizontes para acabar com as barracas. No entanto, continua a insistência em modelos de habitação social em grandes conjuntos característicos do modernismo e hoje muito criticados em todo o mundo. Apareceram os condomínios fechados, e expandiu-se a oferta de moradias e de quintinhas na periferia, crescendo a segunda residência.

A oferta comercial diversificou-se e multiplicaram-se as chamadas grandes superfícies que polarizam os movimentos dos consumidores. Desenvolveu-se um mercado imobiliário especializado para escritórios, surgiram diversos edifícios ou complexos marcantes pela sua dimensão e pela arquitectura.

Verificaram-se movimentos de desconcentração e relocalização de actividades para a periferia por parte da indústria, mas principalmente dos serviços. Com efeito, registou-se uma importante expansão das actividades terciárias na periferia, especialmente do comércio e dos serviços pessoais, com o reforço das estruturas dos principais núcleos suburbanos e o aparecimento das novas formas de distribuição que contribuem para reduzir as deficiências de abastecimento destas áreas. Também os serviços às empresas cresceram nalgumas zonas da periferia, principalmente no concelho de Oeiras, designadamente através da construção de centros de escritórios e parques tecnológicos.

Aumentou consideravelmente a diversidade cultural e étnica na cidade e assistiu-se à formação de bairros de minorias de tipo *ghettos*. Nota-se igualmente crescimento dos sinais de pobreza e marginalização pela proliferação de pessoas, principalmente toxico-dependentes, a pedir nas ruas, pelo aumento dos sem-abrigo, muitas vezes idosos, também abandonados pelas famílias.

Estas transformações apresentam quase todas sinais de fragmentação morfo-espacial ao afirmarem-se por meio de edifícios e complexos multifuncionais, oferecidos como únicos, pontualmente produzidos com uma notável dispersão na cidade. Elas ocorreram num quadro de reestruturação económica e demográfico-cultural, no caso português precipitadas inicialmente com a mudança política introduzida pelo 25 de Abril de 1974, mas principalmente com a adesão à União Europeia. Por isso, gostamos de situar esta fase de crescimento da cidade de Lisboa nos finais de 1985 tendo por marcos o centro comercial Amoreiras, inaugurado em Setembro desse ano, e a adesão à União Europeia, a 1 de Janeiro de 1986. O Amoreiras inaugura não apenas um novo tipo de oferta comercial mas ainda o complexo de funções de novo tipo constituindo rapidamente uma nova centralidade e um elemento marcante da imagem da cidade.

Já a integração europeia é um processo dinâmico, importante pelos efeitos que teve no acelerar dos processos de reestruturação económica e de infra-estruturação do território. De facto, o aumento da abertura da economia ao exterior, com a adesão à União Europeia, tem consequências directas nas mudanças espaciais urbanas através da entrada de firmas estrangeiras e dos fundos estruturais. As firmas estrangeiras estão, por um lado, ligadas ao crescimento da oferta de alguns serviços – por exemplo centros comerciais e hipermercados para falar de consumidores, estudos de mercado e publicidade para falar de empresas – enquanto, por outro lado, o aumento da sua instalação na região determinou o crescimento da procura de espaços de qualidade. O *boom* do mercado de escritórios em edifícios especializados na segunda metade dos anos 80 e depois o desenvolvimento de parques de escritórios articulam-se directamente com esta nova realidade.

Os fundos estruturais estão por trás de importantes investimentos no domínio das acessibilidades, das redes de água e saneamento e dos equipamentos sociais e culturais que modificaram o mapa das polarizações da região, embora também tenham contribuído para os programas de habitação social, modernização económica e formação de activos.

Analisando agora as mudanças registadas na região à luz das dimensões explicativas enunciadas a nível global, verificamos que, em termos económicos de recomposição do emprego, a região de Lisboa registou uma quebra no emprego industrial e a expansão dos serviços, bem como a diminuição do emprego na cidade e os ganhos na coroa suburbana. No final dos anos 70 o crescimento desacelerou e a região de Lisboa conheceu alguma instabilidade que afectou principalmente os sectores básicos da coroa industrial dominados pelas grandes empresas da indústria siderúrgica, química de base, construção e reparação naval. Com a adesão à União Europeia, o aumento do capital estrangeiro e a organização de programas de apoio ao sistema produtivo,

baseados nos fundos estruturais, contribuíram para a reestruturação no sentido da modernização que ganhou também com o programa de privatização de algumas empresas públicas.

De um modo geral, assistiu-se ao declínio da actividade industrial, pelo menos nos sectores tradicionais da grande indústria de base, e ao crescimento das indústrias de alta tecnologia e dos serviços, seja os pessoais, em ligação com o aumento geral do nível de vida, seja, ainda mais expressivamente, os serviços às empresas.

Apesar de se referir apenas a um período de 5 anos para o país e de algumas limitações do indicador, a classificação dos agregados familiares por categoria sócio-económica do seu representante[2] mostra claramente efeitos da terciarização, o aumento do desemprego, e o envelhecimento da população portuguesa. De facto, entre 1989/90 e 1994/95 perderam peso o pessoal operário e os empresários e trabalhadores agrícolas, tendo aumentado a representação dos "trabalhadores por conta de outrem do comércio e serviços", dos "desempregados", dos "reformados" e de "outras categorias de inactivos".

Em termos demográfico-culturais registam-se tendências para o envelhecimento da população, para alterações na estrutura familiar e nas migrações, por um lado, para a diversificação dos estilos de vida, por outro. Entre 1991 e 2002 os jovens diminuíram em 16% e os maiores de 65 anos cresceram 27%, ultrapassando o número de jovens e representando já 16,4% dos residentes no último ano. A dimensão média da família continua a diminuir situando-se em 2,8 em 2001, tendo-se verificado um grande aumento das famílias constituídas por uma só pessoa nos anos 90. O aumento dos rendimentos teve importantes efeitos no crescimento do consumo e na alteração da sua composição, tal como na geração de novos estilos de vida. Tudo isto contribuiu para acentuar a diversificação dos indivíduos.

Entre 1980 e 1991 o crescimento da área metropolitana de Lisboa atenua-se mesmo se continua a ser superior ao do país onde grande número de regiões volta a perder gente. Lisboa cidade perde 146 mil residentes nesse decénio. O êxodo rural parece ter atingido o seu término e não é mais a grande fonte do crescimento demográfico de Lisboa, mas o país começou a receber estrangeiros, principalmente africanos, do subcontinente indiano, brasileiros e muito recentemente oriundos do leste europeu. Percentagem considerável dos estrangeiros, à semelhança dos retornados da Africa ou da Europa dos anos 70, fixa-se na região de Lisboa que acolhe 64.4% dos estrangeiros legais residentes no país em 1996. Para além de serem uma das componentes mais importantes do crescimento demográfico, eles são responsáveis pelo aumento da heterogeneidade sócio-cultural. De facto, os estrangeiros e portugueses retornados de diversas proveniências deram um contributo importante ao processo de mudança de mentalidades, para além da sua força de trabalho e dos investimentos que fizeram, principalmente em casas de habitação, restaurantes ou comércio.

---

[2] INE, Inquérito aos Orçamentos Familiares com tratamento apresentado por Cachinho, 1999:387.

Há no entanto grandes desigualdades entre os estrangeiros que acolhemos as quais se traduzem diferenciadamente na apropriação do território. Se os quadros das empresas multinacionais, são exigentes em termos do padrão de qualidade de vida e do ambiente, e optam principalmente pela localização no sector ocidental da região (eixo de Cascais e o seu prolongamento sectorial na cidade), sustentando sem dúvida o esforço dos municípios em melhorar a qualidade do ambiente urbano nas suas várias vertentes, desde o saneamento e limpeza aos espaços verdes, as minorias étnicas, de baixos níveis de qualificação e salarial, adicionaram-se ou substituíram os nacionais nos bairros de barracas gerando, por vezes, situações de tensão e conflito.

No último quarto de século assistiu-se, no geral, ao aumento significativo dos rendimentos das famílias com enormes consequências no crescimento da casa própria e da taxa de motorização, no maior acesso ao consumo e na modificação e diversificação dos estilos de vida. O aumento dos rendimentos das famílias e da sua mobilidade e, de um modo geral, o crescimento do consumo aliado à alteração nos valores e ao desenvolvimento de estilos de vida mais consumistas, incentivado ainda pelas facilidades de crédito, traduzem-se em importantes mudanças na procura das famílias e nos novos hábitos de compras.

Mudou a posição das famílias face ao alojamento tendo crescido a mobilidade das famílias na habitação. O aumento da casa própria foi em primeira instância determinado pelo desaparecimento do mercado de aluguer nos anos 70 mas depois passou a representar também um investimento para o aforro das famílias, a capacidade de satisfazer exigências crescentes em termos de conforto (por exemplo abandonando casas velhas em favor das novas) e de status. Para além de residências permanentes cresce a procura de segundas e terceiras habitações, procura que também se diversificou em termos de tipologia dos imóveis e de áreas envolvidas. A residência de fim de semana na Grande Lisboa orienta-se para a franja rural e chega ao Alentejo, ou dirige-se sobre a orla litoral de Tróia a Óbidos. A instabilidade dos mercados de capitais e a provável necessidade de lavar dinheiro ganho em negócios ilícitos contribuem igualmente para manter o mercado imobiliário em expansão.

A indústria da construção continua assim a produzir e vender fogos sem ter havido um crescimento significativo da população residente na região. A promoção habitacional tende também a ser mais diversificada, tanto a nível de produtos que coloca no mercado como, especialmente, de localizações pois, em paralelo com a construção nova na periferia, assistiu-se a importante produção de fogos novos ou reabilitados para gama média-alta e alta em sítios dispersos da cidade e nalgumas áreas da periferia, contribuindo para uma apropriação mais fragmentada e aleatória do território.

Os estudos sobre a evolução do consumo[3] mostram que na evolução das despesas familiares assume relevância a perda da importância relativa das rubricas associadas aos produtos em detrimento daquelas que se referem a

---

[3] Ver por exemplo Santos, 1999 e Cachinho, 1999.

serviços, mesmo tendo em conta o peso ainda pouco significativo destas. No conjunto das rubricas que compõem a despesa familiar a maior quebra entre 1980/81 e 1994/95 verificou-se na alimentação, bebidas e tabaco (-17%), tendo crescido muito as despesas com habitação, aquecimento e iluminação (11%), transportes e comunicações (5 %), "outros bens e serviços" (3,5%). Estes últimos incluem higiene e cuidados pessoais, despesas em restaurantes e hotéis, viagens turísticas, entre outros. Isto comprova ainda a posição mais central que o alojamento tem na estrutura da despesas, o aumento da mobilidade, a tendência para o aumento das despesas relacionadas com o ócio e com a aparência, bem como o recurso a formas diversas e complementares de oferta. O maior investimento na aparência alimenta a expansão de lojas especializadas e desenvolve vários serviços da estética à saúde e manutenção corporal. De modo semelhante, o grande crescimento na procura de serviços e actividades de lazer explica não apenas o crescimento da oferta mas principalmente a sua diversificação. Em paralelo com as agências de viagens tradicionais, multiplicaram-se nos últimos anos as ofertas de alternativas baseadas na descoberta e na aventura.

O aumento da diversidade trás o crescimento da complementaridade implícito no recurso a formas diferentes, com localizações diferentes, em tempos diferentes. As pessoas usam a mercearia tradicional, o supermercado de bairro e o hipermercado, a loja tradicional e o centro comercial para compras diferentes e com frequência diversa. Ficam um fim de semana, depois de uma reunião de negócios, numa cidade qualquer, fazem um programa de aventura num sábado pelos caminhos do Alentejo ou nos rápidos do Paiva, tal como fazem um safari no Quénia ou umas férias no Hawai. O consumo ensina-nos que a decomposição e recomposição do si[4] é um processo com temporalidades e espacialidades bem marcadas, sem dúvida um dos pilares dos processos de fragmentação.

Finalmente, em termos urbanísticos devemos ter presente a alteração verificada nos modos de produção do espaço e de gestão do território. Como é pelo imobiliário que as mudanças se inscrevem no território, ao quadro acima descrito correspondem igualmente alterações na organização deste sector. Os aspectos principais prendem-se com o aumento da concentração, da segmentação, da internacionalização e da profissionalização permitindo uma produção em escala maior e a oferta de produtos verdadeiramente novos[5], muitos dos quais constituem novas centralidades e enclaves residenciais.

As alterações registadas na política e na promoção urbanística prendem-se, em primeiro lugar, com o aumento dos recursos e as novas competências dos municípios portugueses que permitiram importantes obras no domínio das infra-estruturas básicas e equipamentos sociais e contribuíram para a assunção de novo protagonismo pelos poderes públicos de nível local. A rede de infra-estruturas e de equipamentos colectivos reforçou-se, colmataram-se

---

[4] Palavra que usamos para traduzir *self* de acordo com a proposta de A.Damásio (1999) na tradução portuguesa de 2000.

[5] T.Barata Salgueiro, 1994.

as carências existentes e constituiu-se uma rede de serviços básicos muito mais equilibrada.

Os municípios metropolitanos empenham-se então em obras de reabilitação que visam recriar centros atractivos com uma imagem forte, ultrapassando barreiras como a da linha férrea em núcleos suburbanos desenvolvidos por causa dela, como sucedeu na Amadora, limpando e valorizando a frente ribeirinha como sucedeu no Seixal e Lisboa e está em curso em Alhandra, construindo infra-estruturas e promovendo iniciativas de carácter cultural que contribuam para reforçar a coesão social, como diversos festivais atestam. Mais ainda, envolveram-se no estabelecimento de redes de cooperação com outras cidades e empenharam-se no planeamento estratégico. Nota-se um esforço de dinamização das populações e dos actores económicos no sentido de valorizar e promover recursos endógenos para criar um ambiente mais agradável e mais atractivo mesmo para muitos residentes do "centro". Crescem as oportunidades e as alternativas.

Bibliografia

BARATA SALGUEIRO, T. (1994), «Novos produtos imobiliários e reestruturação urbana», *Finisterra*, Revista Portuguesa de Geografia, 29 (57), 79-101

BARATA SALGUEIRO, T. (1996), *Do Comércio à Distribuição. Roteiro de uma mudança*, Celta, Oeiras.

BARATA SALGUEIRO, T. (1997), «Lisboa, metrópole policêntrica e fragmentada», *Finisterra*, Revista Portuguesa de Geografia 32 (63), 179-190.

BARATA SALGUEIRO, T. (1998), «Cidade Pós-Moderna. Espaço Fragmentado», *Inforgeo* 12/13, 225-235.

BENKO, G. (1996), *Economia, Espaço e Globalização na aurora do século XXI*, Hucitec, São Paulo.

CACHINHO, H. (1999), *O Comércio retalhista Português na (Pós) Modernidade* dissertação de doutoramento em Geografia Humana na Universidade de Lisboa (policopiado).

CASTELLS, M. (1989), *The Informational City. Information, technology, economic restructuring and the urban-regional process*, Blackwell, Oxford.

DAMÁSIO, A. (2000), *O Sentimento de Si. O corpo, a emoção e a neurobiologia da consciência*, Publicações Europa-América, Lisboa.

FRIEDMANN, J. (1986), «The world city hypothesis», *Development and Change*, 17, 69-84.

MOLLENKOPF, J. e CASTELLS, M. (eds.), (1991), *Dual City. Restructuring New York*, Russel Sage, N.York.

NEVES, A. (1996), *Planeamento Estratégico e Ciclo de vida das grandes cidades. Os exemplos de Barcelona e Lisboa*, Celta, Oeiras.

SANTOS, N. (1999) *A sociedade de consumo e os espaços vividos pelas famílias* dissertação de doutoramento em Geografia Humana na Universidade de Coimbra (no prelo).

SASSEN, S. (1991), *The Global City*. New York, London, Tokyo, Princeton University Press, Princeton.

SOUZA, M. Adélia (1994), *A Identidade da Metrópole*, Hucitec/Edusp, São Paulo.

OS CIDADÃOS ESTRANGEIROS NAS PRISÕES PORTUGUESAS: "SOBRE-REPRESENTAÇÃO" OU ILUSÃO?[1]

*Alina Esteves**
*Jorge Malheiros**

Introdução

Até aos meados da década de 70, Portugal era essencialmente um país de emigração, enviando trabalhadores para países como a França, RFA e Benelux. Nos últimos vinte anos a posição de Portugal alterou-se e este país da Europa do Sul acolhe hoje significativos quantitativos de população vindos principalmente de outros países membros da União Europeia, do Brasil e dos países africanos de língua oficial portuguesa (PALOP).

Entre 1974 e os meados da década de 80, a imigração ficou essencialmente a dever-se ao processo de descolonização e à subsequente instabilidade política e militar vivida por países como Moçambique, Angola e Guiné Bissau. Posteriormente, a chegada de mais pessoas deveu-se às redes sociais estabelecidas, respondendo simultaneamente às necessidades do mercado de trabalho português. Pela existência de diferentes antecedentes sociais, profissionais e educacionais, a integração dos diversos grupos de estrangeiros nos mercados urbanos de trabalho em Portugal é extremamente polarizada. Enquanto os cidadãos da Europa ocidental, América do Norte e um grande número de brasileiros conseguem obter empregos qualificados e bem remunerados, os cidadãos oriundos da Ásia, e particularmente da África sub-saharianа, apenas alcançam o terciário não qualificado (empregadas domésticas, empregadas de limpeza de escritórios) e a construção civil, frequentemente como trabalhadores ilegais.

Esta presença em empregos clandestinos e irregulares, por vezes associados à migração ilegal, revela situações de extrema marginalidade. Esta marginalidade não é apenas económica (associada ao mercado de trabalho),

---

[1] Uma versão preliminar deste artigo foi apresentada no colóquio *Cidade e Metrópole: Centralidades e Marginalidades*, organizado pelo Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, ISCTE, Janeiro de 2000.

* Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa

Inforgeo, 14, Lisboa, Edições Colibri, 1999, pp. 77-102

mas é também social, residencial e frequentemente institucional, conduzindo a processos de exclusão. Estas situações de exclusão e carência podem por vezes terminar em actos que perante a Lei são considerados criminosos, tal como furtos, roubos, delitos de natureza sexual, ofensas corporais, fraudes, falsificações e tráfico. O menor conhecimento da Lei portuguesa, a ausência de visto de residência e a maior dificuldade em obter uma boa defesa, são factores que tornam os imigrantes muito vulneráveis quando conduzidos a tribunal. De facto, os factores acima mencionados podem ser decisivos no resultado final dum julgamento que pode terminar numa condenação à pena de prisão.

Com este artigo, os autores pretendem analisar os cidadãos estrangeiros nas prisões portuguesas, isto é um grupo de indivíduos que tem registado um crescimento significativo na década de 90, especialmente quando comparados com a evolução da população estrangeira legal e com o crescimento dos reclusos portugueses. De modo a compreender a situação identificada, faremos uso de duas abordagens: uma baseada na associação entre a exclusão social e a criminalidade, e a outra que relaciona a exploração dos imigrantes por redes transnacionais com o consequente envolvimento em certo tipo de crimes.

Após uma breve comparação da situação em vários países da Europa do Sul, serão analisadas as características dos cidadãos estrangeiros nos estabelecimentos prisionais portugueses, usando variáveis como a idade, sexo, grau de instrução e emprego. É também nosso objectivo conhecer os delitos mais frequentemente cometidos pelos detidos estrangeiros e compara-los com os delitos cometidos pelos portugueses.

1. Imigração e crime na Europa do Sul: um olhar

Tal como aconteceu com os restantes três países da Europa do Sul (Grécia, Itália e Espanha), a posição portuguesa no contexto internacional das migrações tem registado alterações significativas nas últimas duas décadas. A transição de emigração para imigração, que levou ao aumento do número de estrangeiros legais nos quatro países mediterrâneos da UE, passando os efectivos de aproximadamente 600 000 em 1980 para mais de 2,5 milhões em 1997, tem levantado todo um conjunto de novas questões e problemas. Consequentemente, a denominação *novos países de imigração* tem sido atribuída a estes Estados, e o novo contexto migratório, as suas causas e características, têm sido tema de vários debates científicos e políticos, bem como de várias publicações transnacionais de investigação científica[2], maioritariamente publicadas na segunda metade dos anos 90. Em alguns destes trabalhos, os

[2] Ver por exemplo, Werth, M. e Körner, H. (1991); o volume 12(1) da *Revue Européenne des Migrations Internationales* (Espagne, Portugal, Grece, pays d'immigration), publicada em 1996; King, R. e Black, R. (1997); Baganha (1997); Luso-American Development Foundation (1999); Baldwin-Edwards e Arango (1998) e King, Lazaridis e Tsardanidis (1999).

investigadores (e.g. King, Black e Fielding, 1997; Baldwin-Edwards, 1998; King, 1999) têm tentado identificar os factores que simultaneamente unificam as características da imigração nos países meridionais da UE e diferencia-los dos processos que ocorreram nos países da Europa do Norte há alguns anos atrás. Como o objectivo desta comunicação é compreender a relação entre crime e imigração, gostaríamos de sublinhar os seguintes aspectos: a diversidade – social, étnica, regional (rural *versus* urbana) – das populações imigrantes, a importância dos imigrantes não documentados e a sua exploração por redes transnacionais de imigração, e o envolvimento dos imigrantes no mercado informal de trabalho.

De entre os vários temas associados com o crescimento da imigração para a Europa do Sul, a vitimação e a criminalidade (o envolvimento de estrangeiros em actividades criminais) dos imigrantes são dois problemas relevantes.

De acordo com alguns investigadores (Albrecht, 1991), os imigrantes e as minorias étnicas partilham um risco mais elevado de se tornarem vítimas de ocorrências muito graves, não só de natureza criminal (homicídio, exploração sexual, violência ...) mas também de natureza não-criminal (acidentes de trabalho, acidentes de viação, exploração laboral ...). De acordo com a Cariplo Foundation (1998), a vitimação dos imigrantes em Itália regista um crescimento contínuo, fenómeno que provavelmente também ocorre nos outros países da Europa do Sul. Esta exposição mais elevada ao risco está associada à vulnerabilidade dos estrangeiros, que se encontram numa posição legal mais fraca, especialmente se não possuem documentos ou se são trabalhadores ilegais e não conseguem compreender na totalidade os seus direitos e os serviços de que podem usufruir se forem vítimas de procedimentos injustos ou desrespeitadores da Lei portuguesa. Além disto, a visibilidade de alguns comportamentos racistas e xenófobos nos países da Europa do Sul, associados a práticas institucionais discriminatórias (Baganha, 1996), contribui para aumentar a vulnerabilidade da população estrangeira.

No entanto, o enfoque deste artigo é a criminalidade entre os estrangeiros e não a vitimação dos mesmos, mesmo se frequentemente se nota uma sobreposição entre os papéis de criminoso e de vítima (Albrecht, 1991). Alguns valores podem ilustrar a dimensão das condenações entre os imigrantes nos países da Europa do Sul (Quadro 1). Por exemplo, no caso da Itália, o número de estrangeiros nos estabelecimentos prisionais cresceu 95,5% entre 1990 e 1997, enquanto o número de detidos de nacionalidade italiana apenas aumentou 25%. Além disso, a taxa de detidos estrangeiros era 8,5 vezes mais elevada do que a taxa de detidos italianos em 1997. No que diz respeito a Portugal, a variação relativa de cidadãos estrangeiros a cumprirem penas de prisão sofreu um aumento de 149% entre 1991 e 1997, enquanto o valor relativo aos detidos portugueses foi de apenas 72%. Na Espanha, o *Plan para la Integracion Social de los Inmigrantes*, elaborado pelo Ministério dos Assuntos Sociais em Dezembro de 1994, já mencionava

a «elevada percentagem de detidos estrangeiros condenados a menos de seis anos de cadeia» (Ministerio de Asuntos Sociales, 1994: 32).

Quadro 1 – Cidadãos detidos em Itália e em Portugal

		1991	1994	1997	Δ % 1991-94	Δ % 1991-97
Pessoas Detidas	Italianos	30120	42584	37720	41,4	25,2
	Estrangeiros	5365	8647	10489	61,2	95,5
	Cidadãos estrangeiros	862977	922706	1240721	6,9	43,8
Pessoas Detidas	Portugueses	7403	9320	12759	25,9	72,3
	Estrangeiros	644	991	1602	53,9	148,8
	Cidadãos estrangeiros	113750	157073	175273	38,1	54,1

Fonte: Martinez de Seabra, 1999, p.6. CARIPLO Foundation, 1998, p.71. Fonseca e Malheiros, 1999, p.6.

Esta leitura superficial dos dados mostra uma "sobre-representação" dos estrangeiros entre a população prisional nos países da Europa do Sul. Isto não pode de modo algum ser considerado uma surpresa, pois estudos anteriores mostraram uma realidade idêntica para a maior parte dos países da Europa central e do norte (Albrecht, 1991). Deste modo, a afirmação da existência de uma "sobre-representação" não é o tema deste artigo, mas sim um conjunto de questões-chave que são subjacentes às evidências estatísticas.

Na bibliografia recente sobre imigração e crime na Europa do Sul, têm sido privilegiadas três perspectivas que, de algum modo, se complementam. A primeira, é a abordagem clássica e associa a "sobre-representação" nos estabelecimentos prisionais com o fenómeno da exclusão social que conduz alguns indivíduos pertencentes a grupos que enfrentam graves problemas sociais (desemprego, reduzidos níveis de solvência, padrões de rupturas familiares...) a comportamentos desviantes. As novas formas de marginalidade e pobreza envolvendo imigrantes de países exteriores à UE, associadas ao desenvolvimento do capitalismo global pós-fordista, aumentam o espectro da exclusão e o potencial criminal.

Uma segunda abordagem, sem negar os aspectos atrás referidos, sublinha a *criminalização dos imigrantes*, ou seja a atitude discriminatória das autoridades judiciais em relação aos estrangeiros (e outros grupos marginalizados) conduzindo a procedimentos repressivos que os penalizam (Baganha, 1996; Martinez de Seabra, 1999). De acordo com esta abordagem, os dados estatísticos relativos à criminalidade «medem essencialmente a actividade das forças policiais na administração da justiça» (Cariplo Foundation, 1998: 66), salientando deste modo o tipo de delitos e os grupos populacionais que estão sujeitos a um maior controlo por parte do sistema judicial. Esta perspectiva deve ser complementada com os diferentes modos de representar e

penalizar as actividades transgressoras em contextos socio-jurídicos distintos. Por exemplo, o enquadramento jurídico do comércio e do consumo de drogas leves varia consideravelmente de país para país (mesmo no caso específico da UE), desde a tolerância institucional até à forte penalização.

Uma terceira, e muito promissora, abordagem é apresentada por Campani (1998), que se afasta das ideias de Kyle e associa o tráfico de migrantes, e especialmente o tráfico para a exploração sexual, com as redes transnacionais que funcionam dentro da economia capitalista global contemporânea. Apesar do enfoque particular no tráfico de mulheres para exploração sexual[3], as ligações entre o tráfico clandestino de seres humanos (migrantes), justificado pelas crescentes barreiras impostas à circulação de pessoas, e o tráfico de outros produtos, que vão desde peças automóveis novas e usadas até às drogas, estão razoavelmente esclarecidas (IOM, 1996). E a questão do tráfico é crucial, pois a "sobre-representação" dos estrangeiros nos estabelecimentos prisionais dos países da Europa do Sul está em grande medida associada ao tráfico de drogas. Desde o pequeno traficante imigrante negociando entre a Europa e o Norte de África mencionado por Tarrius (1999), até aos *couriers* explorados pelos grandes cartéis internacionais, passando pelos cidadãos do Terceiro Mundo desejosos de aumentar os seus rendimentos ou simplesmente tentando entrar no *El Dorado* ocidental, todos eles se tornam facilmente pequenas peças desta perigosa e complexa teia.

Tendo em conta as abordagens acima referidas, este artigo focará a situação dos cidadãos estrangeiros no sistema prisional português. Para além da caracterização da população estrangeira presente nos estabelecimentos prisionais portugueses das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, bem como no Algarve, serão focados a "sobre-representação" de algumas nacionalidades e o tipo de delitos mais frequente. A situação dos cidadãos estrangeiros será comparada com a dos nacionais, considerado o grupo de referência nesta investigação. Ao longo do nosso trabalho, a hipótese associada à posição marginal de alguns grupos de imigrantes será a nossa linha orientadora, complementada pela hipótese do tráfico transnacional. Em relação à abordagem da criminalização, os dois estudos atrás mencionados fornecem-nos uma boa base de validação, sem negar «o envolvimento dos segmentos mais marginalizados da população africana em práticas severamente punidas pela Lei portuguesa» (Martinez de Seabra, 1999: 11).

2. Imigração para Portugal: os elementos mais relevantes

Apesar da participação de Portugal na «reviravolta migratória» da Europa do Sul, alguns elementos marcam a originalidade do caso português. O primeiro, diz respeito ao passado colonial do nosso país, que conduziu a um importante movimento migratório nos meados dos anos 70, quando mais

[3] Segundo fontes do Governo dos EUA citadas pela IOM (2001), o tráfico anual mundial de mulheres e crianças situar-se-á entre 700.000 e 2 milhões de pessoas.

de meio milhão de pessoas chegaram a Portugal provenientes das antigas colónias portuguesas em África. Os africanos incluídos neste movimento de «regresso» constituíram o primeiro núcleo de apoio para o desenvolvimento das redes migratórias ligando Portugal aos PALOPs, nomeadamente a Cabo Verde. Esta vaga datada da segunda metade da década de 70 e os estreitos laços com as antigas colónias africanas ajudam a compreender a importância dos fluxos migratórios dos PALOPs para Portugal, particularmente após meados dos anos 80, quando a economia portuguesa viveu uma fase de crescimento e a necessidade de mão-de-obra justificou a sua importação, não só para trabalho qualificado, mas também para tarefas não qualificadas. A instabilidade económica e política de países como Angola, Moçambique (até ao início de década de 90) ou Guiné Bissau funcionou também como um factor repulsivo empurrando as pessoas para fora do seu país, fortalecendo os fluxos migratórios, nomeadamente para Portugal.

Para além do efeito das antigas relações coloniais na modelação das populações que imigraram para Portugal, dominadas pelos cidadãos dos PALOPs na sua componente não-europeia, um segundo elemento de originalidade do caso português é de carácter geográfico. A posição de Portugal no extremo ocidental da União Europeia, encarando o Oceano Atlântico e não o Mar Mediterrâneo, tem contribuído para a pequena importância do número de estrangeiros oriundos dos países da Europa de Leste e do Norte de África que chegam ao nosso país. Só há muito pouco tempo é que o fenómeno da migração laboral da Europa de Leste (romenos, russos, moldavos...), não só legal[4] mas também ilegal, está a ter alguma visibilidade. Deste modo, Portugal parece ser um destino final de menor importância para os indivíduos vindos de Leste, apesar de existirem algumas provas do *efeito de plataforma geográfica* que Lisboa desempenha.

O último elemento de carácter original que desejamos salientar corresponde à sobreposição da emigração e da imigração no caso português. Este facto limita a exactidão do termo *país de imigração* e conduz à discussão das diferenças entre a emigração portuguesa e a imigração para Portugal, questão esta que está para além do âmbito deste artigo. Contudo, o carácter temporário da emigração actual e o carácter permanente da imigração contemporânea (Baganha, 1998; GEOIDEIA/OIEFP, 1998; Baganha e Góis, 1999) revelam um desencontro que constitui um excelente ponto de partida para uma discussão em torno da relação e das potenciais tensões que ligam ambos os fenómenos.

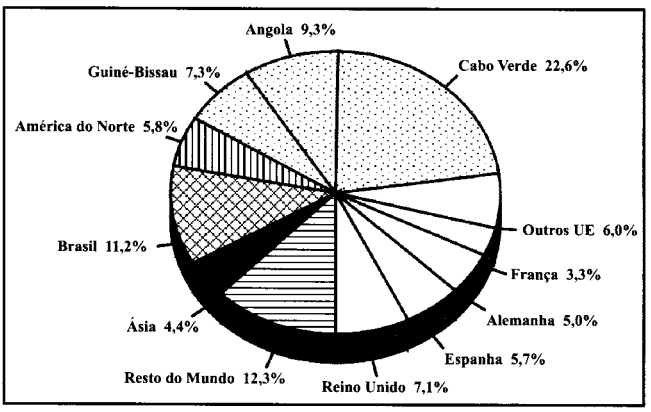
Para além da originalidade do caso português, que revela também a história da recente imigração para Portugal, é importante salientar algumas características da população estrangeira que vive no nosso país, de modo a termos uma melhor base para compreender e discutir a sua presença nos estabelecimentos prisionais portugueses.

---

[4] Um exemplo dos imigrantes legais corresponde às exigências da Associação Portuguesa de Produtores de Mármore (ASSIMAGRA) de modo a recrutar trabalhadores romenos qualificados para trabalharem nas pedreiras alentejanas.

A população estrangeira é dominada pelos indivíduos oriundos dos PALOPs (mais de metade são cabo-verdianos) que correspondem a aproximadamente 45% dos estrangeiros legais a residir em Portugal (Figura 1). Se aos três maiores grupos de cidadãos dos PALOPs (cabo-verdianos, angolanos e guineenses) adicionarmos os brasileiros, alcançamos um valor de mais de 50% de cidadãos estrangeiros, valor este que mostra outro elemento original do contexto imigratório português: uma reduzida diversidade em termos de nacionalidades quando comparado com outros países da Europa do Sul.

Fig. 1 – Cidadãos estrangeiros a residirem em Portugal segundo a nacionalidade (31/12/1998)



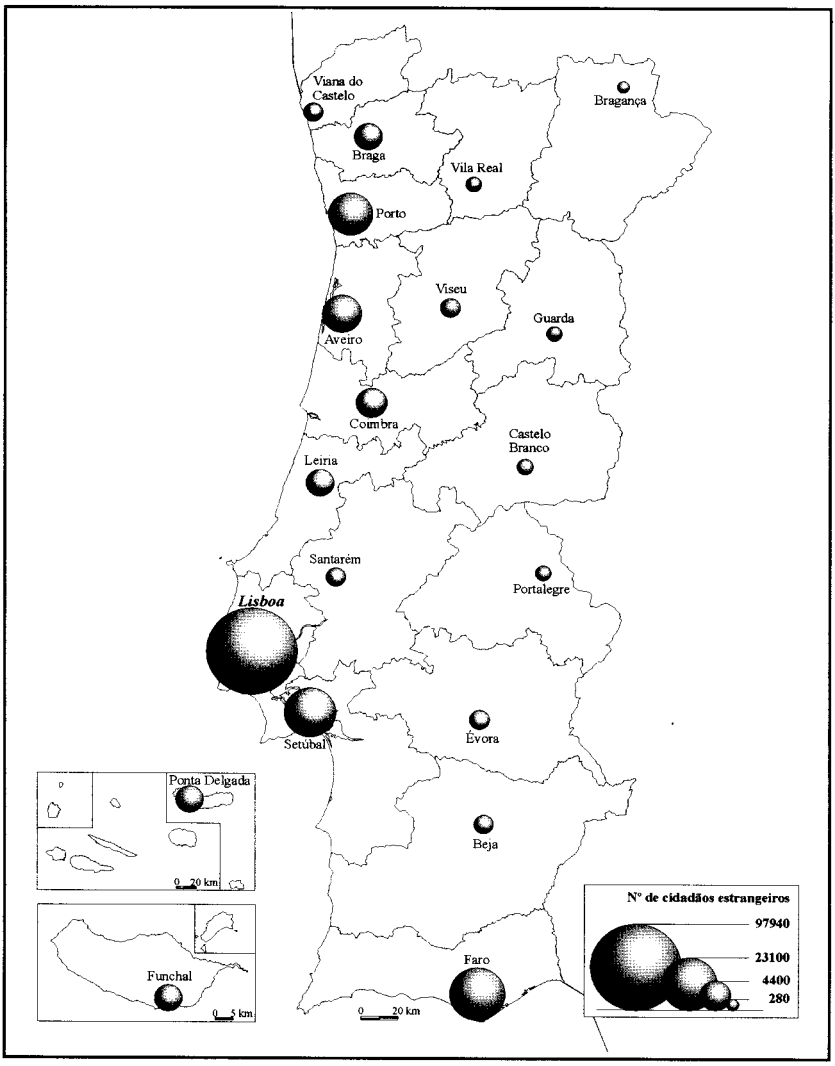
Fonte: Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

Para além dos cidadãos dos PALOPs e dos brasileiros, os concidadãos da UE constituem o terceiro maior grupo entre a população estrangeira com autorização de residência em Portugal. Contudo, o estatuto legal destas pessoas é mais favorável que o estatuto dos grupos atrás mencionados e têm também um melhor posicionamento social. É importante referir que os cidadãos dos PALOPs, os brasileiros e os cidadãos da UE (que representam mais de 80% dos estrangeiros legais no nosso país) beneficiam de diferentes tipos de estatutos especiais, de acordo com o sistema legal português.

