

JOÃO PEDRO
SILVA NUNES

TEXTOS UNIVERSITÁRIOS DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS

FLORESTAS DE CIMENTO ARMADO

Os Grandes Conjuntos Residenciais e a Constituição
da Metrópole de Lisboa (1955-2005)



JOÃO PEDRO SILVA NUNES

FLORESTAS DE CIMENTO ARMADO

Os Grandes Conjuntos Residenciais e a Constituição
da Metrópole de Lisboa (1955-2005)

FCC
FCT

FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN
FUNDAÇÃO PARA A CIÊNCIA E A TECNOLOGIA
Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior

ISBN 978-972-31-1369-3



9 789723 113693

FLORESTAS DE CIMENTO ARMADO

OS GRANDES CONJUNTOS
RESIDENCIAIS
E A CONSTITUIÇÃO
DA METRÓPOLE DE LISBOA
(1955-2005)

TEXTOS UNIVERSITÁRIOS DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS

FLORESTAS DE CIMENTO ARMADO
OS GRANDES CONJUNTOS
RESIDENCIAIS
E A CONSTITUIÇÃO
DA METRÓPOLE DE LISBOA
(1955-2005)

JOÃO PEDRO SILVA NUNES

FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN
FUNDAÇÃO PARA A CIÊNCIA E A TECNOLOGIA
Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior

AGRADECIMENTOS

À Fundação para a Ciência e a Tecnologia, que através da bolsa de investigação SFRH/BD/8895/2002 tornou possível a dissertação que está na base do trabalho que agora se publica;

Ao Instituto Geográfico Português pela cedência de material fotográfico e de ortofotomapas ao abrigo do programa FIGIEE;

À equipa da Biblioteca do Instituto Nacional de Estatística pelo acolhimento e pelo aconselhamento na recolha de informação estatística;

À equipa da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora, e em particular ao Senhor Vítor Coelho, a ajuda prestada na recolha de informação no Arquivo;

À Senhora Doutora Clementina Martins e a toda a equipa do Centro de Documentação e Informação da Câmara Municipal de Oeiras, o inestimável apoio no acesso e no levantamento do arquivo de recortes de imprensa, bem como ao Senhor Gonçalo Fernandes a colaboração nesse processo;

Aos Senhores Arquitecto José Manuel Fernandes, Engenheiro Francisco Sousa Guerra, Engenheiro Manuel Joaquim Monteiro de Barros, Doutor António Manzoni de Sequeira, Doutor Orlando César, Doutor Miguel Alcobia, Guilherme da Conceição Duarte e António Gomes de Almeida as entrevistas concedidas e as pistas de investigação que apontaram;

À *Administração do Lote 25* e aos habitantes pioneiros da Reboleira Sul, a disponibilidade para me contarem as suas histórias de habitantes e as histórias do imóvel onde residem;

Título – FLORESTAS DE CIMENTO ARMADO
OS GRANDES CONJUNTOS RESIDENCIAIS E A CONSTITUIÇÃO
DA METRÓPOLE DE LISBOA (1955-2005)

Autor – João Pedro Silva Nunes

Imagem da Capa – Ortofotomapa da Amadora, cedido ao autor pelo
Instituto Geográfico Português (www.igeo.pt)

Edição – FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN
FUNDAÇÃO PARA A CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Tiragem – 500 exemplares

Paginação – DPI Cromotipo

Impressão e acabamento – Peres-Soctip, SA

© FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN
FUNDAÇÃO PARA A CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Março de 2011

Depósito Legal n.º 321984/11
ISBN: 978-972-31-1369-3

A Ana Alexandre Fernandes, Ana Luísa Silva Nunes, Ana Patrícia Pereira, André Amálio, Bruno Pereira, Frédéric Vidal, Graça Índias Cordeiro, Gonçalo Gonçalves, Joana Furtado, Lúgia Ferro, Luísa e Pedro Afonso Fernandes, Maria Teresa Bispo, Miguel Chaves, Nurza Merali, Rita d'Ávila Cachado, Rute Neves, Sofia Amândio e *last but not least* a Inês Pereira, amiga e imprescindível interlocutora, por me terem acompanhado ao longo da «aventura suburbana» que fez parte da investigação;

A Joan Josep Pujadas, Regina Salvador, David Justino, Graça Índias Cordeiro e António Firmino da Costa, as críticas, comentários e sugestões formulados aquando da defesa da tese de doutoramento em sociologia, realizada em Dezembro de 2007, que está na base do trabalho que agora se publica;

Ao Professor Luís Vicente Baptista, meu orientador e professor de Sociologia Urbana, a quem devo a permanente disponibilidade e o constante incentivo, a sábia transmissão de um património disciplinar e o desafio, também sociológico, da «aventura suburbana»;

À Fundação Calouste Gulbenkian e à Fundação para a Ciência e Tecnologia o apoio à publicação do texto da dissertação, que se apresenta aqui revisto e ligeiramente modificado, e a sua integração na colecção Teses em Ciências Sociais e Humanas.

ÍNDICE

| | |
|---|-----|
| Agradecimentos | 7 |
| Introdução | 21 |
| 1. Os grandes conjuntos residenciais. Da forma urbana à experiência residencial..... | 29 |
| Uma genealogia dos <i>grands ensembles</i> | 33 |
| O grande conjunto residencial como <i>uma forma típica da urbanização dos arredores</i> | 40 |
| Os grandes conjuntos residenciais em Lisboa e nos seus arredores | 45 |
| A experiência residencial | 53 |
| O fabrico da metrópole..... | 63 |
| 2. Dos arrabaldes citadinos aos subúrbios metropolitanos..... | 65 |
| Urbanização | 69 |
| Suburbanização | 72 |
| Metropolização e Metrópole | 76 |
| Uma aproximação à divisão social do espaço metropolitano de Lisboa..... | 97 |
| 3. Da cidade dos inquilinos à metrópole dos proprietários do alojamento | 111 |
| Uma cidade de inquilinos..... | 115 |
| A emergência do instituto jurídico da propriedade horizontal..... | 122 |
| Os anos do «deficit habitacional»..... | 126 |
| A génese da figura contemporânea do <i>propriétaire occupante do alojamento</i> | 129 |
| Um mercado de compra e venda de casa própria | 133 |
| Uma metrópole de proprietários..... | 137 |

| | | | |
|---|-----|--|-----|
| 4. Da cidade pedestre à metrópole do automóvel | 141 | 9. Experiência residencial num habitat em crise | |
| Habitação e transporte na <i>Aglomeración de Lisboa</i> | 144 | A história do <i>Lote 25 da Reboleira Sul (1972-2005)</i> | 309 |
| Da cidade pedestre à aglomeração do transporte colectivo | 150 | Economia, direito e confiança | 312 |
| Da aglomeração do transporte colectivo à metrópole do automóvel | 158 | Degradação física e desagregação de uma configuração habitacional específica | 317 |
| Transição urbana em Lisboa | 166 | A reputação do habitat e a adaptação à inabitabilidade | 322 |
| 5. Emergência e a mutação de um subúrbio citadino (Amadora, 1910-1960) | 175 | Mudança na configuração habitacional e regeneração física do imóvel | 327 |
| A Amadora – um subúrbio citadino, industrial e residencial | 178 | Das partes comuns e da propriedade | 332 |
| A produção da forma urbana | 193 | Epílogo. De grande conjunto residencial a subúrbio metropolitano | 335 |
| A época dos grandes conjuntos residenciais | 200 | Conclusão | 343 |
| 6. Experiência suburbana (Amadora, 1960-1974) | 205 | Bibliografia | 361 |
| «Ainda será agradável ir passar um dia à 'velha' Amadora?» | 207 | | |
| Imagens na imprensa | 211 | | |
| Mal-estar suburbano num contexto de <i>mobilidade de crescimento</i> | 220 | | |
| Marcas de uma embrionária centralidade urbana | 232 | | |
| Do lugar físico ao lugar social | 242 | | |
| 7. A génese do grande conjunto residencial da Reboleira | 247 | | |
| Reboleira Norte | 250 | | |
| Reboleira Sul | 263 | | |
| Da utopia pequeno-burguesa ao grande conjunto residencial popular | 273 | | |
| 8. Uma forma e um símbolo da constituição da metrópole de Lisboa (Reboleira, 1960-1974) | 277 | | |
| Um produto, uma estrutura de negócio e uma distribuição de rendimentos | 281 | | |
| Publicidade nos jornais, na rádio e na televisão | 284 | | |
| Uma trajectória empresarial num subúrbio citadino em mutação | 288 | | |
| A economia política urbana | 291 | | |
| A experiência residencial dos habitantes pioneiros | 300 | | |
| «Florestas de cimento armado» | 306 | | |

ÍNDICE DE QUADROS

| | | |
|--|--|----|
| Quadro 1 | | |
| Características de alguns grandes conjuntos residenciais do concelho de Oeiras (1963-1973)..... | | 49 |
| Quadro 2 | | |
| Peso demográfico de Lisboa, do Porto e dos seus concelhos limítrofes na população do Continente (1900-2001) | | 70 |
| Quadro 3 | | |
| População Residente no Continente, em Lisboa, no Porto e nos seus concelhos limítrofes (1900-2001)..... | | 70 |
| Quadro 4 | | |
| Taxas de crescimento demográfico intercensitárias em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes e na freguesia da Amadora (1920-1981)..... | | 73 |
| Quadro 5 | | |
| Ritmo de crescimento demográfico em Portugal Continental e na Área Metropolitana de Lisboa (1940-2001)..... | | 79 |
| Quadro 6 | | |
| Concentração demográfica em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes em 1940 | | 83 |
| Quadro 7 | | |
| Concentração demográfica em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes em 1960 | | 87 |
| Quadro 8 | | |
| Concentração demográfica em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes em 1981 | | 91 |

| | | |
|-----------|--|-----|
| Quadro 9 | Concentração demográfica em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes em 2001 | 94 |
| Quadro 10 | Proporção dos activos do continente, por profissões, a residir em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes em 1960..... | 98 |
| Quadro 11 | Proporção dos activos do continente, por profissões em Lisboa e seus concelhos limítrofes em 1981 | 99 |
| Quadro 12 | Proporção dos activos do continente, por profissões em Lisboa e seus concelhos limítrofes em 2001 | 101 |
| Quadro 13 | População activa por grupo sócio-económico, residente em Lisboa e nos concelhos da margem norte e margem sul do Tejo em 1960..... | 102 |
| Quadro 14 | Número de Profissionais Liberais e Quadros, por cada 10 Empregados e Operários em Lisboa e seus concelhos limítrofes em 1960 | 104 |
| Quadro 15 | População activa por grupo sócio-económico, residente em Lisboa e nos concelhos da margem norte e margem sul do Tejo em 2001 | 105 |
| Quadro 16 | Número de Quadros, por cada 10 Empregados e Operários em Lisboa e seus concelhos limítrofes em 2001..... | 106 |
| Quadro 17 | Famílias com alojamento em prédio, segundo a forma de ocupação, em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes em 1950..... | 116 |
| Quadro 18 | Agregados domésticos com alojamento em prédio, segundo a forma de ocupação, em Lisboa e nos concelhos limítrofes em 1960..... | 119 |

| | | |
|-----------|---|-----|
| Quadro 19 | Famílias, segundo o tipo de alojamento e formas de ocupação, nos distritos de Lisboa e de Setúbal em 1970..... | 127 |
| Quadro 20 | Alojamentos familiares clássicos, segundo a forma de ocupação, na Metrópole de Lisboa em 1981 | 130 |
| Quadro 21 | Alojamentos familiares clássicos, segundo a forma de ocupação, na Metrópole de Lisboa em 1991 | 134 |
| Quadro 22 | Apoios do Estado à Habitação no decénio 1992-2002 | 136 |
| Quadro 23 | Alojamentos familiares clássicos, segundo a forma de ocupação, na Metrópole de Lisboa em 2001 | 137 |
| Quadro 24 | Principais modos de transporte utilizados por activos e estudantes residentes na Área Metropolitana de Lisboa, no âmbito dos respectivos movimentos pendulares em 1981, 1991 e 2001 | 160 |
| Quadro 25 | Modos de transporte utilizados por activos e estudantes residentes na Área Metropolitana de Lisboa, no âmbito dos respectivos movimentos pendulares em 1981, 1991 e 2001 | 160 |
| Quadro 26 | Evolução da população residente em Oeiras e na Amadora (1930-2001)..... | 188 |
| Quadro 27 | População residente activa por grupo sócio-económico nos «centros urbanos» da Amadora e de Queluz, no concelho de Lisboa e na Aglomeração em 1960..... | 191 |
| Quadro 28 | Regimes de ocupação do solo no <i>Plano da Reboleira Norte</i> | 251 |

| | | |
|-----------|--|-----|
| Quadro 29 | Regimes de ocupação do solo no <i>Estudo da Célula Habitacional da Reboleira Sul</i> | 264 |
| Quadro 30 | Ranking da densidade populacional das freguesias vizinhas à Reboleira no concelho da Amadora, de Lisboa e de Sintra (2001) | 339 |
| Quadro 31 | População activa por grupo sócio-económico no concelho da Amadora, na freguesia da Reboleira e nas freguesias contíguas (2001) | 340 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | | |
|-----------|--|-----|
| Figura 1 | Peso relativo de Lisboa e seus concelhos limítrofes no total demográfico da Área Metropolitana de Lisboa (1864-2001) | 75 |
| Figura 2 | Evolução dos volumes de população em Lisboa e seus concelhos limítrofes (1940-2001) | 78 |
| Figura 3 | Expansão da ocupação urbana da Amadora (1955-1965) | 187 |
| Figura 4 | Evolução da população residente no concelho de Oeiras, por freguesia (1930-1970) | 189 |
| Figura 5 | Fotografia aérea da Amadora e da sua envolvente (1944) | 202 |
| Figura 6 | Ortofotomapa da ligação Benfica-Amadora (1991) | 203 |
| Figura 7 | «Avultam os problemas na área da Damaia» | 237 |
| Figura 8 | «Mais de 600 construções clandestinas na Quinta da Brandoa» | 238 |
| Figura 9 | Por menor da reportagem «O cerco à cidade 'Brandoas' há muitas» | 239 |
| Figura 10 | Publicidade ao conjunto da Reboleira Norte | 259 |

| | | |
|-----------|---|-----|
| Figura 11 | Anúncio às Organizações J. Pimenta | 286 |
| Figura 12 | Visita do Professor Marcello Caetano à Reboleira..... | 299 |
| Figura 13 | «Reboleira: o 'perfume' da 'cidade-jardim'» | 304 |
| Figura 14 | «Reboleira: as carências de um dormitório» | 305 |
| Figura 15 | Planta do Lote 25 da Reboleira Sul | 316 |

«Déterritorialisation et métropolisation. D'un coté, l'étalement urbain, l'extension inégalement régulée et maîtrisée des territoires, l'éloignement des lieux de résidence et des équipements, de l'autre, l'expérience d'une proximité «malgré tout», l'anticipation pratique qu'il s'agit d'une seule et même ville, le pari sur la proximité fonctionnelle, sur la disponibilité des ressources de connexion ou sur la familiarité des paysages. Nous sommes tous en banlieue pour un temps ou un moment, dans un domaine d'activité ou dans un rôle, tour à tour citadins et banlieusards.»

Joseph, Isaac (2003), «Un pied devant l'autre» in Delarge *et al.* (dirs.) *Ville Mobile*, Paris, Créaphis, p. 5.

INTRODUÇÃO

No ano de 2001, em Lisboa e em treze concelhos ao seu redor residiam 2,5 milhões de pessoas – ou seja, um quarto da população residente no continente português concentrava-se numa área correspondente a menos de 3% do território nacional. Uma rica e sugestiva *porta de entrada* na metrópole de Lisboa é proposta pelo geógrafo Nuno Soares (2003). Acompanhe-se então o autor:

«A primeira imagem que se retém quando se sobrevoa a área metropolitana de Lisboa – e esta é a primeira imagem de quem entra de avião – é a que traduz a presença de um espaço muito pouco estruturado, e no que respeita ao urbanismo e à habitação estamos em presença de uma gigantesca manta de retalhos inacabada, que continua a crescer em extensão e em altura e a colmatar ainda muitos espaços intersticiais.» (Soares, 2003: 149)

Constata o geógrafo que nesta «gigantesca manta de retalhos inacabada»:

«Tal é a diversidade, descontinuidade e heterogeneidade dos espaços construídos que deficientemente se ligam entre si, que cresceram essencialmente em função dos principais eixos rodoviários de acesso à capital [que é] fácil, para o observador atento, identificar a ausência de coordenação do processo de urbanização.» (Soares, 2003: 149)

Ao longo da segunda metade do século xx, período onde se verificou a mais rápida e intensa ocupação residencial dos arredores de Lisboa, foram várias as formas de crescimento urbano que a seu modo contribuíram para compor este território. O objectivo deste trabalho é compreender e interpretar o papel de uma dessas formas de crescimento urbano – os grandes conjuntos residenciais – na constituição da metrópole de Lisboa. Os grandes conjuntos residenciais – vulgarmente designados por *bairros* ou *emprendimentos* – são aqui entendidos como portadores de qualidades espaciais e sociais específicas. Em regra, apresentam um elevado número de alojamentos edificados, superior às mil unidades. Tendem a ser edificados e promovidos como *conjuntos*, numa só operação ou em várias fases. Com frequência, o seu recorte funda-se num urbanismo e numa arquitectura de matriz funcionalista. Originalmente, a sua posição face à cidade ou aos núcleos suburbanos requereria a programação e a presença de equipamentos – escolares, comerciais ou de transporte, por exemplo – que lhes emprestariam autonomia urbana. A sua destinação social era variável e o seu povoamento pioneiro heterogéneo. Edificados nos arredores da capital, sobretudo nas décadas de '60 e '70 do século passado, os grandes conjuntos contribuíram, em boa medida, para fabricar espaços residenciais e propriedades urbanas que observadores especializados, residentes, trabalhadores e utilizadores da metrópole de Lisboa diagnosticam e reconhecem.

De entre a diversidade de iniciativas de construção realizadas nos arredores de Lisboa elegeu-se como objecto de análise o grande conjunto residencial da Reboleira, edificado na vizinhança da Amadora durante os anos de 1960 e 1970. Este grande conjunto residencial permite analisar o processo de urbanização dos arredores da cidade de Lisboa e a sua constituição como território metropolitano. Estabelecendo a sua origem, acompanhando a sua edificação e reconstituindo a experiência residencial dos seus habitantes pioneiros observa-se com detalhe como a então vila da Amadora e os seus arredores vêem a sua condição urbana alterar-se de subúrbio cidadão a subúrbio metropolitano. Da análise à edificação e à ocupação pioneira deste emblemático grande conjunto residencial resulta um conhecimento aprofundado acerca do modo como a urbanização dos arredores de Lisboa e os grandes conjuntos residenciais contribuíram para fabricar certas condições da experiência suburbana e como esta influencia o sentido que as populações residentes forjam do seu lugar na grande cidade e do seu lugar no espaço social.

Os primórdios da constituição da metrópole de Lisboa

Na década de 1950, as condições de alojamento da população na cidade de Lisboa e nos seus arredores eram heterogéneas e fortemente inigualitárias. Novas extensões da cidade e dos arredores destinadas à ocupação das classes médias ofereciam um contexto urbano moderno e equipado, contrastante com territórios marcados por edificado vetusto, mal equipado e densamente ocupado, frequentemente no regime do *aluguer de partes de casa* no qual dois ou mais agregados domésticos partilhavam o mesmo fogo. Os arrabaldes da densa e compacta cidade de Lisboa eram amiúde pontuados por *territórios de miséria* – bairros de lata e antigos núcleos de habitação rural transformados em tecto precário para os camponeses em *déracinement*, no sentido conferido por Bourdieu e Sayad (1964).

No final da década de '50, a cidade de Lisboa e os seus arredores começam a ser objecto de um entendimento *regional* partilhado pelos decisores públicos tanto na esfera do Ministério das Corporações e Previdência Social como na esfera do Ministério das Obras públicas – como bem sublinha Luís Baptista (1999). A ordenação do território da cidade e dos arredores era à época tida como indispensável para o crescimento e fortalecimento económico da região de Lisboa. É justamente nesse sentido que o então Ministro das Obras Públicas, Engenheiro Arantes e Oliveira, na Proposta de Lei n.º 14/59, justifica a necessidade de um plano regional para Lisboa. É nessa lógica que é elaborado um instrumento orientador dos investimentos em vias de circulação rodoviária através do qual se pretendia também regular a localização industrial e ordenar a inserção das populações que alimentavam as migrações internas e que afluíam à cidade de Lisboa e aos seus arredores.

Nesse mesmo período, o eixo mais forte da intervenção do Estado Novo no domínio da habitação pública viria a ser reforçado. Através de legislação específica – o Decreto-lei n.º 42.454 de 18 de Agosto de 1959 – o governo pretendia relançar a edificação das *Habitacões de Renda Económica* e por essa via ordenar o crescimento da cidade e instalar populações carenciadas em alojamento em condições físicas e morais consideradas adequadas. Os bairros de Olivais Norte e de Olivais Sul são originários daquela iniciativa. Com cerca de 1.500 e 6.500 mil fogos cada um, os dois conjuntos eram destinados a alojar população que na sua ocupação estivesse vinculada ou associada aos

mecanismos da Previdência Social do Estado Novo. A distribuição destes alojamentos decorria de um complexo processo de «construção social e administrativa das populações» (Baptista, 1999; Nunes, 2007), através do qual se organizava a selecção e se determinava o acesso das famílias ao programa. De acordo com o arquitecto Nuno Portas (1997), Olivais Norte e Olivais Sul são os primeiros *grands ensembles* de Lisboa.

Pelo número de alojamentos previsto, pela sua concepção *enquanto* conjuntos, pelo facto de na sua origem e edificação se encontrar uma complexa organização de capitais maioritariamente públicos implicados na infra-estruturação e construção das habitações, pelo facto de nos seus planos se prever a instalação de equipamentos que supostamente fariam destes conjuntos unidades urbanas com um elevado grau de autonomia e, ainda, pelo facto de os seus alojamentos se destinarem a *populações social e administrativamente construídas* por organismos públicos, Olivais Norte e Olivais Sul revelam proximidade aos grandes conjuntos residenciais europeus das décadas de '50 e '60 do século XX, precisamente a época áurea da sua edificação.

Um dos requisitos da edificação dos *grands ensembles* europeus era a funcionalidade. Sobretudo quando em vários contextos nacionais os efeitos esperados do seu urbanismo e da sua arquitectura se encontravam associados às políticas urbanas e sociais. A afinidade entre os programas públicos de habitação e esta *forma urbana* inscrevia-se num duplo processo. Por um lado, por seu intermédio procurava-se ordenar o crescimento urbano e incrementar a modernização produtiva da indústria da construção. Por outro lado, os grandes conjuntos residenciais constituíram um destino residencial fortemente associado à institucionalização das políticas de habitação dos Estados-Providência europeus em contextos onde as carências habitacionais eram entendidas enquanto crise.

Em Portugal e em Lisboa, a planificação e a ordenação regional foi pouco eficiente e eficaz. A incipiente institucionalização de políticas habitacionais típicas dos Estados-Providência europeus, realizada ao longo dos anos '60, ocorreu num contexto ditatorial de matriz corporativa. As políticas sociais do Estado Novo eram pouco orientadas para o *provir* e destituídas de critérios universalistas. O peso das políticas públicas de habitação foi significativamente mais reduzido do que em países como a Alemanha, a Dinamarca, a França ou o Reino Unido ou a Holanda, como estabelece Patrick La Morvonnais (1998).

A suburbanização de Lisboa será marcada pelo predomínio de práticas construtivas fundadas na promoção privada. Os grandes conjuntos de iniciativa privada adquirirão relevo nas décadas de 1960 e 1970. De acordo com a economista Maria Belmira Martins (1973), um pequeno número de conjuntos residenciais e de empresas – associados aos grandes grupos económicos nacionais – adquire visibilidade colocando no mercado um produto residencial destinado às *classes médias urbanas* em constituição. Ao longo da década, o número de empresas implicadas na produção cresce. O produto vulgariza-se. Doravante a edificação será orientada para segmentos de mercado mais populares.

Este tipo de crescimento urbano, realizado por *pacotes residenciais* – na metáfora feliz de Fernando Nunes da Silva e Margarida Pereira (1986) – é protagonista de uma radical alteração na paisagem dos arredores. Mas a mudança engendrada por esta forma de crescimento urbano não foi apenas paisagística. Foram largos contingentes populacionais que nesses *pacotes* se instalaram. Edificado e população colocaram uma forte pressão quer sobre o solo e sobre as redes de transporte e de abastecimento, sobre os serviços públicos e os equipamentos colectivos, quer sobre os orçamentos das autoridades públicas, sobretudo, municipais.

A edificação da Reboleira, grande conjunto residencial situado na envolvente à Amadora, constitui um caso emblemático desta forma de promoção privada de alojamento ocorrida nos anos '60. A Reboleira é parte do *mundo dos grandes conjuntos residenciais*, na expressão de Annie Fourcaut e Frédéric Dufaux (2004), um universo que compreende os mais variados contextos – da França à ex-União Soviética, da Polónia à Itália, de Portugal à Argélia. Hoje, na perspectiva da sociologia urbana, este e outros conjuntos podem ser entendidos e analisados enquanto «lugares estratégicos de pesquisa» – retomando aqui a expressão de António Firmino da Costa (1999) e aplicando-a aos arredores da capital e ao seu papel na constituição da metrópole de Lisboa.

Os grandes conjuntos residenciais e a constituição da metrópole de Lisboa

O primeiro capítulo, intitulado *Os grandes conjuntos residenciais. Da forma urbana à experiência residencial*, inicia-se com uma breve

genealogia do termo *grand ensemble* e das variadas apropriações de que foi objecto na Europa nas décadas de 1950 e 1970. Em seguida, estabelecem-se critérios que permitem apreender esta forma enquanto fenómeno típico da urbanização dos arredores das cidades e realiza-se uma primeira abordagem aos grandes conjuntos residenciais edificadas nos arredores de Lisboa nos períodos 1955-1975. Ainda neste capítulo, o enfoque é deslocado do domínio da forma urbana para o da experiência residencial. A partir de dois artigos clássicos da sociologia urbana equaciona-se a experiência residencial suburbana, quer na tensão entre «proximidade física e distância social», quer na relação entre urbanização, suburbanização e modos de vida urbanos.

No segundo, terceiro e quarto capítulos caracteriza-se o arranque e a consolidação da constituição da metrópole de Lisboa. No segundo capítulo, *Dos arrabaldes citadinos aos subúrbios metropolitanos*, faz-se uso dos conceitos de urbanização, de suburbanização e de morfogene-se metropolitana para, através de variados indicadores, estabelecer os espaços, os tempos e as formas de crescimento urbano associados à constituição da metrópole.

No terceiro capítulo, *Da cidade dos inquilinos à metrópole dos proprietários*, dá-se conta dos instrumentos jurídicos e económicos que na década de sessenta foram incorporados no mercado de alojamento e que permitiram mais tarde a construção de um mercado de compra e venda de habitação. Através de uma série longa relativa ao estatuto de ocupação de alojamento no território da metrópole de Lisboa evidencia-se uma mudança estrutural de considerável alcance – a passagem de um território onde o inquilinato era o estatuto dominante de ocupação do alojamento à actual distribuição dos estatutos de ocupação, largamente favorável à propriedade ocupante do alojamento associada a dívidas de longo prazo para a aquisição de casa própria.

A esta exploração sistemática do mercado do alojamento e das condições de fixação residencial das populações metropolitanas junta-se uma análise extensiva e histórica das condições de deslocação das populações residentes em Lisboa e nos seus arredores realizada no quarto capítulo. Sob o título *Da cidade pedestre à metrópole do automóvel* apreende-se a transição urbana que nos últimos cinquenta anos tem perpassado a cidade de Lisboa e os seus arredores e analisam-se e discutem-se os seus efeitos em termos de desigualdades sociais urbanas.

Destes três capítulos resulta uma imagem mais detalhada de Lisboa e dos seus arredores enquanto *contexto metropolitano* – fazendo uso da expressão cunhada por Luís Baptista (1994). De uma cidade rodeada por subúrbios citadinos de dimensão reduzida a um vasto território metropolitano onde os concelhos limítrofes a Lisboa, outrora demograficamente minoritários, alojam hoje mais de três quartos da população da metrópole. De uma cidade e de um reduzido conjunto de núcleos suburbanos onde o inquilinato era o estatuto de ocupação do alojamento predominante para uma metrópole onde a maioria dos alojamentos é ocupada pelo proprietário e está associada a encargos de dívida. De uma cidade onde poucas alternativas estavam disponíveis à deslocação em transporte colectivo ou a pé a um território metropolitano onde a maioria das deslocações dos activos se realiza em transporte individual.

Traçada a emergência do contexto metropolitano de Lisboa, a atenção é seguidamente orientada para a Amadora. Num primeiro momento, será detalhado o processo de urbanização da vila e dos seus arredores ao longo dos primeiros sessenta anos do século XX. Assim, no quinto capítulo – *Emergência e mutação de um subúrbio citadino (Amadora, 1900-1960)* – revela-se como a concentração populacional na freguesia e a sua composição social se encontravam intimamente relacionadas com a industrialização e com a construção de alojamentos de iniciativa privada destinados a populações que trabalhavam na capital. Num segundo momento, no sexto capítulo, intitulado *Experiência suburbana (Amadora, 1960-1974)*, a partir das notícias publicadas à época na imprensa nacional apreendem-se e analisam-se os efeitos da urbanização naquele território e na experiência das populações residentes. Em conjunto, estes dois capítulos mostram como a urbanização da vila da Amadora foi violentamente incidente sobre o território e como a qualidade relativa da acção das autoridades públicas na administração desse processo influi na valorização e no sentido do lugar que as populações residentes fazem do seu espaço quotidiano de vida.

Nos três capítulos que se seguem, a observação situa-se escala do grande conjunto residencial da Reboleira, edificado na década de '60 nos arredores da vila da Amadora. Em primeiro lugar, no sétimo capítulo, intitulado *Génese dos grandes conjuntos residenciais da Reboleira Norte e Reboleira Sul*, analisam-se os dois planos de urbanização que lhes deram forma e as condições em que foram aprovados.

Em segundo lugar, no oitavo capítulo, sob o título *Uma forma e um símbolo da constituição da metrópole de Lisboa (Reboleira, 1960-1974)* explora-se a morfologia urbana da Reboleira e a sua simbólica suburbana a partir de três segmentos de análise: a estrutura de negócio, o produto habitacional e a distribuição de vantagem que por seu intermédio se realizava; o cruzamento entre a trajectória empresarial da empresa construtora e o meio social de vila e, finalmente, a participação da empresa/construtor na *economia política urbana* que a par com a sua crescente notoriedade suscitaram uma intensa atenção mediática.

Em terceiro lugar, no nono capítulo, sob o título *Experiência residencial num habitat em crise*. Reconstitui-se a história de um imóvel e esse processo de análise revela como a modelação do destino do edificado habitacional decorre através de etapas e de passagens; revela também como essa modelação se encontra intimamente associada às transformações e às permanências verificadas em *configurações habitacionais específicas* – isto é, no conjunto de actividades e de formas de relação mantidas entre actores que entre si e relativamente a determinados imóveis ocupam posições económicas, jurídicas e estatutárias diferenciadas.

No *Epílogo*, um regresso à escala da vila da Amadora que entretanto é elevada a cidade e a alguns aspectos da sua relação com o território metropolitano permite situar a Reboleira no actual contexto metropolitano de Lisboa. Duas dimensões de análise são aí convocadas: as alterações políticas decorrentes da instituição de um poder local democraticamente eleito e de uma nova relação com os territórios residenciais e suas qualidades; a rápida urbanização dos arredores da Amadora e dos territórios contíguos à Reboleira, fenómeno que gerou um território particularmente denso que é hoje um importante corredor de expansão e coordenação do território metropolitano de Lisboa. Processos particularmente influentes para compreender a condição contemporânea deste grande conjunto residencial e para na conclusão deste trabalho discutir o seu destino metropolitano.

CAPÍTULO 1

OS GRANDES CONJUNTOS RESIDENCIAIS. DA FORMA URBANA À EXPERIÊNCIA RESIDENCIAL

Após a Segunda Grande Guerra Mundial assistiu-se a uma intensa redistribuição de população e a um considerável aumento do ritmo de ocupação dos arredores das principais cidades europeias. Nalguns casos, como em França ou na Grã-Bretanha, estes processos surgiram associados à reconstrução, à planificação urbana e territorial e às políticas sociais criadas na institucionalização dos Estados-Providência. Aí, o planeamento e as práticas de ordenamento regional vieram a adquirir considerável importância. No domínio do alojamento, os seus resultados encontram-se por exemplo patentes na edificação de *grands ensembles* ou de *new towns* – formas de crescimento urbano tidas como resposta à carência de alojamentos que se fazia sentir naquelas duas sociedades europeias. Noutros casos, como em Portugal, o peso das políticas públicas de habitação foi significativamente mais reduzido. A planificação e ordenação regional foi pouco eficaz. A incipiente institucionalização de práticas típicas dos Estado-Providência realizada ao longo dos anos '60 teve lugar num contexto político ditatorial de matriz corporativa que modelava a orientação das políticas de habitação. A suburbanização de Lisboa foi marcada pelo predomínio de práticas construtivas fundadas na promoção privada de alojamento e pontuada pela clandestinidade de loteamento e de edificação.

Devido à sua escala demográfica e à considerável especialização do uso do solo para finalidade residencial, os *grands ensembles* contribuíram a «urbanização» dos arredores das cidades, um processo entendido por Jean Rémy e Liliane Voyé (1994: 13) «como [integrando] a mobilidade espacial na vida quotidiana [e conduzindo] a uma redefinição da incidência dos modos de territorialidade nas formas sociais de troca e de estruturação das relações de força». Através da sua edificação, zonas de transição entre a frente urbana consolidada e os campos tornaram-se objecto de ocupação residencial e de povoamento intenso. A pendularidade casa-trabalho ou o *commuting* impôs-se a vastos contingentes populacionais cujo quotidiano integrava cada vez

mais «configuração temporal da sociedade industrial» (Ascher, 2000: 203-5).

Em diferentes contextos nacionais e citadinos, os grande conjuntos residenciais impuseram-se pela novidade numa paisagem suburbana ainda dominada por um vasto fundo campesino. A especialização residencial que lhes era inerente e a prática do *commuting* por parte dos seus residentes contribuíram para que aos grandes conjuntos residenciais fossem objecto de um variado leque de descrições e de tipificações. Designações como *dormitório* – entre outras com igual conotação negativa – fizeram o seu curso e serviram para nomear na imprensa estes novos territórios suburbanos e alguns dos fenómenos que à época lhes pareciam estar associados (Fourcaut, 2002).

Com o intuito de estabelecer e de compreender o papel que os grandes conjuntos residenciais desempenharam na *morfogénese* da metrópole de Lisboa equacionou-se a sua edificação no domínio da produção da forma urbana e no plano de experiência residencial. Começando pela questão da forma urbana, o capítulo inicia-se com uma breve genealogia do termo *grand ensemble*, identificando como na Europa do pós-guerra esta forma urbana foi objecto de uma pluralidade apropriações, quer no plano urbanístico, quer no plano político. Seguidamente regressa-se à *tradição* de estudos realizados sobre os grandes conjuntos residenciais, revêm-se alguns dos seus principais contributos à luz da questão colocada e estabelecem-se critérios que permitem compreender a sua edificação como *uma forma típica da urbanização* dos arredores das cidades europeias. Uma primeira abordagem aos grandes conjuntos residenciais edificados nos arredores de Lisboa nos período 1955-1975 é então realizada, revelando como nos momentos de morfogénese da metrópole de Lisboa a promoção privada dos grandes conjuntos residenciais se reveste de particular importância.

A passagem do foco analítico do domínio da forma urbana para o plano da experiência residencial é realizado através de dois problemas *clássicos* da sociologia urbana: a tensão entre «proximidade física e distância social» (Chamboredon e Lemaire, 1970) e a relação entre a urbanização, a suburbanização e o modo de vida urbano (Gans, 1962). Reconstituindo a discussão e relendo os contributos à luz do problema da constituição de um território e relendo os contributos à luz do problema caminha-se para um entendimento dos grandes conjuntos residenciais e da sua produção como um complexo processo que *fabrica a metrópole*.

Uma genealogia dos *grands ensembles*

A utilização do termo *grand ensemble* surgiu pela primeira vez num artigo da autoria do arquitecto Maurice Rotival publicado no ano de 1935 na revista *Architecture d'Aujourd'hui* (Fourcaut, 2002; Dufaux, 2004). As mais recentes realizações urbanísticas levadas a cabo na *banlieue* de Paris eram o objecto da reflexão do arquitecto. Lançados anos antes, os conjuntos de *Habitations à Bon Marché* (HBM) eram considerados uma importante inovação, tanto urbanística como social. Contribuíam para ordenar um território constituído pelo loteamento clandestino – *les lotissements défectueux* – e pela ausência do que mais tarde se designaria como *equipamentos colectivos* e redes de infra-estruturação. Para Rotival, tais conjuntos constituiriam, se bem organizados, um verdadeiro programa de urbanismo. Atente-se na sua apreciação e na sua visão do futuro da periferia da cidade de Paris:

«Un bâtiment d'habitation a bon marché isolé ne devrait en aucun cas être admit. C'est la masse, c'est l'ordonnance, en un mot, l'urbanisme, qui fera la grandeur de la cité, et qui redonnera aux habitants de ces grands ensembles, la confiance de soi, le désir de vivre, la joie du travail qui doit accompagner la joie des sports, la vie saine. Nous espérons, un jour, sortir des villes comme Paris (...) par Belleville, par Charonne, par Bobigny, etc., et trouver harmonieusement disposée le long des larges auto-estrades, aux milieux de grandes espaces boisés de parcs, de stade, des grandes cités claires, bien orientés, lumineusement éclairée par le soleil. Nous devons rêver de voir les enfants propres, heureux, jouant sur le gazon et non par sur le trottoir. Nous rêvons, en un mot, d'un programme d'urbanisme d'habitation à bon marché, en liaison avec l'aménagement des grandes villes.» (Rotival, 1935 :57, citado por Dufaux, 2004 :63)

À época, o planeamento das extensões suburbanas da cidade de Paris era orientada para a criação de um novo quadro de vida que rompesse com as formas clássicas do habitat popular suburbano. Os conjuntos *HBM* foram realizados na *banlieue* parisiense e apoiados pelas vereações socialistas do período entre-guerras que através da *urbanização programada* constituíram um domínio de intervenção técnica e política (Rabinow, 1995). Um dos seus mais conhecidos defensores e

promotores será Henri Sellier, prefeito socialista do *Département de la Seine*. A instrução, a organização do consumo através de cooperativas e o estímulo à participação política fizeram parte do modelo de acção de Sellier e dos *mairies socialistes en banlieue* que viam nas *cités-jardins* uma via para sua realização.

Os socialistas franceses propunham a criação de uma nova paisagem suburbana na qual os conjuntos de *Habitations à Bon Marché* constituiriam um *lugar de razão* (Rabinow, 1995). À disposição dos blocos de habitação, racionalizada de acordo com princípios de salubridade em voga, juntava-se uma ordenação dos espaços exteriores: escola, campo de jogos, sala de reuniões, por exemplo. De acordo com princípios de inspiração socialista, uma organização do modo de vida era proposta e fundava-se na instrução, na socialização do consumo e na mobilização política. Na base deste programa de renovação das condições de ocupação dos subúrbios de Paris estava a importação para França do modelo da *cidade-jardim*.

A cidade-jardim

Na origem da expressão *cidade-jardim* encontra-se o título da obra *Garden-Cities of Tomorrow* cunhado por Ebenezer Howard para a segunda edição do seu livro *Tomorrow, a peaceful path to social reform*, publicado em 1898. No texto de Howard, «a *cidade jardim* constituía um modelo (...) de organização social económica e territorial» e, de acordo com José Lamas, «a sua concretização implicaria um novo ambiente residencial de baixa densidade com predominância de espaços verdes». (Lamas, 2004: 311). Em Inglaterra algumas iniciativas precursoras haviam estabelecido o que Peter Rowe (1995: 92) designa como «suburban worker communities of high environmental quality» antecedido as *garden-cities*. Os casos da cidade de Port Sunlight, patrocinada por L. H. Lever, magnata do sabão, e de Bourneville Village, associada a George e Richard Cadbury, industriais do cacau e mais tarde do chocolate, constituem antepassados próximos deste modelo (Rowe, 1995: 92).

No começo do século, Ebenezer Howard investe na edificação de Letchworth (1904), de Hampstead (1909) e de Welwyn (1919), *cidade-jardim* localizadas nos arredores de Londres, e participa na fundação da *Garden-City Association*, organização destinada a disseminar e a

promover a edificação deste habitat modelar. Um jovem arquitecto, Raymond Unwin, participa nas duas primeiras realizações e em 1911 publica *Town Planning in Practice*. O livro é mais um manual de urbanística do que a sistematização da experiência das duas primeiras *ciudades jardim* britânicas, salienta José Lamas (2004). Nas décadas seguintes, a obra de Robert Unwin terá repercussões no urbanismo britânico e norte-americano. Influenciará a preparação dos modelos de ordenamento regional e urbano ingleses do pós-guerra ou o plano da Grande Londres de Patrick Abercrombie (1944) e será vertida em realizações habitacionais levadas a cabo durante o *New Deal* em que à lógica investimento público federal se irá associar a projectos de construção de espaços residenciais de cariz vicinal e comunitário.

O modelo de Ebenezer Howard preconizava um conjunto de características ecológicas que deveriam transcender condições de vida citadina que as populações trabalhadoras enfrentavam. Como é que os subúrbios e os arrabaldes das cidades seriam por seu intermédio transformados?

«In theory, Howard's Garden City would be surrounded by a belt of agricultural land and would be developed held in common by the community (...). The profits of this development and the land appreciation would be turned back to the community and there would be no private gain. Furthermore, the close proximity of the satellite community to agricultural areas would offer new markets to a depressed sector of the economy. The planned satellite community would be limited to 30.000 inhabitants, ideally made up of 6.000-person wards, or small-scale environments, in which the anonymity of large settlements would be overcome rapidly.» (Rowe, 1995: 93)

Para Howard, a *cidade-jardim* era um lugar de síntese: «(of) all the advantages of the most energetic and active town life, and all the beauty and delight of the country may be secured in combination» (Howard [1909] citado por Rowe, 1995: 93).

Uma pluralidade de apropriações

A circulação internacional deste modelo e das suas primeiras realizações fez-se sobretudo pelas associações e pelas sociedades promotoras

que se foram integrando no *Garden City Movement* (Guerrand, 2001). As realizações britânicas e o movimento que entretanto se constituiu tornaram-se objecto de interesse por parte dos sectores reformistas de vários países. Foi por intermédio destes sectores que o modelo da *cidade-jardim* integrou a teoria e a prática dos «laboratórios do urbanismo francês» (Rabinow, 1995) e as propostas de sistematização de programas do então designado *logement social* (Guerrand, 2001).

Na França das décadas de '20 e de '30, as *cités-jardin* serão apresentadas como alternativas às *ciudades-fábrica* resultantes das iniciativas do patronato industrial. As formas organizacionais de inspiração cooperativa propostas pelos reformistas britânicos foram cruzadas com finalidades socialistas e republicanas em realizações que procuravam afirmar este modelo como alternativa às práticas de administração paternalista e a um habitat associado à reprodução da força de trabalho e ao controlo social local – elementos típicos das *ciudades-fábrica* (Murard e Zylberman, 1976).

Noutros países da Europa, o modelo da *cidade-jardim* foi vertido para moldes programáticos distintos e combinado com diferentes orientações políticas. Na Bélgica, por exemplo, foi a partir deste modelo que se iniciou um programa de habitação económica destinado a facultar habitação a rendas módicas às classes populares como alternativa aos esquemas da promoção patronal (Lambrichs, 2001). Em Espanha, o modelo da *cidade-jardim* e o trabalho dos reformistas franceses desempenharam um papel fundamental na sistematização da doutrina reformista, pois, como mostra com detalhe Maria Castrillo Romón (2001), na emergência da habitação económica espanhola, as ligações internacionais dos seus principais protagonistas, nomeadamente, os contactos e intercâmbios mantidos com grupos franceses que à época desenvolviam estratégias homólogas, sustentaram um trabalho doutrinário e a emergência do moderno planeamento urbano.

Em Portugal, a primeira legislação das *Casas Económicas* vê luz durante a República – precisamente nos anos áureos das *ciudades-jardim*. Os primeiros projectos de iniciativa pública, lançados durante a República, tardarão em completar-se e com o tempo serão incorporados pelo Estado Novo no *Programa das Casas Económicas* (Baptista, 1999). Nos '30 e '40, Donat-Alfred Agache e Etienne de Groër, urbanistas que

eram conhecedores da teoria e da prática da *cidade-jardim*, estiveram ao serviço do Ministério das Obras Públicas e da Câmara Municipal de Lisboa e verteram alguns dos preceitos deste modelo para os planos que realizaram (Lôbo, 1995).

Em síntese, e sem embargo das matizes nacionais que vieram a conferir-lhe especificidade, a *cidade-jardim* constituiu no período entre-guerras um modelo de habitat alternativo à cidade-industrial em crescimento. Enquanto modelo, a *cidade-jardim* favorecia que se olhasse para a integração urbana dos subúrbios das grandes cidades europeias e que ambos, cidade e subúrbio, fossem entendidos como uma *aglomeração*. Como salientam Susanna Magri e Chistian Topalov (1995), do arquétipo da *cidade-jardim* e do movimento reformador emerge um novo modelo de habitat popular: os seus destinatários não são mais entendidos como *operários* mas como *assalariados*; o elemento material de intervenção deixa de ser o alojamento para se centrar no *bairro* ou no *conjunto*; o *cadre de vie* surge progressivamente como a matéria de reforma e o seu principal agente.

Mas no urbanismo da *cidade-jardim* não era apenas a *cidade-pe-riférica* que estava ser reinventada pelos reformadores e trabalhada nas suas dimensões morfológicas. Para além da disposição das vias, dos imóveis residenciais e da envolvente, na qual se pretendia a instalação de indústrias, as *ciudades-jardim* serão *lugares* de aplicação de tecnologias de administração do espaço e da vida quotidiana. Aos tópicos da moralidade e da salubridade – presentes, de um lado, na interdição de *cabarets* e, de outro, na previsão de dispensários e lactários, de banhos e de duchas, de escolas e de espaços desportivos – juntavam-se modelos de organização de tipo cooperativo e mutualista. Ao novo e proposto «plan de ville» corresponderá um «plan de vie» (Rabinow, 1995) orientado para a transformação do modo de vida popular (Magri e Topalov, 1995). Para esta associação contribuirão, por um lado, a aplicação de normas racionais resultantes da observação técnica dos espaços e das condutas por parte dos pioneiros da assistência social e das ciências sociais aplicadas, e, por outro lado, a aprendizagem por parte dos habitantes de princípios e técnicas de organização colectiva, susceptíveis de transmitir uma concepção republicana e socialista de cidadania.

Os grands ensembles na Europa

Apesar de alguns planos e de concretizações de pequena escala levadas a cabo antes da Segunda Grande Guerra Mundial, o *grand ensemble* constituirá sobretudo uma das marcas típicas do esforço de reconstrução e de aumento da oferta de alojamento nas cidades europeias nos anos '50 (Fourcaut e Dufaix, 2004). Em França, aquela forma surge associada à urbanização e à reconstrução, à planificação urbana e territorial e às políticas sociais criadas na institucionalização do Estado-Providência. Estas últimas, sublinhe-se, incidentes na infra-estrutura financeira e nos processos administrativos de atribuição de alojamento, uma prática que implicava distribuição dos alojamentos por um conjunto amplo de estratos sociais (Chamboredon, 2000 [1985]; Chauveau, 1988 e Fourcaut, 2002).

Nos países para lá da *corrina de ferro*, os grandes conjuntos residenciais surgem no quadro de uma economia planificada e de um vertiginoso processo de industrialização e urbanização (Lille, 2004). Com a posse do solo detida pelo Estado, os grandes conjuntos serão um dos domínios eleitos para o estímulo à produção industrial e para o alojamento de vastos contingentes populacionais. Do ponto de vista do acesso, os alojamentos eram distribuídos por intermédio da burocracia do Estado. Aliás, como nota a historiadora francesa Annie Fourcaut (2004), entre os dois lados da *corrina de ferro* estabelecer-se-ão situações de troca que se traduzirão em congressos, em visitas de estudo ou na circulação de publicações especializadas. O *grand ensemble* enquanto modelo planeado de organização da urbanização e enquanto espaço residencial urbano planificado, industrialmente produzido e destinado a uma distribuição populacional administrativamente centralizada e dirigida será nesses anos amplamente divulgado e praticado à escala europeia.

Em Espanha, de acordo com o urbanista Manuel Solà-Morales (1997: 89-90), as iniciativas de edificação de grandes conjuntos residenciais surgem num momento não só de forte produção legislativa, como a *Ley das Viviendas de Renta Limitada* (1954) e a *Ley del Suelo* (1956), como de criação de instrumentos de planificação e produção de alojamentos, como o *Plan Nacional de la Vivienda* de 1956. Elementos que enformam a edificação dos *polígonos* das grandes cidades espanholas como Madrid e Barcelona, promovidos quer pelo Estado franquista quer por agentes empresariais privados.

Em Portugal, o peso das políticas públicas de habitação foi significativamente mais reduzido do que em países como a Alemanha, a Dinamarca, a França ou o Reino Unido ou a Holanda (La Morvonnais, 1998). A planificação urbana e o ordenamento regional foram pouco eficazes. A incipiente institucionalização de modos de intervenção típicos dos Estados-Providência que emerge no final da década de '50 desenvolver-se-á num contexto político ditatorial de matriz corporativa, pouco orientada para o *provir* e destituída de critérios universalistas. Todavia, no final da década de '50, o programa público de *Habitaciones de Renda Económica* que coexistia com o programa nobre do Estado Novo, o das *Casas Económicas*, desenhado para o acesso à propriedade, será impulsionado (Baptista, 1999; Nunes, 2007). Sob a égide do Decreto-lei n.º 42.454 de 18 de Agosto de 1959 edificar-se-ão os dois primeiros *grands ensembles* da capital: Olivais Norte e Olivais Sul, o primeiro com cerca de 1.500 habitações e o segundo perfazendo aproximadamente 6.500. Na sua grande maioria, as *Habitaciones de Renda Económica* eram distribuídas por trabalhadores que mantivessem um vínculo com as instituições da esfera das Corporações e da Previdência Social.

Nestas sociedades e nesta época, os grandes conjuntos residenciais constituíam uma forma de habitat colectivo, reunindo algumas centenas de alojamentos e localizada na *frente avançada* do espaço urbano. O seu urbanismo e a sua arquitectura eram de matriz funcionalista. As torres e as bandas eram frequentemente compostas por elementos resultantes de processos de prefabricação pesada. Formas de racionalização da produção de alojamentos foram experimentadas – é o caso da edificação realizada ao longo do *caminho de grua* que facultava ao construtor uma espécie de *linha de montagem* e lhe oferecia economias de escala. No grande conjunto residencial, a organização do espaço exterior aos alojamentos decorria de melhores ou piores adaptações dos princípios do urbanismo moderno. Os alojamentos, distribuídos em regra por *populações socialmente construídas*, ofereciam a muitas famílias o acesso a *maquinarias do conforto* – água, electricidade, gás – e a divisões especializadas, como a casa de banho e a cozinha, o quarto de casal ou o quarto dos filhos. Elementos frequentemente ausentes na sua trajectória residencial passada.

O grande conjunto residencial como uma forma típica da urbanização dos arredores

Na tradição de estudos sobre os grandes conjuntos residenciais, o número de alojamentos surge como o primeiro traço utilizado para definir o objecto. Em disciplinas tão diversas como a geografia, a sociologia ou a economia, a investigação realizada avança em regra como critério de definição a *quantidade*, partindo do número de alojamentos para alcançar o número de habitantes previsto ou efectivo. O critério dos 1.000 ou mais alojamentos por cada operação concreta de edificação foi utilizado em alguns trabalhos pioneiros da geografia e da sociologia (Clerc, 1967; Hugué, 1971; Preteceille, 1973). Ainda assim não deixava de constituir à época um critério problemático. A questão do limiar numérico surge exemplarmente colocada por Yves Lacoste (1992 [1963]: 500). Para a resolver é necessário, de acordo com o geógrafo francês, inscrever o *grand ensemble* no domínio do *urbanismo de massas*:

«Il importe donc de définir ce qu'est un grand ensemble. Il ne se caractérise simplement par le nombre de logements qu'il rassemble. Les grands lotissements de petits pavillons que réalisent les 'builders' aux Etats-Unis sont, tout comme les grands ensembles, une forme d'urbanisme de masse.» (Lacoste, 1992 [1963]: 500)

Constituídos por edifícios de habitação colectiva, os grandes conjuntos residenciais engendraram a instalação de largos quantitativos demográficos numa forma urbana comparativamente mais densa do que outras que haviam feito o seu curso na suburbanização das cidades europeias. As duas figuras que justamente surgem recorrentemente nestas realizações como formas de organização dos alojamentos e de ordenação dos edifícios no território são as *torres* e as *bandas*. Estas formas do edificado são, predominantemente, estruturas de integração dos alojamentos; estruturas essas que se pretendia construir rapidamente e em grande número de forma a alojar vastos contingentes populacionais. Daí que a coexistência social (Chamboredon e Lemaire, 1970) e, em particular, as relações de vizinhança (Pinçon, 1981) viessem a assumir lugar de destaque nos estudos sobre a ocupação pioneira dos grandes conjuntos.

A noção de *conjunto* constitui um segundo traço do fenómeno. Para além da elevada quantidade de alojamentos ou de futuros residentes, a operação de edificação pressupõe a reunião de edificado residencial disposto em proximidade, servido por vias de circulação internas, por redes infra-estruturais e pelos equipamentos tidos como necessários à constituição de um território urbano autónomo. Para Yves Lacoste, o termo *conjunto* tendia a representar uma *unidade*:

«Le grand ensemble est une masse de logements organisée en un ensemble. Cette organisation n'est pas seulement la conséquence du plan-masse ; elle repose sur la présence d'équipements collectifs (écoles, commerces, centre social, etc.). Ces équipements sont en général absents dans les groupes d'habitations qui comptent moins de 1000 logements (soit 4000 habitants), car ils ne sont guère rentables en raison de l'insuffisance du nombre d'usagers. (...) Le grand ensemble apparaît donc comme une *unité* d'habitat relativement autonome formée de bâtiments collectifs, édifiés en un assez bref laps de temps, en fonction d'un plan global qui comprend plus de 1000 logements environ» (Lacoste, 1992 [1963]: 500)

A esta concepção deve juntar-se o facto de os grandes conjuntos terem sido com frequência edificados nas zonas periféricas das cidades. Assim, nos arredores das cidades europeias, à época ainda dominados por campos, o grande conjunto adquiria para os seus residentes e para os seus vizinhos a imagem de um *bloco* e constituía um *novo tipo de paisagem urbana*, como estabelece Jacques Brun (2001 [1985]).

A noção de *conjunto* era também operatória na economia da construção e na futura viabilidade urbana que requeria equipamentos colectivos. Se por um lado, o grande conjunto permitia economias de escala na utilização de tecnologia, materiais e processos construtivos, por outro lado, a exigência de solo a baixo preço tendia a reforçar a sua localização periférica. Como consequência, a edificação de grandes conjuntos residenciais implicava para os poderes públicos elevados custos de urbanização, no sentido *infra-estrutural* do termo.

Um outro aspecto associado à noção de *conjunto* revelava-se problemático pois a constatação de um subequipamento caminhava por vezes a par de uma densificação do edificado na fase de construção (Preteceille, 1973; Solà-Morales, 1997). Nos momentos de instalação dos habitantes

pioneiros, muitos dos equipamentos eram sediados em espaços tidos como provisórios que com o passar do tempo adquiriram carácter definitivo.

Uma concepção arquitectónica e um urbanismo de matriz funcionalista formam o terceiro traço a reter no *tipo-ideal* de grande conjunto residencial. Em combinatórias variáveis, o edificado era tributário de concepções originárias das disciplinas do urbanismo e da arquitectura. Frequentemente, alguns princípios do urbanismo moderno encontravam-se presentes: a concentração dos alojamento em *torres* e em *bandas*, a reserva de solo para as vias de circulação – racionalizadas para os diferentes regimes de circulação – e a dotação de espaços verdes e de solo para equipamentos e para a fruição por parte dos residentes. Nalguns casos, a ruptura com a organização do espaço urbano em rua, praça e quarteirão era activamente procurada, noutros, formas tradicionais era recriadas e re-inventadas (Nunes, 2007). Neste plano, Jacques Brun defende que o grande conjunto residencial enquanto forma urbana pressupõe e favorece o desaparecimento da *rua-corredor*. Alargando o âmbito da análise para lá das propostas do urbanismo do movimento moderno, o geógrafo francês argumenta que nos grandes conjuntos residenciais

«la disparition de la rue répond à des raisons techniques, juridiques et idéologiques : la recherche de l'ensoleillement, mais aussi le moyen de tourner les limitations de hauteurs réglementaires et les modules qui fixaient la taille des immeubles selon la largeur des voies.» (Brun, 2001 [1985] : 347)

O grande conjunto residencial constituía nos momentos da sua edificação pioneira um contexto susceptível de engendrar estranheza nos seus habitantes e deles requerer pelo menos alguma aprendizagem. A enunciação de algumas propriedades urbanísticas e arquitectónicas dos *grands ensembles* permite justamente apreender as condições de instalação pioneira das populações como um momento de *socialização urbana*:

«Autour des bâtiments, s'étendent d'ailleurs des parkings, pelouses, plantations, du moins dans le projet. C'est l'inversion recherchée en effet par l'architecture moderne entre les vides et les pleins. Il s'agit donc d'un nouveau type de paysage urbain, qui n'offre pas, au premier abord, les mêmes repères que la rue traditionnelle.» (Brun, 2001 [1985]: 347)

Acresce ainda o facto de as *torres* e as *bandas* edificadas não disporem de *fachada* nem de *traseiras*. À sua volta, o espaço exterior era destinado a ser um fundo verde, pontuado por equipamentos, oferecendo condições de salubridade e de higiene aos habitantes. Esta novidade urbanística e paisagística caminhava a par com alterações ao nível do alojamento e do seu desenho. Os alojamentos concebidos na lógica da *planta livre* rompiam com as estruturas tradicionais de organização do fogo e com a habitual separação entre divisões especializadas, como a cozinha e sala de estar e refeições – algo que constituía por vezes um *problema* para as famílias (Nunes, 2007).

Na edificação dos *grands ensembles* assumia especial importância o agenciamento e a organização de elevados montantes de capital, originário de fontes diversas. No trabalho de Edmond Preteceille (1973) encontra-se uma aprofundada análise a este quarto traço da produção dos grandes conjuntos residenciais. Argumenta Preteceille (1973) que a coordenação entre diferentes tipos de capital e os efeitos decorrentes das regras de reprodução de cada uma das fracções participantes constituem determinantes da concepção e do destino imediato dos conjuntos. Duas grandes fontes de capital encontravam-se, em regra, presentes na edificação dos *grands ensembles* de origem privada: de um lado, o capital dos promotores, *privado*, de outro lado, capitais originários dos serviços do Estado, *capitais públicos*. Geralmente, a estes últimos era requerida a infra-estruturação do território e a instalação de equipamentos de modo a que o grande conjunto funcionasse no limiar de autonomia previsto. Esta disjunção é particularmente interessante para compreender como é que rentabilidade associada a cada uma destas *fracções do capital* influi na *forma urbana*, na urbanização dos arredores da cidade e na experiência residencial dos habitantes pioneiros. Conclui o nosso autor:

«Un grand ensemble apparaît comme la superposition de procès de production d'éléments distincts : logements, infrastructures, écoles, commerces, équipements médicaux, sociaux, culturels (...) : les déterminants sont à rechercher à deux niveaux : celui de la production de chaque élément particulier, celui des règles d'articulation des différents éléments» (Preteceille, 1973 : 150)

Daí que a presença de equipamentos colectivos desempenhe um redobrado papel central. De um lado, é condição da rentabilidade do

investimento dos diferentes capitais implicados, sobretudo no caso em que os alojamentos são promovidos por capitais privados. De outro lado, qualifica o plano do conjunto residencial e a sua presença ou ausência é fortemente incidente no dia-a-dia das populações residentes.

