

LISBOA INTERROMPIDA: TRANSFORMAÇÕES OU DESAFIOS?¹

Inês Moreira²
José Vargas³
Sofia Morgado⁴

RESUMO

Este artigo tem como objeto o impacto de dinâmicas associadas ao período que vários autores referem-se atualmente como “idade da escassez” que, integrado na contemporaneidade, vem se instalando desde meados de 1980, com a queda do muro de Berlim, as transformações sociais em face de uma pós-secularização e, naturalmente, a crise econômica e financeira com origem nos Estados Unidos, a partir de 2001, e estendendo-se à Zona Euro (ZE). A par com diversas cidades europeias (Barcelona, Milão, Londres), ocorrem, na área metropolitana de Lisboa, duas tendências de grande relevância para uma nova reorganização territorial. Não apenas em termos funcionais, mas consistindo, sobretudo, no aparecimento de fenômenos de grande disparidade entre áreas mais ou menos periféricas (por exemplo, em termos de crescimento, ocupação, localização de funções associadas a uma nova economia), sem o efeito de pendularidade que a idade moderna introduziu, originando o grande desenvolvimento suburbano e monofuncional. Dois tópicos dialogam, contribuindo para uma síntese crítica: *i)* as transformações atuais e a sua materialização sobre as áreas de aglomerações econômicas, espelhando a dependência internacional e das políticas sectoriais das décadas passadas (políticas econômicas, sociais, de transportes, ambientais, urbanas etc.) em confronto com os processos urbanos que foram interrompidos e as suas consequências para a vivência metropolitana; e *ii)* o esvaziamento da cidade e a tendência inversa nas áreas periurbanas de caráter marcadamente rural, que começam a mostrar um crescimento demográfico relevante, muito pelos novos acessos rodoviários e pelo aparecimento de polos empresariais ligados ao sector terciário e a atividades industrial-logísticas que, entretanto, pelas dificuldades atuais, por vezes ficam sitiadas pela falta crescente de equipamentos, acessibilidade a bens e, inclusivamente, à informação. Trata-se de uma oportunidade para refletir sobre o planeamento da área metropolitana de Lisboa, nos seus vários níveis e sobre políticas sectoriais, dependentes de flutuações de agentes externos, que influem a competitividade e a consequente ocupação espacial (consumo e abandono de terreno em relação às suas funções e à capacidade de gerar riqueza por parte da ocupação), com referência a situações nas quais essa problemática foi positivamente abordada em termos de intervenção urbanística. As alterações legislativas mais recentes serão também consideradas.

1. Os autores agradecem à Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT) e ao Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design (Ciaud/Faul). *E-mail*: <inesmoreira@gmail.com>

2. Investigadora-colaboradora do Ciaud/Faul. *E-mail*: <josevargas@fa.ulisboa.pt>

3. Investigador-colaborador do Ciaud/Faul. *E-mail*: <josevargas@fa.ulisboa.pt>

4. Professora Auxiliar da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa (FA-UL), com Doutoramento e Agregação em Urbanismo e investigadora do Ciaud/Faul. *E-mail*: <smorgado@fa.ulisboa.pt>

1 INTRODUÇÃO

Este artigo tem como objeto uma reflexão sobre o impacto no território da Lisboa metropolitana, de dinâmicas associadas ao período atual, que diversos autores têm identificado como *idade da escassez*. Integrada na contemporaneidade, e genericamente conhecida como pós-industrial, caracteriza-se por tendências que se têm instalando desde meados de 1980, com a queda do muro de Berlim, transformações sociais em face de uma pós-secularização e, naturalmente, a crise econômica e financeira com origem nos Estados Unidos, a partir de 2001, extensível à Zona Euro (ZE). Exploratória, ainda, a abordagem reúne resultados preliminares de investigação doutoral⁵ que se complementam e articulam com o projeto *Formas de Produção do Espaço Metropolitano de Lisboa [1940-2011]*,⁶ em conclusão na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa. Permite, crê-se, uma abertura a perspectivas renovadas sobre as tendências conjunturais do presente, associadas a dinâmicas de *escassez* nos seus vários níveis e aceções – produtivos, populacionais e também urbanos.

2 REINVENTAR A CIDADE NOS LIMITES DA ESCASSEZ

A reconfiguração política do espaço europeu sequente à queda do muro de Berlim, em 1989, e o alargamento da União Europeia (UE) ajudam a balizar este período marcado por rupturas várias, que os contornos da atual conjuntura, já desde meados da primeira década do século XXI, confirmam e os primeiros autores anunciavam. Introduzido como questão crítica por filósofos como Lyotard (1979 *apud* Lyotard, 1993), o pós-moderno inaugura, em paralelo com o pós-industrial ou o pós-fordista, um período marcado por crises sucessivas. Contrariamente ao progressismo da cidade moderna que se expandia, as cidades do tempo pós-industrial começam por resistir, reconvertendo, requalificando e revitalizando o construído, primeiro devoluto de indústria e, mais tarde, de habitantes.

Perante a inversão funcional que caracteriza a cidade pós-industrial relativamente ao período anterior, de forte crescimento como reação ao pós-guerra, requer-se um ajustamento em termos de conhecimento dos fenômenos em presença, de modo a propor instrumentos de planeamento e de gestão urbanísticos, e políticas e soluções adequadas.

Nos campos da investigação e da intervenção, identificam-se diversas tendências de retração sobre a metrópole:

- a evidência da contração do urbano (Oswalt *et al.*, 2006) em face do envelhecimento⁷ e das migrações conduzindo à diminuição populacional, sobretudo nos países tecnologicamente mais avançados;
- o crescimento do campo sobre a cidade (Agnoletto e Guerzoni, 2012), reforçando o desenvolvimento de práticas rurais em solo urbano, como atividade de subsistência e manutenção de uma paisagem coletiva,⁸ produção de alimentos e de energia res-

5. Nomeadamente as investigações doutorais de Inês Moreira, com o título *Filamentos Metropolitanos: a emergência de morfologias especializadas no território metropolitano de Lisboa*, concluída a 6 de Abril de 2016, na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa e no Departamento d'Urbanisme i Ordenació del Territori da Universidad Politècnica de Catalunya (Duot/UPC), e de José Vargas, com o título provisório *O Esvaziamento Urbano na Área Metropolitana de Lisboa*, em desenvolvimento na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.

6. Disponível em: <<http://goo.gl/9130lh>>.

7. Como se confirma pela comemoração, em 2012, do ano europeu do envelhecimento ativo e da solidariedade intergeracional, ou a criação do Instituto do Envelhecimento, sediado na Universidade de Lisboa, com direção do professor Manuel Villaverde Cabral.

8. Por exemplo, Urban Food Justice, uma plataforma social sobre agricultura urbana organizada por Chiara Tornaghi (Universidade de Leeds, Inglaterra). Disponível em: <<http://goo.gl/6AJFW>>.

peitando o ambiente. Refira-se à assunção de um *urbanismo ecológico* (Mostafavi e Doherty, 2010);

- o decréscimo de recursos diversos, sobretudo econômicos e sociais, acompanhado de falência de estruturas institucionais, e a emergência de plataformas cívicas⁹ e redes sociais, novas práticas de dimensões criativa e cultural.¹⁰

Esses temas abrem perspectivas, por vezes inesperadas, sobre a condição da cidade atual: o urbano e as relações sociais com os espaços de proximidade; um outro olhar sobre um território metropolitano que se reflete, necessariamente, no pensamento, nas configurações funcionais, nas ações informais ou programadas.

A par de diversas cidades europeias (Barcelona, Milão, Londres), ocorrem, na área metropolitana de Lisboa (AML), duas tendências de grande relevância para uma nova reorganização territorial. Não apenas em termos funcionais, mas consistindo, sobretudo, no aparecimento de fenômenos de grande disparidade entre áreas mais ou menos periféricas (por exemplo, em termos de crescimento, ocupação, localização de funções associadas a uma nova economia), sem o efeito de pendularidade que a idade moderna introduziu, originando o grande desenvolvimento suburbano e monofuncional.

Dois tópicos dialogam nessa reflexão.

- 1) As transformações atuais e a sua materialização sobre as áreas de aglomerações econômicas, espelhando a dependência internacional e das políticas sectoriais das décadas passadas (políticas econômicas, sociais, de transportes, ambientais, urbanas etc.), em confronto com os processos urbanos que foram interrompidos e as suas consequências para a vivência metropolitana.
- 2) O esvaziamento da cidade e a tendência inversa nas áreas periurbanas de caráter marcadamente rural, que começam a mostrar um crescimento demográfico relevante, muito pelos novos acessos rodoviários e pelo aparecimento de polos empresariais ligados ao sector terciário e a atividades industriais e logísticas, que, entretanto, devido às dificuldades atuais, por vezes ficam sitiadas pela falta crescente de equipamentos, acessibilidade a bens e, inclusivamente, à informação.

Trata-se, crê-se, de uma oportunidade para refletir sobre o planeamento da AML, nos seus vários níveis e sobre políticas sectoriais, dependentes de flutuações de agentes externos, que influem na competitividade e na consequente ocupação espacial.