Em 31 de Dezembro de 1998, 177 774 cidadãos estrangeiros possuíam uma autorização de residência que lhes permitia viver em Portugal. Se observarmos o mapa seguinte (Figura 2), com o valor de cidadãos estrangeiros com residência legalizada no nosso país por distritos e regiões autónomas, é notável a elevada concentração de cidadãos estrangeiros no distrito de Lisboa (55,2%). Seguem-se-lhe, a uma distância considerável, Faro (13,0%), Setúbal

(9,2%) e Porto (6,1%). No total, estes quatro distritos concentram 83,5% dos cidadãos estrangeiros com autorização de residência. Nesta mesma data a população residente nestes quatro distritos era de 4 849 580 habitantes, representando cerca de 48% dos 9 979 450 cidadãos a residirem em Portugal.

Fig. 2 – Cidadãos estrangeiros a residirem em Portugal por distrito (31/12/1998)



Fonte: Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

Uma análise da estrutura de emprego da população estrangeira activa evidencia uma polarização entre as profissões altamente qualificadas e as não qualificadas (Baganha 1998; Peixoto 1996; Malheiros, 1996). Quando comparamos a estrutura de emprego dos imigrantes activos com a estrutura de emprego da população portuguesa em 1991[5], obtemos um valor relativo três vezes mais elevado para o primeiro grupo, principalmente devido à presença dos europeus, norte-americanos e alguns brasileiros. Esta sobrequalificação da população activa estrangeira não pode ser considerada uma completa surpresa. Por um lado, está ajustada à teoria global da polarização do mercado de trabalho nas principais metrópoles dos países desenvolvidos apresentada por autores como Sassen (1989). Por outro lado, outros países europeus, como o Reino Unido ou alguns países nórdicos registam situações idênticas (Salt, 1992, 1997). Finalmente, Portugal partilha com outros países menos desenvolvidos da UE a existência de estruturas de educação e formação menos avançadas, o que contribui para alargar as oportunidades de emprego de estrangeiros mais qualificados. Isto foi mais evidente entre meados dos anos 80 e o início dos anos 90, quando se verificou uma expansão do investimento estrangeiro acompanhada pela exigência de qualificações que o sistema de formação e ensino nacional só parcialmente conseguia suprir.

No outro extremo do mercado de trabalho, os estrangeiro também estão sobre-representados, particularmente na categoria residual dos trabalhadores da indústria e da construção. Este grupo incorporou cerca de 45% dos estrangeiros legais activos (a maior parte originária dos PALOPs), mas representava apenas 32% da população activa em 1991.

Para além da participação dos cidadãos dos PALOPs nos trabalhos menos prestigiantes e de menor qualificação, alguns investigadores têm salientado a vulnerabilidade profissional destes indivíduos e a sua associação a actividades clandestinas (Baganha, 1996 e 1998; Malheiros, 1998; Baganha, Ferrão e Malheiros, 1999). Na tipologia construída pelos três últimos autores, dois grupos com uma "sobre-representação" de cidadãos africanos revelam situações de grande vulnerabilidade: uma associada à insegurança do emprego no sector da construção civil, e a outra vivida por um grupo de indivíduos desempregados. A última é classificada como uma situação marginal, englobando indivíduos desenraizados que de algum modo se viram forçados a deixar o mercado de trabalho e a passar por situações de grande dificuldade em regressar. A identificação deste tipo de situações marginais ajuda-nos a explicar os casos de "sobre-representação" nos estabelecimentos prisionais portugueses.

No entanto, a marginalização económica associada à (não) incorporação no mercado de trabalho é apenas uma parte das desvantagens vividas por estas populações. A marginalidade residencial associada à segregação espacial em áreas suburbanas clandestinas muito degradadas com uma imagem

---

[5] Este é o último ano com dados relativamente comparáveis. Após 1991, a distribuição da população activa portuguesa por ramos de actividade segue uma classificação muito diferente da aplicada pelo SEF (Serviço de Estrangeiros e Fronteiras) aos imigrantes legais activos.

extremamente negativa é outra dimensão relevante. Problemas sociais associados ao insucesso escolar (mais elevado entre os cabo-verdianos) e à desintegração familiar fazem também parte deste historial.

Finalmente, é importante voltarmos às instituições e à questão da discriminação institucional. Não obstante a experiência emigratória e a tradição colonial portuguesa, a administração pública foi tradicionalmente marcada por uma cultura de homogeneidade étnica (Martins, 1998) que só recentemente foi alterada. Neste sentido, a actuação da administração pública em relação aos não-nacionais foi em diversas circunstâncias dificultada por alguma ausência de flexibilidade regulamentar e de procedimentos. De resto, o acesso dos estrangeiros às instituições públicas é limitado não só pela sua reduzida capacidade de lidar com os procedimentos burocráticos, mas também pela sua desconfiança em relação às autoridades. Tal como referimos anteriormente, há algumas provas de um comportamento discriminatório do sistema judicial que penaliza os grupos de estrangeiros oriundos de países do Terceiro Mundo, nomeadamente dos PALOPs. Tal como Martinez de Seabra afirma (1999), vários documentos sobre segurança interna sublinham a crescente participação de jovens «de cor» em actividades criminais. Este tipo de afirmações são expressões da perspectiva privilegiada pelas autoridades públicas como as notícias divulgadas pelos meios de comunicação social que assim, contribuem para a construção de uma determinada imagem dos grupos de estrangeiros entre a população portuguesa. Um bom exemplo é dado pela imagem de violência frequentemente associada aos imigrantes cabo-verdianos. Tal como Lopes Filho mostra (1996), a imprensa portuguesa tem contribuído em larga medida para a construção desta imagem, conduzindo à criação do *estigma da faca* que é associado aos cabo-verdianos em Portugal. Se compararmos esta representação com a imagem dos migrantes silenciosos partilhada pelos cabo-verdianos na Holanda, temos uma imagem muito mais clara do papel das instituições e dos meios de comunicação social na modelação a percepção popular das comunidades de imigrantes. E não podemos esquecer que imagens distorcidas, podem conduzir a comportamentos discriminatórios.

3. Detidos estrangeiros – uma leitura das estatísticas

Para desenvolvermos este trabalho, a Direcção Geral dos Serviços Prisionais (DGSP) forneceu-nos um conjunto de variáveis que nos permitiram conhecer o sexo, idade, naturalidade, nacionalidade, grau de instrução, profissão dos indivíduos detidos, bem como o delito cometido. Apesar da riqueza desta informação, é necessário não esquecermos algumas das suas limitações que podem alterar a qualidade dos dados e a possibilidade de realizar uma análise rigorosa. Em primeiro lugar, uma abordagem considerando o grupo étnico, permitindo-nos discriminar as diferenças entre gerações está completamente fora de questão devido à ausência de informação sobre etni-

cidade. Por outro lado, um cidadão estrangeiro detido não é necessariamente um imigrante. Ele ou ela podem ser um turista ou uma pessoa de passagem por Portugal. Em terceiro lugar, o universo estatístico aqui usado refere-se a um momento específico no tempo (o momento em que a saída de dados da base foi realizada) o que pode não traduzir uma situação média. Contudo, dados desta natureza já por nós trabalhados (Esteves, 1999) mostram-se concordantes com estes[5]. Finalmente, alguns autores (e.g. Martinez de Seabra, 1993) referem a existência de erros de registo e valores incoerentes nos dados provenientes da DGSP.

A informação estatística que trabalhamos restringiu-se aos distritos portugueses que sabíamos à partida deterem os maiores valores de residentes estrangeiros, não só pela existência de maiores e melhores oportunidades de emprego, mas também devido à existência de locais de interesse turístico. Deste modo, apenas tomámos em consideração os reclusos cujo distrito de residência fosse Lisboa, Setúbal, Porto ou Faro. Os dois primeiros, porque grosso modo constituem a Área Metropolitana de Lisboa, o distrito do Porto porque incorpora a Área Metropolitana do Porto, enquanto Faro constitui a região «turística» do Algarve. Consideramos assim, espaços com características claramente urbanas.

3.1. A situação das diferentes nacionalidades

Considerando a nacionalidade dos reclusos, 89,7% eram portugueses, não significando contudo, que tivessem necessariamente nascido em Portugal. Com efeito, foi possível notar a existência de vários detidos naturais de um dos cinco países africanos de expressão portuguesa, mas que já tinham obtido a nacionalidade portuguesa. Assim, só 10,3% dos detidos tinham nacionalidade estrangeira (Quadro 2). Identificámos 46 nacionalidade distintas, encontrando-se nos estabelecimento prisionais portugueses detidos de origens tão diversas como o Ruanda, Madagáscar, República Dominicana, Brasil, Bangladesh, Bulgária, Reino Unido ou Cabo Verde, mas obviamente em quantitativos completamente distintos.

O total de detidos cuja nacionalidade era um dos cinco países africanos de língua oficial portuguesa ascendia a 8,9%, ou seja 86,1% do total de estrangeiros (Fig. 3).

Os cabo-verdianos eram os que tinham maior expressão (54,3% dos detidos originários dos PALOPs), seguidos a uma distância considerável pelos angolanos (23,0%) e guineenses (13,2%). Os são-tomenses e os moçambicanos, apesar de presentes nos estabelecimentos prisionais portugueses, tinham uma representatividade mais reduzida (5,2% e 4,3% respectivamente).

---

[5] Para mais informações sobre a população reclusa em Portugal, ver ESTEVES, 1999.

Quadro 2 – Nacionalidade dos detidos por distrito de residência (1998)

Residência	Lisboa + Setúbal			Porto			Faro			Total		
Nacionalidade	N.º	%	% estrang.	N.º	%	% estrang.	N.º	%	% estrang.	N.º	%	% estrang.
Portugal	4968	**87,0**		2390	**98,2**		765	**84,1**		8123	**89,7**	
Estrangeiros:	742	**13,0**	100,0	43	**1,8**	100,0	145	**15,9**	100,0	930	**10,3**	100,0
PALOPs	653	11,4	88,0	26	1,1	60,5	122	13,4	84,1	801	8,9	86,1
União Europeia	27	0,5	3,6	6	0,2	14,0	16	1,8	11,0	49	0,5	5,3
Outros países europeus	4	0,1	0,5	2	0,1	4,7	4	0,4	2,8	10	0,1	1,1
Outros países africanos	24	0,4	3,2	2	0,1	4,7	3	0,3	2,1	29	0,3	3,1
América Latina	21	0,4	2,8	6	0,2	14,0	0	0,0	0,0	27	0,3	2,9
Ásia	13	0,2	1,8	1	0,1	2,3	0	0,0	0,0	14	0,2	1,5
Total	5710	100,0		2433	100,0		910	100,0		9053	100,0	
N.º nacionalidades	41			15			16			46		

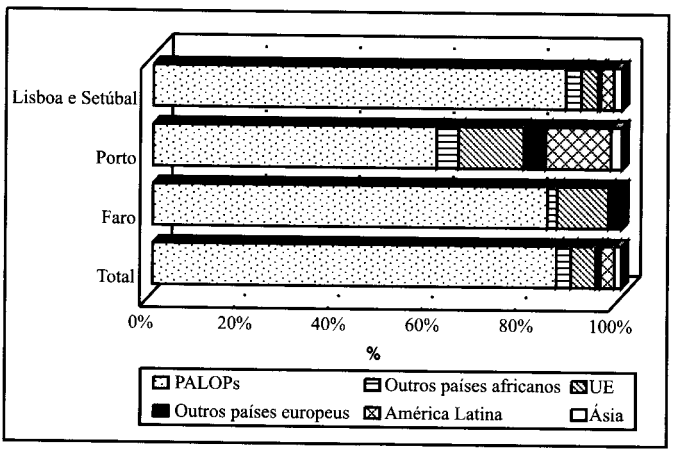
Fonte: Direcção Geral dos Serviços Prisionais.

De entre a população reclusa, os cidadãos provenientes dos países da União Europeia, representavam 0,5% do total (e 5,3% dos detidos estrangeiros), de entre os quais se salientam os espanhóis. Nas prisões portuguesas encontravam-se também franceses, alemães, italianos e britânicos, para além de holandeses, belgas e dinamarqueses. O resto da Europa representava apenas 0,1% dos detidos, mas as nacionalidades da Europa de Leste eram dominantes (romenos, russos, búlgaros, polacos).

Da América Latina vinha um número muito reduzido de detidos (0,3% do total de detidos e 2,9% do total de estrangeiros), mas entre estes é de notar a presença de outro grupo de cidadãos provenientes de um país lusófono e com quem Portugal mantém intensos contactos e acordos de cooperação e intercâmbio. Os brasileiros representavam 66,7% dos detidos com origem neste subcontinente. De notar também a presença de chilenos, venezuelanos e dominicanos.

Os indivíduos provenientes do continente africano (excluindo os PALOPs) representavam 0,3% do total de detidos (e 3,1% do total de estrangeiros), podendo salientar-se os congoleses como a nacionalidade mais frequente. Senegaleses, nigerianos e marroquinos eram também visíveis entre os reclusos africanos.

Fig. 3 – Detidos estrangeiros segundo a nacionalidade, 1998



Fonte: Direcção Geral dos Serviços Prisionais.

De entre os asiáticos, que representavam apenas 0,2% dos reclusos e 1,5% do total de estrangeiros, podemos salientar a predominância dos indianos. Existiam também turcos, chineses e paquistaneses.

Se considerarmos a repartição geográfica dos detidos segundo o distrito de residência, notamos que Faro é a região com maior proporção de reclusos estrangeiros (15,9%).

Este facto está certamente relacionado com as características desta região como destino turístico privilegiado para muitos dos estrangeiros que visitam Portugal. A amenidade climática do Algarve e os preços praticados justificam a fixação de residência de muitos cidadãos estrangeiros nesta região, não só para fins de recreio e lazer, mas também com objectivos económicos. Assim, é compreensível a elevada proporção de reclusos europeus nos estabelecimentos prisionais algarvios, cujas profissões vão desde pedreiro, pintor, empregado de mesa, até empresário, gerente e comerciante. Convém, no entanto, salientar que a maioria dos reclusos estrangeiros é oriunda dos PALOPs (84,1%), tal como acontece nas restantes regiões. Nos distritos de Lisboa e Setúbal, *grosso modo* a Área Metropolitana de Lisboa, 13,0% dos reclusos não são portugueses, assistindo-se aqui a uma enorme diversidade de origens geográficas (41 nacionalidades) pela existência de um mercado de trabalho mais vasto que possibilita maiores oportunidades de emprego e salários médios mais elevados. A maior diversidade do tecido produtivo permite empregar simultaneamente força de trabalho extremamente qualificada e mão-de-obra com reduzidas qualificações profissionais. Os cidadãos oriundos dos PALOPs continuam a prevalecer entre os estrangeiros (88,0% dos reclusos estrangeiros), notando-se apesar de tudo, uma distribuição mais equilibrada pelos vários continentes.

O distrito do Porto é das regiões consideradas a que tem menor proporção de reclusos estrangeiros (1,8%) revelando assim que na outra área metropolitana do país a importância relativa dos cidadãos estrangeiros é muito menor do que em Lisboa, pela menor atractibilidade económica e climática da região para estas pessoas. É aqui também que o peso relativo dos detidos oriundos dos PALOPs é menor, talvez pela existência de mão-de-obra local que satisfaça as necessidades do mercado regional (60,5% dos detidos estrangeiros). No distrito do Porto, a importância relativa dos detidos vindos da União Europeia é maior (14% dos detidos estrangeiros), bem como dos oriundos da América Latina (apenas brasileiros). A existência de uma longa tradição de chegada de grupos de imigrantes europeus como os ingleses e os irlandeses, por um lado, e o efeito de contracorrente da antiga emigração portuguesa para o Brasil, por outro, ajudam a compreender esta situação.

A existência de uma "sobre-representação" global dos estrangeiros nos estabelecimentos prisionais portugueses já foi aqui referida. É agora importante aprofundar este assunto, calculando o número de detidos (em Outubro de 1998) por cada 1000 cidadãos estrangeiros a residir legalmente em Portugal (em 31/12/1998) segundo as diversas nacionalidades (Quadro 3). É de salientar que a informação estatística sobre cidadãos estrangeiros a residir em Portugal disponibilizada pelo Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) apenas cobre as pessoas com autorização de residência. Quer isto dizer, que não podemos, nem estamos, a considerar a totalidade do universo estatístico. Com efeito, as duas campanhas de regularização extraordinária realizadas em 1992-93 e em 1996, mostraram claramente que muitos cidadãos estrangeiros a residir em Portugal, nomeadamente os provenientes dos PALOPs, se encontravam em situação ilegal.