A presença de equipamentos colectivos constituiu o quinto traço da apreensão *ideal-típica* dos grandes conjuntos residenciais. Caracterizados à época da sua edificação por uma *situação urbana periférica* (Fourcaut, 2004), aos *grands ensembles* acrescia o facto de frequentemente apresentarem os problemas que a divisão do trabalho de planificação e construção suscitava: o *clássico* atraso na «chegada» dos equipamentos, as carências ao nível da conclusão dos trabalhos nos espaços exteriores ou as dificuldades de acesso aos transportes colectivos geradas pela massa de novos habitantes pressionando a capacidade instalada das redes de transporte. Alguns destes efeitos são diagnosticados por Edmond Preteceille (1973) para o caso francês, por Lydia Coudroy de Lille (2004) para os países da Europa de Leste e pela equipa de Vítor Matias Ferreira (1997) para o território da área metropolitana de Lisboa.

Um sexto e último traço permite recortar o grande conjunto residencial como espaço urbano no qual a constituição demográfica e social do seu povoamento tende a obedecer a processos específicos. A ocupação pioneira dos grandes conjuntos residenciais foi em muito determinada por processos de «pré-construção social das populações» – na expressão de Jean-Claude Chamboredon e Madeleine Lemaire (1970). Não sendo apanágio exclusivo destas operações concretas de edificação da *frente urbana*, a «construção social das populações» (Chamboredon, 2001 [1985]) é particularmente incidente em contextos de edificação associada às políticas de habitação. A propósito dos *grands ensembles*, Jean-Claude Chamboredon salienta:

«[les mécanismes de construction sociale des populations] sont particulièrement complexes dans les cas des 'grands ensembles', dont la population résulte le plus souvent de la mise en œuvre de définitions juridiques et institutionnelles des droits, de mécanismes économiques et sociaux d'attribution des logements.» (Chamboredon, 2001 : 470).

Daqui resulta o que o autor designa como o *ejeito acumulado* e *combinado* do recorte e eleição social e administrativa de populações destinatárias dos alojamentos. Tendo como referência os *grands ensembles*

franceses, e sobretudo aqueles cujo povoamento se realizava sobretudo através da acção de organismos públicos ou para-públicos, Jean-Claude Chamboredon (2001 [1985]) conclui que tal efeito que se traduz na reunião, no grande conjunto residencial, e em proximidade espacial e residencial, de categorias sociais relativamente às quais o jogo dos mecanismos *comuns* do mercado de alojamento tenderia a conduzir à sua dispersão no espaço urbano. Mais adiante, aquando da análise à experiência residencial nos *grands ensembles*, este ponto será retomado e aprofundado.

É um dos traços mais distintivos da produção de alojamento de iniciativa pública o facto de a *construção social das populações* que lhe está associada se revestir de complexas características administrativas. No entanto, a edificação privada de alojamentos destinados à venda também tem associada a si *processos de construção social das populações*. A sua organização é gerada a partir da banca e do que Pierre Bourdieu (1990b) designa como a *construção burocrática da pessoa do adquirente*. Os mecanismos de atribuição de crédito bancário produzem *estratos* que recortam as populações que podem por essa via aceder à *casa própria*. Os promotores e construtores de habitação para o *mercado de compra e venda* participam igualmente neste processo de «construção de populações». Quer nas operações de loteamento quer nas operações de edificação, um *perfil* dos futuros destinatários dos alojamentos é elaborado. Promotores e construtores relacionam esse perfil com os custos relativos ao solo, sobretudo, em termos de localização e de acessos, aos equipamentos e às propriedades materiais e simbólicas dos futuros alojamentos. No final, as características dos alojamentos produzidos e a tipologia oferecida irão corresponder a um valor final de venda intimamente relacionado com a margem de lucro da operação e com as capacidades potenciais de contratação de crédito relativas aos estratos *sociais* e *bancários* que pretendem atrair para o sucesso da operação.

Os grandes conjuntos residenciais em Lisboa e nos seus arredores

Numa retrospectiva recente, Nuno Portas (1997) refere que Olivais Norte e Olivais Sul são «excepções cultas» da urbanização da capital

e dos seus arredores. Para o arquitecto, os dois *grands ensembles* de Olivais contrastam com as formas de crescimento urbano correntes e notadas que à época refaziam os arredores de Lisboa. À coroa de edificação clandestina, recordada pelo arquitecto, juntava-se uma intensa actividade construtiva protagonizada por promotores privados – vulgo, *patos-bravos* – abrindo ruas *lote-a-lote* nas quais novos traçados, alinhamentos e necessidades de infra-estruturação colocavam em causa e alteravam radicalmente os antigos núcleos suburbanos. Esta distinção é fundamental não só para *situar* estes dois grandes conjuntos residenciais de iniciativa pública no universo da edificação de alojamento na cidade de Lisboa e seus arredores como ainda para iniciar um primeiro confronto entre o *tipo-ideal* construído e os grandes conjuntos residenciais edificados na décadas de 1960 e 1970.

Com efeito, o que dos planos de Olivais Norte e Sul foi originalmente realizado resultou da concepção de equipas especializadas formadas por urbanistas, arquitectos e por uma grande variedade profissionais especializados. A diversidade arquitectural constitui uma das marcas distintivas desses dois planos. O seu edificado ainda hoje apresenta e reivindica qualidade arquitectónica – uma torre de habitação em Olivais Norte foi distinguida com Prémio Valmor em 1968, algo inédito até então. Uma infra-estrutura financeira estabelecida entre o Estado, o Ministério das Corporações e Previdência Social e a Câmara Municipal de Lisboa regulava os custos de construção dos fogos em equivalência com as rendas a cobrar e com os réditos dos agregados domésticos destinatários dos alojamentos. Em Olivais Norte e Olivais Sul, o solo era predominantemente municipal, resultado da política de expropriações conduzida por Duarte Pacheco. Pretendia-se que a *urbanização programada*, iniciada em Olivais Norte e prosseguida em Olivais Sul, progredisse para Chelas. Em conjunto, estas três *malhas urbanas* totalizavam cerca de 720 hectares e nelas se previa edificar mais de vinte mil alojamentos. Todavia, na malha de Chelas, o município enfrentou dificuldades relativamente à posse do solo e à necessidade de proceder a volumosas operações de realojamento das populações residentes nos extensos, volumosos e históricos *bairros de lata* da zona. Em Olivais Norte e Olivais Sul, as habitações foram sobretudo distribuídas por *populações administrativamente construídas*, seja nas iniciativas de realojamento conduzidas pelo Município de Lisboa, seja no programa das *Habitções de Renda Económica*. Em conjunto, os

planos de Olivais Norte e Olivais Sul previam a edificação de um total de 8.000 fogos destinados a alojar uma população na ordem dos 40 mil habitantes.

Alargando o âmbito da análise, num arco temporal de cerca de 20 anos, a traço largo, entre 1955 e 1975, é possível identificar uma série de iniciativas construtivas realizadas em Lisboa e nos seus arredores que evidenciam proximidade com o *tipo-ideal* de grande conjunto residencial que acima se desenhou. Os casos de Nova Oeiras (1955), da Reboleira Norte (1960), de Miraflores (1962), de Alfragide (1963), de Nova Carnaxide (1964), de Santo António dos Cavaleiros (Loures), do Bairro Augusto de Castro e do Alto da Barra, em Oeiras (1965), da Reboleira Sul (1966) ou o do Plano de Telheiras (1971) constituem alguns exemplos.

Por um lado, a concentração da edificação de grandes conjuntos residenciais ao longo daquele período confirma o valor heurístico e hermenêutico da hipótese de Michel Bassand (1997): *se a morfogenese das metrópoles europeias é iniciada pela programação e edificação de grands ensembles*, no caso de Lisboa não apenas Olivais Norte e Olivais Sul constituem marcas dessa transformação urbana e social. Iniciando a leitura em 1955, desde logo se constata que o conjunto de Nova Oeiras constitui uma iniciativa pioneira pois antecede em cinco anos o Plano de Urbanização de Olivais Sul, o primeiro *grand ensemble* lisboeta (Nunes, 2007). Por outro lado, estas operações de edificação de grandes conjuntos residenciais são particularmente reveladoras da sua participação na urbanização dos arredores de Lisboa. Contribuíam, à época, para a concentração populacional nos subúrbios da capital e em seu redor, traduzindo-se assim na diversificação e na multiplicação dos territórios urbanizados. Anunciavam uma nova relação entre, de um lado, a forma urbana e as formas do crescimento urbano e, de outro lado, a emergência do automóvel como premissa urbanística – note-se que três dos atrás citados grandes conjuntos residenciais se distinguem pelo facto de a sua edificação estar intimamente relacionada com o acesso rodoviário – Alfragide, na freguesia da Amadora, conjunto servido pela EN117, Miraflores e Carnaxide, no concelho de Oeiras, conjuntos servidos pela Auto-Estrada Lisboa-Jamor.

Progredindo para um nível mais detalhado de análise, o Quadro I apresenta alguns atributos de conjuntos residenciais edificados no concelho de Oeiras, território sujeito a um intenso processo de urbanização entre 1955 e 1975. Verifica-se, desde logo, que à época Oeiras constituiu

campo de actuação para uma grande diversidade de promotores, públicos e privados, cuja produção de alojamento organizado em *grande conjunto residencial* era orientada para diferentes destinatários – classes médias ou populares – e associada a diferentes estatutos de ocupação de alojamento: a *propriedade ocupante* ou o arrendamento.

Verifica-se também que de entre as realizações representadas no Quadro 1, o conjunto de Nova Oeiras assume um lugar de destaque: pelo seu carácter pioneiro, por ser promovido por capitais privados e por ser concebido por Luís Cristino da Silva, um arquitecto consagrado que integrou várias correntes arquitectónicas no século xx português.¹ Em Nova Oeiras, Cristino da Silva, em colaboração com Pedro Falcão e Cunha, traça um conjunto modelar da arquitectura e do urbanismo do movimento moderno em Portugal.

Nova Oeiras – exemplo do urbanismo moderno

De acordo com Jorge Miranda (2003a e 2003b), no final dos anos '30, o património da Casa Pombal fragmentou-se e uma parte significativa foi levada a leilão. Relativamente a Oeiras, as propriedades dos descendentes do Marquês de Pombal compreendiam o Palácio e suas dependências e vastos terrenos agrícolas na sua envolvente. A Quinta de Cima ou Quinta Grande foi adquirida pelo Estado que aí veio a instalar a Estação Agronómica Nacional. O Palácio e a Quinta de Baixo foram adquiridos por Artur Brandão, jornalista, político e editor. A Quinta de Baixo foi repartida e daí resultou como parcela uma antiga vinha onde se virá a edificar o conjunto de Nova Oeiras. À aquisição destas propriedades associa-se a oportunidade de expandir a vila, cuja população e edificado haviam crescido nos anos anteriores, e em 1941, constituiu-se a *Sociedade Nova Oeiras Limitada*, empresa indirectamente ligada ao Banco Espírito Santo e fundada com o objectivo de promover a sua urbanização. Os sócios da *Sociedade Nova Oeiras* eram Artur Brandão, José Marques de Sousa, José Maria Pedroso e José Ribeiro do Espírito Santo Silva.

¹ Luís Cristino da Silva (1896-1976) foi autor de obras como o Capitólio e a entrada do Parque Mayer, o Café Portugal e a Praça do Areeiro em Lisboa (Miranda, 2003a).

Quadro 1
Características de alguns grandes conjuntos residenciais do concelho de Oeiras (1963-1973)²

| <i>Grandes Conjuntos Residenciais</i> | Número de fogos previsto | Morfologia | Entidade Promotora e estatuto de ocupação do alojamento | Slogan |
|---|--|--|---|--|
| <i>Nova Oeiras</i> | 233 moradias, 4 torres de habitação e 3 bandas | Apartamentos em torres, bandas e moradias | Sociedade Nova Oeiras, ligada à família Espírito Santo <i>Acesso à propriedade</i> | – |
| <i>Reboleira Norte</i> | 1.000 na primeira fase | Bandas de 4 pisos, torres de 8 pisos e moradias | Dois urbanizadores e várias empresas de construção, Arrendamento e acesso à propriedade | «Reboleira, Cidade-Jardim» |
| <i>Miraflones</i> | 5.600 | Apartamentos em torres | Habitat <i>Acesso à propriedade</i> | «Cidade das mil e uma noites» |
| <i>Carnaxide</i> | – | Apartamentos em torres | Solatia, Companhia de Seguros Sagres e Predial Nortenha <i>Acesso à propriedade</i> | «Pague renda a si próprio» «A nova cidade-satélite» |
| <i>Alfragide</i> | 1.500 | Apartamentos em torres, bandas e moradias | Montepio Geral e Sindicato dos Jornalistas e investidor privado <i>Acesso à propriedade</i> | – |
| <i>Parque Residencial Augusto de Castro</i> | 1400 | Apartamentos em bandas de 4 pisos | Grandes investidores e elite diplomática <i>Acesso à propriedade através de Caixa de Previdência</i> | «Vollado para o mar, às portas de Lisboa» |
| <i>Reboleira Sul</i> | – | Apartamentos em torres e em banda com mais de 10 pisos | J. Pimenta <i>Arrendamento e acesso à propriedade</i> | «Pois, pois... J. Pimenta» |
| <i>J. Pimenta Paço de Arcos</i> | 1000 | Apartamentos, torres em banda | J. Pimenta <i>Arrendamento e acesso à propriedade</i> | «Pois, pois... J. Pimenta» |
| <i>Tapada do Mocho</i> | 643 | Apartamentos, torres em banda | Obra Social do Ministério do Ultramar <i>Propriedade resolúvel</i> | – |

² Os dados condensados no quadro foram recolhidos nos *dossiers* de recortes de imprensa do Centro de Documentação e Informação da Câmara Municipal de Oeiras. Relativamente, ao conjunto de Nova Oeiras, fez-se uso dos artigos de Miranda (2003a e b). Quanto aos dois grandes conjuntos residenciais da Reboleira, os Processos de Loteamento n.º 4/60 e 659/66 no Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora constituíram a principal fonte.

Posteriormente, os dois primeiros cedem as suas quotas a Afonso de Sousa Adão e José Maria do Espírito Santo Silva. Em 1953 é realizado um ante-plano do conjunto residencial e dois anos mais tarde, após a sua aprovação, é iniciada a construção que decorrerá entre 1955 e 1962. Entretanto, Luís Cristino da Silva irá introduzindo alterações no plano. Por um lado, alguns elementos foram adstritos àquele território em transformação, como os *courts* da Escola de Ténis de Oeiras, a Igreja de Santo António de Nova Oeiras e o seu centro paroquial. Por outro lado, algumas características do edificado que ocuparia a zona central da malha foram reformuladas.

Num terreno com 43 hectares, o plano de Cristino da Silva tinha como condicionante a urbanização prevista para a vizinha Quinta dos Lombos, situada na freguesia de Carcavelos, o acesso vindo da Estada Marginal e arruamentos já construídos junto à estação de caminho-de-ferro de Oeiras. De acordo com João Rodolfo (2002: 218-219), que cita a Memória Descritiva do Ante-Plano,

«a composição basear-se-ia (...) numa série de arruamentos curvos que se desenvolv[iam] e torno de uma vasta zona verde, constituindo o parque central do bairro com cerca de 13 hectares, dentro do qual se localiza a zona comercial e a zona de habitação colectiva». Os vocábulos 'zona' e 'unidade residencial' (...) deixavam transparecer (...) a orientação do projecto, subordinada às teorias urbanísticas da Carta de Atenas (...). [Em Nova Oeiras], a solução seria mista: um parque verde pontuado de edifícios em torre (...) e alguns edifícios de traçado rectilíneo, onde não faltavam os 'pilotis', circundado de um vasto conjunto de lotes para moradias, no que ainda restava de 'cidade jardim', estabelecendo a transição para o tecido urbano existente»

A tradicional *rua-corredor* havia sido abandonada e o espaço projectado reivindicava qualidades arquitectónicas típicas do movimento moderno: blocos independentes do relevo e das vias, torres de habitação erguidas sobre pilares, um centro cívico e comercial com lojas no piso térreo e habitação nos pisos superiores. Paisagisticamente, Cristino da Silva contou com a colaboração de Edgar Fortes e Gonçalo Ribeiro Telles e em 1960 haviam sido plantadas 790 espécies arbóreas (Miranda, 2003b).

Os lotes destinados a habitação colectiva, em número de 7, e aqueles destinados a residências unifamiliares, totalizando 233 unidades, formariam um espaço residencial no qual se previa, de acordo com a memória descritiva do plano,

«[o alojamento] de famílias de classe média, que desejando viver na Costa do Sol, não possuíam os necessários recursos financeiros para mandarem construir uma moradia de tipo unifamiliar.» (Luís Cristino da Silva, *Anteplano da Urbanização da Quinta Grande em Oeiras*, citado por Rodolfo, 2002: 219).

O destaque dado a Nova Oeiras não deve ocultar o facto de dois dos grandes conjuntos edificados nesta época, Camaxide e Alfragide, terem na sua concepção conceituados *ateliers* de arquitectura. O conjunto de Camaxide era concebido como a «cidade-satélite» na qual se previa a edificação de centro cívico, biblioteca, cinema, escola primária, parque desportivo e zona comercial. O seu estudo de urbanização foi conduzido por Ruy Jervis d'Athouguia, arquitecto que concebeu, entre outras obras, o Bairro das Estacas em Alvalade. Já o conjunto de Alfragide tinha na concepção do seu plano de urbanização arquitectos que haviam participado na urbanização de Olivais Sul como José Rafael Botelho, Mário Bruxelas e António Freitas – como se fazia menção numa peça jornalística publicada no *Diário de Lisboa* a 27 de Setembro de 1963.

Urbanística operacional

Não obstante estes exemplos de concepção de qualidade, uma boa parte dos conjuntos residenciais edificados nos arredores de Lisboa nestes anos é resultante do que José Lamas (2004) designa como «urbanística operacional». Trata-se para o autor de uma adopção burocrática dos princípios do urbanismo moderno que progressivamente foram sendo traduzidos em procedimentos operatórios, tanto ao nível da aprovação dos projectos de urbanização, como da concepção das iniciativas construtivas. A implantação racionalizada das torres e das *bandas* em função das características de salubridade foi dando lugar a esquemas fundados em economias de construção,

como o *caminho de grua* ou a acessibilidade do estaleiro. O grande conjunto residencial de Santo António dos Cavaleiros, no concelho de Loures, edificado na segunda metade da dos anos '60, oferece um bom exemplo de grande conjunto residencial em que a disposição dos edifícios obedeceu também a uma apurada racionalização do estaleiro, das possibilidades de prefabricação pesada e da implantação da grua – resumidas num artigo da autoria de Reaes Pinto (1968) publicado na revista *Arquitectura*. Alguns destes traços típicos da *produção industrial de alojamento* que os grandes conjuntos residenciais apresentavam à época da sua construção suscitaram desde logo reacções a propósito da composição, das volumetrias e da monotonia. Nesta «urbanística operacional», conclui José Lamas,

«a morfologia urbana é pensada como a resolução de sistemas de circulação, de habitação e de serviços. Uma vez organizados tais sistemas, os volumes construídos podem ter qualquer forma, perímetro ou disposição no solo, consoante a imaginação dos arquitectos ou as mudanças ditadas pelas variações de programas, investimentos, compromissos fundiários ou outros (...). Como se compreende facilmente, a organização distribuída e formal permitida pela planta livre vai consolidar a separação e a independência morfológica entre os vários elementos da cidade: vias, edifícios, espaços urbanos.» (Lamas, 2004: 370)

Daí à afirmação de um urbanismo de parâmetros de densidade e de variáveis quantitativas, legitimado ideologicamente, não tardou muito:

«A ideologia do plano flexível (...) conduzia a nunca considerar qualquer forma projectada como finita. Na prática, esta ideologia servia optimamente quer ao sistema burocrático de planeamento, permitindo à Administração mudar constantemente de objectivos e programas, quer à morfologia 'moderna', sempre apta a modificações no traçado das vias ou na disposição dos volumes construídos. (...) As hipóteses de se controlar a forma deste tipo de urbanização são praticamente nulas, na medida em que os únicos parâmetros identificáveis são numéricos e abstractos: densidade, número de fogos, parqueamento, equipamentos... (...) Hoje à distância, pode-se fazer a constatação das repercussões produzidas pela má utilização e consumo fácil, e da flexibilidade do *Plan Masse*, comandada burocraticamente.» (Lamas, 2004: 378)

Daqui decorrem importantes consequências, sobretudo quando percepções ao nível da forma urbana. Em primeiro lugar, os grandes conjuntos residenciais promoviam o crescimento do tecido urbano através de «paquetes cerrados» – na expressão de Solá-Morales – e o território assim formado apresentava «bordes descontínuos». Se os *grands ensembles* contribuíam para a constituição dos territórios urbanizados e das metrópoles, faziam-no engendrando territórios especializados no uso residencial cuja articulação entre si e entre os territórios herdados da *cidade industrial* e de outros regimes e operações de edificação ou reconversão era – e ainda hoje é – problemática. O diagnóstico ao *caso lisboeta* realizado por Margarida Pereira e Fernando Nunes da Silva (1986) dá conta das *ilusões e desilusões* no crescimento urbano na periferia de Lisboa e encontra complementaridade na tese de José Lamas (2004) e na análise de Solá-Morales (1997).

Com o decorrer de várias incitavas construtivas, à ideologia, aos parâmetros e instrumentos e à prática da urbanística operacional começaram a juntar-se certas propriedades *formais*. Um dessas propriedades adquirirá uma considerável atenção analítica na geografia e na prática do urbanismo português: o seu carácter *unitário* (Pereira e Nunes da Silva, 1986). Este complexo urbanístico, ideológico e morfológico contribuiu para se ter eleito como objecto de análise o grande conjunto residencial da Reboleira, interrogando a sua emergência e analisando a actuação dos urbanizadores e dos construtores, o seu projecto urbano e arquitectónico bem como a gestão do parque que estruturou a experiência residencial dos seus habitantes pioneiros.

A experiência residencial

Logo nos momentos que se seguiram à sua edificação, os *grands ensembles* suscitaram ampla e diversificada atenção. Como se viu, as ciências sociais e a sociologia não constituíram excepção e tomaram este objecto sob variados ângulos. Desde cedo, a sociologia interessou-se pelo povoamento e pelos comportamentos que dos grandes conjuntos residenciais pareciam decorrer (Clerc, 1967). Seguidamente, esse enfoque sociográfico foi ultrapassado e preocupações originárias sobretudo da

sociologia urbana ergueram como objecto a relação entre estes novos territórios entendidos como tecido urbano recém-edificado e os antigos centros urbanos (Ledrut, 1968a). Tanto as práticas quotidianas das suas heterogéneas populações residentes quanto as imagens do novo e velho *habitat* urbano davam a conhecer, em condições quase experimentais, o fabrico da *cidade nova*.

Proximidade física, distância social

Em 1970, num artigo que se tornou célebre, os grandes conjuntos residenciais são perspectivados na tensão entre *proximidade física e distância social* (Chamboredon e Lemaire, 1970). Em *proximidade espacial*, as diferenças de trajectória social e residencial correspondem a práticas domésticas e extradomésticas que não só se tornam objecto de escrutínio colectivo como são susceptíveis de se traduzirem na formação de ordens habitacionais e de ordens morais conflituais. Esta tensão é engendrada pela *pré-construção das populações*, traço estruturante do povoamento dos grandes conjuntos residenciais, em particular daqueles cuja participação dos capitais públicos é predominante.

Uma forma urbana que se impõe pela novidade e pelo seu carácter massivo coloca em proximidade física grupos que na sua diversidade de trajectórias residenciais são, à partida, portadores de potencial de distância social. Questões relativas aos modos de educar as crianças, de gerir relações familiares ou de praticar certas actividades domésticas, por exemplo, evidenciam diferenças e estruturam linhas de conflito. É precisamente no registo da diferença e no problema da *distância*, que os autores analisam as opiniões relativas ao novo destino residencial. Isto porque, como sublinham Chamboredon e Lemaire:

«Paradoxalmente, l'attitude à l'égard du grand ensemble est fonction des chances que l'on a de le quitter, donc du degré de liberté par rapport aux contraintes qui définissent les conditions de logement. Il faut beaucoup de naïveté pour interpréter les réponses aux questions générales sur les grands ensembles sans tenir compte de l'ensemble des contraintes qui régissent l'accès au logement, spécialement dans les classes populaires. (Chamboredon e Lemaire, 1970: 12)

A compreensão da experiência residencial e dos seus sentidos deve ser rebatida às desigualdades de acesso ao alojamento. Vale a pena seguir o artigo «Proximité physique, distance social» e atentar nas diferenças de *opinião* perante o novo destino residencial e as novas condições de coexistência social:

«Là où le sociologue pose la question en termes de goût, là où il croit explorer les arcanes de la sociabilité, vertu non pas dormitive mais associative, les sujets des classes populaires répondent en termes de contrainte: 'ce qui importe c'est d'être logé' (polisseur); 'il y a tellement de gens mal logés' (femme de couvreur zingueur); 'je suis favorable au grand ensemble dans le sens où l'on peut loger les gens mal logés' (employé). Ils apprécient les grandes ensembles comme une solution à la crise du logement dont ils ont souvent éprouvé personnellement les effets: 'Émerveillé, je n'y crois pas, après avoir habité dans des baraquements, c'est formidable' (femme de compagnon maçon). Et ils ne reprennent pas du tout les stéréotypes hostiles que diffuse la presse et qu'on rencontre souvent dans les discours des sujets de classes moyenne ou supérieure: 'Pour moi, ça ne me choque pas tous ces gens, ça ne m'est pas venu à l'idée que ça pouvait être une cage à lapins ou un poulailler comme on dit' (ouvrier qualifié, propriétaire); 'pour moi, un grand ensemble c'est une caserne, un lieu sinistre, un dortoir' (cadre moyen propriétaire).» (Chamboredon e Lemaire, 1970: 12, 13)

As diferenças mostram como o grande conjunto residencial se impõe de modo desigual para diferentes populações – em termos de classe social, de estatuto de ocupação do alojamento e de trajectória residencial passada e, portanto, de chances de mobilidade futura. Nos grandes conjuntos residenciais, a distribuição de alojamentos por categorias populacionais *social e administrativamente construídas* tendia a reunir agregados que na sua trajectória residencial passada enfrentaram constrangimentos consideravelmente diferentes. As diferentes apreciações produzidas acerca destes novos destinos residenciais expressam dois traços fundamentais desta forma de crescimento urbano e da sua destinação social.

De um lado, o facto de a experiência residencial das classes populares no mercado de alojamento urbano ser marcada pelo constrangimento e por trajectórias residenciais *pesadas*, frequentemente, no

mercado de aluguer de partes de casa e em alojamentos degradados. De outro, a percepção de outros agregados domésticos e familiares, cujas possibilidades de trajectória residencial lhes permitia antever o *grand ensemble* como parte de um itinerário ascendente, reproduzia os qualificativos negativos que a imprensa utilizava para dar conta e significar os grandes conjuntos residenciais e os problemas que dessa forma pareciam emergir.

A este nível, um dos casos mais interessantes ocorreu nos arredores de Paris, no conjunto de Sarcelles. Aos olhos dos jornalistas e das redacções, Sarcelles apresentava propriedades patogénicas e uma *doença* foi rapidamente diagnosticada: a *Sarcellite*, uma combinação de traços depressivos e de uma aguda experiência do anonimato que parecia desenvolver-se num território formado por extensas bandas de habitação com elevado número de pisos (Vieillard-Baron, 2002: 53).

A designação *dormitório* servirá em variadas circunstâncias para descrever e fazer significar a experiência residencial nos arredores das cidades europeias em crescimento. A combinação *métro-boulot-dodo* sumariava a prática do *commuting* e a separação funcional na base da rotina diária dos urbanitas. A modernidade das formas do grande conjunto residencial e à novidade do destino residencial contrapunham-se imagens de isolamento, de anonimato e de deriva. Algumas das questões elaboradas à época pela imprensa, e pelo cinema, ou pela literatura e pelas ciências sociais – exemplarmente expressas no dossier organizado pela historiadora Annie Fourcaut e publicado na revista *Urbanisme* – permitiram, por exemplo, construir leituras dos efeitos da divisão espacial e sexual do trabalho doméstico que tendia a constringer as mães que cuidavam dos filhos ao espaço do grande conjunto por vezes parcamente equipado (Huguet, 1971).

Em Lisboa, onde um intenso processo de suburbanização ocorria, o termo *dormitório* também fará o seu curso. Servirá para designar, na perspectiva das classes médias e da imagem de cidade que valorizavam, o território e a experiência dos habitantes pioneiros dos *grands ensembles* da capital e de algumas das então recentes extensões residenciais dos núcleos suburbanos.

Através do grande conjunto residencial, a sociologia urbana colocava o problema da coexistência social. A produção de sectores especialmente concebidos como residenciais e destinados a populações

pré-construídas tendia a gerar novas modalidades de triagem e fixação de diferenças populacionais e sociais no território das cidades e dos subúrbios. Enquanto formas urbanas indiciadoras da passagem da *cidade* à *metrópole*, os grandes conjuntos davam conhecer fenómenos quer decorrentes da urbanização das sociedades, quer da mudança social engendrada pela modernização social.

Na conclusão do clássico artigo, Jean-Claude Chamboredon e Madeleine Lemaire (1970: 33) estabelecem que nos grandes conjuntos residenciais as manifestações da tensão entre «proximidade física e distância social» davam a conhecer uma diversificação dos grupos sociais residentes e dos seus grupos de referência, o desaparecimento da vizinhança como instância que organizava a memória e controlava o respeito pelas normas do grupo e uma imagem negativa da condição popular. Factores que, de acordo com os autores, encorajavam aspirações à mobilidade residencial e tendiam a legitimar uma visão do mundo social na qual os esforços de mobilidade social eram compensados e se traduziam num progresso medido em graus de distância social.

Do ponto de vista teórico, o enfoque original da morfologia social francesa encontra-se formulado tendo como objecto um embrionário contexto metropolitano. Veja-se, por exemplo, como Maurice Halbwachs em *La mémoire collective*, no capítulo dedicado ao espaço, estabelece a relação entre memória colectiva e apropriação do espaço:

«Nous dirons que la plupart des groupes, non seulement ceux qui résultent de la juxtaposition permanente de leurs membres, dans les limites d'une ville, d'une maison ou d'un appartement (...) dessinent en quelques sortes leur forme sur le sol et retrouvent leur souvenirs collectifs dans le cadre spatiale ainsi défini. En d'autres termes, il y a autant de façons de se représenter l'espace qu'il y a des groupes. (...) Ainsi chaque société découpe l'espace à sa manière, mais une fois pour toutes ou toujours suivant les mêmes lignes, de façons à constituer un cadre fixe, où elle enferme et retrouve ses souvenirs.» (Halbwachs, 1997 [1950] : 232-233)

Os grandes conjuntos residenciais permitiam recolocar a questão dos efeitos decorrentes da mudança na composição de um meio social em termos de volume, de densidade e de heterogeneidade. Com a vantagem de tornarem objecto sociológico os processos de produção da

forma urbana e da «pré-construção das populações». A questão que se coloca é a de apreender e explicar quais os *moldes de representação e de acção* que se irão estabelecer e impor naqueles territórios? Como é que diferentes populações e grupos sociais se apropriam do espaço residencial? A experiência residencial no *grand ensemble*, ou seja, num território que se oferece à ocupação pioneira, é reveladora das tensões e dos problemas da coexistência social e da socialização urbana.

As questões da ordem e do meio social, do controlo social e da socialização, da relação com o espaço e com a memória – no caso, a ausência de um espaço vívido e dos efeitos de sedimentação das relações de vizinhança e de antiguidade residencial – junta-se a questão do conflito, que Jean-Claude Chamboredon e Madeleine Lemaire (1970) incorporam no argumento. O *leitmotif* teórico passa a ser então claramente de outra tradição sociológica. Os autores aprofundam aqui a tradição weberiana, tanto através da questão do acesso ao alojamento – em termos de «pré-construção das populações» e das *chances de mobilidade residencial* associadas às trajectórias residenciais passadas – como através do conflito.

Mas a tensão «proximidade física e distância social» remete também para o património sociológico da Escola de Chicago, um contexto no qual a tradição sociológica alemã e os contributos de Georg Simmel e de Max Weber, em particular, foram vertidos numa formulação inovadora – a ecologia urbana (Bourdin, 2007). Será a partir desta maneira de perspectivar a cidade e os seus subúrbios – uma perspectiva que nos conduz aos Estados Unidos da América e à suburbanização de massas que aí se intensificou nos anos '50 e '60 do século XX – que o argumento se irá desenvolver.

Suburbanismo como modo de vida

Na década de '60, além-atlântico, a expansão da cidade para os subúrbios suscitava outras questões às ciências sociais e à sociologia urbana em particular. A suburbanização das cidades norte-americanas continuava a bom ritmo, intensificando um processo que nos anos '20 do século passado evidenciava já forte consistência (Jackson, 1985). A industrialização da construção de habitações unifamiliares encontrava-se bem estabelecida e permitia a edificação de vários estilos de moradia

a preços acessíveis às camadas médias solventes (Rowe, 1991 e 1995). Nos anos que seguiram à Segunda Grande Guerra Mundial, o Estado Federal retomou os programas de apoio à aquisição de casa iniciados no *new deal*, desta feita favorecendo a integração dos veteranos de guerra e apoiando a criação de estruturas locais – escolares, associativas e políticas – nos condados suburbanos (Gans, 1982 [1967]; Jackson, 1985). Simultaneamente, as zonas centrais das cidades foram tornadas objecto de *Urban Renewal* (Gans, 1972 [1965]), um processo que compreendia a realização de infra-estruturas, a reafecção do solo para finalidades terciárias e nalguns casos a recuperação de *slums*.

Não obstante a dinâmica metropolitana das maiores cidades norte-americanas, a imagem comum da suburbanização daquela sociedade nos anos '50 e '60 é a edificação de um *habitat* massas destinado às classes médias. Duas figuras de enorme relevo na reflexão urbana norte-americana, Jane Jacobs (1972 [1961]) e Lewis Mumford (1991 [1961]) criticaram fortemente o urbanismo rodoviário que induzia o *urban sprawl* em nome do descongestionamento demográfico das metrópoles e da fluidez da circulação. Para Jane Jacobs (1972 [1961]), a manutenção e se possível o incremento da vitalidade e da abundância da vida na rua estava em risco. Para o evitar, a presença continuada de utilizadores da rua e a existência de lojas em quantidade, bem como de outros lugares de acesso ao público, espalhados ao longo de vastas zonas da cidade, e cujo horário de funcionamento cobrisse períodos nocturnos, eram importantes factores. Para a autora, a suburbanização residencial de sectores cada vez mais amplos da população colocava em risco esta imagem e esta experiência da diversidade que a cidade industrial ainda que segregada urbana e socialmente oferecia.

Aos visitantes e residentes dos mais recentes subúrbios norte-americanos impunha-se geralmente uma paisagem dominada por longas extensões de habitação unifamiliar, idênticas entre si ou exibindo pequenas variações de um mesmo modelo, dispostas ao longo de ruas bordadas de relvados, com garagens e árvores recém-plantadas. Na envolvente, situavam-se as escolas e o centro comercial ou o grande supermercado oferecendo extensos parques de estacionamento (Rowe, 1991). O acesso à cidade – isto é, ao *central business district* – era realizado quer através da comutação, quer no sentido restrito, baseada na aquisição de bilhetes de comboio especialmente concebidos para a deslocação diária, quer no sentido amplo, na utilização do automóvel (Johnson, 1961 [1942]).

A estes territórios suburbanos, a crítica associava o conformismo, a falta de intimidade, uma sociabilidade hipertrofiada e a competição na aquisição e no consumo – *keeping up with the neighbors*.

No entanto, à época, Bennet Berger (1978 [1960]), pioneiro no estudo dos *working class suburbs* norte-americanos, interrogava a pertinência das críticas que associavam uma manifesta suburbanização às imagens mais difusas da suburbanidade:

«It takes scarcely more than a moment's reflection (...) for the perplexing question to arise: why should a group of tract houses, mass produced and quickly thrown up on the outskirts of a large city apparently generate such a uniform way of life? What is the logic that links tract living with 'suburbanism as way of life'?» (Berger, 1978 [1960] : 126)

Para Bennet Berger o ângulo de resposta deveria ter em conta que o território suburbano era plural. Não apenas na composição social da sua população – em termos de rendimento, de escolarização, de ocupação e de padrões de comutação e de divisão sexual do trabalho – mas igualmente plural na posição e na dimensão de cada *empreendimento* na região metropolitana. Para mais, acrescenta Berger, um vasto leque de promotores operava naquele mercado com lógicas de produção distintas e orientados para clientelas diferenciadas. O hipotético e criticado *modo de vida suburbano* não era pois apanágio da forma urbana mas sim de efeitos da mobilidade residencial das famílias que por intermédio da sua posição social encontravam variável tradução territorial.

Dois anos depois, uma resposta mais sistemática à questão será dada por Herbert J. Gans (1962) no clássico artigo «Urbanism and suburbanism as ways of life». Aí, Gans irá mostrar como uma diversidade *tipos* e de *grupos social e culturalmente* ancorados na cidade se defende dos efeitos que Louis Wirth (1997 [1938]) em «Urbanism as way of life» associava ao volume demográfico, à densidade humana e de actividades e à heterogeneidade social e cultural. Argumentava Wirth que a urbanização implicava a difusão de um *modo de vida urbano*, modo de vida *típico* das grandes cidades, todavia observável noutros contextos nos quais a urbanização tendia a exercer os seus efeitos. Nas cidades industriais, sobretudo nas de maior dimensão e naquelas onde a industrialização capitalista constituía o processo económico e social determinante, vastos contingentes populacionais competiam por um

recurso escasso: o espaço. Os efeitos da concentração populacional e da elevada e complexa divisão do trabalho traduziam-se tanto numa elevada densidade humana e de actividades como numa apurada e complexa divisão social do espaço. À estrutura material e à «organização social», Wirth aduzia uma dimensão atitudinal e comportamental e aí incluía as formas de conduta tipificadas que decorriam do fundo de anonimato social, da segmentação de papéis e do afrouxamento do controlo social na grande cidade industrial. As imagens da suburbanização norte-americana e os comportamentos aparentemente decorrentes dos novos espaços residenciais contribuíam, entre outros factores, para uma revisão crítica da hipótese de Louis Wirth (1997 [1938]) acerca do *modo de vida urbano*.

Será por intermédio de uma elaborada tipologia que Herbert Gans avançará uma crítica ao argumento de Wirth e responderá à questão de saber como é que a diferentes condições ecológicas – isto é, condições relativas à fixação e mobilidade, sobretudo residencial, das populações urbanas – corresponderiam diferentes *modos de vida*, entre os quais um hipotético *modo de vida suburbano*.

A tipologia compreende, em primeiro lugar, o que o autor designa como o tipo *cosmopolita*, mais ou menos abastado, que vive na cidade de forma a estar perto de equipamentos e serviços culturais – «the less affluent ones may move to the suburbs to raise their children, continuing to live as cosmopolitans under considerable handicaps, specially in the lower middle class suburbs» (Gans, 1962: 629). Em segundo lugar, Gans identifica aqueles que se encontram *presos ou em mobilidade descendente*, salientado-se entre esses os mais velhos vivendo de pensões. Entre estes dois tipos, correspondentes à maior e à menor capacidade de eleição do local de residência, surgem: no campo da capacidade de escolha, os *solteiros* e os *casais sem filhos* – com maior ou menor propensão para alteração estatutária e mobilidade residencial; no campo da menor capacidade de escolha, as populações que Gans designa como *deprived*: «the very poor, the emotionally disturbed or otherwise handicapped; broken families; and most important, the non-white population» (Gans 1962: 630).

Mas Gans introduz um outro eixo de leitura que se revela central para compreender e explicar a relação de certas categorias sociais com a cidade e com o espaço residencial urbano em termos de modo de vida: a *tradição*. É através da combinatoria entre a *necessidade*, associada

à condição perante a mobilidade residencial, e a *tradição* que o nosso autor identifica os *ethnic villagers*:

«Although they reside in the city, they isolate themselves from significant contact with most city facilities, aside from work places. Their way of life differs sharply from Wirth's urbanism in its emphasis on kinship and the primary group, the lack of anonymity and secondary-group contacts, the weakness of formal organizations, and the suspicion of anything and anyone outside their neighborhood» (Gans, 1962: 630).

Cada um cinco dos tipos identificados por Gans enfrenta não só posições e situações residenciais distintas como diferentes condições orçamentais que vão sendo modeladas de acordo com as suas expectativas. O resultado do esforço tipológico de Gans traduzia-se numa crítica à análise ecológica em voga na sociologia norte-americana da época, preocupada com distribuições de populações e instituições no território e que dificilmente dava conta das origens e dos efeitos do complexo *mosaico urbano* e das diferentes condições de existência e de relação que os grupos sociais estabelecem com a cidade e com o espaço urbano metropolitano.

O que Herbert Gans propõe na sua reavaliação da hipótese do modo de vida urbano e suburbano é a sua compreensão através da mediação das estruturas sociais e culturais *lato sensu*. A crítica enunciada pelo autor era dirigida às leituras unitárias da hipótese de Louis Wirth (1997 [1938]) que faziam corresponder *cidade* e *subúrbio* a modos de vida. A classe social e a posição no ciclo de vida era avançadas por Gans como determinantes das diferentes formas de *urbanismo* ou de *suburbanismo*.

No entanto, Herbert Gans leva a sua análise ainda mais longe, em direção à constituição dos territórios metropolitanos e à concentração demográfica e residencial nos subúrbios. Propõe o autor que a atenção da sociologia seja orientada para os promotores imobiliários e para o mercado. E afirma:

«the new forms of residential building – in suburb as well as city – are not products of orthodox planning theory, but expressions of the middle-class culture which guides the housing market (...). But middle-

-class people, especially those raising children, do not want working-class – or even Bohemian – neighbourhoods. Not all their social life involves neighbours, and their friends may be scattered all over the metropolitan area, as are the commercial and recreational facilities which they frequent. For this, they want a car, express ways, and all the freedom of movement that expressways create when properly planned.» (Gans, 1972 [1962]: 35-6)

O foco da interação sociológica deveria para o autor incidir na constituição e expansão do mercado de compra de casa própria, na concentração de oferta de trabalho e de serviços nos subúrbios e na importância que o uso do automóvel tendia a exercer na modelação do estilo de vida. Processos que indiciam a emergência da forma espacial metrópole e que contribuem para contextualizar o problema do *habitat de massas* nos momentos em que a *cidade industrial* se transformava em *metrópole*. Será justamente essa via que se seguirá nos capítulos seguintes a quando da análise às mudanças ocorridas nos últimos cinquenta anos nos arredores de Lisboa em termos de concentração populacional, de distribuição dos estatutos de ocupação de alojamento e de padrões de mobilidade espacial.

O fabrico da metrópole

De um e de outro lado do Atlântico, os processos de expansão rápida das cidades para os arredores manifestaram-se de forma variada. Em ambos os casos, assistiu-se a uma alteração na maneira como a forma urbana se produzia, em especial, nos territórios que à época constituíam as *frentes avançadas* do crescimento urbano. Os grandes conjuntos residenciais ou as vastas extensões de *habitação unifamiliar industrialmente produzida* eram cada vez penetrantes no *hinterland* das cidades. Ambas as formas territorializavam habitação e nesse processo incorporavam inovação tecnológica na produção, tornando-a mais económica e acessível às camadas médias e populares urbanas. Nos Estados Unidos, as *tract houses* constituíam vastos espaços residenciais, colocados sobretudo no mercado de *compra e venda*, através dos quais se pretendia desorganizar as metrópoles e facilitar a organização das

regiões em termos de uso do solo, de distribuição postos de trabalho e de equipamentos sociais e culturais. Em França, os projectos políticos e sociais alimentados pela administração do Estado representavam os *grands ensembles* como territórios da modernização industrial e da modernização social, facilitando, por via das políticas de habitação, alojamento a variadas categorias sociais (Fourcaut, 2002).

Numa apreensão contemporânea, os grandes conjuntos residenciais epitomizam uma época e um modo de fazer a *grande cidade* ou a metrópole. Na sua origem, encontravam-se operações concretas de transformação do solo, de infra-estruturação e de construção de habitação. Tais operações caracterizavam-se por uma orientação para *o maior número*, seja de *alojamentos*, seja de *habitantes*, por uma elevada especialização residencial do uso do solo e pela localização no seu interior de equipamentos tidos como necessários à constituição um território urbano dotado de um certo grau de autonomia. A sua programação, planificação e edificação estava intimamente relacionada com a alocação de capital financeiro, tanto público como privado, em combinatórias variáveis. A distribuição do seu parque de alojamentos realizava-se por intermédio de processos de «construção social das populações», tendo como mecanismos quer processos associados às políticas de habitação, quer embrionários mecanismos de crédito destinados à compra de *casa própria*. Da análise à edificação dos grandes conjuntos residenciais ressalta como traço fundamental a sua participação em processos de rápida e intensa urbanização dos arredores das cidades europeias. Como salientam Jean Rémy e Liliane Voyé (2004 [1992]) a urbanização conduz a alterações na forma social das trocas e nas relações de poder, decorrentes quer de uma nova estruturação da mobilidade, quer da instalação de populações, alterando a apropriação do território. Esta relação será explorada ao longo deste trabalho. Já a urbanização dos arredores de Lisboa é o objecto do próximo capítulo.

CAPÍTULO 2

DOS ARRABALDES CIDADINOS AOS SUBÚRBIOS METROPOLITANOS

Os efeitos da urbanização dos arredores de Lisboa são recentes e bem visíveis. Num curto lapso de tempo, a traço largo, entre 1950 e a actualidade, territórios dominados por uma paisagem campesina, pontuada por pequenos núcleos suburbanos, deram lugar a densos e extensos corredores urbanos sobretudo compostos por edificado residencial. Lugares de trabalho, de residência e de vilegiatura para contingentes relativamente reduzidos de população foram substituídos e reconvertidos em territórios urbanizados, plurais, socialmente diferenciados e diferenciadores, onde nos dias de hoje reside mais de dois terços da população da metrópole.

O processo de urbanização de Lisboa é bem conhecido. Por um lado, os *modos e caminhos* da urbanização da capital foram detalhados por Vítor Matias Ferreira (1987) que por essas duas *vias* deu conta dos efeitos da transformação do solo e da urbanística que durante um *longo ciclo de urbanização* moldaram o destino de Lisboa: de cidade Oitocentista a *Capital do Império* e mais tarde a *Centro da Metrópole*. Por outro lado, um particular processo de *reinvenção da cidade* foi analisado por Luís Baptista (1997 e 1999). Processo no qual a *habitação económica*, elaborada material e ideologicamente pelo Estado Novo, definiu espaços urbanos e residenciais, elegeu populações e refez partes de uma cidade que ao longo da segunda metade do século passado se tornava progressivamente um «contexto metropolitano» (Baptista, 1994). Por outro lado ainda, a urbanização da área metropolitana de Lisboa e a sua composição populacional decorrem do que Maria Lucinda Fonseca (1990) identifica como esvaziamento progressivo dos campos. Fenómeno que não se restringe apenas à constituição demográfica das maiores cidades portuguesas e que encontra nos contextos migratórios traduções específicas (Godinho, 1971; Serrão 1990 [1973]). Destes trabalhos sobressaem, entre outros aspectos, a rapidez do crescimento urbano registado na capital e em

seu redor, a pluralidade das suas formas e o grau de concentração populacional atingido.

Já o processo de suburbanização da capital é, porém, relativamente menos conhecido. A uma escala mais reduzida, a intensidade e os contornos da transformação urbana em causa encontram-se, por exemplo, bem patentes nos contributos de Maria Alfreida Cruz (1973) sobre a urbanização das povoações da margem sul do estuário do Tejo e de Álvaro Corte-Real (1973) sobre Fetais, Pontinha e Santo António dos Cavaleiros. De ambos os trabalhos sobressai a rapidez e a intensidade do confronto entre a frente urbana da capital e os campos, tanto em redor da cidade como dos subúrbios de maior dimensão.

Neste capítulo exploraram-se algumas séries estatísticas, sobretudo demográficas, originárias dos Recenseamentos Gerais da População realizados entre 1864 e 2001, com o intuito de compor uma imagem da urbanização dos arredores de Lisboa que combinasse aquelas duas salientes propriedades. Através dos volumes de população, dos ritmos de crescimento demográfico e das configurações do processo de urbanização recorta-se uma significativa mudança. Nos anos de 1950, Lisboa e os seus arredores formavam uma estrutura urbana organizada por uma grande cidade e por núcleos suburbanos de pequena dimensão e arrabaldes. Nas décadas seguintes, esta estrutura altera-se e dá lugar a um território onde os subúrbios metropolitanos adquirem peso e dominância. Esta passagem é um elemento fundamental para descrever e analisar a constituição ou a *morfogénese metropolitana* de Lisboa.

Para uma melhor aproximação aos espaços, aos tempos e aos modos através dos quais Lisboa e os seus concelhos vizinhos se integram e se relacionam sob a forma de metrópole, a escolha de dados estatísticos recaiu sobretudo nas escalas do concelho e da freguesia. Esta última surge como particularmente adequada para analisar a concentração populacional associada aos limiares de população que as metrópoles exigem e tendem a reproduzir. No final, obtém-se uma imagem dos tempos e espaços da constituição da metrópole de Lisboa e em complemento realiza-se uma aproximação ao *processo de metropolização*, analisando a população activa residente na metrópole, a sua composição e a sua disposição territorial no período compreendido entre 1960 e 2001.

Urbanização

Classicamente, o processo de urbanização é apreendido a partir de duas dimensões: como concentração da população de um país ou de uma região nas cidades, em especial nas de maior dimensão, ou como multiplicação e fortalecimento de lugares de concentração demográfica num dado território (Champion, 2001). Independentemente da forma assumida e da sua estrutura, a urbanização decorre, em regra, do reforço da função económica das cidades. Ao longo do processo assiste-se por um lado à concentração demográfica e por outro à *mise en question* das formas de regulação da vida urbana, do território e da coexistência das populações, ambas incidentes nas relações sociais (Remy e Voyé, 2004).

Avance-se uma primeira imagem da urbanização do território do continente português. No ano de 2001, na Metrópole de Lisboa e na Região do Porto residiam 36% dos 9 milhões e 870 mil habitantes no continente português. Em conjunto, estes dois territórios são compostos por vinte e um concelhos: Lisboa e treze concelhos em seu redor, Porto e seis concelhos em seu redor. Se como marco se tomar o ano de 1900 verifica-se que neste mesmo conjunto de vinte e um concelhos residia 15,4% da população do continente português, aproximadamente 769 mil habitantes. No lapso de um século, o caminho da urbanização do país fica bem apontado e o seu carácter metropolitano bem demonstrado pelo facto de em Lisboa, no Porto e na envolvente destas duas cidades residirem três milhões e quinhentas e cinquenta e seis mil pessoas.

Avance-se agora uma segunda imagem do fenómeno, tendo em mente sobretudo os territórios envolventes às duas maiores cidades portuguesas. Em 1960, o concelho de Lisboa representava 9,7% da população do Continente, o mais elevado valor registado ao longo do século, e os seus territórios limítrofes começavam a adquirir um considerável peso na estrutura demográfica nacional – 6,9% da população do continente. Nas décadas seguintes, estes concelhos concentrarão cada vez mais população, substituindo a capital como território altamente urbanizado. Nos concelhos em redor de Lisboa, tanto na margem norte como na margem sul do Tejo, aloja-se hoje aproximadamente um

quinto da população do continente. Também os concelhos limítrofes à cidade do Porto adquirem, ao longo da segunda metade do século XX, um peso populacional vez maior: quer na região onde se inserem, quer no todo nacional, representando 10% da população do continente no ano de 2001.

Quadro 2
Peso demográfico de Lisboa, do Porto e dos seus concelhos limítrofes na população do Continente (1900-2001)
[percentagem em coluna]

| | 1900 | 1920 | 1940 | 1960 | 1981 | 2001 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|
| Lisboa | 7,0 | 8,6 | 9,6 | 9,7 | 8,6 | 5,7 |
| Margem Norte* | 1,7 | 2,0 | 2,4 | 4,5 | 11,2 | 13,5 |
| Margem Sul** | 1,1 | 1,2 | 1,5 | 2,4 | 4,6 | 5,2 |
| Porto | 3,3 | 3,6 | 3,6 | 3,7 | 3,5 | 2,7 |
| Região do Porto*** | 3,8 | 4,2 | 4,8 | 5,7 | 7,5 | 9,1 |

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1960, 1981 e 2001.

* Margem Norte: Cascais, Sintra, Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures e Vila Franca de Xira

** Margem Sul: Alcochete, Montijo, Barreiro, Moita, Seixal e Almada

*** Região do Porto: Gondomar, Maia, Matosinhos, Valongo, Vila do Conde e Gaia.

Quadro 3
População Residente no Continente, em Lisboa, no Porto e nos seus concelhos limítrofes (1900-2001)

| | 1900 | 1960 | 1981 | 2001 |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Portugal Continental | 5 039 744 | 8 292 375 | 9 366 760 | 9 869 343 |
| Lisboa | 351 210 | 802 230 | 807 937 | 564 657 |
| Margem Norte* | 83 204 | 376 554 | 1 045 792 | 1 328 246 |
| Margem Sul** | 53 105 | 195 123 | 426 246 | 509 735 |
| Porto | 165 729 | 303 424 | 327 368 | 263 131 |
| Região do Porto*** | 191 567 | 468 722 | 703 895 | 900 328 |

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1960, 1981 e 2001.

* Margem Norte: Cascais, Sintra, Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures e Vila Franca de Xira

** Margem Sul: Alcochete, Montijo, Barreiro, Moita, Seixal e Almada

*** Região do Porto: Gondomar, Maia, Matosinhos, Valongo, Vila do Conde e Gaia.

A concentração populacional em redor das duas maiores cidades portuguesas evidencia um intenso processo de urbanização. Aliás, como se deixou expresso noutra ocasião: «sem espanto, constatamos que a aritmética nos leva sempre aí; em torno de Lisboa e do Porto vai crescendo um mundo urbano específico» (Baptista e Nunes, 2004: 147). Trata-se, como se verá, de um *mundo metropolitano*; mundo constituído pelos concelhos limítrofes de Lisboa e do Porto, no qual residiam dois milhões e setecentas mil pessoas no ano de 2001 (Quadros 2 e 3).

Se um critério territorialmente mais alargado fosse utilizado, então, para o ano de 2001, registar-se-ia que 51% dos 9 milhões e 870 mil residentes no Continente «residem de forma concentrada em apenas 37 concelhos» (Baptista e Nunes, 2004: 147).³ Por um lado, pode dizer-se que se está perante uma realidade urbana *bicefálica*, na expressão de David Justino (1988), com as cidades de Lisboa e do Porto a exercerem a sua influência organizadora em extensos territórios regionais. A influência exercida pelas duas maiores cidades portuguesas é concomitante com a ausência de cidades de média dimensão, um traço estrutural da sociedade portuguesa diagnosticado e descrito tanto para o século XIX como para o século XX (Godinho, 1971; Justino, 1988 e 1989).

Por outro lado, pode interpretar-se a *evidência populacional* da urbanização em redor das duas maiores cidades do país por uma outra via. Como salienta Luís Baptista (1994), nesta estrutura urbana *bicefálica*:

«Lisboa esmaga [demograficamente] os outros centros urbanos e o país em geral. Primeiro, *sozinha*, crescendo violentamente face a um Portugal continental confido no seu crescimento populacional. Chega a concentrar um número de habitantes único no contexto nacional (800 mil) que representa um proporção também inatingível por qualquer outro concelho (10% da população do continente). Depois, *num contexto*

³ Critério utilizado por Luís Baptista (1994, 1996) e Luís Baptista e João Pedro Nunes (2004) reunindo os seguintes concelhos: a norte, Porto, Vila Nova de Gaia, Guimarães, Vizela, Matosinhos, Gondomar, Braga, Santa Maria da Feira, Vila Nova de Famalicão, Barcelos, S. Tiago, Trofa, Maia, Viana do Castelo, Valongo, Paredes, Oliveira de Azeméis, Penafiel, Vila do Conde, Amarante, Póvoa do Varzim, Felgueiras; a sul, Lisboa, Loures, Odivelas, Sintra, Amadora, Cascais, Almada, Oeiras, Seixal, Setúbal, Vila Franca de Xira, Barreiro, Torres Vedras, Montijo e Moita.

metropolitano, e em parceria com a região do grande Porto, domina claramente o país demográfico de hoje.» (Baptista, 1994: 63)

Nas secções seguintes, dar-se-á conta da rápida transformação populacional e urbana que se verificou em Lisboa e nos seus arredores, analisando-a sob a óptica do *processo de suburbanização* para depois a interpretar em termos de *morfogénese* da metrópole de Lisboa.

Suburbanização

Por suburbanização é comumente entendido o processo de expansão das cidades para o exterior dos seus limites através de *formas de crescimento urbano* (Solà-Morales, 1997) socialmente diferenciadas e diferenciadoras. Desde ocupações mais residenciais, de variável gabarito e destinação social, às ocupações industriais e fabris, uma diversidade de paisagens, de estruturas demográficas e de situações económicas e sociais marca a condição social e urbana dos subúrbios (Stébé, 1999; Vieillard-Baron, 2001).

Classicamente, este processo é apreendido através de duas medidas (Champion, 2001): a primeira incide nas taxas de crescimento demográfico evidenciadas tanto pelos subúrbios como pela cidade e, por seu intermédio, se assinalam os momentos em que o povoamento dos territórios *periféricos* regista crescimento superior ao verificado na *cidade central*; a segunda obtém-se pela comparação entre as grandezas demográficas da população residente na *periferia* e na *cidade central* face ao total da população da região urbana ou da aglomeração.

Relativamente a Lisboa, estas duas medidas recortam com precisão o arranque e a consolidação do processo de suburbanização. O Quadro 4 apresenta *em série* a primeira medida da suburbanização – o diferencial entre as taxas de crescimento intercensitárias da população residente em Lisboa e da população residente nos seus concelhos limítrofes.

Quadro 4

Taxas de crescimento demográfico intercensitárias em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes e na freguesia da Amadora (1920-1981)

| Concelhos | Períodos intercensitários | | | | | | |
|------------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|
| | 1920-1930 | 1930-1940 | 1940-1950 | 1950-1960 | 1960-1970 | 1970-1981 | |
| Lisboa | 22,1 | 17,3 | 12,8 | 2,4 | -5,2 | 6,3 | |
| Cascais | 50,4 | 29,3 | 42,3 | 41,3 | 55,4 | 52,8 | |
| Loures* | 12,7 | 20,5 | 43,9 | 102,5 | 63,1 | 66,0 | |
| Oeiras** | 58,6 | 28,4 | 40,8 | 77,0 | 91,2 | -17,1 | |
| Sintra | 27,6 | 18,9 | 33,8 | 32,3 | 55,6 | 82,0 | |
| Amadora*** | 69,5 | 41,8 | 92,5 | 152 | 137 | 46 | |
| V. F. Xira | 12,7 | 17,6 | 15,7 | 24,0 | 34,2 | 61,9 | |
| Alcochete | 7,8 | 0,0 | 18,1 | 17,9 | 12,3 | 8,0 | |
| Almada | 16,8 | 24,7 | 48,1 | 62,1 | 51,6 | 37,3 | |
| Barreiro | 40,2 | 24,1 | 13,8 | 18,1 | 68,3 | 49,1 | |
| Moita | 34,3 | 30,6 | 57,2 | 49,6 | 33,1 | 37,4 | |
| Montijo | 19,0 | 19,3 | 46,4 | 16,7 | 39,6 | -12,6 | |
| Setúbal | 4,9 | 28,2 | 23,2 | 28,4 | 86,1 | 134,1 | |

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1960 e 1981

* Inclui a antiga freguesia Odiveiras que veio a dar origem ao concelho com o mesmo nome em 1979. Daí a taxa de crescimento negativa no decénio 1970-1981.