3 DESPEJO RESIDENCIAL

Foi no início do século XXI que o fenómeno da contração urbana, o *urban shrinkage*, e as cidades em contração que resultam da ocorrência do fenómeno, as *shrinking cities*, passaram a ser tema de debate de investigadores e profissionais do planeamento urbano e regional, um pouco por todo o mundo e de um modo muito particular na Europa. Trata-se de um fenómeno global, estrutural e multidimensional, que ocorre em simultâneo com processos de declínio demográfico e económico. Estes processos, isolados ou combinados, podem afetar regiões, áreas metropolitanas, cidades, ou apenas parte delas (Pallagst, 2005).

9. Refiram-se projetos de investigação em curso, como *scarcity and creativity in the built environment* (Scibe) – *humanities in the European research area* (Hera) –, coordenado por Jeremy Till (Central Saint Martin's College of Arts and Design, Inglaterra). Disponível em: <<http://goo.gl/poYK9K>>.

10. Por exemplo, grupos que se reúnem em torno de práticas como a permacultura, já bastante divulgada em Portugal e que preconiza o abandono da cidade em benefício de um retorno a uma certa condição original, mas de carácter pós-urbano. Um tempo *post-urbain* foi primeiramente referido por Françoise Choay (Merlin e Choay, 1988).

Na sua forma clássica, o fenômeno de contração urbana verificado no final dos anos 1990 e início deste século, bastante evidente no Leste da Alemanha, resultou essencialmente de processos de desindustrialização e de suburbanização, muito pelo desenvolvimento da rede de infraestruturas rodoviárias e pela oferta de novas tipologias de habitação na periferia (Grossmann, Haase e Rink, 2008). No entanto, começa a ser consensual entre autores que o impacto das transformações demográficas que resultam em uma perda seletiva de população, como maior enfoque nas baixas taxas de natalidade, no envelhecimento da população e na diminuição do tamanho e composição do agregado familiar, representam um desafio para as próximas décadas, transversal ao território europeu.

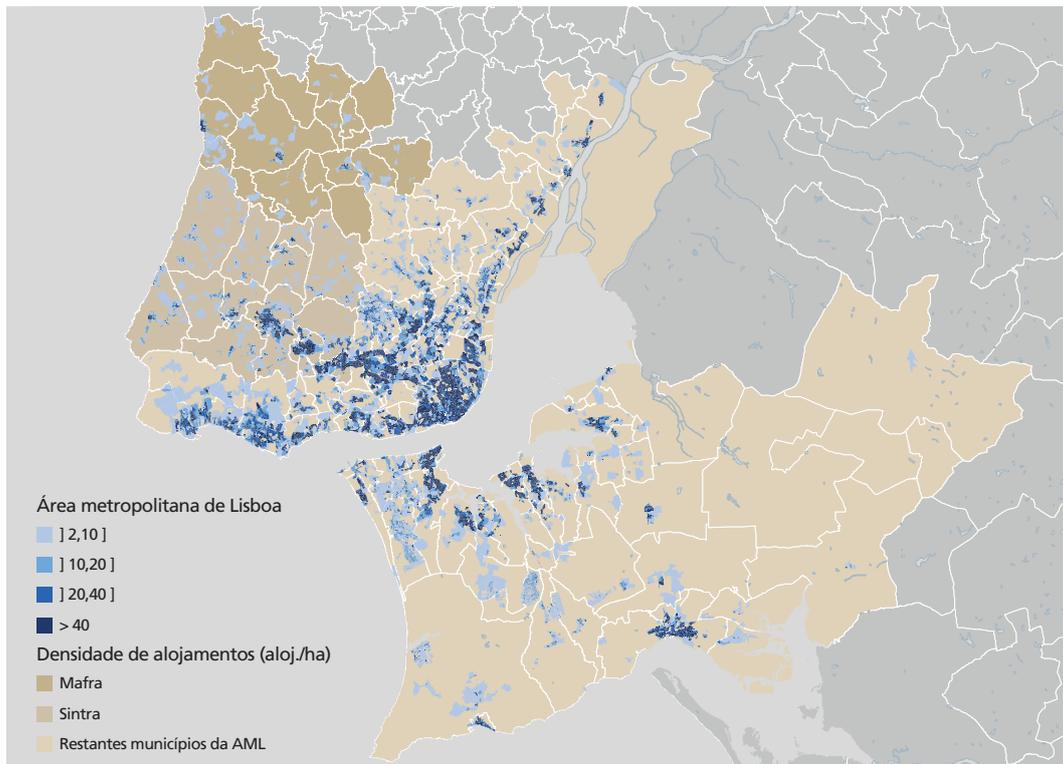
De acordo com o Eurostat (EU, [s.d.]), a atual situação demográfica na UE-27 é caracterizada pelo crescimento contínuo da população, que se deve essencialmente a saldos migratórios positivos. Excetuam-se a Espanha, a França, a Holanda, a Eslováquia e o Reino Unido, em que o crescimento natural positivo é o factor que sustenta o crescimento demográfico. Contrariando a tendência generalizada no contexto europeu, verifica-se que oito Estados-membros apresentam um declínio populacional, nomeadamente nos Estados Bálticos (Estônia, Letônia e Lituânia) nos países do Leste (Bulgária, Hungria e Romênia), na Alemanha e em Malta. Este decréscimo populacional deve-se essencialmente a uma situação de crescimento natural e saldo migratório negativos (Comissão Europeia, 2010b).

A AML segue as tendências demográficas verificadas nas regiões desenvolvidas da Europa, evidenciando um processo de envelhecimento populacional, mais visível nos seus centros históricos, com especial relevo para o centro histórico de Lisboa. O envelhecimento generalizado da população, a taxa de natalidade mais baixa e a diminuição da dimensão média da família¹¹ (que na AML passou de 2,9 residentes por família clássica, em 1991, para 2,4, em 2011), leva ao aumento da densidade de alojamentos e à diminuição das densidades populacionais e justifica o aumento do número de alojamentos em todos os municípios da AML.

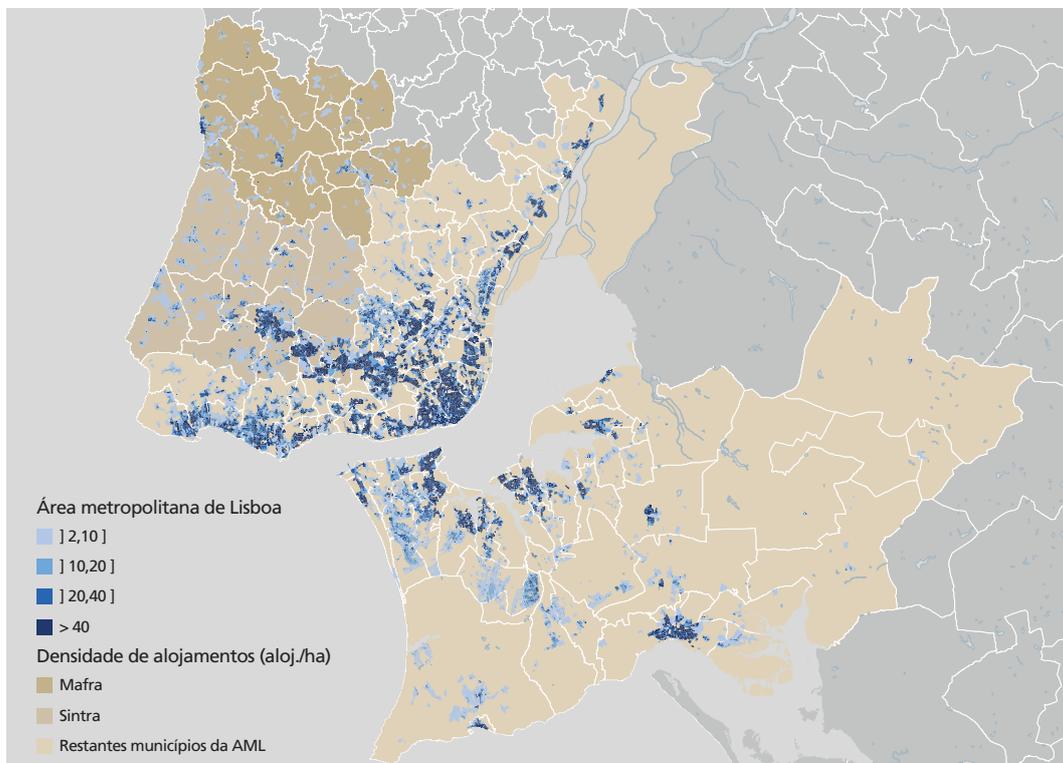
Em Portugal o número de alojamentos continua a exceder largamente o número de famílias: em 2011 existiam mais 1 822 mil alojamentos do que famílias residentes. Em 1981, o número de alojamentos era 16% superior ao número de famílias residentes, sendo que, em 2011, o número de fogos já excedia em 45% o número de famílias residentes; ou seja, 1,5 fogo por cada aglomerado familiar, rácio que o torna o país com o segundo maior parque habitacional relativo da UE e dos Estados Unidos, apenas ultrapassado pelo mercado espanhol (DGOTDU, 2011; INE, 2012).