De entre as diversas origens geográficas consideradas, há um grupo de países extremamente visível pela sua elevada "sobre-representação" nos estabelecimentos prisionais portugueses. Com efeito, a presença de cidadãos vindos dos PALOPs, angolanos (12,5 por 1000 residentes), cabo-verdianos (11,3 por 1000 residentes), são-tomenses (10,2 por 1000 residentes), guineenses (9,0 por 1000 residentes) e moçambicanos (8,3 por 1000 residentes), é extremamente notória. As restantes nacionalidades africanas estão também sobre-representadas nas cadeias portuguesas, bem como os cidadãos vindos da Europa de Leste e da Ásia.

Perante este quadro, parece confirmar-se a relação entre os grupos socialmente mais vulneráveis e as situações desviantes que conduzem a práticas consideradas criminais no âmbito do sistema judicial português. A questão da exploração dos migrantes por parte das redes de tráfico transnacionais não pode também ser posta de parte, havendo que aprofundar esta problemática no ponto referente à análise dos delitos.

Quadro n.º 3 – Taxas de reclusão por nacionalidade, 1998

Nacionalidade	Detidos por 1000 residentes
Portugal	1,7
UE	
Alemanha	1,1
Espanha	1,6
França	1,9
Itália	3,9
Reino Unido	0,4
Europa de Leste	**9,8**
Outros países europeus	1,6
PALOPs	
Angola	**12,5**
Cabo Verde	**11,3**
Guiné Bissau	**9,0**
Moçambique	**8,3**
São Tomé e Príncipe	**10,2**
Outros países africanos	**9,9**
América Latina	
Brasil	1,3
Outros países latino-americanos	5,6
Ásia	
Índia	4,8
Outros países asiáticos	2,9
Total de estrangeiros	6,9
Total	1,9

Fonte: Direcção Geral dos Serviços Prisionais;
Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

3.2. Estruturas etárias

Em Outubro de 1998, e segundo a DGSP, os reclusos preventivos e condenados existentes nos estabelecimentos prisionais portugueses nos distritos de Lisboa, Setúbal, Porto e Faro perfaziam um total de 9 053 indivíduos. Destes, a esmagadora maioria era constituída por indivíduos do sexo masculino (89,5%), com idades compreendidas entre os 31 e os 40 anos (34,8%), notando-se no entanto a presença de indivíduos muito jovens (27,6% têm entre 25 e 30 anos e 19,8% têm entre 16 e 24 anos).

Se considerarmos a idade dos detidos consoante as grandes regiões do mundo de acordo com as respectivas nacionalidades, o que distingue os reclusos estrangeiros dos portugueses são os grupos etários extremos, ou seja, é por um lado a proporção mais reduzida de indivíduos muito jovens

(16,2% contra 20,2%), e por outro lado a quase ausência de detidos com mais de 50 anos (2,1% contra 6,0%) – (Quadro 4).

Quadro 4 – Nacionalidade dos detidos por grupos etários (%)

Idade / Nacionalidade	16 – 24	25 – 30	31 – 40	41 – 50	51 – 64	>= 65	Total
Portugal	20,2	27,5	34,1	12,2	5,1	0,9	100,0
Estrangeiros:	16,2	28,7	40,6	12,3	1,8	0,3	100,0
PALOPs	16,1	30,2	40,7	11,4	1,2	0,4	100,0
União Europeia	18,4	14,3	30,6	26,5	10,2	0,0	100,0
Outros países europeus	30,0	20,0	50,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Outros países africanos	20,7	27,6	51,7	0,0	0,0	0,0	100,0
América Latina	11,1	11,1	44,4	25,9	7,4	0,0	100,0
Ásia	7,1	35,7	35,7	21,4	0,0	0,0	100,0
Total	19,8	27,6	34,8	12,3	4,7	0,9	100,0

Fonte: Direcção Geral dos Serviços Prisionais.

Esta característica prende-se com o facto de estarmos a comparar uma população originária de outros países, que realizou um movimento migratório, processo já por si selectivo dos indivíduos, com a população portuguesa. Os emigrantes são, de um modo geral, e numa primeira fase do processo migratório, jovens em idade activa e com menores compromissos familiares, por forma a disporem de uma maior mobilidade geográfica e laboral. O potencial imigratório da população mais idosa é reduzido e o número de estrangeiros jovens (menores de idade) a chegarem a Portugal não é muito elevado, pois o nosso país tem uma imigração recente.

No entanto, a componente de segunda geração é aqui muito importante, na medida em que alguns jovens, filhos de imigrantes a residir em Portugal, mas que já possuem nacionalidade portuguesa, podem apresentar padrões de delinquência diferentes dos imigrantes, envolvendo-se em redes de delinquentes associadas ao tráfico de estupefacientes, roubo e furto organizados. Sendo condenados a penas de reclusão, vamos encontrá-los nos estabelecimentos prisionais portugueses a engrossar o quantitativo de detidos muito jovens com nacionalidade portuguesa.

3.3. Grau de instrução e emprego

O ensino primário é o grau de instrução mais frequente entre os reclusos (44,4%), seguindo-se o preparatório (23,5%) e o secundário (14,1%). De notar que 6,4% dos detidos declararam-se analfabetos e 6,8% apenas sabe ler e escrever. Confiando na veracidade das respostas dos detidos, 1,2% possui um curso superior ou frequência do mesmo. Se considerarmos as nacionalidades segundo o grau de instrução, os detidos portugueses têm na sua maioria a instrução primária (45,0%) ou preparatória (23,8%), raramente alcançando níveis de educação mais elevados (Quadro 5). Os detidos provenientes dos PALOPs têm uma estrutura de instrução semelhante aos portugueses, mas nota-se um maior peso relativo dos indivíduos com o ensino secundário (16,0%) e complementar (5,4%).

Quadro 5 – Grau de instrução dos detidos segundo a nacionalidade (%)

Nacionalidade	Analfa-beto	Sabe ler /escrever	Primário (4 anos)	Prepara-tório (5/6 anos)	Secun-dário (7-9 anos)	Comple-mentar (10-12 anos)	Superior	Total
Portugal	6,4	6,7	45,0	23,8	13,9	3,3	1,0	100,0
Estrangeiros:	6,8	8,1	39,6	21,2	16,2	6,0	2,2	100,0
PALOPs	7,0	8,2	41,6	21,3	16,0	5,4	0,5	100,0
União Europeia	8,2	4,1	16,3	22,4	28,6	8,2	12,2	100,0
Resto da Europa	0,0	20,0	40,0	30,0	10,0	0,0	0,0	100,0
Resto de África	6,9	13,8	27,6	27,6	10,3	3,4	10,3	100,0
América Latina	0,0	3,7	33,3	7,4	11,1	18,5	25,9	100,0
Ásia	7,1	0,0	42,9	14,3	14,3	21,4	0,0	100,0
Total	6,4	6,8	44,4	23,5	14,1	3,5	1,2	100,0

Fonte: Direcção Geral dos Serviços Prisionais.

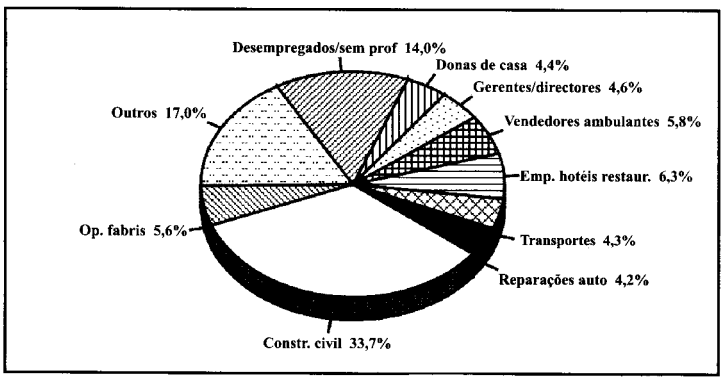
Os graus de instrução mais elevados são visíveis entre os reclusos originários dos países da UE: 49,0% possui uma instrução igual ou superior ao ensino secundário e 12,2% afirmaram ter curso superior ou frequência deste. De entre a população reclusa da América Latina, os brasileiros continuam a ser a excepção, pela predominância de graus de instrução elevados. Enquanto a maioria da população latino-americana possui apenas o ensino primário, 61% dos detidos brasileiros têm um grau de instrução igual ou superior ao ensino secundário. Entre os restantes africanos e asiáticos, as instruções pri-

mária e preparatória são as mais comuns. Verifica-se, portanto, que é entre os grupos menos instruídos que as taxas de reclusão atingem expressões mais elevadas.

Quanto às profissões dos reclusos, há uma larga predominância das que exigem reduzidas qualificações ou das que podem ser exercidas em locais que não as consideram absolutamente necessárias para o desempenho da tarefa. São os casos de algumas profissões ligadas à construção civil como ajudante de pedreiro, montador de tectos falsos, ajudante de pintor, ladrilhador. Dos 9 053 detidos, 33,6% afirmavam ter um emprego neste ramo de actividade (Fig. 4). Seguia-se o sector da hotelaria e restauração (6,3%) onde predominavam os empregados de mesa e os cozinheiros.

Os vendedores ambulantes (5,8%) surgiam em terceiro lugar e os operários fabris em quarto (5,6%), imediatamente seguidos pelos empresários/gerentes (4,6%). Existiam ainda detidos que exerciam a sua profissão no sector dos transportes (4,3%) e das reparações auto (4,2%).

Fig. 4 – Detidos segundo o grupo profissional



Fonte: Direcção Geral dos Serviços Prisionais.

De salientar que 14,0% dos detidos afirmavam não ter uma profissão ou estavam desempregados no momento da detenção, situações já por si de alguma exclusão em relação à sociedade envolvente, na medida em que o trabalho pode funcionar como factor social integrador. Existe assim, maior "disponibilidade" para a envolvência em actos ilícitos.

Apesar do elevado peso relativo das profissões associadas ao ramo da construção civil entre os detidos, é possível estabelecer algumas diferenciações ocupacionais consoante a nacionalidade. Os detidos portugueses têm a maior diversificação profissional de todos os grupos considerados (Quadro 6). Repartem-se pela construção civil (30,7%) exercendo as profissões de

pedreiro, pintor, canalizador, serralheiro, ladrilhador, estucador ou respectivos ajudantes e aprendizes. Nos hotéis e restaurantes são empregados de mesa e cozinheiros (6,7%), mas encontram-se igualmente entre o operariado fabril (6,0%) e a venda ambulante (6,2%).

Quadro 6 – Grupos profissionais dos detidos segundo a nacionalidade (%)

Nacionalidade / Grupos profissionais	Portugal	PALOPs	União Europeia	Resto da Europa	Resto de África	América Latina	Ásia	Total da profissão
Agricultura/Pesca	3,3	0,7	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,1
Indústria	6,0	1,2	4,1	0,0	0,0	3,8	0,0	5,6
Construção civil	30,7	64,9	22,4	10,0	27,6	19,2	40,0	33,6
Reparações eléctricas	3,1	1,2	0,0	0,0	13,8	0,0	6,7	2,9
Reparações auto	4,4	1,9	4,1	20,0	6,9	3,8	0,0	4,2
Transportes	4,5	2,2	4,1	10,0	0,0	3,8	6,7	4,3
Restauração	6,7	1,9	8,2	20,0	0,0	7,7	0,0	6,3
Empregados de balcão	3,1	0,9	0,0	0,0	3,4	3,8	0,0	2,9
Vendedores ambulantes	6,2	1,1	8,2	0,0	6,9	7,7	0,0	5,8
Serviços administrativos	2,5	1,0	0,0	0,0	0,0	7,7	6,7	2,3
Serviços pessoais	1,4	1,0	0,0	0,0	3,4	7,7	0,0	1,3
Empregadas domésticas	0,6	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
Outros serviços	1,3	0,9	8,2	10,0	3,4	7,7	0,0	1,3
Gerentes/Directores	4,8	1,1	12,2	0,0	6,9	15,4	6,7	4,6
Outros	0,5	0,4	0,0	0,0	6,9	0,0	0,0	0,5
Donas de casa	4,5	3,4	2,0	0,0	3,4	0,0	6,7	4,4
Estudantes	1,7	1,7	0,0	0,0	6,9	0,0	0,0	1,7
Reformados	0,7	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
S/ profissão/Desempreg.	14,1	13,5	24,5	30,0	10,3	11,5	26,7	14,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Direcção Geral dos Serviços Prisionais.

Os indivíduos vindos dos PALOPs trabalham na sua maioria na construção civil (64,9%), actividade que concentra grande parte dos imigrantes africanos chegados a Portugal. Esta "sobre-representação" na construção civil é o resultado da acção das redes de imigrantes num sector altamente étnico. Além disso, o reduzido valor social associado a esta actividade, faz com que a população portuguesa procure outros empregos, pelo menos em Portugal. Por fim, a discriminação existente no mercado de trabalho encerra determinadas portas a trabalhadores africanos e asiáticos qualificados e semi-qualificados, gerando processos de incorporação profissional sub-qualificada no país acolhedor. De notar que os indivíduos dos PALOPs são dos que têm menor percentagem de desempregados (13,5%), o que poderá significar que constituem uma população que se integra bem formal e informalmente no mercado de trabalho português.

Dos detidos vindos dos países comunitários, temos por um lado o grupo dos empresários/gerentes, essencialmente britânicos, alemães e franceses muito qualificados a exerceram a sua profissão no nosso país em filiais de empresas transnacionais ou a desenvolveram actividade por conta própria. Há por outro lado, o grupo dos vendedores ambulantes, cidadãos espanhóis na sua maioria de etnia cigana, que mantendo laços de parentesco com famílias ciganas portuguesas, vivem em regime de semi-nomadismo no espaço da Península Ibérica, dedicando-se à venda de roupas e têxteis nas feiras e mercados periódicos. Os restantes europeus têm uma elevada percentagem de indivíduos desempregados (30,0%), o que pode estar eventualmente associado a uma maior dificuldade de integração no mercado de trabalho português. São maioritariamente oriundos de países de Leste (Rússia, Roménia, Bulgária, Polónia, Estónia), com poucas afinidades culturais e linguísticas com Portugal, e o desconhecimento de uma língua internacional como inglês ou francês (compreendem mais frequentemente alemão) poderá dificultar o acesso ao mercado de emprego.

Entre a população oriunda da América Latina são relevantes os empresários e os gerentes quase exclusivamente brasileiros ligados a empresas transnacionais ou a trabalharem por conta própria (de notar que 27,8% dos detidos brasileiros afirmavam ter um curso superior ou frequência deste), e os empregados dos serviços administrativos e pessoais, que com qualificações médias e dominando a língua portuguesa conseguem obter um trabalho no terciário qualificado. Os restantes cidadãos são vendedores ambulantes ou trabalhadores dos serviços pouco qualificados.

4. Padrões de delitos dos detidos estrangeiros

Quanto aos delitos cometidos (Quadro 7), o tráfico de estupefacientes é responsável pela presença de 38,1% dos detidos nas prisões portuguesas, seguindo-se-lhe o furto (20,7%) e o roubo (13,5%). O homicídio surge em quarto lugar, a uma enorme distância dos delitos já referidos com 5,4% dos detidos, seguido pelos crimes de carácter económico como os cheques sem provisão, as fraudes e as burlas (2,4%). Crimes como a violação e as ofensas corporais graves representam menos de 2% dos detidos, enquanto o rapto/sequestro, abuso de crianças, homossexualidade com menores e as associações criminosas recolhem menos de 0,5% cada. Convém notar que em 13,0% dos casos não era referido o crime pelo qual o detido se encontrava preso, omissão esta que dificulta a análise da estrutura de delitos praticados.

Um dos objectivos a que nos propusemos no início deste trabalho consistia em investigar se a criminalidade praticada pelos indivíduos presentes nos estabelecimentos prisionais do país seria diferenciada consoante a origem geográfica.

Apesar do tráfico de estupefacientes predominar transversalmente, considerando a origem geográfica dos detidos, nota-se que os portugueses são os

que apresentam maior variedade de crimes, pois dispondo de um conhecimento mais detalhado dos processos sociais e uma mobilidade superior à dos não-nacionais, têm maiores hipóteses de praticar actos ilícitos mais variados. Para muitos estrangeiros a migração para Portugal implica a sobrevivência numa sociedade da qual possuem um conhecimento mais incompleto e fragmentado, o que frequentemente aliado aos poucos conhecimentos da língua portuguesa possuídos por alguns grupos, lhes restringe as hipóteses de cometerem determinado tipo de delitos (fraudes, burlas, cheques sem provisão, falsificação de documentos). O envolvimento em situações percepcionadas com um elevado nível de risco ou que exigem um comprometimento social muito grande, são igualmente evitadas (receptação, passagem de moeda falsa, rapto, sequestro, associações criminosas).

Quadro 7 – Delitos cometidos segundo a nacionalidade dos detidos (%)

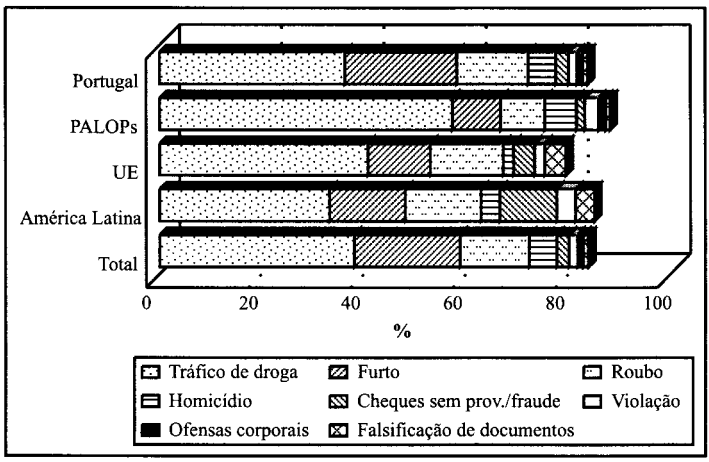
Nacionalidade / Delito	Portugal	PALOPs	União Europeia	Resto da Europa	Resto de África	América Latina	Ásia	Total do delito
Tráfico de droga	36,3	57,3	40,8	20,0	27,6	33,3	28,6	38,1
Furto	21,9	9,5	12,2	10,0	20,7	14,8	7,1	20,7
Roubo	14,0	8,6	14,3	10,0	3,4	14,8	0,0	13,5
Homicídio	5,4	6,2	2,0	0,0	6,9	3,7	7,1	5,4
Cheques s/ cobertura / Fraude	2,5	1,6	4,1	0,0	3,4	11,1	7,1	2,4
Violação	1,6	2,7	2,0	0,0	0,0	3,7	0,0	1,7
Ofensas corporais	1,1	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	7,1	1,1
Falsificação de documentos	1,0	0,9	4,1	0,0	3,4	3,7	0,0	1,0
Associações criminosas	0,6	0,6	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
Rapto/Sequestro	0,4	0,4	2,0	0,0	0,0	3,7	0,0	0,4
Receptação	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Passagem de moeda falsa	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Fogo posto	0,2	0,1	0,0	0,0	3,4	0,0	0,0	0,2
Armas proibidas	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Abuso crianç./Homoss. c/ menor	0,1	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Outros	1,0	0,2	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0
Não referido	13,2	9,5	10,2	60,0	31,0	11,1	42,9	13,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Direcção Geral dos Serviços Prisionais

Se o tráfico de drogas é o delito mais frequente entre os detidos de todas as origens geográficas, o furto atinge os valores relativos mais elevados entre os portugueses (21,9%) e entre os cidadãos africanos não oriundos dos PALOPs. Entre estes últimos, o homicídio é responsável por quase 7% das detenções.