** Inclui a antiga freguesia da Amadora que veio a dar origem ao concelho com o mesmo nome em 1979. Daí a taxa de crescimento negativa no decénio 1970-1981.

*** Freguesia criada em 1916, integrando o concelho de Oeiras até 1979.

Em primeiro lugar, as taxas de crescimento demográfico indicam uma *geografia* do arranque do processo de suburbanização. Os concelhos que entre os anos '20 e '40 evidenciam as taxas de crescimento mais elevadas – e, sublinhe-se, superiores às verificadas na cidade de Lisboa – são os que apresentavam historicamente relações mais fortes com a cidade. Parafraseando Ildefonso Cerdà (1992 [1868]), eram territórios que *viviam da cidade* e em menor grau para a cidade – quer enquanto pólos industriais, quer facultando espaços de residência suburbana.

Em segundo lugar, as taxas de crescimento demográfico mostram como entre 1950 e 1960 todos os concelhos limítrofes e envolventes à capital estão inscritos no processo de suburbanização e como alguns apresentam ritmos de crescimento muito elevados – é o caso de Loures,

que inclui no seu território tanto a faixa ribeirinha ao longo do estuário do Tejo, em franca industrialização, como a freguesia de Odivelas; é também o caso de Oeiras, que à época incluía a freguesia da Amadora e o *lugar* de Algés; e é ainda o caso de Almada.

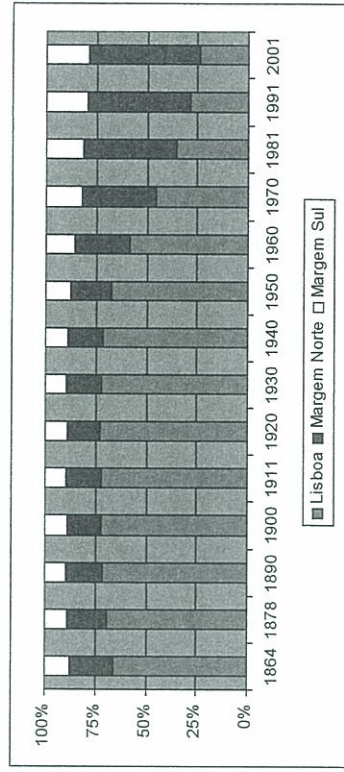
Nos anos '70 e '80, as taxas de crescimento dos concelhos limítrofes serão sempre superiores às da capital que pela primeira vez no século xx vê a sua população *crescer a ritmo negativo*. O decénio 1960-1970 revela-se especialmente sintomático da intensidade da suburbanização. A quebra demográfica da capital ocorre justamente quando uma parte significativa dos seus concelhos vizinhos evidencia taxas superiores a 50%. Se os três concelhos com uma história de suburbanização consistente ilustram essa condição de acentuação da suburbanização — isto é, Almada, Oeiras e Loures — outros há — como Sintra, o Barreiro ou o Seixal — que nos anos de 1970 crescem rápida e fortemente, contribuindo para a difusão do fenómeno.

Entre os primórdios da suburbanização, nos anos '20, e a sua expressão consolidada e volumosa, nos anos '70, os arredores de Lisboa caracterizam-se pelo rápido crescimento. Na década de 1930, os quantitativos demográficos de base dos concelhos limítrofes ou vizinhos de Lisboa eram reduzidos e os seus núcleos suburbanos evidenciam *tibieza* populacional e urbana. Os arredores de Lisboa eram pontuados por *subúrbios citadinos* de reduzida dimensão que se destacavam num vasto fundo de campo. Os efeitos acumulados das taxas de crescimento em aceleração far-se-ão sentir e notar nas décadas seguintes, sobretudo quando o peso demográfico dos concelhos limítrofes na aglomeração de Lisboa ultrapassar o do concelho central. A década de 1960 revela-se uma vez mais um período estratégico para a análise. O padrão da suburbanização de Lisboa altera-se. Os subúrbios citadinos concentram cada vez população, crescem e multiplicam-se. Como se verá em seguida, na década de '70, mais de metade da população da emergente metrópole de Lisboa residirá anos nos concelhos vizinhos à capital.

A segunda medida da suburbanização encontra-se bem expressa no Gráfico 1, no qual se colocam em relação as grandezas demográficas da população residente nos arredores e em Lisboa. O recorte produzido pelo confronto entre a proporção de população residente em Lisboa e a população residente nos concelhos em seu redor evidencia com clareza o processo de suburbanização. Entre o final do século XIX e os anos de 1940, Lisboa *urbaniza-se*; concentra população; no seu interior

diversificam-se os lugares do estabelecimento humano. Um fenómeno que como bem demonstra Vítor Matias Ferreira (1987: 85-6-7) tendia a ocorrer numa área restrita do concelho; a frente urbana de Lisboa estava ainda longe de atingir o limite administrativo do concelho e os arrabaldes representavam ainda uma considerável área *expectante*. Nesse período, crescendo à razão de cem mil habitantes por década e *densificando-se*, a cidade atinge um enorme peso demográfico face ao conjunto dos concelhos da margem norte e da margem sul do Tejo.

Figura 1
Peso relativo de Lisboa e seus concelhos limítrofes no total demográfico da Área Metropolitana de Lisboa (1864-2001)



Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1960, 1970, 1981 e 2001

*Margem Norte: Cascais, Sintra, Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures e Vila Franca de Xira

** Margem Sul: Alcochete, Montijo, Barreiro, Moita, Seixal e Almada

De 1940 em diante, a posição da grande urbe altera-se. O seu peso na estrutura urbana da aglomeração decresce ligeiramente e o dos seus concelhos limítrofes sobe. Porém, Lisboa mantém a dominância demográfica face ao território envolvente. A sua população cifra-se acima de 50% do total da aglomeração. Esta fase estende-se até 1960, ano em que o crescimento dos concelhos limítrofes — consistente desde os anos '30 — começa a atingir proporções consideráveis.

Após 1970, os concelhos da margem norte e da margem sul do Tejo atingem somados mais de 50% da população no território metropolitano. Daí em diante, o peso da cidade de Lisboa será sempre decrescente — mesmo quando excepcionalmente no ano de 1981 devido ao retorno

das ex-colónias a cidade recupera população e atinge um nível ligeiramente superior ao registado em 1960. Em 1991, a suburbanização de Lisboa era já um processo com evidência consistente. A população residente nos concelhos em redor de Lisboa, quer a norte (51%) quer a sul do Tejo (20%), representa mais de dois terços do *todo demográfico* metropolitano.

Em conjunto, as duas medidas analisadas permitem situar a cidade de Lisboa e seus arredores na tendência de crescimento das cidades ocidentais na qual, de acordo com Tony Champion (2001:150), a suburbanização constituiu o «processo dominante» de redistribuição populacional após a Segunda Grande Guerra Mundial.

Metropolização e Metrópole

Durante o século xx, os conceitos de cidade e de urbanização formavam um ponto de partida pertinente para compreender e explicar a estruturação das sociedades nas suas dimensões espaciais e culturais. Hoje, tal pertinência é objecto de interrogação e problematização. Constatam-se que nas cidades e nos seus arredores os padrões de concentração e de dispersão espacial das actividades económicas e das populações têm vindo a mudar rapidamente (Hamnett, 2001, 2004). Ao longo e no interior de territórios urbanos cada vez mais vastos e plurais identifica-se uma crescente diferenciação espacial (Stébé, 1999). Populações relacionadas com os negócios, com o turismo e com o lazer modelam uma nova morfologia das metrópoles (Martinotti, 1996). A imigração assume uma importância considerável e um forte significado no povoamento e na vida social das metrópoles europeias (Rogers, 2004).

Diversos autores têm vindo a propor os conceitos de metrópole e de metropolização para dar conta destas e de outras transformações urbanas em curso nos últimos cinquenta anos (*e.g.*, Castells, 1981; Bassand, 1997, Ascher, 1998, Bourdín, 2005). O conceito de metropolização denota um processo de intensificação de interacções que no quadro da divisão do trabalho estimula a inovação e a produtividade e incide fortemente na estruturação social (Bassand, 1997). Um dos seus

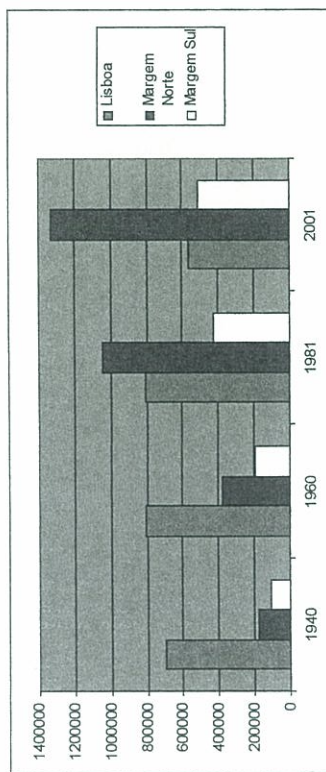
parâmetros fundamentais é a crescente interdependência económica que se observa à escala planetária. Os *elementos motor* da metropolização são económicos e tecnológicos e vão implicar a emergência de metrópoles – isto é, de vastos aglomerados urbanos, que perpassam várias unidades administrativas territoriais, com uma população superior a um milhão de habitantes e que se inscrevem numa rede de grandes aglomerados urbanos ao longo da qual estabelecem relações complementares e hierárquicas quer em termos regionais e nacionais, quer em termos planetários (Bassand, 1997). As metrópoles são assim entendidas como *forma espacial*. Constituem vastos e populosos territórios nos quais se joga em permanência uma tensão entre a coesão e a fragmentação social e espacial e onde a forma urbana e mobilidade espacial assumem, em relação, um papel decisivo.

Nesta perspectiva, a *metrópole* é uma resultante. Enquanto forma espacial constitui articulações e interconexões entre lugares, congrega funções de coordenação e concentra e dispersa espaços de produção e de consumo. A sua forma subentende lógicas de habitar e de lazer, de circulação e de acesso a bens. No seu interior circulam bens, infraestruturas e pessoas. A sua forma produz-se também através de processos de recriação material e simbólica dos lugares. Enquanto forma espacial, também, a metrópole favorece condições de apropriação e de participação diferenciadas para diversas categorias de actores. Como argumenta Michel Bassand (1997:77), o processo de metropolização e as metrópoles contribuem articuladamente para a produção e reprodução de desigualdades sociais.

A morfogénese da Metrópole de Lisboa

As primeiras manifestações da morfogénese da metrópole de Lisboa surgem no começo da década de 1960. Nesse ano, Lisboa e os seus concelhos limítrofes ultrapassam já o limiar do *primeiro milhão* de habitantes. O *segundo milhão* será atingido e ultrapassado em 1981. Este crescimento *quasi-milionário*, em cerca de 903 mil habitantes, registado entre 1960 e 1981 não encontra correspondência no decénio seguinte no qual verifica um incremento no quantitativo de população residente ao redor dos 120 mil habitantes (Figura 2).

Figura 2
Evolução dos volumes de população em Lisboa
e seus concelhos limítrofes (1940-2001)



Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1960, 1981 e 2001
*Margem Norte: Cascais, Sintra, Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures e Vila Franca de Xira
** Margem Sul: Alcochete, Montijo, Barreiro, Moita, Seixal e Almada

Para além do limiar populacional do primeiro milhão de habitantes (Bassand, 1997), os ritmos de crescimento são um bom indicio da relação entre os subúrbios e a cidade. Para recortar com detalhe o ritmo de constituição da metrópole de Lisboa construiu-se um *índice de povoamento* (Clozier, 1992 [1944]). Trata-se de um *índice de base 100* que dá conta do ritmo de crescimento da cidade e dos seus concelhos limítrofes ao longo de seis décadas – de 1940 a 2001. A escolha de uma *unidade-tempo* associada a um valor demográfico que surge ao *olhar contemporâneo* como reduzido apresenta a vantagem de evidenciar acelerações e inflexões no ritmo de povoamento dos territórios escolhidos para análise (Quadro 5).

Entre 1940 e 2001, a população residente no território que hoje constitui a metrópole de Lisboa cresceu à razão de 2,5 – isto é, em 1940, neste conjunto de catorze concelhos residiam 975 mil habitantes e em 2001 o seu número perfazia cerca de dois milhões e quinhentos mil. Esta concentração deve-se sobretudo ao rápido crescimento que os concelhos envolventes à capital evidenciam ao longo do período considerado. Entre 1940 e 2001, os ritmos de crescimento dos concelhos situados na margem norte do Tejo são fortes: a sua população duplica entre 1940 e 1960, passando de 175 mil para 375 mil habitantes, e triplica entre 1960 e 1991, perfazendo assim mais de um

milhão de habitantes. Em 2001, residia nos concelhos situados na margem norte do Tejo uma população *sete vezes* superior à que se registava em 1940 – um milhão e trezentos mil habitantes. Quanto à margem sul, observa-se um ritmo de crescimento mais moderado mas ainda assim constante e significativo: para idêntico período, de 1940 a 1960, o factor de crescimento é de 0,8, passando esses concelhos a 105 mil para 194 mil habitantes; nos quatro decénios seguintes, a sua população cresce *duas vezes e meia*, o que significa que no ano de 2001 residiam neste conjunto de concelhos quinhentas e nove mil pessoas, *cinco vezes* superior ao número de habitantes registado em 1940-1940.

Quadro 5
Ritmo de crescimento demográfico em Portugal Continental
e na Área Metropolitana de Lisboa (1940-2001)

| Ano | Portugal Continental | Lisboa | Margem Norte** | Margem Sul** | Metrópole de Lisboa*** |
|------|----------------------|--------|----------------|--------------|------------------------|
| 1940 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 1950 | 110 | 113 | 136 | 135 | 120 |
| 1960 | 115 | 115 | 214 | 185 | 141 |
| 1970 | 112 | 109 | 351 | 281 | 172 |
| 1981 | 130 | 116 | 594 | 404 | 234 |
| 1991 | 130 | 96 | 667 | 442 | 236 |
| 2001 | 137 | 81 | 755 | 483 | 247 |

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1960, 1970, 1991 e 2001.

Base 100=1940 para Portugal Continental=7.218.882; Lisboa=694.389; Margem Norte=175.958; Margem Sul=105.312 e Área Metropolitana de Lisboa=975.659 habitantes.

* Margem Norte: Cascais, Sintra, Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures e Vila Franca de Xira.

** Margem Sul: Alcochete, Montijo, Barreiro, Moita, Seixal e Almada.

*** Metrópole de Lisboa: Margem Norte+Margem Sul+Lisboa

O curso do crescimento da cidade de Lisboa sofre duas grandes inflexões. O seu ritmo de crescimento é positivo entre 1940 e 1960, o que traduz a continuação da urbanização do seu território herdada da primeira metade do século, nestes anos, porém, a um ritmo mais lento. Mas de 1960 em diante, duas inflexões significativas ocorrem. Desde logo, verifica-se nos anos '60 *crescimento negativo* que é contrabalançado aquando do retorno de vastos contingentes populacionais

das antigas colónias, estatisticamente registado no ano de 1981. Um novo máximo demográfico é atingido nesse ano, mas nos anos seguintes a inversão do sentido do crescimento é constante. O ritmo de crescimento *negativo* na cidade de Lisboa expressa-se bem no facto de no começo do século XXI no concelho residir uma população que representa quatro quintos daquela que habitava a cidade em 1940. Entre o máximo demográfico registado na capital portuguesa no ano de 1981, cerca de 807 mil habitantes, e a população residente em 2001, 564 mil habitantes, regista-se um decréscimo de cerca de 243 mil residentes.

Exploração de um indicador de concentração metropolitana

Um das mais ricas informações de base relativas à urbanização, à suburbanização e constituição da metrópole de Lisboa é a população residente por freguesia. Beneficiando da vantagem da periodicidade do recenseamento num arco temporal longo (1864-2001), o indicador permite a construção de séries e contribui quer para uma identificação precisa dos lugares da urbanização dos arredores de Lisboa, quer para medir seu reforço populacional. As desvantagens no uso deste indicador decorrem de mudanças administrativas, como a criação de freguesias ou de concelhos, que influem na leitura do curso demográfico de cada unidade na estrutura de distribuição da população no território. Deve ter-se em conta que o facto de se trabalhar com categorias administrativas referentes ao território impede a construção de medidas de concentração como as curvas de Lorenz ou os Índices de Gini — como bem recorda Hervé Le Bras (1994).

A construção do indicador de concentração metropolitana processou-se através das seguintes etapas: (i) cálculo do valor em percentagem da população residente em cada unidade, neste caso, a freguesia, face ao total da população registada, em cada ano censitário em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes; (ii) uma ordenação decrescente dos valores de frequência simples e (iii) cálculo da frequência acumulada repartida em quartis. Obtém-se assim uma representação da concentração populacional na metrópole de Lisboa para cada ano censitário, elaborada a

partir de todas as freguesias que compõem o conjunto de 14 concelhos que se tem vindo a analisar.⁴

O dispositivo construído permite não só analisar a concentração e a dispersão da população no território, como ainda identificar segmentos da *trajectória urbana* das freguesias num período de tempo longo. Ao privilegiar os três primeiros quartis da distribuição — isto é, as freguesias onde residem três quartos da população — está-se a dar saliência às freguesias de maior dimensão populacional, a identificar quais as freguesias que maior contributo oferecem para a concentração demográfica e, conseqüentemente, a compor uma imagem da concentração populacional neste vasto território urbano. Tanto na forma como se apresenta, como no raciocínio que lhe está subjacente, esta *particular modalidade de representação da concentração populacional* no território da metrópole de Lisboa é tributária do trabalho de Roderick McKenzie (1961 [1933]).

A partir de quatro momentos censitários — os anos de 1940, 1960, 1981 e 2001 — estabelecem-se quatro imagens da concentração populacional no território da metrópole de Lisboa. Com nitidez surgem representados os *lugares da concentração populacional*, a sua multiplicação e o seu peso na estrutura urbana lisboeta. Assim, analisa-se a urbanização dos arredores da capital, a sua suburbanização e a constituição de um território com características metropolitanas.

A Grande Lisboa (1940)

Em 1940, nas oitenta e nove freguesias que compunham o território de Lisboa e dos seus concelhos limítrofes residiam cerca de 969 mil pessoas. Um quarto desta população habitava em quatro freguesias: São Sebastião da Pedreira, que liderava a distribuição com 78 mil habitantes e onde se concentrava 8% da população neste território, Santa Isabel, São Jorge de Arroios e Penha de França (Quadro 6). Outro quarto fazia-o em

⁴ Tomando como base o território hoje distribuído pelos concelhos de Lisboa, Cascais, Sintra, Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures e Vila Franca de Xira, na margem Norte, e Montijo, Alcochete, Barreiro, Moita, Seixal e Almada, na margem sul.

onze freguesias. Neste grupo de catorze freguesias apenas uma freguesia não integrava o perímetro administrativo da capital: o Barreiro. Lisboa era uma cidade que apresentava uma forte concentração na envolvente à sua zona histórica. No terceiro quartil da distribuição situavam-se os principais núcleos suburbanos de Lisboa, representados pelas freguesias *sede de concelho* e pela Amadora, pela Cova da Piedade e por Carnaxide. Esta última freguesia, cuja sede se localizava à época em pleno arrabalde de Oeiras, *alojava* o populoso lugar de Algés. Cômputo geral, três quartos dos 969 mil habitantes de Lisboa e seus concelhos limítrofes residiam em apenas trinta e cinco freguesias num território formado por oitenta e nove destas unidades. Compactação: é o termo que melhor convém à *imagem demográfica e urbana* do território em análise.

Três configurações do processo de urbanização da capital contribuíam para esta compactação e para manter a estrutura da distribuição populacional que lhe é inerente. A primeira configuração diz respeito à cidade de Lisboa. No seu território é evidente a operatividade de uma ocupação do solo de longo termo estruturada a partir do *ensanche*, isto é das vias e das quadriculas resultantes da expansão das *Avenidas Novas* e do eixo da *Avenida Almirante Reis* iniciada no começo de Novecentos. O peso das freguesias de São Sebastião da Pedreira e de São Jorge de Arroios é bem ilustrativo desse modo de crescimento. O *ensanche* permanecerá operacional até à urbanização a *Sul da Avenida Alferes Malheiro*, isto é, até Alvalade e até ao final da década de cinquenta, como refere Nuno Portas (1997: 117).

A segunda configuração refere-se à urbanização estruturada a partir das antigas vias de *entrada e saída da cidade*. Nesta época, a parcialização de lotes e a construção de edificado residencial era fortemente dependente das vias de circulação. Frequentemente, edificações resultantes de uma primeira vaga de suburbanização davam lugar a novas construções. O Bairro do Rego, adjacente à via-férrea de *cintura*, é exemplo deste processo. A análise de Luís Baptista (1987) mostra que uma primeira vaga edificatória realizada nas décadas de '10 e de '20 foi reconvertida, expandida e nalguns casos substituída nos anos '30 e '40. Também as estradas de Benfica, de Pedrouços ou o complexo de vias que de Santa Apolónia a Sacavém organizava a *saída* da cidade são bons exemplos de ocupações arrabaldinas nas quais se combinava residência, espaços de trabalho industrial e antigas quintas de recreio que mais tarde se urbanizaram e densificaram (Brito, 1976).

Por fim, uma terceira configuração da urbanização encontra-se bem expressa nas freguesias suburbanas com população superior a cinco mil habitantes — Carnaxide, Almada e Amadora, por exemplo. Como refere Teresa Barata Salgueiro:

«Entre as duas guerras novos desenvolvimentos suburbanos surgem em articulação com o progresso nos transportes colectivos como a Venda Nova, a Cova da Piedade, tal como Almada ligada por barco à Baixa, e outros núcleos residenciais 'de porta' como são Algés, e Moscavide, ou já um pouco mais afastada a Amadora. Quêluz também começa a desenvolver-se nesta época, embora o seu grande desenvolvimento, tal como o da Amadora, só se venha a verificar depois dos anos 40».

(Salgueiro, 2001: 44)

Globalmente, a imagem da concentração populacional na *Grande Lisboa* quando se inicia a década de 1940 permite recortar uma grande cidade e um conjunto de núcleos suburbanos de pequena dimensão num fundo de campos. Em Lisboa, este padrão de concentração e de articulação entre a frente urbana, os núcleos suburbanos e os arrabaldes será reforçado pelo Plano de Gröer (1948). O *sistema radio-concêntrico* que o plano tendeu a formalizar (Matias Ferreira, 1987) observar-se-á com nitidez na distribuição relativa a 1960.

Quadro 6
Concentração demográfica em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes em 1940 (distribuição relativa aos três primeiros quartis)

| Freguesia | População | Peso Relativo % | Peso Acumulado % |
|---------------------------|---------------|-----------------|------------------|
| São Sebastião da Pedreira | 78 838 | 8,1 | |
| Santa Isabel | 67 535 | 7,0 | 15,1 |
| São Jorge de Arroios | 49 498 | 5,1 | 20,2 |
| Penha de França | 38 455 | 4,0 | 24,2 |
| Santa Engrácia | 37 405 | 3,9 | 28,0 |
| Anjos | 35 152 | 3,6 | 31,7 |
| Alcântara | 33 747 | 3,5 | 35,1 |
| Ajuda | 28 340 | 2,9 | 38,1 |
| Santos-o-Velho | 25 224 | 2,6 | 40,7 |

Quadro 6 [continuação]

| | | | |
|--------------------------------|---------------|------------|-------------|
| <i>Conaço de Jesus</i> | 21 973 | 2,3 | 42,9 |
| <i>Barreiro</i> | 19 983 | 2,1 | 45,0 |
| <i>Santa Maria dos Olivais</i> | 18 210 | 1,9 | 46,9 |
| <i>Santa Maria de Belém</i> | 17 435 | 1,8 | 48,7 |
| Beato | 16 949 | 1,8 | 50,4 |
| <i>Pena</i> | 15 595 | 1,6 | 52,0 |
| <i>Lapa</i> | 15 508 | 1,6 | 53,6 |
| <i>Carnaxide</i> | 15 345 | 1,6 | 55,2 |
| <i>São Mamede</i> | 14 875 | 1,5 | 56,7 |
| <i>Benfica</i> | 13 905 | 1,4 | 58,2 |
| <i>Santa Catarina</i> | 13 778 | 1,4 | 59,6 |
| <i>Mercês</i> | 13 606 | 1,4 | 61,0 |
| <i>Montijo</i> | 12 287 | 1,3 | 62,3 |
| <i>Encarnação</i> | 11 388 | 1,2 | 63,5 |
| <i>Almada</i> | 10 755 | 1,1 | 64,6 |
| <i>Lumiar</i> | 10 634 | 1,1 | 65,7 |
| <i>São José</i> | 10 565 | 1,1 | 66,7 |
| <i>Vila Franca de Xira</i> | 10 305 | 1,1 | 67,8 |
| <i>Socorro</i> | 10 239 | 1,1 | 68,9 |
| <i>Amadora</i> | 9 762 | 1,0 | 69,9 |
| <i>São Vicente de Fora</i> | 9 280 | 1,0 | 70,8 |
| <i>Campo Grande</i> | 9 122 | 0,9 | 71,8 |
| <i>Cascais</i> | 8 549 | 0,9 | 72,7 |
| <i>São Domingos de Rana</i> | 8 315 | 0,9 | 73,5 |
| <i>São Paulo</i> | 8 068 | 0,8 | 74,3 |
| <i>Cova da Piedade</i> | 7 722 | 0,8 | 75,1 |
| | | (...) | |

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1960

Na estrutura urbana que se acabou de descrever, o crescimento urbano tendia sobretudo a assumir uma forma *lateral*. Quer isto dizer que ao edificado existente ia sendo acrescentado outro, na sua proximidade, sobretudo a distâncias que podiam ser vencidas a pé. O grande meio de transporte urbano da capital — o eléctrico — constituía um esquema de

circulação ao longo do qual se ia incrementando a actividade construtiva e acumulando população residente. Nos arredores, as vias-féreas organizavam um padrão de crescimento semelhante e igualmente compacto. Em redor das estações e no seu raio de acesso pedonal ir-se-ão fortalecendo os núcleos residenciais suburbanos. Em ambos os casos, a urbanização *tendia a seguir* as vias e os principais traçados, como bem identificou Solà-Morales (1997) para várias cidades europeias e Kenneth Jackson (1985) para as cidades norte-americanas. E *seguindo* as vias, e sobretudo as redes de transporte colectivo como o eléctrico, o tecido urbano *lateralizava-se* atingindo distâncias que face às paragens de transporte colectivo contribuíam para a manutenção da cidade pedestre — alargando o sentido da expressão utilizada na história urbana (Jackson, 1985). A frente urbana contígua aos arrabaldes deslocava-se progressivamente através da acção dos urbanizadores e construtores, tomando quintas e terrenos agrícolas, empurrando o campo e reduzindo o arrabalde — como bem estabelece Luis Baptista (1987). As três configurações de crescimento acima descritos contribuirão para o reforço deste processo em Lisboa e seus territórios envolventes ao longo dos anos '50 e '60.

A emergência da Metrópole de Lisboa (1960)

A imagem da concentração demográfica e da expansão da urbe que se obtém a partir do *XI Recenseamento Geral da População* dá a conhecer uma grande cidade que em seu redor polarizava subúrbios citadinos já com dimensão considerável. Verifica-se que o crescimento *lateral* da cidade e dos seus núcleos suburbanos persiste e se reforça. Mas verifica-se também que surgem lugares de concentração populacional que registam rápido crescimento e que indiciam a operatividade de *novas* formas de crescimento urbano. Marcas desta transformação encontram-se desde logo na demografia da região. Tal como acima se deixou expresso, em 1960, o limiar demográfico do *primeiro milhão de habitantes* encontrava-se já ultrapassado. Aos cerca de 802 mil habitantes da capital somam-se aqueles que residem na coroa contígua e nos núcleos suburbanos mais próximos: Algés, Moscavide, Amadora, Odivelas, Almada, Baixa da Banheira (Quadro 7). O edificado urbano começa a perpassar os limites administrativos de Lisboa e a alimentar uma embrionária continuidade construída.

Simultaneamente, no final da década de cinquenta, começa a emergir e a institucionalizar-se um entendimento *regional* de Lisboa (Baptista, 1999). Em 1959, o Ministério das Obras Públicas lança o *Plano Urbanístico do Desenvolvimento da Região de Lisboa, à la fois* marca e diagnóstico da suburbanização em curso. No domínio da habitação, e ainda na esfera da acção do Estado, a orientação para a escala regional também ganha forma. O texto do Decreto-lei 42.454 de 18 de Agosto de 1959, organizando o reforço do investimento nas *habitações de renda económica*, era bem explícito: aproveitar os interstícios formados pelas novas vias de circulação rodoviária para edificar habitação económica e ordenar o crescimento da cidade e da região (Nunes, 2007). Os primeiros grandes conjuntos residenciais de Lisboa – Olivais Norte e Olivais Sul – são originários desta iniciativa governamental. Novamente emerge o significado que esta *forma urbana* tem na objectivação e consequentemente na interpretação do processo de metropolização.

Do topo da distribuição da população residente no território que se tem vindo a analisar ressalta desde logo um dado importante: a mais populosa freguesia é, neste ano de 1960, a Amadora que à data registava cerca de 47 mil habitantes (Quadro 7). Seguem-se-lhe São Jorge de Arroios, Santo Contestável, Nossa Senhora de Fátima, Campolide, São João, Almada, Alcântara, Penha de França e Carnaxide. As cerca de 353 mil pessoas que residem nestas dez freguesias constituem um quarto da população da emergente Metrópole de Lisboa, constituída por cento e vinte e duas freguesias. De sublinhar a entrada para o primeiro quartil da distribuição da Amadora, de Almada e de Carnaxide – três freguesias pertencentes a concelhos vizinhos de Lisboa.

Significativamente, são freguesias *contíguas* a Lisboa. Os transportes colectivos facultavam-lhes fácil e económico acesso à cidade: o comboio na linha de Sintra, recém electrificado (1957); a linha de eléctrico na Estrada de Benfica, terminando nas *Portas*, frente à Venda Nova e à estrada que seguia para a Amadora; a frota de barcos para travessia do Tejo para Almada; e, por fim, a linha de eléctrico e a via-férrea para Algés e para o Dafundo.

Quadro 7
Concentração demográfica em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes em 1960 (distribuição relativa aos três primeiros quartis)

| Freguesia | População | Peso Relativo % | Peso Acumulado % |
|-------------------------|---------------|-----------------|------------------|
| Amadora | 47 355 | 3,4 | |
| São Jorge de Arroios | 46 506 | 3,4 | 6,8 |
| Santo Contestável | 39 199 | 2,9 | 9,7 |
| Nossa Senhora de Fátima | 35 262 | 2,6 | 12,3 |
| Campolide | 33 764 | 2,5 | 14,7 |
| São João | 32 466 | 2,4 | 17,1 |
| Almada | 31 523 | 2,3 | 19,4 |
| Alcântara | 30 625 | 2,2 | 21,6 |
| Penha de França | 28 420 | 2,1 | 23,7 |
| Carnaxide | 28 301 | 2,1 | 25,7 |
| Odivelas | 27 423 | 2,0 | 27,7 |
| São João de Deus | 24 943 | 1,8 | 29,6 |
| Ajuda | 24 541 | 1,8 | 31,3 |
| Cova da Piedade | 23 585 | 1,7 | 33,1 |
| Anjos | 23 572 | 1,7 | 34,8 |
| Barreiro | 23 433 | 1,7 | 36,5 |
| Benfica | 23 161 | 1,7 | 38,2 |
| Moscavide | 22 065 | 1,6 | 39,8 |
| Montijo | 21 947 | 1,6 | 41,4 |
| Santa Maria de Belém | 20 416 | 1,5 | 42,9 |
| Prazeres | 20 326 | 1,5 | 44,3 |
| São Domingos de Benfica | 20 137 | 1,5 | 45,8 |
| Beato | 20 129 | 1,5 | 47,3 |
| São João de Brito | 20 073 | 1,5 | 48,7 |
| Marvila | 20 001 | 1,5 | 50,2 |

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1960.

Quadro 7 [continuação]

| Freguesia | População | Peso Relativo % | Peso Acumulado % |
|---------------------------|-----------|-----------------|------------------|
| Alhos Vedros | 19 606 | 1,4 | 51,6 |
| Lapa | 19 464 | 1,4 | 53,0 |
| Campo Grande | 18 900 | 1,4 | 54,4 |
| São Sebastião da Pedreira | 17 259 | 1,3 | 55,7 |
| Alvalade | 16 619 | 1,2 | 56,9 |
| Queluz | 15 746 | 1,1 | 58,0 |
| Graça | 15 122 | 1,1 | 59,1 |
| Pena | 14 980 | 1,1 | 60,2 |
| Coração de Jesus | 14 974 | 1,1 | 61,3 |
| Santa Isabel | 14 950 | 1,1 | 62,4 |
| São Mamede | 13 888 | 1,0 | 63,4 |
| Santos-o-Velho | 13 788 | 1,0 | 64,4 |
| Mercês | 13 558 | 1,0 | 65,4 |
| Vila Franca de Xira | 13 404 | 1,0 | 66,4 |
| Cascais | 13 352 | 1,0 | 67,4 |
| Alcabideche | 12 725 | 0,9 | 68,3 |
| Alto do Pinha | 12 570 | 0,9 | 69,2 |
| Santa Maria dos Olivais | 11 896 | 0,9 | 70,1 |
| Santa Engrácia | 11 748 | 0,9 | 70,9 |
| Santa Catarina | 11 715 | 0,9 | 71,8 |
| São Vicente de Fora | 11 533 | 0,8 | 72,6 |
| Estoril | 11 193 | 0,8 | 73,4 |
| São José | 10 856 | 0,8 | 74,2 |
| Sacavém | 10 624 | 0,8 | 75,0 |
| | | (...) | |

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1960.

Já relativamente ao segundo quartil da distribuição, as quinze freguesias aí posicionadas confirmam o crescente relevo demográfico e urbano dos territórios circundantes à capital. Encimando o segundo quartil da distribuição está Odivelas, uma outra freguesia contígua a Lisboa. Em 1940, Odivelas estava posicionada no quarto quartil da distribuição e aí residiam cerca de 3.900 pessoas, vinte anos depois encontra-se à beira do primeiro quartil, alojando 27.400 pessoas. No terceiro quartil da distribuição encontram-se freguesias suburbanas já com um considerável peso demográfico. Eram à época os lugares do crescimento urbano nos arredores da capital – Alhos Vedros, Queluz, Cascais e Alcabideche, Sacavém. Contas feitas, metade da população residente na metrópole em formação, cerca de 685 mil pessoas reside em apenas vinte e cinco freguesias, revelando uma forte concentração quer na cidade de Lisboa, em territórios cada vez mais distantes do casco histórico, quer nos núcleos suburbanos que registam significativo crescimento face a 1940. Feitas as contas, um outro dado fundamental é de reter: cerca de um milhão de habitantes reside em cinquenta freguesias num território composto por cento e vinte e duas dessas unidades.

A consolidação metropolitana (1981)

Para a distribuição relativa ao ano de 1981 é necessário mobilizar uma escala de leitura vinculadamente metropolitana: quer pela dimensão demográfica das freguesias que lideram a distribuição, quer pelo tipo de concentração que se encontra patente, quer ainda, e em especial, pelo facto de neste território residirem 2 milhões e 280 mil pessoas, um acréscimo de 960 mil habitantes face ao ano de 1960. No lapso de duas décadas, Lisboa e os seus territórios vizinhos ultrapassam o limiar do *segundo milhão de habitantes* (Quadro 8).

No ano de 1981, o concelho de Lisboa registava 807 mil habitantes, os concelhos da margem norte, um milhão e quarenta e cinco mil habitantes e os da margem sul, quatrocentos e vinte e seis mil habitantes. Um novo concelho é criado, o concelho da Amadora, organizado em oito freguesias. A quase totalidade do seu território é originária da antiga freguesia da Amadora (CMA, 1990), anteriormente integrada na circunscrição administrativa de Oeiras. A criação deste concelho altera

significativamente a distribuição que se tem vindo a analisar. Com 163 mil habitantes no ano de 1981, o concelho da Amadora reunia 7,1% da distribuição demográfica que se tem vindo a trabalhar. É um valor ímpar neste território e expressa a forte concentração demográfica na antiga vila e na então novel cidade. Porém, ao estabelecer-se como unidade a *freguesia*, a população da Amadora ficou fraccionada em oito unidades, *desfazendo-se* uma importante imagem da concentração metropolitana nos arredores de Lisboa.

O território metropolitano de Lisboa era então composto por cento e trinta e três freguesias e um quarto da população residente concentrava-se em dez freguesias onde se alojavam 568 mil habitantes (Quadro 8). A comandar a ordenação encontrava-se então Odivelas, com cerca de 80 mil habitantes, mais 53 mil habitantes do que em 1960. As restantes nove freguesias eram Carnaxide, Cova da Piedade, Santa Maria dos Olivais, Benfica, Aqualva-Cacém, Queluz, Barreiro, Almada e Marvila.

De sublinhar que as três freguesias de Lisboa que se situam neste segmento da distribuição – Santa Maria dos Olivais, Benfica e Marvila – totalizam aproximadamente 150 mil habitantes e representam 19% por cento da população da capital em 1981. Duas delas, Santa Maria dos Olivais e Marvila, são predominantemente ocupadas por grandes conjuntos residenciais de origem pública, Olivais Norte, Olivais Sul e Chelas. São planos concebidos na década de sessenta do século XX que volvidos vinte anos evidenciam a operacionalidade dos grandes conjuntos residenciais na concentração demográfica e na urbanização de elevados contingentes populacionais.

Nas dezanove freguesias que formam o segundo quartil da distribuição encontram-se as outrora dominantes freguesias da capital – como São Jorge de Arroios, Campolide e Nossa Senhora de Fátima – que evidenciam perda de peso face a 1960. Em contrapartida, freguesias que correspondem a territórios cada vez mais longínquos da capital tomam posição dominante no segundo quartil da distribuição. É por exemplo o caso de Algueirão-Mem Martins, de Cascais, de São Domingos de Rana, de Oeiras e de Loures, a norte do Tejo, da Amora, de Corroios e da Baixa da Banheira, a sul do Tejo. Numericamente, metade da população residente na metrópole de Lisboa – um milhão e cento e quarenta mil pessoas – concentrava-se em vinte e nove freguesias, num total de cento e trinta e três destas unidades.

Quadro 8
Concentração demográfica em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes em 1981 (distribuição relativa aos três primeiros quartis)

| Freguesia | População | Peso Relativo % | Peso Acumulado % |
|---|---------------|-----------------|------------------|
| Odivelas (<i>Lumiar e Carnide</i>) | 84 624 | 3,7 | |
| Carnaxide | 78 583 | 3,5 | 7,16 |
| Cova da Piedade | 64 953 | 2,9 | 10,0 |
| Santa Maria dos Olivais | 61 941 | 2,7 | 12,7 |
| Benfica | 51 586 | 2,3 | 15,0 |
| Aqualva-Cacém | 49 445 | 2,2 | 17,2 |
| Queluz | 48 112 | 2,1 | 19,3 |
| Barreiro | 46 251 | 2,0 | 21,3 |
| Almada | 42 684 | 1,9 | 23,2 |
| Marvila | 40 689 | 1,8 | 25,0 |
| Oeiras (<i>e São Julião da Barra</i>) | 40 358 | 1,8 | 26,7 |
| São Domingos de Benfica | 39 209 | 1,7 | 28,4 |
| Algueirão Mem-Martins | 35 312 | 1,6 | 30,0 |
| Amora | 34 589 | 1,5 | 31,5 |
| São Jorge de Arroios | 33 610 | 1,5 | 33,0 |
| Loures | 32 874 | 1,4 | 34,4 |
| Falagueira-Venda Nova | 32 759 | 1,4 | 35,9 |
| Lumiar | 29 645 | 1,3 | 37,2 |
| Santo Contestável | 29 612 | 1,3 | 38,5 |
| Cascais | 29 389 | 1,3 | 39,7 |
| São Domingos de Rana | 29 342 | 1,3 | 41,0 |
| Baixa da Banheira | 28 780 | 1,3 | 42,3 |
| Mina | 28 427 | 1,3 | 43,5 |
| Sacavém | 27 945 | 1,2 | 44,8 |
| Ajuda | 27 664 | 1,2 | 46,0 |
| Montijo | 27 257 | 1,2 | 47,2 |
| Campolide | 26 655 | 1,2 | 48,3 |
| Nossa Senhora de Fátima | 26 437 | 1,2 | 49,5 |
| Corroios | 25 499 | 1,1 | 50,6 |

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1981

Quadro 8 [continuação]

| Freguesia | População | Peso Relativo % | Peso Acumulado |
|-----------------------|---------------|-----------------|----------------|
| Alcabideche | 25 473 | 1,1 | 51,7 |
| São João | 24 889 | 1,1 | 52,8 |
| Moscavide | 24 390 | 1,1 | 53,9 |
| Estoril | 24 312 | 1,1 | 55,0 |
| Averca do Ribatejo | 24 092 | 1,1 | 56,0 |
| Caparica | 23 620 | 1,0 | 57,1 |
| Domiaia | 23 261 | 1,0 | 58,1 |
| Venteira | 23 207 | 1,0 | 59,1 |
| Brandão | 22 968 | 1,0 | 60,1 |
| Penha de França | 22 772 | 1,0 | 61,1 |
| Alcântara | 22 697 | 1,0 | 62,1 |
| Rio de Mouro | 22 597 | 1,0 | 63,1 |
| São João de Brito | 20 728 | 1,0 | 64,0 |
| Beato | 20 718 | 1,0 | 64,9 |
| Parede | 20 094 | 0,9 | 65,8 |
| Camarate | 19 900 | 0,9 | 66,7 |
| Puço de Arcos | 19 645 | 0,9 | 67,5 |
| Póvoa de Santo Adrião | 19 386 | 0,9 | 68,4 |
| Vila Franca de Xira | 19 318 | 0,9 | 69,2 |
| Arrentela | 18 765 | 0,8 | 70,0 |
| Anjos | 18 283 | 0,8 | 70,8 |
| São João da Talha | 18 273 | 0,8 | 71,7 |
| Lavradio | 18 252 | 0,8 | 72,5 |
| Vialonga | 17 922 | 0,8 | 73,2 |
| São João de Deus | 17 912 | 0,8 | 74,0 |
| Santa Maria de Belém | 17 057 | 0,8 | 74,8 |
| Belas | 16 838 | 0,7 | 75,5 |
| | | (...) | |

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1981

Algumas das mais populosas freguesias da metrópole de Lisboa eram *unidades administrativas de criação recente* o que denota a importância adquirida por territórios que pouco tempo antes eram um arrabalde de núcleos suburbanos mais antigos. O curso demográfico e urbano da freguesia da Aqualva-Cacém é ilustrativo da *explosiva* urbanização dos arredores e dos subúrbios citadinos de Lisboa. Em 1960, aquela freguesia alojava cerca de 7 mil habitantes e em 1981 eram recenseados 45 mil habitantes.

Face a 1960, o carácter metropolitano da concentração evidenciava-se sobretudo nos corredores de expansão urbana que se densificam e que são cada vez mais ocupados por edificado residencial. Evidencia-se também na configuração assumida pela urbanização na qual núcleos residenciais cada vez mais penetrantes no *hinterland* lisboeta adquirem extensão edificada e escala demográfica. Os três primeiros quartis da distribuição mostram bem como os lugares da concentração demográfica nos arredores de Lisboa se multiplicaram e qual o peso *suburbano* e *metropolitano* que adquiriram face ao concelho de Lisboa. A distribuição relativa ao ano de 1981 dá sinais da operatividade do crescimento urbano através de *grandes conjuntos habitacionais*, sobretudo na expansão e consolidação demográfica da frente urbana da capital. Porém, como se verá adiante quando se analisar a urbanização da Amadora, a frente urbana dos anos '60 e '70 era plural na sua composição. Para além dos grandes conjuntos residenciais, integrava loteamentos clandestinos, bairros de barracas e urbanizações «marginais».

Lisboa Metrópole (2001)

Para o ano de 2001, a imagem da concentração populacional que se obtém é ainda mais polarizada pelos territórios suburbanos lisboetas. Nas cento e setenta e quatro freguesias que compunham o território que se tem vindo a analisar residiam cerca de dois milhões e quatrocentas mil pessoas. Um quarto desta população concentra-se em treze freguesias (Quadro 9). A mais populosa freguesia da metrópole de Lisboa é Aqualva-Cacém, com cerca de 81 mil habitantes. Juntam-se-lhe, no primeiro quartil da distribuição, Algueirão Mem-Martins, Odivelas, Amora, Corroios, Santa Maria dos Olivais, Rio de Mouro, São Domingos de Rana, Benfica, Marvila, Lumiar, Oeiras e São Domingos de Benfica.

Quadro 9
Concentração demográfica em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes em 2001 (distribuição relativa aos três primeiros quartis)

| Freguesias | População | Peso Relativo % | Peso Acumulado |
|------------------------------------|--------------|-----------------|----------------|
| <i>Aguilva-Cacém</i> | 81845 | 3,4 | |
| <i>Algueirão Mem-Martins</i> | 62557 | 2,6 | 6 |
| <i>Odivelas (Lumiar e Carnide)</i> | 53449 | 2,2 | 8,2 |
| <i>Amora</i> | 50991 | 2,1 | 10,4 |
| <i>Corroios</i> | 46475 | 1,9 | 12,3 |
| <i>Santa Maria dos Olivais</i> | 46410 | 1,9 | 14,2 |
| <i>Rio de Mouro</i> | 46022 | 1,9 | 16,1 |
| <i>São Domingos de Rana</i> | 43991 | 1,8 | 18 |
| <i>Benfica</i> | 41368 | 1,7 | 19,7 |
| <i>Marvila</i> | 38767 | 1,6 | 21,3 |
| <i>Lumiar</i> | 37693 | 1,6 | 22,9 |
| <i>Oeiras</i> | 34851 | 1,5 | 24,3 |
| <i>São Domingos de Benfica</i> | 33678 | 1,4 | 25,7 |
| <i>Cascais</i> | 33255 | 1,4 | 27,1 |
| <i>Alcabideche</i> | 31801 | 1,3 | 28,4 |
| <i>Alverca do Ribatejo</i> | 29086 | 1,2 | 29,6 |
| <i>Arrentela</i> | 28609 | 1,2 | 30,8 |
| <i>Massamá</i> | 28176 | 1,2 | 32 |
| <i>Queluz</i> | 27913 | 1,2 | 33,2 |
| <i>Póvoa de Santa Iria</i> | 24277 | 1,0 | 34,2 |
| <i>Loures</i> | 24237 | 1,0 | 35,2 |
| <i>Ponteinha</i> | 24023 | 1,0 | 36,2 |
| <i>Estoril</i> | 23769 | 1,0 | 37,2 |
| <i>Baixa da Banheira</i> | 23712 | 1,0 | 38,2 |
| <i>Paço de Arcos</i> | 23496 | 1,0 | 39,1 |
| <i>Montijo</i> | 22915 | 1,0 | 40,1 |
| <i>Monte Abraão</i> | 22041 | 0,9 | 41 |
| <i>Linda-a-Velha</i> | 21952 | 0,9 | 41,9 |
| <i>Santo António do Cavaleiros</i> | 21947 | 0,9 | 42,8 |
| <i>Carnaxide</i> | 21354 | 0,9 | 43,7 |

Quadro 9 [continuação]

| | | | |
|-----------------------------|--------------|------------|-------------|
| <i>Laranjeiro</i> | 21175 | 0,9 | 44,6 |
| <i>Belas</i> | 21172 | 0,9 | 45,5 |
| <i>Cova da Piedade</i> | 21154 | 0,9 | 46,4 |
| <i>São Brás</i> | 20694 | 0,9 | 47,2 |
| <i>Damão</i> | 20590 | 0,9 | 48,1 |
| <i>Alto do Seixalinho</i> | 20522 | 0,9 | 48,9 |
| <i>Charneca de Caparica</i> | 20418 | 0,8 | 49,8 |
| <i>Carcavêlos</i> | 20037 | 0,8 | 50,6 |
| <i>Ventosa</i> | 19607 | 0,8 | 51,4 |
| <i>Algés</i> | 19542 | 0,8 | 52,3 |
| <i>Almada</i> | 19513 | 0,8 | 53,1 |
| <i>Caparica</i> | 19327 | 0,8 | 53,9 |
| <i>Carnide</i> | 18989 | 0,8 | 54,7 |
| <i>Mina</i> | 18915 | 0,8 | 55,5 |
| <i>Camarate</i> | 18821 | 0,8 | 56,2 |
| <i>Vila Franca de Xira</i> | 18442 | 0,8 | 57 |
| <i>São João da Talha</i> | 17970 | 0,7 | 57,8 |
| <i>Ajuda</i> | 17958 | 0,7 | 58,5 |
| <i>Parede</i> | 17830 | 0,7 | 59,2 |
| <i>Sacavém</i> | 17659 | 0,7 | 60 |
| <i>Santa Iria da Azóia</i> | 17571 | 0,7 | 60,7 |
| <i>Santo Contestável</i> | 17553 | 0,7 | 61,4 |
| <i>São Jorge de Arroios</i> | 17404 | 0,7 | 62,2 |
| <i>São João</i> | 17073 | 0,7 | 62,9 |
| <i>Moita</i> | 16727 | 0,7 | 63,6 |
| <i>Feijó</i> | 16072 | 0,7 | 64,2 |
| <i>Buraca</i> | 16061 | 0,7 | 64,9 |
| <i>Campolide</i> | 15927 | 0,7 | 65,6 |
| <i>Ramada</i> | 15770 | 0,7 | 66,2 |
| <i>Brandão</i> | 15647 | 0,7 | 66,9 |
| <i>Reboleira</i> | 15543 | 0,6 | 67,5 |
| <i>Vialonga</i> | 15471 | 0,6 | 68,2 |
| <i>Portela</i> | 15441 | 0,6 | 68,8 |

Quadro 9 [continuação]

| | | | |
|-------------------------|--------------|------------|-------------|
| Nossa Senhora de Fátima | 15291 | 0,6 | 69,4 |
| Póvoa de Santo Adrião | 14704 | 0,6 | 70,1 |
| Alcântara | 14443 | 0,6 | 70,7 |
| Falagueira-Venda Nova | 14436 | 0,6 | 71,3 |
| Alfornelos | 14305 | 0,6 | 71,9 |
| Beato | 14241 | 0,6 | 72,4 |
| Porto Salvo | 13724 | 0,6 | 73 |
| Penha de França | 13722 | 0,6 | 73,6 |
| São João de Brito | 13449 | 0,6 | 74,2 |
| Lavradio | 13051 | 0,5 | 74,7 |
| Altos Vedros | 12614 | 0,5 | 75,2 |

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 2001

Nestas treze freguesias residem 618 mil pessoas. Adicionando-lhes as vinte e cinco freguesias que formam o segundo quartil da distribuição, e os 618 mil habitantes que aí residiam em 2001, obtém-se uma imagem nítida da concentração populacional na metrópole de Lisboa: é ao longo das principais *linhas férreas* — linha de Sintra, Cascais, Azambuja e Sul do Tejo — e principais rodovias — A1 e A2, A5 e A8, Segunda Circular e Eixo Norte Sul, CRIL e CREL — e num território formado por trinta e oito freguesias, num total de cento e setenta e quatro, que se concentra metade da população da metrópole, cerca de um milhão e 200 mil habitantes (Quadro 9).

De entre estas trinta e oito freguesias, apenas cinco pertencem à circunscrição administrativa de Lisboa — Santa Maria dos Olivais, Benfica, Marvila, Lumiar e São Domingos de Benfica — e situam-se no primeiro quartil da distribuição. Somente no terceiro quartil se encontram outras freguesias *alfacinhas*. A ausência de freguesias lisboetas no segundo quartil da distribuição expressa bem o progressivo *enmacemento demográfico* do concelho *central* da metrópole face à escala que os subúrbios metropolitanos tendem a evidenciar. A posição das freguesias lisboetas na distribuição traduz uma condição morfológica e demográfica *tensa*. Por um lado, integram um concelho que evidencia uma forte densidade construtiva mas, por outro lado, essa elevada

densidade do edificado coexiste com uma fraca e tendencialmente decrescente densidade residencial que se alastra pela cidade Lisboa. Em contrapartida, a distribuição é reveladora da concentração demográfica nas freguesias dos arredores da capital, tanto na margem norte como na margem sul do Tejo, recortando com precisão a sua importância enquanto *facto metropolitano*.

As quatro imagens compostas reforçam o valor da hipótese segundo a qual a *morfogénese* da metrópole de Lisboa se define na década de 1960, ganha forma nos anos de 1960 e 1970 através de um volumoso e intenso processo de suburbanização e se consolida nos anos de 1980 e 1990.

Uma aproximação à divisão social do espaço metropolitano de Lisboa

As metrópoles podem ser vistas como territórios onde a divisão do trabalho apresenta um elevado e elaborado recorte (Bassand, 1997). A análise ao processo de metropolização tem feito uso de uma diversidade de indicadores, organizáveis em duas grandes tendências: de um lado, uma orientação da observação para a sectorização da actividade económica e para a procura de trabalho por parte das empresas e instituições (Buisson, 1999), de outro, a discussão acerca da validade das teses da polarização social e da dualização e segregação urbanas. (Hamnett, 2001).

Dada a natureza *morfogenética* da questão que alimenta este trabalho — a relação entre os grandes conjuntos residenciais e a emergência e estruturação do território metropolitano de Lisboa — seleccionaram-se indicadores que oferecem uma breve aproximação à divisão social do espaço metropolitano em termos de residência e que simultaneamente constituem uma imagem do *tipo* e do *grau* de «concentração de recursos materiais e organizacionais» que distingue as metrópoles (Ascher, 2000) e que permitem analisar o caso lisboeta nos anos da sua constituição metropolitana.

Um primeiro dado vem ao encontro da hipótese de que nos anos de 1960 se está numa fase embrionária do processo de metropolização da capital portuguesa. Constatou-se que Lisboa e os seus territórios limítrofes

acolhiam 18% dos activos a exercer um profissão no continente (Quadro 10). A composição deste *segmento regional da população activa* relativo a 1960 exprime bem o tipo de concentração que a maior cidade portuguesa à época exigia, produzia e reproduzia. As actividades e funções dirigentes especializadas sediadas neste território, e mais concretamente em Lisboa, traduziam-se no facto de mais de um terço dos *profissionais liberais* e dos *quadros dirigentes* e mais de metade dos *empregados de escritório* do Continente residirem em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes. A centralidade de actividades relacionadas com as comunicações e com os transportes fica bem expressa no facto de 37,5% dos trabalhadores do continente a operarem nestes sectores residirem na capital. Já a *Grande Lisboa* operária não assumia um peso muito considerável, o que não significa que em certas zonas a sobre-representação de operários não atingisse níveis bastante elevados tendo em conta a sua proporção na aglomeração. Globalmente, a composição da população activa em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes destaca a sua *centralidade* em termos de funções de coordenação e de controlo e execução.

Quadro 10
Proporção dos activos do continente, por profissões, a residir em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes (1960)
[percentagem em linha]

| Grupos de Profissões | Metrópole de Lisboa |
|---|---------------------|
| <i>Profissionais liberais, técnicos e equiparados</i> | 36,9 |
| <i>Directores e Quadros administrativos superiores</i> | 36,7 |
| <i>Empregados de escritório</i> | 53,5 |
| <i>Comerciantes e vendedores</i> | 31,9 |
| <i>Agricultores, pescadores e equiparados</i> | 2,5 |
| <i>Mineros, operários de pedreiras e equiparados</i> | 7,2 |
| <i>Trabalhadores dos transportes e das comunicações</i> | 37,5 |
| <i>Operários qualificados, especializados e não especializados</i> | 23,9 |
| <i>Trabalhadores especializados dos serviços, desportos e actividades recreativas</i> | 34,6 |
| <i>Profissões mal definidas</i> | 16,7 |
| População activa face ao total do Continente | 18,6 |

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1960.

Nos vinte anos seguintes, esta tendência adquire maior expressão. O ano de referência é agora 1981 (Quadro 11). Por um lado, as categorias relativas às actividades de direcção e de trabalho *quadro* e às ocupações intelectuais e científicas apresentam um valor que representa cerca de dois quintos do total do continente – o que indicia a consolidação do processo de metropolização enquanto concentração de recursos e de formas organizacionais diferenciadas e orientadas para a direcção e produção de serviços especializados. Por outro lado, o peso dos grupos de profissões *Empregados de Escritório, Comerciantes e Vendedores* e *Pessoal dos Serviços* mostra como neste território as actividades terciárias assumiam lugar preponderante e como nas metrópoles a divisão do trabalho é exigente ao nível das funções técnicas intermédias, das tarefas administrativas e do vasto leque de comércio e de serviços pessoais.

Quadro 11
Proporção dos activos do continente, por profissões em Lisboa e seus concelhos limítrofes (1981)
[percentagem em linha]

| Grupos de Profissões | Metrópole de Lisboa |
|---|---------------------|
| <i>Especialistas das profissões científicas, técnicas, liberais e similares</i> | 40,9 |
| <i>Quadros superiores da administração pública e privada</i> | 37,1 |
| <i>Empregados de escritório</i> | 46,7 |
| <i>Comerciantes e vendedores</i> | 33,5 |
| <i>Trabalhadores especializados nos serviços</i> | 42,7 |
| <i>Agricultores, criadores de animais, pescadores e similares</i> | 2,2 |
| <i>Operários, Artífices e similares, Operadores de instalações, máquinas e montagem</i> | 26,6 |
| <i>Trabalhadores não qualificados</i> | 23,0 |
| População activa face ao total do Continente | 26,5 |

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1981.