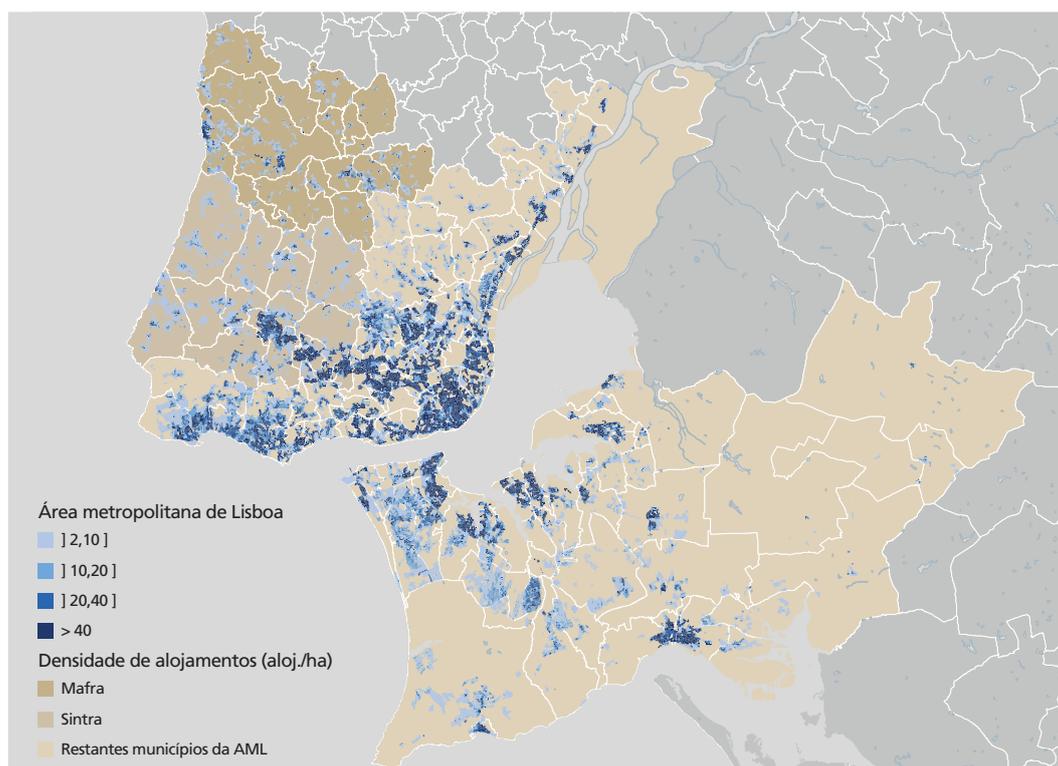
11. Quociente entre o número de pessoas residentes em famílias clássicas e o número de famílias clássicas residentes. Disponível em: <<http://goo.gl/GKDcrl>>.

FIGURA 1
Densidade de alojamentos na AML (1991, 2001 e 2011)
 (Em alojamentos/ha)
 1A – 1991



1B – 2001





Fontes: Censos de 1991, 2001 e 2011/INE.
Elaboração dos autores.

Em termos de população residente, a AML, principal aglomeração populacional portuguesa, registou um incremento populacional no último momento censitário para quase 3 milhões de habitantes. De acordo com os resultados do Censo de 2011, entre 2001 e 2011, a população da AML registou um crescimento de 5,7%, correspondendo a cerca de 160 mil habitantes. O crescimento demográfico de 5,0% verificado na sub-região da Grande Lisboa, deveu-se essencialmente ao aumento expressivo de 41,2% registado no município de Mafra, que contrasta com o decréscimo populacional de 3,4% verificado no município de Lisboa. O aumento populacional de 9,0% registado na sub-região da península de Setúbal deveu-se essencialmente aos crescimentos registados nos municípios de Alcochete (35,0%), do Montijo (31,0%) e de Sesimbra (31,0%).

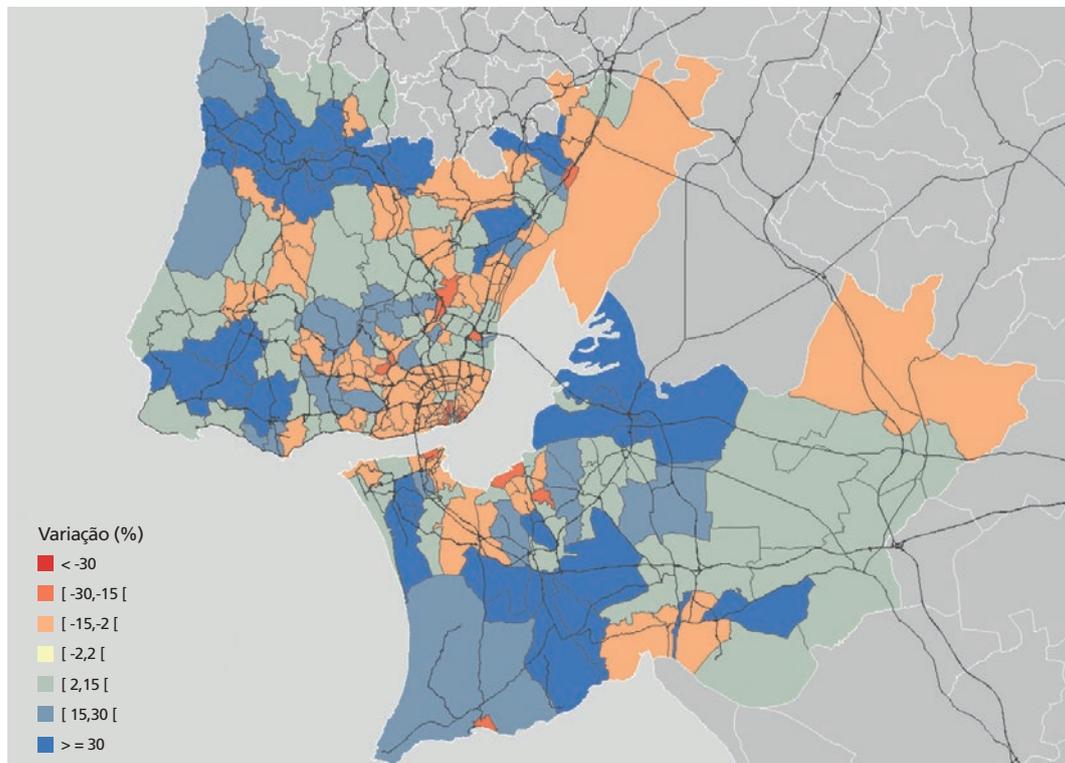
O crescimento populacional contínuo verificado na AML, à semelhança do que se passa em grande parte das regiões metropolitanas (RMs) da UE-27, argumenta-se também pelos saldos migratórios positivos, especialmente da última década. As dinâmicas urbanas observadas especialmente nos municípios da segunda coroa exterior da AML, embora ainda estruturadas em função da cidade de Lisboa, pelo traçado dos principais eixos viários, pelo subsistema de centralidades do Arco Ribeirinho Sul e pelo eixo Setúbal-Palmela, evidenciaram a perda de vitalidade dos centros urbanos consolidados (CCDRLVT, 2013).

Embora Lisboa ainda seja o município da AML com maior capacidade de atração, mostra uma fraca dinâmica do mercado habitacional, que advém de comportamentos especulativos no sector imobiliário e do facto de há décadas não privilegiar o arrendamento urbano. Essa situação, associada a alguma desadequação funcional do espaço urbano e do edificado, essencialmente do destinado ao uso residencial e terciário, potenciou um número elevado de edifícios degradados e devolutos.

Em sentido contrário, a melhoria verificada nos acessos rodoviários e a disponibilidade de áreas de expansão urbana nos municípios periféricos da AML justificam os crescimentos populacionais superiores a 30,0% verificados em Mafra, (+41,1%), Alcochete (+35,0%), Sesimbra (+31,8%) e Montijo (+30,8%). Em comparação com os resultados do Censo de 2001, poder-se-á verificar que os municípios de Mafra, Alcochete e Sesimbra mantiveram um crescimento acentuado, e que os municípios de Sintra e do Seixal, que tinham tido um crescimento considerável, tiveram agora crescimentos modestos (cerca de 4,0% e 5,0%, respetivamente) (INE, 2012).