Os cidadãos africanos de expressão portuguesa salientam-se por cometerem essencialmente delitos associados ao tráfico de estupefacientes e psicotrópicos (57,3%) – Fig. 5.

Fig. 5 – Delitos segundo a nacionalidade dos detidos



Fonte: Direcção Geral dos Serviços Prisionais.

Sendo jovens com elevada mobilidade geográfica entre os seus países de origem e Portugal, e estando bem inseridos em redes migratórias com pólos na Europa e América do Norte, os contactos com compatriotas noutros países europeus e norte-americanos, é possível obterem estupefacientes que fazem circular no triângulo África – Europa – América do Norte.

Crimes muito violentos como o homicídio e a violação estão também sobre-representados entre estes detidos (6,2% e 2,7%). Estes dois tipos de delitos são na sua maioria cometidos dentro das respectivas comunidades, que estando há alguns anos instaladas em Portugal, já adquiriram uma dimensão e estruturação social de tal forma complexa e elaborada que permitem a existência de conflitos passionais.

Contudo, é importante relembrar o papel da família em manter os indivíduos unidos em torno de uma entidade estruturada que lhes dê apoio e protecção. Nestas comunidades, tal como já referimos, a composição familiar é muito particular e frequentemente não dispõe dos elementos que permitam aos mais jovens evitar problemas com a Justiça.

Os indivíduos da UE, detém a segunda mais elevada proporção de crimes ligados às drogas (40,8%) e ao roubo (14,3%), mas salientam-se também nos delitos de *colarinho branco* (falsificação de documentos – 4,1%, fraudes – 4,1%), bem como no abuso de crianças e na homossexualidade com menores (2,0%). É de recordar que estes detidos eram em média os mais instruídos (12,2% com curso superior ou frequência deste) e que procuram frequentemente países da Europa do Sul para turismo de carácter sexual com menores de idade e jovens.

O roubo surge na sua maior expressão entre os detidos oriundos dos países do subcontinente latino-americano (14,8%), bem como os crimes de carácter económico (11,1%). Para praticar este último tipo de delitos é fundamental ter um grau de instrução médio ou elevado, por forma a dispor dos conhecimentos para o executar e da posição profissional adequada. Os brasileiros salientam-se neste campo, pois 27,8% afirmavam ter curso superior ou frequência deste e 16,7% eram empresários ou gerentes.

5. Considerações finais

O crescimento registado no número de estrangeiros a residir em Portugal tem sido acompanhado por um aumento da sua visibilidade. A sua crescente presença nos estabelecimentos prisionais portugueses corresponde a uma dimensão negativa desta visibilidade. De facto, a taxa de crescimento de estrangeiros nas prisões portuguesas está a aumentar a um ritmo superior ao da taxa de crescimento dos residentes estrangeiros. De modo a darmos o nosso contributo para esclarecer este fenómeno, salientámos dois aspectos nesta comunicação: i) uma comparação entre as características dos portugueses e dos diversos grupos de estrangeiros presentes nos estabelecimentos prisionais portugueses e ii) os padrões de criminalidade apresentados pelos diversos grupos.

Portugueses e estrangeiros detidos revelam similaridades e diferenças nas variáveis que considerámos, mas é importante não esquecer que os estrangeiros também não são um grupo homogéneo. Os detidos são essencialmente homens, com idades compreendidas entre os 31 e os 40 anos, apesar de entre os portugueses existirem reclusos muito jovens e muito idosos. A maior parte dos estrangeiros, sobretudo os não-comunitários, são relativamente jovens, pois a grande maioria vem para Portugal por razões laborais. Os reclusos oriundos dos países da UE vêm também para o nosso país por motivos de lazer e recreio, sendo então visíveis no grupo etário imediatamente anterior à reforma. Outra semelhança que pode ser encontrada entre os detidos, é o seu reduzido grau de instrução (principalmente a instrução primária), apesar de alguns estrangeiros, principalmente os provenientes da UE e do Brasil, possuírem frequentemente graus de instrução de nível superior. Mais de um terço dos reclusos trabalha no sector da construção civil, mas este valor quase duplica entre os indivíduos vindos dos PALOPs, reflectindo

o padrão geral de incorporação no mercado de trabalho português. Entre o relativamente pequeno grupo de cidadãos da UE e brasileiros é relevante o número de gerentes e directores.

Pela ausência de informação sobre etnicidade, podemos apenas afirmar que existe uma "sobre-representação" de algumas nacionalidades nas prisões portuguesas. Estas nacionalidades são os cinco países que constituem os PALOPs (Angola, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Guiné Bissau e Moçambique), e com menor expressão, quase todas as nacionalidades africanas, os europeus de Leste e os asiáticos.

É precisamente entre estes grupos que podemos encontrar as situações mais reveladoras de exclusão, reafirmando a hipótese clássica que associa situações de marginalidade a certo tipo de crimes muito penalizados pelo sistema judicial português, como o roubo, a violação, o crime económico e o tráfico de droga. Este último é responsável pala presença de 57% dos reclusos oriundos dos PALOPs nas cadeias portuguesas e salienta a importância da exploração dos migrantes pelas redes internacionais de tráfico com contactos noutros países europeus para além de Portugal, na América do Norte e em África. Num contexto de reforço da interacção espacial a nível global associado a uma crescente difusão de potenciais oportunidades de emprego nas regiões mais desenvolvidas, as redes internacionais de tráfico de seres humanos têm intensificado as suas actividades. Em diversos casos, geram-se situações de dependência dos imigrantes para com estas redes, que exploram a vulnerabilidade dos candidatos a imigrantes e dos próprios imigrantes, aplicando formas de extorsão e induzindo a sua participação em diversas formas de tráfico ilegal.

Os detidos oriundos de países da UE possuem taxas de delinquência claramente abaixo da média global. Os seus padrões de delitos são também específicos, sendo visíveis nos delitos de *colarinho branco* como a falsificação de documentos, fraude, cheques sem cobertura, e também em situações de crime organizado como associações criminosas e rapto. O abuso de crianças e a homossexualidade com menores de idade são também exemplos de delitos onde os cidadãos da UE se encontram sobre-representados. Os cidadãos da América Latina, nomeadamente os brasileiros, são também visíveis nos delitos de colarinho branco como os cheques sem cobertura, as fraudes e falsificação de documentos.

É difícil prever o futuro, mas algumas tendência são identificáveis. Com a manutenção de níveis de consumo de drogas relativamente elevados entre a juventude portuguesa, os delitos relacionados com os estupefacientes tenderão a manter-se elevados ou mesmo a aumentar. O padrão de delitos cometido pelos cidadãos dos PALOPs tenderá a tornar-se mais semelhante ao dos portugueses devido a uma progressiva «integração» na sociedade de acolhimento. Deste modo, o peso relativo dos delitos relacionados com as drogas, o homicídio e a violação reduzir-se-á, e crimes como o furto, o roubo e os cheques sem provisão deverão ver as suas proporções aumentar.

Em contrapartida, com o reforço da imigração dos países da Europa de Leste para Portugal, é de esperar que o número de cidadãos desta origem geográfica aumente nos estabelecimentos prisionais do nosso país, não apenas devido a uma questão de probabilidade estatística, mas também pela sua dependência face a complexas redes internacionais ligadas à prática de actividades ilícitas (IOM, 1996), que actualmente incluem Portugal no seu quadro geográfico de actuação. Esta inserção de Portugal nos circuitos internacionais do crime organizado, que associam tráfico e exploração de imigrantes, afirma-se, cada vez mais, como uma questão crucial na relação estrangeiros--delinquência-prisão.

Agradecimentos

As ideias expressas neste texto são da inteira responsabilidade dos autores, que agradecem as pertinentes críticas e sugestões formuladas por João Ferrão e Mário Vale.

Bibliografia

ALBRECHT, H. J. (1991), «Ethnic minorities: Crime and criminal justice in Europe» in HEIDENSOHN, F., e FARRELL, M. (eds.), *Crime in Europe*, Routledge, 84-100.

BAGANHA, M.I. (1996), *Immigrant Insertion in the Informal Economy – The Portuguese Case* (1st Report), Coimbra, CES-Universidade de Coimbra. (polic.)

BAGANHA, M I. (1998), «Immigrant involvement in the informal economy: the Portuguese case» in *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 24 (2), 367-385.

BAGANHA, M. I.; FERRÃO, J. e MALHEIROS, J. M. (1999), «Os imigrantes e o mercado de trabalho: o caso português» in *Análise Social*, n.º 150, vol. XXXIV, Lisboa, 147-173.

BAGANHA, M. I. e GÓIS, P. (1999), «Migrações Internacionais de e para Portugal: o que sabemos e para onde vamos?» in *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n.º 52/53, Nov. 1998-Fev.1999, Coimbra, 229-280.

BALDWIN-EDWARDS, M. (1998), «Where Free Markets Reign: Aliens in the Twilight Zone», in *South European Society and Politics*, vol. 3, n.º 3, 1-15.

CAMPANI, G. (1998), «Trafficking for Sexual Exploitation and the Sex Business in the New Context of International Migration: the Case of Italy», in *South European Society and Politics*, vol.3, n.º 3, 230-261.

CARIPLO Foundation (1998), *The Fourth Report on Migrations 1998*, Cariplo Foundation, Quaderni I.S.M.U. 7/1998, Milão.

ESTEVES, A. (1999), *A criminalidade na cidade de Lisboa. Uma geografia da insegurança*, Lisboa, Edições Colibri.

FONSECA, M. L. e MALHEIROS, J. (1999), *Immigrants in Lisbon: innovation and spatial change in a Southern European context*, 4th International Metropolis Conference (polic.).

GEOIDEIA/OIEFP (1998), *Os movimentos migratórios externos e a sua incidência no mercado de trabalho em Portugal*. Lisboa, Geoideia-Observatório do Emprego e Formação Profissional, (polic).

IOM (1996), «Organized crime moves into migrant trafficking» *in Trafficking in Migrants – Quarterly Bulletin*, International Organization for Migration, Genebra, Junho de 1996.

IOM (2001), «New IOM figures on the global scale of trafficking» *in Trafficking in Migrants – Quarterly Bulletin*, International Organization for Migration, Genebra, Abril de 2001.

KING, R., FIELDING, A. e BLACK, R. (1997), «The International Migration Turnaround in Southern Europe» in KING, R., BLACK, R., *Southern Europe and the New Immigrations*, Brighton, Sussex Academic Press, 1-26.

KING, R. (1999), «Southern Europe in the Changing Global Map of Migration» in KING, R.; LAZARIDIS, G. e TSARDANIDIS, C. (1999) (eds.) – *El Dorado or Fortress? Migration in Southern Europe*, Londres, Macmillan, 1-26.

LOPES FILHO, J. (1995), «O estigma da faca. Cabo-verdianos em Portugal» in *Ethnologia*, nova série, n.º 3-4, Maio/Outubro, Lisboa, 71-80.

MALHEIROS, J. (1998), «Immigration, Clandestine Work and Labour Market Strategies: the Construction Sector in the Metropolitan Region of Lisbon» in *South European Society and Politics*, vol.3, n.º 3, 169-185.

MARTINEZ DE SEABRA, H. L. (1999), *Desviantes ou Desviados? Abordagem exploratória da participação dos imigrantes em práticas criminais*. SociNova working paper, n.º 8, Gabinete de Investigação em Sociologia Aplicada, Lisboa, FCSH, Universidade Nova de Lisboa.

MARTINS, H. (1998), *Classe, Status e Poder e outros ensaios sobre o Portugal contemporâneo*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais.

MINISTERIO DE ASUNTOS SOCIALES-DIRECCIÒN GENERAL DE MIGRACIONES (1995), *Plan para la Integracion Social de los Inmigrantes*, Madrid, MAS-DGM.

PEIXOTO, J. (1999), *A mobilidade internacional dos quadros. Migrações internacionais, quadros e empresas transnacionais em Portugal*, Oeiras, Celta Editora.

SALT, J. (1992), «Migration Process among the Highly Skilled in Europe» in *International Migration Review*, n.º 26 (98), 484-505.

SALT, J. (1997), *International movements of the highly skilled*. Directorate for Education, Employment, Labour and Social Affairs – International Migration Unit – Occasional Paper n.º 3, Paris.

SASSEN, S. (1991), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, N.J.; Princeton University Press.

TARRIUS, A. (1999), *Fin de Siècle Incertaine à Perpignan*, Perpignan, Ed. Trabucaire.

A CIDADE SUBTERRÂNEA: LISBOA E O METROPOLITANO (1959-1997)*

*Maria Alexandre Lousada***
Maria de Lurdes Rodrigues ***

O metropolitano prometido a Lisboa em 1947 e inaugurado em 1959 aproximou a cidade das restantes capitais europeias.

O processo de entrosamento do metropolitano na cidade, tal como a sua expansão, foi muito lento, mas dele resultaram sucessivas mudanças no quotidiano de Lisboa que cresceu e se modernizou com o metro e muito para além dele.

Símbolo de modernidade, o metropolitano, tal como outros símbolos do progresso técnico, é, desde o anúncio do projecto, alvo de polémicas acerca da necessidade da sua construção na cidade de Lisboa – polémicas que virão a condicionar o seu desenvolvimento nos vinte anos subsequentes. Das hesitações e dificuldades se dá conta na primeira parte deste trabalho. Em seguida, descrevem-se as condições de expansão e de enraizamento do metropolitano na cidade de Lisboa. E finalmente, no último ponto, assinala-se o surgimento de um novo espaço urbano subterrâneo associado à arte, ao lazer e ao comércio.

1. A promessa

O ano de 1947 marca o início da concretização de uma ideia já antiga: a construção de um metropolitano em Lisboa. A primeira proposta surgira em 1888, pela mão do engenheiro militar Henrique de Lima e Cunha, com o "fim de facilitar a rapidez dos transportes e o barateamento das passagens", mas fora considerada uma fantasia. Nessa altura a capital tinha cerca de 300

---

* Este artigo resulta de um trabalho realizado em 1996-97 para o Metropolitano de Lisboa (*O metro no quotidiano de Lisboa*), a publicar em *Um metro e uma cidade. História do Metropolitano de Lisboa*, Edições do Metropolitano de Lisboa. Contou com a colaboração de Vanda Lourenço e o apoio inicial de Inácia Rezola na selecção das notícias dos jornais. A versão final deste texto beneficiou das críticas e sugestões de Nuno Marques da Costa e João Ferrão.

** Centro de Estudos Geográficos e Departamento da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa

*** Departamento de Sociologia, ISCTE

Inforgeo, 14, Lisboa, Edições Colibri, 1999, pp. 103-127

mil habitantes que se deslocavam ainda em veículos de tracção animal. Os eléctricos apenas surgiriam em 1901; os autocarros, após a experiência de 1940[1], ligada exclusivamente à necessidade de transportar visitantes até à Exposição do Mundo Português em Belém, só em 1944 passaram a integrar o sistema de transportes colectivos de Lisboa.

No final da década de 40 a cidade tinha cerca de 700 mil habitantes e a área metropolitana abarcava mais de 1 milhão de pessoas. O seu crescimento, e em particular o dos concelhos limítrofes a Norte, bem como o desenvolvimento de actividades polarizadas por Lisboa, tinham alterado os padrões de mobilidade da população. A necessidade de transportar um volume crescente de pessoas que entravam na cidade e se deslocavam para o seu centro tradicional conduziu à ideia de introduzir um terceiro modo de transporte urbano, o metropolitano e, como veremos, condicionou a primeira configuração da sua rede.

O decreto que lançou as bases para a concretização de um sistema de transporte colectivo com base no subsolo, o futuro metropolitano de Lisboa, publicou-se no final desse ano de 1947[2]. Responsável pela liderança do processo[3], a Câmara Municipal da cidade (presidida pelo tenente coronel Salvação Barreto) promove a criação de uma sociedade de estudos técnico-económicos com o objectivo de analisar a viabilidade do modo de transporte metropolitano na capital. A sociedade foi constituída em 26 de Janeiro de 1948 sob a forma de sociedade anónima de responsabilidade limitada com o nome de Metropolitano de Lisboa, S.A.R.L. e um capital inicial de quatro mil e quinhentos contos. Tinha como principais accionistas a Câmara Municipal de Lisboa (CML, 40% do capital) e a Companhia de Caminhos-de-ferro de Lisboa (CCFL, 13,3%), convidada pelo Presidente da CML. A sociedade tinha direito de preferência na subscrição do aumento de capital e nomeava o presidente do Conselho de administração bem como dois dos três administradores, sendo o terceiro um representante da CCFL[4]. No fim do ano de 1948 a Sociedade entregou à CML o plano geral e o estudo económico

---

[1] Anteriormente, tinham já ocorrido duas experiências de transporte colectivo em autocarros: uma em 1904, de serviço urbano, da responsabilidade da Companhia dos Elevadores, outra entre 1912 e 1917, vocacionada para o serviço nos arredores de Lisboa (os chamados carros saloios), em autocarros explorados pela Carris e pela empresa o Barraqueiro. Cf. Vasco Calixto, *As rodas da capital*, Lisboa, Ed. da Junta Distrital de Lisboa, 1967, 99-101 e 103-107.