Em conjunto, as duas distribuições remetem para a ascensão das «classes médias urbanas» enquanto população metropolitana de referência, tal como argumenta Alain Bourdin:

«L'expression est ici employée par commodité, car son existence comme classe, et même comme groupe n'est pas établie. Ses manières de faire société, de gérer des intérêts communs, d'organiser une action collective, de développer des éléments de conscience commune, sont cependant très spécifiques et cohérentes avec la logique d'une civilisation des individus. Cet ensemble, maintenant très nombreux dans les grandes agglomérations des pays riches rassemble des diplômés, possédant une véritable qualification professionnelle, habituellement dans les secteurs des services, de l'immatériel et de la production intellectuelle, des nouvelles technologies. Il est fortement mondialisé: on le retrouve sous de formes un peu différentes et surtout en proportions variables dans les métropoles de pratiquement toutes les régions du monde.» (Bourdin, 2005: 14)

Em 2001, o segmento regional da população activa residente na metrópole de Lisboa apresenta-se ligeiramente mais equilibrado na concentração de certos grupos de profissões face à sua distribuição no continente português (Quadro 12). Poder-se-á estar perante um triplo efeito. Por um lado, alterações na classificação estatística induzem recortes nos grupos de profissões que alteram as condições de leitura da sua *morfologia* (Bourdieu, 1978), tanto à escala nacional como regional. Por outro lado, sabe-se que os efeitos da metropolização se fazem sentir na estruturação de vastos territórios regionais. A polarização exercida pelas cidades de Lisboa e do Porto, bem como pelas suas áreas de influência, tende a perpassar espaços cada vez mais extensos, bem para lá dos seus concelhos mais próximos, o que implica certamente uma redistribuição espacial de actividades produtivas e de localizações residenciais. Por outro lado ainda, a urbanização do continente concentrou actividades e funções mais qualificadas ao longo da estrutura urbana nacional, tendo-se diversificado os lugares de residência dos activos mais qualificados. Para além da metrópole de Lisboa e da região do Porto, a atenção analítica deva ser orientada para o que Luís Baptista (1994) designa como «zona de transição»: os concelhos não metropolitanos situados ao longo da faixa litoral do continente entre Setúbal e Viana do Castelo. Num trabalho recente, Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral (2007) vão de encontro a essa hipótese e observam tendências de extensão da urbanização e de fixação de população em actividades metropolitanas ao longo

de territórios que não os das duas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

Quadro 12
Proporção dos activos do continente, por profissões em Lisboa e seus concelhos limítrofes (2001)
[percentagem em linha]

| Grupos de Profissões | Metrópole de Lisboa |
|---|---------------------|
| Quadros Superiores da Administração Pública, Dirigentes e Q. Superiores de Empresas | 27,7 |
| Especialistas das Profissões Intelectuais e Científicas | 38 |
| Técnicos e Profissionais de Nível Intermédio | 36,1 |
| Pessoal Administrativo e Similares | 36,1 |
| Pessoal dos Serviços e Vendedores | 29,3 |
| Agricultores e Trabalhadores Qualificados da Agricultura e Pescas | 4,6 |
| Operários, Artífices e Trabalhadores Similares | 16,9 |
| Operadores de Instalações e Máquinas e Trabalhadores da Montagem | 15,7 |
| Trabalhadores não Qualificados | 26,1 |
| População activa face ao total do Continente | 26,1 |

Fonte: INE, Censos 2001.

Não obstante, no início do século XXI, a metrópole de Lisboa constituía-se como o *maior pólo empresarial do país* (Ferrão *et al.*, 2003). No seu interior estava sediado cerca de um terço do total das empresas nacionais (Julião, 2003). A sua população activa surgia como a melhor qualificada em relação ao perfil da população do continente. A constatação de João Ferrão e colaboradores (2003: 179) é esclarecedora da metropolização de Lisboa:

«A percentagem de assalariados com um nível superior de ensino era, em 1997, de 32% para o conjunto da área metropolitana de Lisboa. Este valor é substancialmente superior à média nacional (20%) e também à média da própria área metropolitana de Lisboa verificada há escassos cinco anos (27%). O processo de modernização da economia portuguesa ocorreu a partir de meados dos anos 60, a concentração de funções de comando de entidades públicas e privadas, a existência

da maior concentração de consumo do país e ainda a importância das grandes infra-estruturas de internacionalização, explicam este perfil de qualificação, claramente positivo em termos nacionais.»

Nos momentos de morfogénese e consolidação da metrópole de Lisboa verificava-se já uma significativa polarização dos grupos profissionais nos domínios dos serviços e da direcção e controlo. Como é que essa polarização se traduzia na divisão social do espaço da aglomeração? O Quadro 13 apresenta uma aproximação ao problema, dando conta da distribuição, para ano de 1960, de certos grupos socioeconómicos no concelho de Lisboa e nos dois grupos de concelhos com que se tem vindo a elaborar a análise.

Quadro 13
População activa por grupo sócio-económico, residente em Lisboa e nos concelhos da margem norte e margem sul do Tejo em 1960
[percentagem em coluna]

| Grupos Sócio-económicos | Metrópole de Lisboa | Lisboa | Margem Norte | Margem Sul |
|---|---------------------|---------|--------------|------------|
| <i>Profissões Liberais e Similares</i> | 5,4 | 6,8 | 3,5 | 2,2 |
| <i>Directores de Empresas e Chefes de Serviços</i> | 1,5 | 1,9 | 0,9 | 0,3 |
| <i>Empregados n.e.*</i> | 20,5 | 23,9 | 16,5 | 13,3 |
| <i>Mestres, Condutores, Operários Especializados e Qualificados</i> | 19,8 | 21,5 | 18,2 | 14,8 |
| <i>Operários n.e.*</i> | 24,1 | 17 | 31,2 | 42,5 |
| <i>Trabalhadores de Serviços Domésticos, Pessoais e Similares</i> | 13 | 16,9 | 8,4 | 4 |
| <i>Outros Activos n.e.*</i> | 3,2 | 3 | 3,5 | 3,8 |
| <i>Total</i> | 87,5 | 91 | 82,2 | 80,9 |
| <i>Efectivos</i> | 605 624 | 368 225 | 155 918 | 81 561 |

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1960

* n.e. = não especificado

Em termos numéricos e territoriais, dos cerca de 605 mil activos então residentes no território da aglomeração de Lisboa, 61% residia em Lisboa, 26% nos concelhos da situados na margem norte do Tejo e 13% nos concelhos a sul do Tejo, seguindo a *forma* da grande cidade rodeada por núcleos suburbanos em crescimento.

Tendo como valor de referencia a distribuição de cada grupo sócio-económico na *aglomeração de Lisboa*, verifica-se que a capital apresentava uma forte sobre-representação residencial de *Profissionais Liberais* e de activos a desempenharem *funções de direcção* e de *chefia* face aos concelhos da margem norte e da margem sul do Tejo. Lisboa era também o concelho de residência para uma maior proporção de *empregados* e de *mestres, condutores e operários especializados* comparativamente aos dois conjuntos de concelhos vizinhos. A urbe lisboeta surgia, nestes anos em que constituía uma *grande cidade* rodeada de *subúrbios citadinos em crescimento* em vias de se formar como metrópole, como um território que polarizava a residência das categorias assalariadas mais qualificadas relativamente ao seu território envolvente. A distinção entre os concelhos a norte e a sul do Tejo traduz-se na abundância relativa de operariado não qualificado e, concomitantemente, na escassez relativa dos grupos com mais recursos culturais e económicos.

Descendo à escala do concelho e do «centro urbano» torna-se patente a apurada e complexa divisão social do espaço da aglomeração nos alvares da década de '60. Fazendo uso do *ratio* entre o número de *Profissionais Liberais e Similares* e *Directores de Empresas e Chefes de Serviço*, de um lado, e de *Empregados não especificados, Mestres, Condutores, Operários Especializados e Qualificados e Operários não especificados*, de outro, obtém-se uma imagem mais detalhada da tendência de especialização residencial dos diversos concelhos em 1960 (Quadro 14).

Quadro 14
Número de Profissionais Liberais e Quadros, por cada 10 Empregados e Operários em Lisboa e seus concelhos limítrofes (1960)

| Concelhos e 'Centros Urbanos' | Número de Profissionais Liberais e Quadros, por cada 10 Empregados e Operários |
|-------------------------------------|--|
| Lisboa | 1,41 |
| Cascais | 1,26 |
| Algés (centro urbano) * | 1,16 |
| Queluz (centro urbano) * | 0,94 |
| Sintra | 0,83 |
| Oeiras | 0,81 |
| Amadora (centro urbano) * | 0,65 |
| Barreiro | 0,61 |
| Almada (centro urbano) * | 0,51 |
| Vila Franca de Xira | 0,38 |
| Almada (concelho) | 0,37 |
| Alcochete | 0,30 |
| Loures | 0,28 |
| Cova da Piedade (centro urbano) * | 0,27 |
| Seixal | 0,21 |
| Moita | 0,17 |
| Baixa da Banheira (centro urbano) * | 0,10 |

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1960.

* Centro Urbano corresponde a uma unidade territorial com mais de 10 mil habitantes, de acordo com a definição estatística do Recenseamento de 1960.

A grande tendência da divisão social do espaço da emergente metrópole de Lisboa encontra-se expressa e evidência a diversidade na composição social de cada um dos concelhos. A ordenação da distribuição é liderada pelos concelhos de Lisboa e de Cascais e pelos «centros urbanos» de Algés e de Queluz – o que mostra como estes territórios tendiam já a ser eleitos como destinos residenciais das *classes médias urbanas em emergência*, no sentido que Alain Bourdin (2005: 14) atribui a esta expressão. Patente fica também a escassez relativa dos *Profissionais Liberais e Quadros* na estrutura de cada concelho

e a sua importância como *marcador distintivo* de Lisboa e das zonas residenciais suburbanas da *Linha de Cascais* e de Queluz.

Em 2001, a imagem da composição social do território de Lisboa e seus concelhos limítrofes permite recortar duas grandes linhas de força na divisão social do espaço metropolitano (Quadro 15). Antes de mais, importa ter em conta que nesse ano residiam em Lisboa 22% dos activos considerados, nos concelhos da margem norte do Tejo 58% e nos concelhos da margem sul do Tejo 21%. Importa igualmente ter em conta que os critérios de classificação estatística utilizados no *Censos 2001* são distintos daqueles utilizados no Recenseamento Geral da População de 1960.

Quadro 15
População activa por grupo sócio-económico, residente em Lisboa e nos concelhos da margem norte e margem sul do Tejo em 2001
[Porcentagem em coluna]

| Grupos Socio-económicos | Metrópole de Lisboa | Lisboa | Margem Norte | Margem Sul |
|--|---------------------|--------|--------------|------------|
| Directores e quadros dirigentes do estado e empresas | 3,3 | 5 | 3,1 | 2 |
| Dirigentes de pequenas empresas e organizações | 0,5 | 0,6 | 0,5 | 0,4 |
| Quadros intelectuais e científicos | 10,7 | 18,1 | 9,1 | 7,4 |
| Quadros técnicos e intermédios | 9,5 | 9,4 | 9,7 | 9,1 |
| Quadros administrativos intermédios | 2,1 | 2,3 | 2,2 | 1,6 |
| Empregados administrativos do comércio e serviços | 27,4 | 24,9 | 28,4 | 27,4 |
| Operários qualificados e semi-qualificados | 16,7 | 11 | 17,4 | 20,6 |
| Trabalhadores adm. do comércio e serviços não qualificados | 11,7 | 12,7 | 11,5 | 11,1 |
| Operários não qualificados | 2,3 | 1,4 | 2,5 | 2,7 |
| Outras pessoas activas, n.e | 1,7 | 1,7 | 1,6 | 2,1 |
| Total | 85,9 | 87,3 | 86 | 84,4 |
| Efectivos | 1258334 | 271428 | 724288 | 262618 |

Fonte: INE, Censos 2001.

Em primeiro lugar, e à grande escala, ou seja, entre Lisboa e os dois conjuntos de concelhos considerados, margem norte e margem sul do Tejo, verifica-se uma tendência para a homogeneização: a representação dos grupos *Empregados Administrativos e dos Serviços e Trabalhadores Administrativos do Comércio e Serviços não Qualificados* não apresenta diferenças significativas face aos valores obtidos para o território da metrópole. A esta homogeneidade nas categorias mais fracamente qualificadas opõe-se uma interessante tendência: a da *sobre-representação* no concelho de Lisboa dos grupos sócio-económicos associados a competências escolares e profissionais mais recortadas e diferenciadas. Os territórios da margem norte do Tejo acompanham Lisboa nesta tendência, reproduzindo assim a *antiga* distinção entre os dois grandes grupos de concelhos limítrofes a Lisboa, cada um em sua margem do Tejo.

Quadro 16
Número de Quadros, por cada 10 Empregados e Operários em Lisboa e seus concelhos limítrofes (2001)

| | Número de Quadros* por cada 10 Empregados e Operários |
|---------------------|---|
| Oeiras | 8 |
| Lisboa | 7.1 |
| Cascais | 5.9 |
| Almada | 4.1 |
| Amadora | 3.7 |
| Sintra | 3.6 |
| Barreiro | 3.3 |
| Seixal | 3.3 |
| Loures | 3.3 |
| Vila Franca de Xira | 3.1 |
| Odivelas | 3.1 |
| Alcochete | 2.9 |
| Montijo | 2.7 |
| Moita | 2.2 |

Fonte: INE, Censos 2001

* Directores e quadros dirigentes do estado e empresas, Dirigentes de pequenas empresas e organizações, Quadros intelectuais e científicos, técnicos e administrativos intermédios.

O Quadro 16 apresenta, para cada concelho e para o ano de 2001, o *ratio* entre o número de *Quadros e Dirigentes* e o número de *Empregados e Operários*. Uma importante tendência de especialização residencial dos territórios de Lisboa e da *linha de Cascais* encontra-se expressa. O concelho de Oeiras, onde se verifica *uma relação numérica* predominante dos grupos *Quadro*, parece liderar um processo de *emburguesamento* do espaço urbano – na expressão de Michel Pinçon e Monique Pinçon-Charlot (2004) – que se estende do concelho de Lisboa até Cascais. Todavia, deve ter-se em conta o *efeito de escala* que os valores apurados à escala do *concelho* apresentam pois o recorte concelhio tende a ocultar significativa heterogeneidade social interna tornada observável à escala das freguesias.

O destino dos subúrbios metropolitanos

Em *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*, obra publicada em 1987, Robert Fishman argumenta que a história dos subúrbios norte-americanos termina quando condições tecnológicas associadas à circulação e à comunicação refizeram territórios predominantemente residenciais em regiões com vocação e uso produtivo e lúdico. Para Fishman, a forma urbana que dos anos de 1970 em diante emergiu nos territórios suburbanos norte-americanos deve ser apreendida enquanto *technoburb*. Com a expansão e disseminação de tecnologias de informação e comunicação, a localização de actividades económicas adquire e desenvolve independência face às centralidades urbanas anteriormente estabelecidas. A inserção territorial da *technoburb* é a *multi-centred region*, um território estruturado ao longo de vias de circulação rodoviária e de corredores de expansão que pode atingir mais de uma centena de quilómetros de extensão. *Technocity* e *technoburb* são designações que remetem para o facto de as funções urbanas se encontrarem cada vez dispersas ao longo de paisagens que, como refere Fishman, não são nem urbanas, nem rurais, nem suburbanas.

Num artigo publicado em 1993, Manuel Castells argumenta que as áreas metropolitanas europeias têm vindo a ser redesenhadas por novas relações entre *centros e periferias*. Aplicando a grelha analítica da *sociedade da informação* e combinando-a com uma fina análise à globalização económica e às tendências sociais europeias, o autor

aprende e interpreta o modo como processos globais originam e simultaneamente encontram resistência e oposição nas formas urbanas e nos processos sociais que lhe subjazem. A pluralidade espacial metropolitana das maiores cidades europeias é passada em revista. Se acerca dos arredores, o autor identifica tendências de segmentação social e territorial, acerca dos centros, é salientada a importância que complexos processos fundiários, económicos e sociais têm vindo a ter na produção de condições de marginalidade social, de apropriações por sectores da contra-cultura e de processos de *gentrificação* (Castells, 2000 [1993]).

Nos espaços centrais das metrópoles, os símbolos e as estruturas da *global city* – alargando o sentido da expressão cunhada por Saskia Sassen (1991) – têm vindo a adquirir elevada visibilidade. A banca e os serviços financeiros, as sedes de grandes empresas, as grandes escolas de gestão e administração, as companhias de advocacia e publicidade de renome mundial, as empresas produtoras de serviços de gama alta e as sedes e filiais de organismos e instituições internacionais reordenam e reforçam tanto as mais recentes como as históricas centralidades urbanas. Mas importa ter em conta, como salienta Peter Marcuse (2006), que segmentos dessas estruturas materiais e simbólicas também se encontram nos arredores – sob a forma de *back-offices* mas igualmente sob a forma de espaços dedicados às complexas redes de circulação de pessoas, bens e informações.

Em Lisboa, como noutras grandes cidades europeias, as mudanças nas infra-estruturas de comunicação e transporte favoreceram a divisão do trabalho organizacional e incrementaram a circulação de bens, informações e pessoas entre os antigos e os novos espaços de trabalho nos territórios metropolitanos. Daí que nos arredores da capital portuguesa se observem vastas estruturas de *back-office* mas igualmente sedes de empresas; *campus* universitários, laboratórios e espaços industriais de ponta mas igualmente campos de golfe; grandes superfícies comerciais e grandes superfícies cultivadas e exploradas por agro-indústria intensiva; lugares turísticos e lugares de lazer, mas também lugares de acumulação e distribuição de mercadorias – *hubs*, entrepostos e armazéns. Em suma, espaços que polarizam procura de mão-de-obra para actividades variadas e que exigem igualmente força de trabalho para a sua manutenção e para os serviços às empresas e populações operando nos subúrbios metropolitanos.

Segundo Teresa Barata Salgueiro (2001), estas mudanças são contemporâneas de profundo processo de deslocalização industrial que perpassa a metrópole de Lisboa. Não só as estruturas produtivas tendem a eleger localizações aparentemente mais *excêntricas* – porém, de acordo com o *facto metropolitanano* – como são acompanhadas pelas estruturas de apoio: armazenagem, distribuição, reparação e comercialização. Antigas zonas industriais e portuárias são abandonadas, constituindo-se como *friches* para iniciativas de renovação: a EXPO '98 e Parque das Nações são já um exemplo *clássico* e importa sobretudo olhar para a linha de costa dos concelhos de Oeiras e de Cascais, para os projectos de reconversão de Cacilhas ou para intervenções no Barreiro – *velho colosso industrial* de Lisboa em busca de um novo lugar na metrópole.

Nos anos '80, a Lisboa *herdada* começou a ser objecto de renovação. Programas genéricos como o RECREIA foram sendo introduzidos em Alfama e em outros espaços residenciais históricos da cidade de Lisboa. Iniciativas pontuais como Lisboa '94 – *Capital Europeia da Cultura* incluíram renovação do edificado urbano. A perda de população nas freguesias envolventes ao casco urbano da capital, iniciada nos anos '60, é o reverso da intensa e acelerada suburbanização de Lisboa. Mas é também indício da metropolização e da consolidação da forma metropolitana pois evidencia o reordenamento das múltiplas e históricas formas de ocupação da *Baixa* da cidade e o reposicionamento daquele território na hierarquia urbana da metrópole.

A extensão e a intensidade da metropolização lisboeta não se encontram apenas nos antigos espaços centrais. A orientação de projectos de renovação urbana para os antigos núcleos suburbanos – alguns deles, como Algés, Amadora, Oeiras ou Barreiro, em perda populacional no decénio 1991-2001 – é típica das tensões engendradas pela metropolização. O caso do Cacém, eleito como território de intervenção do Programa POLIS no final da década de '90, é bem emblemático de uma questão premente e aguda: como intervir e qualificar o resultado do crescimento residencial suburbano de fraca qualidade ocorrido nos anos '60, '70 e '80 e que nos dias de hoje constitui lugar de significativa concentração populacional e residencial na metrópole.

A rápida e intensa urbanização dos arredores da cidade de Lisboa transformou *arrabaldes citadinos* em *subúrbios metropolitanos*. Ao longo desse processo ocorreram duas grandes transformações de alcance

estrutural. Por um lado, um vigoroso processo de suburbanização concentrou elevados contingentes populacionais nos arredores de Lisboa. A sua feição anteriormente arrabaldina e os seus subúrbios citadinos de reduzida dimensão deram rapidamente lugar a núcleos suburbanos de maior escala e, mais tarde, a corredores de concentração populacional e de expansão metropolitana. Ao longo deste capítulo, identificaram-se e analisaram-se os tempos e os espaços da *morfogénese da metrópole* e as condições de emergência dos subúrbios metropolitanos de Lisboa.

Por outro lado, a metropolização dos arredores de Lisboa implicou uma redefinição da pluralidade territorial suburbana. O aprofundamento e a complexidade da divisão do trabalho contribuíram engendrar novos espaços, actividades e populações residentes, trabalhadoras e utilizadoras. A antiga pluralidade territorial suburbana, marcada pela indústria, pela residência e pontualmente pela vilegiatura, alterou-se. Primeiro porque dos anos '60 em diante a *frente urbana* passou a incorporar grandes conjuntos residenciais e outras formas urbanas com destinação residencial, depois porque elementos típicos das novas formas de divisão do trabalho, intimamente relacionadas com a mundialização da economia, encontram hoje tradução metropolitana, reconfigurando o destino dos subúrbios metropolitanos da capital portuguesa.

CAPÍTULO 3

DA CIDADE DOS INQUILINOS À METRÓPOLE DOS PROPRIETÁRIOS

Num passado mais distante, apenas sectores restritos da população, em fases avançadas do ciclo de vida e através do recurso ao aforro e ao crédito hipotecário de curto prazo podiam «aspirar à posse da casa» (Bonvalet, 1998). Hoje, em muitos países europeus, a via de acesso à propriedade impõe-se como solução para a resolução do *problema do alojamento* que a generalidade dos agregados domésticos em idade activa enfrenta (Vorms, 1998).

Na sociedade portuguesa, o recurso ao crédito à habitação nos grupos etários 25-34 anos e 35-44 anos assumia, em 2001, proporções muito consideráveis (CIDE, 2005) atingindo 48,5% no primeiro escalão de idade e 39,6% no segundo. Na publicidade bancária eram correntes as campanhas de *crédito jovem* e de *crédito sénior*. Os prazos de prazos de dívida foram consideravelmente dilatados podendo atingir cinquenta anos. Dois elementos económicos e simbólicos que denotam uma mudança recente: a aceitação social do endividamento como antecipação de *consumo futuro* (Cutorello, 1994).

O foco deste capítulo é compreender como no território da metrópole de Lisboa emergiu e se institucionalizou a figura contemporânea do *proprietário ocupante do alojamento* e como os instrumentos desenhados para a sua disseminação social participaram na constituição do parque habitacional metropolitano.

Constata-se hoje que nos últimos cinquenta anos, em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes⁵, a prevalência da propriedade ocupante enquanto regime de ocupação do alojamento tem sido crescente. A compra de habitação própria, destinada a ser residência principal, foi tornada possível a vastos segmentos da população através de crédito bancário. Por forma a aferir este fenómeno utilizaram-se dados de natureza

⁵ Trata-se aqui do território que integra os concelhos de Lisboa, Cascais, Sintra, Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures, e Vila Franca de Xira, na margem norte do Tejo, e Alcochete, Montijo, Barreiro, Moita, Seixal e Almada, na margem sul.

quantitativa originários dos *Recenseamentos Gerais da População e Habitação* e de trabalhos preparatórios à sua realização conduzidos pelo Instituto Nacional de Estatística entre 1950 a 2001. Os padrões de distribuição dos diferentes estatutos de ocupação do alojamento a cada momento censitário permitem dar conta de uma mudança estrutural — a passagem de uma *cidade de inquilinos* a uma *metrópole de proprietários do alojamento* — isto é, de um território onde o arrendamento era predominante, nas décadas de '50, '60 e '70 do século xx, à progressão rápida e crescente da propriedade ocupante do alojamento como estatuto de ocupação que se tornará dominante nos anos de 1991 e 2001. A edificação de grandes conjuntos residenciais ocorre precisamente nos momentos de institucionalização das vias de acesso à propriedade ocupante do alojamento e participa desse processo.

Especial atenção será conferida à criação do instituto jurídico da Propriedade Horizontal, ocorrida nos anos '50 do século xx, apreendendo a sua incorporação no mercado de alojamento e interpretando os seus efeitos. Regulada numa forma muito próxima à que hoje se lhe conhece, a Propriedade Horizontal não só favoreceu alterações nos modos de financiamento da promoção e da construção de edificado residencial como veio a permitir a criação, por parte do Estado, de uma nova fileira de acesso à posse do alojamento: os embrionários regimes de crédito e de poupança-habitação criados pela *Caixa Geral de Depósitos*, *Crédito e Previdência* e pelos organismos da esfera do Ministério das Corporações e da Previdência Social na década de 1960. É neste contexto que emerge a situação na qual a compra de habitação própria envolve o comprador numa dívida a longo prazo — marca maior do acesso à propriedade do alojamento em contexto urbano (Agnew, 1981).

Para além das instituições bancárias e dos regimes de crédito à habitação, um conjunto heterogéneo de agentes e instituições tem contribuído para a sustentação e disseminação do acesso à propriedade do alojamento: desde logo o Estado e as políticas públicas incitantes e financiadoras do acesso à propriedade, mas também uma configuração de instituições associadas à esfera dos seguros, da avaliação, do registo e da mediação imobiliária. Está-se perante uma «complexa infra-estrutura», como refere Jim Kemeny (1981), na qual os intervenientes modelam, recriam e reforçam, em permanência, o *sentido da propriedade* em contexto urbano e metropolitano.

Consequentemente, serão analisadas duas grandes vias de acesso à propriedade ocupante do alojamento em Lisboa e nos seus arredores: o recurso à contratação de crédito junto de instituições bancárias, progressivamente incrementada a partir de 1980, e a construção «clandestina», processo com enorme relevo nas décadas de '60, '70 e '80 do século xx. Desta apreensão relacional e do contraste entre ambas as vias elucida-se o *processo de construção social do mercado de compra e venda de habitação*, caracterizam-se os seus principais instrumentos e instituições e detalha-se a passagem de uma *cidade de inquilinos* a uma *metrópole de proprietários*.

Uma cidade de inquilinos

Em Julho de 1950, como procedimento preparatório do *IX Recenseamento da População*, foi realizado o primeiro *Inquérito às Condições de Habitação da Família*, cujo apuramento foi publicado pelo Instituto Nacional de Estatística em 1954. Dos prédios aos fogos, das famílias ocupantes e sua composição às comodidades sanitárias e domésticas, passando pela situação na profissão do «chefe de família», a oportunidade do recenseamento foi tomada e os resultados oferecidos eram pormenorizados.

O Quadro 17 apresenta os valores apurados para as diferentes formas de ocupação do alojamento consideradas no *Inquérito*. Em Lisboa, o regime dominante de ocupação do alojamento era o arrendamento. A capital afirmava-se indiscutivelmente como uma *cidade de inquilinos*. No interior do perímetro administrativo de Lisboa, 90% das famílias residentes em prédio vivia num alojamento alugado e, importa sublinhar, 28% ocupava uma «parte de fogo» — ou seja, encontrava-se na condição de sublocatária de uma *parte de casa* que partilhava com uma ou mais famílias. Nos concelhos vizinhos, a penetração do arrendamento não era tão forte como em Lisboa. Ainda assim as proporções de inquilinos são sempre superiores a 60%. Aí, também, a presença do inquilinato é concomitante à ocupação de «partes de fogo». Nesta condição alojavam-se 26% das famílias residentes em Oeiras, 24% das residentes no Barreiro, 17% em Almada e 16% em Loures.

O peso numérico do arrendamento tende a reunir sob uma mesma classificação estatística condições de alojamento díspares. De um lado, tem-se uma cidade densamente ocupada e sujeita a forte procura de alojamento na qual a «sublocação» desempenhará um papel económico relevante: quer na provisão de meios de vida daqueles que o disponibilizam, quer no ajustamento entre réditos e alojamentos por parte daqueles que o procuram. De outro, um parque de alojamentos muito diferenciado e uma gama de rendas variável: dos grandes e caros apartamentos burgueses aos fogos das classes populares urbanas, de reduzida dimensão e organizados em torno do binómio quarto-cozinha, passando por geometrias de sublocação variáveis.

Quadro 17
Famílias com alojamento em prédio, segundo a forma de ocupação, em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes (1950)
[percentagem em linha]

| Concelhos | prédio não destinado à habitação | parte de fogo | Famílias* residentes em | | | Fogo que é... | |
|---------------------|----------------------------------|---------------|-------------------------|----------------------------------|---------|---------------|--------|
| | | | um fogo | (um fogo ocupando todo o prédio) | próprio | alugado | cedido |
| Lisboa | 0,1 | 28,4 | 71,5 | (4,5) | 4,8 | 90,1 | 5,2 |
| Cascais | 0,6 | 14,2 | 85,1 | (38,6) | 26,7 | 61,4 | 11,9 |
| Loures | 0,5 | 16,0 | 83,5 | (37,5) | 23,5 | 65,0 | 11,5 |
| Oeiras | 0,3 | 26,4 | 73,3 | (22,1) | 12,3 | 78,6 | 9,1 |
| Sintra | 0,5 | 12,4 | 87,1 | (51,7) | 33,1 | 54,2 | 12,7 |
| Vila Franca de Xira | 0,1 | 14,6 | 85,3 | (46,2) | 23,1 | 65,1 | 11,9 |
| Alcochete | 0,0 | 12,3 | 87,7 | (46,3) | 21,0 | 66,3 | 12,8 |
| Almada | 0,4 | 17,2 | 82,4 | (24,6) | 13,7 | 78,4 | 7,9 |
| Barreiro | 0,0 | 24,2 | 75,8 | (24,0) | 12,4 | 80,5 | 7,1 |
| Moita | 0,1 | 9,1 | 90,8 | (45,2) | 23,1 | 69,9 | 7,1 |
| Montijo | 0,6 | 8,8 | 90,6 | (37,6) | 21,5 | 65,1 | 13,4 |
| Seixal | 0,2 | 11,2 | 88,6 | (23,2) | 13,9 | 76,6 | 9,5 |

Fonte: Inquérito às Condições de Habitação da Família, INE, 1954.

* O conceito de família utilizado compreendia: «O grupo de pessoas unidas por laços de sangue ou de afinidade ou por motivos de vida ou de serviço doméstico que residisse habitualmente na mesma habitação, ou a pessoa que residisse sem quaisquer parentes em habitação isolada» (INE, 1954)

Em proporções que variavam entre 4,8% em Lisboa e 33% em Sintra, a ocupação de alojamento próprio congregava situações distintas. Por um lado, importa ter em consideração que o território formado por este conjunto de concelhos apresentava à época vastas áreas agrícolas e um habitat predominantemente rural. Aí, a propriedade ocupante do alojamento integrava variáveis configurações de *posse* – em sentido lato – utilizáveis na obtenção de rendimento por parte das famílias: edificado residencial, estabelecimentos produtivos destinados à pecuária, armazéns, terreno agrícola, entre outras. Os valores apurados para as situações de cedência de alojamento deixam entrever casos em que estatuto de ocupação do alojamento decorre de vínculos e de relações de produção associadas à actividade ao trabalho agrícola, bem expressivos, por exemplo, na margem Norte do Tejo em, Vila Franca de Xira, em Loures ou em Sintra, na margem Sul do Tejo, no Montijo e em Alcochete.

Por outro lado, como mostram diversos trabalhos sobre cidades francesas e norte-americanas, pequenos segmentos de categorias sociais tão diversas como a de *operário especializado* (Faure, 1989), de *empregado dos serviços* ou de *profissionais liberais e dirigentes* (Jackson, 1985) vinham desde finais de Oitocentos a instalar-se residenciamamente nos subúrbios em regime de propriedade do solo e da casa. As vilas adjacentes às linhas de caminho-de-ferro de Sintra – a Amadora e Queluz, sobretudo – da Azambuja e de Cascais ainda hoje apresentam sectores residenciais que sugerem a ocorrência de processos semelhantes.

Esta distribuição dos estatutos de ocupação do alojamento, largamente favorável ao arrendamento, apresenta uma dimensão histórica de longa duração. A prevalência do arrendamento nas cidades é, para Christian Topalov (1987), resultante da transformação histórica do alojamento em mercadoria e em capital imobiliário. Para o autor, esta mudança pressupõe

«le développement du salariat et la disparition des droits d'occupation non marchands, par lesquels l'usage de l'habitat est lié à d'autres rapports sociaux, de dépendance ou de production. Les couches populaires salariées ou vivant de petits métiers deviennent ainsi les premières massivement locataires à court terme.» (Topalov, 1987: 103)

A associação entre actividade económica e assalariamento, de um lado, alojamento e meios de acesso, de outro, configura duas posições sociais e urbanas. Adianta Topalov que nesta *relação* se forja um sistema de produção e distribuição de alojamento e de rentabilidade:

«Habiter, c'est alors être locataire, posséder, c'est être rentier. J'appellerai, par commodité, système du rentier l'articulation qui s'établit alors entre cette forme de propriété, ce mode de circulation du logement comme capital immobilier locatif, et les diverses formes de production de l'immeuble de rapport qui lui sont associées» (Topalov, 1987: 103)

Se a constituição do alojamento em *mercadoria* passa pela construção do «sistema do proprietário capitalista», do *prédio de rendimento* e do aluguer, essa construção depende também de mecanismos que tornam disponível solo urbano para a construção e promoção de edificado residencial.

Na Lisboa da primeira metade do século xx, encontravam-se operante regimes de acesso ao solo e modos de edificação variados. Desde logo os casos de intervenção dos poderes públicos – municipais, sobretudo – que combinavam poderes de expropriação com modalidades de alienação concorrential de lotes (Matias Ferreira, 1987: 165). O exemplo das Avenidas Novas, que permitiam e favoreciam a edificação de diversos tipos de prédio de rendimento e de luxuosas moradias para a burguesia da Capital, é ilustrativo. Mas também o é um plural e extenso universo de pedidos de abertura de ruas secundárias, de realização de loteamentos privados e de uma sucessão de demolições lote-a-lote (Portas, 1997) que em muito marcou os modos de produção e de distribuição do alojamento. Não raro, os proprietários de quintas e de terrenos agrícolas associavam-se a *mestres de obras* e a agentes especializados no loteamento para edificarem bairros, contribuindo para que à época Lisboa fosse uma cidade em «conquista das quintas em seu redor» – como conclui Luís Baptista (1987).

É precisamente no trabalho de Luís Baptista (1987) que se encontra um exemplo paradigmático da acção dos proprietários fundiários e dos construtores na Lisboa das primeiras décadas do século xx. O autor dá conta da transformação de um território formado por quintas num conjunto de pequenos bairros adjacentes à *linha de cintura*, mais tarde designados como Bairro do Rego. Na análise fina à edificação destes

pequenos bairros, o autor elabora a distinção entre os *construtores de bairros*, exteriores ao território residencial que se estava a edificar, e os *construtores de edifícios*, com frequência proprietários do lote, apreendendo assim um processo crucial para a compreensão do *fábrico* da cidade de Lisboa na primeira metade do século xx.

A entrada na década de sessenta não evidencia mudanças significativas na distribuição dos estatutos de ocupação do alojamento em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes. A imagem oferecida pelo *Recenseamento Geral da População* de 1960 é semelhante àquela que acima se detalhou, com a vantagem de através desta se poder distinguir em cada um dos concelhos em análise um «centro urbano». Consequentemente, a diferença entre os territórios rurais e os núcleos suburbanos de Lisboa surge com maior nitidez (Quadro 18). Constatou-se que Lisboa e os seus núcleos suburbanos são territórios do inquilinato. Tanto na margem norte do Tejo, em Moscavide, em Algés, na Amadora ou em Queluz, como na margem sul, em Almada e na Cova da Piedade, na Baixa da Banheira e no Barreiro, as proporções de agregados domésticos arrendatários situavam-se em níveis em redor ou acima dos 80%.

Quadro 18
Agregados domésticos com alojamento em prédio, segundo a forma de ocupação, em Lisboa e nos concelhos limítrofes (1960)
[percentagem em linha]

| Agregados domésticos residentes em* | Em alojamento | | | Cedido e outra n.e.** |
|-------------------------------------|---------------|-----------------------------|-----------|-----------------------|
| | Próprio | Em regime de resolubilidade | Arrendado | |
| Lisboa | 2,8 | 1,8 | 92,2 | 3,2 |
| Cascais | 18,8 | 0,6 | 74,5 | 6,0 |
| centro urbano – Cascais | 12,0 | 0,5 | 83,1 | 4,3 |
| Loures | 11,5 | 0,6 | 83,9 | 4,0 |
| centro urbano – Moscavide | 1,0 | 0,1 | 97,9 | 0,9 |
| Oeiras | 6,2 | 0,6 | 89,8 | 3,3 |
| centro urbano – Algés | 7,3 | 0,2 | 88,7 | 3,8 |
| centro urbano – Amadora | 3,8 | 0,3 | 94,2 | 1,8 |
| Sintra | 22,2 | 1,5 | 69,3 | 7,0 |
| centro urbano – Queluz | 2,8 | 5,5 | 90,2 | 1,5 |

Quadro 18 [continuação]

| | | | | |
|-----------------------------------|------|-----|------|-----|
| Vila Franca de Xira | 17,2 | 0,3 | 75,4 | 7,1 |
| Alcochete | 16,0 | 0,1 | 77,8 | 6,1 |
| Almada | 6,4 | 1,8 | 89,2 | 2,6 |
| centro urbano – Almada | 3,1 | 0,1 | 95,1 | 1,7 |
| centro urbano – Cova da Piedade | 4,4 | 7,4 | 86,3 | 1,8 |
| Barreiro | 10,1 | 0,2 | 86,7 | 3,0 |
| centro urbano – Barreiro | 9,4 | 0,2 | 88,4 | 2,0 |
| Moita | 16,0 | 0,2 | 79,9 | 3,9 |
| centro urbano – Baixa da Banheira | 11,1 | 0,2 | 87,6 | 1,9 |
| Montijo | 16,7 | 2,4 | 71,9 | 9,0 |
| centro urbano – Montijo | 12,1 | 0,3 | 84,2 | 3,5 |
| Seixal | 10,3 | 0,3 | 83,5 | 5,8 |

Fonte: INE, *Recenseamento Geral da População*, 1960.

* Eram considerados centros urbanos as capitais de distrito e as localidades, «quaisquer que fosse a sua categoria legal (cidade, vila etc.) que na área demarcada pela Câmara Municipal respectiva, contasse 10.000 ou mais habitantes» (INE, *Recenseamento Geral da População de 1960*, secção *Conceitos*, p. VIII).

** Somou-se a categoria «outra forma de ocupação não especificada» à situação de cedência, os valores percentuais da primeira são inferiores a uma décima de ponto percentual.

No entanto, a noção de *família* utilizada no Recenseamento de 1950 foi substituída no Recenseamento de 1960 pela de *agregado doméstico*, aglutinando os *agregados uni* e *multifamiliares*.⁶ A aferição do universo da ocupação de *partes de casa* passaria a ser apenas possível através de subtrações e de cruzamentos entre os designados *agregados unifamiliares* e *multifamiliares*, não sem algumas atribuições de cálculo decorrentes dos conceitos estatísticos e dos apuramentos praticados (Silva, 1964).

⁶ O conceito de *agregado doméstico* era definido como: «O conjunto de pessoas vivendo no mesmo local por motivo de vida em família, os serviços respectivos e outras pessoas que nele habitassem embora não constituíssem famílias»; seria classificado como *unifamiliar* se: «entre as pessoas que o constituem se formasse uma só família» e seria *multifamiliar* se: «entre as pessoas que o constituem se formassem. Por família entendia-se: «o grupo de pessoas ligadas por união ou parentesco, legítimo ou ilegítimo, que utilizassem habitualmente o mesmo alojamento e a pessoa isolada que ocupasse um alojamento. Os empregados do serviço doméstico das famílias e das pessoas isoladas que com elas residissem foram considerados como fazendo parte da família».

Ainda assim, para a cidade de Lisboa, estimava-se a presença de cerca de 57 mil famílias cujo estatuto de ocupação do alojamento decorria em sublocação (Silva, 1964: 51). Já à escala da «grande Lisboa», a partir dos dados oficiais de 1960, João Faustino Cordeiro descreve um «grave problema habitacional» que se traduzia na presença de cerca de 115 mil famílias «sem habitação capaz»: ou seja, 16 mil famílias vivendo em «barracas ou similares», 68 mil famílias «em partes de casa» e 29 mil famílias «em fogos superlotados» (Cordeiro, 1970: 112).⁷

Em conjunto, os dados relativos aos anos de 1950 e 1960 são reveladores de que a *cidade dos inquilinos* se encontrava intimamente relacionada com a *cidade dos senhores*. As diferentes condições de alojamento decorriam da instalação em prédios de rendimento de natureza e origem diversa. Uma grande diversidade de prédios de rendimento marcava a oferta. A sua produção e colocação no mercado de investimento dos *senhores* dependia das margens de lucro no sector da construção, das expectativas de venda dos prédios e das possibilidades de cobrança de valores de renda que contribuía para obter receita e amortizar o investimento. Uma variável gama de edificações alimentava o mercado de prédios de rendimento, gama essa relacionada com o capital do adquirente e com as populações que se esperava viessem a habitar os imóveis. Daí que como salienta Topalov (1987) no sistema do «proprietário capitalista» – e, saliente-se, do *prélio de rendimento* e do inquilinato generalizado – fossem frequentes conjunturas de abundância ou de escassez de habitat popular. Daí também a tendência para a reprodução das más condições do alojamento operário e popular.

Uma síntese das propriedades do alojamento popular e operário é avançada por Jean Rémy e Liliane Voyé (1981). Os autores destacam a elevada densidade, a maximização da área edificada nos lotes mais baratos e com menores condições de edificação, o aproveitamento máximo dos espaços residuais e redução das condições de salubridade. No caso da cidade do Porto, Virgílio Borges Pereira (2003) revela como estas mesmas práticas se fundavam no aproveitamento do *urbanismo de policiamento dos alinhamentos* e contribuía para a construção de uma cidade de *ilhas*, ou de outros espaços reconvertidos em alojamento passível de arrendamento nas traseiras da *cidade alinhada*.

⁷ O autor não define o território da «grande Lisboa».

Na *cidade dos senhores*, a posição das classes sociais relativamente ao acesso aos meios de alojamento e às suas características produzia e reproduzia padrões de desigualdade material, social e simbólica. Na medida em que os estatutos de ocupação do alojamento — proprietário, inquilino, sublocatário ou residente em habitação cedida — se associavam a qualificações e proteções jurídicas, estas conferiam diferentes graus de segurança na permanência no fogo e correlativamente ofereciam desigual gama de controlos, de regulações e de sanções mobilizáveis perante o incumprimento contratual. Todavia, à margem destes *modos de consumo* do alojamento, sobre os quais qualificação jurídica precisa incidia, um vasto sector da população de Lisboa e dos seus subúrbios alojava-se no constrangedor regime das *partes de casa* e das *camas e quartos alugados* e vivia em miseráveis bairros de lata.

A emergência do instituto jurídico da propriedade horizontal

Em 1955, através do Decreto-lei 40.333 de 14 de Outubro de 1955, foi criado o instituto jurídico da Propriedade Horizontal. O seu articulado foi posteriormente vertido para o Código Civil de 1966. «Necessidade dos tempos modernos», refere o legislador no longo e rico preâmbulo ao Decreto-lei para em seguida identificar os factores que contribuíram para a «consagração deste instituto nos sistemas jurídicos contemporâneos»:

«De um lado está a necessidade que quase todos os estados modernos sentiram, em maior ou menor grau, de restringir de alguma forma o alargamento progressivo da área das grandes urbes, com o fim de facilitar a resolução, entre outros, do problema dos transportes colectivos (...) e de impedir que à construção urbana fossem desnecessariamente sacrificados terrenos cuja utilização pode vir a fazer falta à agricultura num futuro (...) próximo (...). Do outro lado está o desejo compreensível, manifestado a breve trecho pela população, de ver facultada a possibilidade de aquisição do domínio sobre cada uma das diversas fracções autónomas em que os grandes edifícios podem funcionalmente ser divididos, dada a

impossibilidade económica que para a generalidade da população passou a representar a aquisição da propriedade sobre todo o prédio.» (Decreto-lei 40.333 de 14 de Outubro de 1955)

Questões sensíveis na perspectiva da produção de ordem urbana e de ordem social, dois tópicos presentes com frequência na legislação urbanística e habitacional do Estado Novo. A propriedade horizontal era assim considerada como

«o único processo viável para alcançar semelhante objectivo, perante o aumento constante das populações e a intensidade crescente do urbanismo (...) consistiu na substituição do sistema tradicional das moradias independentes, mais a caráter com a pureza dos costumes e a tranquilidade da nossa vida doméstica, pelo sistema dos blocos residenciais, mais adequado por sua vez às exigências da vida moderna nos grandes centros populacionais». (Decreto-lei 40.333 de 14 de Outubro de 1955)

Para além da visão nostálgica da expansão ordenada da cidade sob a forma de núcleos de «moradias independentes», afirmada incessantemente nos primeiros anos do *Programa das Casas Económicas* (Baptista, 1999), o legislador salientava as esperadas vantagens económicas decorrentes da promoção e construção de «blocos de apartamentos»:

«As empresas construtoras e os próprios proprietários dos grandes blocos residenciais têm patrocinado lá fora essa natural aspiração das classes menos abastadas, não só porque o novo regime promete um notável incremento da construção, mas também porque através dele se rasgam novas perspectivas ao comércio da propriedade urbana». (Decreto-lei 40.333 de 14 de Outubro de 1955)

Apesar dos inconvenientes graves que se assinalavam aos «regimes de comunhão de direitos» — leia-se, sobre a propriedade indivisa das partes comuns do imóvel — a propriedade horizontal era associada aos valores da estabilidade familiar, da poupança e do fomento económico:

«a maior parte das legislações modernas acabou afinal por admitir e regulamentar a propriedade por andares, atendendo aos apreciáveis benefícios que o sistema traz consigo, dentro dos grandes centros urbanos,

relativamente à estabilidade das famílias, ao fomento da construção e ao investimento útil das pequenas economias da classe média da população». (Decreto-lei 40.333 de 14 de Outubro de 1955)

Este instituto jurídico parece no entanto ter sido pouco mobilizado pelos senhorios nos vinte anos decorridos entre a sua promulgação e a Revolução de Abril de 1974:

«A tradição de boa parte do investimento se orientar para prédios de rendimento levou os proprietários de edifícios por andares a conservarem-nos no regime de propriedade geral e a arrendarem as fracções a diversos inquilinos.» (Aguiar, 1986: 1648)

Durante as décadas de '50 e de '60 do século XX contribuíam para o financiamento de prédios de rendimento capitais tão diversificados como os originários das actividades da burguesia agrícola, industrial e comercial, ou da poupança, não raro proveniente da emigração, ou ainda de fundos investidos pelos «promotores institucionais» em habitação para arrendamento, passando, claro está, pelas «empresas imobiliárias ligadas à banca, seguros (e) instituições de previdência social» (Mendes e Rodrigues, 1997: 177).

O prédio de rendimento e a posição de senhorio também era atractiva enquanto «forma de investimento [para a qual] se orientava boa parte do aforro obtido no comércio, na indústria e nas profissões liberais.» (Aguiar, 1986: 1648). Pois, sublinha o jurista, «dada a facilidade de administração deste tipo de investimento, os pequenos riscos que ele comportava e a estabilidade que caracterizava o escudo até à revolução de 25.04.1974 os prédios de rendimento constituíam como que um sucedâneo dos seguros de vida». Importa aqui reter a importância que desde os anos '30 «os lucros do sector agrícola e os subúdiós atribuídos pelo Estado Novo e recebidos pelos proprietários agrícolas» tiveram e a sua orientação para «outras actividades nomeadamente para a banca e [para] a especulação imobiliária nas grandes cidades» – como bem estabelece Lucinda Fonseca (1988).

Não obstante esta condição, o regime da propriedade horizontal será mobilizado quer pelos construtores e promotores, quer pelos segmentos solventes da procura. No lado da oferta, o regime da propriedade horizontal promulgado em 1955 irá permitir alterações

significativas no universo da construção e na promoção imobiliária residencial, em especial nos modos de financiamento. Os construtores e os promotores, por vezes em articulação estreita, com frequência hipotecavam «fracções» ou a totalidade do prédio, ainda *no toco*, para financiar a finalização dos edifícios, procurando em seguida e de forma rápida pagar a dívida de modo a poder vender a fracção *livre de ónus e encargos*.

Já no lado da procura, o instituto da propriedade horizontal articulava-se com os embrionários mecanismos de acesso à propriedade do alojamento concebidos pelo Estado Novo no final da década de sessenta. Dois grandes regimes de empréstimo para construção, melhoria e aquisição de habitação foram desenhados e aplicados: um será protagonizado pela *Caixa Geral de Depósitos*, *Crédito e Previdência*, outro, relativamente mais utilizado, será organizado pelos organismos da esfera do Ministério das Corporações e da Previdência Social (FFH, 1972). Disponibilizado aos trabalhadores, o segundo regime operava através dos seguintes critérios: idade dos candidatos (não mais de 45 anos), o facto de gozarem de estabilidade no emprego, inscrição no regime da Previdência há pelo menos um ano, serem os candidatos «chefes de família» e «terem bom comportamento moral, profissional e civil». As condições de empréstimo estipulavam que os montantes emprestados para aquisição não podiam ir além de 80% do valor atribuído ao fogo pelos organismos da Previdência Social e que as prestações não poderiam exceder 1/5 do rendimento do agregado doméstico. A taxa de juro era calculada em 4% a 25 anos.⁸

A esta forma de «construção social das populações» (Chamboredon, 2001 [1985]) corresponderam várias empresas de construção e de promoção que foram pioneiras no nicho à época exíguo, seleccionado e dificilmente acessível do mercado de apartamentos para venda. Algumas empresas merecem destaque pois pertenciam aos grandes grupos económicos nacionais – como o grupo CUF que detinha a EMACO e a IMOBUR, promotoras da Quinta dos Lombos

⁸ Note-se que a constituição de uma *vía de acesso* à propriedade por parte do Estado não era à época novidade. Um mecanismo de propriedade resolúvel, inscrito no quadro dos investimentos públicos protagonizados pelo Ministério das Obras Públicas, seja no regime das *Casas Económicas*, seja noutros programas, era amide utilizado (Cf. Baptista, 1999).

em Carcavelos e da Quinta das Freiras em Lisboa, junto à Avenida 5 de Outubro, grupo também promotor do conjunto Miratejo no Laranjeiro; ou na esfera do grupo Borges & Irmão, a ICESA, empresa promotora de Santo António dos Cavaleiros (Martins, 1973). Destacam-se ainda os promotores de grandes conjuntos residenciais privados cujos apartamentos oferecidos decorriam desta lógica e deste sistema de distribuição referidos no primeiro capítulo: a Habitat, promotora de Miraflores, e a SIURBE, urbanizadora e construtora de Carnaxide, associada ao sector dos seguros.

Os anos do «deficit habitacional»

Regresse-se aos dispositivos de observação extensiva da cidade, das suas populações e dos padrões de ocupação do alojamento. O ano de referência é agora 1970. Ano em que conjuntamente com o XI *Recenseamento da População* decorreu o Iº *Recenseamento da Habitação*. Na mira deste dispositivo estava a relação entre a população e o parque habitacional. Previa-se um apuramento que associasse a informação recolhida através dos boletins de *família* e de *convivência* com os boletins de alojamento e de prédio. A inquirição incidia, de um lado, na composição da *família* que ocupava o fogo – na condição sócio-económica do «chefe de família» e nos escalões de renda, por exemplo; de outro, nas qualidades e atributos das habitações – no sistema de abastecimento de água, nas instalações sanitárias, na energia eléctrica, nas divisões do fogo ou na entidade proprietária. A equivalência *fogo-família* havia sido conseguida, afinada e detalhada. Seria prosseguida nos recenseamentos seguintes.⁹

⁹ A definição em uso no Recenseamento de 1970: «Família: Grupo de pessoas ligadas por laços de união ou parentesco, legítimos ou ilegítimos, que utilizasse habitualmente o mesmo alojamento e a pessoa isolada que ocupasse um alojamento ou parte dele. Foram incluídos na família os empregados de serviços domésticos que com ela coabitavam».

Devido ao apuramento praticado no XI *Recenseamento* e no Iº *Recenseamento da Habitação* optou-se por analisar os dados relativos ao estatuto de ocupação do alojamento à escala do distrito.¹⁰ Como consequência regista-se seguramente um maior peso da propriedade ocupante do alojamento, devido ao aumento da escala e à inclusão de vastos territórios predominantemente rurais.¹¹ No entanto, essa perda de precisão é de longe compensada por um incremento no detalhe com que surgem classificadas as formas de ocupação do alojamento (Quadro 19).

Quadro 19
Famílias, segundo o tipo de alojamento e formas de ocupação,
nos distritos de Lisboa e de Setúbal (1970)
[percentagem em coluna]

| Famílias | Distrito de Lisboa | Distrito de Setúbal |
|--|--------------------|---------------------|
| <i>Ocupando unidades de alojamento clássico</i> | 94,9 | 97,5 |
| <i>proprietários</i> | (18,9) | (23,2) |
| <i>principais locatários</i> | (65,4) | (65,2) |
| <i>sublocatários</i> | (6,5) | (2,4) |
| <i>outros ocupantes</i> | (4,1) | (6,7) |
| <i>Vivendo em outras unidades de alojamento</i> | 4,2 | 1,9 |
| <i>Vivendo em alojamentos móveis</i> | 0,0 | 0,0 |
| <i>Vivendo em hotéis e outras instalações de convivência</i> | 0,4 | 0,4 |
| <i>Vivendo em unidades de alojamento mal definidas</i> | 0,4 | 0,2 |

Fonte: INE, Iº *Recenseamento da Habitação*, 1970.

¹⁰ Os apuramentos do Recenseamento de 1970 foram inicialmente publicados como dados preliminares a 5%. Mais tarde foi realizada e publicada uma estimativa a 20%. De acordo com J. Manuel Nazareth (1988) registam-se melhorias não só na qualidade como no interesse do apuramento. Os resultados definitivos não chegaram a ser publicados.

¹¹ A expansão da escala de análise acarreta a inclusão dos concelhos da Lourinhã, Torres Vedras, Mafra, Cadaval, Alenquer, Sobral de Monte Agraço, Arruda dos Vinhos e Azambuja, pertencentes ao distrito de Lisboa, e dos concelhos de Sesimbra, Setúbal, Palmela, Alcácer do Sal, Grândola, Santiago do Cacém e Sines, pertencentes ao distrito de Setúbal.

Com efeito, o dispositivo evidencia a permanência de uma *franja não negligenciável da população* cuja relação com os meios de alojamento era precária. No distrito de Lisboa registavam-se 6% de famílias sublocatárias e 4% habitando abrigos ou construções de acasos: barracas, celeiros, moinhos, garagens, escritórios, lojas, por exemplo. No distrito de Setúbal as proporções relativas a estas condições perante os meios de alojamento eram menores.

Ao longo da década de 1960, o tema do «deficit habitacional» dominará o «campo administrativo da produção de habitação» (Baptista, 1999). O valor das rendas cobradas era um tópico permanente no levantamento do «problema da habitação». Era com frequência objecto de denúncia pública, por exemplo, nos Colóquios promovidos pelo Ministério das Obras Públicas em 1969 ou nas reivindicações da Associação de Inquilinos Lisbonense. Um indício da dominância que à época o arrendamento ainda apresentava como regime de ocupação do alojamento.

Nestes anos, em Lisboa e nos seus subúrbios vivia-se um agravamento das tensões entre senhorios e inquilinos. As diferenças decorrentes da localização da residência correspondiam também regimes jurídicos diferenciados:

«De facto, enquanto os inquilinos da cidade (de Lisboa) gozam justificados de um regime de protecção que impede os proprietários que explorem o arrendamento de aumentar o quantitativo de rendas (embora os não impeça de pedir o triplo ou mais da renda anterior, quando vagas), os inquilinos da periferia estão sujeitos ao regime vigente no resto do País (à excepção da cidade do Porto), que permite o recurso ao aumento por avaliação fiscal, de cinco em cinco anos.» (Cordeiro, 1970: 113)

Um outro aspecto da crescente procura de habitação era sumariada quer no regime da «parte de casa» que se estendia aos arredores, quer na crescente visibilidade do fenómeno da construção «clandestina». A descrição de João Cordeiro é este nível exemplar da cidade de Lisboa e seus arredores nos anos de constituição da *morfogénese* da metrópole:

«o regime da 'parte de casa' que era um fenómeno da cidade de Lisboa, transportou-se rapidamente à periferia devido aos altos níveis de rendas de casas atingidos nessas zonas. Acentua-se ainda, neste período

do (decénio 1960-1970), e de forma impressionante, a construção dita clandestina, cujo exemplo mais frissante, pela proporção escandalosa que tomou, é o da Brandoa (mas não se esqueça o Prior Velho, a Baixa da Banheira, etc.).» (Cordeiro, 1970: 113)

A génese da figura contemporânea do proprietário ocupante do alojamento

No *Recenseamento Geral da População de 1981*, o esquema de classificação estatística colocado em prática é uma vez mais distinto. Dois grandes hemisférios foram então criados: o dos *alojamentos familiares ocupados pelo proprietário* e o dos *alojamentos familiares propriedade de um não ocupante* – ou seja, aqueles cuja propriedade é detida por empresas públicas ou privadas, por particulares, pelo Estado, pelas autarquias, Caixas de Previdência ou de cooperativas de habitação. O subuniverso dos alojamentos ocupados pelo proprietário era por sua vez clivado em duas classificações: *alojamentos associados a encargos de compra* e *alojamentos não associados a encargos de compra*.

Curiosamente, como adiante se verá, este sistema de classificação estatística sofrerá apenas alterações muito ténues nos recenseamentos seguintes. A afinidade entre o sistema de classificação estatístico e os instrumentos de política habitacional entretanto concebidos revelar-se-á com nitidez.

Importa recuar a 1974 e ao período subsequente à Revolução de Abril para compreender que a política de habitação se caracterizou então por um reforço da intervenção do Estado: na promoção directa, nos programas de apoio e na intervenção ao nível da política de solos – como refere Fonseca Ferreira (1987). A partir de 1976 verificou-se uma inflexão da orientação política e

«uma das primeiras medidas do novo Ministério (Ministério da Habitação, Urbanismo e Construção) – símbolo muito significativo dos propósitos governamentais – foi a criação de um sistema de crédito à aquisição de casa própria, com juros fortemente bonificados e prazos de

amortização dilatados. Tratava-se de relançar a promoção, criando procura solvente através de subsídios do Estado» (Fonseca Ferreira, 1987: 271)

Successivamente, por via legislativa, alterações várias foram sendo introduzidas quer no regime de arrendamento urbano, quer na regulação dos investimentos do Estado e do sector público, quer ainda nos mecanismos dos sistemas de «crédito à compra de casa própria». Uma imagem da distribuição dos estatutos de ocupação do alojamento no território que se tem vindo a analisar para o ano de 1981 encontra-se no Quadro 20.

Quadro 20
Alojamentos familiares clássicos, segundo a forma de ocupação, na
Metrópole de Lisboa em 1981
[percentagem em linha]

| Concelhos | Proprietário Ocupante | | Proprietário Outro | | | | |
|-----------|-----------------------|--------------|-----------------------|-------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------|
| | com encargos | sem encargos | Particular / Empresas | Empresas Públicas | Estado, Autarquias Locais | Caixas de previdência, ISFL | Cooperativas |
| Lisboa | 7,1 | 11,2 | 64,8 | 2,1 | 9,1 | 5,4 | 0,2 |
| Cascais | 14,3 | 28,6 | 57,1 | 0,4 | 1,9 | 3,3 | 0,1 |
| Loures | 19,8 | 19,8 | 55,1 | 1,4 | 2,4 | 1,1 | 0,1 |
| Oeiras | 28,7 | 18,4 | 50,3 | 0,4 | 1,4 | 0,7 | 0,0 |
| Sintra | 25,1 | 23,7 | 53,2 | 0,4 | 0,7 | 1,6 | 0,0 |
| V.F. Xira | 22,7 | 20,0 | 53,2 | 1,0 | 2,0 | 1,1 | 0,0 |
| Amadora | 17,1 | 15,6 | 65,1 | 0,5 | 0,8 | 0,4 | 0,5 |
| Alcochete | 5,8 | 26,0 | 63,8 | 0,2 | 0,3 | 3,7 | 0,3 |
| Almada | 17,4 | 20,1 | 57,2 | 0,5 | 3,0 | 1,6 | 0,0 |
| Barreiro | 19,8 | 16,8 | 60,3 | 0,7 | 0,5 | 1,8 | 0,0 |
| Moita | 19,6 | 22,3 | 52,7 | 0,7 | 2,9 | 1,7 | 0,1 |
| Montijo | 8,4 | 33,2 | 55,0 | 0,3 | 1,1 | 1,9 | 0,0 |
| Seixal | 34,5 | 18,2 | 44,2 | 0,4 | 1,5 | 0,8 | 0,4 |

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1981. Resultados Definitivos.