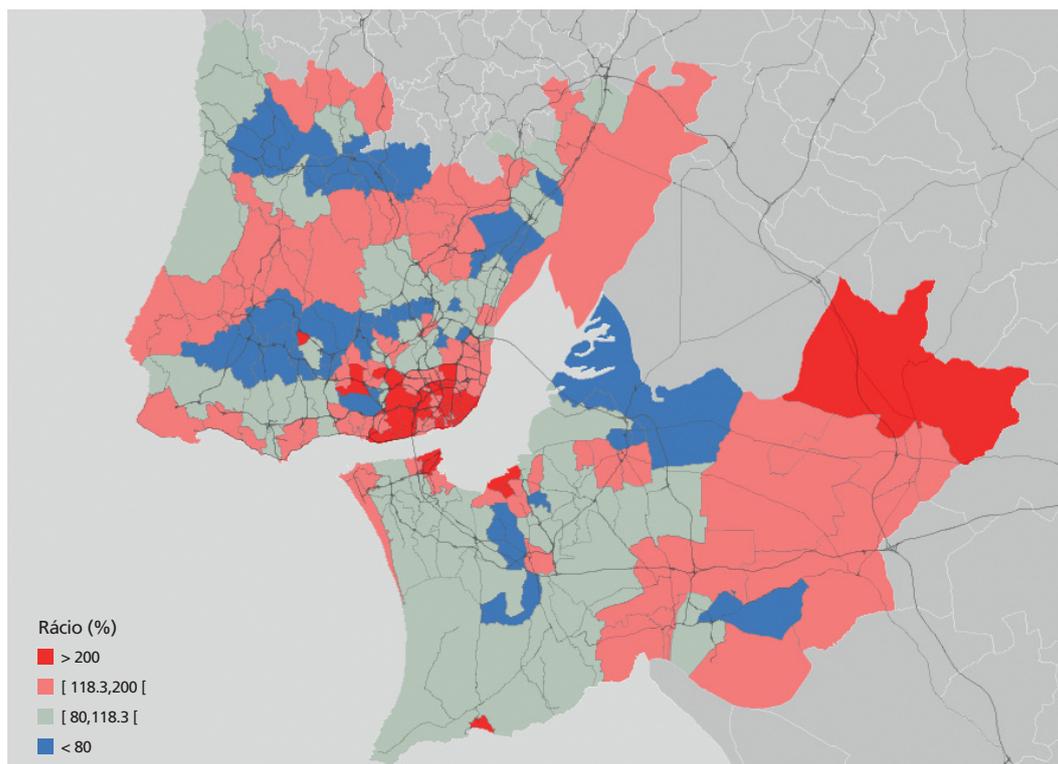
A última década mostrou também algumas alterações na estrutura da população e na composição/dimensão da família, que advêm de mudanças nos padrões comportamentais da população residente. Se o município de Lisboa evidencia-se como o mais envelhecido da AML, com a maior expressão da população com 65 anos ou mais (23,9%) e com as famílias mais pequenas (2,2 residentes por família clássica), Mafra, Sintra, Palmela e Alcochete registam a maior incidência de população jovem (entre 17,0% e 19,0%) e uma dimensão média da família de 2,6 residentes por família clássica, superior à média da AML (2,4).

FIGURA 2
Variação da população na AML



Fontes: Censos de 2001 e 2011/INE.
Elaboração dos autores.

FIGURA 3
O Índice de Envelhecimento (IE) na AML



Fonte: Censo de 2011/INE.
Elaboração dos autores.

Entre 1991 e 2011, Sintra viu a sua população residente aumentar em cerca de 68% e o seu parque habitacional crescer cerca de 52%. A estagnação registada no último período censitário ocorreu essencialmente nas freguesias do corredor urbano Queluz-Portela, que, a partir de meados do século passado, iniciaram um processo de crescimento urbano e populacional muito acentuado (em 2001 concentravam mais de 80% da população do município) e que hoje mostram um cenário de envelhecimento generalizado da sua população residente e do seu edificado e de declínio populacional.

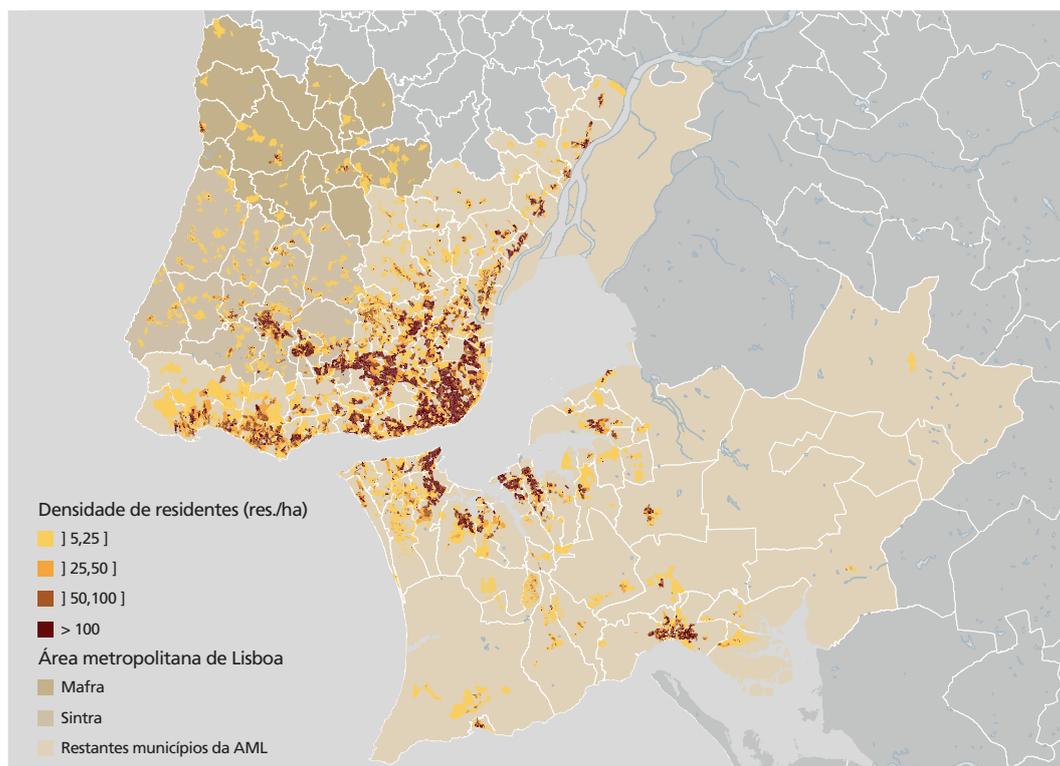
O esgotamento dos espaços urbanizáveis dessas áreas urbanas consolidadas levou à ocupação urbana, bastante evidente na última década, de territórios de cariz marcadamente rural e espaços naturais contíguos, dotados de bons acessos rodoviários. O aumento da população observado nas freguesias de Terrugem (+9,7%), São Pedro de Penaferrim (+25,4%), Casal de Cambra (+22,3%), Belas (+18,8%) e São João das Lampas (+15,2%) revela essa tendência de uma ocupação urbana mais extensiva e fragmentada, que, pelo uso intensivo do transporte individual, leva a consumos energéticos incompatíveis com os atuais objectivos de sustentabilidade. A perda de população, na sua maioria do Leste Europeu, ocorrida nas freguesias de Montelavar (-2,8%) e Pêro Pinheiro (-10,0%), de carácter marcadamente industrial, deveu-se essencialmente à paralisação da indústria da extração e transformação da pedra, fruto da recessão no sector da construção.

FIGURA 4

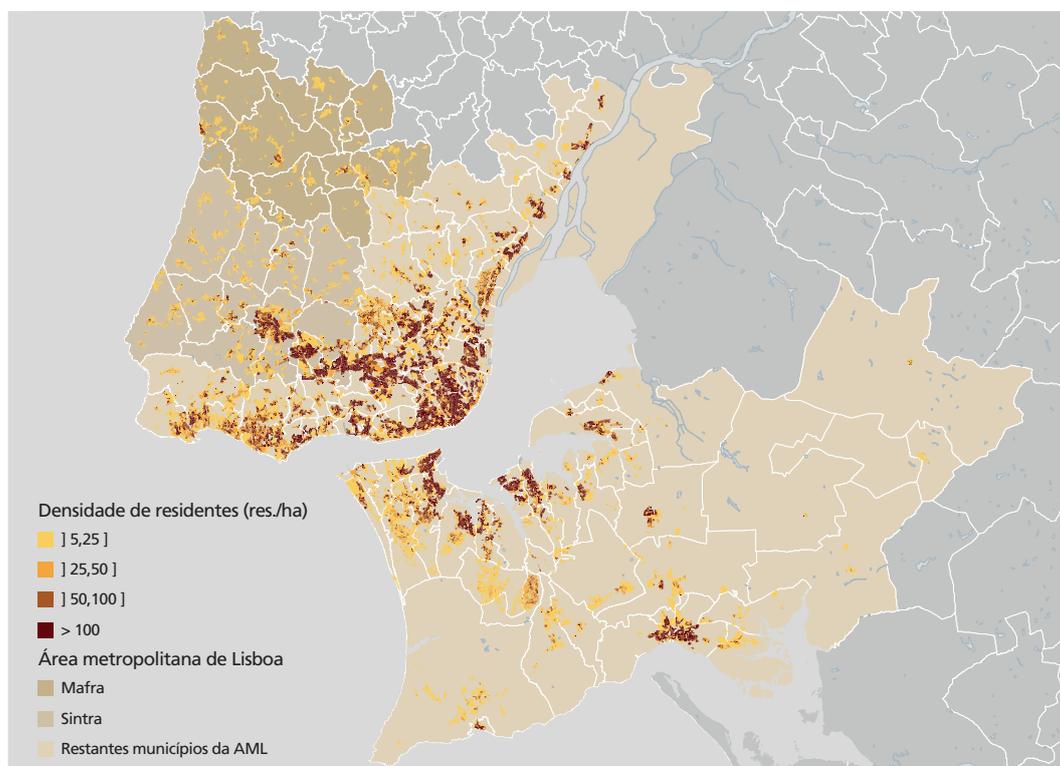
Densidade de residentes na AML (1991, 2001 e 2011)