[2] Decreto lei nº 36.620, 24 de Novembro de 1947.

[3] De acordo com o referido decreto, o direito de concessão, a faculdade de expropriação de direitos para levar a bom termo a execução das obras e a exploração, assim como a constituição de uma sociedade de estudos, cabiam à Câmara Municipal de Lisboa. Sobre a história da empresa Metropolitano de Lisboa e em particular as suas relações com a Câmara Municipal de Lisboa consulte-se o útil resumo de A.J. de Oliveira e Silva, *Origens e Vicissitudes da Empresa Metropolitano de Lisboa (subsídios para a sua história)*, texto policopiado.

[4] Fizeram parte do primeiro Conselho de Administração, pela CML, José Nascimento Ferreira Dias Júnior e Alexandre de Vasconcelos e Sá; pela CCFL, Francisco José Vieira Machado. O Director Geral da Sociedade era Francisco de Mello e Castro, cargo que ocupou até 1954, ano em que passou a Presidente do Conselho de Admistração, em substituição de Ferreira Dias; em 1972, na sequência de conflitos com o então Presidente da CML (Fernando Santos e Castro) e de prováveis divergências internas, Mello Castro demitiu-se.

entretanto elaborados, tendo-lhe sido outorgada, no ano seguinte, a concessão do exclusivo de instalação e exploração "de um sistema de transportes colectivos fundado no aproveitamento do subsolo da cidade de Lisboa"[5].

Mas o metropolitano de Lisboa teve um nascimento não só tardio como difícil. Embora prometido à cidade em 1947 e prevista a sua entrada em exploração em 1955, apenas em Julho deste ano se iniciaram as obras e somente em 29-30 de Dezembro de 1959 se procedeu à sua inauguração. Passa, portanto, mais de uma década entre a promessa e a sua concretização. E mesmo assim com enormes dificuldades!

O metro efectivamente oferecido à cidade em 1959 é muito menos ambicioso do que o metro prometido. A sua dimensão à data da inauguração é tão reduzida (6,5 km contra os 19,5 km previstos) e os primeiros anos de vida de tal forma difíceis que se pode dizer que o Metro é desde o início uma realização que fica aquém de todos os projectos anunciados inicialmente pelos seus arautos e defensores.

As razões que justificam o nascimento tardio e difícil são talvez as mesmas que estão na base do ritmo a que tanto a cidade como o próprio país se desenvolveram. A vontade de alguns em acompanhar e implementar os desenvolvimentos do progresso e da técnica, crentes na sua bondade absoluta, e convictos de que só assim o país poderá progredir, esta vontade, dizíamos, foi muitas vezes contrariada por fortes vozes de "Velhos do Restelo". O estudo da história recente do país no que respeita ao desenvolvimento económico e industrial, às inovações, como é o caso do Metropolitano de Lisboa, mostra que os processos de decisão foram invariavelmente marcados por estas lutas entre as duas faces de Janus, uma voltada para o futuro e outra para o passado, lutas que, se não comprometeram completamente as suas realizações, estão na origem de sistemáticos atrasos.

No caso particular do metropolitano, a concretização da promessa demorou mais de uma década porque pelo meio ficaram as inúmeras polémicas, primeiro sobre a exequibilidade técnica, depois sobre a pertinência dum tal volume de investimento económico e financeiro numa Lisboa pequena e provinciana, sem população circulante que justificasse tamanho investimento. Alguns escreverão mesmo que o Metro de Lisboa nasceu de um capricho e não dum imperativo derivado das necessidades de circulação[6].

O conflito entre defensores e detractores foi protagonizado, naqueles anos, de um lado pela Camâra Municipal de Lisboa defendendo a modernização da cidade; do outro, pela empresa Carris, que apesar de ter formalmente aderido ao projecto desde a primeira hora, vai levantando dúvidas e colocando

---

[5] O pedido fora formulado à CML em 18 de Dezembro de 1948, aprovado nas sessões camarárias de 19 e 26 de Março de 1949 e homologado pelo Ministro das Comunicações por despacho de 14 de Junho. A escritura de concessão foi lavrada em 1 de Julho de 1949 e o decreto publicado no *Diário do Governo* de 25 de Agosto de 1949 (II série).

[6] Veja-se o primeiro relatório do Conselho de Administração do Metropolitano *in* Metropolitano de Lisboa, S.A.R.L., *Relatório e Contas do Conselho de Administração. Exercício de 1948*, Lisboa, 1949.

objecções à sua concretização, chegando até a pedir o parecer de técnicos ingleses, com base no qual se afasta do projecto[7] e informa oficialmente a Câmara e o Metropolitano da sua posição: "embora tecnicamente realizável, a construção do metropolitano não oferece condições económicas de êxito". A notícia veio em todos os jornais diários no dia 20 de Junho de 1950 e o centro das discussões deslocou-se. Afastada a dúvida da exequibilidade técnica – isto é, dificuldades de origem geológica ou topográfica que alguns consideravam inultrapassáveis, mas que a própria Carris reconhece não constituírem um obstáculo à construção do metropolitano –, instala-se uma polémica pública sobre a utilidade e a viabilidade económica do empreendimento na Lisboa de então. Polémica que, tanto aqui como no estrangeiro, esteve sempre associada à questão da dimensão demográfica da cidade ou dos aglomerados urbanos em geral e dos padrões de mobilidade das suas populações.

Quando foi inaugurado o metropolitano de Lisboa (Dezembro de 1959), treze cidades europeias possuíam esse novo modo de transporte. Apesar do limiar considerado tecnicamente adequado à introdução do Metro se situar no milhão de habitantes[8], sete dessas treze cidades tinham-no introduzido, embora estivessem aquém desse limiar. Mas talvez mais significativo seja o facto de, em 1950, das 22 cidades europeias então já com mais de um milhão de habitantes apenas dez possuírem metropolitano. Como se escreveu então, "são raras as cidades europeias que, dispondo apenas de um milhão de habitantes, se dão ao luxo de ter transportes colectivos subterrâneos. Lisboa está, nesse ponto, não só actualizada mas avançada"[9].

Do ponto de vista da rendibilidade, considerou-se nos estudos preparatórios que "para que o investimento fosse remunerador com tarifas aceitáveis" era necessário assegurar uma intensidade linear média de tráfego da ordem de 5 milhões de passageiros por quilómetro e por ano. Era essa a média daquelas intensidades no conjunto dos metropolitanos de Paris, Londres, Berlim, Madrid e Nova Iorque. Previa-se que esse valor poderia ser atingido em 1955, considerando que a população de Lisboa atingiria nesse ano 925 mil habitantes e que a rede do Metro teria 19,5 Km de expansão[10].

---

[7] O afastamento da Carris começou no final do ano de 1948, quando se procedeu à votação do Plano Geral do Metropolitano; o seu delegado no Conselho de Administração absteve-se, "reservando a declaração do seu voto sobre o projecto em apreciação, base da concessão nos seus aspectos técnicos e financeiros, para a oportunidade em que, pela conclusão dos estudos a que estava procedendo, se achasse devidamente informado". E quando, em Julho de 1949, foi assinada a escritura pela qual era outorgada a concessão do Metropolitano de Lisboa, voltou a abster-se considerando que a sua intervenção não era essencial. Veja-se a notícia "A CCFL esclarece a sua posição no caso do Metropolitano de Lisboa" publicada no *Diário de Notícias* de 1 de Julho de 1950.

[8] Era essa a tese dominante nos anos cinquenta. Sobre os factores favoráveis e desfavoráveis à introdução do metropolitano numa cidade, veja-se Vuchan R. Vuchic, *Urban Public Transportation. Systems and Technology*, Prentice-Hall, 1981, 462-470.

[9] *Diário de Notícias*, 3 de Janeiro de 1960.

[10] Vejam-se as previsões de tráfego para 1955 em Francisco de Mello e Castro, *O Metropolitano de Lisboa, Plano geral de instalação ...*, Lisboa [1948], págs. 8-10, 19-26.

Quadro 1 – O metropolitano na Europa

Por data de inauguração			Por dimensão demográfica		
Cidade	Inauguração	População (x 1000)	Cidade	Inauguração	População (x 1000)
Londres	1863	3413	Londres	1863	3413
Budapeste	1896	634	Leninegrado	1955	3288
Glasgow	1897	739	Moscovo	1935	2897
Paris	1900	2714	Paris	1900	2714
Berlim	1902	1924	Berlim	1902	1924
Hamburgo	1912	942	Roma	1955	1901
Madrid	1919	734	Milão	1964	1638
Barcelona	1924	738	Hamburgo	1912	942
Atenas	1925	369	**Lisboa**	**1959**	**817**
Moscovo	1935	2897	Estocolmo	1950	744
Estocolmo	1950	744	Glasgow	1897	739
Roma	1955	1901	Barcelona	1924	738
Leninegrado	1955	3288	Madrid	1919	734
Lisboa	**1959**	**817**	Budapeste	1896	634
Milão	1964	1638	Atenas	1925	369

Fonte: Elaboração própria a partir de Vuchan R. Vuchic, *Urban Public Transportation. Systems and Techonogy*, Prentice-Hall, 1981, pág. 469, e de B.R. Mitchell, *European Historical Statistics (1750-1975)*, 2.ª ed., MacMillan, Londres, 1978.

A dimensão demográfica da área metropolitana de Lisboa, e mesmo da própria cidade, bem como as previsões de tráfego para as décadas de sessenta e setenta apontavam assim para a viabilidade económica do novo modo de transporte.

Afastados como sem fundamento os obstáculos de natureza geológica, topográfica e demográfica que tinham sido colocados, subsistiam dois problemas cuja resolução era fulcral para o sucesso do empreendimento: a coordenação dos transportes colectivos existentes na cidade e o financiamento.

Ora, no que diz respeito ao primeiro, não pode deixar de ser referido que em 1947, quando se inicia a polémica *Metro sim, Metro não*, a Carris, companhia de capitais ingleses, detinha uma situação de monopólio dos transportes colectivos na cidade de Lisboa[11].

[11] Constituída em 1872, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa (C.C.F.L.) destinava-se à instalação e exploração de um sistema de transporte urbano colectivo de passageiros. Começou a servir em 17 de Novembro de 1873, com 32 carros de tracção animal, rodando sobre carris instalados ao nível do solo (à superfície, portanto), carros que ficaram conhecidos pelo nome de «americanos». O sucesso foi enorme e a concorrência com as empresas mais antigas (o Ripert, a Lusitânia, o Jacinto, o Chora que operavam com os omnibus, veículos de tracção animal sobre quatro rodas) foi mortífera, sobretudo após a introdução da tracção eléctrica pela Carris, em 1901, na linha do Terreiro do Paço a Belém e a Algés. Gradualmente foram sendo eliminados todos os seus potenciais concorrentes. Em

Os carros eléctricos, tendo começado a funcionar em 1901 com uma rede de cerca de 40 Km, percorriam uma rede de 72Km de via dupla no ano da inauguração do metropolitano, em 1959. Todavia, em 1944, face à incapacidade de estender a rede de eléctricos às áreas onde a procura era crescente, a Carris – então detentora dos direitos de exploração do transporte colectivo de passageiros na cidade de Lisboa – deliberou introduzir os autocarros no seu serviço de transporte. Decisão assumida na época como constituindo uma situação transitória, dado defender que o modo de transporte urbano por excelência da cidade de Lisboa deveria ser o eléctrico[12]. Desta forma, embora encarados inicialmente como modo complementar da rede radial dos eléctricos, em resposta ao afluxo populacional, os autocarros acabaram por, pouco a pouco, substituir aqueles, evolução a que não terá sido alheia a dependência tecnológica e financeira da Carris relativamente à produção e aos capitais britânicos[13].

Assim, para além dos argumentos de natureza técnica, o papel da Carris na discussão sobre a pertinência e a viabilidade económica do metropolitano, foi ainda certamente condicionado pela sua posição no mercado dos transportes colectivos urbanos. Posição esta que condicionou também, como veremos adiante, a possibilidade de coordenação e articulação entre os transportes de superfície e o Metro de Lisboa.

E se, por um lado, a polémica entre as duas faces de Janus e, por outro lado, os interesses económicos em jogo justificam as dificuldades e os atrasos iniciais, também o facto de o Estado se ter demitido de encarar a construção do metropolitano como uma obra de fomento, não se deixando envolver financeiramente no projecto e transferindo a responsabilidade quase exclusivamente para uma autarquia parca de recursos, levantou enormes dificuldades. Os primeiros anos da década de 50 foram por isso anos difíceis que quase puseram em causa a realização do empreendimento, devido às dificuldades na angariação da operação financeira que só veio a resolver-se entre 1954 e 1956 através da emissão de obrigações[14].

1917, com o desaparecimento dos carros do Chora, o seu último rival, a Carris ficou dona dos transportes públicos colectivos de Lisboa. Sobre os primórdios destes veja-se Vasco Callixto, *As Rodas da Capital*, Lisboa, 1967, Mª A. Motta Capitão, *Subsídios para a História dos transportes terrestres em Lisboa no século XIX*, Lisboa, 1974, António Lopes Vieira, *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*, Lisboa, 1982 e *Lisboa em Movimento, 1850-1920*, Lisboa, 1994.

12 Teresa Barata Salgueiro, *A rede de transportes colectivos na aglomeração de Lisboa*. Estudos de Geografia Urbana nº1, Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, 1971, pág. 24.

13 Segundo Nuno Marques da Costa, *As opções modais do transporte de passageiros na área metropolitana de Lisboa. Um contributo geográfico*. Dissertação de mestrado em Geografia, Fac. de Letras de Lisboa, Lisboa, 1992, pág.79. A progressiva substituição do eléctrico pelo autocarro deveu-se à perda de capacidade dos eléctricos, em consequência da falta de inovação ao nível do material circulante e da rede. A referida dependência da Carris explica em parte este desinvestimento no modo ferroviário, dado que os ingleses diminuiram a produção de eléctricos após a segunda Guerra Mundial, "optando pelo autocarro como principal modo de transporte colectivo nos sistemas de transporte urbano".

14 Em 1952 estavam já concluídos os projectos das estruturas das galerias da linha nº 1 (troços

Ora, quando é lançada a obra do metropolitano, isto é, na década de 50 deste século, em nenhuma cidade com Metro se seguia já a modalidade adoptada em Lisboa, o recurso a capital obrigacionista[15] com todos os encargos directos e indirectos que daí advinham. A situação agravou-se ainda mais com a impossibilidade em aumentar as tarifas (verificada durante os primeiros doze anos de exploração) e com a concorrência directa da Carris e de outros operadores de transportes colectivos na área metropolitana que entravam dentro da cidade.

Estas condições são queixa corrente nos relatórios produzidos pelo próprio Metro. Os inevitáveis prejuízos que a sociedade apresentava todos os anos, e que se foram acumulando, criaram o "círculo vicioso de não poder construir uma rede rendível que permitisse não só anular prejuízos como incentivar a expansão da rede"[16].

Pode dizer-se que as dificuldades inaugurais, que se arrastaram até 1975, comprometeram durante muito tempo uma efectiva e consequente relação entre o Metropolitano e o desenvolvimento da cidade apesar de o Metro ter contribuído para a estruturação da terciarização de Lisboa. Perderam-se muitas oportunidades de construção de Metro à superfície, com custos bem menores. Quando em 1988 se retomam os projectos de alargamento do Metro é tarde porque entre 1972 – data da abertura da última estação – e 1988 a cidade e a área metropolitana tinham explodido por todo o lado.

Desta feita, embora transformado em símbolo de modernidade e de riqueza da cidade, o metropolitano não tem possibilidade de cumprir toda a sua missão. Enquanto transporte colectivo rápido, limpo e confortável, são-lhe impostas, com o traçado inicial e a lenta expansão da rede, fortes limitações à plena realização do projecto dos seus defensores.

Rotunda-Restauradores e Entre Campos-Rotunda) bem como o projecto-base da rede de energia, o caderno de encargos das obras da empreitada da linha 1-bis e do nó da Rotunda e o estudo e especificação do material circulante. Esperava-se apenas que o problema financeiro fosse resolvido para dar início à construção. Foi-o em 1954, não pelo financiamento externo global mas através da emissão de 150.000 contos de obrigações nos anos de 1954 a 1956, autorizada pelo decreto-lei nº 39.795 de 28 de Agosto de 1954. Em Setembro desse mesmo ano foi levada a efeito a primeira emissão e foram abertos os concursos para a adjudicação das obras, tendo sido assinados os contratos-base respeitantes à instalação do 1º escalão em Julho do ano seguinte. Como se reconhece no relatório do metropolitano de Lisboa datado de 1955, a linha a construir será "de extensão limitada pelo esquema financeiro no qual nos podemos mover e de localização definida pela situação do parque de material e oficinas, em Sete Rios". Em 1967 o projectado prosseguimento até Alvalade não se concretizou, "sustada que veio a ser uma operação financeira" a isso destinada (relatório de 1967); o início das obras teve que esperar até 1969 e a linha só foi aberta em 1972.

15 Sobre as modalidades de financiamento dos transportes colectivos urbanos veja-se, entre outros, C.Quin et al, *Le financement des transports collectifs urbains dans les pays développés*, Paris, 1990

16 J.S.Brazão Sardinha, *Primeiro escalão da rede do metropolitano de Lisboa*, Os cadernos do metropolitano, nº 4, p. 37.

2. O Metro instala-se e, lentamente, conquista Lisboa

Desde o início das obras de construção que o metropolitano atraiu a atenção dos lisboetas: com a curiosidade de "mirones", não perdem a oportunidade de espreitar, de ver e acompanhar incrédulos e curiosos o andamento das obras.