Os alojamentos familiares ocupados pelo proprietário aos quais estavam associados encargos de dívida assumiam já valores significativos: na margem norte do Tejo, em Oeiras (28%) e em Sintra (25%)

e em Vila Franca de Xira (22%); na margem sul, no Seixal (34%), no Barreiro e na Moita (19%). A menor proporção destes alojamentos encontra-se em Lisboa (7%). Quanto às situações de arrendamento, doravante aferidas nas colunas sob o rótulo *Proprietário Outro*, estas situavam-se ainda acima dos 45% em todos os concelhos considerados, sendo de destacar os valores registados na Amadora e no Barreiro (65% e 60%, respectivamente). A cidade de Lisboa, em 1981, surgia ainda com dois terços de alojamentos ocupados no regime do arrendamento – alojamentos propriedade particulares e a empresas – e era o concelho dotado do maior parque de alojamentos de origem pública da metrópole de Lisboa, representando 17% do total concelhio um valor sem correspondência no restante território.

Duas vias de acesso à «casa própria»

Com base num estudo realizado pelo Ministério da Habitação e das Obras Públicas (MHOP), Raul Silva Pereira (1983) levantava em traços largos o perfil do acedente à propriedade através de crédito concedido pela *Caixa Geral de Depósitos* e pelo *Crédito Predial Português* entre 1977 e 1978. Dos três mil casos analisados na monografia do MHOP, o autor destacava o facto de em termos «sócio-profissionais» 47,9% dos acedentes à propriedade do alojamento serem «empregados de escritório», 19,7% serem «funcionários públicos» e 16,1% serem «operários industriais». A fluidez da nomenclatura utilizada na monografia é compensada por outros elementos mais esclarecedores. A análise aos rendimentos destes agregados revelava o predomínio de estratos com solvência superior à média. Em dois terços dos casos, a casa adquirida era um apartamento. Quatro quintos das aquisições concentravam-se nos distritos de Lisboa (43%), do Porto (23%) e de Setúbal (13%). As subvenções e bonificações facultadas pelo Estado e pelo Banco de Portugal representavam cerca de 1/5 do custo de aquisição.

Entre 1976 e 1980 foram contratualizados 140 mil empréstimos para compra e construção directa de habitação (Pereira, 1983). A regulação da concessão de crédito tomava então como critérios o rendimento *per capita* do agregado, a proporção do valor emprestado face ao valor do fogo e o prazo máximo do empréstimo. A esta particular «construction de la personne bureaucratiquement définie» (Bourdieu, 1990b)

corresponde uma aferição bancária do vínculo laboral, das chances de progressão na carreira e de garantias materiais e simbólicas. Elementos particularmente influentes nas condições de contratualização de crédito, em especial na taxa de esforço. Elementos influentes também na reprodução de padrões de desigualdade social.

Mas o acesso à propriedade do alojamento não se fez exclusivamente a partir do crédito bancário. Especial destaque deve ser dado aos processos de loteamento ilegal e de construção clandestina que adquiriram enorme relevância no território metropolitano da capital durante os anos sessenta, setenta e início de oitenta do século xx. Isabel Guerra, Luís Bruno Soares e António Fonseca Ferreira (1985) analisaram os processos de loteamento ilegal, as transacções de lotes e as histórias de construção familiar de *casa própria*, em regra, fundada na mobilização de aforro e de trabalho a partir da família. O peso estimado da população residente no universo dos «clandestinos», cerca de 270.000 habitantes, recortava um contingente populacional na ordem de 11% da população residente na Área Metropolitana de Lisboa em 1981. Os concelhos da margem norte do Tejo concentravam 74% dessa população.

De acordo com a conclusão dos autores,

«a origem rural recente, um baixo nível de capital económico, cultural e social e a impossibilidade de uma elevada promoção profissional, surgem associados à interiorização de um determinado 'modo de vida' onde a família e o habitat ocupam um lugar estratégico e que se defronta com a incapacidade de acesso ao mercado legal.» (Guerra *et. al.*, 1985: 73)

A experiência na *cidade de inquilinos* em decomposição era para muitos a experiência de uma «cidade bloqueada» – na expressão dos autores. Bloqueios que relevavam da rigidez e centralização do planeamento e do licenciamento urbanístico, do difícil acesso à propriedade do solo e da casa, bem como do custo elevado e da escassez relativa da promoção legal e da inadequação da oferta dessa mesma promoção legal perante os hábitos e as necessidades da população.

De notar que a edificação «clandestina» se desenvolveu em grande medida nas décadas da *morfogénese* da metrópole de Lisboa e constituiu territórios onde graves carências em infra-estruturas, em equipamento e em acessos se tornaram rapidamente evidentes. Con-

dições que não são apanágio exclusivo da urbanização e suburbanização «clandestina» e que caracterizavam territórios metropolitanos originários de outras iniciativas construtivas como refere a equipe de Vítor Matias Ferreira (1997). Condições que marcaram em muito a génese da metrópole e a experiência de vastos contingentes populacionais nos anos '60 e '70.

Um mercado de compra e venda de casa própria

No decénio 1981-1991, as proporções de alojamentos ocupados pelo proprietário, com ou sem encargos de dívida, crescem em todo o território da metrópole de Lisboa (Quadro 21). De um lado, o segmento dos alojamentos associados a encargos de dívida para a sua aquisição regista subidas superiores a dez pontos percentuais em todos os concelhos considerados, à excepção de Lisboa e de Almada. Já o segmento dos alojamentos propriedade de um ocupante sem encargos de dívida apresenta, em cada concelho, valores em regra superiores a um quarto do total de alojamentos familiares ocupados. Cômputo geral, em 1991, em onze dos treze concelhos considerados, com excepção para Lisboa e em menor grau para Alcochete, o estatuto de ocupação do alojamento maioritário era já o regime da propriedade ocupante.

A penetração da propriedade ocupante é concomitante com prosseguimento da política de habitação orientada para a aquisição de casa própria iniciada em 1980. O Estado e a banca – nacionalizada, num primeiro momento, privatizada, mais tarde – institucionalizaram os mecanismos de crédito para a aquisição de casa própria. Numa primeira fase, entre 1980 e 1993, eram três as instituições de crédito autorizadas a atribuir empréstimos, as então designadas IEC – Instituições Especiais de Crédito: a Caixa Geral de Depósitos, o Montepio Geral e o Crédito Predial Português. Numa segunda fase, entre 1993 e a actualidade, o mercado de crédito foi liberalizado. À concorrência entre instituições soma-se a progressiva constituição de uma infra-estrutura administrativa intimamente associada ao imobiliário e ao crédito. Desenvolveu-se não só um universo de seguros, de avaliações, de suporte jurídico e de registo notarial como ainda uma infra-estrutura financeira e um

enquadramento jurídico complexos, regulando direitos e obrigações de uma pluralidade agentes envolvidos.

Quadro 21
Alojamentos familiares clássicos, segundo a forma de ocupação, na
Metrópole de Lisboa em 1991
[percentagem em linha]

| Concelhos | Proprietário Ocupante | | Proprietário Outro | | | | | |
|-----------|-----------------------|--------------|----------------------|-------------------|---------------|------------------|--------------|----------------------------------|
| | com encargos | sem encargos | Particular/ Empresas | Empresas Públicas | Estado, e IPA | Aulaquias Locais | Cooperativas | Instituições sem fins lucrativos |
| Lisboa | 10,8 | 23,0 | 49,4 | 0,7 | 5,3 | 6,9 | 0,5 | 3,3 |
| Cascais | 22,5 | 36,1 | 37,0 | 0,1 | 1,4 | 1,3 | 0,1 | 1,5 |
| Loures | 26,8 | 30,3 | 39,8 | 0,3 | 1,4 | 0,5 | 0,1 | 0,8 |
| Oeiras | 31,4 | 31,2 | 34,0 | 0,2 | 1,2 | 1,5 | 0,1 | 0,5 |
| Sintra | 36,2 | 29,8 | 31,2 | 0,1 | 1,4 | 0,3 | 0,2 | 0,9 |
| V.F. Xira | 38,0 | 24,6 | 33,6 | 0,3 | 1,9 | 0,5 | 0,2 | 0,9 |
| Amadora | 31,3 | 29,0 | 37,1 | 0,2 | 2,0 | 0,2 | 0,0 | 0,2 |
| Alcochete | 16,1 | 32,2 | 47,7 | 0,0 | 0,4 | 0,7 | 0,2 | 2,8 |
| Almada | 26,4 | 27,2 | 37,8 | 0,2 | 5,4 | 1,7 | 0,3 | 0,9 |
| Barreiro | 32,6 | 26,1 | 38,1 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,0 | 1,7 |
| Moita | 39,4 | 24,2 | 31,0 | 0,5 | 3,3 | 0,3 | 0,1 | 1,3 |
| Montijo | 19,7 | 49,8 | 21,8 | 0,2 | 1,4 | 0,2 | 0,2 | 0,7 |
| Séixal | 49,8 | 25,8 | 21,8 | 0,2 | 1,4 | 0,2 | 0,2 | 0,7 |

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1991.

Nos anos '80, num contexto marcado por taxas de juro e de inflação na ordem dos dois dígitos, o arranque da política de apoio à aquisição de casa própria assentou em grande medida no apoio do Estado. A presença do Estado contribuiu para estabilização das formas e dos termos dos contratos de crédito. Os esquemas de bonificação das taxas de juro, de subvenções e de incentivos fiscais sucederam-se. Foram progressivamente afinados e refinados, bem como a regulação das penalizações e da execução de sanções decorrentes dos incumprimentos contratuais. Os tempos de espera na concessão do crédito, inicialmente medidos na ordem das dezenas de meses, foram-se encurtando.

Os métodos de cálculo das prestações exerceram uma considerável importância «quer para o (...) crescimento anual [do número e do volume financeiro dos contratos], quer em relação à sua adequação consoante a evolução das taxas de juro no mercado» (Mendes e Rodrigues, 1997: 195). Como sublinha Bernard Coloos (1997), especialista francês no mercado imobiliário, nas operações de contratação de crédito para compra de habitação própria, o *preço do dinheiro* assume redobrada importância: uma diferença de alguns pontos percentuais na taxa de juro pode tornar solvente ou insolvente uma parte não negligenciável da clientela.

À securização dos mecanismos de contratação de crédito junto dos adquirentes de habitação correspondeu a securização dos investimentos no sector da construção de edifício residencial, lançando o sector da construção de edifícios residenciais e oferecendo a possibilidade de escoamento de *stocks* de habitação (Mendes e Rodrigues, 1997). Recorde-se que o excesso de habitações *novas* no mercado de venda era, e ainda hoje é, um tema recorrente nas análises sobre o sector. Mas, fundamentalmente, a construção de um mercado de compra e venda e a sua institucionalização contribuem para reduzir o tempo de amortização do investimento dos promotores oferecendo-lhes melhores condições perante as suas fontes de capital (Guerra, Costa Pinto e Moura, 2001).

No quadro das políticas de habitação, a componente da bonificação das taxas de juro e das deduções fiscais – os dois grandes tipos de instrumento de política de fomento de compra de casa própria concebidos e postos em prática – têm vindo a ter um peso preponderante no conjunto das despesas do Estado no sector. A título meramente ilustrativo, o Quadro 22 sintetiza para o decénio 1992-2002 o total de apoios do Estado à habitação. Especificamente, o apoios à aquisição de casa própria cifram-se em redor dos quatro quintos do total de apoios facultado a cada ano – os restantes distribuem-se pelo apoio ao parque público, pelo programa de incentivo ao arrendamento jovem e pela participação do Estado nos programas RECREIA, RECRIPH e REHABITA.

Quadro 22
Apoios do Estado à Habitação no decénio 1992-2002
(valores em EUR milhões)*

| Ano | Número de Empréstimos | Montante | Valor de Bonificação | Valor das deduções fiscais | Total de Apoios a Compra de Casa Própria | Total de Apoios do Estado |
|------|-----------------------|------------|----------------------|----------------------------|--|---------------------------|
| 1992 | 51 376 | 1 406 610 | 162 802 | 95 469 | 258 272 | 295 354 |
| 1993 | 62 227 | 1 945 311 | 162 293 | 114 424 | 276 717 | 325 544 |
| 1994 | 84 445 | 3 014 887 | 194 241 | 143 254 | 337 495 | 401 704 |
| 1995 | 89 009 | 3 694 831 | 226 992 | 199 718 | 426 710 | 505 730 |
| 1996 | 118 211 | 4 922 688 | 229 132 | 250 645 | 479 777 | 599 012 |
| 1997 | 154 215 | 6 945 166 | 244 331 | 295 787 | 540 118 | 726 479 |
| 1998 | 216 631 | 10 474 401 | 346 854 | 340 878 | 687 732 | 899 895 |
| 1999 | 226 593 | 11 988 269 | 408 116 | 348 719 | 756 835 | 967 396 |
| 2000 | 175 113 | 10 456 459 | 365 976 | 349 953 | 715 929 | 932 282 |
| 2001 | 153 134 | 9 865 743 | 345 301 | 355 552 | 700 853 | 912 036 |
| 2002 | 167 835 | 11 723 930 | 410 338 | 356 794 | 767 312 | 942 595 |

Fonte: MOPTC-SEH, *O sector da habitação no ano 2003*, p.16

* O estudo de onde os valores apresentados no quadro foram retirados não refere se os montantes são calculados a preços correntes ou a preços constantes. Por esse motivo não foram realizados nenhos cálculos rudimentares.

Os dados do *Censos 2001* relativos ao território metropolitano de Lisboa revelam que em todos os concelhos em análise, à excepção de Lisboa, as proporções de alojamentos familiares clássicos ocupados pelo proprietário, com ou sem encargos de dívida, são superiores a dois terços e que os concelhos do Seixal (85%) e de Sintra (79%) lideram a distribuição (Quadro 23). A proporção correspondente aos alojamentos de propriedade de um ocupante aos quais estão associados encargos de dívida atinge 53% no Seixal, 50% em Sintra, 47% em Vila Franca de Xira e 46% na Moita. Territorialmente, as *frentes avançadas da metropolização* são constituídas por edificado residencial destinado à venda. Em Lisboa, concelho onde cerca de um terço dos alojamentos ocupados é propriedade de particulares ou de empresas, o arrendamento abrange 47% dos alojamentos, em parte devido ao peso dos alojamentos propriedade do Estado, de organismos públicos, da Autarquia e de Instituições sem Fins Lucrativos (12%) – um valor impar neste território.

Quadro 23
Alojamentos familiares clássicos, segundo a forma de ocupação, na Metrópole de Lisboa em 2001
(percentagem em linha)

| Concelhos | Proprietário Ocupante | | Proprietário Outro | | | | | |
|------------|-----------------------|--------------|--|----------------------|-------------------|--|-------------------|-------------|
| | com encargos | sem encargos | Ascendente ou descendente em 1º ou 2º grau | Particular/ Empresas | Empresas Públicas | Estado, e IPA Instituições sem fins lucrativos | Autarquias Locais | Cooperativa |
| Lisboa | 17,6 | 30,3 | 4,6 | 34,4 | 0,5 | 5,8 | 6,5 | 0,4 |
| Cascais | 29,6 | 41,7 | 4,5 | 21,4 | 0,1 | 1,3 | 0,4 | 0,0 |
| Loures | 27,6 | 37,3 | 4,7 | 27,3 | 0,3 | 0,6 | 2,6 | 0,1 |
| Oeiras | 35,7 | 37,2 | 3,7 | 18,6 | 0,1 | 0,8 | 3,8 | 0,1 |
| Sintra | 50,0 | 29,6 | 3,0 | 16,0 | 0,1 | 0,7 | 0,5 | 0,1 |
| V. F. Xira | 46,4 | 28,2 | 2,8 | 19,6 | 0,1 | 0,9 | 1,8 | 0,1 |
| Amadora | 34,5 | 34,4 | 4,0 | 24,7 | 0,1 | 1,8 | 0,5 | 0,1 |
| Odivelas | 32,0 | 37,4 | 4,6 | 23,9 | 0,1 | 1,5 | 0,4 | 0,1 |
| Alcochete | 36,1 | 32,5 | 3,0 | 27,0 | 0,1 | 0,7 | 0,6 | 0,0 |
| Almada | 33,1 | 35,1 | 4,2 | 20,7 | 0,3 | 4,5 | 2,0 | 0,2 |
| Barreiro | 40,0 | 32,9 | 3,6 | 21,6 | 0,2 | 0,8 | 0,7 | 0,1 |
| Moita | 46,4 | 29,3 | 3,5 | 17,2 | 0,1 | 2,8 | 0,6 | 0,1 |
| Montijo | 29,8 | 40,1 | 5,0 | 21,8 | 0,1 | 0,8 | 2,3 | 0,0 |
| Seixal | 53,1 | 32,5 | 2,5 | 10,8 | 0,1 | 0,8 | 0,1 | 0,2 |

Fonte: INE, Censos 2001.

Uma metrópole de proprietários

Os estatutos de ocupação do alojamento são designações que correspondem a modos de produção, distribuição e consumo do alojamento diferenciados. Viu-se como a cada um dos estatutos de ocupação está associado um complexo de investimento, fortemente dependente da

obtenção de solo ou de financiamento, e um conjunto de relações de troca económica específicas. A estes complexos de investimento e as estas relações de troca juntam-se qualificações e regras jurídicas que estruturam obrigações e direitos mobilizados e mobilizáveis pelos agentes implicados na provisão e na obtenção de meios de alojamento.

Para Jim Kemeny (1981), cada distribuição específica dos estatutos de ocupação revela os termos de um equilíbrio entre diferentes regimes de investimento e de provisão de alojamento:

«The relative importance of private landlords and finance institutions in the housing market will therefore depend on the balance between tenures. Where a private rental market predominates, private landlordism will be the major form of housing investment, and where home-ownership (...) predominates, finance institutions will be the major investors in residential property. Because the different tenures involve different degrees of profitability as well as different forms of investment, the pattern of tenures in a society is of great importance to the source of housing investment and levels of exploitation.» (Kemeny, 1981)

De acordo com esta relação, os padrões de distribuição dos estatutos de ocupação do alojamento observados para a cidade de Lisboa e seus concelhos limitófos ao longo dos últimos 50 anos indiciam uma mudança: do predomínio de um mercado de arrendamento ao predomínio de um mercado de compra e venda através de crédito bancário, implicando os adquirentes numa dívida a longo prazo; de um modo de investimento centrado no *prédio de rendimento* a um outro modo vocacionado para a promoção de habitação destinada à venda; de uma organização da rentabilidade do investimento imobiliário baseada na amortização de longo prazo realizada através da renda cobrada ao inquilino a uma mais rápida rotação dos capitais investidos obtida através de fontes de financiamento diversificadas em prazos relativamente mais curtos – ademais, como se viu, a distribuição do risco num mercado de compra e venda é partilhada entre promotores, instituições bancárias e adquirentes.

Daqui se conclui que se no obverso de uma *cidade de inquilinos* se encontra uma *cidade de senhorios*, numa *metrópole de proprietários com encargos de dívida* encontrar-se-á uma *metrópole de instituições financeiras*.

Nesta perspectiva, os estatutos de ocupação do alojamento representam também diferentes formas de distribuição social dos valores em dívida relativamente ao *stock* de habitação disponível (Kemeny, 1981). Se se entender o parque de alojamentos como resultante de processos de promoção, edificação e reconversão imobiliária fundados em capitais originários de fontes de financiamento diversas, incluindo créditos bancários, a repartição, a cada momento, dos alojamentos pelos estatutos de ocupação representa as diferentes vias através das quais esses montantes de dívida são socializados.

Assim se compreende como a intervenção do Estado e o desenho das políticas de habitação adquire redobrada importância: seja na política de solos, no tempo e no modo como realiza a regulação urbanística ou na orientação dos programas habitacionais que apoia, seja nos esquemas de subvenções e bonificações que concebe e coloca em prática no *mercado de compra e venda de casa própria*.

A história dos embrionários mecanismos de acesso à propriedade do alojamento desenhados na década de sessenta e após o 25 de Abril detalha bem a importância da política de habitação na estruturação do parque habitacional e na constituição do território metropolitano, em particular na organização da produção dos grandes conjuntos residenciais nos arredores de Lisboa. O fortalecimento da lógica de apoio ao crédito pessoal para aquisição de habitação nova criou condições para que sectores sócio-ocupacionais anteriormente excluídos – isto é, tecnicamente insolúveis – pudessem ingressar na procura. Tais formas de «construção social das populações» (Chamboredon, 2001 [1985]) uma vez associadas ao crédito bonificado, aos apoios do banco central português e às garantias públicas orientaram as estratégias dos agentes produtivos no campo de produção e de comercialização de habitações e reforçaram o seu contributo para o *fabrico do mercado de compra e venda de casa própria* e para o *fabrico da metrópole*.

CAPÍTULO 4

DA CIDADE PEDESTRE À METRÓPOLE DO AUTOMÓVEL

Nas últimas três décadas, as cidades europeias têm vindo a evidenciar um novo padrão de mobilidade espacial no qual a deslocação em automóvel assume um peso preponderante. Esta mudança tem sido entendida enquanto «transição urbana» (Wiel, 1999) – isto é, como um processo que à maneira da *transição demográfica* traça a longa passagem da *cidade pedestre* à grande cidade ou metrópole onde o uso do automóvel é predominante. Esta tendência internacional encontra tradução na cidade de Lisboa e nos seus concelhos limítrofes. Os dados do *Censos 2001* estabelecem que neste território a maioria das deslocações casa-trabalho realizadas por indivíduos activos tinha o automóvel como principal modo de deslocação.

A questão que se coloca é a de saber como é que este padrão de mobilidade se estabeleceu e como é que no lapso de meio século, *grosso modo*, entre o anos cinquenta e a actualidade, Lisboa evoluiu de uma *cidade pedestre* – uma cidade na qual a maioria das deslocações era realizada a pé ou em associação a transporte colectivo – para uma *metrópole do automóvel*. Assim, objectivo deste capítulo é compreender as origens deste *facto metropolitano* e explorar algumas das suas consequências em termos da relação entre a forma urbana e a mobilidade espacial tendo como referência a urbanização e o crescimento urbano.

Combinando contributos originários da história urbana, na sua maioria relativos à emergência e consolidação dos subúrbios das cidades europeias e norte-americanas, estabelece-se como na primeira metade do século xx a forma urbana dessas cidades se encontrava na intimamente relacionada com os transportes de massas, com a mobilidade casa-trabalho e com a divisão social do espaço. Por intermédio dos trabalhos preparatórios à elaboração do Plano Director da Região de Lisboa (1964) é realizada uma primeira aproximação a esta constelação de fenómenos na cidade de Lisboa nos seus subúrbios. Compõe-se assim uma imagem da capital que articula a mobilidade e a forma urbana: uma *aglomeração do transporte colectivo* que se estendia ao longo de

uma cidade em forma de dedos de luva intimamente relacionada como um conjunto de núcleos suburbanos que ao longo das linhas-férrreas se dispunham como se *contas de um rosário* se tratassem.

Seguidamente, é através de dados dos Recenseamentos Gerais da População de 1981, 1991 e 2001 que se observa com detalhe como Lisboa evolui de uma *aglomeração do transporte colectivo* a uma *metrópole do automóvel*. Os indicadores relativos à deslocação pendular e ao modo de transporte utilizado por activos e estudantes foram organizados numa série estatística cuja análise remete para a constituição da metrópole de Lisboa e para a crescente interdependência entre os concelhos que formam o seu território. Num primeiro momento, o novo padrão de mobilidade lisboeta é colocado face ao urbanismo rodoviário que da década de 1980 em diante ganhou forma no território dos arredores da capital – um fenómeno que contribuiu para o aumento da pressão construtiva nos territórios adjacentes e com melhor acesso às grandes vias de circulação rodoviária construídas. Num segundo momento, o uso dominante do automóvel nas deslocações casa-trabalho dos residentes na metrópole de Lisboa é discutido sob a óptica da «motilidade» (Kaufmann, Bergman e Joye, 2004) – isto é, uma aptidão à mobilidade entendida como cruzamento entre acessos, competências e apropriações do espaço urbano por parte dos urbanitas. Entre o forte investimento realizado na acessibilidade rodoviária e o valor estratégico de que se reveste a deslocação em automóvel neste complexo território, o fenómeno da «transição urbana» em Lisboa é retomado e relacionado, de um lado, com a acentuada diferenciação sócio-espacial em curso nos subúrbios lisboetas, de outro, com experiência urbana de vastos contingentes populacionais que nesses territórios hoje vivem e trabalham.

Habitação e transporte na Aglomeração de Lisboa

No final da década de '50, iniciam-se os trabalhos do *Plano Director do Desenvolvimento Urbanístico da Região de Lisboa*, um instrumento de ordenamento destinado a Lisboa e aos seus territórios limítrofes originário da esfera de iniciativa do Ministério das Obras

Públicas.¹² O estudo relativo à construção de uma travessia rodoviária do Tejo e a consequente alteração no sistema de vias na área envolvente à capital – ou seja, um duplo investimento rodoviário de largo alcance que se afigurava possível no curto prazo – suscitava uma acção urgente.

Porém, o *telos* do plano era mais abrangente. Na mira do Ministério das Obras Públicas encontrava-se a optimização do território da então designada *Agglomeração de Lisboa*. Deficiências na localização das actividades económicas eram diagnosticadas e a distribuição das diferentes categorias sócio-ocupacionais era tida como segregada. Tratava-se assim de equilibrar a ocupação da região através de uma melhor distribuição da indústria e das vias de circulação (Lôbo, 1988: 145). Por intermédio do plano pretendia-se obter eficiência no ordenamento social e urbanístico da região e incrementar a produção no território que maior peso apresentava na economia nacional.

O *Plano Director da Região de Lisboa* é um indicio da emergência de um entendimento da cidade e dos arredores como *aglomeração* e como *região*. Este entendimento *regional* era partilhado pelos principais intervenientes na política urbana da época, como sublinha Luís Baptista (1999: 192-6). A publicação da discussão e parecer da Câmara Corporativa relativo ao projecto-lei fundador do Plano (Parecer da Câmara Corporativa n.º 11/VII) foi acompanhada de um longo texto introdutório no qual eram passados em revista dois grandes tipos de contributos: os então recentes desenvolvimentos britânicos e franceses em termos de planos, de modelos e de legislação urbanística, e a teoria económica regional (Lôbo, 1990). A circulação internacional de modelos e de experiências de planeamento regional encontrava-se bem estabelecida.

Objecto de vasto trabalho preparatório levado a cabo por uma numerosa equipa, o *Plano Director da Região de Lisboa* foi publicado em 1964.¹³ O discurso técnico sobre a *Agglomeração de Lisboa* é sistemático,

¹² Ministério das Obras Públicas (1960), *Plano Director do Desenvolvimento Urbanístico da Região de Lisboa*, Lisboa, MOP.

¹³ Ministério das Obras Públicas (1964) *Plano Director da Região de Lisboa. Antepiano, volume I. Memória Descritiva e Justificativa*, Lisboa, MOP/Conselho Superior de Obras Públicas. Nesse volume é fornecida a constituição da Comissão do Plano que representa a alta administração do Estado (pp. 18-19) O director do Gabinete do Plano Director da Região de Lisboa era o Eng. Miguel Rezende. Nos estudos preparatórios participaram como consultores Orlando Ribeiro, nos estudos geográficos, Francisco Pereira de Moura, nos estudos económicos, e Barbara Lopes, nos estudos sociológicos.

exaustivo e analítico: do solo aos lugares e zonas de potencial desenvolvimento turístico, da agricultura às praias, da florestação aos portos, passando pelas mais prementes questões – a evolução demográfica, as condições de habitação e de transporte. Será justamente a partir destes dois últimos domínios que se interrogará o documento e a orientação política que lhe subjaz.

Da habitação

Na proposta de Lei n.º 14 de 6 de Fevereiro de 1959, assinada pelo então Ministro das Obras Públicas, Engenheiro Arantes e Oliveira, o crescimento habitacional da cidade para os seus arredores é sintetizado na expressão *dormitório*. A sequência enunciativa seguida na peça legislativa é particularmente rica pois permite reconstituir a lógica da descrição técnica e política das condições de alojamento nos arredores da Lisboa de então. A dinâmica industrial da região e os fluxos migratórios campo-cidade, que alimentavam uma intensa procura de alojamento e suscitavam iniciativas de oferta por parte da indústria da construção, constituem o pano de fundo da descrição. Atente-se na formulação do Ministro e no seu diagnóstico:

«À falta de um plano director do desenvolvimento da área de influência da capital, não tem sofrido praticamente limitações a instalação de indústrias nos seus arredores, nem tem sido possível impedir o crescimento desordenado das povoações suburbanas e a criação de novos núcleos populacionais, ao sabor das iniciativas particulares. Estas são movidas na maioria dos casos por simples propósitos de especulação de terrenos ou com o intuito de se evadirem da disciplina dos planos de urbanização a que estão sujeitos os centros populacionais mais importantes, incluindo a Capital, reduzindo assim gravemente a eficiência desses planos e comprometendo até em muitos aspectos a sua utilidade» (Proposta de Lei n.º 14/59 in MOP, 1960: 10)

A «disciplina dos planos de urbanização» constituía uma referência ao esquema de planificação criado em legislação urbanística própria ainda à «época de Duarte Pacheco» (Lôbo, 1995) e mais tarde reduzida à *quasi-caricatura* através de legislação subsequente (Gonçalves, 1989:

244-6). Para o Ministro Arantes e Oliveira, aquele modelo de planeamento revelava os seus limites pois entre a ineficiência dos poderes públicos e os interesses económicos dos investidores privados, tidos como especulativos, os arredores eram rapidamente ocupados. Dessa ocupação, o Ministro das Obras Públicas oferecia uma esquemática e incisiva descrição:

«É assim que os subúrbios de Lisboa têm sido progressivamente invadidos por uma intensa actividade de construção que, tão depressa destrói a expressão tradicional e a beleza particular das povoações arrebaldinhas, como faz nascer múltiplos povoados amorfos e incharacterísticos que tendem a rodear a cidade por uma cintura asfíxiate – cada vez mais profunda, à medida que aumentam as facilidades de transporte que eles próprios reclamam». (Proposta de Lei n.º 14/59 in MOP, 1960: 11)

Tal «cintura asfíxiate» era constituída por

«meros amontoados de construções inestéticas, desprovidos de personalidade e de vida própria, verdadeiros dormitórios de massas populacionais muito importantes que diariamente afluem à Capital para exercer nela a sua actividade» (Proposta de Lei n.º 14/59 in MOP, 1960: 11)

Mais tarde, aquando da publicação do Ante-Plano do *PDLR* a descrição oferecida dos dormitórios de Lisboa salientava a sua dispersão e a falta de «organicidade». Concluiu-se assim que se estava perante «simples implantações de dormitórios sem estrutura e equipamento social e urbanístico» (MOP, 1964: 110). Na perspectiva do Ministro, importava então contrariar o fenómeno e seleccionar alguns desses núcleos suburbanos de modo a que se pudessem transformar em «*organismos urbanos* completos e mais concentrados, tanto quanto possível autónomos, dos pontos de vista social, económico e urbanístico» (MOP, 1964: 33).

A lógica de actuação prevista era a da separação das referidas «implantações de dormitórios» da cidade de Lisboa e das suas novéis extensões. A separação natural oferecida pelo rio funcionaria para os dormitórios da «outra banda». Para a margem norte do Tejo argumentava-se

que a manutenção e a revitalização dos melhores terrenos agrícolas teria a vantagem de poder «*contrariar o crescimento de Lisboa pelo ataramento contínuo do seu tecido urbano e pela preservação de grandes espaços livres até o mais próximo possível do seu centro*» (MOP, 1964: 34) – uma referência nítida ao modelo praticado no planeamento urbano e regional britânico do pós-guerra. No plano, o devir da aglomeração seria caracterizado por uma grande cidade, Lisboa, rodeada de campos agrícolas e espaços de reserva, penetrantes até aos arrabaldes, bem conectada aos núcleos suburbanos onde se localizariam estruturas produtivas e equipamentos básicos.

Do transporte

No domínio do planeamento da *Agglomeração de Lisboa*, e face às finalidades enunciadas no documento, o transporte era um importante factor de ordenamento regional. A pendularidade casa-trabalho era prática comum e era uma *marca urbana* que permitia aos urbanistas ao serviço do MOP identificar os lugares que melhores características apresentavam para poderem vir a constituir núcleos autónomos. No seu entendimento, estes eram: Olivais, Lumiar, Amoreiras, Benfica e Belém, no interior perimetro administrativo de Lisboa; Moscavide, Portela, Sacavém, Olivais de Basto, Odivelas, Loures, Pontinha, Amadora, Queluz, Algés, Dafundo, Carnaxide, Almada e Cova da Piedade, no exterior. Na avaliação, constata-se que

«estes núcleos periféricos e outras pequenas localidades que vivem na dependência deles esvaziam-se, diariamente, de populações activas que trabalham na Capital, por não encontrarem, localmente, modos de exercerem as suas actividades» (MOP, 1964: 110)

Uma importante conclusão relativa à condição da cidade de Lisboa na *Agglomeração* era formulada:

«A capital [é] o grande núcleo de residência e trabalho de *mais de metade* da população regional [e] a rede rodoviária da região reflecte claramente a sua estreita subordinação às características centralizadoras da capital» (MOP, 1964:37).

Acrescia ainda o facto de o acesso a Lisboa ser maioritariamente realizado em transportes colectivos e de o comboio ser o meio de transporte dominante, principalmente nas linhas de Cascais e Sintra:

«o estudo do movimento horário de entradas e saídas nas actuais estações terminais de Lisboa permite fazer uma apreciação das deslocções da população regional por este meio de transporte [o comboio] que se revela sem qualquer dúvida mais importante que os anteriormente citados [i.e. barco, carreiras de camionagem e automóvel].» (MOP, 1964: 110)

Através do Plano, o Ministério das Obras Públicas propunha organizar uma dotação racional de equipamentos e de grandes vias de circulação tanto a norte como a sul do Tejo – as ainda hoje designadas CRIL e CREL são originárias deste plano –, a par de uma política de vitalização de mão-de-obra local, nomeadamente feminina nos serviços e indústrias locais. Constituir-se-ia assim uma *malha económica e urbanística* que estruturaria o desenvolvimento da região. Por seu intermédio, a miscigenação de actividades e de grupos sócio-ocupacionais seria facilitada.

Todavia, o *Plano Director da Região de Lisboa* não foi aprovado. Margarida Souza Lobo elucida as razões e as consequências da condição *política* deste instrumento:

«A proposta de plano não foi aprovada fundamentalmente porque as entidades responsáveis pela execução das infra-estruturas, nomeadamente a rede viária afirmaram não ter capacidade para a sua realização. Só com verbas próprias a implementação do plano seria possível. (...) De qualquer forma o seu estatuto indefinido decorrente da sua não aprovação bloqueou algumas das suas virtudes. Servido de base à gestão urbanística da região (...) ela não vinculava a administração central no que respeita aos seus investimentos (...) (e) a ligação ao nível municipal foi sempre muito deficiente (...)» (Lobo, 1988: 148)

Aquando da análise ao crescimento urbano da Amadora e em particular quando se reconstituem os processos de autorização dos planos da Reboleira Norte e Sul ver-se-á como esta condição política do Plano Director da Região de Lisboa impedia sobre os processos de transformação do território e analisar-se-ão algumas das suas consequências.

Antes, porém, de se seguir rumo aos subúrbios citadinos de Lisboa e à análise da sua condição na embrionária metrópole importa estabelecer a relação entre suburbanização e mobilidade espacial urbana.

Da cidade pedestre à aglomeração do transporte colectivo

Para se compreender a passagem da *cidade pedestre* à *aglomeração do transporte colectivo* é necessário recuar até à suburbanização oitocentista. Na *Teoria Geral da Urbanização*, da autoria do urbanista catalão Ildefonso Cerdá (1992 [1867]), encontra-se uma interessante tipificação do crescimento das cidades para os subúrbios que para mais oferece a vantagem de equacionar a diversidade suburbana tendo como critério a relação com a cidade. Quatro tipos de subúrbios são estabelecidos pelo urbanista catalão: (i) os que se formam pela atracção exercida pela via de acesso à cidade; (ii) os que se formam por razões industriais; (iii) aqueles que tem a sua origem em causas administrativas; e, finalmente (iv) os subúrbios que constituem um meio de expansão da urbe. Num registo breve, apresentam-se as principais características de cada tipo e a cada um far-se-á corresponder um ou mais exemplos lisboetas.

(i) *Atracção exercida pela via de acesso à cidade*. As vias que ligavam as cidades umas às outras e aos campos que as rodeavam constituíam, para Ildefonso Cerdá, bons indícios da importância de uma cidade e das extensões urbanas que a envolviam. Ao longo das principais vias de circulação encontravam-se lugares destinados à *espera* e ao *restaurar* nos quais os viajantes preparavam a entrada na cidade ou a viagem de saída. Eram lugares que permitiam repouso e resguardo para homens e animais. Neles se encontravam tabernas, entrepostos e espaços e serviços para os viajantes se *restaurarem*. Adquirindo por vezes uma considerável dimensão, estes agrupamentos davam a conhecer a importância da cidade que serviam.

Nos arredores de Lisboa da segunda metade de Oitocentos, no cruzamento de duas importantes vias – a estrada de Belas e a Estrada de Sintra – localizava-se a Porcalhota, lugar de paragem que veio a dar origem à Amadora; à saída de Lisboa, em Olival Basto, a Mala-

posta funcionava como um entreposto de correspondência e de apoio à distribuição do Correio.

(ii) *Razões industriais*. A explicação de Ildefonso Cerdá relativamente à origem deste tipo de subúrbios funda-se na rejeição por parte das autoridades urbanas da localização de indústrias perigosas ou insalubres nas cidades. Era, por exemplo, o caso dos expostos e municípios, dos curtumes ou dos entrepostos de permanência ou abate de animais. Em Lisboa podem-se encontrar exemplos de localizações correspondentes a este tipo: a fábrica de munições no Braço de Prata, a fábrica de gás da Matinha ou o Matadouro do Campo Pequeno que funcionava onde mais tarde se veio a localizar a Feira Popular, no *terminus* da Avenida da República.

(iii) *Causas administrativas*. O facto de as autoridades urbanas cobrarem impostos à entrada de mercadorias era para Cerdá uma das causas de formação de subúrbios. Ao longo das fronteiras das urbes e junto às *portas* e às vias de acesso à cidade instalavam-se populações que ocupavam um edificado «pobre». Com frequência, adianta o autor, tais edifícios dispunham de caves e de anexos de armazenagem. A presença de túneis associados ao contrabando e actividades ilícitas era tidos como típicos destes lugares, explicando em parte as características da sua configuração. Estes subúrbios eram muitas vezes incorporados na «boa urbanização expansiva», na expressão de Cerdá. Para Lisboa, a descrição de Miguel Chaves (1999) relativamente ao Casal Ventoso e à Primeira Circunvalação aproxima-se muito desta tipificação. Aliás ao longo da Primeira Circunvalação encontravam-se várias *portas* e *subúrbios de porta*. De acordo com Raquel Soeiro de Brito (1976) uma das mais importantes *portas* situava-se na Calçada de Cruz da Pedra, frente ao Colégio Maria Pia. Ao longo e em redor da primeira circunvalação edificou-se parte significativa da *Lisboa em expansão* nos últimos decénios de Oitocentos e nas primeiras décadas de Novecentos. Relativamente à Segunda Circunvalação, mais tardia, datada de 1886, ainda hoje se podem observar vestígios de edificado deste tipo nas Portas de Benfica, na Venda Nova e no Olival Basto.

(iv) *Meio de expansão da urbe*. Tipo de subúrbio que se revela por uma certa elegância e arranjo – destaca, desde logo, o urbanista catalão. Apresenta um certo isolamento, traço característico do que o autor designa como urbanização «ruralizada»:

«Ici, tout respire la richesse, l'oisiveté, la commodité, le bien-être. Cours intérieures, jardins, points de perspective, jeux d'eau : on voit que tout est rassemblé ici, et tout ceci se confond souvent avec quelques anciennes maisons de labours, qui avait été probablement le premier noyau d'attraction pour l'établissement de ces quartiers.» (Cerdá, 1992 [1867]:150)

A emergência deste tipo de subúrbio é explicada por Cerdá através da reconstituição da experiência da aristocracia e da burguesia oitocentista num quadro de concentração e de densidade, de «empilhamento de gentes» e de «privações» e de uma *atmosfera* fabril que a *cidade industrial* tendia a impor aos seus habitantes. Com a capacidade aquissitiva surgia possibilidade de aceder a um bem-estar residencial que os territórios *extramuros* da cidade ofereciam. Em Lisboa, a antiga tradição de quintas de recreio alimentou um processo desta natureza cujas marcas ainda hoje são visíveis – na zona da Junqueira e no Alto de Santo Amaro, por exemplo. Note-se que as quintas de recreio – de Benfica, de Carmide ou dos Olivais – se encontravam neste contexto a distâncias-tempo muito consideráveis da cidade.

Como se verá em seguida, a posse de meios de transporte era condição para esta forma de ocupação suburbana e será com o aparecimento do eléctrico e de comboios mais eficientes e com tarifas mais económicas que essa condição urbana tenderá a alterar-se. Alguma semelhança é visível entre a tipificação de Cerdá e as propriedades de vilegiatura nas vilas de Cascais, de Sintra e ao seu redor, que no século XIX se tornaram destino da família real e da corte. A apurada descrição arquitectónica das *grandes residências* de Cascais realizada por Raquel Henriques da Silva (1988) mostra bem a particular condição suburbana da vila na passagem do século XIX para o século XX.

Curiosamente, esta é a *imagem de subúrbio* que se encontra associada às urbanizações norte-americanas e britânicas anteriores e contemporâneas à análise do urbanista catalão. De acordo com Kenneth Jackson (1985) uma significativa parte dos subúrbios norte-americanos da primeira metade do século XIX era composta por grandes casas com parque resultantes da venda de lotes decorrentes de investimentos imobiliários capitalistas. Nesses lugares, não apenas se reinventava uma paisagem suburbana a partir de imagens valorizadas dos jardins aristocráticos (Fishman, 1987) como se formavam núcleos suburbanos

fortemente polarizados – por um lado, através da concentração de agregados familiares e domésticos de patrões, profissionais liberais e dirigentes, por outro lado, através da criação e do pessoal implicado nos serviços de apoio à ordem doméstica burguesa (Jackson, 1985).

Na perspectiva da mobilidade e da forma urbana, a conclusão de Cerdá é particularmente rica. Os quatro tipos de subúrbio caracterizavam-se por *viverem da cidade e para a cidade*. Constituíam, cada qual com suas especificidades, lugares cuja ocupação e actividade dominante só era possível e se desenvolvia na relação com a cidade – relação que se fundava na mobilidade. Todavia, no começo do século XX, este quadro começa a transformar-se. Os transportes de massas irão tornar mais acessível a residência nos arredores das cidades a variados grupos sociais.

Dois modelos de suburbanização

Em diferentes contextos nacionais e históricos a suburbanização assumiu formas diferentes e com elas distintas maneiras através das quais as diferenças sociais, em particular as diferenças de classe, se territorializaram. Robert Fishman sintetiza estas diferenças em dois modelos, um modelo *continental* e outro *anglo-saxónico*, que se consolidaram na segunda metade do século XIX. De acordo com Fishman,

«broadly speaking, continental and Latin American cities opted for the traditional structure while British and North-American cities followed the path of middle class suburbanization. This distinction, still fundamental in so many of the world's great cities had nothing to do with the supposed backwardness of continental cities as compared to their anglo-american counterparts. Paris, in the nineteenth century became far more intensively industrialized than London, and the French capital developed a network of omnibuses, streetcars and railroads that matched the transportation facilities in any English or American city.» (Fishman, 1987:11-12)

Se as cidades norte-americanas evidenciam o rumo da suburbanização das classes médias ao longo dos caminhos-de-ferro, a cidade de Paris constitui um caso paradigmático da estrutura tradicional e do

modelo continental. O processo de *Hausmanização* contribuiu para o redesenho da geografia da cidade e dos seus arredores e conduziu a um repovoamento dos bairros centrais (Téradé, 2002). Aos novos *boulevards* e às gares de caminhos-de-ferro – que em conjunto formavam uma malha urbana – estavam associados investimentos imobiliários de largo alcance destinados a captar os capitais da burguesia e a vertê-los para a construção de edificado destinado aquele grupo social (Topalov, 1987). A oferta de edificado destinado à burguesia, bem como a uma emergente e embrionária classe média urbana, tendeu a estimular a sua concentração na zona central e nas suas mais recentes adjacências.

Como bem salienta Robert Fishman, o sistema de transporte suburbano *par excellence*, o comboio, serviu assim em dois contextos diferentes dois rumos e sentidos da suburbanização: uma organização *continental* associada à deslocação e fixação da indústria e do operariado nos subúrbios, uma organização *anglo-saxónica* associada à residência e à concentração residencial da burguesia e da embrionária classe média urbana nos arredores. Conclui Fishman:

«the Parisian middle class remained loyal to the central city; the transportation system in Paris was used to move Parisian industry and its workers to the suburbs and every further advance in transportation and industry has meant moving factories and the working class even farther from the city while the Parisian middle class has solidified its hold on the urban core». (Fishman, 1987:12)

O modo dominante de ocupação dos arredores das cidades correspondente a cada modelo foi particularmente influente na forma se impuseram diferenças de ocupação que vieram a contribuir para a formação de diferentes códigos de leitura da condição urbana e social dos territórios citadinos.

Por um lado, aquando da constituição do *modelo continental*, a cidade ocidental incorporava progressivamente e de forma deliberada princípios de planeamento urbanístico, de salubridade e de mobilidade das populações. Por outro lado, a cidade da burguesia e da classe média de Oitocentos e de começo de Novecentos será marcada pela criação de uma pluralidade de edifícios: desde espaços dedicados à administração a espaços de troca e comércio, como câmaras ou bolsas, passando por escolas e hospitais, por mercados e *magasins*, por salas de espectáculo e

por museus – em suma, edificado que estruturava espaços e acessos que se prestavam à consolidação da disjunção entre as actividades *públicas* e *privadas*, como estabelece François Choay (1989).

Estes dois processos contribuíram em muito para modelar a experiência dos urbanitas na *grande cidade* na medida em que as formas sociais de ocupação do território influíram na leitura do *centro* e da *periferia* – e portanto do lugar de *cada um* face à hierarquia urbana em constituição.

No caso dos arredores das cidades europeias continentais, este processo de construção de formas de ocupação do espaço urbano decorrentes das actividades e funções hierarquicamente mais elevadas articulou-se como o modelo da suburbanização da indústria e do operariado cunhando-se assim uma imagem do *subúrbio industrial*. A designação *cintura industrial* é sintomática desse particular modo de transformação dos arredores citadinos no qual uma combinação de habitat modesto e de instalações industriais era bem visível. Aí, os espaços de vida e os espaços de trabalho eram fortemente estruturados por relações laborais, modos de sociabilidade e redes organizacionais específicas (Magri e Topalov, 1989). As formas de entre ajuda e os sentimentos bairristas desenvolvidos à escala das localidades e dos bairros indiciam a presença de modos de vida bem determinados. Não obstante, estes *territórios operários* eram também estruturados pela *mobilidade*: enquanto espaço de integração de populações migrantes, enquanto lugares *pivot* de itinerários residenciais e profissionais diversos ou enquanto lugares de adopção de novas práticas urbanas (Bacqué e Sintomer, 2002). A pertença social e a localização do alojamento no subúrbio eram mais do que condicionantes da experiência residencial das populações residentes: participavam nas formas de percepção e apreciação das gentes e dos espaços, situados aquém e além da *cintura industrial*.

Modos de deslocação na Aglomeração de Lisboa (1960)

Como atrás se viu, os estudos preparatórios do *Plano Director da Região de Lisboa* permitem reconstituir o esquema de circulação urbana da cidade de Lisboa na passagem da década de 1950 para 1960. Dada a vocação do *PDRL* para o ordenamento do território à escala da aglomeração, a ênfase era colocada nos transportes colectivos: nos mais

antigos, o eléctrico, o comboio e os barcos para a travessia do Tejo, e nos mais recentes, os autocarros. Em consequência, a primeira imagem da cidade que do Plano se obtém é de uma *aglomeração do transporte colectivo* na qual duas redes de transporte assumiam um papel central: a rede de eléctrico, para as deslocações no interior do concelho de Lisboa e para a sua envolvente imediata, e a rede de caminhos-de-ferro, para as deslocações pendulares entre a cidade e os seus subúrbios.

O desenvolvimento do eléctrico em Lisboa inicia-se no começo do século XX. Rapidamente, a rede de eléctricos torna-se o principal suporte da deslocação em transporte colectivo na capital. Criada a partir de uma incipiente rede de *carros americanos*, a rede de eléctricos atingirá em 1950 cerca de 140 quilómetros, dispostos em 28 linhas e 40 percursos (Azevedo, 1998). O aparecimento do eléctrico abriu a oferta de transporte colectivo urbano a categorias sociais mais desmunidas em rendimento e em prestígio. De acordo com António Lopes Vieira (1982: 194-204): o *americano* era «essencialmente (...) para aqueles que, embora não possuindo carruagem ou qualquer outro meio de locomoção próprio, auferiam um salário e detinham um *status* superior ao obtido por trabalhadores especializados e pelo operário em geral». A extinção dos *americanos* e a correlativa ascensão do eléctrico contribuiu para transformar tanto o povoamento como a forma da cidade:

«a rapidez com que o carro eléctrico efectuava os seus percursos, para além de reduzir consideravelmente o tempo de viagem, possibilitou aos habitantes de Lisboa, especialmente aos de menores recursos, viver fora do centro da cidade (...) e contribuiu marcadamente para a expansão urbana e o começo de uma certa diversificação das actividades normalmente confinadas à 'Baixa' de Lisboa.» (Vieira, 1982: 204)

A importância material e simbólica do eléctrico na vida social e urbana da cidade de Lisboa encontra-se bem expressa no facto de as suas tarifas não terem sofrido alterações entre 1926 e 1962. Outro facto expressivo é o longo período de tempo, desde os anos '30 até aos anos '60, durante o qual estiveram em vigor os *percursos económicos* e os *Carros Operários* (Melo, 1994). A partir na década de 1960 o sistema de circulação em transporte colectivo na capital portuguesa começa a diferenciar-se. Por um lado, a empresa que detinha a concessão, a *Carris*, iniciou um programa de substituição das linhas de eléctrico

por carreiras de autocarro. Processo que se estendeu até aos anos '70 e que foi progressivamente dando origem a uma rede de carreiras de autocarro mais extensa e diversificada (Melo, 1994). Por outro lado, foi concebida e criada uma embrionária rede de metropolitano que apoiava a circulação na «zona central da cidade» (Gaspar, 1985 [1976]) e cuja expansão ao longo dos anos '70 e '80 foi orientada para as principais *portas de entrada na cidade*, mais distantes da antiga *Baixa* e à época *verdadeiros* interfaces entre a *cidade central* e os corredores de expansão suburbana cada vez mais populosos.

O comboio – o mais importante meio de ligação de Lisboa aos seus subúrbios (Corte-Real, 1973, Lóbo, 1988) – sofre mudanças significativas a segunda metade da década de 1950. O primeiro *Plano de Fomento*, relativo ao quinquénio 1957-1962, previa investimentos na electrificação da rede de caminhos-de-ferro nacional. Nos arredores de Lisboa, o programa de investimento público traduzir-se-á na electrificação das linhas do Carregado e de Sintra (Moura e Gomes, 1994). A electrificação das linhas-féreas tornou possível a renovação de horários e novas possibilidades de circulação das composições que podiam atingir velocidades mais elevadas e rentabilizavam a nova maquinaria, tecnologicamente mais avançada. Não sem grande surpresa, as descrições da época, quer da historiografia local, quer da imprensa, associam esta mudança a uma intensificação da actividade construtiva.

Do ponto de vista da *morfogénese* da metrópole de Lisboa, o curso destas duas redes de transporte durante as décadas de 1950 e 1960 é muito significativo. Numa cidade onde os transportes colectivos assumem posição central, os cidadãos deslocam-se a pé dos lugares de origem para as interfaces das redes de transportes e das interfaces para os lugares de destino. Essa condição mostra como a deslocação pedonal assumia uma particular importância numa *aglomeração do transporte colectivo*. A capacidade e as condições de *a pé* vencer a distância entre os lugares de residência ou de trabalho e as paragens, gares e cais definiam em muito a experiência de circulação e de residência na capital e nos seus subúrbios.

Durante o crescimento da cidade, os esquemas de transporte colectivo combinaram-se também, melhor ou pior, não só com modos não planeados de extensão da cidade, típicos da *cidade pré-industrial* (Sjoberg, 1961), como também com formas de ocupação dos campos contíguos, de que as saídas da cidade em direcção ao Dafundo, a Sacavém ou a Benfica são exemplo. O eléctrico, o comboio e os

barcos para travessia do Tejo contribuíram, durante a primeira metade do século XX, quer para modelar o acesso aos arrabaldes e subúrbios, quer para estabelecer condições de expansão da cidade e de fixação da população, incidindo na constituição da frente urbana da cidade e na consolidação de centralidade urbana na capital.

Da aglomeração do transporte colectivo à metrópole do automóvel

Como se tem vindo a ver ao longo do capítulo, no *Plano Director da Região de Lisboa*, a questão da mobilidade surgia colocada no domínio da engenharia e com forte pendor tecnocrático – marca, de resto, comum a outros domínios da governação nas duas últimas décadas do Estado Novo (Baptista, 1999). Ainda antes da Revolução de Abril de '74 será elaborado o Plano de Transportes da Região de Lisboa, cujos trabalhos, lançados sob tutela da Direcção Geral dos Transportes Terrestres, se desenvolveram incorporando uma importante colaboração internacional (Boavida, 1988).

Depois do 25 de Abril de 1974, a importância da *questão da mobilidade* vê-se reforçada. Por um lado, criam-se comissões especializadas em posição organizacional mais próxima aos lugares de decisão governamental (Boavida, 1988). Por outro lado, a observação através de inquéritos será privilegiada (Rifes, Rodrigues e Silva, 1986). Sintomaticamente, foi a partir das recomendações da primeira comissão então criada que uma medida de considerável alcance viu a luz do dia: o *Passo Social ou Modal (1975)* – marca maior da condição de Lisboa como *aglomeração do transporte colectivo*.

A atenção dirigida pelo Estado ao fenómeno da mobilidade espacial urbana traduziu-se igualmente numa particular *construção estatística do fenómeno*: a incorporação no Recenseamento Geral da População de 1981 de indicadores destinados a identificar o «principal modo de deslocação» e o concelho de origem e de destino de activos e de estudantes. Ainda que rudimentares, as duas medidas permitem desenharem uma imagem sistemática dos padrões de mobilidade espacial quotidiana no território metropolitano de Lisboa. E por integrarem os

recenseamentos de 1991 e de 2001, os mesmos indicadores oferecem a possibilidade de exploração de uma série.

Num lapso de vinte anos, Lisboa passou de uma *aglomeração do transporte colectivo* a uma *metrópole do automóvel* – mudança bem patente no Quadro 24. Na Área Metropolitana de Lisboa, no lapso de duas décadas, entre 1981 e 2001, a prevalência de utilização do automóvel nas deslocações pendulares dos activos e dos estudantes residentes passa de 15% a 46%. O automóvel tornou-se o modo de transporte dominante, porém, não maioritário. No mesmo período, a utilização de transporte colectivo sofreu um forte declínio. A deslocação a pé viu a sua prevalência reduzir-se ao longo dos dois decénios considerados.

O Quadro 25 retoma a mesma série de dados, agora na sua forma desagregada. Aí se evidencia a importância que o automóvel ligeiro adquiriu nas deslocações na Área Metropolitana de Lisboa, sobretudo utilizado na posição de *condutor*. A conclusão do estudo *Movimentos Pendulares e Organização do Território Metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto, 1991-2001* é clara:

«Em 2001 (...) o automóvel era o modo de transporte mais utilizado pelos residentes de todos os concelhos da Área Metropolitana de Lisboa. O autocarro era o segundo modo mais utilizado pelos residentes da maioria dos concelhos da Área Metropolitana de Lisboa, excepto nos concelhos mais periféricos onde predominavam os movimentos a pé, ou em alguns dos concelhos servidos por redes de transporte ferroviário onde o comboio era o modo mais utilizado (Cascais e Sintra)» (INE, 2003: 21-22)

Vale a pena recuar ao ano de 1991 e seguir a conclusão formulada pela equipe do Instituto Nacional de Estatística,

«[Em 1991] dominava o uso do autocarro, eléctrico ou metropolitano pelos residentes nos concelhos de Almada, Amadora, Azambuja, Barreiro, Cascais, Lisboa, Mafra, Moita, Montijo, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra e Setúbal; o Comboio em Cascais (...). Reforce-se a ideia de que em 1991 o automóvel não constituía o modo de transporte maioritário em nenhum dos concelhos [da Área Metropolitana de Lisboa]» (INE, 2003: 21-22)

Entre 1991 e 2001, a polarização que Lisboa exercia em termos de residência e em termos de emprego reduziu-se. Apesar de em 2001, a capital ser ainda o concelho com maior capacidade de atracção, dois pólos emergentes – Oeiras, no sector Oeste, e Palmela, na margem sul do Tejo – exercem influência significativa na estruturação das deslocações metropolitanas (INE, 2003). No mesmo período, a integração metropolitana dos concelhos vizinhos à capital portuguesa viu-se reforçada. É sintomático o facto de o peso das deslocações *intraconcelhias* ter evidenciado redução e é igualmente sintomático o facto de em termos de deslocações *interconcelhias*, que, sublinhe-se, crescem em termos de volume e contribuem para incrementar as interações entre concelhos, o automóvel surgir como modo de transporte maioritário, ligeiramente acima dos 50% (INE, 2003).

Quadro 24
Principais modos de transporte utilizados por activos ou estudantes residentes na Área Metropolitana de Lisboa, no âmbito dos respectivos movimentos pendulares em 1981, 1991 e 2001*
[percentagem em colunas]

| Modos de transporte (agrupados) | 1981 | 1991 | 2001 |
|---------------------------------|------|------|------|
| Transporte individual | 15% | 26% | 46% |
| Transporte colectivo | 59% | 51% | 36% |
| A pé | 24% | 21% | 16% |
| Outros | 2% | 2% | 2% |

Fonte: INE – 2003 (Movimentos Pendulares e Organização do Território Metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto, 1991-2001) e Recenseamento Geral da População de 1981 (dados não publicados, cálculos do autor).

Quadro 25
Modos de transporte utilizados por activos e estudantes residentes na Área Metropolitana de Lisboa, no âmbito dos respectivos movimentos pendulares, em 1981, 1991 e 2001*

| | 1981 | 1991 | 2001 |
|-----------|------|--------------------------------|------|
| Automóvel | 12% | Automóvel ligeiro (condutor) | 20% |
| | | Automóvel ligeiro (passageiro) | 4% |
| Comboio | 10% | 10% | 10% |

Quadro 25 [continuação]

| Autocarro, Eléctrico ou metropolitano | 46% | Autocarro, Eléctrico ou metropolitano | 36% | Autocarro, Eléctrico Metropolitano | 22% |
|--|-----|--|-----|--|-----|
| Transporte colectivo da empresa ou da escola | 3% | Transporte colectivo da empresa ou da escola | 5% | Transporte colectivo da empresa ou da escola | 3% |
| Motociclo, Bicicleta ou outro | 4% | Motociclo, Bicicleta ou outro | 4% | Motociclo, Bicicleta ou outro | 3% |
| Nenhum – vai a pé | 24% | Nenhum – vai a pé | 21% | Nenhum – vai a pé | 16% |

Fonte: INE – 2003 (Movimentos Pendulares e Organização do Território Metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto, 1991-2001) e Recenseamento Geral da População de 1981 (dados não publicados, cálculos do autor)

* Os autores do estudo entendem por *Área Metropolitana de Lisboa* o território da Grande Lisboa e da Península de Setúbal (NUTS II). Fazem dele parte os concelhos de Cascais, Sintra e Mafra, Oeiras, Amadora e Odivelas; Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira e Azambuja, na margem Norte; Alcochete, Montijo e Moita; Barreiro, Seixal e Almada; Sesimbra, Setúbal e Palmela, na margem Sul do Tejo. Totalizava cerca de 2 milhões e 700 mil habitantes em 2001.