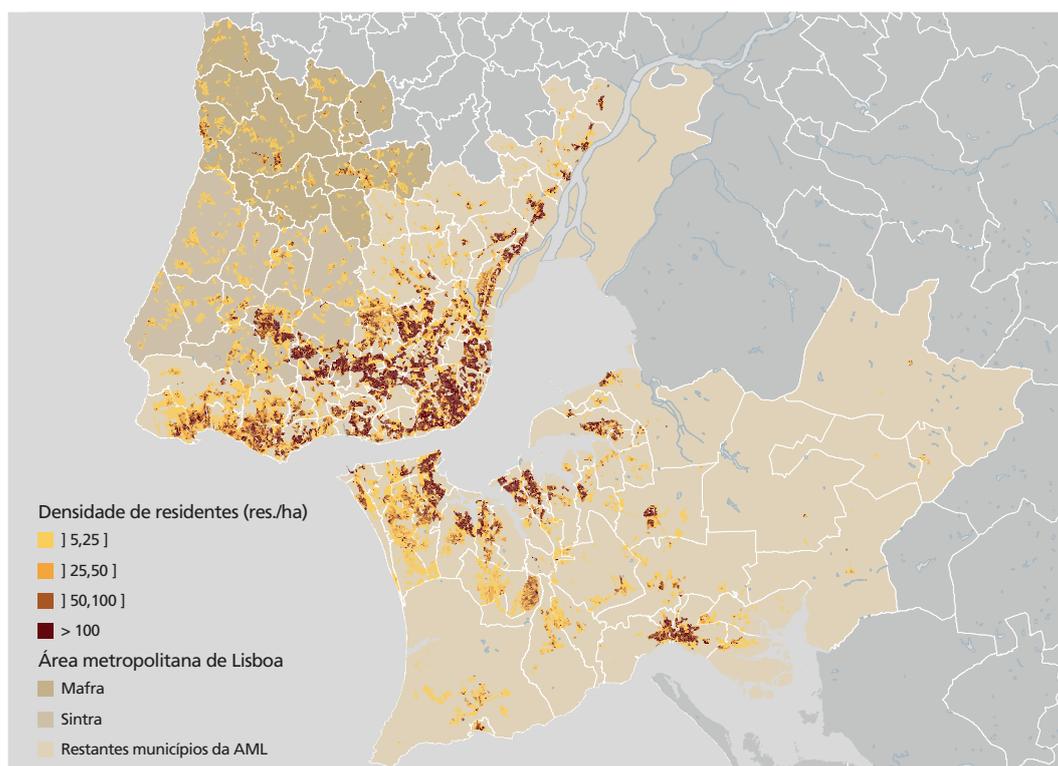
(Em residentes/ha)

4A – 1991



4B – 2001





Fontes: Censos de 1991, 2001 e 2011/INE
Elaboração dos autores.

No município de Mafra, a edificação de baixa densidade, observável na intensificação da artificialização de solos agrícolas e florestais, constitui uma tendência da urbanização recente da RM de Lisboa e um dos principais problemas em termos de ordenamento do território. O aumento exponencial da população residente e do número de alojamentos do município – que mais do que duplicaram! –, justifica-se em um contexto de melhores acessos rodoviários, oferta residencial a custos atrativos e resultado da transformação de alguma habitação de segunda residência em residência habitual. No entanto, Mafra continua a registar o menor índice de alojamentos por edifícios da AML (predominam os edifícios com apenas um alojamento), o que mostra uma propensão constante para a habitação unifamiliar (CCDRLVT, 2013).

4 UM IMPASSE NA PAISAGEM PRODUTIVA

As alterações do contexto físico, económico e político dos últimos anos vieram potenciar as transformações na estrutura da AML decorrentes de processos de concentração de aglomerações económicas especializadas nas atividades de produção, distribuição e consumo (Moreira, 2016). Estas alterações constituem-se como o produto da infraestruturização e densificação metropolitana, resultando atualmente em um sistema composto por áreas de grande concentração de atividades económicas ligadas ao sector terciário (e quaternário) e, paralelamente, no abandono e na reestruturação das vastas áreas industriais periféricas, cujo processo de obsolescência agravou-se a partir dos anos 1990.

Se as últimas décadas marcaram a viragem da AML de uma *cidade industrial* para uma *cidade de serviços*, acompanhando as transformações nas cidades europeias, os últimos cinco anos pautaram-se por um clima de instabilidade e incerteza que caracteriza o estado atual

de *cidade interrompida*, moldada por processos urbanos interrompidos, áreas expectantes e desorientação social.

FIGURA 5

Edifícios de armazenagem abandonados: Abrunheira (Sintra)



Fonte: Acervo dos autores.

Com a Revolução dos Cravos, em 1974, Portugal sofreu uma reestruturação política acompanhada por transformações econômicas e urbanas que colocaram em evidência a questão da *democratização* e da *europização*,¹² uma vez que dos últimos 39 anos após a revolução, 27 foram passados como membro da Comunidade Econômica Europeia (CEE) e da UE (Vink, 2012).

O processo de abertura às influências externas iniciou-se no pós-guerra, durante o regime do Estado Novo, por meio da participação ativa em organizações internacionais como a North Atlantic Treaty Organization (Nato), a Organisation for Economic Co-operation and Development (OCDE) ou a European Free Trade Association (Efta), na década de 1960 (Andresen-Leitão, 2001; Barreto *et al.* (2000); Lopes, 1996). A entrada na UE, em 1986, precedida por um período de ajustamento e de consolidação da democracia após a revolução de 1974, apresentou-se como uma alavanca para uma mudança de grande relevância no que respeita à reestruturação política e de planeamento, assim como no acesso a fundos comunitários de apoio, que permitiram o financiamento estratégico de determinados sectores, com um impacto estrutural no desenvolvimento regional e sectorial, assim como no que respeita à orgânica do funcionamento do planeamento nacional (Figueiredo, Leal e Meireles, 2010).

12. A europeização (entendida como processo de construção, difusão e institucionalização de regras formais e informais, procedimentos, políticas, estilos, crenças partilhadas e normas que são inicialmente definidas e consolidadas na produção das políticas públicas da UE e depois incorporadas na lógica e no discurso doméstico, identidade, estruturas políticas e políticas públicas dos Estados-membros) estrutura-se a partir de políticas, de recursos e de cooperação transnacional (Waterhout, Mourato e Böhme, 2009).

Dessa forma, a europeização teve efeitos positivos sobre variados aspetos, contribuindo para fortalecer a democracia nacional por meio do incremento da efetividade das políticas públicas, mas também teve efeitos negativos no que respeita à autonomia nacional, ao submeter as decisões políticas e legais domésticas a uma ordem supranacional e, assim, retirar a soberania de órgãos nacionais democráticos (Vink, 2012). Apesar de o planeamento urbano e regional não ser da competência da UE, os procedimentos e as políticas comunitários são transpostos para as políticas nacionais, por meio de políticas sectoriais e legislação acordada entre os Estados-membros, posteriormente implementadas nos sistemas nacionais. Desta forma, as políticas comuns de âmbito macroeconómico, de coesão regional, ambientais, de agricultura e transportes, associadas ao financiamento e a estratégias espaciais e cooperação transnacional, contribuem para uma homogeneização dos sistemas nacionais (Dühr, Colomb e Nadin, 2010), contribuindo para moldar o sistema de planeamento, com impacte direto sobre as dinâmicas espaciais metropolitanas, como se verifica em Lisboa.

As transformações urbanas de maior vulto, decorrentes de políticas e da aplicação de programas europeus, ocorreram nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto (Dühr, Colomb e Nadin, 2010), como localizações privilegiadas para a concentração de aglomerações económicas, como geração de riqueza e como pontos nodais de redes internacionais, revelando uma abertura cada vez maior ao mundo globalizado. O impacte territorial das políticas sectoriais comuns fez-se sentir na criação de infraestruturas, com o objectivo de sustentar as dinâmicas macroeconómicas que, aliadas à mudança de paradigma e à constituição de uma sociedade do conhecimento, vieram contribuir para uma ainda maior abertura ao mercado internacional.

Com a intenção de reduzir as disparidades territoriais e suportar o mercado único e a circulação de pessoas e mercadorias, as políticas comuns de transportes e de coesão europeia apresentaram como objectivos a criação de uma rede transeuropeia de transportes, encorajando a mobilidade sustentável, assim como a construção de redes de telecomunicações e energia abrangentes no território da UE. A nível nacional, apoiadas pelos quadros comunitários de apoio (QCA),¹³ as políticas de transportes têm vindo a privilegiar a circulação rodoviária, por meio da construção de uma rede de autoestradas que articula o território nacional e estabelece ligações internacionais, com um forte impacte sobre o desenvolvimento urbano do território metropolitano de Lisboa, por intermédio da criação de áreas de grande conectividade na periferia dos centros urbanos, com forte poder de atração de actividades económicas ligadas ao sector terciário (suportadas pelo crescimento da actividade de camionagem).

A consolidação da rede rodoviária de alta velocidade metropolitana, a partir dos anos 1990, associada à motorização da população (Julião, 2003), veio catalisar o aparecimento de nucleações especializadas, desenvolvidas ao longo das vias transversais ou concentradas nos seus nós de acesso. Acompanhando a viragem económica do sector industrial para o terciário,¹⁴ o produto da crescente competitividade regional formalizou-se, por um lado, na explosão de actividades industriais ligeiras e logísticas de armazenagem e distribuição de bens e, por outro lado, no aparecimento de núcleos compactos ligados à produção intensiva de conhecimento ou a actividades comerciais.