Mais tarde, no dia 29 de Dezembro de 1959, vivem a inauguração em regime de festa e folguedos, semelhante ao das romarias de aldeia, onde não faltaram a banda de música e a bênção da igreja. Só nesse primeiro dia o metropolitano conduziu 75 mil passageiros! E como a passagem do ano estava próxima, muitos escolheram o metropolitano para inaugurar o novo ano no espaço mais moderno que a cidade lhes oferecia: "... centenas de lisboetas foram fazer a passagem do ano para o metropolitano e, provavelmente esquecidos que as carreiras terminam à uma hora, ainda formavam enorme bicha nos Restauradores, poucos minutos antes daquela hora".[17]

Passada a euforia inicial da inauguração, os lisboetas continuam durante muito tempo a preferir o eléctrico. De facto, nos primeiros tempos, o Metro não era como hoje o conhecemos um transporte popular. Ao princípio serve sobretudo os lisboetas das Avenidas Novas, os pequenos funcionários dos serviços e do comércio. Praticamente não apanha os passageiros dos bairros populares nem os da periferia da cidade. Apenas nos anos 70, com a exploração do troço da Almirante Reis, começa a mudar a composição social dos utentes do metropolitano. No entanto, ainda nos anos noventa, o passageiro do Metro é sobretudo alguém com um grau de instrução médio/médio superior, empregado de escritório ou profissional especializado, residente na cidade de Lisboa e em segundo lugar, afastado, na Linha de Sintra e na área de Loures[18].

A rede existente e, no início, o preço dos bilhetes são os grandes responsáveis por essa situação. Subsidiariamente, as características do novo transporte terão também afastado muitos passageiros analfabetos, idosos ou com medo do subterrâneo. A imagem do passageiro típico dos anos sessenta é a de "pessoas bem trajadas, tipo funcionário público ou bancário, empregados de companhias, comerciantes, pequena e média burguesia"[19]. De fora ficavam os operários e "as classes menos abastadas" ou seja, precisamente a maior parte da população de Lisboa, que continuava a preferir o eléctrico. Daí o contraste inicial entre o ar digno, a compostura dos passageiros do metropolitano e a brutalidade dos do eléctrico[20] que, entre outros, um

---

17 *Primeiro de Janeiro*, 1 de Janeiro de 1960.

18 *Perfil do utente*, Metropolitano de Lisboa, Gabinete de Marketing, 1996.

19 Notícia do jornal *República* em 21 de Janeiro de 1960.

20 Alguns observadores relacionaram os diferentes modos de estar nos dois transportes não com o perfil social dos passageiros mas com as virtuais características civilizadoras do metropolitano.

Quadro 2 – Perfil dos passageiros do metropolitano (1993-1995) variáveis sócio-demográficas (%)

		1993	1994	1995
Sexo	Masculino	50.2	49.3	48.1
	Feminino	49.8	50.7	51.9
Idade	15-25	38.5	27.8	34.1
	26-45	41.7	42.3	29.5
	46-65	19.3	30.0	36.4
Instrução	Universitária	32.7	35.4	42.8
	Liceal	48.3	43.5	38.7
	Inferior	19.0	21.1	18.4
Status	A/B	19.8	17.1	22.4
	C1	33.6	33.1	36.2
	C2	27.3	29.5	24.7
	D	19.3	20.3	16.7

Fonte: Perfil do Utente, Metropolitano de Lisboa, Gabinete de Marketing, 1995.

jornalista registou nos primeiros dias de funcionamento do novo transporte: "O metropolitano vai criar, além de hábitos novos, um ritmo novo, um estilo de vida diferente, quem sabe se um estilo social mais civilizado? Repare-se que os passageiros do metropolitano guardam, por enquanto, uma compostura, um ar digno que não têm, por via de regra, os passageiros dos eléctricos".[21]

A rede construída reduzia a potencial utilização massiva e popular do novo modo de transporte. Na linha das críticas formuladas pela Carris em 1950[22], alguns observadores mais atentos detectaram de imediato as limitações do uso social do novo transporte. Em artigo publicado dois dias após a inauguração do metropolitano, Jaime Brasil fazia um diagnóstico amargo: se "transportar massas de trabalhadores, empregados, funcionários para os seus centros de actividade, é o objectivo essencial [...] com o metropolitano de Lisboa esse objectivo parece ter sido relegado para um futuro assaz remoto." A preocupação, escrevia, parece ter sido outra: "demonstrar ao mundo que também temos metropolitano, mais nada". Os metropolitanos não se destinam a passear pessoas. Mas o Metro de Lisboa "limita-se a subir e descer a Avenida da Liberdade e parte das chamadas Avenidas Novas. Ora, nessas avenidas vive uma população acomodada, que em grande parte possui trans-

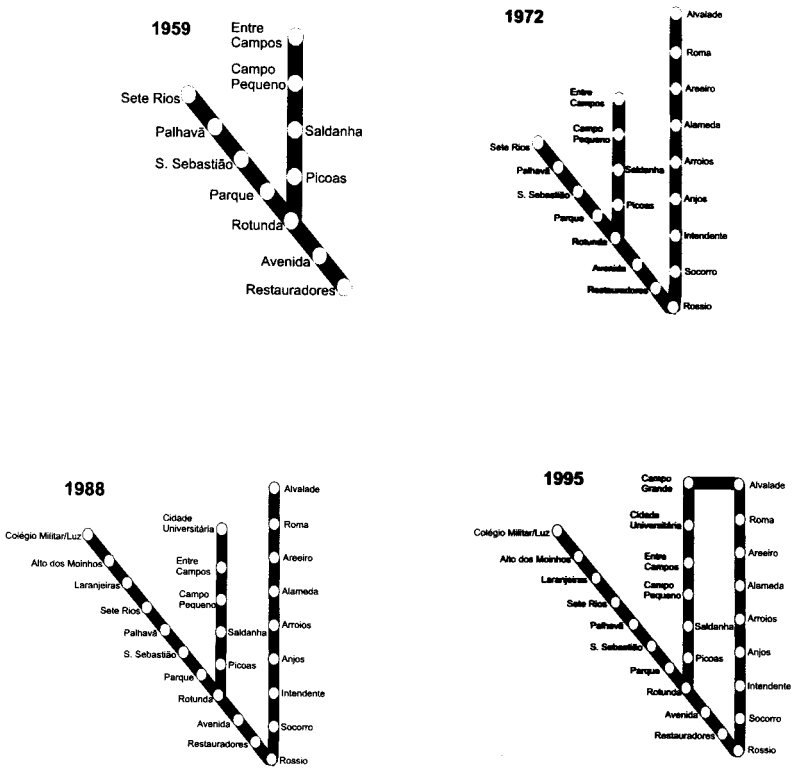
[21] *Diário de Lisboa*, 4 de Janeiro de 1960.

[22] Uma das críticas da CCFL, baseada nos já referidos pareceres de técnicos ingleses, dirigia-se precisamente às opções tomadas quanto à rede a construir. Não concordava a Carris "que se prefira iniciar os traçados num percurso Sete Rios – Praça Marquês de Pombal, relativo a uma zona ocupada por habitações de pessoas abastadas". Posição da Carris no caso do Metropolitano de Lisboa, publicada no *Diário de Notícias* em 1 de Julho de 1950.

porte próprio. A parte que os não tem é servida por autocarros e eléctricos em melhores condições do que em qualquer outra parte da cidade."[23]

A rede efectivamente inaugurada, com onze estações distribuídas por 6,5 Km percorridos por 24 comboios, cobre apenas parte da cidade: abeira-se do centro tradicional (note-se que a estação mais a sul era a dos Restauradores) e, através das Avenidas Novas – o novo centro em formação que o Metro contribuirá para consolidar – atinge Entre Campos e Sete Rios, terminais onde, juntamente com os Restauradores, se fazia o rebatimento do principal fluxo de passageiros da área metropolitana em crescimento.

Fig. 1 – Quatro momentos da evolução da rede do Metropolitano de Lisboa (1959-1995)



[23] *ABC de Luanda*, 31 de Dezembro de 1959, artigo de Jaime Brasil.

A extensão da rede processar-se-á penosamente ao longo de doze anos, numa primeira etapa percorrendo a área oriental anexa ao Centro (abertura da estação dos Anjos em 1966) e, numa segunda etapa, prolongando-a a Norte pela Avenida de Roma até chegar a Alvalade, incluindo o "cotovelo" do Areeiro. Atingira então, estava-se em 1972, uma extensão de 12 Km, distribuída por 20 estações e utilizada por cerca de 16 milhões de passageiros[24]. Completara-se finalmente a construção da primeira fase do metropolitano. Será preciso esperar dezasseis anos para se dar início à segunda fase, com o prolongamento, em 1988, de Sete Rios ao Colégio Militar e de Entre Campos à Cidade Universitária. O salto registado não se refere apenas à extensão da rede (15,7 km e 24 estações) mas também ao material circulante (132 comboios) e sobretudo ao número de passageiros transportados (136 milhões em 1988). Mas o Metro tem uma carga excessiva (11,3 milhões de passageiros/km/ano) que se repercute no serviço que oferece.

Quadro 3 – Evolução da rede e do parque

Data	Extensão (km)	Aumento da rede	Nº estações	Distância média (m)	Estações Terminais	Nº unid.	Fase
1959 Dezembro	6,513		11	592,1	S.Rios E.Campos Restaura-dores	24 ML7	1.ª fase 1ºescalão
1963 Janeiro	6,989	c. 7%	12	582,4	S.Rios E.Campos-Rossio	38 ML7 (1964)	1.ª fase 2ºescalão
1966 Setembro	8,499	c. 22%	15	566,6	S.Rios E.Campos-Anjos	38 ML7	1.ª fase 2ºescalão
1972 Junho	11,915	c. 40%	20	595,8	S.Rios E.Campos Alvalade	70 ML7	1.ª fase 2ºescalão
1988 Outubro	15,733	c. 33%	24	655,5	C.Militar C.Univ. Alvalade	132 (80 ML7+ 52 ML79)	2.ª fase
1993 Abril	19,100	c. 18%	25	764,0	C.Militar C.Grandel Alvalade C.Grandell	142 (80 ML7 +56 ML79 +6ML90)	2.ª fase
1995 Junho	19,100		25	764,0	C.Militar C.Grandel C.Grandell-Rotunda	169 (80 ML7+ 56ML79+3 3ML90)	2.ªfase

[24] Se a rede quase duplicara, o número de passageiros ultrapassara o quádruplo do do ano inaugural alcançando o metropolitano de Lisboa a intensidade linear média de tráfego desejada (5,9 milhões de passageiros/km/ano).

Novo compasso de espera, agora bem mais curto, e o metropolitano chega ao Campo Grande em 1993, procede à desconexão da Rotunda em 1995 e expande-se para a gare do Oriente em 1998.

Pelo meio foram ficando inúmeros estudos de propostas de prolongamento da rede, de reconfiguração da rede inicial, algumas procurando antecipar o crescimento de Lisboa ou, pelo menos, acompanhá-lo desde o início. Devido aos elevados custos de implantação e ao facto de a sua vantagem económica só ser efectiva quando percorre eixos onde a procura é elevada, o metropolitano de Lisboa avançou sempre de forma prudentíssima, introduzindo-se subterraneamente apenas quando à superfície o transporte se revelava saturado e o seu surgimento quase "inevitável". Mas se o metropolitano não contribuiu, como o eléctrico e o autocarro, para a expansão urbana, foi um dos responsáveis pelo aparecimento de uma nova hierarquia intra-urbana e pela terciarização dos eixos servidos pela sua rede[25].

O outro problema maior residia nas tarifas e no sistema de correspondências (ou rebatimento de diversos modos de transporte). A rede do metropolitano no período de arranque tinha em atenção o que era designado por esquema geral e normal dos transportes urbanos de uma grande cidade. Ou seja, o esqueleto-base deveria ser formado precisamente pela rede do Metro, "fundamentalmente constituído pelas grandes directrizes de acesso ao centro e com devida ligação às linhas de arrabalde" (*Metropolitano de Lisboa*, 1959). As ligações complementares a essa rede-base seriam feitas por autocarro na zona central, por eléctricos e autocarros nas zonas periféricas e nas linhas de ligação transversal. Previa-se que as carreiras de eléctricos que passavam nos trajectos do Metro viriam a desaparecer. Tal estrutura baseava-se numa lógica de expansão radial da rede e supunha um esquema de "judiciosas correspondências".

Nas negociações havidas entre a Carris e o Metro, por inciativa deste último, procurou-se estabelecer essas correspondências com o objectivo quer de facilitar a utilização dos vários modos de transporte e optimizar a sua articulação quer de não onerar o passageiro. Subjacente estava também o problema da concorrência entre os dois operadores dos transportes colectivos urbanos, ensombrada pela possível quebra na utilização e venda de bilhetes na Carris, bem como a necessidade por parte do Metro de captar passageiros, de levar as classes trabalhadoras a utilizar o novo modo de transporte. No final das negociações, chega-se a acordo quanto à utilização de um único

---

[25] Apesar da rede pouco extensa, o traçado do metro foi, segundo T. Barata Salgueiro ("Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas", *Povos e Culturas*, nº2, 1987, p. 137), "decisivo na orientação da zona central da cidade" para o eixo Marquês-Saldanha-Campo Pequeno e não, como se supunha nos anos 50, antes do metro, para o eixo Av. Guerra Junqueiro-Av. de Roma; registe-se ainda, que o "nó" da Rotunda reforçou a acessibilidade do Marquês de Pombal. Já em 1976, Jorge Gaspar ("A dinâmica funcional do centro de Lisboa", *Finisterra*, nº 21, 1976) chamara a atenção para o papel do metropolitano na reconfiguração da área central de Lisboa. Veja-se também Carlos Nunes Silva, *Política Urbana em Lisboa, 1926-1974*, Lisboa, Livros Horizonte, 1994, p.189.

bilhete – o da tarifa do metropolitano – apenas para algumas carreiras de eléctricos.

Nas reuniões com a Câmara, em que participou também a Direcção Geral dos Transportes Terrestres, o problema centrou-se no preço e nas modalidades dos bilhetes. Alguns vereadores da Câmara consideraram as tarifas propostas pelo Metro demasiado elevadas, tendo proposto a criação de um bilhete de ida e volta, mais barato, para o operariado[26]. O Metropolitano impôs as suas tarifas (as de uma segunda proposta, 1$50 o bilhete simples normal, 1$00 o bilhete normal, vendido em caderneta de 12) mas, em compensação, ficou obrigado a mantê-las em vigor durante doze anos.

O preço dos bilhetes foi aliás motivo de várias contestações. Os jornais fizeram-se eco dos protestos dos leitores, uns lembrando que andar de eléctrico custava $80 e outros, informados sobre os Metros estrangeiros, afirmando indignados que o de Lisboa "não era pechincha nenhuma, [pois] por metade do preço precorre-se Madrid de lés-a-lés". As tarifas demasiado elevadas afastavam-no da característica fundamental dos seus congéneres, ser o modo de transporte das classes trabalhadoras.

E foi assim que aos elogios e ao orgulho em possuir Metro, se sucederam as críticas. O popular alfacinha começava a andar de Metro e criticava-lhe tudo: era caro, triste e menos rápido do que fora inicialmente prometido.

Esta última questão foi aliás largamente abordada na imprensa, logo após a inauguração. O intervalo proposto pelos técnicos do Metro variava entre um mínimo de 1,5 minutos e um máximo de 10 minutos, estando previsto inicialmente um intervalo mínimo de 2,5 minutos. Não foi esse o intervalo cumprido. Também neste domínio a configuração da rede limitou uma das características essenciais do novo transporte, a rapidez. Com uma forma em Y (um troço comum e duas linhas, 1 e 1bis), a bifurcação a partir da Rotunda condicionou até à desconexão desta estação (apenas realizada em 1995) o intervalo de circulação nas horas de ponta a um mínimo de 5 minutos. Já em 1963 o serviço do Metro se apresentava como incómodo, devido aos considerados longos tempos de espera e consequente ajuntamento de passageiros, responsáveis pelos apertões. A procura era superior à oferta nas horas de ponta. Seria possível minorar os incómodos apontados aumentando o material circulante, o qual permitiria intervalos menores às horas de ponta. Mas a obrigação em que a sociedade do ML se encontrava de adquirir todo o material circulante recorrendo apenas aos seus recursos próprios impedia-lhe o cumprimento da promessa.

---

[26] Manuel Vicente Moreira defendeu, na sessão da Câmara de 18 de Agosto de 1955, que a tarifa de 1$00 era elevada "relativamente ao operariado. Com efeito, duas viagens de ida e volta, efectuadas diariamente, correspondem a 4$00, ou sejam 120$00 mensais, verba incomportável a que se aspira. Ora, o metropolitano ou vem beneficiar a população pobre ou não apresenta aquela utilidade social com orçamentos inferiores a mil escudos. Alguns percursos de «eléctricos» são mais baratos". Manuel Vicente Moreira, *Notas de um lisboeta. I. A Avenida da Liberdade e o Metropolitano*, s.l., s.d., 10-11.

A rede e as tarifas foram deste modo as principais responsáveis pela não popularização do Metro de Lisboa. Nem mesmo a manutenção das tarifas durante mais de uma década lhe permitiu tornar-se popular. Em 1951, já o eléctrico servira cerca de 270 milhões passageiros. Durante o primeiro ano da sua exploração (1960) o Metro transportou pouco mais de 15 milhões de passageiros. Oito anos depois transportava à volta de 37 milhões, mas a Carris (autocarros e eléctricos) continuava dona dos transportes públicos urbanos com os seus 377 milhões de passageiros.