Apreendidos em conjunto, tanto os movimentos pendulares como as interações entre concelhos reforçam a hipótese de que, por um lado, têm vindo a ocorrer nos municípios limítrofes à capital portuguesa alterações nos padrões de concentração populacional e de actividades produtivas com características metropolitanas (Salgueiro, 2001) e de que, por outro lado, nestas condições de maior complexidade territorial, a deslocação em automóvel se reveste de *valor estratégico*. Consequentemente, duas dimensões do fenómeno adquirem especial interesse: a primeira pode designar-se como *urbanismo rodoviário* e relaciona os investimentos em rodovias com a estruturação do parque habitacional da metrópole de Lisboa; a segunda remete para a dimensão estratégica da mobilidade espacial que é apreendida e discutida sob a perspectiva do «capital de mobilidade» (Kaufmann, Bergman e Joye, 2004).

Um urbanismo rodoviário

Desde meados dos anos '80 que na metrópole de Lisboa os apoios financeiros europeus ao investimento em rodovias adquiriram volume e constância. Nas linhas que se seguem, tendo como base o trabalho de Teresa Barata Salgueiro (2001), sintetizam-se alguns dos mais importantes investimentos realizados. Em termos rodoviários:

- melhorias do troço na A1 entre Sacavém e Vila Franca de Xira são executadas, passando de 4 para 6 faixas de rodagem;
- a auto-estrada A2 atinge Setúbal;
- conclui-se a auto-estrada de A5, ligando Lisboa a Cascais (1991);
- verifica-se o alargamento da estrada de Sintra, rebaptizada IC19;
- a via rápida para Loures é construída;
- é realizado o lançamento da auto-estrada do Oeste A8;
- as obras de alargamento da ponte 25 de Abril têm lugar;
- começa a construção de troços da CRIL e a construção da CREL;
- uma nova travessia do Tejo foi escolhida, tendo sido decidido o traçado Sacavém-Montijo, materializado na ponte Vasco da Gama e nos respectivos nós de acesso.

Já em termos de ferroviários é de registar que nas linhas de Sintra e do Norte o número de vias foi aumentado durante a década de noventa e que na Ponte 25 de Abril foi colocado um tabuleiro ferroviário que permitiu a ligação ferroviária entre a Estação do Oriente e o Fogueteiro.

A justaposição entre os investimentos rodoviários e a estruturação do parque habitacional surge bem nítida quando se identificam as freguesias dos arredores cujo parque é composto sobretudo por edificado construído entre 1981 e 1991 – ou seja, freguesias em que 30% ou mais dos alojamentos remontam a essa década.

Quais então os territórios da metrópole de Lisboa nos quais a combinação destes dois critérios surge com maior expressão? Ao longo da A1, é o caso da freguesia da Póvoa de Santa Iria; ao longo da A2 e das vias rápidas a sul do Tejo, as freguesias da Caparica, Charneca de Caparica, Costa da Caparica, Cova da Piedade, Feijó, Laranjeiro, Pragal, Sobreda, Arrentela, Seixal, Corroios e Fernão Ferro apresentam essa propriedade; ao longo da A5, em Alcáideche, Carcavelos e Cascais, Estoril, Parede, São Domingos de Rana, o parque habitacional apresenta-se conforme ao critério enunciado; em Loures é o caso das freguesias da Apelação, Bobadela, Bucelas, Camarate, Fanhões e Frielas; em redor da CREL, as freguesias de Odivelas, de Olival Basto, da Pontinha, da Póvoa de Santo Adrião e da Ramada; e «naturalmente» é o caso também

das freguesias situadas ao longo do IC19. Em suma, são os territórios que compõem os corredores de expansão metropolitana.¹⁴

A concomitância sugere uma relação entre os investimentos no sistema circulatorio da metrópole, sobretudo rodoviário, e a produção de alojamento. Esta última parece assim decorrer de interações entre, de um lado, os proprietários do solo e os promotores e, de outro, as diferentes autoridades públicas implicadas na transformação dos usos do solo. Entre uma e outra posição, os programas infra-estruturais, as previsões e os regulamentos – que são elementos constitutivos dos investimentos em infra-estruturas e das suas políticas – são reinterpretados e redefinidos.

A imagem que Nuno Soares (2003: 149) apresenta no *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa* – citada na introdução a este trabalho – salienta justamente o efeito *paradoxalmente* estruturante das vias de circulação rodoviária no crescimento urbano da Área Metropolitana de Lisboa, pois como sublinha o autor, este vasto território apresenta a forma de uma extensa e «inacabada manta de retalhos» onde «os espaços construídos (...) dificilmente se ligam entre si».

A mobilidade como capital

Num contexto metropolitano com estas características, o uso do automóvel como *principal modo de transporte* reveste-se de um considerável *valor estratégico*. Sobre este último aspecto, a atrás citada investigação realizada pela equipa do Instituto Nacional de Estatística levanta uma interessante pista acerca da relação entre mobilidade espacial e desigualdades sociais metropolitanas. O estudo estabelece como os modos de deslocação variam segundo o grupo sócio-económico, o nível de instrução, o sexo e a idade dos activos e estudantes (INE, 2003). Relativamente à propensão para o uso do automóvel, concluem os autores:

¹⁴ O levantamento dos valores e os cálculos foram realizados pelo autor com base no indicador *época de construção do fogo* à escala da freguesia a partir de dados não publicados do *Censos 2001*.

«à utilização de transporte individual acima da média correspondem grupos socio-económicos de topo e (...) grupos com níveis de escolaridade mais elevada (...). [Observa-se ainda] (...) uma diferenciação de género que leva a que no mesmo grupo [socio-económico] a população feminina apresente uma menor incidência sobre o transporte individual que a verificada no grupo equivalente de população masculina.» (INE, 2003: 75)

Para os autores, a distribuição dos usos de transporte individual e de transporte colectivo recorta este último «essencialmente (como) o transporte da população feminina (...) [e] estudantil» (INE, 2003: 75). Esta breve exploração dos dados relativos aos movimentos pendulares sugere que futuramente se equacione com mais detalhe a relação entre a urbanização, a mobilidade urbana e as estruturas sociais na metrópole de Lisboa.

É sabido que as deslocações de pessoas, bens e informações se relacionam intimamente com os processos de urbanização e com as estruturas sociais – entendidas aqui no sentido lato de distribuições de recursos e de *chances de vida*, de normas e de significações de natureza económica, cultural e política. É sabido também que aquelas deslocações contribuem para a constituição, reprodução e transformação das estruturas sociais. Em contexto metropolitano esta propriedade estrutural da mobilidade espacial apresenta-se paradoxalmente. É condição e fonte de progresso económico e social e simultaneamente *problema metropolitano* com forte incidência no ambiente e no quadro económico, no quadro urbano e na vida diária dos urbanitas.

Consequentemente, as populações metropolitanas têm de resolver o seu *problema de mobilidade*. É uma questão que lhes impõe dispêndio de recursos e manejo de critérios – isto é, que lhes exige *investimento*. Vão fazê-lo num contexto em que os lugares são desigualmente servidos por meios de transporte e de comunicação. À desigualdade da oferta de meios de transporte e deslocação acresce o facto da acessibilidade aos serviços e aos equipamentos variar – para uma unidade de tempo igual – em função da velocidade dos meios de deslocação utilizados. Assim, os lugares e os tempos de deslocação determinam *contextos de mobilidade*. Tendo em mente territórios cada vez mais vastos e complexos, Kaufmann, Bergman e Joye (2004: 754) sugerem que o problema seja equacionado em termos de *capital de mobilidade*. De tal *espécie* de capital, os autores oferecem uma definição:

«Just as economic capital is related to knowledge, cultural wealth and social position so does motility represent a form of capital that may form links with, and be exchanged for, other forms of capital (...). Motility represents a new form of social inequality. It is related to, but not subsumed by, social or spatial mobility» (Kaufmann, Bergman e Joye, 2004: 754).

Os autores propõem o conceito de *motility* ou de *motilidade* como alternativa à noção de mobilidade. A *motilidade* designa uma aptidão à mobilidade, concebida como uma propriedade que medeia a mobilidade espacial e a mobilidade social. Propriedades relativas ao acesso, à competência e à apropriação favorecem assim desiguais *aptidões à mobilidade* por parte das populações urbanas.

O acesso depende da distribuição espacial da população e das infra-estruturas de circulação e compreende uma valência política e histórica que Kaufmann, Bergman e Joye (2004: 750) designam como «sedimentation of spatial policies (...) and socio-economic position». O acesso à oferta de transportes – com os seus horários, interfaces, tarifários, por exemplo –, ou o acesso a serviços e a equipamentos – com os seus custos, horários de abertura e de fecho, possibilidades de circulação e de estacionamento – articulam-se com as diferentes posições sócio-económicas engendrando diferentes aptidões à mobilidade.

Relativamente à competência, Kaufmann Bergman e Joye (2004) tomam como referência a definição de Pierre Bourdieu, entendendo-a como «une aptitude collectivement reconnue à une autorité publique» (2000 [1972]: 109). Este último termo, *publique*, remete para diferentes graus de legitimidade e, sublinha Bourdieu (2000 [1972]: 109), para a possibilidade de manipulação da definição da situação por parte dos agentes perante as exigências que percebem. No domínio da mobilidade espacial metropolitana, o acesso articula-se com aptidões físicas e com competências adquiridas quer na esfera das regras e das regulações – como as licenças, os saberes ou os códigos –, quer no plano da organização ou da planificação de actividades nos quais os agentes participam e enfrentam possibilidades de acção diferenciadas (Kaufmann, Bergman e Joye, 2004: 750).

Já a apropriação é resultante da combinação de percepções e de valorizações com acessos, com competências e com a *própria* prática quotidiana. Aliás, sublinham os autores, é no domínio da apropriação

que se modelam as necessidades e as intenções, as aspirações e os significados que os agentes atribuem à deslocação ou à não deslocação.

Ao reconstituir como ao longo de cerca de cinquenta anos diferentes modos de transporte foram *sucessivamente* adquirindo dominância em Lisboa e nos seus concelhos limítrofes traçou-se o contorno de uma mudança estrutural de considerável alcance: a passagem de uma *cidade pedestre* a uma *metrópole do automóvel*. Mais detalhadamente, viu-se como o uso do automóvel se reveste de valor estratégico e como a propensão relativa à sua utilização varia de acordo com factores estruturantes da posição social dos urbanitas. Discutiu-se esta particular constelação de fenómenos à luz do *urbanismo rodoviário* e da noção de *capital de mobilidade*. Em seguida analisaram-se alguns aspectos de Lisboa enquanto *metrópole do automóvel* equacionando a relação entre mobilidade espacial e forma urbana.

Transição urbana em Lisboa

No início do século XX começaram a surgir em textos urbanísticos importantes e em realizações pioneiras esquemas de «separação do habitat e do tráfego» (Charnes, 2000). Porém, será nas realizações urbanísticas europeias e norte-americanas subsequentes à Segunda Grande Guerra Mundial que se intensificará uma separação entre as redes infra-estruturais de abastecimento e comunicação, as vias de circulação e o edificado urbano (Gourdon, 1997). Novos regimes de zonamento virão a adquirir importância e a separação de funções tornar-se-á uma premissa urbanística. Rapidamente, a circulação automóvel será constituída como *objecto de acção racional*. Na disciplina e na prática do urbanismo, esquemas de hierarquização de vias começam a impor-se, articulando vias principais, vias secundárias e vias de acesso aos edifícios. A sistematização realizada por Le Corbusier ou pelos autores do relatório Buchanman constituem dois casos paradigmáticos da racionalização da separação da habitação e do tráfego (Choay, 1965).

Os efeitos desta orientação no planeamento urbano foram consideráveis. Por um lado, as metrópoles viram-se dotadas de vias de circulação rodoviária de alto gabarito, destinadas ao atravessamento

de regiões cada vez mais vastas (Fishman, 1987). Por outro lado, os territórios adquiriram uma forma menos densa que favorece deslocação em automóvel (Bordreuil, 2000).

Como se têm vindo a ver, os subúrbios metropolitanos caracterizam-se por uma crescente *pluralidade territorial* (Stébé, 1999): de novas estruturas produtivas industriais e de distribuição – como *hubs*, complexos logísticos ou aeroportos, por exemplo – a parques de escritórios e de *back-office*, de sedes de grandes empresas – *campus* universitários a laboratórios e explorações agro-industriais de ponta, passando por grandes centros comerciais e por empreendimentos desportivos, turísticos e de lazer.

Subjacente a esta distribuição de espaços, actividades e populações – e intimamente relacionado com o processo de metropolização – encontra-se, de acordo com François Ascher (2004: 27) «um novo sistema de circulação de bens, informações e pessoas». Dois efeitos da intensidade e da extensão deste novo sistema *BIP* (Bens, Informações e Pessoas) são de destacar. De um lado, o sistema *BIP* participa na intensificação da urbanização, sobretudo nos arredores das grandes cidades, e na constituição da forma espacial *metrópole*, de outro, ele fazeta hipóteses de dispersão e de localização extrametropolitanas, graças à mediatização das trocas e da comunicação.

Para o urbanista francês, a configuração do novo sistema *BIP* engendra importantes consequências:

«Autrefois les centres de villes étaient les lieux les plus accessibles et cristallisaient ainsi les valeurs symboliques, sociales et économiques. Aujourd'hui, l'évolution du système [Bens, Informations et Personnes] modifie la géographie de l'accessibilité : certaines périphéries deviennent plus accessibles pour diverses personnes et activités, que les centres géométriques et anciens de villes. On peut en effet habiter en périphérie et accéder aisément à un grand nombre de fonctions urbaines. Mais dans le même temps, la banalisation de tout ce qui se télécommunique donne une valeur renforcée aux échanges directs, non médiatisés.» (Ascher, 2004 : 28)

Se, por um lado, se assiste à *fall of suburbia*, retomando a expressão de Robert Fishman (1987), por outro lado, deve ter-se em conta que a distribuição de postos de trabalho entre zonas centrais e arredores

tem vindo a alterar-se e a ser favorável aos subúrbios metropolitanos. Nos Estados Unidos, esta mudança levou a que os antigos territórios suburbanos que se metropolizam fossem designados como *edge cities* (Garreau, 1991). Nas urbes europeias, estas transformações ocorrem num contexto territorial herdado de cidades onde a industrialização dos arredores havia constituído uma importante tendência urbanizadora. Daí que com frequência seja face à desindustrialização que se jogue boa parte do destino de alguns destes territórios (Castells, 2000 [1993], Bacqué e Fol, 1997). Dos dois lados do Atlântico, a mutação na forma e nas actividades desenvolvidas nos arredores das grandes cidades surge em estreita ligação com a integração daqueles territórios metropolitanos na economia mundial e nas relações que se desenvolvem entre as metrópoles em termos de divisão regional e internacional do trabalho.

Uma boa ilustração dos efeitos articulados que nas metrópoles contemporâneas *mobilitade e forma urbana* tendem a exercer no dia-a-dia das populações é fornecida pelo padrão de localização comercial. O facto de as intersecções das *vias rodoviárias mais rápidas e de maior gabarito* serem hoje os lugares mais procurados para a localização de estrutura comerciais exprime como os interfaces tradicionais entre consumidores e fornecedores se alteraram. Se, por um lado, a tendência de descentralização do comércio a retalho – que emergiu nas sociedades europeias no final da década de '50 – acelerou e assumiu formas mais radicais (Guy, 2002 [1998]), por outro, os modos de aprovisionamento disponíveis para habitantes, trabalhadores e utilizadores das metrópoles seguiram a tendência do «*spatial mismatch*» (Lesdain, 2003: 34) que modelou a relação entre habitação e trabalho.

Os efeitos desta mudança no domínio comercial fazem-se sentir quer nos arredores das cidades, quer nas centralidades comerciais mais antigas – seja elas cidadinas ou suburbanas. Clifford Guy, estudioso do fenómeno do comércio urbano e suburbano à escala europeia, argumenta:

«Decentralisation of retailing has allowed many town centre retail functions to become established in suburban or edge-of-town locations, but in so doing has tended to divorce shopping from its wider business and recreational context (...). At the same time, the traditional suburban network of small shops has shrunk more rapidly than has the town centre retail and business function. Suburban shopping has almost totally

changed in nature: it is now dominated by large stores and use of the car bulk purchases of convenience and household goods.» (Guy, 2002 [1998]: 201)

Seja em termos de produção, no sentido mais alargado da expressão, seja em termos de distribuição e de consumo, o uso do solo dos arredores das cidades tende hoje a ser fortemente especializado e assim fortemente segregador. Nas metrópoles manifesta-se uma alternância entre territórios quase exclusivamente residenciais e outros quer fortemente vocacionados para o consumo e para o lazer, quer especializados no sector da produção ou no dos serviços – como os parques industriais ou de escritórios.

Uma nova paisagem suburbana consolidou-se rapidamente nas metrópoles europeias. Para Jean-Samuel Bordreuil (2000) a figura da *separação* dá conta deste tecido formado por vias rodoviárias e por atribuições funcionais estritas do solo. O contraste com a *cidade industrial* onde as vias de circulação – as avenidas, as ruas e as praças – e o tecido residencial se articulavam em *justaposição* ao longo dos grandes caudais de circulação baseados nas linhas de transporte colectivo é evidente. Um dos fundamentos da separação entre vias de circulação e os territórios residenciais, produtivos e comerciais é o pressuposto do uso generalizado do automóvel como meio de deslocação. Quando a relação entre as vias de circulação rodoviária e os territórios especializados, nomeadamente, residenciais, é experimentada como *separada*, a utilização do automóvel favorece a independência dos urbanitas que assim compõem os seus circuitos e itinerários (Bordreuil, 2000). A condição urbana ou metropolitana de territórios assim estruturados tende a colocar em *dificuldades operacionais* as redes de transporte colectivo e o uso desses modos de deslocação, sobretudo, rodoviários.

A hipótese avançada por Marc Wiel (2005) acerca da imbricação recíproca da *morfologia urbana* e da *mobilitade* permite interpretar estes efeitos de forma integrada e permite também, como seguidamente se verá, analisar as mais recentes transformações urbanísticas nas grandes cidades e metrópoles contemporâneas – relativamente às quais Lisboa não constitui excepção. Para Marc Wiel,

«la morphologie urbaine et la mobilité poursuivent des finalités partiellement communes [stimuler les interactions urbaines]; elles interagissent

l'une sur l'autre, elles sont complémentaires et/ou concurrentes et en tout état de cause jamais dissociable l'une de l'autre. *La ville conditionne les formes de la mobilité comme les conditions de la mobilité influent sur la forme de la ville*» (2005 : 12-13).

A breve aproximação à história social da mobilidade espacial urbana na cidade de Lisboa e nos seus subúrbios que se traçou neste capítulo caminha a par com um *ciclo longo de urbanização* no qual se territorializou um modelo urbano *rádio-concêntrico* que tendencialmente reforçou a ocupação das radiais (Matias Ferreira, 1987). Num primeiro tempo, os transportes colectivos – o eléctrico, o comboio e os barcos para travessia do rio Tejo – em muito contribuíram para que Lisboa adquirisse uma *forma* que geralmente se descreve como em *dedos de luva*. Nos anos '50, o traçado da cidade surgia fortemente associado às linhas de transporte colectivo pois era a partir desses meios que decorria o acesso aos locais de trabalho, aos lugares de consumo ou aos equipamentos de lazer.

Por intermédio dos transportes colectivos a acessibilidade aos arrabaldes e aos subúrbios viu-se transformada e a constituição do «centro urbano» viu-se reforçada – um traço bem estabelecido pela ecologia urbana (Johnson, (1961 [1942]), verificado para a cidade de Lisboa por Jorge Gaspar (1985 [1976])). Tal como nas grandes cidades que apresentavam estas propriedades, em Lisboa a circulação e a residência encontravam-se *justapostas* contribuindo ambas para a consolidação e reforço de uma *cidade em forma de dedos de luva*.

A relação entre forma urbana e mobilidade é neste tipo de contexto um suporte para o loteamento do solo e para a construção de edificado residencial. *As propriedades pedestres* das cidades com esta forma e com este tipo de esquema de deslocação contribuem para que as localizações privilegiadas sejam aquelas que se situam na proximidade ou nos cruzamentos das linhas de transporte colectivo (Jackson, 1985; Wiel, 1999).

Como sublinha Marc Wiel (1999), quando nas cidades os modos dominantes de deslocação são o eléctrico e o comboio, o mercado de solo é restrito e a sua abertura está dependente das redes de transporte e da distância percorrida a pé entre um hipotético novo endereço e o interface de transporte mais próximo. Esta particular relação entre a morfologia urbana e a mobilidade contribui também para explicar a

elevada densidade que a cidade Lisboa apresenta na primeira metade do século XX.

Do ponto de vista da experiência urbana, esta articulação também produz efeitos consideráveis. Retomando a análise de Jean-Samuel Bordreuil (2000: 177):

«les capacités de déplacement des citadins (dans ce type de ville en *doigts de gant*) sont, en effet, extrêmement sensibles à la *distance* qui sépare le citadin des lignes de réseaux. Les résidents viennent se coller sur les rives des 'fleuves urbains' en voie de constitution, cet afflux poussant lui-même à élargir les voies et intensifier les débits»

Daí que, ainda de acordo com Bordreuil (2000 : 177), na *cidade em forma de dedos de luva uma boa parte das zonas percorridas fosse residencial e uma boa parte das zonas residenciais da cidade fosse percorrida*. A pedonalidade era apanágio da esmagadora maioria das deslocações, pois era a pé que os urbanitas acediam aos transportes, realizavam transbordos e atingiam os seus destinos. A experiência de deslocação nos subúrbios lisboetas da época não era radicalmente diferente daquela que se tem vindo a descrever e analisar apesar da clara distinção morfológica entre cidade, arrabalde e subúrbio que o espaço urbano assim organizado tendia a produzir. Em regra, os pequenos núcleos suburbanos ora se encontravam associados à indústria, e polarizavam a actividade laboral da população residente, ora, servidos por via-férrea, facultavam residência aos agregados domésticos que trabalhavam na cidade ou em coroa periféricas dela mais próximas. Em ambos os casos, a experiência de deslocação apresentava forte componente pedonal e realizava-se sobretudo a partir da gare de caminho-de-ferro.

O que na década de 1960 se começa a observar é que progressivamente surgem iniciativas de loteamento e de programação de empreendimentos residenciais que se vão revestindo de novas formas – a dos grandes conjuntos residenciais, nomeadamente – e que se apresentam situados na proximidade das vias rápidas, existentes ou projectadas, destinadas à circulação automóvel. É o caso de Carnaxide, de Alfragde ou de Santo António dos Cavaleiros. Aliás, tanto Carnaxide como Alfragde eram conjuntos promovidos como destinos *a cerca de uma dezena de minutos da Praça Marquês de Pombal*, sugerindo-se na publicidade a vantagem da residência *fora de portas* e o acesso automóvel à *zona*

central da cidade. Esta forma de urbanização dos arredores já não re-produz a lógica de localização residencial na cidade rádio-concêntrica e preconiza um novo sistema de circulação, uma nova forma urbana – melhor dizendo, *metropolitana* – e um novo protagonista na mobilidade quotidiana das populações: o automóvel.

Argumenta Wiel (1999) que o uso do automóvel e a possibilidade e a concretização de investimentos rodoviários de longo alcance contribuem para *abrir* o mercado de solo das aglomerações. Territórios menos compactos e, mais tarde, a ocupação difusa da envolvente mais longínqua à cidade, na tradição francesa designada como *periurbanização*, são alguns dos efeitos da «transição urbana» – na expressão do urbanista francês.

Na perspectiva da *morfogénese* da metrópole de Lisboa, os *grands ensembles* lisboetas são contemporâneos da *aglomeração do transporte coletivo* e de uma embrionária *metrópole do automóvel*. A sua edificação participa no processo de urbanização dos arredores. Contribuem para concentrar população e dar nova forma aos subúrbios citadinos. Favorecem o aparecimento de territórios que na sua génese e na sua relação com a aglomeração pressupõem um uso de solo fortemente especializado e criam um tecido descontínuo e um tipo de edificado oferecendo fraca lisibilidade. Originam uma forte segregação dos usos do solo: porque o uso residencial é predominante e tende a ser concentrado; porque a atribuição de espaço às vias de circulação tende a ser racionalizada; e porque em regra os comércio ou os serviços aí localizados tendem a ser concentrados.

Já na perspectiva da metropolização de Lisboa, as novas formas de ocupação presentes no concelho de Oeiras são reveladoras dos efeitos do urbanismo rodoviário e do novo *sistema BIP*. Marcas bem visíveis deste processo encontram-se ao longo de alguns quilómetros da auto-estrada A5. Entre Miraflores e São Domingos de Rana é visível uma forte concentração de edificado empresarial. A linha do horizonte é recortada por uma profusão de marcas e de emblemas de empresas, muitas delas reconhecíveis à escala mundial. Sintomaticamente, a sede do semanário *Expresso* deixou a envolvente da Praça Marquês de Pombal – lugar *metonímico* do poder económico nos anos '70. Situa-se agora no concelho de Oeiras, a Sul da A5.

As novas vias de circulação rodoviária e infra-estruturas de comunicação contribuíram para transformar o arrabalde de Oeiras num

território onde hoje se alojam importantes complexos de produção e serviços. O Tagus Park constituiu deste processo uma materialização exemplar. No seu perímetro encontram-se estruturas de *back-office* e serviços do Estado descentralizados e desconcentrados, departamentos, laboratórios e estruturas universitárias, sedes de empresas e serviços de serventia regional e nacional. O Tagus Park exemplifica bem a constituição de um novo tipo de tecido metropolitano.

Num território com estas características, os intersfícios adquirem propriedades contraditórias: ora são território *expectante* para a promoção de edificado residencial ou empresarial, ora tendem a ser ocupados por funções comerciais e recreativas. É o caso do Oeiras Parque, centro comercial localizado junto à saída da A5 que realiza a ligação entre a via rápida e o Tagus Park.

Viu-se ao longo do capítulo como as redes de transporte, sobretudo de maior gabarito, realizam funções de coordenação nas metrópoles. Intimamente relacionadas com a diferenciação económica, espacial e social, as vias, e os meios de deslocação que favorecem, configuram acessos e influem no modo como a extensão das urbes produz e reproduz desigualdades sociais. Também intimamente relacionadas com a edificação, as vias de circulação – rodoviárias, ferroviárias e fluviais – constituem um elemento central nos processos económicos e urbanísticos de expansão dos territórios urbanizados e nas condições de instalação e convivência das populações. A edificação dos grandes conjuntos residenciais ao longo das décadas de morfogénese da metrópole de Lisboa é sintomática desta condição. Os grandes conjuntos residenciais contribuíram para uma significativa alteração na morfologia urbana da capital e dos seus subúrbios e para a diferenciação socio-espacial dos arredores de Lisboa. Hoje, num estado bem mais avançado da «transição urbana», as novas formas de ocupação dos arredores revelam como a acentuada diferenciação sócio-espacial dos subúrbios metropolitanos é um fenómeno persistente que engendra novos padrões de desigualdade social, nomeadamente, em termos de acessibilidades, de competências na deslocação e na apropriação dos meios de mobilidade.

Como salientam Mimi Sheller e John Urry (2000), a intensificação dos *habitats* humanos e a concentração dos lugares no espaço são dois dos efeitos da urbanização. Já os processos de *automobilização* acarretam a extensão e a dispersão de *habitats* e lugares e a possibilidade

de constituição de sociabilidades extralocais. Os dois processos, de urbanização e automobilização, «são em conjunto característicos da modernidade e da cultura das cidades» (Sheller e Urry, 2000: 742) e, acrescente-se, em muito determinam desiguais condições da experiência urbana.

CAPÍTULO 5

A EMERGÊNCIA E A MUTAÇÃO DE UM SUBÚRBIO CIDADINO (AMADORA, 1910-1960)

No processo de constituição da metrópole de Lisboa, a freguesia da Amadora destaca-se pela sua exemplaridade. Em cinquenta anos, entre 1920 e 1970, a população residente naquela unidade administrativa passa de cerca de 6.900 a 112.200 habitantes. De exíguo subúrbio citadino, a Amadora e a sua envolvente passam a fazer parte e a contribuir para a constituição de um denso e populoso subúrbio metropolitano. O processo de suburbanização de Lisboa encontra emblemática expressão no crescimento urbano registado na Amadora. Quer pelo facto de características de *subúrbio industrial* aí se encontrarem desde cedo presentes. Quer pelo facto o seu território ter sido transformado por uma intensa edificação de alojamentos, constituindo-o como um importante *subúrbio residencial* da capital. Variadas formas de crescimento urbano encontram-se intimamente relacionadas com o violento processo de urbanização da vila e dos seus arredores: desde bairros onde uma certa afinidade com as formas citadinas da *rua* e da *praça* se encontrava recriada a *formas marginais de crescimento urbano* (Sola-Morales, 1997) como os bairros clandestinos e os *bidonvilles*, passando, claro está, pelos grandes conjuntos residenciais.

Como se verá a longo do capítulo, a emergência da Amadora enquanto subúrbio citadino ocorre em concordância com a cronologia da suburbanização lisboeta estabelecida por Margarida Souza Lobo (1988). Refere a urbanista que «a partir dos anos 30 o ritmo de crescimento dos subúrbios da capital ultrapassa o ritmo de crescimento da cidade de Lisboa» e que «apoiando-se nas linhas-férreas» a urbe «invade o espaço que a rodeia» (Lobo, 1988: 143). Porém, a base de crescimento de muitos destes territórios suburbanos era diminuta e nesses anos '30 o caso da Amadora não constituía excepção. Será de 1950 em diante e à imagem de outros subúrbios citadinos da capital que o *peso demográfico* da freguesia progredirá para ordens de grandeza superiores, ao redor da meia centena de milhar de habitantes, e que o edificado invadirá as quintas e terrenos agrícolas em seu redor.

Nas páginas que se seguem dar-se-á conta do processo de urbanização da Amadora com o intuito de apreender os tempos e os modos de ocupação do seu território, sobretudo enquanto subúrbio residencial cidadão de Lisboa. Uma imagem da progressiva diferenciação dos usos do solo e da mudança nas relações entre o núcleo suburbano, a cidade e os campos em redor será obtida, tanto por intermédio da historiografia local como por via da estatística e da fotografia aérea. Aceder-se-á assim aos processos de constituição do tecido suburbano da Amadora, tecido no qual nos anos '60 e em seu redor se virão a edificar dois grandes conjuntos residenciais – a Reboleira Norte e a Reboleira Sul. Daí que especial atenção seja conferida à habitação, às tipologias construtivas mais utilizadas e aos agentes implicados na sua produção.

A emergência e a mutação da Amadora enquanto subúrbio cidadão caminha a par com a transformação do uso do solo para fins residenciais. Daí a importância de conhecer como a produção de alojamento af se encontrava organizada, quais as orientações de planeamento urbano que sobre ela impendiam e qual seu alcance ordenador. Porém, antes de se seguir o curso suburbano deste território, importa recuar aos anos que antecederam a implantação da República de modo a apreender e a interpretar a génese deste subúrbio cidadão e a identificar os processos de diferenciação económica, social e territorial que o vieram a transformar radicalmente durante as décadas de '50 e '60 do século xx.

A Amadora – um subúrbio cidadão, industrial e residencial

A 28 de Outubro de 1907, por via legislativa, D. Carlos I estabelece numa só designação os lugares antes denominados por Porcalhota, Amadora e Venteira. Com a fixação do topónimo *Amadora*, e definidos os seus povoados vizinhos, ficou concretizada uma das aspirações dos notáveis da região. Passados dois anos, em 1909, esse grupo criou e, daí em diante, animou a *Liga dos Melhoramentos*, um movimento que reivindicava a elevação da Amadora a freguesia – a aspiração que veio a ser satisfeita em 1916 (Simões e Calixto, 1973: 9). Desde então e até 1979, a Amadora integrou o concelho de Oeiras, fazendo fronteira

com Lisboa e Loures, a Leste, com a freguesia de Queluz, a Oeste, e com a freguesia de Carnaxide, a Sul.

Ao longo do século XIX, esta zona predominantemente agrícola havia estado sob tutela administrativa da freguesia de Santa Catarina (Lisboa), da freguesia de Benfica (extramuros) quando esta unidade integrou Município de Belém (1852-1885), da freguesia de Belas do concelho de Sintra (1885-1898) e, finalmente, em 1898, foi adstrita à freguesia de Carnaxide, unidade administrativa do então reinstituído concelho de Oeiras. O curso administrativo deste território encontra paralelo com o de outros lugares dos arredores de Lisboa que tanto na margem norte como na margem sul do Tejo foram objecto de alterações no seu recorte territorial e no seu estatuto administrativo e político. Mudanças que decorriam de tentativas de obtenção de equilíbrio de finanças e de poder (Crispim e Lobo, 1994: 18-19).

A fixação de população e de actividades na Porcalhota teve origem na bifurcação das antigas Estradas Reais de Sintra e de Mafra (CMA, 1990). Nos séculos XVIII e XIX estas eram típicas estradas de acesso a Lisboa nas quais a circulação de pessoas, bens e informações era intensa. Primeiro, porque constituíam linhas de abastecimento de produtos do *hinterland*. Segundo, porque realizavam a ligação entre a capital e alguns dos lugares habituais de estadia da corte. Terceiro, porque integravam o circuito lúdico, aristocrático e burguês, da *ida a Sintra* – passeio recorrentemente referido na literatura portuguesa oitocentista.

O aparecimento dos núcleos suburbanos gerados pela atracção à via era um fenómeno comum nos arredores das urbes do século XIX ao qual Ildefonso Cerdá (1992 [1867]: 148) dedicou atenção. No cruzamento de estradas de acesso às cidades era habitual a concentração de serviços de apoio aos viajantes e aos meios de transporte que as percorriam. Quanto mais importante a cidade e mais alta a posição hierárquica da via – ou seja, o valor económico e simbólico da ligação – maior a atracção que essa via exercia na instalação de apoios ao preparo à entrada e à saída dos viajantes. A sua forma tendia a ser compacta de forma a beneficiar da diversidade de serviços e a captar a paragem do maior número possível de viajantes. De acordo com Cerdá:

«Ce phénomène s'explique très facilement ainsi: comme la voirie fondamentale qui s'effectue par les premiers voies est due essentiellement aux étrangers qui affluent vers l' 'urbe', elle nécessite d'une part

des points d'attente, et d'une autre part certains services et préparatifs avant d'entrer dans l' 'urbe' ou après en être sorti. (...) C'est ainsi qu'à côté de ces voies fondamentales s'élevaient toujours des édifices, plus ou moins nombreux selon l'affluence, dans les quelles les gens de l'extérieur trouvent tous ces services qui facilitent tant leurs activités. Endroits pour se reposer, entrepôts, tavernes, quelques maisons pour se restaurer, et autres établissements analogues : tel est la construction qui se groupe (...) à proximité immédiate des 'urbes' d'une certaine importance» (Cerdá, 1992 [1868]: 148).

A associação entre a urbanização deste território e as vias circulação irá conhecer novas formas no final do século XIX e no começo do século XX. Duas vias de natureza distinta virão a desempenhar um papel estruturante: a via-férrea para Sintra, inaugurada em 1887 e oferecendo ligação ao Rossio, e o complexo de estradas de saída de Lisboa, a Estrada de Benfica e as suas ramificações para Oeste em direcção a Mafra, Torres Vedras e Sintra.

Os anos da cidade-jardim

No dealbar do século XX, a Amadora conhecerá um primeiro surto de ocupação residencial, fabril e militar. Nesses anos é apresentado e parcialmente realizado o Plano do Bairro da Fonte da Mina (1913), projecto de *cidade-jardim* da iniciativa de António Cardoso Lopes, residente na Amadora que havia adquirido propriedades rurais a norte da linha-férrea. Algumas indústrias sediadas na vila aumentam de escala. O caso mais conhecido é o da *Santos Mattos Lda.*, dedicada à produção de cintas e espartilhos anatómicos que na década de '10 empregava cerca de 250 costureiras (Xavier, 1992). Em 1916, o governo localiza na Amadora o *GEAR* – o Grupo de Esquadrilhas de Aviação «República» (CMA, 1990).

Uma intensa actividade desenvolvida pela *Liga dos Melhoramentos* marcou os anos '10. Faziam parte da *Liga dos Melhoramentos* artistas, profissionais liberais, professores, industriais e comerciantes que residiam na Amadora ou que aí permaneciam em vilegiatura. É por exemplo o caso de Roque Gameiro, de Delfim Guimarães, de Azevedo Neves, de Apúrgio Gomes ou de Santos Mattos. A acção da *Liga* incidia no que

hoje se poderia designar como *quadro de vida local*. A iluminação, o abastecimento de água, o saneamento, o concerto de estradas e a abertura de ruas, a arborização e a criação de parques, a melhoria das escolas oficiais e a ligação por telegrafo a Lisboa constituíram objectos de investimento para os quais os membros da *Liga* procuraram quotizar meios e captar o interesse e o financiamento dos poderes públicos. Foi também iniciativa dos seus membros a criação da Escola Alexandre Herculano e dos Recreios da Amadora, recinto destinado ao desporto e às artes cénicas e musicais (Simões, 1982).

A *Liga* obteve sucesso na captação da atenção dos poderes públicos relativamente à Amadora e as elites republicanas associaram-se aos projectos de evolução do lugar. O Presidente da Republica, Manuel de Arriaga, esteve presente na inauguração do bairro da Fonte da Mina e na festa que se lhe seguiu. A Sociedade de Geografia visitou a vila por ocasião do seu 4º Congresso Pedagógico. À imagem de outras localidades do país, a Amadora acolheu uma Festa da Árvore – uma celebração de inspiração republicana patrocinada pelo *O Século Agrícola* que incluía desfile de carros alegóricos e a plantação de árvores por parte das crianças (Coelho, 1982 [1960]: 64).

Nos dois primeiros decénios de Novecentos, a Amadora foi objecto de projectos de inspiração reformista e republicana: da *cidade-jardim* da Fonte da Mina ao centro escolar republicano, das cooperativas de consumo à criação de primeira associação operária (Coelho, 1982 [1960]), passando pela abertura de parques e de avenidas, bem como por uma vasta gama de operações de *embelezamento* – termo da época que designava acções de recorte e significado higienista e reformador (Romón, 2001), fundadas em objectivos funcionais e utilitários e animados por motivações estéticas e simbólicas (Silva, 2001: 45).

A população tida como mais dinâmica neste processo suburbanização era aquela podia aceder à construção de *casa própria* e à afectação de uma parte considerável do seu orçamento ao uso de transporte próprio ou colectivo na deslocação para o trabalho:

«Por aquela época era vária a posição social e profissional dos habitantes da Amadora. Predominava a pequena burguesia ou gente que a essa classe pretendia aparentar-se: agricultores, pequenos comerciantes e industriais, empregados públicos e comerciais. Gente remediada (...). A maior parte dos habitantes tinha a sua ocupação em Lisboa ou

noutras localidades nas imediações. (...) Os transportes naquele tempo, tinham preços muito elevados para as bolsas dos trabalhadores. Uma passagem, em terceira classe, da Amadora para a Lisboa, custava seis vinténs – cento e vinte reis [700 a 1000 o salário de um oficial]. Por isso quase todos os trabalhadores faziam a pé a longa caminhada de quilómetros e quilómetros para os seus trabalhos ou outros destinos.» (Coelho, 1982 [1960]: 53)

Na *Lisboa industrial*, estas posições – e em particular as de *empregado público* ou *comercial* – apresentavam um fraco efectivo demográfico face à grande massa de camponeses e de operários esmagadoramente iletrada (Mónica, 1986). O seu recrutamento fazia-se entre a pequena-burguesia, o acesso aos postos estava associado à instrução e a sua actividade facultava-lhe condições de instalação suburbana:

«(les employés) sont soumis à une division du travail peu poussée, s'inscrivent dans une relation de grande proximité avec leur employeur et bénéficient souvent de dispositions statutaires (...) favorables en matière de salaire, d'horaires, de congés, de prise en compte de l'ancienneté (...)» (Le Quentrec, 2006: 87).

Entre a população que protagonizava a suburbanização da vila e o projecto da *cidade-jardim* da Fonte da Mina resultaria certamente afinidade. Todavia, aquele destino residencial suburbano de cariz pequeno-burguês parecia surgir aos olhos dos construtores com problemática viabilidade económica, o que conduziu a que

«(o bairro levasse) muitos anos a desenvolver porque, nalguns locais, haviam que abrir caboucos muito fundos e os construtores fugiam a essas profundidades, que lhes diminuíam os lucros. Só depois da guerra de 14-18, é que o bairro se desenvolveu, mas já com o primitivo aspecto alterado pela especulação que nesse tempo já existia» (Coelho, 1982 [1960]: 63).

Para além da *cidade-jardim*, o crescimento da Amadora seguiu outros dois padrões de ocupação que adquiriram dominância no seu território e na sua envolvente. Um padrão de tipo *linear* bem expreso na ocupação de lotes de terreno ao longo das estradas e dos caminhos

rurais, bordejando as quintas ou mesmo re-afectando terrenos de cultivo que iam sendo transformados para alojamento. A moradia era a forma dominante de alojamento, mandada construir com *poço, fossa e moinho*. A interpretação deste padrão de ocupação e de crescimento urbano era para alguns realizado no registo da desordem: «com o alinhamento ninguém se preocupava, conforme os caminhos assim se faziam as vedações (...) por esses e outros motivos é que nos ficaram as ruas tortuosas que por aí encontramos» (Coelho, 1982 [1960]: 58). Um outro padrão tomou forma através da abertura de ruas a partir da estação de caminho-de-ferro, da praça e do parque que lhe são fronteiras. Aí, o aparecimento de moradias e de pequenas vilas, de armazéns e de comércio, de indústrias e de artesanatos indicava uma embrionária polarização industrial e residencial da vila.

Subúrbio industrial, subúrbio residencial

No começo dos anos '30, a envolvente de quintas e terrenos agrícolas e os acessos por linha-férrea e por rodovia à capital constituíram a Amadora como localização industrial atractiva. Para além de uma condição orográfica favorável e da presença de cursos de água, da disponibilidade de solo e da acessibilidade, o baixo custo dos terrenos e a possibilidade de serem extensivamente ocupados suscitavam o interesse dos industriais para a instalação de fábricas.

A fábrica da companhia *BIS – Borrachas Industriais* é instalada na Venda Nova em 1931, marcando o arranque de um uso industrial e fabril intensivo do solo. No decénio seguinte, o aparecimento de novas fábricas aumentou de cadência e estendeu-se à Falagueira, onde em estreita ligação aos caminhos-de-ferro se concentraram indústrias como a *CEL-CAT*, a *Sorefame*, a *Electroarco* ou a *Cometna* (CMA, 1990: 146). A Amadora tornou-se uma localização atractiva, diversificando-se as fábricas e a sua produção: do material eléctrico às indústrias químicas, do papel às gráficas (Salgueiro, 2001: 144-5).

Nos decénios seguintes, unidades produtivas de escala variável foram compondo as duas mais importantes zonas industriais da Amadora – a Venda Nova e a Falagueira – e com elas apareceram e densificaram-se bairros operários na sua envolvente. Os sectores produtivos também se diversificaram: da química à metalúrgica, dos plásticos ao papel, do

têxtil ao material eléctrico, dos laboratórios farmacêuticos ao vidro. Mais tardia é a localização industrial em Alfragide, dedicada à produção de electrodomésticos, mobiliário e suporte à indústria automóvel.

Parte significativa deste processo constituiu a tradução espacial do surto de industrialização do país iniciado nos anos '60 e orientado para as trocas com o exterior no qual algumas indústrias de elevado valor acrescentado se desenvolveram. A região de Lisboa especializou-se nos sectores metalomecânico e químico (Salgueiro, 2001: 133) e como se viu a Amadora foi uma das localizações eleitas.

Os anos do arranque industrial na região marcam também uma mudança na produção de alojamento e na sua forma típica. Nos anos '30, assiste-se ao fim da fase das *moradias* – quer mandadas construir, quer colocadas no mercado pelos mestres-de-obras. A tipologia que fora dominante antes da guerra de 1914-18 entrava nesses anos em declínio:

«Deixaram de se construir moradias, por não serem procuradas, e os terrenos iam-se tornando muito caros para essas pequenas construções. Começaram um outro sistema de construções, este adequado ao rendimento do capital: eram prédios de andares sobre andares e a Amadora começou a atrair outro tipo construtores, os chamados 'patos bravos', que compravam terrenos já a preços elevados e neles faziam prédios de segundo e terceiro andar» (Coelho, 1982 [1960]: 71-2)

Novos residentes eram atraídos pela industrialização da freguesia. Outros, trabalhando na capital, procuravam fugir às elevadas rendas de casa praticadas em Lisboa e ao regime do *aluguer de partes de casa*. A procura de alojamento parecia dar «confiança aos que empregavam os seus capitais na compra de prédios, pois que era prédio feito, casas alugadas» (Coelho, 1982 [1960]: 72). O novel destino residencial havia projectado eco no país, constituindo-se a ideia de que a Amadora se tratava de uma zona onde o investimento na construção era rentável. Não tardou para que os negócios adquirissem maior escala quer em termos de extensão de solo, quer em termos de capitais:

«Por este tempo apareceram também negociantes especuladores, que compravam os terrenos a baixo preço, mandavam fazer os projectos dos prédios e, manobrando junto dos técnicos camarários conseguiam a

necessária aprovação, vendendo depois terreno e projectos aos construtores com fartos lucros.» (Coelho, 1982 [1960]: 73).

A especialização do uso do solo para finalidades predominantemente residenciais foi-se acentuando. O edificado na envolvente à gare de caminho-de-ferro foi sendo substituído. Boa parte das moradias deu lugar a prédios de andares. Um novo modelo de crescimento urbano foi-se impondo. Pouco diferia daquele praticado na edificação de habitação popular em Lisboa. Baseava-se em requerimentos privados de abertura de ruas e na construção *lote-a-lote* de pequenos prédios de rendimento.

No ano de 1957, com a electrificação da linha-férrea de Sintra regista-se um novo surto de ocupação residencial. Comboios mais rápidos, tecnologicamente mais evoluídos, permitindo alterações significativas na gestão dos horários e das composições na linha, contribuíram para elevar o interesse dos investidores imobiliários, para intensificar o ritmo construtivo e a ocupação residencial já verificada em anos anteriores. De Benfica a Sintra, as localidades da Damaia, da Reboleira, de Queluz, de Rio de Mouro começam a ser divulgadas como lugares de residência que facultavam fácil deslocação para Lisboa. Uma peça jornalística que em jeito de memorando listava os temas e os problemas que maior relevo tinham para os residentes na *linha de Sintra* era encimada pelo título que seguidamente se transcreve no qual menção à grandeza demográfica da região era feita:

«Amadora, Queluz, Cacém, Algueirão e Rinchoa fazem parte da zona mais populosa do País merecendo mais atenção das autoridades competentes» (República, 27 de Agosto de 1963)

Se, como atrás se viu, Lisboa se apresentava na época como uma cidade na forma de *dedos de luva*, crescendo ao longo das linhas de transporte colectivo e na sua proximidade, os seus povoados suburbanos dispostos ao longo da linha de Sintra aproximavam-se da figura de um «rosário» de núcleos residenciais e industriais sobre um fundo de campos agrícolas – na expressão sagaz dos autores da memória descritiva do Plano Director da Região de Lisboa (MOP, 1964: 110).

No entanto, nem toda a ocupação do território da então freguesia da Amadora foi realizada na dependência relativamente à via-férrea. Cedo

surgiram bairros autónomos, de barracas e de construções em alvenaria, que foram sendo edificados ao longo das estradas – na Estrada Militar de Queluz, na Estrada da Circunvalação e na Brandoa, por exemplo – à imagem de outros bairros que progressivamente constituíram a *coroa de loteamentos ilegais de Lisboa*, variavelmente marginais e precários.

Uma estimativa publicada em Abril de 1974 indicava que na freguesia da Amadora os núcleos de barracas eram morada para 20 mil pessoas e totalizavam 4 mil fogos que se distribuíam por sete grandes bairros.¹⁵ Quanto aos bairros em alvenaria, a Quinta da Brandoa assumia neste território especial relevo. Desde a sua génese, na passagem da década de 1950 para a de 1960, a Brandoa epitomizou o fenómeno da habitação clandestina em alvenaria chegando mesmo a incluir e ver aumentar no seu interior edifícios em altura. O «caso» da Brandoa foi recorrentemente tratado na imprensa da época e foi integrado na esfera de acção do Ministério das Obras Públicas. Planos de ordenamento e de infra-estruturação foram várias vezes anunciados e sucessivamente adiados.¹⁶

Mas a especialização do uso do solo da Amadora para finalidades residenciais seguiu uma outra via – a Estrada Nacional 117. Aí, uma intensa edificação será articulada com a Auto-Estrada Lisboa-Jamor. A EN117 constituiu não apenas um eixo para instalação de indústrias. Contribuiu para a urbanização de Alfragide, empreendimento residencial iniciado em 1963 e destinado às camadas solventes da *nova classe média urbana* em constituição. O rápido acesso ao Marquês de Pombal era tido como bitola de acessibilidade à urbe e nesse sentido o percurso pela EN 117 e pela Auto-Estrada do Jamor constituía uma alternativa às saturadas *saiídas e entradas* pelas Estrada de Benfica e de Sintra.

¹⁵ *Comércio do Funchal*, 11 de Abril de 1974: «Um alojamento marginal».

¹⁶ Em 1971 foi apresentado e foi dado seguimento ao *Plano de Urbanização da Brandoa – Falagueira* da iniciativa do Ministério das Obras Públicas. A sucessão de reportagens e de notícias – e mesmo de peças documentais – sobre o bairro da Brandoa é extensa e ultrapassa o âmbito deste trabalho. É de sublinhar que entre 1961 e 1974 o *fluxo* noticioso sobre a Brandoa é constante. As peças vão desde a reportagem apoiada por fotografias ao artigo de opinião. A título meramente ilustrativo são de destacar as seguintes peças: *O Século*, 16 de Fevereiro de 1962: «Os bairros clandestinos nos arredores de Lisboa»; *O Século Ilustrado*, 31 de Outubro de 1970: «O cerco à cidade. 'Brandoas há muitas'»; *A Capital*, 21 de Fevereiro de 1970: «Rendas económicas no *Fair-West*»; *Diário Popular*, 2 de Fevereiro de 1973: «Os 'clandestinos' cercam a cidade. Entre a Pontinha e Caneças surge uma nova Brandoa».

De modo sintético, a Figura 3 dá conta do crescimento urbano da Amadora tanto em termos de *área de solo ocupada* e em *ocupação* como em termos da *geografia* da urbanização da vila e da sua envolvente.

Figura 3
Expansão da ocupação urbana da Amadora (1955-1965)
(Imagem retirada do Plano Director da Amadora, 1990,
montagem realizada pelo autor)



Em termos de morfologia urbana está-se perante uma mudança significativa. Por um lado, a *geografia* da urbanização da Amadora altera-se: multiplicam-se e diversificam-se os lugares de instalação humana. Por outro lado, o decénio 1955-1965 constituiu um segmento de um período mais amplo no qual um crescimento demográfico sem precedentes se verifica. Os volumes expressos no Quadro 26 e no Gráfico 3 complementam os dados cartográficos da ocupação do solo e recortam a intensidade da urbanização do território da freguesia da Amadora.

Entre 1950 e 1960, o volume de residentes passa de aproximadamente 18.700 a 47.400 habitantes, crescendo 152%, para em 1970 atingir os 112.200 habitantes, o que corresponde a uma *taxa de crescimento interensitária* de 135% entre 1960 e 1970. A ocupação do solo e a concentração populacional tenderam a *multiplicar* dos lugares de instalação de residência – tanto ao longo da via-férrea, na Damaia, na Reboleira Norte e mais tarde na Reboleira Sul, como ao longo das estradas nos *bairros clandestinos* e nos *bidonvilles*, num regime mais autónomo e ecologicamente mais precário, como sublinha Nuno Portas (1997).

Em suma, entre 1950 e 1970, a população da Amadora quintuplicou – um dado que exprime uma fase do processo de urbanização da vila e exemplifica a intensa suburbanização dos arredores de Lisboa em curso naqueles anos.

Quadro 26

Evolução da população residente em Oeiras e na Amadora (1930-2001)

| Unidades Territoriais | Anos | | | | | | | |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| | 1930 | 1940 | 1950 | 1960 | 1970 | 1981 | 1991 | 2001 |
| Oeiras (Concelho) | 29470 | 37811 | 53248 | 94255 | 180215 | 149328 | 151342 | 162128 |
| Amadora (Freguesia) | 6884 | 9762 | 18789 | 47355 | 112260 | - | - | - |
| Amadora (Concelho)* | - | - | - | - | - | 163878 | 181774 | 175872 |

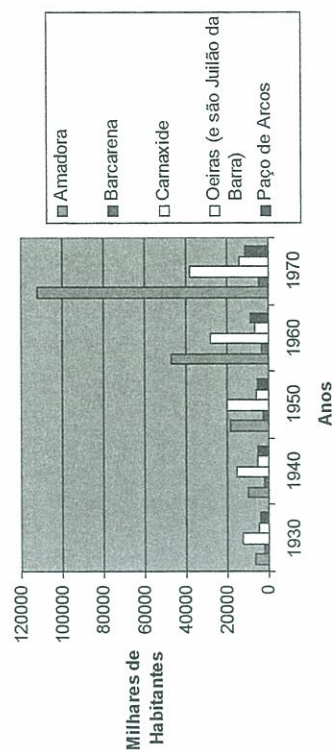
Fonte: Recenseamento Geral da População 1960, 1970, 1981, 1991 e 2001. Instituto Nacional de Estatística

* O concelho da Amadora foi criado em 1979.

Já em termos de ecologia urbana, no sentido atribuído por Robert Park (1984 [1916]) a esta expressão, o curso histórico e urbanístico da Amadora surge tal como outros *railroad suburbs* condicionado

pela gare de caminhos-de-ferro. Nos anos '40, a Amadora era uma vila cuja quase totalidade do edificado se concentrava ora em redor desse importante equipamento de transporte e comunicação, ora junto das instalações fabris e da estrada que ligava a vila a Lisboa. Tal era a importância do acesso aos caminhos-de-ferro que o crescimento da vila se fazia sobretudo na proximidade à gare e que progressivamente o edificado na sua envolvente se viu alterado: as moradias que o caracterizavam foram substituídas por prédios de andares – primeiro, de reduzida dimensão, depois, com gabarito superior. A electrificação da *linha de Sintra* constituiu um marco na urbanização da vila e em muito determinou o seu curso social e urbano. A distância à cidade de Lisboa e à sua mais recente frente urbana que antes era considerável, quer em termos de tempo, quer em termos de custo, viu-se reduzida. Em redor da gare de caminho-de-ferro concentrou-se mais população, incrementou-se a circulação de população que *entra* e *sai* e surgiram marcas típicas da acessibilidade e da mobilidade urbanas: comércios mais diversificados e equipamentos de serventia quotidiana destinados à população residente e para aqueles que praticavam o *commuting*.

Figura 4
Evolução da população residente no concelho de Oeiras, por freguesia entre 1930 e 1970



Fonte: INE – Recenseamentos Gerais da População de 1960 e 1970.

A composição social do povoamento da Amadora no arranque da década de 1960 evidencia o efeito combinado da industrialização e da suburbanização residencial enquanto *linhas constitutivas* do crescimento urbano que da década de quarenta em diante se fez fortemente sentir. A forte presença de operários e de empregados entre a população residente é reveladora da específica condição suburbana da Amadora: subúrbio citadino, industrial e residencial.

Uma aproximação à composição social do «centro urbano» da Amadora

Em 1960, a população operária representava cerca de 38% da população activa residente em Lisboa e aproximadamente 44% da que residia na *Aglomeração* ou na metrópole em constituição.¹⁷ A Amadora era então um destino residencial *operário* pois este grande grupo, compreendendo aqui as mais diversas actividades e especializações, representava 48% dos activos recenseados naquele «centro urbano».¹⁸ A um nível mais detalhado observa-se que a sobre-representação operária decorria sobretudo da presença das categorias mais qualificadas. Os *mestres, condutores e operários especializados* representavam 26% dos activos residentes na Amadora, contra 21% e 20% no concelho de Lisboa e na *Aglomeração*, respectivamente (Quadro 27). De forma sintética, esta primeira aproximação à Amadora enquanto destino residencial estabelece que a sobre-representação de operários – qualificados e não qualificados – era, em proporção, cerca de um décimo superior à registada no conjunto de concelhos que formava o futuro território metropolitano e cerca de um quarto superior à registada para o concelho de Lisboa.

¹⁷ Tal como se referiu na primeira parte deste trabalho, este território é composto pelos seguintes concelhos: Lisboa, Sintra, Cascais, Oeiras, Loures e Vila Franca de Xira, na margem norte do Tejo, e Alcochete, Montijo, Barreiro, Moita, Seixal e Almada.

¹⁸ No *X Recenseamento Geral da População*, eram considerados «centros urbanos» as capitais de distrito e as localidades, «quaisquer que fosse a sua categoria legal (cidade, vila etc.) que na área demarcada pela Câmara Municipal respectiva, contiasse 10.000 ou mais habitantes» (INE, *X Recenseamento Geral da População*, 1960 *Conceitos*, p. VIII).

Uma outra tendência marca o povoamento da Amadora no ano de 1960. Cerca de 30% da população activa residente naquele «centro urbano» trabalhava como *empregado* – categoria que, sublinhe-se, acolia igualmente grande diversidade de ocupações. Ora, o nível de sobre-representação destes activos a residir na Amadora era em dois quintos superior à registada no conjunto dos concelhos em análise (Quadro 27). O cunho desta forte especialização da *linha de Sintra* enquanto destino residencial de *empregados* encontra-se ainda mais vincado no vizinho «centro urbano» de Queluz. Aí, a sobre-representação de residentes classificados naquele grupo sócio-económico era superior à registada em Lisboa e ultrapassava em nove décimos a proporção registada no conjunto de concelhos em análise.

Quadro 27
População residente activa por grupos sócio-económicos nos «centros urbanos» da Amadora e de Queluz, no concelho de Lisboa e na Aglomeração em 1960
[percentagem em coluna]

| Grupos Sócio-Económicos | ‘Centro Urbano’ | | Concelho de Lisboa | Metrópole de Lisboa* |
|---|-----------------|--------|--------------------|----------------------|
| | Amadora | Queluz | | |
| <i>Patrões</i> | 3,3 | 4,2 | 4,7 | 4,4 |
| <i>Isolados</i> | 3,4 | 3,6 | 4,2 | 8,2 |
| <i>Profissões Liberais e Similares</i> | 4,0 | 6,0 | 6,8 | 5,4 |
| <i>Directores de Empresas e Chefes de Serviços</i> | 1,1 | 1,1 | 1,9 | 1,5 |
| <i>Empregados n.e.</i> | 29,8 | 40,3 | 23,9 | 20,5 |
| <i>Mestres, Condutores, Operários Especializados e Qualificados</i> | 26,2 | 24,4 | 21,5 | 19,8 |
| <i>Operários n.e.</i> | 22,2 | 11,5 | 17,1 | 24,1 |
| <i>Trabalhadores de Serviços Domésticos, Pessoais e Similares</i> | 6,8 | 6,8 | 16,9 | 13,0 |
| <i>Outros Activos n.e.</i> | 3,2 | 2,0 | 3,0 | 3,2 |
| <i>Total</i> | 100 | 100 | 100 | 100 |
| <i>Total de Activos</i> | 15 290 | 6 057 | 368 225 | 605 624 |

Fonte: INE, *X Recenseamento Geral da População*, 1960

* Agregação dos concelhos de Lisboa, Sintra, Cascais, Oeiras, Loures, Vila Franca de Xira, Alcochete, Montijo, Barreiro, Moita, Seixal e Almada

A sobre-representação do grupo *empregados* parece estar intimamente relacionada com a presença dos caminhos-de-ferro que após a sua electrificação em 1957 oferecia rápido e económico acesso ao *sector central da cidade* – isto é, à área de especialização das funções administrativas, comerciais e culturais superiores – que desde meados do século xx se deslocava da Baixa para Norte (Gaspar, 1982 [1976]) e que constituía um espaço de trabalho para as variadas actividades e competências sumariadas na classificação *empregado*.