13. Desde a integração na UE, os apoios comunitários dividiram-se em cinco fases: entre 1986 e 1988 (anterior regulamento), entre 1989 e 1993 (1ª QCA), entre 1994 e 1999 (2ª QCA), entre 2000 e 2006 (3ª QCA) e entre 2007 e 2013 (quadro de referência estratégico nacional – Qren).

14. Em 2010, o sector terciário era responsável por cerca de 60% do emprego na região de Lisboa, de acordo com Carvalho (2010).

FIGURA 6

Eixos especializados na AML

6A – Eixo entre Lisboa e Vila Franca de Xira (S. João da Talha, em Loures)



6B – Área entre Lisboa, Cascais e Sintra (Linda-a-Velha, em Oeiras)





Fonte: Acervo dos autores.

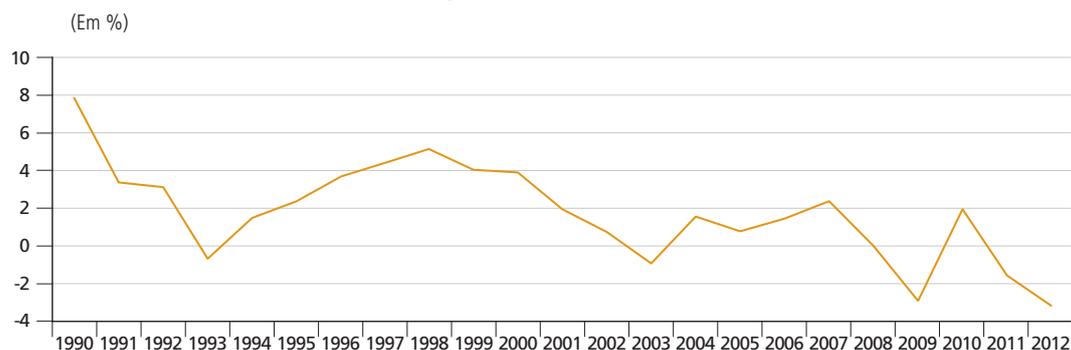
As mudanças operadas nas estruturas de atividades e de emprego, as melhorias nas redes de transportes e de telecomunicação e a alteração do papel do Estado, enquanto regulador do mercado e provedor dos serviços, permitiram a atração de empresas multinacionais que assumiram uma forte presença na AML. Essas transformações resultaram em um sistema urbano distendido, de eixos de grande concentração de atividades econômicas ligadas à especialização funcional, que tornaram evidentes os eixos metropolitanos entre Lisboa e Vila Franca de Xira, com uma vocação industrial e logística; a área entre Lisboa, Cascais e Sintra, definida entre a autoestrada A5 e a via rápida IC19, com uma dinâmica associada à intensificação do sector terciário, por meio da extensão de zonas industriais, e à emergência do sector quaternário, com a maior concentração de parques de negócios da área metropolitana; ou na densificação ao longo das vias envolventes das áreas industriais da península de Setúbal, associadas ao estuário do Tejo, ao porto de Setúbal ou aos nós da autoestrada A2.

Para além do impacto das políticas sectoriais, a adoção de estratégias comuns com foco na competitividade regional vieram moldar o território, reforçando o papel do país na dinâmica econômica europeia, mas simultaneamente revelando a permeabilidade aos factores externos, resultante da posição integrante na rede europeia e nas redes globais.

De forma a responder a esses e outros desafios da globalização e do envelhecimento da população, o Conselho Europeu delineou, em 2000, a *Estratégia de Lisboa*, como uma resposta conjunta com o objectivo de tornar mais competitiva a economia da UE, com um investimento nas atividades de produção de conhecimento capaz de um crescimento econômico sustentável acompanhado de uma melhoria quantitativa e qualitativa do emprego, de uma maior coesão social e do respeito pelo ambiente. A competitividade regional esteve no centro das discussões, com uma aposta direccionada no desenvolvimento do sector quaternário, o que levou a uma deslocação do foco de investimento e dos programas de financiamento para a investigação e o desenvolvimento, com um consequente desinvestimento na indústria transformadora.

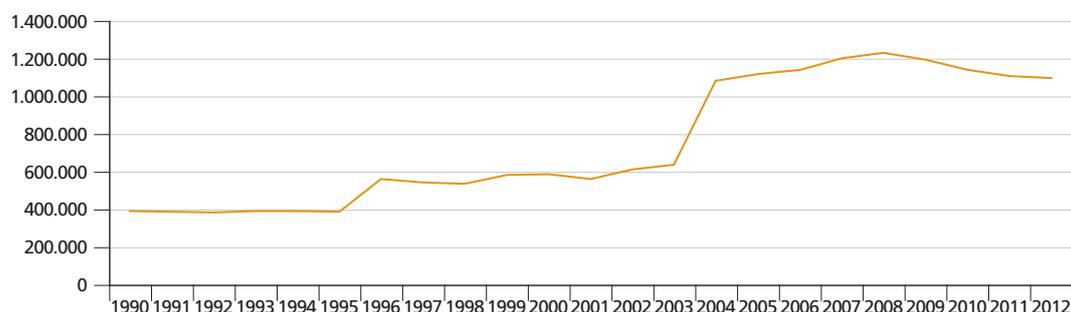
A *Estratégia de Lisboa* foi, então, um passo definitivo no reconhecimento de que as economias dos Estados-membros encontram-se ligadas e que a ação de cada um dos membros tem um impacto sobre o todo (Comissão Europeia, 2010a), criando-se uma interdependência econômica dentro da ZE. No entanto, com o agravar da crise financeira internacional, a estrutura macroeconômica europeia apresenta fragilidades na proteção da sua competitividade face a uma economia globalizada, que se refletem a nível nacional de forma inequívoca desde 2008, por meio do decréscimo do produto interno bruto (PIB), da redução do número de empresas e do crescimento da taxa de desemprego.

GRÁFICO 1
Taxa de crescimento do PIB em Portugal (1990-2012)



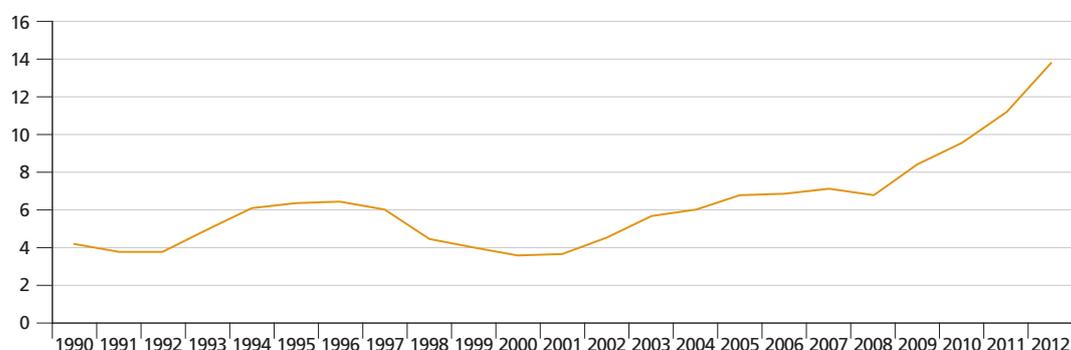
Fontes: Pordata e INE (2013).

GRÁFICO 2
Total de empresas não financeiras em Portugal (1990-2012)



Fontes: Pordata e INE (2013).

GRÁFICO 3
Taxa de desemprego em Portugal (1990-2012)



Fontes: Pordata e INE (2013).

A interrupção dos processos urbanos relacionados com as atividades económicas tem um impacto metropolitano sob dois aspetos distintos: por um lado, o abandono das empresas multinacionais associado ao encerramento de pequenas e médias empresas; e, por outro lado, o abandono dos espaços de indústria pesada em prol de um investimento no sector quaternário e o atual estado expectante dos seus projetos de revitalização. A reestruturação do tecido económico decorrente da emergência da sociedade do conhecimento e da atual crise económica introduziu uma nova questão territorial, associada à desadequação das estruturas industriais existentes aos novos desafios e à sua incapacidade de competir em um mercado global ou de alojar diferentes programas. Essa situação impulsionou a obsolescência dos grandes complexos periféricos, que contribuiu para uma paisagem de vazios abandonados ou expectantes, agravados pelo abandono pontual de pequenas e médias empresas integradas em *clusters* industriais e de logística.

FIGURA 7

Espaços abandonados na AML

7A – Alverca do Ribatejo



7B – Cabo Ruivo





Fonte: Acervo dos autores.

A realidade atual é composta por um crescente conjunto de espaços desocupados, ligados ao encerramento e à deslocação de pequenas e médias empresas que se concentram em núcleos de localizações periféricas estratégicas. As consequências da contração econômica e do abandono destes espaços fazem-se sentir por toda a área metropolitana, criando vazios pontuais integrados no tecido especializado existente, que assumem uma maior presença nas áreas industriais ou de concentração de atividades logísticas, ao longo do eixo entre Lisboa e Vila Franca de Xira, ou nas áreas industriais de Corroios, Seixal ou Barreiro, na península de Setúbal.

É ainda difícil discernir o verdadeiro impacto da acumulação desses vazios pontuais sobre o tecido metropolitano, uma vez que se encontram invariavelmente integrados em núcleos especializados segregados da envolvente e com dinâmicas distintas dos restantes núcleos urbanos, mas que apresentam uma grande capacidade de renovação, uma vez que são constituídos por elementos genéricos de armazenagem que poderão alojar diferentes tipos de negócio.