Por último, a desejada coordenação dos transportes da região de Lisboa nunca se concretizou. A existência de vários actores (Governo, municípios da área metropolitana, diversas empresas de transportes colectivos) e a saída da Carris do projecto de construção do metropolitano foram os maiores obstáculos ao estabelecimento dessa coordenação não só dentro da cidade como na região de Lisboa. Coexistem sem articulação e funcionando numa lógica concorrencial vários modos de transporte, rodoviários, ferroviários e fluviais, quer urbanos quer suburbanos. A criação, em 1976, de corredores para certas carreiras de autocarros significou para o Metro a existência de corredores sobrepostos e em concorrência com as suas linhas. Os acordos quanto ao regime de correspondências que ao longo dos anos se foram realizando, não só foram globalmente pontuais como o acordo geral assinado em 1977 dizia respeito apenas ao sector tarifário, não existindo nenhuma coordenação efectiva entre os diferentes operadores ao nível de planeamento e exploração. Refira-se ainda, no que à complementaridade entre modos de transporte diz respeito, a impossibilidade de, em Lisboa, se utilizar uma infraestrutura comum aos modos ferroviários, decorrente da existência de bitolas e de

Quadro 4 – Sistema de correspondências e passes

Data	Correspondências – Entidades e Passes
1960, Junho	Urbana – Carris
1966, Outubro	Suburbana – Privados
1977, Maio	Passe multimodal (extensão ao Metro do passe social) – ML, CCFL, RN, TT e CP
1977, Junho	Alargamento do passe multimodal pela criação das coroas 2 e 3
1979, Outubro	Passe turístico (zona L)
1980, Junho	Passe multimodal 3.ª idade
1980, Julho	Extensão do passe multimodal aos privados (região de Lisboa)
1984, Setembro	Passe multimodal para crianças (4-12 anos)
1986, Julho	Passes multimodais para reformados e pensionistas

sistemas de alimentação diferentes por parte do metropolitano, do caminho de ferro e dos eléctricos[27].

É esta situação complexa, onde se articulam uma rede exígua e com limitações no seu traçado, tarifas elevadas em confronto com o eléctrico e a falta de coordenação com os outros modos de transporte, que explica a difícil conquista das classes trabalhadoras pelo metropolitano.

Nos últimos anos, a difusão do automóvel (modo de transporte de grande flexibilidade) articulada com os problemas dos transportes colectivos traduziu-se numa perda de utentes do transporte público em favor do individual. No entanto, se a perda de passageiros é comum aos dois operadores urbanos (Metropolitano e Carris) e se a Carris continua a ser responsável pela maior parte das deslocações totais[28], o metropolitano tem vindo a aumentar a sua quota no conjunto dos transportes urbanos em Lisboa[29].

Quadro 5 – Uso do transporte colectivo e individual na área metropolitana de Lisboa

	1975	1981	1989	1992
transporte colectivo	51%	70%	62%	52%
transporte individual	49%	30%	38%	48%

Fonte: António Guilhermino Rodrigues, "A problemática dos transportes na Área Metropolitana de Lisboa", Grupo de trabalho de transportes da Ordem dos Engenheiros[30].

Na década de 70, o Metropolitano – que em 1959 fora visto como uma solução para os problemas de trânsito que se começaram a sentir em Lisboa – é encarado como uma grande desilusão. O número de habitantes de Lisboa e arredores aumentara consideravelmente na década de 60 e o então apelidado de "mini-metro", "meio-metro" ou "centímetro", não correspondia às necessidades dos lisboetas. A imprensa reflectiu o descontentamento geral através de artigos de opinião, de rúbricas dedicadas ao leitor, de grandes reportagens e entrevistas de rua sobre os serviços prestados pela Empresa Metropolitano.

---

27 A distância que separa os dois carris (bitola) é de 1435 mm no metropolitano, de 900 mm nos eléctricos e de 1668 mm na CP. Quanto ao sistema de alimentação, o metropolitano usa corrente contínua a 750 KV, a linha do Estoril utiliza corrente contínua a 1,5 KV e a restante rede da CP é alimentada por corrente alterna a 25 KV. Cf. Nuno Costa, *As opções modais ...*, pág. 56.

28 Em 1994, por exemplo, a Carris transportou 381 milhões de passageiros (354 em autocarro, 27 em eléctrico) contra 136 milhões do Metropolitano.

29 O decréscimo dos últimos anos, tanto em número de passageiros como em passageiros km, é uma realidade comum à Carris e ao Metro e comprova que não se deu apenas uma transferência de passageiros da primeira para o segundo.

30 Citado por Leonor Coutinho, "Novas tendências do processo de urbanização" in Eduardo de Sousa Ferreira e Helena Rato (coord.), *Portugal Hoje*, Lisboa, INA, 1994, 121.

Andar de Metro nas horas de ponta era uma aventura desagradável. Carruagens apenas com duas composições e estações muito estreitas, tornavam a viagem e as esperas num pesadelo.

Quadro 6 – Repartição de mercado entre a Carris e o Metropolitano, 1972-1984 (%)

Ano	CCFL	ML	Ano	CCFL	ML
1972	76,7	23,3	1985	78,58	21,42
1973	71,0	29,0	1986	78,28	21,72
1974	74,9	25,1	1987	78,43	21,57
1975	74,3	25,7	1988	78,52	21,48
1976	79,5	20,5	1989	77,81	22,19
1977	78,71	21,29	1990	77,02	22,98
1978	78,68	21,32	1991	76,29	23,71
1979	77,86	22,14	1992	75,50	24,50
1980	77,60	22,40	1993	72,89	27,10
1981	77,59	22,41	1994	73,68	26,32
1982	77,39	22,61	1995	75,37	24,62
1983	77,28	22,72	1996	74,61	25,39
1984	78,03	21,97			

Fonte: Carris, *Relatório e contas*, diversos anos, Metropolitano de Lisboa, *Relatórios, balanços e contas,* diversos anos.

Esta degradação da imagem do moderno transporte lisboeta e o atraso no cumprimento dos projectos iniciais foram talvez as razões para que a abertura da linha que levou o Metropolitano até Alvalade, inaugurada no dia 18 de Junho de 1972, ocorresse sem qualquer cerimónia especial. O *Jornal do Comércio* do dia 1 de Junho anunciou laconicamente o futuro troço: "a nova linha subterrânea segue sensivelmente o eixo Almirante Reis-Avenida de Roma, servindo assim extensa zona residencial e comercial. A prioridade concedida à construção deste troço, em detrimento da extensão das linhas existentes (como por exemplo, o prolongamento até Benfica da linha que tem término provisório em Sete-Rios) deve-se a «razões técnico-financeiras muito complexas ligadas ao lançamento de estações rotativas que futuramente permitirão a ligação periférica das actuais linhas»".

A abertura da linha até Alvalade (troço Anjos-Alvalade, com as estações de rebatimento da Alvalade e do Areeiro) se contribuiu para a expansão da área central da cidade[31], não resolveu os problemas que o Metropolitano enfrentava. Para alguns chegaram mesmo a agravar-se, uma vez que o pro-

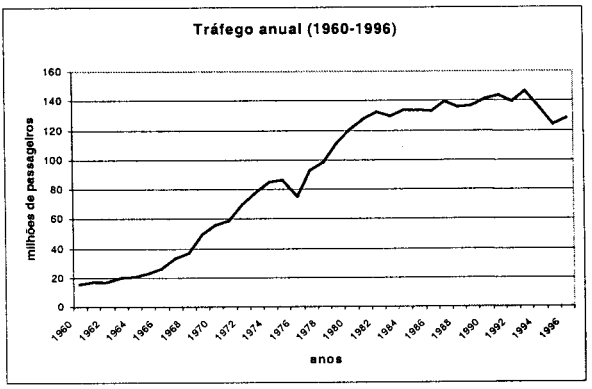
[31] Jorge Gaspar, *A dinâmica funcional do centro de Lisboa*, Lisboa, 1985 (nota introdutória à segunda edição).

longamento da linha veio trazer mais passageiros a circular nas mesmas condições. As queixas relativas ao serviço prestado pela Empresa – avarias, atrasos, falta de informação, demora na compra de bilhetes, etc. – tornam-se frequentes. O acréscimo de passageiros residentes ou empregados naquela zona provocou um aumento muito sensível do congestionamento, tornando-se habituais os atrasos nas horas de ponta, com as composições paradas mais de dez minutos no meio do túnel. Como se relatava num jornal da época:

> "Andar de Metropolitano (quando se consegue) é aventura espinhosa desde que foi inaugurada a nova linha até Alvalade. Nas horas de ponta a paciência não basta, é necessário ainda boa forma física e muita ginástica: para romper a massa humana que se concentra nas estações: para encontrar espaço vital dentro da carruagem: para, de novo, romper por entre os seus pares e encontrar a saída no local exacto – o que nem sempre acontece (...) a linha cresce, o comboio mantém-se. Com a linha, cresce o número de utentes. Mantendo-se as composições, diminui o espaço."[32]

Ou seja, em 1972, as linhas já têm cargas excessivas, tornando-se imperioso alargar as composições e as estações. Mas apesar da renovação da frota em 1975, o aumento significativo do número de passageiros entre 1971 e 1980 (de 58,8 milhões para 120,5 milhões) não permitiu a ultrapassagem das carências do serviço prestado tanto no que diz respeito aos tempos de paragem nas estações como em relação à comodidade do transporte, dificuldades de que os próprios relatórios da empresa dão conta.

Fig. n.º 2



Nota: 1963 – Abertura Rossio (Janeiro); 1966 – Abertura Anjos (Setembro); 1969 – Aumento das tarifas Carris; 1972 – Abertura Alvalade (Junho); 1976 – Passe social Carris. Aumento tarifas Metro; 1988 – Abertura C. Militar e C.Universitária (Outubro); 1993 – Abertura C.Grande (Abril); 1995 – Desconexão na Rotunda (Junho)

---

32 *República*, 24 de Junho de 1972.

Se as polémicas iniciais não impediram a construção do metropolitano, pode dizer-se que a saída da Carris e a não participação do Estado originaram uma situação de tal forma difícil que a empresa entrou numa espécie de círculo vicioso. Sem disponibilidades financeiras para alargar a rede e atingir uma dimensão que permitisse ganhar economias de escala, sem poder aumentar as tarifas, a empresa viveu sempre com dificuldades ao longo dos primeiros 25 anos, sendo os saldos negativos de exploração uma constante.

A situação de forte bloqueio ao seu efectivo desenvolvimento só é ultrapassada com a intervenção do Estado, que permite a passagem do Metropolitano de empreendimento municipal a empreendimento público. Em 1975 a empresa Metropolitano de Lisboa é nacionalizada (decreto lei n.º 280-A/75, de 5 de Junho) e em 1978 passa a empresa pública (decreto lei n.º 439/78 de 30 de Dezembro); mas será preciso esperar por 1980 para que se defina uma política de financiamento das infraestruturas de longa duração, a fundo perdido, com a sua inscrição no Orçamento Geral do Estado. Iniciou-se então o saneamento económico-financeiro da empresa e elaborou-se um novo programa de exploração.

Estavam assim criadas as condições para a efectiva expansão da rede, para fazer novos investimentos. A oferta de transporte cresceu com a renovação e o aumento da frota e, sobretudo, com o tão necessário prolongamento da rede.

Concluindo, podemos dizer que, apesar das dificuldades, o metropolitano se entrosa pouco a pouco na cidade pequena e sedenta de novidades que o vai integrando no seu quotidiano. Não se transforma no principal modo de transporte colectivo, devido às limitações do seu traçado, mas em articulação com outros modos de transporte adquire gradualmente o estatuto de indispensável. Subterrânea e gradualmente passou a fazer parte da cidade, a servir a Lisboa matutina da chegada ao escritório, ao serviço ou à escola, a Lisboa ociosa das compras e das idas à baixa, a Lisboa de fim de tarde de regresso a casa, a Lisboa nocturna que circula nos seus longos corredores. Pouco a pouco, o Metro vai abolindo as antigas fronteiras entre as várias lisboas, passa por baixo e chega de um ponto ao outro sem referências físicas urbanas evidentes. Tornou a cidade mais pequena e, com o tempo, passou a fazer parte do quotidiano dos "lisboetas".

3. O Metro, novo teatro de uma cidade invisível

O primitivo Metro – o metropolitano dos anos sessenta e setenta – era um conjunto de corredores e de túneis escuros por onde circulavam comboios transportando pessoas. A partir do final dos anos oitenta e apesar de continuar a ter uma extensão limitada, o metro transforma-se consideravelmente começando a surgir como uma outra cidade, como uma cidade subterrânea.

Para além de eixo de circulação que sempre foi, associa-se-lhe uma área comercial, um espaço cultural, um local de trabalho – espaços de vida urbana

debaixo do chão. O Metro configura-se agora como o teatro de uma nova vida quotidiana[33].

Esta transformação insere-se na tendência actual de humanização das áreas subterrâneas de transportes, no quadro de uma política mais geral de requalificação do espaço urbano. Mas a mudança em curso é, acima de tudo, uma resposta ao problema que afecta o metropolitano enquanto modo de transporte público colectivo. De facto, apesar de, como se referiu, o metropolitano ter vindo a aumentar a sua quota no conjunto dos transportes urbanos em Lisboa, verifica-se uma tendência para a diminuição do número de passageiros. Acresce ainda que, como vimos, nos anos setenta se assistiu a uma degradação do serviço metropolitano – particularmente sensível no congestionamento do tráfego, no aspecto soturno e pouco cuidado das estações e no aumento da sensação de insegurança – responsável pela imagem globalmente negativa associada ao metro de Lisboa.

A resposta a esta situação assentou, no fundamental, na política "mais e melhor metro", concretizada na actuação em duas frentes complementares: por um lado, na prestação de um serviço de transporte mais rápido e confortável numa rede mais extensa; por outro, na oferta de um espaço mais agradável, mais apelativo e mais securizante.

Iniciou-se assim nos anos oitenta uma nova orientação, comum aos metropolitanos de todo o mundo. Aumentou-se de forma substancial a frota com carruagens novas e mais confortáveis (40 unidades ML-79 adquiridas em 1984), retomou-se, em 1988, a expansão de uma rede parada desde 1972 e construíram-se as estações de *interface* onde se cruzam e articulam diferentes modos de transporte – constituindo a estação de Campo Grande o exemplo mais paradigmático. Por outro lado, deu-se início à remodelação das velhas estações e a uma nova orientação na construção das recentes, sendo visível um forte investimento na dimensão estética,.

Foi sobretudo neste último domínio que o metro se afirmou. O custo brutal das infraestruturas, aliado às mudanças de orientação dos planos de expansão, apenas permitiu uma curta expansão da rede, de novo muito aquém dos sucessivos projectos anunciados. Mas os alfacinhas e os habitantes da área metropolitana, se não deixaram de se queixar do congestionamento e da escassez da rede, agora apreciam e comentam o aspecto das estações. Deu-se até um efeito preverso ao deslocar-se o centro da discussão pública da necessidade da extensão da rede e das direcções que deveria tomar para a crítica ou o elogio às intervenções arquitectónicas e plásticas.

O lugar discreto que o metro ocupava no tecido paisagístico da cidade começou a desaparecer. Não que as antigas estações não se tivessem já tornado lugares importantes na estrutura urbana, especialmente no caso das

---

[33] Françoise Choay lê os trabalhos de modernização do metro parisiense como uma tentativa consciente por parte da RATP de tratar os espaços do metro como o teatro dum novo tipo de vida social. G. Duby (dir.), *Histoire de la France Urbaine. Vol. 5. La ville aujourd'hui*, Paris, Ed. Seuil, 1985, páginas 257-258.

estações centrais e das terminais com correspondência[34]. As estações de Sete Rios e de Entre Campos detiveram esse lugar até à recente abertura das do Colégio Militar e de Campo Grande.

Tinham surgido, à volta da discreta saída do metro, os terminais dos transportes públicos urbanos e suburbanos com as suas placas de estacionamento, a sua sinalização, os seus telheiros. O espaço livre envolvente encheu-se de automovéis, de cafés e tabernas fixas, de comes e bebes ambulantes. Os vendedores de castanhas anunciavam o Outono, os de gelados o tempo quente, as floristas davam a nota garrida. O comércio ambulante de todo o tipo encontrou ali um bom poiso, uma clientela de posses à medida das mercadorias que vendiam, num jogo do gato e do rato com a polícia. Existia uma clientela potencial numericamente importante: em 1977 circulavam, entre saídas e entradas, cerca de 50.000 passageiros por dia na estação de Sete Rios e outro tanto na de Entre Campos. Encostados à "balaustrada" de acesso às estações estanciavam os ardinas, que com o tempo montaram tenda fixa. Nos edifícios circundantes abriram-se novas lojas e as existentes conheceram um maior movimento. O símbolo do metro – um M pendurado numa haste, como se fora quase uma bandeira – diluía-se no meio de tanto movimento e tanta actividade. Mas era ele o responsável por essa nova paisagem urbana. As suas entradas tornaram-se ponto de encontro e de reunião para muitos, um espaço do quotidiano da cidade[35].

As novas estações de interface – Campo Grande e, em certa medida, Colégio Militar – obedecem a uma outra filosofia. O ar de feira das antigas estações terminais, se ainda existe, é apenas porque os velhos hábitos resistem. Tudo foi planeado à nascença – o parqueamento automóvel, os terminais dos autocarros, o comércio, os trajectos dos passageiros. No caso de Campo Grande, a própria estação se impõe como edifício, dotado de um tratamento estético-funcional que não deixa dúvidas sobre a sua existência. Estas estações tornam-se pontos fortes no espaço urbano ligados não aos residentes de um qualquer bairro mas às gentes em circulação. Por vezes podem assumir uma fisionomia própria, em virtude de características comuns à maioria dos seus passageiros, como sucede na Cidade Universitária, estação que, por outro lado, faz parte do grupo restrito das que possuem uma presença exterior com certa visibilidade.

Porém, a transformação mais radical e visível ocorreu no interior das próprias estações. A filosofia do tratamento inicial, subordinada a uma estreita funcionalidade, foi abandonada. Deu-se início a um processo de personalização das estações, regra geral alvo de um cuidadoso tratamento plástico a cargo de arquitectos e artistas, que liga a cidade subterrânea com a cidade à

---

[34] Veja-se a relação das estações com correspondência, dos operadores das carreiras suburbanas e das localidades envolvidas no nosso texto *O metro no quotidiano de Lisboa.*

[35] Sobre a vivência quotidiana do metro e dos espaços urbanos circunvizinhos das estações veja-se a leitura do caso parisiense feita por Marc Augé em *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Hachette, 1986.