Quanto à especialização da Amadora enquanto destino residencial operário, a questão requer uma aproximação à história urbana e à sociologia das cidades operárias. Num artigo de síntese, Susanna Magri e Christian Topalov (1989) defendem que a concentração da população operária nos arredores das grandes cidades europeias na primeira metade do século xx deve ser perspectivada através da recomposição das relações entre os espaços do trabalho e a cidade. Sublinham os autores que ao nível das aglomerações urbanas europeias, as bacias de emprego de cada ramo de actividade e os factores de localização industrial se alteraram; que ao nível dos sectores, se recortam diferentes práticas de recrutamento de mão-de-obra, bem como tentativas de constituição de dispositivos de estabilização da força de trabalho. Em certos casos, salientam os sociólogos, estas políticas de pessoal eram diversificadas à escala da empresa. Em suma, uma grande variedade de factores estruturava a relação entre os espaços de trabalho operário e os espaços residenciais urbanos e suburbanos.

Mas importa ter igualmente em conta que a relação entre trabalho e cidade dependia também e em muito do universo *hors-travail* (Magri e Topalov, 1989). Este universo era em grande parte estruturado pela relação salarial e essa regulação repercutia-se de forma desigual no heterogêneo e plural *mundo operário*. Desde logo, factores como o universo familiar e a posição no ciclo de vida, a estabilidade ou a intermitência no trabalho, a sazonalidade das suas fontes, a antiguidade no posto e a valorização de competências por parte do sector contribuíam para uma maior ou menor disponibilidade de réditos e incidiam no universo residencial. Acresce ainda o facto de a relação com as *instituições da sociedade operária* ser incidente na relação entre trabalho e cidade: a presença de cooperativas, a organização de caixas mutualistas ou a existência de *canais de acesso* ao alojamento operavam no pólo mais

formal, e as relações e modos organizadores do recrutamento e os espaços de sociabilidade no pólo mais informal.

No caso da Amadora, duas grandes modalidades de triagem e fixação de diferenças populacionais no território parecem ter-se combinado. Por um lado, a relativa facilidade com que, num primeiro momento, a pequena-burguesia e, mais tarde, o plural e heterogêneo grupo sócio-económico dos *empregados* se instala na Amadora e nos seus bairros envolventes. Tendo em conta o povoamento da vila e da vizinha localidade de Queluz, tudo indica ter-se constituído um *território residencial especializado* oferecendo não apenas alojamento suburbano em *conta*, como um rápido e económico acesso à zona central da cidade de Lisboa. Por outro lado, a histórica e significativa concentração de fontes de trabalho industrial que se inicia nos anos '30 e prossegue até aos anos '60 pode ser vista como um *molde urbano* que fez da Falagueira e da Venda Nova *lugares de trabalho industrial* e que constituiu a freguesia da Amadora como destino residencial operário. Em conjunto, a facilidade de acesso ao sector central da cidade, que se alarga a partir da electrificação da linha-ferrea, e a concentração industrial modelaram o território da Amadora e contribuíram para alinhar os dois grandes pólos da estrutura de povoamento deste importante subúrbio lisboeta nos anos da morfogênese da metrópole de Lisboa.

Interessa então estabelecer as condições nas quais o tecido suburbano da Amadora se organizava e expandia – ou seja, como é que na passagem dos anos '50 para os anos '60 do século xx a produção de alojamento se encontrava organizada e quais as orientações de planeamento urbano que sobre ela impendiam e qual o seu alcance ordenador. A resposta a esta questão permitirá recortar com precisão uma nova fase na edificação de alojamento na vila da Amadora e nos seus arredores – a fase dos grandes conjuntos residenciais de que a Reboleira Norte e a Reboleira Sul constituem casos emblemáticos.

A produção da forma urbana

Com a electrificação da *Linha de Sintra*, em 1957, em redor das estações da Amadora, da Damaiá, de Queluz e de Rio de Mouro regista-

-se um incremento na concentração populacional e uma sucessão de investimentos em edificado residencial e em operações de loteamento de antigos terrenos agrícolas. A Damaia ou o Bairro Janeiro começam a ser edificados, e rapidamente ocupados, precisamente neste período. Configurando operações de loteamento de iniciativa privada orientadas para a produção de alojamentos, a sua incidência na estruturação da periferia da Amadora foi considerável. Antes de se reconstituírem os processos de produção da forma urbana na vila e nos arredores Amadora, importa conhecer com mais detalhe as orientações de planeamento urbano que impendiam sobre o território da Amadora.

Planeamento urbano e ordenamento regional

O primeiro instrumento de planeamento de origem pública aprovado para a Amadora foi o Plano Faria da Costa (1949).¹⁹ Tratava-se de um plano originário da primeira vaga de instrumentos urbanísticos resultantes da legislação criada por Duarte Pacheco enquanto Ministro das Obras Públicas (Lôbo, 1997). Durante a década de '30, Duarte Pacheco concebe um quadro legislativo que

«No seu articulado (...) fixa a obrigatoriedade de as câmara municipais estabelecerem planos gerais de urbanização não só para as sedes dos seus municípios, mas também para todas as localidades com população superior a 2.500 habitantes que apresenta um crescimento demográfico superior a 10% entre dois recenseamentos consecutivos» (Lôbo, 1997: 40)

Eram ainda abrangidos por este diploma «centros urbanos» ou zonas de interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico a designar pelo governo. Era um programa ambicioso, sublinha Margarida Souza Lôbo, que estipulava a realização de cerca de quatrocentos planos num prazo de três anos, no seio de uma

¹⁹ Urbanista formado pela escola de Paris, João Faria da Costa foi autor do Plano de Urbanização de Alvalade e colaborou com a Direcção Geral dos Serviços de Urbanização na realização de vários planos entre os quais se destacam os da Figueira da Foz (estudo), da Costa da Caparica, Coruche e Chamusca (Lôbo, 1997: 224 e 274)

estrutura administrativa municipal e central marcada pela quase inexistência de práticas de planeamento. Uma ambição que se evidenciava também na «comparação com a legislação francesa que estipulava como limiar mínimo de aglomerado a planear os 10.000 habitantes, em lugar dos 2.500» – mas, como reconhece a autora, «a resposta foi bastante positiva» (Lôbo, 1997: 40).

O Plano de Faria da Costa desenvolvia de forma estudada e mais coerente o modo de organização do crescimento urbano da Amadora anteriormente em voga – a edificação de pequenos prédios de rendimento. O plano definia áreas de expansão e fazia-o em articulação com o tecido existente. Antecipava os traçados com maior precisão, definia alinhamentos e o número de pisos das futuras edificações. Subjacente ao plano encontrava-se uma imagem da futura extensão da vila: um espaço urbano com mais afinidade formal com a rua citadina, com a praça e com o quarteirão (CMA, 1990).

Onze anos mais tarde é aprovado um segundo plano, desta feita da autoria do arquitecto João Aguiar. Tal como Faria da Costa, João Aguiar era um urbanista com experiência na colaboração com o Ministério das Obras Públicas e havia assinado planos de urbanização de iniciativa pública.²⁰ Datado de 1960, este novo instrumento de ordenação urbanística estabelecia esquemas de circulação interna e externa, com ênfase nas vias rodoviárias de inserção da vila, quer na *Aglomerado de Lisboa*, quer nos seus territórios vizinhos. O Plano de João Aguiar enunciava um esquema de zonamento global dessa *malha urbana em devir*, particularmente no tocante à ocupação industrial. Este plano estabelecia perfis de equipamento que denotavam uma preocupação com a autonomia do território da Amadora em termos de habitação e de trabalho e com a renovação dos traçados e das circulações existentes. O plano foi seguido na expansão imediata dos aglomerados dispostos ao longo da linha de caminho-de-ferro. Uma das suas características mais salientes era a definição de limites de densidade habitacional.

Baseado num entendimento regional do ordenamento da *Aglomerado de Lisboa*, o Plano Aguiar inscrevia-se assim na linha de preocupações que o Ministro das Obras Públicas de então, Engenheiro

²⁰ Da vasta experiência de João Aguiar, destacam-se os seguintes planos: Arraiolos, Castelo Branco, Covilhã, Faro, Guarda, Olhão, Penhas da Saúde, Santarém, Vila Real e Viana do Castelo (Lobo, 1997: 273-278)

Arantes e Oliveira, havia estabelecido na Proposta de Lei n.º 14/1959 que organizava a realização do Plano Urbanístico da Região de Lisboa. Uma recorrente evasão à «disciplina dos planos», à qual se juntava a especulação em torno do solo dos arredores de Lisboa e uma fraca capacidade de ordenação da localização industrial eram nesse documento diagnosticadas (MOP, 1960: 10).

Três décadas mais tarde, um diagnóstico do crescimento da freguesia é sintetizado pela equipa que participou nos estudos do Plano Director Municipal da Amadora:

«O Plano Aguiar foi seguido nas áreas de expansão imediata dos aglomerados existentes (Amadora, Damaia e Buraca), (...) (mas) já em relação às grandes áreas de expansão urbana dos anos 70 e 80, o Plano Aguiar é abandonado e substituído pelos projectos isolados da iniciativa privada que passam a ser apreciados e aprovados com base nos critérios do Plano Director da Região de Lisboa entretanto concluído (1964). Com base em tais critérios genéricos e na aprovação casuística dos projectos de loteamento, centralizada na Direcção Geral de Planeamento Urbanístico, alteraram-se as morfologias, tipologias, usos e densidades dos planos anteriores.» (CMA, 1990: 168-9)

Para a equipa de urbanistas ao serviço do município, os limites do Plano Aguiar e, sobretudo, a prática de aprovação da transformação do solo e expansão urbana em voga nos anos '70 e '80 revelam «uma nova forma de gerir o território» na qual, sublinham, se perde «a perspectiva de estruturação interna do tecido urbano» e se «permite a densificação das áreas habitacionais a níveis incompatíveis com as infra-estruturas e equipamentos da freguesia» (CMA, 1990: 168-9). A avaliação dos urbanistas remete justamente a importância da edificação de grandes conjuntos residenciais na *morfogénese da metrópole* de Lisboa.

A transformação de quintas em bairros

Na segunda metade da década de cinquenta, um conjunto de bairros é edificado nos arredores da Amadora. Os casos da Damaia e do Bairro Janeiro são de tal prática bom exemplo. Com uma configuração ainda hoje reconhecível, estes conjuntos eram baseados na organização

do edificado em *rua*, em *praça* ou em *praceta* e previam equipamentos de proximidade e de servidão quotidiana, sobretudo comércio. A tipologia do edificado predominante nestes bairros e aquela que lhe conferiu feição é do prédio multifamiliar com um número de pisos em regra não superior a quatro. Traço de resto extensível a outros bairros edificados à época no território dos arredores de Lisboa e no interior do perímetro administrativo da capital.

No caso da Amadora, a Damaia e o Bairro Janeiro adquiriram especial relevo pela escala da intervenção em termos de superfície e pela posição estruturante na urbanização futura da região. Substituindo antigas quintas e reservando a grande maioria do solo para utilização residencial, a sua edificação incrementou a especialização residencial do solo da freguesia. Dotados de coerência formal e de uma organização dos traçados susceptível de exercer efeitos distintivos face ao tecido mais antigo, estes dois destinos residenciais suburbanos rapidamente adquiriram um grau de individualidade típica dos *bairros*. Para mais, ambos são resultantes da iniciativa de um só urbanizador: no caso do Bairro Janeiro, o Senhor José de Sousa, no caso da Damaia, o Senhor Carlos Duarte Caneças. Uma marca mais do seu relevo na estruturação da urbanização da Amadora e dos seus territórios limítrofes.

Em ambos, o edificado residencial encontra-se organizado no *modelo do prédio com quatro pisos*. Esta tipologia vinha sendo praticada no programa das *Habitções de Renda Económica* que desde a sua génese previa a edificação em baixa altura (Baptista, 1999). A experiência de Alvalade havia confirmado a viabilidade e as qualidades deste modelo. No Bairro Janeiro e na Damaia, bem como noutras localizações, a utilização de uma tipologia *sancionada* – melhor dizendo, consagrada pelo Estado no «campo de produção de habitação pública» (Baptista, 1999) – facilitaria a aprovação dos projectos e permitia obter efeitos de legitimação da forma urbana projectada. Não obstante, outros factores, de natureza mais infra-estrutural, relacionados com divisão social do trabalho de urbanização e com o tipo de promoção dos alojamentos favoreceram o uso desta tipologia e a reprodução das suas propriedades *modelares*.

Em primeiro lugar, os custos. Os prédios com número de pisos superior a quatro eram objecto tratamento específico no *Regulamento Geral das Edificações Urbanas* (RGEU) que estipulava como obrigatoria colocação de um ou mais ascensores, um dispositivo caro e de custosa manutenção. Na ausência de elevadores, os urbanizadores

tinham vantagem na alienação dos lotes com o respectivo projecto e os construtores viam a formação do preço final do imóvel reduzida, o que lhes permitia manipular melhor a margem de lucro em função de melhores ou piores condições de alienação.

Em segundo lugar, como os diagnósticos da época referiam (Barros, 1973: 84-88), a larga maioria das empresas de construção era constituída por pequenas unidades de negócio, dotadas de fraco capital tecnológico, com reduzido número de trabalhadores praticando técnicas rudimentares. Francisco Sousa Guerra, engenheiro e empresário que participou na edificação de prédios na Damaia e na Reboleira, refere, não sem alguma ironia, que «uma betoneira e uma camioneta» era quanto bastava para os candidatos a construtores – que eram muitos – se lançarem na edificação *lote-a-lote* (Entrevista concedida ao investigador).

Em terceiro lugar, este tipo de imóvel adequava-se bem a um tipo de divisão social do trabalho vigente à época entre urbanizadores e construtores. Os urbanizadores forneciam o projecto de urbanização aprovado e o solo loteado. Essa operação era e ainda hoje é central para a obtenção da mais-valia fundiária decorrente da transformação de *hectares de solo rural em metros quadrados de superfície de construção autorizada* (Bastie e Dézert, 1980). O desenho dos arruamentos, uma vez inscrito no solo, funcionava como *guia* para progressão da construção, organizava o avanço da maquinaria construtiva e contribuía para que um primeiro recorte ou figuração do edificado emergisse, algo que dava a conhecer a iniciativa e que atraía procura. Neste esquema de divisão do trabalho, os construtores tratavam de equilibrar os custos da construção com o valor esperado de alienação do imóvel ou das suas fracções, procurando com a venda reunir capital para saldar eventuais dívidas, remunerar o trabalho contratado e acumular capital para continuar a operar no mercado.

Em quarto lugar, este produto podia ser colocado em vários segmentos de mercado. Tratando-se de uma construção económica, constituía um prédio de rendimento relativamente acessível para aforos e capitais de reduzido montante. Após a aquisição, os senhorios colocavam num mercado em expansão, o dos arredores de Lisboa, alojamentos recentes, com rendas *razoavelmente* económicas para as famílias – ou seja, alojamentos cuja localização, dimensão e valor da renda fossem susceptíveis de interessar os agregados domésticos que enfrentando dificuldades de alojamento ou alimentando expectativas de

mobilidade residencial dificilmente encontravam condições habitacionais equivalentes na cidade de Lisboa. Mas estes imóveis poderiam constituir caso o pedido de autorização construção o referisse – e faziam-no com frequência – *prédios destinados à venda em propriedade horizontal*, sendo os alojamentos colocados no mercado de venda.

A Lei da Propriedade Horizontal, em vigor desde 1955 e vertida para o Código Civil de 1966, era a condição de possibilidade jurídica deste negócio. Por seu intermédio, os construtores podiam destacar fracções dos prédios ainda em construção e sobre eles realizar hipotecas obtendo crédito. Progressivamente, este esquema de financiamento passou a coexistir com o dos contratos de promessa de compra e venda, mais tarde, associado à venda de apartamentos em planta. Entre os *promitentes comprador e vendedor* era firmado um contrato e trocado um sinal – uma quantia que permitia financiar a construção, à margem do imposto sobre transacções de capitais então em vigor. A venda de apartamentos em planta foi mais tarde acoplada a este esquema. Através da planta e de uma imagem da futura edificação realizava-se uma colecta de capital inicial – entrada ou sinal, por exemplo – de modo a facilitar quer o arranque, quer a conclusão das obras. Desta forma se captavam capitais de menor monta que não permitiam aos pequenos investidores o acesso à compra de um prédio de rendimento.²¹

Na década de '60, a aquisição de imóveis ou de fracções processava-se, regra geral, fora do sistema bancário, à excepção dos embonários instrumentos de crédito para aquisição de casa própria criados pelo Estado na esfera do Ministério das Corporações e da Previdência Social e da Caixa Geral de Depósitos. Daí que a maioria dos *promitentes-compradores* destas fracções de prédios suburbanos fizesse o depósito de uma parcela inicial, sendo o remanescente financiado através de hipotecas.

De acordo com António dos Santos Coelho (1982 [1960]), ao longo da primeira metade do século xx, o parque habitacional da Amadora cresceu e consolidou-se em três fases, correspondendo cada uma das fases a um tipo de edificação predominante: a fase das moradias encomendadas a mestres-de-obras e destinadas à residência ou à viliatura; a fase dos prédios de andares promovidos por *patos bravos*, vocacionados para o rendimento do capital através do arrendamento; e,

²¹ Engenheiro Francisco Sousa Guerra em entrevista concedida ao investigador.

finalmente, a fase dos grandes negócios e da transformação sistemática das quintas em bairros:

«Logo atrás daqueles [os 'patos bravos'] vieram negociantes de maior vulto, apoiados por fortes capitais, que compravam quintas inteiras, bons terrenos de semeadura, contratavam técnicos para fazerem os projectos de casas e de arruamentos, sem obediência a qualquer plano, com o único objectivo de satisfazerem os seus interesses especulativos» (Coelho, 1982 [1960]: 73).

No entanto, estes modelos da constituição do tecido suburbano da Amadora não perdurarão ao longo da década de 1960. Não só uma variedade de formas de crescimento urbano transformará em muito a envolvente à vila, como dois grandes conjuntos residenciais, associados a concentrações de capital, de recursos técnicos e organizativos de grandeza superior marcarão morfológica, económica e socialmente o crescimento da Amadora. Os grandes conjuntos residenciais da Reboleira Norte e da Reboleira Sul contribuirão para estabelecer a contiguidade territorial entre a Damaia e o centro da Amadora, favorecendo a compactação do construído e o reforço demográfico do corredor Queluz-Benfica, um dos eixos estruturantes da génese da metrópole de Lisboa.

A época dos grandes conjuntos residenciais

Os grandes conjuntos residenciais da Reboleira Norte e da Reboleira Sul marcam em muito a passagem da Amadora e dos seus territórios envolventes de *subúrbio cidadão* a *subúrbio metropolitano*. Na série fotográfica que seguidamente se apresenta encontram-se bem expressas as propriedades urbanas destes dois tipos de subúrbio. Fixando dois momentos no tempo, a imagem aérea evidencia a radical transformação dos arredores de Lisboa nas décadas de arranque e consolidação do processo de metropolização, sobretudo aquela fundada na construção de edificado residencial.

A primeira imagem, colhida nos anos '40 do século xx, estabelece como a Amadora era uma vila cuja quase totalidade do edificado

se concentrava em redor da estação de caminhos-de-ferro – um traço morfológico bem visível no sector superior esquerdo de Figura 5. Estabelece, também, como o crescimento da vila tendia a realizar-se sobretudo a curta distância da estação ou dos locais de trabalho fabril. A compactação e a pedonalidade eram apanágio da forma urbana e da experiência suburbana na Amadora de então. A compactidade da vila é bem observável na imagem fotográfica, tal como o estabelecimento de edificado ao longo das estradas de acesso ao centro. A envolvente da Amadora era uma larga extensão de campo. A distância à cidade de Lisboa e à sua mais recente frente urbana era considerável, quer em termos de tempo, quer em termos de custo. A circulação no interior deste núcleo compacto tendia a realizar-se a pé. A Amadora dos anos '40 era um subúrbio cidadão, industrial e residencial. A sua condição face a Lisboa era predominantemente arrabalдина.

A imagem aérea colhida nos anos '90 do século xx mostra como a Amadora e os seus territórios limítrofes estão integrados num corredor de expansão metropolitana da capital ao longo do qual, de Benfica a Sintra, se localizam algumas das mais populosas e densas freguesias da metrópole. A composição deste segmento territorial representado na Figura 6 sob a forma de ortofotomapa é *plural*: tanto em formas de ocupação residencial do solo como em instalações produtivas. Da imagem sobressaem os resultados do urbanismo rodoviário que em muito marcou a estruturação do território metropolitano de Lisboa: o nó da Buraca, em construção, e a ligação entre a EN117 e a *Estrada de Sintra* ou IC19. Sobressaem, também, formas de ocupação residencial diferenciadas e diferenciadoras. Das composições e conjuntos residenciais mais próximos à organização em rua e em praça – bem visíveis na Damaia, na Buraca e na envolvente ao centro da Amadora – às ocupações *marginais* que ladeiam a Damaia e que se distribuem ao longo da fronteira entre Lisboa e a Amadora, passando, claro está, pelos grandes conjuntos residenciais, bem expressos nos casos da Reboleira Norte e Sul.

Será justamente entre a zona central da Amadora e a Damaia, e ao longo da via-férrea, que aqueles dois emblemáticos conjuntos residenciais ganharão forma e contribuirão quer para urbanização dos arredores da vila, quer para o *fazer da metrópole*. Retomar-se-á, mais à frente, o trajecto analítico em direcção aos dois grandes conjuntos residenciais da Reboleira Norte e Sul depois de se reconstruírem as condições, as significações e os efeitos urbanos e sociais da experiência dos residentes

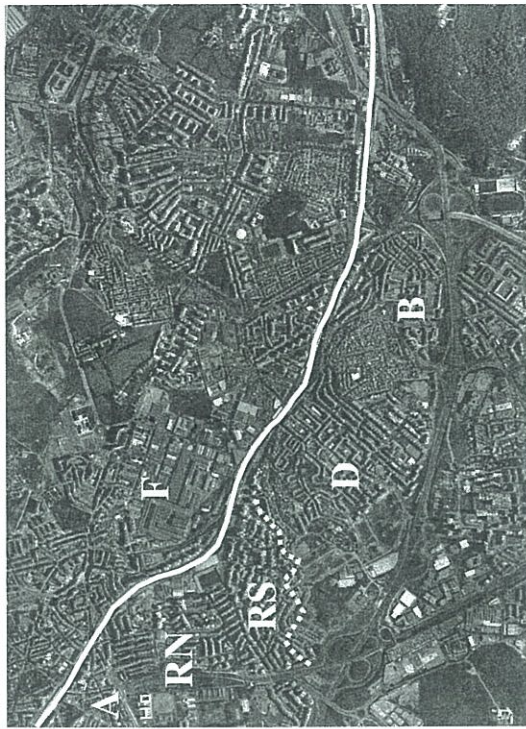
na Amadora e na sua envolvente nos anos do seu mais forte crescimento demográfico e da sua intensa transformação territorial.

Figura 5
Fotografia aérea da Amadora e da sua envolvente (1944)



Fonte: Instituto Geográfico Português (fotografias aéreas de 1944). Montagem das fotografias e introdução de legenda pelo autor.
Legenda: A: Amadora; R: Reboleira; D: Damata; V: Venda Nova; F: Falagueira
 --> Estrada militar
 <--> Linha-férrea (Linha de Sintra)

Figura 6
Ortofotomapa da ligação Benfica-Amadora (1991)



Fonte: Instituto Geográfico Português (Ortofotomapa de 1991). Introdução de legenda pelo autor.
Legenda: B: Buraca; D: Damata; F: Falagueira; RS: Reboleira Sul; RN: Reboleira Norte; A: Amadora (centro)
 <--> Linha-férrea (Linha de Sintra)
 --> Estrada militar

CAPÍTULO 6

A EXPERIÊNCIA SUBURBANA
(AMADORA, 1960-1974)

«Ainda será agradável ir passar um dia à 'velha' Amadora?»

No começo da década de '70, a vilegiatura enquanto modo de apropriação do espaço da vila da Amadora e dos seus arredores encontrava-se em vias de extinção. Os bons ares e os trajectos, os valores paisagísticos e gastronómicos, fãõ do agrado da burguesia do começo de novecentos, surgem na imprensa num tom dubitativo – leia-se, nostálgico. «Ainda será agradável ir passar um dia à 'velha' Amadora?» é a pergunta que Vasco Calixto coloca por ocasião de um encontro de celebração da *velha guarda* – antigos habitantes implicados na *Liga de Melhoramentos* da Amadora. No discurso deste entusiasta da história da aviação na Amadora, o grupo de notáveis e o espaço local cruzam-se. Perante as marcas fortes da urbanização, Calixto afirmava:

«A 'velha' Amadora (...) dos tempos cada vez mais distantes, do saboroso pitéu que ali se cozinhava, dos anos eufóricos da grande propaganda bairrista que transformou o pacato lugar numa povoação em marcha e do período glorioso do pioneirismo da nossa aviação, esteve reunida no último domingo na Amadora de hoje» (O Século, 4 de Maio de 1973: «Ainda será agradável ir passar um dia à 'velha' Amadora?»)

O tom é o da distância – face ao antigo quadro de vida e ao movimento de outrora. O destino suburbano da Amadora, um *subúrbio cidadão* em vias de se constituir como *subúrbio metropolitano*, impunha ao autor e membro do grupo a expressão de um sentimento: a saudade. Como salienta Marcel Mauss (1921), a propósito da *expressão obrigatória de sentimentos*, no caso, de pesar, a compreensão da manifestação é grupal e é nesse plano que a expressão em si, a outros e por conta de outros indica o sentido da passagem e da pertença. Veja-se então como Vasco

Calixto relata o acontecimento, dá conta da sua razão de ser, descreve a experiência suburbana dos pioneiros e exprime um sentimento, no caso a *saudade*:

«Uma reunião de convívio que nasceu da saudade, juntou cerca de quatro centenas de pessoas, que se conheceram e já não se conheciam e que conheceram a Amadora da sua meninice e já não conhecem a sua (e nossa) terra (...). Longe vão, realmente, os tempos em que se lá se ia passar o Verão e os fins-de-semana. E muito boa gente, tantas vezes lá foi, que acabou por lá ficar, até um dia. Foram essas famílias inteiras que 'fizeram' a Amadora, à qual se dedicaram de alma e coração. Fizeram uma terra de simpática e atraente feição, habitada por uma população familiar, onde abundavam as boas e bonitas moradias e os recantos tranquilos e pitorescos. O progresso, porém, sempre insaciável, fez desaparecer já tudo, ou quase tudo, quanto a velha Amadora possuía, como em debandada pós a maior parte da antiga população. Mas o pouco que ficou, ainda justifica uma visita, pois ainda é merecedor de apreço, muito em especial um altaneiro sítio» (O Século, 4 de Maio de 1973: «Ainda será agradável ir passar um dia à 'velha' Amadora?»)

O convite era público e dirigido ao novos e aos antigos moradores – aqueles que «evocando factos e figuras que lhes foram familiares» memorariam a «'velha'» Amadora. Um percurso composto por espaços, acontecimentos e figuras é proposto por Vasco Calixto. Sintomaticamente, eram aqueles que ainda restavam, não sem algum risco, da invasão do «progresso»: o parque Delfim Guimarães, os recreios da Amadora e a casa de Roque Gameiro, preservada pelo Município. No final do percurso e chegando ao destino proposto, o Alto dos Moinhos, o panorama que se oferecia ao autor e cicerone ia «desde Sintra à imensidade de Lisboa». Desse lugar, salienta o autor, «vêem-se os cimos da Arrábida e os campos de Loures» e a «fechar o horizonte e aprecia-se a vastidão da Amadora, qual cidade em crescimento constante». Mas até no Alto dos Moinhos os valores paisagísticos estavam *em queda* – «lamentavelmente (...) desapareceu o arvoredo (porquê e para quê) (...). E o miradouro há tempo projectado? Quando se construirá? Quando se cuidará deste local, que oferece à Amadora o seu único local de interesse turístico?». A interrogação remetia para outra dimensão, a da intervenção mu-

nicipal nos destinos de um território que havia passado de subúrbio residencial e industrial, de reduzida escala, a parte integrante de um emergente corredor metropolitano.

A relação entre a memória, individual e social, e o espaço e o grupo social – relação que Maurice Halbwachs (1997 [1950]) estabelece como reciprocamente constitutiva da pertença e da identidade sociais – surge bem expressa no texto. Por um lado, ao nível da memória individual, pois como estabelece Halbwachs (1997 [1950]):

«Chaque mémoire individuelle est un point de vue sur la mémoire collective, que ce point de vue change suivant la place que j'y occupe, et que cette place elle-même change suivant les relations que j'entretiens avec d'autres milieux. Il n'est pas donc étonnant que, de l'instrument commun, tous ne tirent pas le même parti. Cependant lorsqu'on essaie d'expliquer cette diversité, on en revient toujours à une combinaison d'influences qui, toutes, sont de nature sociale.» (Halbwachs, 1997 [1950] : 94-5)

Por outro lado, o texto de Calixto remete para um plano mais alargado e de natureza partilhada, o do espaço como condição fundamental para enquadrar e formar a memória colectiva. Vale a pena seguir uma outra vez o argumento de Halbwachs:

«Il n'est point de mémoire collective qui ne se déroule dans un cadre spatial. Or, l'espace est une réalité qui dure : nos impressions se chassent l'une l'autre, rien ne demeure dans notre esprit, et on ne comprendrait pas que nous puissions ressaisir le passé s'il ne se conservait pas en effet dans le milieu matériel qui nous entoure. C'est sur l'espace, sur notre espace, – celui que nous occupons, où nous repassons souvent, où nous avons toujours accès, et qu'en tout cas notre imagination et notre pensée est à chaque moment capable de reconstruire – qu'il faut tourner l'attention ; c'est là que notre pensée doit se fixer pour que reparaisse telle ou telle catégorie de souvenirs.» (Halbwachs, 1997 [1950] : 209)

O sentido do texto de Vasco Calixto é o de produzir condições para a formação de uma memória. A reconstrução do passado era feita através do ponto de vista do grupo de pioneiros da ocupação suburbana da Amadora na primeira metade do século XX e do que aquele meio

social havia elaborado em termos materiais e simbólicos. No começo dos anos '70, o modo de vida instituído por esse grupo estava em decomposição. O povoamento do lugar alterou-se fortemente em número, em densidade e em heterogeneidade de categorias sociais. A urbanização exercia os seus efeitos sobre os lugares edificados e sobre a envolvente à vila. Os usos do espaço não se apresentavam conformes às imagens e aos sentidos anteriormente estabelecidos naquele meio social. Daí que do artigo de Vasco Calixto ecoe um tom nostálgico. Esse tom, de acordo com análise de Raymond Ledrut (1968b: 219), é revelador das significativas mudanças engendradas pela urbanização no modo de vida colectivo.

Neste capítulo, dar-se-á conta da experiência suburbana na Amadora nos anos da sua intensa urbanização – isto é, as décadas de 1960 e 1970. A este período corresponde uma intensa «mobilidade de crescimento» (Ledrut, 1968b) e uma elevada pressão exercida tanto sobre as redes de saneamento e de comunicação e coordenação urbana, como sobre as organizações e as instituições encarregues de administrar aquele território. A atenção será orientada para notícias, reportagens, editoriais e cartas de leitores publicadas na imprensa que são aqui entendidas como uma gama específica de descrições da Amadora e das mudanças no seu seio e na sua envolvente. A imprensa e as diferentes peças publicadas oferecem, por um lado, uma via para se reconstituir a experiência suburbana e, por outro lado, constituem bons indícios da intensidade do processo de urbanização da vila da Amadora, dos seus arredores enquanto caso emblemático da mudança em curso nos subúrbios lisboetas. Por esta via e através desta fonte esclarece-se, por um lado, como se forjava a condição suburbana e quais os efeitos que dessa mesma condição resultavam na modelação da experiência daquele lugar espacial na estrutura urbana lisboeta da época e, por outro, como é que o processo de urbanização era percebido e como é que as mudanças que dele decorriam influíam na leitura que as populações faziam do seu lugar de físico de residência e do seu lugar social.

Imagens na Imprensa

Na imprensa da década de '60, tanto nacional como regional, os subúrbios da capital eram tema de notícia e objecto de reportagem. O *dormitório*, enquanto categoria de descrição e de interpretação dos arredores de Lisboa, era mobilizado como meio de interrogação e como modo de leitura das consequências das mais recentes vagas de crescimento urbano – de resto, como antes havia sido noutras cidades, noutros países e noutras décadas (Clozier 1992 [1945]). Ora fazendo título, ora integrando os parágrafos de abertura ou de fecho das peças, o termo era utilizado com uma conotação negativa. No título da peça que seguidamente se transcreve, deste uso se encontra um bom exemplo:

«Cidades-Satélites ou Dormitórios Fora de Portas – Severa crítica ao que se passa na Pontinha e cuja responsabilidade pertence à Câmara de Loures» (Diário Ilustrado, 27 de Junho de 1962).

O texto de abertura da mesma peça resumia bem a tarefa que a redacção reclamava para si – o *trabalho jornalístico* contribuía para enquadrar uma série, estabelecer o termo e legitimar denúncias:

«Nesta página, constantemente se apontam anomalias verificadas nas cidades-satélites, ou nos dormitórios-fora-de-portas, onde se deu origem ao desenvolvimento desordenado das localidades dos subúrbios, que os concelhos de Oeiras e Loures administram a seu belo prazer» (Diário Ilustrado, 27 de Junho de 1962).

Este registo manteve-se ao longo da década de '60 e chegou aos anos '70. Expressão desta permanência encontra-se na reportagem publicada na revista *Observador* sob o título «Amadora, Cidade-Satélite – há limites para o crescimento?» datada de 1973. Embora o termo *dormitório* aí estivesse ausente, o parágrafo final recriava o sentido negativo do crescimento da Amadora e designava a vila e seus arredores como «pesadelo suburbano»:

«A Amadora de amanhã, que faça esquecer a Amadora de hoje, pesadelo suburbano onde as pessoas estão, na esmagadora maioria, somente

de noite para descansar e dormir. A Amadora de amanhã, o terceiro maior núcleo populacional do País.» (Observador, 28 de Setembro de 1973).

Originárias de um modo organizado de produção de informação e de transmissão de significados, as imagens e as descrições dos *dormitórios* de Lisboa na imprensa dos anos '60 são reveladoras do *trabalho de construção de um olhar jornalístico* sobre a cidade e os seus arredores, sobre as suas actividades e suas populações. Esse olhar privilegiava, por um lado, a intensidade do ritmo construtivo – e o consequente aparecimento de novos arruamentos e bairros – e, por outro lado, as condições de instalação das populações. São imagens que constituem indícios das condições de integração dos arredores e das suas populações na lógica da urbanização, tal como foi definida anteriormente seguindo a proposta de Rémy e Voyé (2004 [1992]), isto é, sublinhando a importância da integração da mobilidade quotidiana no espaço local e a alteração das relações de força entre grupos sociais.

Já a um outro nível, e de acordo com a definição de Robert E. Park, estas imagens e descrições integram e compõem uma *força ecológica*:

«Les transports et les communications, les tramways et le téléphone, les journaux et la publicité, les édifices en acier et les ascenseurs – toutes choses, en fait, qui tendent à accentuer à la fois la concentration et la mobilité des populations urbaines – sont les facteurs principaux de l'organisation écologique de la ville» (Park, 1984 [1916] : 84)

Nos anos '60, a rádio e os jornais eram meios de informação com ampla difusão. A extensão da disseminação da imprensa escrita e sua centralidade no quotidiano das gentes citadinas conferiram a estas descrições e imagens o carácter de *formas típicas de nomeação* dos novos territórios urbanos da capital. Por essa via, participavam no levantamento e na modelação de critérios de valorização dos lugares suburbanos em acelerada mutação. O contributo de Robert Park, desta feita acerca da imprensa e da sua função na cidade, é, uma vez mais central. Atente-se na sua formulação:

«En ville, le journal est le grand moyen de communication, et les informations qu'il délivre servent de base à l'opinion publique. La fonction première de la presse, c'est celle que remplissait le ragot de village.

Portant, en dépit de l'assiduité avec laquelle les journaux recherchent des informations personnalisées et des faits de dimension humaine, ils ne peuvent pas concurrencer les ragots comme instrument de contrôle social.» (Park, 1984 [1916] : 123)

Perante a novidade de alguns dos destinos residenciais nos arredores de Lisboa, as peças jornalísticas – enquanto *formas típicas de nomeação* e *apreciação* das qualidades relativas aos novos territórios urbanizados – eram particularmente susceptíveis de contribuir para a elaboração e reprodução do valor social destes novos endereços.

A «Página da Amadora»

No ano de 1961, o *Diário Ilustrado* publicava semanalmente *A Página dos Arredores*. Espaço dedicado aos núcleos suburbanos da capital onde se combinava uma gama variada de informações: dos apontamentos históricos às mais recentes inaugurações, das iniciativas das paróquias e das associações e aos feitos dos clubes desportivos. Mas parte da *Página* era ocupada com o levantamento dos *problemas* que impendiam no quotidiano dos habitantes. Os *problemas* de Rio de Mouro, por exemplo, eram apresentados de maneira incisiva:

«Página dos Arredores / Problemas de Rio de Mouro... / Os seus habitantes lamentam a falta de: / A instalação de um mercado / Uma escola devidamente equipada / A presença de policiamento / Fiscalização aos preços dos géneros e aos horários de trabalho / Mais e melhor iluminação.» (Diário Ilustrado, 5 de Dezembro de 1962)

Este era um quadro comum a outros núcleos suburbanos dos arredores de Lisboa, nomeadamente àqueles servidos por meios de transporte colectivo como os barcos ou como o comboio, onde a urbanização, descrita como «avalancha de construções», exibiu acentuadamente os seus efeitos:

«Mas tal como outras localidades já atingidas pela avalanche de construções, também as que citamos (Almada, Cova da Piedade, Algés, Cruz Quebrada, Damaia, Amadora e Queluz) apenas conseguiram visíveis

progressos no aspecto de crescimento populacional, pagando por isso o necessário tributo normal nestas circunstâncias: revelação de deficiências que anteriormente não existiam ou então mal se notavam.» (Diário Ilustrado, 5 de Dezembro de 1962)

A importância da Amadora neste sistema de subúrbios citadinos que se fortalecia em permanência não passava despercebida às redacções. Depois da *Página dos Arredores*, o Diário Ilustrado criou a *Página da Amadora*, formato semanal que era apresentado como «uma página para 60 mil habitantes». Editada durante 1962, esta página continha editoriais, notícias dos agrupamentos desportivos e informações acerca dos comércios. Como não podia deixar de ser, algum espaço era conferido àquelas que se consideravam ser as mais prementes carências da localidade.

Durante aquele período, a *Página da Amadora* foi um dos instrumentos colocados em prática na campanha protagonizada por um grupo de amadorenses reclamando a autonomia administrativa da freguesia (Simões, 1982) — isto é, a sua passagem a concelho. A formação desta *cadeia mediática* corria em paralelo com o processo destinado a pedir ao governo a concessão da autonomia administrativa. O processo foi entregue ao Chefe do Distrito e à Câmara Corporativa mas a pretensão não chegou a ser satisfeita.

Noutras publicações, sucediam-se as reportagens e as notícias, os editoriais e as colunas dedicadas às *linhas de Sintra* e de *Cascais*, e, *last but not least*, as cartas de leitores dirigidas às direcções das redacções. Eis alguns títulos de peças que evidenciam a objectivação do trabalho colectivo de levantamento de um *assunto* jornalístico:

«A vida laboriosa e progressiva da Amadora, a maior freguesia de Portugal» (Novidades, 15 de Janeiro de 1961)

«Venda Nova — Zona industrial que merece a atenção dos serviços municipais» (Diário Ilustrado, 31 de Outubro de 1962, carta de leitor)

«Desolação e Abandono na futura “cidade” da Amadora (Diário Ilustrado, 7 de Novembro de 1962)

«Amadora — Vila Adormecida» (República, 6 de Janeiro de 1963, editorial)

«Amadora, Queluz, Cacém, Algueirão e Rinchoa fazem parte da zona mais populosa do País merecendo mais atenção das autoridades competentes» (República, 27 de Agosto de 1963)

«Algés — Cascais: avalanche de cor de magia ou uma linha conhecida internacionalmente» (República, 16 de Julho de 1962)

«Algés — Cruz-Quebrada — Caxias — Paço de Arcos — Oeiras — Carcavos e Parede: localidades onde nem tudo está bem embora façam parte da zona mais desenvolvida do país» (República, 24 de Agosto de 1963)

Os títulos dados às peças assumiam geralmente dois registos. Ora procuravam sumariar o adiantamento e a evolução da vila da Amadora — «a vida laboriosa e progressiva da maior freguesia de Portugal» — denotando a sua população trabalhadora e a sua indústria. Ora faziam menção ao esquecimento a que aquele território se encontrava votado pelas autoridades — «Desolação e Abandono na futura “cidade” da Amadora». Entre os dois registos, uma reportagem intitulada «Amadora, uma aldeia que é a sexta cidade do país e o maior dormitório de Lisboa» (Eva, Maio de 1963) lançará o termo que maior permanência adquiriu na nomeação jornalística da Amadora: o *dormitório*.

Para se compreender a *ordem da designação* na qual esta expressão emergiu e para se interpretar os seus efeitos é necessário apreendê-la enquanto *ângulo* jornalístico. O trabalho de produção de um *ângulo jornalístico* é, para Érik Neveu, o equivalente à construção de «esquema de interpretação» (2004: 67) ou do *fabrico de um frame*, no vocabulário conceptual de Erving Goffman. Para Goffman (1974), os *frames* e a actividade de *framing* tornam possível quer a localização e a percepção, quer a identificação e o *labeling* de coisas e de acontecimentos, de gestos e de expressões, tornando-os significativos aos indivíduos e grupos. A actividade de *framing* e o *frame* participam na *definição da situação*, modelando o contexto e dando razão de ser a expectativas e a modos de tratamento recíproco dos actores (Goffman, 1974). No

domínio da redacção jornalística, o *ângulo* constituiu um guia para a recolha de informação e um *modo de tratamento* – ou, melhor dizendo, de construção – dos factos. Quais então as propriedades deste *ângulo jornalístico* a partir do qual, no começo dos anos sessenta, se realizava o *enquadramento* da Amadora e da sua rápida transformação urbana?

«Amadora, uma aldeia que é a sexta cidade do país e o maior dormitório de Lisboa»

Uma reportagem da autoria Mário Azeredo, pontuada por fotografias de Eduardo Gageiro e publicada na revista *Eva* de Maio de 1963, designava a Amadora como o «grande dormitório da capital». O olhar jornalístico, apoiado em fotografias de qualidade, elegia a grandeza demográfica da vila e qualificava-a como parcamente equipada em termos de serviços. A pendularidade casa-trabalho era a pedra de toque do texto, elemento comum a «grupos de operários, de estudantes, de empregados, (...) gente de todas as condições sociais» (Eva, Maio de 1963) que, afirmava Azeredo, «dormiam» na Amadora e «trabalhavam, estudavam e viviam» em Lisboa.

A carência era o principal registo de leitura da populosa vila:

«Sem movimento, sem vida social, sem industria digna desse nome, sem repartições públicas e com um comércio diminuto – nada em proporção com a gente que ali mora. As ruas estão desertas e a certas horas do dia e da noite, a Amadora, maior do que a maioria das cidades portuguesas, mais parece uma cidade abandonada» (Eva, Maio de 1963).

Para o repórter, as imagens de vida citadina eram fugazes:

«Mas de repente, autênticos formigueiros humanos surgem a correr de todos os lados (...). É a hora de um comboio. Sim, a Amadora só se anima autenticamente quando partem ou chegam comboios. (...) São, porém, momentos fugidios de movimento, de ruído e de vida» (Eva, Maio de 1963).

A maioria dos residentes parecia pertencer ao *dormitório* por conveniência, sem qualquer ligação por *nascimento* ou por *raízes criadas*

com o lugar. As dificuldades em encontrar alojamento em Lisboa eram tidas como um factor do crescente povoamento da vila, a par da boa acessibilidade à *batixa* e ao *Rossio*. Avançava Mário Azeredo:

«[os residentes têm ali] a sua casa, o seu lar, porque não podem residir no Rossio ou nos Restauradores. Mas deste modo ficam mais perto do centro de Lisboa do que se morassem na Avenida de Roma ou na Avenida do Aeroporto. Mais perto em tempo, claro, pois o comboio leva-os ao Rossio em 12 ou 15 minutos.» (Eva, Maio de 1963)

Sete anos mais tarde, uma coluna banal, intitulada «Dormitório não é lar», refere-se a uma gama mais alargada de situações. A concentração demográfica e a multiplicação dos núcleos residenciais nos arredores de Lisboa seguiam crescentes ao longo da década. A partir do *dormitório*, os jornalistas derivavam novos tópicos de leitura da suburbanização e do crescimento urbano. O «problema da habitação» estava já bem diagnosticado e as carências eram agora remetidas para a rede escolar e para as condições de instalação de contingentes populacionais com filhos. Ao *dormitório* correspondia agora um discurso mais abstracto, transponível para uma multiplicidade de lugares nos arredores da capital. O uso desta classificação já não se restringia aos antigos núcleos suburbanos. Os novos territórios suburbanos, como os grandes conjuntos residenciais ou os bairros clandestinos, eram também descritos sob esse ângulo.

No começo da década de 1970, a *sintomatologia* do dormitório era bem mais fácil de praticar no território dos arredores de Lisboa:

«Aumenta-se o número de prédios, ficando a fileira deles cada vez mais comprida – fileiras duplas para no meio ficar a rua, depois virão os passeios – e assim por esta forma primária alguns pensam é possível caminhar para a solução do problema da habitação. Se muita gente não tem casa, pois que se constroem casas. E pronto.» (Diário Popular, 6 de Maio de 1970: «Dormitório não é lar»)

A comutação e a oferta de alojamento a rendas acessíveis eram dois elementos que permaneciam operantes no trabalho jornalístico:

«Como em Lisboa o caso se reveste de outras particularidade, e ainda bem, além dos terrenos serem muito caros e como é natural serem

cada vez mais escassos alcançaram-se os arrabaldes próximos e neles ergueram edifícios e mais edifícios – alguns até no cómodo e curioso processo da chamada construção clandestina – onde as pessoas dormem, sempre com a preocupação do horário do comboio ou da camioneta, pois, é bem de ver, trabalham na capital e aqui têm de estar a horas certas» (Diário Popular, 6 de Maio de 1970: «Dormitório não é lar»)

Perante a intensificação da edificação de habitação nos subúrbios, o confronto entre os réditos familiares e os valores correntes para o arrendamento de casa em Lisboa era tido como favorável aos novos territórios residenciais e ao *dormitório*...

«Por via desta situação, que as rendas de casa em Lisboa atingem preços inoportáveis para as bolsas de muitas pessoas que vivem, em exclusivo, naquela mediania permitida pelos pequenos ganhos no emprego, se criaram os 'dormitórios'.» (Diário Popular, 6 de Maio de 1970: «Dormitório não é lar»).

Por fim, a enunciação das ausências adquiria graus de composição superior, não fosse esta a época áurea dos «equipamentos colectivos» – elementos estruturantes na urbanística europeia continental na reconstrução posterior à Segunda Grande Guerra Mundial (Nunes, 2007: 35).

Perante o agigantamento de uma cidade que ganhava os arredores, perante a multiplicação de lugares de instalação de populações e perante uma gestão casuística da edificação, os equipamentos colectivos e a correlativa intervenção dos poderes públicos começavam a constituir-se como reivindicação que os jornalistas tornavam pública. Mas até a intervenção do Estado a uma escala reduzida, como a da escola primária, era tida como desajustada:

«Dormir e andar, girar que se faz tarde, no desconhecimento do encanto íntimo do lar, na ausência nesses ditos 'dormitórios' que não seja o quarto e a cama, de zonas verdes, de praças e praças, de praças de mercados, de cinema, de zona de desportos ou de cultura física, de bibliotecas e de escolas, construindo as primárias por falta de dinheiro e também de gosto e de actualização, a contar apenas com as salas de aulas. O recreio é na rua. E a ginástica onde será?» (Diário Popular, 6 de Maio de 1970: «Dormitório não é lar»)

A pergunta final da coluna «Dormitório não é lar» retoma o campo semântico do *dormitório*, mas estende-o para lá da classificação territorial. A questão colocada era a da identificação de cada um à vida quotidiana e à cidade alargada:

«Vive-se nestes prédios de 'marmorite' e de três andares, de construção discutível? Com mais propriedade será melhor dizer que se dorme» (Diário Popular, 6 de Maio de 1970: «Dormitório não é lar»).

Na imprensa escrita, uma leitura do crescimento urbano da cidade de Lisboa para os arredores irá, ao longo da década de 1960, surgir com um claro recorte político – leia-se, de política urbana. É destes anos a reforma do loteamento urbano organizada a partir do Decreto-lei n.º 46.673 de 29 de Novembro de 1965. A legislação estabelecia que se dotassem as autoridades de meios que as habilitassem a fazer face à actividade especulativa sobre os terrenos para utilização urbana. O anterior regime jurídico, criado na década de 1930, revelava os seus limites. O aumento dos processos que davam entrada nas Câmaras e que «contrariava[m] o racional desenvolvimento urbano do território» era diagnosticado (Decreto Lei n.º 46 673 de 29 de Novembro de 1965). Desta falta de «disciplina» – na expressão do legislador – emergiam e adensavam-se graves consequências, quer sobre o solo, quer sobre as infra-estruturas – isto é, os acessos, de redes de abastecimento de água e de esgotos e os espaços livres.

Este recorte político encontra-se na já citada reportagem publicada no *Observador* e intitulada «Amadora, Cidade-Satélite. Há limites para o crescimento?» (1973) na qual a vila era qualificada como «pesadelo suburbanos». Na base do texto encontra-se uma entrevista realizada ao Engenheiro Brito Subtil, à época Presidente da Câmara Municipal de Oeiras. A agenda que organizava a entrevista decorria do *enquadramento construído* – isto é do *dormitório*. As respostas do Presidente do Município de Oeiras são marcadas por fórmulas de prudência e de moderação, *quasi-tecnocráticas*, função do seu tipo de implicação na administração municipal e destinadas ao seu grupo político. Mas apesar dessa orientação e desse estilo, constituem uma tentativa de legitimação das acções do município através de um discurso que sublinhava as dificuldades no exercício da fiscalização.

Se no começo da década de '60, aos *olhos* dos jornalistas e das redações, os *dormitórios* combinavam uma intensa presença de ocupantes e uma notória ausência de qualidades, pouco antes da Revolução de Abril de '74, a categoria referia-se já a uma ampla variedade de problemas: quer aqueles que os urbanistas enfrentavam, quer aqueles que as autoridades públicas encarregues de administrar os territórios dos arredores da grande cidade pareciam não dar resposta – o mesmo é dizer, alocar de recursos e manejar de critérios de molde a constituir investimento.

Mal-estar suburbano num contexto de *mobilidade de crescimento*

Na imprensa, outras imagens jornalísticas da urbanização dos arredores de Lisboa e da Amadora eram divulgadas. Mais particularizadas, permitem recortar com mais detalhe as condições da experiência suburbana na populosa vila. Nalguns casos, as descrições e imagens recriam um quadro de mal-estar suburbano decorrente do que Raymond Ledrut (1968b) designa como «mobilidade de crescimento». Noutros casos, dão conta de transformações que indiciam a constituição de uma embrionária centralidade urbana. Duas tendências aparentemente contraditórias que influíram na estruturação, na leitura e no destino do território da Amadora ao longo da década de '60 do século XX.

Os traçados urbanos

Uma das chaves de leitura jornalística do território da Amadora era a qualidade dos seus traçados urbanos e a natureza das actividades que os animavam. Como se viu no capítulo *Da cidade pedestre à metrópole do automóvel*, os traçados urbanos constituem um dos principais suportes do crescimento das cidades e são uma das mais importantes atribuições de uso de solo nos territórios urbanizados ou sujeitos ao processo de urbanização. Contribuem para organizar o *fazer* e o *refazer* do tecido

urbano, suportam redes de transportes e comunicação e incidem nas qualidades da forma urbana através da coordenação entre os lugares.

Nestas duas décadas de forte crescimento demográfico e de acelerada diferenciação económica e social, a urbanização da Amadora compreendeu diferentes regimes de loteamento, de colocação de equipamentos e de edificação: desde a abertura de novas ruas e largos, avenidas ou praças, resultantes de processos de expansão, planeada ou não, à ocupação e reconversão de antigas vias, travessas e caminhos rurais ao longo das estradas de acesso à vila. A estes regimes correspondiam práticas de edificação cujo efeito em termos de forma urbana vinha sendo descrito – como se deixou expresso no capítulo anterior – no registo da desordem.

Será justamente nesse registo que a imagem jornalística dos traçados urbanos da Amadora nestes anos '60 irá ser incessantemente elaborada. Siga-se então um exemplar relato das condições dos traçados da vila numa das mais completas peças acerca das ruas da Amadora:

«No último domingo, tivemos a oportunidade de atingir a Amadora, o mais importante aglomerado populacional que se situa nos arredores de Lisboa (...). Pois ali obtivemos a mais desagradável impressão. Logo à entrada deparámos com arruamentos esburacados e, quanto a passeios – há buracos cheios de água e nada mais (...) Não há sinalheiro a pôr ordem num trânsito desordenadíssimo e perigoso. Como é possível que a respectiva Câmara deixe chegar a tal ponto o estado das ruas e das praças? Não há um arranjo com uma placa ajardinada, não há uma es-tátua, um motivo de beleza no meio daquela cidade do 'far-west' (...). Dir-se-ia que chegaram ali os construtores, desataram a construir casas como muito bem lhes apeteceu e nasceu assim uma cidade (...) Para se verificarem todas estas anomalias, este abandono, não é preciso muito: basta fazer uma visita à vila, percorrê-la de carro, que logo se verifica que após a construção dos prédios nada mais se fez: nem ruas, nem passeios. Por todo o lado o barro encharcado de chuva, as pedras nuas, os autênticos caminhos de aldeia... Por quanto tempo durará isto?» (Diário Ilustrado, 7 de Novembro de 1962: «Desolação e abandono na futura 'cidade' da Amadora»)

Que dizer do campo semântico e do léxico de imagens inscritas no trabalho de levantamento e de descrição das ruas da Amadora? Por um

lado, que o trabalho jornalístico se fundava na distância relativamente à sua imagem de *cidade* – isto é, às marcas da centralidade, em particular os espaços simbolicamente mais carregados, como os monumentos e os espaços de representação. Por outro, que o termo *far west* fará o seu curso e que das situações de abandono e de mau acabamento dos traçados será progressivamente utilizado para simbolizar certas situações de coexistência social tensa como cenas de desacato e como práticas às quais um fraco grau de legitimidade social era atribuído – como certas actividades de diversão nocturna ou como o jogo clandestino, identificados pela imprensa como ocorrendo na Amadora e nos seus arredores.

A forte sensibilidade dos traçados urbanos às condições climatéricas constituía um factor importante e incidente no quotidiano das populações residentes. Com o tempo seco, o pó exercia os seus nefastos efeitos e rapidamente era assinalada a necessidade de regar as ruas (Diário Ilustrado, 23 de Maio de 1962). Com a chuva, as ruas da Amadora ficavam «transformadas em pântanos», como no *Diário Ilustrado* uma peça invernada publicada justamente a 9 de Janeiro de 1963 recordava.

Chamadas de atenção como estas serão bastas vezes repetidas e acompanhadas de pedidos de intervenção dirigidos aos poderes públicos municipais, seja no registo do episódico, seja visando uma transformação mais sistemática das condições de circulação na vila e na sua envolvente. Com o passar dos anos, e com o aumento da escala urbana e demográfica do lugar, a narração jornalística das más condições das ruas da Amadora passou adquirir contornos de denúncia. Siga-se a interrogação levantada acerca da crescente importância da vila e da sua *condição* perante o Município de Oeiras:

«Acaso não será a Amadora uma localidade de mais importância populacional e industrial que, por exemplo, Oeiras? Acaso não será a Amadora um centro populacional e industrial que é dos mais importantes do país, portanto um dos que mais receitas rende à Nação? Qual será, pois, o motivo por que em Oeiras as ruas se encontram limpas e bem conservadas, os passeios alindados e, aqui, na maior e mais importante localidade do concelho a lama e má pavimentação, a sujidade e os eternos buracos contribuem para dar à vila uma imagem de verdadeiro desleixo? (...) Eis uma pergunta que deixamos à atenção da nossa veredação. Esperemos que a nova vereação saiba colher neste mandato mais

realizações que a antecedente. Se assim não for, vai mal a Amadora» (República, 29 de Fevereiro de 1964: «É vergonhoso o mau estado das ruas da Amadora»)

E como eram descritos os acessos à localidade a partir da sua envolvente e através da sua principal ligação rodoviária a Lisboa? Um percurso pela Estrada Nacional Benfica-Amadora organizava um relato sobre as deploráveis condições de circulação rodoviária e pedonal:

«Há dias em que os carros dos serviços de transporte público já têm partido seis molas. Atrasos constantes nas carreiras. Danificação das carrocerias (...). Pneus rebentados, cortados. Solavancos constantes. Quem passa ali de carro lastima que em vez de uma estrada nacional como aquela, não tenha ao menos uma simples charneca por onde passar, pois as charnecas envergonhar-se-iam se se encontrassem naquele estado.» (República, 21 de Junho de 1963: «Estrada Nacional Benfica-Amadora»)

À classificação oficial *Estrada Nacional*, o autor do texto contrapunha claramente uma classificação alternativa: *estrada de miséria...*

«Os transeuntes fazem verdadeiras habilidades de artista de circo para não caírem dentro das valas, nos buracos ou serem colhidos por qualquer automobilista. Valas transversais que não são tapadas e as que são tapadas são as viaturas que as cilindram. Canos de água rotos que transformam a estrada (?) em rio. Uma estrada de miséria. Uma vergonha.» (República, 21 de Junho de 1963: «Estrada Nacional Benfica-Amadora»)

As condições de deslocação e de transporte são constitutivas da experiência suburbana. Num território em rápida urbanização e numa *aglomeração do transporte colectivo* as condições de mobilidade influem, como se tem vindo a ver, na produção de desigualdades sociais.