No entanto, a sua existência poderá ser interpretada como uma oportunidade de reorganização das áreas de concentração de atividades econômicas, que surgiram invariavelmente de forma espontânea e sem grandes preocupações com o espaço público ou a qualidade de vida proporcionada, tendo sido pensados para a máxima eficiência e a maior utilização possível do espaço e das acessibilidades. Desta forma, neste momento em que vários destes espaços ficam vazios, surge a possibilidade de se repensar o papel dos espaços desocupados, por meio da integração de espaços abertos, mistura funcional e integração de vivências urbanas mais alargadas.

Entretanto, o processo de obsolescência dos grandes complexos de indústria pesada que se começou a fazer sentir a partir dos anos 1990, foi simultâneo, com o aparecimento de variados parques empresariais, caracterizados pela agregação de diferentes atividades empresariais ligadas aos serviços qualificados, de pequena ou média escala em um espaço comum.

A deslocalização da indústria pesada para áreas estratégicas no contexto metropolitano, iniciado nos anos 1940, deu origem à criação de um tecido industrial localizado na periferia

de Lisboa, ao longo das linhas férreas, nas margens ribeirinhas do estuário do Tejo e na zona portuária de Setúbal. As áreas desindustrializadas atuais ocupam, então, localizações privilegiadas na frente de rio, na proximidade de centros urbanos, que cresceram apoiados no emprego que proporcionavam e concentram um grande número de espaços industriais abandonados que foram incapazes de se adaptar ao longo do tempo. Estes espaços constituem-se como uma oportunidade, em termos ambientais, para a descontaminação dos solos industriais, assim como em termos simbólicos, no contacto com o rio, e económicos, na urbanização das suas vastas áreas. A par com a perda de importância da indústria e da sua incapacidade de adaptação às novas tecnologias, o despertar para as questões ambientais e de qualidade urbana, expresso em políticas públicas, sustentaram, por um lado, a importância crescente dos sectores terciário e quaternário, e, por outro lado, o despertar de uma consciência generalizada de respeito pelo suporte biofísico e ambiental.

FIGURA 8

Espaços em que operavam a Lisnave, a Siderurgia Nacional e a Companhia União Fabril (CUF)

8A – Almada



8B – Seixal





Fonte: Acervo dos autores.

O projeto de reconversão do Parque das Nações na zona industrial oriental de Lisboa, em 1998, marcou essa viragem e foi um modelo do processo de remoção da atividade industrial e consequente reconversão do complexo industrial, por meio da mistura funcional. A identificação dessa tipologia de espaços de oportunidade encontra-se presente tanto a nível das estratégias regionais, expressas no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML),¹⁵ quanto a nível municipal, motivando a discussão e a reflexão acerca das áreas industriais obsoletas na margem esquerda do Tejo, a partir de 2000. Assim, formou-se uma sociedade gestora Arco Ribeirinho Sul (ARS),¹⁶ que, em parceria com os municípios, apresentou um conjunto de ações de regeneração dos terrenos e revitalização urbana, por meio dos planos para Almada (terrenos em que estava localizada a Lisnave), Barreiro (terrenos em que estava localizada a CUF) e Seixal (terrenos em que estava localizada a Siderurgia Nacional). O objectivo principal desta ação passava por uma nova centralização da área metropolitana, promovendo um equilíbrio social, económico e ambiental entre as duas margens do Tejo. Entretanto, como reflexo da crise económica e financeira que o país atravessa, tal como os projetos de infraestruturas de transportes planeadas para a região, a execução destes projetos foi congelada, sem prazo previsto para a sua conclusão.

Como consequência desses tempos adversos pelos quais passamos, as áreas de concentração de atividades económicas tornaram-se um reflexo do impasse económico do país, com um vasto conjunto de encerramentos de empresas, processos inacabados,

15. Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), aprovado por Resolução do Conselho de Ministro nº 68/2002, de 8 de abril, em vigor desde 2002. O processo para a sua revisão iniciou-se em 2008, publicado em Diário da República pela Resolução do Conselho de Ministros nº 92/2008, de 5 de junho. Neste momento, a revisão de 2010 encontra-se suspensa, devido à inviabilidade de execução de algumas das infraestruturas de base, decorrente da crise económica e financeira que o país atravessa.

16. A sociedade gestora ARS foi estabelecida por Resolução do Conselho de Ministro nº 66/2009, de 7 de agosto, e extinta por Decreto-Lei nº 57/2012, de 12 de março, como fruto dos atuais constrangimentos e a indispensabilidade de racionalizar custos e de redução e simplificação de estruturas. No entanto, é referido no mesmo decreto-lei que foi constituído um grupo de acompanhamento não remunerado, em que estão representadas entidades da administração central e local, em articulação com os municípios das áreas abrangidas e com a Baía do Tejo S.A., na qualidade de proprietária maior dos imóveis situados nos terrenos abrangidos.

projetos congelados, espaços obsoletos abandonados e visões para o futuro interrompidas. Uma das principais questões que surge da identificação dessa situação prende-se com a forma de usar essa oportunidade para questionar o papel destas áreas especializadas, de forma a desenvolver estratégias de reorganização espacial.

5 DEPOIS DA CRISE

Viver na AML nos dias de hoje caracteriza-se por um contacto com uma realidade em mudança rápida, que levanta inúmeras questões do ponto de vista urbano, focando aspetos que exigem um debate alargado e dinâmico. O momento de crise caracteriza-se, também, por um momento de reflexão – de crítica e reorganização. Apesar de todas as incertezas sobre o futuro, avança-se com a certeza de que, após esse estado atual de *cidade interrompida*, se seguirá uma *cidade diferente*.

Coloca-se, assim, um conjunto de questões em aberto sobre a produção e a vivência urbana da *cidade depois da crise*, apoiado nos documentos e nas estratégias nacionais e internacionais.

5.1 Quais os elementos que caracterizam a produção da cidade depois da crise?

Em um contexto em que se somam inúmeros espaços abandonados, de diferentes escalas, em localizações estratégicas no que respeita à relação com o rio, redes de infraestruturas e núcleos urbanos, como irá a área metropolitana absorver e tirar partido desse sistema de espaços abertos? Será, sem dúvida: *i*) uma oportunidade, em termos ambientais, para a descontaminação dos solos industriais e potencial integração destes espaços na estrutura ecológica metropolitana (CCDRLVT, 2002); *ii*) em termos económicos para a urbanização dos espaços abandonados e sua integração no tecido urbano em termos simbólicos para a construção; e *iii*) reforço de uma identidade metropolitana de relação com o rio e construção da *cidade de duas margens* (CCDRLVT, 2002).

5.2 Que políticas urbanas poderão contrariar essa tendência de uma ocupação urbana mais extensiva e fragmentada?

A expansão desordenada observável nas RMs, impulsionada pelo desenvolvimento sectorial de infraestruturas de mobilidade, sem o devido acompanhamento em outros níveis de planeamento urbanístico – designadamente o planeamento urbanístico ao nível local – gerou uma “teia” que favoreceu a dispersão urbana. Essa situação contraria as diretrizes do Protaml (atualmente descontinuado), de uma *cidade compacta* e de uma rede formada por diversos núcleos, bastante relevante em um cenário de *cidade pós-crise*. A ocupação indisciplinada dos solos, que resulta de loteamentos urbanos e planos de iniciativa privada desarticulados da estrutura funcional, gerou: *i*) fragmentos urbanos dispersos pelo território, embora funcionalmente dependentes dos aglomerados urbanos; *ii*) levou a uma maior fragmentação dos espaços abertos, que constituem áreas com elevado valor ecológico, cultural, paisagístico e produtivo; e *iii*) aumento de custos com as infraestruturas e a prestação de serviços públicos – manutenção dos espaços de utilização coletiva, transportes, abastecimento energético e hídrico, recolha de resíduos etc. (Oliveira, 2011).

A inexistência de um instrumento de carácter regional, integrador e proativo, orientado por objectivos de sustentabilidade territorial e focado na gestão das dinâmicas territoriais, prévio à elaboração dos instrumentos de gestão territorial, não é alheia a essa realidade urbanística. Os Planos Municipais de Ordenamento do Território (Pmots),¹⁷ nomeadamente os da

17. Pmot: compreende o Plano Diretor Municipal (PDM), os Planos de Urbanização (PUs) e os Planos de Pormenor (PPs).

primeira geração, em face de suporte legislativo e de experiência técnica prévia, promoveram uma ocupação descontínua, por vezes dispersa e carente de diversidade funcional, em vez de terem incentivado o aproveitamento da oferta residencial e a potencialidade edificatória já existentes (Oliveira, 2011).

Nesse contexto, afigura-se importante perceber qual o papel da futura política Lei do Solo¹⁸ no ordenamento do território e de que forma poderá conter os processos de pulverização urbana verificados nas últimas décadas.

5.3 Como planejar para um futuro tão incerto e no qual poucos estão dispostos a apostar?

Esse será certamente o momento de repensar as políticas públicas, mediante a criação de mecanismos de resposta aos factores externos e aos desafios globais. Como resultado do debate em torno do desempenho económico e financeiro português, em um contexto europeu e nacional – *Europa 2020*,¹⁹ *Portugal 2020: Programa Nacional de Reformas*²⁰ e *Plano de Ação Regional de Lisboa 2014-2020*²¹ –, surge um conjunto de documentos para o período até 2020, no novo quadro de financiamento europeu (horizonte 2020), que se espera que dê continuidade a estratégias anteriores. Mais significativamente, referem-se a visões direcionadas para o combate à crise, resposta ao envelhecimento da população e melhoria da sua qualidade de vida.

No que respeita a políticas supranacionais, e assumindo a interdependência entre os diversos Estados-membros da UE, a estratégia *Europa 2020* representa uma visão da economia social de mercado para a Europa do século XXI.

Essa estratégia tem como prioridade a saída da crise, por meio da reforma do sistema financeiro, assegurando a consolidação orçamental necessária para um crescimento em longo prazo e reforço da coordenação no âmbito da União Económica e Monetária (UEM). O documento avança um conjunto de ações abrangentes e concertadas entre os Estados-membros como forma de responder a desafios imediatos e de longo prazo, que estabelecem como eixos prioritários o *crescimento inteligente, sustentável e inclusivo* (Comissão Europeia, 2010b).

No quadro dessa perspetiva de governação económica, o reforço da competitividade continua a afigurar-se como o principal motor das ações delineadas e pilar do crescimento europeu. Na continuidade da *Estratégia de Lisboa* (definida em 2000 e revista em 2005), a produção de conhecimento e a inovação são encaradas como atividades centrais para a resposta aos desafios que a sociedade enfrenta atualmente.

Com o objectivo de reorientação da política de investigação e desenvolvimento e inovação, integrada no eixo *crescimento inteligente*, pretende-se reforçar cada elo da

18. Disponível em: <<https://goo.gl/pjHZYR>>.

19. A estratégia *Europa 2020*, apresentada pela Comissão Europeia em 2010, representa um plano de dez anos da UE a favor do crescimento, que tem como objectivo a saída da crise e a revisão do modelo de crescimento europeu.

20. O *Portugal 2020: Programa Nacional de Reformas*, aprovado em 2010, concretiza e aprofunda as *linhas de orientação para o Programa Nacional de Reformas (PNR) 2020* e integra as recomendações elaboradas pela Comissão Europeia, no âmbito da estratégia *Europa 2020* (Carneiro, 2011).

21. No contexto de preparação do próximo Quadro Financeiro Plurianual 2014-2020, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT) foi incumbida pelo governo de preparar o *Plano de Ação Regional de Lisboa 2014-2020*, alinhado com as prioridades políticas definidas pela estratégia *Europa 2020*. Neste momento, apenas se encontram disponíveis o *Plano de Ação Regional de Lisboa 2014-2020*, o *Diagnóstico Prospectivo* e a *Matriz SWOT*, de setembro de 2013 (CCDRLVT, 2013).

cadeia de inovação, desde a investigação fundamental até à sua promoção comercial. Essa visão encontra-se transversalmente presente nos documentos nacionais (*Portugal 2020: Programa Nacional de Reformas e Plano de Ação Regional de Lisboa 2014-2020*), como aposta no que respeita à melhoria da competitividade do país.

No que respeita à indústria, as políticas direcionam-se no sentido de apoiar o empreendedorismo, promover a competitividade dos sectores primário, secundário e terciário no sentido de melhor se tirar partido das oportunidades abertas pela globalização e pela economia *verde*. No entanto, no quadro das estratégias nacionais, um dos grandes eixos da política industrial liga-se com questões ambientais e com a questão de eficiência energética, permanecendo em aberto a questão dos espaços industriais abandonados e da sua reconversão e integração na dinâmica metropolitana.

Nesse momento, as intenções mencionadas, considerando a complexidade e a severidade da conjuntura presente, não foram implementadas, não havendo, conseqüentemente, lugar para a avaliação de casos, que se espera poder investigar em um futuro próximo.

REFERÊNCIAS

AGNOLETTO, M.; GUERZONI, M. (Eds.). **La campagna necessaria: un'agenda di intervento dopo l'esplosione urbana**. Macerata: Quodlibet, 2012.

ANDRESEN-LEITÃO, N. Portugal's european integration policy: 1947-1972. **Journal of European Integration History**, v. 7, n. 1, p.25-37, 2001.

BARRETO, A. *et al.* **Portugal na Europa, 1960-1996: uma leitura política de convergência económica – a situação social em Portugal, 1960-1999**. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2000. (Indicadores Sociais em Portugal e na União Europeia).

CARNEIRO, R. (Org.). **Portugal 2020: antecipação de necessidades de qualificações e competências**. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2011. Disponível em: <<http://goo.gl/BmrLGc>>.

CARVALHO, A. (Org.). **Anuário estatístico da região Lisboa 2010**. Lisboa: INE, 2010.

CCDRLVT – COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO. **Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT AML)**. Lisboa: CCDRLVT, 2002.

_____. **Plano de Ação Regional de Lisboa 2014-2020**. Lisboa: CCDRLVT, 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/tX7MTH>>.

COMISSÃO EUROPEIA. **Documento de avaliação da estratégia de Lisboa**. Bruxelas: Comissão Europeia, 2010a. (Documento de Trabalho dos Serviços da Comissão).

_____. **Europa 2020: estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo**. Bruxelas: Comissão Europeia, 2010b. Disponível em: <<http://goo.gl/kS36fy>>.

DGOTDU – DIRECÇÃO-GERAL DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DESENVOLVIMENTO URBANO. **Análise das relações da política de solos com o sistema económico: estudo de enquadramento para a preparação da Nova Lei do Solo**. Lisboa: DGOTDU, 2011. (Documento Técnico DGOTDU, n. 5/2011).

DÜHR, S.; COLOMB, C.; NADIN, V. **European spatial planning and territorial cooperation**. London: Routledge, 2010.

EU – EUROPEAN COMMISSION. **Eurostat**. [s.l.]: [s.d.]. Disponível em: <<http://goo.gl/zlQdw>>.

FIGUEIREDO, A.; LEAL, I.; MEIRELES, R. **A territorialização de políticas públicas em Portugal**. Lisboa: IFDR, 2010.

GROSSMANN, K.; HAASE, A.; RINK, D. Urban shrinkage in East Central Europe? Benefits and limits of a cross-national transfer of research approaches. *In*: NOWAK, M.; NOWOSIELSKI, M. (Eds.). **Declining cities/developing cities: Polish and German perspectives**. Poznan: Gesis, 2008.

INE – INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. **Censos 2011**: XV Recenseamento Geral da População, V Recenseamento Geral da Habitação – resultados definitivos. Lisboa: INE, 2012.

JULIÃO, R. P. Mobilidade e acessibilidade metropolitanas. *In*: TENEDÓRIO, J. (Org.). **Atlas da Área Metropolitana de Lisboa**. Lisboa: AML, 2003.

LOPES, J. S. A economia portuguesa entre 1960 e o início da década de 90. *In*: BARRETO, A. (Org.). **A situação social em Portugal: 1960-1995**. Lisboa: Universidade de Lisboa, 1996.

LYOTARD, J. F. **O pós-moderno explicado às crianças**. 2. ed. Lisboa: Publicações D. Quixote, 1993.

MERLIN, P.; CHOAY, F. **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement**. Paris: Presses Universitaires de France, 1988.

MOREIRA, I. **Filamentos metropolitanos**: a emergência de morfologias especializadas no território metropolitano de Lisboa. 2016. Tese (Doutoramento em Urbanismo) – Universidade de Lisboa, Lisboa, 2016.

MOSTAFAVI, M.; DOHERTY, G. (Eds.). **Ecological urbanism**. Baden: Lars Müller Publishers, 2010.

OLIVEIRA, F. P. **Estudo da articulação da Lei dos Solos com o Sistema de Gestão Territorial**: estudo de enquadramento para a preparação da Nova Lei do Solo. Lisboa: DGOTDU, 2011. (Documento Técnico DGOTDU, n. 3/2011). Disponível em: <<http://goo.gl/P2YJCR>>.

OSWALT, P. *et al.* (Eds.). **Shrinking cities**. Ostfildern: Hatje Cantz Verlag, 2006. v. 2.

PALLAGST, K. The end of the growth machine: new requirements for regional governance in an era of shrinking cities. *In*: ANNUAL CONFERENCE OF ASSOCIATION OF COLLEGIATE SCHOOLS OF PLANNING, 46., Kansas City, 2005. **Annals...** Kansas City: ACSP, 2005.

VINK, M. P. Conclusion: europeanization and democratization in Portugal: brothers-in-arms or frères ennemis? *In*: TEIXEIRA, N. S.; PINTO, A. C. (Eds.). **The europeanization of Portuguese democracy**. New York: Columbia University Press, 2012.

WATERHOUT, B.; MOURATO, J. M.; BÖHME, K. The impact of europeanisation on planning cultures. *In*: KNIELING, J.; OTHENGRAFEN, F. (Eds.). **Planning cultures in Europe**: decoding cultural phenomena in urban and regional planning. England: Ashgate Publishing Limited, 2009.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

INE – INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. **Censos 1991**: XIII Recenseamento Geral da População, III Recenseamento Geral da Habitação. Lisboa: INE, 1996.

_____. **Censos 2001**: XIV Recenseamento Geral da População, IV Recenseamento Geral da Habitação – recenseamentos gerais da população e da habitação – dados comparativos 1991-2001. Lisboa: INE, 2003.