Ambiências

Para além das qualidades dos traçados, outras marcas físicas e uma heteroclitica gama de comportamentos eram levantadas e erguidas em

símbolos da convivência nos espaços públicos da Amadora. A iluminação pública era apontada como insuficiente. A falta de policiamento era recorrente objecto de notícia e um tópico levantado nas cartas dos leitores dirigidas às redacções. Notas acerca da intranquilidade que se vivia nas ruas da vila compunham um discurso sobre a segurança que ao longo da década será declinado no registo de assaltos a residências e a estabelecimentos comerciais. O contigente da Guarda Nacional Republicana encarregue de policiar a freguesia era considerado escasso: um posto com dois graduados e dezoito guardas para uma população estimada em 70 mil habitantes.²² Nesta linha de raciocínio, estava facultado campo aberto para práticas «indesejáveis»:

«Sabemos que devido à iluminação pública se apagar cerca das 5 horas e meia, há pais que acompanham as filhas que entram cedo nas aulas para evitar maus encontros com indivíduos de baixa moral que se aproveitam da escuridão para intantarem certas torpezas.» (Notícias de Sintra, 19 de Março de 1965: «Indesejáveis à solta na Amadora»)

E que:

«Para os lados do Bairro Janeiro existe uma fábrica que emprega umas centenas de raparigas. Já temos presenciado, à saída, grupos de rapazolas tomarem contra elas atitudes violentas que as obrigam a ripostarem com os meios ao seu alcance. A não ser esta desforra, os malandrins lá fogem impunes entre gargalhadas alarves.» (Notícias de Sintra, 19 de Março de 1965: «Indesejáveis à solta na Amadora»)

Uma moradora na vila expunha episódios e condições de circulação matinal arriscadas:

«Sr. Director. Na populosa vila da Amadora, além de outras coisas que não estão certas, como a falta de limpeza e a ausência de policiamento capaz etc. há um caso que necessita de ser resolvido urgentemente, para evitar maiores dissabores. Refiro-me ao facto de as luzes estarem já apa-

²² Diário Popular, 9 de Fevereiro de 1965, artigo intitulado «Intranquilidade na Amadora. 70 mil habitantes e apenas um posto policial com 2 graduados e 18 guardas».

gadas às 6 e 30 da manhã, quando as empregadas e raparigas estudantes tem de apanhar o comboio que passa cerca das 7. Aproveitando-se da escuridão que então se faz há quem moleste as raparigas com frases e gestos extremamente ordinários. Parece-me que este caso podia ser resolvido de duas maneiras: policiando convenientemente a Amadora (que tem mais de 60 mil habitantes e apenas meias dúzia de polícias) e apagando as luzes mais tarde, principalmente nestes dias invernosos em que amanhece mais tarde. – Armanda Maria de Castro, Amadora, Diário Popular, 20 de Fevereiro de 1963: «Inconvenientes da falta de policiamento na Amadora, carta de leitora»

Peças como estas mostram como a rua constitui um espaço de coexistência entre diferentes actividades e condutas levadas a cabo pelas populações – residentes, passantes, comerciantes ou *strangers* (Jacobs, 1972 [1961]). Enquanto *espaços colectivamente partilhados*, as ruas estão sujeitas a escrutínios colectivos baseados em diferentes atribuições de conformidade que decorrem dos códigos sociais de leitura das condutas no espaço. As peças jornalísticas e as cartas dos leitores revelam a rápida transformação do espaço, dos lugares e do povoamento da vila da Amadora. As condições *morfológicas* de exercício do controlo social alteravam-se. A fronteira entre o público e privado não encontrava marcações estáveis. Do *fundo* de anonimato que parecia caracterizar a experiência urbana nas ruas e praças da vila e dos seus territórios adjacentes não parecia emergir uma regulação dos usos dos espaços colectivamente partilhados.

Uma actividade de rua que é reveladora das alterações ao nível da morfologia urbana, das condições de coexistência de populações e do exercício de uma autoridade que confere o estatuto público àquele espaço (Remy e Voyé, 1981) é o *clássico* jogo de futebol. Esta actividade juvenil era noticiada na imprensa, sendo descrita como intensamente disputada, durando até alta madrugada...

«Num dos últimos dias verificámos, com certo espanto, que, às 2.30 da madrugada, a Rua Alfredo Keil tinha sido transformada num autêntico campo de futebol. Os interventores da dura pugna seriam cerca de dez ou doze jovens que, em altos brados, davam largas ao seu nervosismo de autênticos malabaristas. Perante estes factos, temos de convir que a polícia da Amadora é de longe insuficiente para manter uma apertada

vigilância a todas as zonas da vila. Só assim se explica que, numa das ruas mais centrais da vila, mesmo junto ao cruzamento com as Ruas Elias Garcia e Santos Matos, os nossos jovens 'aspirantes a ídolos' se dessem ao prazer de se recrear em plena rua, como se do Maracanã se tratasse» ('Futebol'... Em plena Rua Alfredo Keil na Amadora, Diário Ilustrado, 26 de Setembro de 1962)

Oito anos volvidos, no verão de 1970, os jogos de futebol na Praça da Igreja da Amadora continuavam a ser notícia.²³ A par com o barulho das motorizadas, o futebol ao cair da tarde, dizia-se, flagelava os habitantes da zona. O esférico, disputado com ardor, era causador de danos nos automóveis estacionados. Não raro, atingia os transeuntes. Embora crítico, o texto não responsabilizava os *desportistas*. Ao olhar do jornalista, o problema parecia antes estar no *policciamento* das condutas:

«Lembramo-nos bem dos tormentos que passávamos, com a polícia 'da nossa rua'. Os mais miúdos ficavam a 'avisar o polícia' e por vezes nem isso era suficiente. Bolas apreendidas, idas à esquadra mais próxima, castigos da mãe ou do pai, eram corolários mais do que frequentes do futebol lá do bairro». (Actualidades, 25 de Julho de 1970: Ainda a Amadora e a praça da Igreja com os seus jogos de futebol a sério...)

Uma ordenação do crescimento urbano fundada na segregação de usos de solo por funções – habitar, circular e recrear-se – e associada aos equipamentos colectivos, neste caso desportivos, estava bem presente na *simbólica da ordem social* e da *ordem urbana* recriada na notícia:

«Por esse mundo fora, os jovens têm recintos que lhes são especialmente destinados, para a prática dos mais variados desportos (...). Que se façam campos de futebol (...) terão uma função importantíssima e acabarão de uma vez com os jogos de rua» (Actualidades, 25 de Julho de 1970: Ainda a Amadora e a praça da Igreja com os seus jogos de futebol a sério...)

²³ Actualidades, 25 de Julho de 1970: «Ainda a Amadora e a praça da Igreja com os seus jogos de futebol a sério...»

Entre a *circulação necessária*, rumo a casa ou ao trabalho, e as permanências associadas à sociabilidade, as descrições das ruas da Amadora revelam a intensidade da mudança engendrada pela urbanização. A concentração de população e a multiplicação dos lugares de instalação coloca em evidência os limites do controlo social local (Rémy e Voyé, 1981). Daí que em *espaços colectivamente partilhados e escrutinados*, como as ruas e praças, certas actividades e apropriações parecessem aos olhos dos jornalistas a grande distância imagens da ordem urbana e social que estes entendiam estarem associadas à cidade – bem expressas, por exemplo, nos códigos de conduta *pública* das classes médias urbanas.

Gestão e manutenção dos serviços urbanos

Os serviços urbanos estão historicamente associados ao crescimento das cidades e às qualidades relativas dos espaços suburbanos (Jackson, 1985). De certa forma, esses serviços *fazem cidade* (Bourdin, 2005) – no sentido em que a *questão urbana* se estrutura em torno dos acessos a esses mesmos serviços, da extensão das suas redes e da sua qualidade. Tanto mais aguda é a sua importância quanto as cidades conhecem rápido crescimento. Em especial, quando os investimentos em redes de infra-estruturais, em organização e em acessos não acompanham o débito de habitantes. Ora, nos momentos de morfogenese das metrópoles, as funções de *coordenação* e de *coesão metropolitana* (Bassand, 1997) desempenhadas por estas redes – de saneamento, abastecimento ou comunicação, mas igualmente pela *rede* de espaços públicos – são causadoras de desigualdades sociais urbanas. Na década de '60, a Amadora e os bairros na sua envolvente não escapavam a esta condição.

O lixo era uma das principais questões que se impunha no quotidiano das populações residentes na Amadora. O volume de lixo produzido revelava os limites organizacionais e logísticos da administração do concelho de Oeiras nessa matéria. O detalhe conferido numa peça publicada no *Diário Ilustrado* permite uma boa aproximação ao então premente problema:

«Inconcebível!... Apenas cinco camionetas em todo o concelho de Oeiras (!) para recolher o lixo. (...) Com cinco camionetas apenas

distribuídas por todas as povoações da sua circunscrição, a Câmara Municipal de Oeiras demonstra flagrante desactualização com os processos modernos e rápidos usados agora naquela função. Um número tão exíguo de veículos tem necessariamente de provocar consequências. Repare-se que para toda a freguesia da Amadora, que engloba a própria vila e a Damaia, estendendo-se até perto de Benfica, foram destinados dois carros. Portanto (...) os restantes servem a vasta área compreendida entre Algés e Oeiras. (...) Começando pelas sete horas o seu trabalho, em posições diametralmente opostas – Venda Nova e Bairros Janeiro, na Amadora – os empregados camarários são obrigados a percorrer enormes zonas terminando esse serviço nunca antes das 13 horas (raramente) mas prolongando-o (...) até às 16 ou mesmo 17 horas, conforme os dias em que o executam. (...) (Consequentemente) o aspecto da Amadora a determinada hora do dia, especialmente na maior movimentação – a hora de almoço – chega a causar repulsa, pois o lixo já escolhido e remexido pelos trapeiros espalha-se pelo chão, oferecendo uma nota discordante com a visível modernização dos arredores da capital» (Diário Ilustrado, 5 de Dezembro de 1965)

Seguidamente, os pedidos relativos a mais e melhores meios passaram a andar a par de insistentes apelos para a punição das condutas dos residentes, em particular o «mau hábito de lançar o lixo pela janela» (Diário Popular, 1 de Novembro de 1963). Frequentemente esse hábito era objecto de reprovação pública tanto nas reportagens, como nas cartas dos leitores. Ao lixo juntavam-se os animais, como as matilhas de cães ao abandono, que em nada abonavam a ambiência da vila.²⁴ A carta de uma leitora dirigida ao Diário Popular e publicada a 1 de Novembro de 1963 é um exemplo, entre muitos possíveis, da prática de «lançar o lixo da janela à rua»:

«Senhor Director – Moro num rés-do-chão de um prédio de três andares na Avenida de Aljubarrota, bairro Janeiro, Amadora. Fica a parte de trás do referido prédio voltada para um largo formado pelas traseiras

²⁴ República, 21 de Setembro de 1966: «O lixo problema crucial da grande Amadora»; Actualidades, 11 de Março de 1967: «Incúria nota dominante no destino da Amadora»; Notícias de Sintra, 3 de Março de 1968: «O asseio Deus o amou...»; A Capital, 1 de Junho de 1969: «Ruas da Amadora infestadas por matilhas de cães».

de outras edificações. Este largo é aproveitado, talvez por se encontrar desviado das vias públicas, para depósito de lixo o que origina um cheiro insuportável. Mas não é tudo. Na minha casa não há possibilidade de estender roupa lavada na marquise ou de se abrirem as janelas traseiras porque os inquilinos dos andares superiores despejam o lixo pelas janelas sem o mínimo cuidado o que dá origem a deparar, por vezes com excrementos ou restos de comida em estado de putrefacção dentro de casa.» (Diário Popular, 1 de Novembro de 1963: «O mau hábito de lançar o lixo da janela à rua», carta de leitora)

A este *estado de coisas* acrescia o facto de nos arredores da Amadora estar situado o vazadouro da Bôba. Este era o principal destino do lixo produzido na cidade de Lisboa, cujo tratamento havia sido concessionado ao Grémio da Lavoura daquele distrito, entidade que rentabilizava a sua exploração através da produção de estrumes. A Amadora era recorrentemente invadida pelo cheiro da vizinha montureira. O estrume que aí era produzido transitava pela estrada de acesso a Lisboa, a Estrada Nacional Benfica-Amadora. Os habitantes de Benfica designavam os veículos de transporte como as «camionetas do mau cheiro». Uma série de medidas tendentes a alterar a situação começa a ser reivindicada em 1964 e o *Notícias da Amadora* participará na campanha destinada a persuadir os poderes públicos municipais a alterar a localização do vazadouro. No entanto, entre os municípios de Oeiras e de Lisboa – o proprietário dos terrenos – tardou a obtenção de um acordo e a concretização de uma solução. A Lixeira da Bôba tornou-se objecto de um conflito que se prolongou pela segunda metade da década de sessenta. A Câmara de Lisboa previa a criação de um vazadouro provisório na margem sul. À imagem de outras cidades com porto, estabelecer-se-ia assim um modelo de transporte baseado em batelões e planeava-se a instalação de uma central de tratamento de lixo na Matinha. As expectativas eram elevadas, a concretização era tida como próxima, mas com o passar do tempo e com algumas medidas de contenção o assunto foi morrendo.²⁵

²⁵ As peças utilizadas na reconstrução deste processo são as que seguidamente se apresentam: Notícias da Amadora, 6 de Fevereiro de 1964: «Vai desaparecer finalmente o vazadouro da Bôba»; Diário Popular, 20 de Janeiro de 1964: «Os lixo e os estrumes continuam a transitar e a empestar a estrada de Benfica»; República, 17 de Janeiro de

A questão do lixo é bem reveladora da experiência residencial na Amadora pois combina dois planos distintos. O primeiro diz respeito à posição da vila e dos seus territórios adjacentes face à localização de uma lixeira na sua proximidade – no fundo, uma estrutura produtora de *nuisances* que contribuía para diferenciar negativamente aquele destino residencial. O segundo diz respeito à deficiência recolha dos lixos domésticos através da qual se elucida a situação daquele território no quadro mais amplo da gestão dos serviços públicos por parte da municipalidade de Oeiras. Entre ambos, a condição suburbana da vila experimentava-se nos antípodas da amenidade.

Transportes e comunicações

Desde a inauguração da linha-férrea para Sintra que a estação de caminhos-de-ferro polarizava o crescimento urbano e o povoamento da Amadora. Nos anos '60, com o aumento da população e dos utentes do comboio, o atravessamento da linha-férrea constituía uma ameaça. A travessia da linha fora das passagens de nível era prática corrente e as suas trágicas consequências frequentemente noticiadas. Ao longo da década são constantes as notícias relativas a mortes de peões, de ciclistas ou de motociclistas colhidos pelas composições. À intensidade do tráfego ferroviário juntava-se a ausência de atravessamentos subterrâneos. O alerta nos jornais relativamente aos troços com maior perigosidade bem como os pedidos para construção de passagens subterrâneas eram incessantemente retomados.

As condições de transporte e de transbordo eram marginalmente descritas em breves apontamentos jornalísticos em termos comuns: viajava-se como *sardinha em lata*, chovia dentro das composições;

1964: «Os moradores de Benfca protestam contra as 'camionetas de mau cheiro' que transportam os estrumes do vazadouro da Boba»; Diário Popular, 10 de Janeiro de 1964; «O Município de Lisboa tomou as medidas possíveis para atenuar o mal proveniente da lixeira da Bôba»; Diário Popular, 26 de Fevereiro de 1965: «A montureira da Amadora vai ser transferida para o sul do Tejo»; Diário Popular, 5 de Fevereiro de 1966: «A poucos quilómetros de Lisboa... o Cheiro de uma esmureira ameaça a saúde das pessoas». Note-se que a partir de 1966 as referências são mais espaçadas. Uma nota mais: a Câmara Municipal de Lisboa considerou esgotada a capacidade do vazadouro em 1989 e selou-o 2002.

nas gares, as protecções para a chuva eram reduzidas e os pavimentos eram precários tendo em conta a crescente quantidade de utilizadores; as cabinas de venda de bilhetes eram consideradas insuficientes. Num trajecto comum, da estação de caminhos-de-ferro para a paragem de autocarro, o panorama descrito não sofria grande variação. As paragens de autocarro eram exíguas, as ruas e passeios esburacados e o tráfego automóvel perigoso.

Um dos mais significativos problemas de transporte decorria da reduzida dimensão da frota de autocarros, das linhas em funcionamento e dos horários praticados. Consequência maior desta incipiente rede rodoviária local era a difícil condição de bairros como a Brandoa cujas ligações à Amadora e a Benfca eram deficitárias. Na cidade em forma de *dedos de luva* e com uma ocupação dos arredores em *rosário* de núcleos servidos pela via-férrea, as posições mais afastadas das linhas-férreas e dos grandes caudais urbanos que daí resultam são as que apresentam mais vincada condição periférica – aliás, como bem salienta Alvaro Corte-Real (1973) a propósito das localidades da Póntina e de Camarate.

O panorama oferecido pela imprensa era no que diz respeito às comunicações marcado pela insuficiência. Da morosidade na instalação de telefones – descrita no Diário Popular, de 8 Março de 1963, sob o título «A falta de telefones na Amadora» – à ausência de telefones públicos, frequentemente avariados ou vandalizados, passando pela reduzida capacidade de atendimento e de distribuição de correspondência por parte da reduzida estação dos CTT:

«Situado numa zona que se pode considerar excelente, o pequeno edifício [dos CTT] de modo algum serve os interesses dos moradores na 'cidade-satélite' nem a missão para que foi destinado. Em relação ao passado pouco ou nada evoluiu, a não ser no aspecto de quantidade de funcionários, no entanto bastante irrisória se levarmos em conta o desenvolvimento sempre constante no aspecto humano. É por essa razão que se têm verificado várias deficiências com a entrega da correspondência, pois conhece-se a dificuldade existente em localizar os endereços na maioria das ruas da Amadora, dada a confusão criada entre os lotes e os números dos prédios.» (Diário Ilustrado, 9 de Janeiro de 1963: «A estação dos correios da Amadora é demasiado exígua para o movimento que regista»)

A prática de distribuição de correio enfrentava um *território desordenado* em que os sistemas de identificação dos endereços eram *confusos*. A população residente na vila e na sua envolvente engrossava o volume de recepção e de expedição de correio e os serviços pareciam atingir a ruptura:

«Na expedição de telegramas, na compra de selos, no levantamento de encomendas postais ou vales telegráficos ou ainda no pagamento de certos actos da especialidade, a demora chega em algumas circunstâncias a provocar justos protestos, especialmente nas épocas festivas, muito embora seja de enaltecer o espírito de colaboração demonstrado pelos funcionários em exercício.» (Diário Ilustrado, 9 de Janeiro de 1963: «A estação dos correios da Amadora é demasiado exigua para o movimento que regista»)

Da solução proposta no excerto que em seguida se transcreve depende-se claramente a *geografia do crescimento urbano da Amadora* e a importância fulcral que as redes de comunicação desempenham na estruturação dos territórios sujeitos a intensos processos de urbanização:

«Para evitar esta situação não bastará criar uma estação com instalações mais vastas. Há que atender ao facto da Amadora presentemente se estender até Benfica e Queluz. Portanto, as dificuldades que se oferecem agora aos seus habitantes só deixarão de subsistir se houver pelo menos duas dependências da estação principal (?». (Diário Ilustrado, 9 de Janeiro de 1963: «A estação dos correios da Amadora é demasiado exigua para o movimento que regista»)

Marcas de uma embrionária centralidade urbana

Mas nem toda a atenção da imprensa era dirigida às anomalias que a urbanização da vila da Amadora e dos seus arredores tornavam salientes aos olhos dos jornalistas e dos residentes. Com frequência, os jornais publicavam peças que davam conta de marcas e de acções

que remetem para a constituição e reforço da *centralidade urbana* da Amadora. A imprensa constituía uma importante via para a afirmação do poder municipal que sucessivamente noticiava as suas iniciativas e procurava dessa forma responder às críticas que lhe eram dirigidas. As inaugurações, da estação dos CTT à estação telefónica destinada ao tráfego de um número crescente de assinantes, a aquisição de viaturas de recolha de lixo ou a plantação de árvores eram acontecimentos que ofereciam à edilidade e às autoridades públicas a oportunidade de publicitar uma governação eficiente e daí extrair efeitos de legitimação.

Acrescia ainda o facto de as aspirações à autonomia administrativa da freguesia terem permanecido acesas ao longo da década de '60. O argumento era o de que dado o facto de a freguesia da Amadora ser a mais populosa do concelho e que da sua laboração e da actividade construtiva resultarem importantes receitas, a vila podia legitimamente reivindicar a passagem a concelho.²⁶

Uma evidência mais deste processo de constituição de uma embrionária centralidade urbana encontra-se na reivindicação de um incremento na rede interna de transportes urbanos. Novas carreiras de autocarro foram criadas e a concessão da sua exploração foi atribuída à empresa *Eduardo Jorge* – empresa que operava no concelho de Oeiras e em Queluz havia já várias décadas.²⁷ As linhas criadas pretendiam melhorar as ligações dos bairros mais populosos da Amadora à estação de caminho-de-ferro, às portas de Benfica ou a Algés – ou seja, aos interfaces de transporte que melhor acesso facultavam à cidade de Lisboa. Bairros mal servidos por transportes, como a Brandoa, passaram a dispor de carreiras para as Portas de Benfica e para o centro da vila.

²⁶ Diário Popular, 19 de Outubro de 1966: «A Amadora reivindica a sua autonomia administrativa».

²⁷ Ver Diário Popular, 28 de Dezembro de 1966: «Transportes Públicos na Amadora» (carta de leitor); Jornal do Comércio, 2 de Fevereiro de 1968: «Os transportes na Amadora: Eduardo Jorge com novas linhas»; *A Capital*, 21 de Julho de 1968: «Amadora – a urbe que tem pressa». A *Eduardo Jorge Limitada* era uma empresa de transportes rodoviários que operava nos arredores oeste de Lisboa. Na sua origem encontra-se um antigo transportador de Lisboa, o *Chora*, que viu a sua oferta de transporte – carros puxados por animais – desqualificados pelo aparecimento do eléctrico. Na década de '20, a *Eduardo Jorge* iniciou actividade na zona de Queluz e foi alargando a sua rede realizando ligações quer para Lisboa quer para as localidades da linha de Cascais.

Outras evidências de mais reduzido porte contribuem para compor a imagem de uma centralidade urbana em constituição. Um conjunto de pequenas notas jornalísticas publicadas ao longo da década de 1960 dá conta de mudanças no tecido comercial da vila e dos seus arredores: a inauguração de cinemas na Damaia e no Bairro Janeiro – o *Lido* e o *D. João V*, respectivamente, ambos resultantes da iniciativa dos seus urbanizadores; o aparecimento de lojas de grande distribuição – uma Loja *Singer* e um armazém *Comde Barão*; a abertura ao público de uma livraria e as iniciativas de uma cooperativa cultural.²⁸

todavia, a Amadora não dispunha de um liceu, uma das mais importantes estruturas de centralidade urbana. A pressão exercida pelo aumento do povoamento combinava-se com a intensa «procura social de ensino» – na expressão de Sérgio Grácio (1998) – um facto que marcou o final dos anos '50 e o arranque dos anos '60 em Portugal e que resultava da articulação entre as mudanças no universo da produção, na estrutura socio-profissional e na procura de trabalho por parte das empresas. Tópico recorrentemente retomado, o problema do liceu da Amadora traduzia ao longo da década de '60 uma aspiração da populosa vila, das suas gentes e dos seus governantes:

«O vereador Sr. Eng.º Santos Matos, prosseguindo na defesa, que em sucessivas sessões tem feito, do desejo de uma população escolar de milhares de jovens, falou da existência de terrenos oferecidos para esse fim ao Ministério das Obras Públicas, faltando só que o Ministério da Educação Nacional dê a sua aprovação. O vice-presidente e a vereação apoiaram as alegações do Sr. Eng.º Santos Matos até porque a escola técnica existente na Amadora não dá completa satisfação ao importante problema do ensino secundário em equação» (Diário da Manhã, 7 de Setembro de 1967: «Debatida a necessidade de construção de um liceu na Amadora»)

Os terrenos destinados ao liceu estavam disponíveis e na posse do Ministério da Educação Nacional desde 1960. O início da construção terá apenas lugar em 1969. Nesse mesmo ano, junto ao Parque Delfim Guimarães, passou a funcionar uma secção do Liceu Passos Manuel em

²⁸ Diário Popular, 22 de Maio de 1969, Diário Popular, 6 de Maio de 1971 e Novidades, 25 de Abril de 1969, respectivamente.

prédio cedido por um notável da região: o industrial da construção civil João Pimenta – cuja acção na vila e na sociedade local será analisada mais à frente. O Liceu da Amadora entrou em funcionamento em 1972, seis anos depois da entrada em funcionamento de outro importante equipamento escolar, a secção da Escola Técnica Marquesa de Alorna, instalada em pavilhões junto à Academia Militar.

A Amadora e os seus bairros

A urbanização da Amadora processou-se também através da ocupação da sua envolvente. Entre 1960 e 1974, multiplicaram-se e cresceram bairros que reforçaram o papel da vila enquanto centralidade emergente e que contribuíram para o aumento de escala daquele importante subúrbio citadino de Lisboa. O termo *bairro* é aqui usado no sentido mais descritivo ou *fisionómico* – ou seja, trata-se de uma fracção do território de uma cidade que não corresponde necessariamente a delimitações administrativas e que apresenta traços distintivos que lhe conferem alguma unidade e consequente individualidade.

Na década de '60, dois bairros assumem particular importância, seja pelo facto de se localizarem na órbita da Amadora, seja por rapidamente alojarem quantitativos demográficos superiores à dezena de milhar de habitantes. Em primeiro lugar, o caso da Damaia, cuja edificação se iniciou ainda nos anos de 1950 sob iniciativa de Carlos Duarte Caneças, proprietário rural na região que assumiu o papel de urbanizador. Construído em redor do apeadeiro, o bairro é exemplificativo a construção de edifícios residenciais na tipologia dos *quatro pisos*, analisada no capítulo anterior. O bairro da Damaia incluía no seu plano uma previsão sumária de equipamentos e constituía destino residencial para empregados que trabalhassem em Lisboa.

Em segundo lugar, o bairro da Quinta da Brandoa. Símbolo da construção clandestina, a Brandoa viu edificar-se no seu interior construções em altura cujos alojamentos eram destinados ao arrendamento. A ocupação daquela quinta resultou da venda lotes e da edificação sem licença e à margem da infra-estruturação das redes de electricidade, de abastecimento de água ou de esgotos. Como salientam os autores de *O Perfil Social e Estratégias do 'Clandestino'* (Ferreira et al., 1985: 17), a designação *clandestino* recobre processos sociais diversos e complexos

– incluindo a venda de lotes, a autoconstrução de *casa própria*, a construção para venda ou para aluguer. Numa apreciação recente acerca deste plural universo, Nuno Portas indica que

«De facto, estas suburbanizações em extensão só eram possíveis num regime autoritário se toleradas (porque eram tudo menos ‘clandestinas’, nome por que ficaram conhecidas) – mas ofereciam, embora com custos ecológicos, às classes populares, aos emigrantes desejosos de investir no seu país, ou mesmo às poupanças das camadas médias, a oportunidade de construírem casa própria, de a ampliar ou melhorar, ou de instalarem actividades produtivas mais ou menos marginais que as cidades planeadas ou regulamentadas já não podiam integrar. Arquitecturas populares sem arquitectos, em parte autoconstruídas pelos pequenos construtores para vender e/ou alugar, já que, também eles, tinham perdido o seu papel nos centros urbanos ao vingarem os blocos em altura e a iniciativa do capital financeiro.» (Portas, 1997: 119-120)

Sublinha o autor que este regime de ocupação criava significativos «custos ecológicos» decorrentes da precariedade do transporte, da ausência de redes de saneamento e infra-estruturação, da distância às escolas ou das deficitárias condições de abastecimento de bens. A história dos primeiros anos da Brandoa desenha-se precisamente nesta tensão: entre a ocupação «clandestina» e a lenta integração do território e dos seus residentes na oferta de serviços urbanos – como a ligação por autocarro a Benfica, a legalização de um mercado a funcionar em moldes municipais, a introdução de salas de aula prefabricadas para complementar o ensino primário particular que anos antes se havia instalado no bairro em apartamentos, por exemplo.

Eis dois breves apontamentos jornalísticos da Damaia e da Brandoa, com finalidade ilustrativa, que assinalam uma vez mais a pluralidade territorial dos arredores e as condições da experiência suburbana dos habitantes dos subúrbios da Amadora.

Figura 7

Actualidades, 27 de Novembro de 1965: «Avultam os problemas na área da Damaia» (Carta de Leitor, excerto)

CARICHA DA SEIVELINHA

AVULTAM OS PROBLEMAS NA ÁREA DA DAMAIA

9 Sr. Director:

Na qualidade de leitor assíduo do jornal «Actualidades», acorpanho sempre com grande interesse os assuntos nele versados. É este meu interesse é movido pela justiça, verdade e clareza com que os mesmos são tratados.

Assim, ao ler no último número o artigo «30 000 pessoas desamparadas pela lei», tive grande contentamento por saber que Damaia não está esquecida pelo jornal que V. muito dignamente dirige.

Tudo o que se disse é real, concreto.

Damaia cresceu airosa e bonita. Aqui fixaram residência milhares de famílias, gente de um certo nível social, cultural e económico relativamente bom. Gente que trabalha, mas que à noite, necessita de descansar tranquilamente, o que nem sempre acontece, aqui se fixou, também — o que é inevitável — gente desorientada, pouco escrupulosa. Assim vai crescendo o fôto com o trigo.

Os desmandados estão na escala crescente. As obras até são praticadas em pleno dia para ódio dos seus autores. Basta lembrar-nos, por exemplo, das campanhas eléctricas das escadas.

No comércio, os especuladores têm um vasto campo de acção. Actuam livremente. Os preços dos produtos alimentícios vão muito além do normal, não falando na falta de peso e qualidade, o que se considerava já irremediável.

(Continua na página 13)

Figura 8 «Mais de 600 construções clandestinas na Quinta da Brandoa» (Diário Ilustrado [página da Amadora], 31 de Janeiro de 1962)

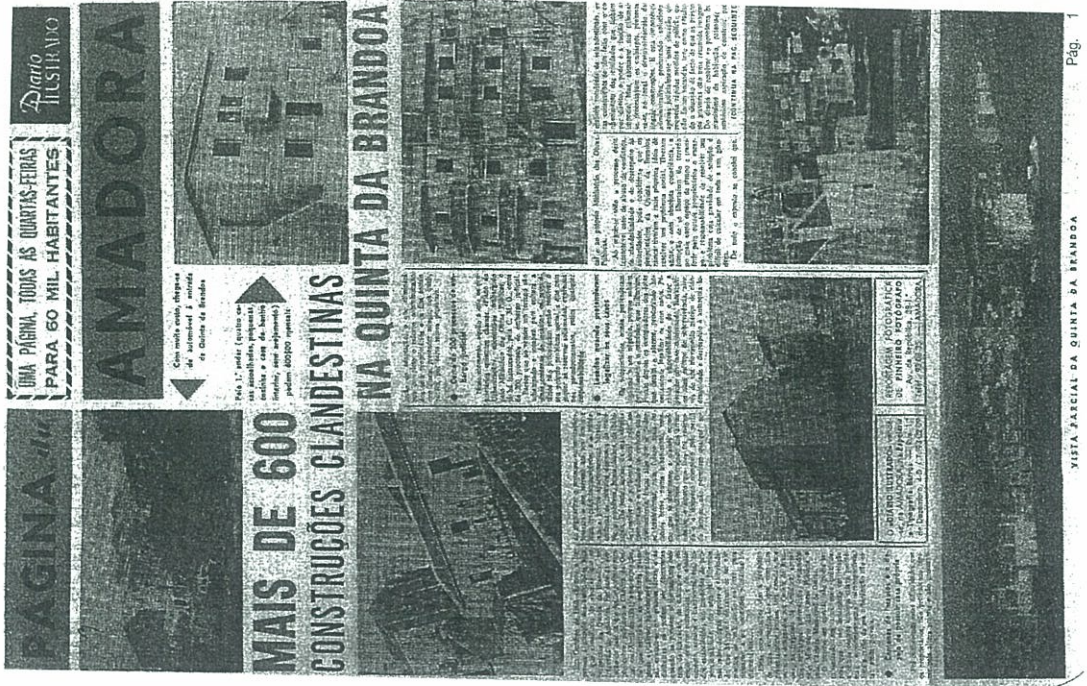
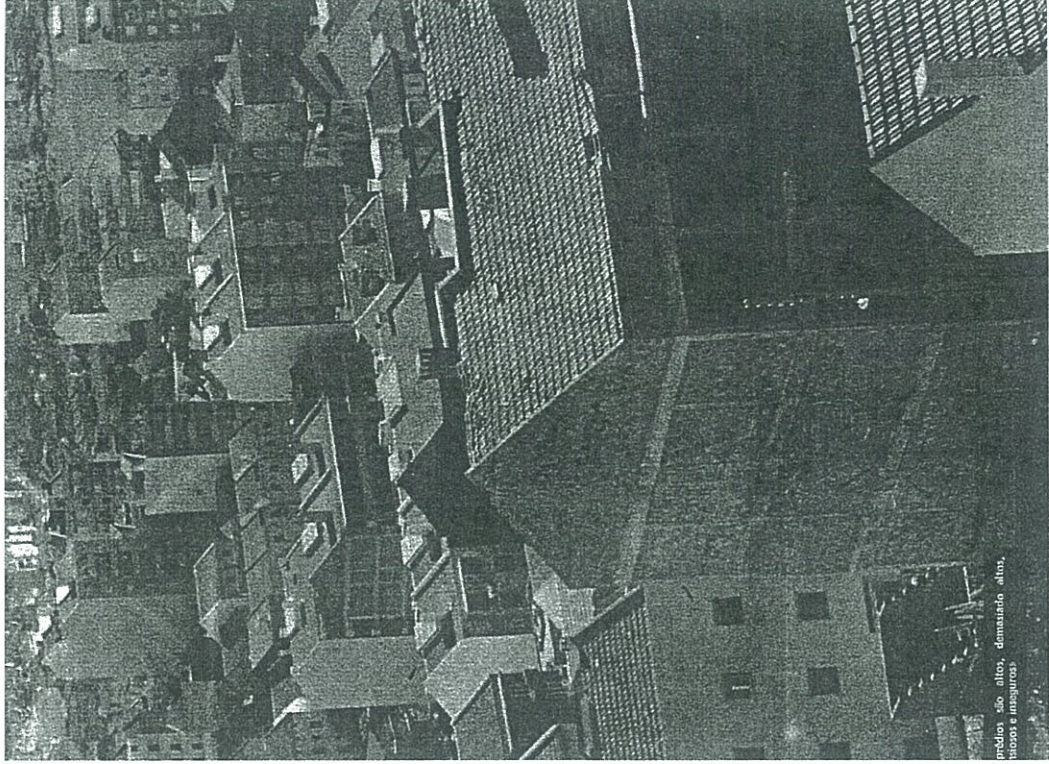


Figura 9 Por menor da reportagem «O cerco à cidade 'Brandoa' há muitas» (O Século Ilustrado, 31 de Outubro de 1970)



Prédios são altos, dominando a paisagem e a vizinhança

Reivindicações de urbanidade

De entre as peças jornalísticas que têm vindo a ser analisadas, as *Cartas ao Director* constituem um conjunto particularmente relevante. As missivas são um indício da experiência suburbana e das tentativas de «invenção da cidade» (Agier, 1999) levadas a cabo pelos habitantes pioneiros da Amadora e dos bairros em seu redor. Se bem que dirigidas à direcção dos jornais, estas cartas eram implicitamente destinadas à redacção, aos leitores e aos poderes públicos. Constituíam um importante meio de transmissão da experiência suburbana e do seu sentido, oferecendo legitimidade às reivindicações dos leitores, projectando-as no plano colectivo e do interesse público. Isto num contexto, recorde-se, marcado pela ausência de liberdades cívicas e de expressão. Sendo uma secção habitual nos diários da época, a sua forma contida era variável: o *Diário Popular* apresentava uma secção diária de *Cartas ao Director*, contendo em regra mais de uma dezena de missivas, já o *Diário de Lisboa* seleccionava uma *Carta do Dia*.

Parte significativa destas *Cartas ao Director*, sobretudo aquelas publicadas no *Diário Popular* na década de '60, é constituída por *microdescrições* da experiência dos habitantes pioneiros dos bairros e lugares suburbanos – ou seja, do quotidiano residencial num contexto de incerteza e precariedade associado à ocupação de um território em rápida transformação. As cartas são ilustrativas da transformação urbana e social e recortam uma *série* de indícios do quotidiano suburbano. Por terem origem na iniciativa e no empenho de alguns habitantes dos lugares tidos como *dormitório*, as *Cartas ao Director* são particularmente expressivas das condições que aos habitantes pareciam favoráveis ou mesmo desejáveis para a construção de uma ordem urbana local que suscitasse efeitos de urbanidade. Assim, as missivas dos leitores podem ser vistas como *traços* das dificuldades que experimentavam em «inventar a cidade» – ou seja, como refere Michel Agier (1999: 8-9), em criar ligações com lugares de vida, mínimos e próximos.

Nas cartas que os habitantes da Amadora e dos bairros na sua envolvente faziam chegar às redacções, a queixa assumia lugar de destaque. É através da queixa que os leitores descrevem situações que não só perspectivavam como em desordem ou no registo da anomalia

mas que consideram impróprias ou mesmo indignas. O que relatam e reclamam então os leitores os leitores da Amadora, da Damaia e da Reboleira? Relatam as condições de circulação mais penosas: o pó no verão, a lama no inverno, os buracos, as valas e as lixeiras espalhadas pelas ruas e pelos caminhos. Reclamam melhores e mais seguras condições de acesso às gares de caminho-de-ferro.²⁹ Assinalam as deficiências na recolha de lixo – tópico, como se viu, permanente ao longo do período em análise – adensando a já longa série de notícias e reportagens sobre o lixo nas ruas. Identificam a presença de miseráveis grupos de trapieiros que actuando antes da insuficiente frota de recolha de lixo faziam a sua própria recolha deixando os restos a céu aberto. Constatam que ao lixo se juntava mais lixo, despejado para a via pública pelos residentes, e se juntavam animais: as matilhas de cães à solta, os ratos e ratazanas – várias vezes apontados nas cartas ao longo da década.³⁰

Finalmente, nas cartas dos leitores eram realizados apelos às autoridades públicas, em particular à polícia e aos serviços municipais. A segurança era tema recorrente, traduzido à escala local na falta de iluminação, na insuficiência de meios policiais face às solicitações, nos assaltos a lojas; segurança também no consumo de bens correntes, trocados frequentemente em mercados improvisados onde pesos, medidas e produtos adulterados tinham assídua presença; finalmente,

²⁹ Diário Popular, 12 de Fevereiro de 1961: «A Venda Nova necessita de atenções camarárias»; A Voz, 6 de Setembro de 1961: «Amadora – a abandonada»; República, 21 de Junho de 1963: «A Estada Nacional Benfica Amadora»; Diário Popular, 8 de Fevereiro de 1961: «Alguns problemas de Aljés que precisam de imediata solução».

³⁰ Notícias: Diário Ilustrado, 23 de Maio de 1963: «Reguem-se as ruas da Amadora agora que vem aí o Verão»; Diário Ilustrado, 9 de Janeiro de 1964: «Transformadas em pântanos as ruas da Amadora»; República, 19 de Agosto de 1964: «O lixo campeia em Sintra, 10 de Maio de 1965: «Lixo a rodos nas ruas da Amadora»; República, 21 Setembro de 1966: «O lixo problema crucial da grande Amadora»; A Capital, 1 de Junho de 1969: «Ruas da Amadora infestadas por matilhas de cães». Cartas de Leitores: Diário Popular, 30 de Setembro de 1962: «Incongruências registadas na Damaia»; O Debate, 13 de Janeiro de 1962: «Os trapieiros»; Diário Popular: 23 de Setembro de 1964, «Na Damaia não se pode dormir».

segurança na vida quotidiana, requerida no bom funcionamento dos telefones públicos e na instalação de farmácias.³¹

Do lugar físico ao lugar social

Entre a sua nomeação como *dormitório* e as marcas de uma embrionária centralidade urbana, a Amadora vê nestes anos de intensa urbanização e de forte crescimento urbano a sua condição alterar-se. A designação *dormitório*, enquanto produção jornalística, constituiu-se como *meio de designação* e como *modelo de leitura* das rápidas transformações demográficas e morfológicas em curso na vila da Amadora nos momentos de morfogénese da metrópole de Lisboa. Enquanto classificação mobilizada pelos jornalistas e pelas redacções, o termo *dormitório* resumia no plano da demografia, da habitação e dos serviços urbanos um traço da complexa relação de interdependência entre os arredores e a cidade. A sua aplicação enquanto *modo de tratamento jornalístico* fundava-se na comparação entre os espaços e lugares do crescimento urbano, nos quais se identificavam ausências e precariedades, e a oferta urbana e as amenidades presentes – e, por vezes, imaginadas – quer nos sectores administrativos e centrais da cidade, quer nas suas extensões residenciais mais qualificadas.

Tópicos como a iluminação, a manutenção das vias e dos passeios ou a recolha do lixo permitiam a leitura das diferenças e eram particularmente reveladores do papel que as autoridades urbanas desempenhavam no processo de urbanização. Estes e outros serviços são em regra atribuições das autoridades públicas e contribuem para conferir aos espaços urbanos colectivamente partilhados um *estatuto público*. Para Françoise Navez-Bouchanine (1991: 154), a intensidade da *prise*

³¹ Diário Popular, 20 de Fevereiro de 1963: «Inconvenientes da falta de policiamento na Amadora»; Diário Popular, 21 de Fevereiro de 1964: «Apaga-se a luz (cedo demais) em sítio isolados»; Actualidades, 27 de Novembro de 1965: «Avultam os problemas na área da Damaia»; Diário Popular, 6 de Julho de 1966: «Ratos» de telefones na Damaia»; Actualidades, 19 de Novembro de 1966: «Novo "Far West" implanta arraias no "Bairro Tacha" (Buraça)»; Diário Popular, 29 de Setembro de 1971: «Vendedores sem escrúpulos na Damaia».

en charge das autoridades públicas funciona como um revelador sócio-político da condição social e urbana das populações residentes. Daí que para a autora, a qualidade da realização das atribuições da autoridade municipal vigente seja percebida pelos habitantes como mais do que uma questão funcional com melhor ou pior execução: é sua posição na hierarquia social que é lida na qualidade e na intensidade da «prise en charge» quer da municipalidade, quer de outros poderes territorializados. Siga-se a análise da autora:

«Ce qu'ils [les habitants] perçoivent comme négligence, désintérêt, voire refus des autorités responsables de leur accorder le même niveau d'équipements et de services que ces quartiers [tissus modernes du centre ville et les quartiers résidentiels de luxe] est automatiquement relié à leur appartenance à une couche sociale, pauvre et sans pouvoir, acculée à se débrouiller comme elle peut.» (Navez-Bouchanine, 1991 : 155)

Passa-se assim do plano da experiência suburbana, das condições de apropriação do espaço e da coexistência social para a *economia política urbana* – no sentido que Max Weber (1984 [1921]) confere a esta expressão. Se a cidade pode ser entendida como «fenómeno de organização económica», a urbanização constitui para essa organização um potencial disruptivo considerável. Não é somente no plano da administração e da política urbana que o reforço da concentração populacional e o crescimento urbano colocam em questão processos de alcance e de incidência social variável: do aprovisionamento de bens e serviços, alguns fornecidos pela autoridade pública, aos preços e às condições da estabilidade produtiva, passando por formas mais racionalizadas de regulação da vida urbana, das trocas e das relações de produção.

No caso da Amadora, as falhas, as ausências e as carências percebidas e sentidas, a variados níveis, tanto pelos jornalistas como pelos residentes, eram concomitantes com inovações no tecido económico, com melhorias na oferta de serviços e com incrementos na eficiência da regulação da vida cidadina. Esta condição da experiência suburbana impunha-se de forma tensa e desigual às populações e aos grupos residentes. Índícios dessa tensão encontram-se, por exemplo, nas iniciativas que reivindicam a autonomia administrativa, nas respostas tentadas, adiadas e efectivadas do poder municipal e central e nas missivas dirigidas pelos leitores às direcções dos diários da capital.

A experiência suburbana das populações residentes não era independente da acção dos poderes públicos. A experiência da sua *relativa* inoperância e as apreciações produzidas pelos habitantes, a par com a sua própria vivência mostram que se compunha na Amadora e nos seus arredores um sentimento e um sentido do lugar, quer físico, e portanto relativo a outros lugares da cidade, quer social, e assim relativo a outras categorias sociais e outras populações. Esta era uma das vias através da qual as desigualdades materiais se desdobravam em diferenças *estatutárias* e de *status* que eram igualmente constitutivas dos modos de apropriação do espaço e da significação dada à condição suburbana.

Vale a pena salientar a dimensão política da experiência suburbana e o seu significado na constituição de um lugar físico e de um lugar social. Sintomaticamente, no começo da década de 1970, surgem acções colectivas orientadas para a transformação material do quadro de vida, para a constituição de uma nova ordem urbana e para a formulação de novos significados associados à condição suburbana daquele território, acções protagonizadas por associações e por cooperativas, por grupos informais e de vizinhança sediados ou residentes na vila da Amadora e nos seus arredores.³²

O abaixo-assinado que seguidamente se transcreve foi enviado ao presidente da Câmara de Oeiras, com cerca de cento e oitenta nomes de cidadãos, alertando-o para os problemas da Amadora. Foi publicado no Diário de Lisboa, a 2 de Abril de 1973, com a seguinte formulação:

«Os habitantes da Amadora vêm, por este meio, manifestar junto de V. Ex.a o seu total apoio às acções levadas a cabo por largas dezenas de cidadãos desta freguesia, reivindicando solução rápida e eficiente para os mais prementes problemas desta vila, tais como: péssimas condições de recolha de lixo e limpeza das ruas; existência de lixeiras imundas em baldios nas várias zonas habitadas desta freguesia (onde proliferam ratos, maus cheiros, focos de infeção, principalmente junto de escolas e

mercados e que ameaçam gravemente a saúde pública); a total carência de zonas verdes e o mau estado de arruamentos e praças, que mais agravam a situação, a inexistência de creches, precárias instalações escolares e o elevado número de barracas». (Diário de Lisboa, 2 de Abril de 1973: «Os habitantes da Amadora protestam»)

Com a liberdade política e associativa, um novo modo de vida será composto. Os partidos de esquerda, e o Partido Comunista Português em particular, irão daí em diante investir no quadro de vida local, na reforma das condições de vida quotidiana e na mobilização das populações, quer no plano da construção de uma *identidade local múltipla*, quer na articulação – em antagonismo ou em cooperação – com a agenda política nacional. A análise à experiência suburbana na Amadora evidencia como antes da Revolução de Abril de 1974, em torno da suburbanização, se estabelecia já um conflito social e político latente que com a liberdade cívica e política se tornaria rapidamente manifesto.

Viu-se, à escala da vila da Amadora e seus arredores, como o processo de urbanização engendra uma tensão entre a forma urbana e a experiência residencial. Em seguida, analisar-se-á a concepção e a produção dos grandes conjuntos da Reboleira Norte e Sul, situados na envolvente da vila. Os dois conjuntos contribuíram à época para intensificar e acelerar a urbanização daquele território. A sua escala, a publicidade de que foram objecto e a cobertura jornalística que suscitaram fizeram deles territórios emblemáticos da ocupação dos arredores e da transformação dos subúrbios citadinos nos alvares da constituição da metrópole de Lisboa.

³² Diário de Lisboa, 12 de Fevereiro de 1971: «Objectivo na Cooperativa "V/S" – ir ao encontro das necessidades culturais da Amadora»; Diário de Lisboa, 18 de Junho de 1971: «Comunicar: onde, como para quê? Mesa-redonda realizada na sede da Cooperativa Proelium»; Diário de Lisboa, 8 de Março de 1974: «Organizada a 'Associação dos Amigos da Damaia'».

CAPÍTULO 7

A GÉNESE DO GRANDE CONJUNTO
RESIDENCIAL DA REBOLEIRA

Na origem da edificação da Reboleira encontra-se a aquisição por parte de dois promotores privados de uma extensa quinta situada no arrabalde da vila da Amadora, delimitada pela linha de caminhos-de-ferro que ligava Lisboa a Sintra e pela Estrada Militar, designada *Casal Brandão* (Simões, 1982: 62). Dois planos de urbanização de origem privada, o primeiro datado de 1960 e o segundo de 1966, combinados com um forte investimento publicitário, determinaram em muito o destino inicial do novo território suburbano e contribuíram para que lhe fossem atribuídas propriedades materiais e simbólicas específicas. Boa parte da forma urbana que ainda hoje a Reboleira evidencia, e que de certo modo a torna um território reconhecível, é resultante destas duas iniciativas levadas a cabo num curto lapso de tempo.

Duas grandes linhas de análise organizam este capítulo. A primeira segue e analisa os Planos Gerais de Urbanização que se encontram na origem dos grandes conjuntos e um vasto conjunto de vestígios administrativos dos processos de autorização de transformação do território que lhe são subjacentes – os alvarás de loteamento, os contratos de urbanização, os licenciamentos dos processos de obra e suas autorizações e indeferimentos. Por esta via se reconstituiu a lógica de acção das autoridades públicas encarregues de regular o crescimento urbano da vila e o modo como a sua actuação se relacionou com a acção dos urbanizadores e construtores, estruturando a produção do edificado residencial e a dotação de equipamentos colectivos.

A segunda linha orienta a atenção para a acção simbólica levada a cabo pelos urbanizadores e construtores dos dois grandes conjuntos residenciais, materializada em peças publicitárias publicadas na imprensa escrita durante a década de 1960. Por seu intermédio se apreendem as finalidades perseguidas pelos detentores da iniciativa de edificação e se interpreta a simbólica da *cidade* e do *habitar* que aqueles agentes associavam aos alojamentos que edificavam e promoviam comercialmente. Seguindo a sequência construtiva e promocional dos dois grandes

conjuntos evidenciava-se um curioso contraste entre o primeiro, Reboleira Norte, e o segundo, Reboleira Sul, concluindo-se que ao longo da década de sessenta a Reboleira passou de destino residencial suburbano destinado a atrair a pequena-burguesia a grande conjunto residencial popular vocacionado para alojar *commuters* de baixo rendimento.

Reboleira Norte

No final dos anos '50, os terrenos do *Casal Brandão* foram adquiridos pelos senhores Capitão Rodrigo Leite de Faria e Amadeu da Silva Garcês que pretendiam aí construir uma *cidade-satélite* de Lisboa.³³ Os novos proprietários, face às condicionantes estabelecidas na legislação, ensaiaram um acordo com a Câmara Municipal de Oeiras. O acordo assumiria a forma de um «contrato de urbanização». Aí se estabelecia que os novos proprietários e urbanizadores realizariam a doação de parte daqueles terrenos ao município, predestinando essas áreas aos equipamentos e arruamentos, e a autarquia, em contrapartida, conceder-lhes-ia autorização construtiva.

Em 1960, é realizado e autorizado um pedido de loteamento decorrente deste negócio jurídico ao qual é associado um plano de urbanização, mais tarde designado por *Plano da Reboleira Norte*. Uma vez aceite a doação e realizada a escritura – que *a fortiori* contractualizava a urbanização – a edificação foi iniciada. O negócio jurídico foi realizado no quadro do Plano de Urbanização da Amadora em vigor e das suas directrizes. Esse plano, da autoria do Arquitecto João Aguiar, analisado anteriormente, constituiu o *plano de fundo urbanístico* da urbanização do território da Reboleira, tanto no que diz respeito à primeira iniciativa construtiva, a Reboleira Norte, quanto à segunda, a Reboleira Sul.

O plano de urbanização da Reboleira Norte previa que na zona tida como *centro* do conjunto residencial se localizariam edifícios com seis a oito andares, ficando os seus pisos térreos reservados para comércio. Na envolvente ao centro, seriam construídos edifícios de habitação com

³³ Processo de Loteamento n.º 4/60, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

quatro pisos, compostos por rés-do-chão mais três andares, organizados em *banda*. Na encosta fronteiriça a estas zonas mais densamente ocupadas previa-se a edificação de moradias. A densidade de ocupação estabelecida rondava os 140 habitantes por hectare. Em termos de equipamentos, o plano, quer ao nível urbanístico quer ao nível da cedência de terrenos a favor da autarquia, mencionava a edificação de um liceu, de uma escola primária, de uma igreja, de um mercado, de um parque infantil e de um parque desportivo, para além de uma estalagem e de uma garagem para recolha e manutenção automóvel. Dos cerca de 24,05 hectares de terreno do *Casal Brandão* sujeitos a este instrumento de loteamento e de ordenamento dos usos do solo, o município de Oeiras recebia 9,77 hectares – ou seja, aproximadamente 80 mil metros quadrados ou cerca de 40% do solo implicado na operação (Quadro 28). Mas o negócio jurídico estabelecido entre os proprietários e a autarquia era claro: a doação perdia efeito caso os equipamentos previstos não fossem edificados, revertendo os terrenos a favor dos doadores.

Quadro 28
Regimes de ocupação do solo no plano da Reboleira Norte

| Regimes de ocupação do solo no plano da Reboleira Norte | Valores em hectares | Porcentagem de solo |
|--|---------------------|---------------------|
| <i>Habituação (incluindo a zona de moradias e respectivos logradouros)</i> | 6,66 | 27,7% |
| <i>Arruamentos</i> | 4,01 | 16,7% |
| <i>Liceu*</i> | 1,34 | 5,6% |
| <i>Escola*</i> | 0,25 | 1,0% |
| <i>Igreja*</i> | 0,06 | 0,2% |
| <i>Mercado*</i> | 0,09 | 0,4% |
| <i>Parque Infantil*</i> | 0,15 | 0,6% |
| <i>Espaços Livres*</i> | 7,88 | 32,8% |
| <i>Parque desportivo</i> | 3,61 | 15,0% |
| Total | 24,05 | 100% |

Fonte: Processo de Loteamento n.º 4/60, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

* Equipamentos e zonas cujas áreas, de acordo com o Plano de Cedências assinado, reverteriam a favor do Município de Oeiras sob a forma de doação.

Depreende-se bem o princípio base do projecto através do *Plano de Cedências* reproduzido no Quadro 28 – reservar um quarto do solo para o edificado residencial e destinar uma considerável porção de solo para a instalação de equipamentos importantes para a urbanização da Reboleira e para a vila da Amadora. Depreende-se também que a operação tinha em como objectivo a edificação de um grande conjunto residencial, algo patente na definição *a priori* do parcelamento do território, no desenho das redes de infra-estruturas e de circulação e na sequência de edificação dos alojamentos. Pressupostos que aproximam esta iniciativa dos traços típicos dos grandes conjuntos residenciais e em particular do modelo do «polígono» (Sola-Morales, 1997).

À imagem de outras iniciativas de promoção de alojamento nos subúrbios (Jackson, 1985) e, em particular, à imagem das *Levittowns* norte-americanas (Gans, 1982 [1967]) também os promotores da Reboleira investiram fortemente na acção simbólica. Uma *nova cidade*, apelidada ora *cidade-satélite*, ora *cidade-jardim*, foi anunciada nos principais jornais de Lisboa. Os títulos eram apelativos e as peças extensas. Artur Martinho Simões (1982: 69) designa-as como «propaganda» suportada em «entrevistas e reportagens, (ocupando) páginas inteiras dos grandes jornais diários, por vezes intituladas a cores!...». Atente-se em alguns desses títulos publicados na imprensa da época e nos qualificativos empregues:

«A primeira Cidade-Jardim / Satélite da Capital / Ergue-se, moderna e bonita / Na Reboleira – Amadora» (Diário de Notícias, 12 de Julho 1962)

«Imagens de uma cidade que nasce / A Reboleira (Amadora) / Será um dos mais modernos centros urbanos do País» (Diário Popular, 28 de Julho de 1962)

O termo *cidade-jardim* era utilizado com o intuito de atrair para o grande conjunto população que aspirasse a residir num subúrbio dotado de um envolvente evocativa do campo e dos espaços ajardinados. Tratava-se de uma vulgarização da expressão e do modelo que apresentou na urbanística europeia e norte-americana da primeira metade do século XX uma importância considerável.

Investimento urbanístico, investimento publicitário

O crescimento de Lisboa para os arredores era o pano de fundo das peças publicitárias acerca da Reboleira e era sobre esse visível fenómeno se anunciava a edificação do grande conjunto e o nascimento de uma cidade moderna na órbita de Lisboa. A ideia de *cidade-satélite* encontrava-se à época muito em voga. Havia sido utilizada na concepção de Brasília onde se antevia precisamente a edificação de *ciudades-satélite* na sua periferia (Holston, 1989).

Nos textos publicitários, a imagem da Reboleira enquanto *cidade nova* estava intimamente conectada a uma reivindicação de pioneirismo e de dinamismo. A Reboleira era descrita como «uma cidade que nasce e se ergue no ritmo alucinante do nosso tempo e cedo será uma magnífica realidade (...) albergando] cerca de 35 mil habitantes». Acrescentavam os textos tratar-se de uma cidade «cuidada», cuja planificação, argumentava-se, dava conta da habitabilidade futura: «supõe-se não ter sido esquecido o mais pequeno pormenor que possa significar comodidade, segurança, alegria aos futuros habitantes»; uma cidade com bons acessos à capital pois previa-se que futuramente a Reboleira Norte estivesse ligada à Avenida de Ceuta e à Auto-Estrada de Cascais.

O grande trunfo no jogo publicitário era a ligação por comboio ao Rossio:

«O apeadeiro de comboio, cuja construção vai iniciar-se, erguer-se-á na confluência das mais importantes artérias. Em construção estão já os aterros e os cais da estação. A distância que separa a Reboleira da estação do Rossio será coberta em oito minutos e os bilhetes importarão em cinquenta centavos.» (Diário Popular, 28 de Julho de 1962, «Imagens de uma cidade que nasce»)

Salientadas as propriedades da localização e as características dos espaços exteriores, era chegada a vez dos edifícios e das características das habitações:

«Houve a preocupação de que os prédios da Reboleira obedecessem a um traçado que não ferisse preferências arraigadas a tradições e portanto

não possuíssem estilo excessivamente arrojado, mas não deixassem de ter linhas modernas e atraentes.» (Diário Popular, 1 de Junho de 1963 «A Reboleira cidade-jardim»)

A este traço de *moderação* arquitectónica acresciam as rendas económicas e a boa dotação em número de divisões, critérios susceptíveis de exercer atracção às classes médias:

«(o respeito pelo gosto) foi o que aconteceu nesses prédios que estão a erguer-se [na Reboleira] possu[ndo] 15, 18, 22 e 23 metros de frentes, dispondo as casas de 4,5,6 e 7 divisões assoalhadas com rendas sensivelmente mais acessíveis que em Lisboa» (Diário Popular, 1 de Junho de 1963, «A Reboleira cidade-jardim»)

Num contexto como o de Lisboa e seus arredores, onde a sublocação e a superlotação pesavam sobre uma considerável parte da população, a perspectiva de um apartamento com uma renda acessível num lugar com boa serventia de transportes e publicitado como *cidade-jardim* seria de considerar, em particular por famílias com expectativas positivas de mobilidade residencial e social.

Um destino residencial suburbano distinto e distintivo

Um dos traços mais significativos da estratégia dos urbanizadores e promotores da Reboleira Norte encontra-se na referência feita na publicidade à colaboração que o Ministério das Obras Públicas e a Câmara Municipal de Oeiras haviam prestado aos detentores da iniciativa – algo que servia para *credenciar* o plano e os intervenientes. A publicidade aludia também à colaboração do Arquitecto João Aguiar a quem havia sido entregue a concepção do plano de urbanização da Amadora, referindo que

«o plano geral de urbanização teve como autor o sr. Arquitecto João Aguiar e nele se verifica o cuidado de não ferir o respeito pelas tradições e pelo gosto clássico (...). O urbanismo, ciência e filosofia, arte e técnica, encontrou no sr. arquitecto João Aguiar um verdadeiro e inspirado interprete». (Diário de Lisboa, 14 de Setembro de 1962)

A evocação das entidades públicas nos textos contribuía para recortar distintivamente o plano. A afirmação dessa marca funcionaria à maneira dos *symbolic tokens* (Giddens, 1994 [1991]), elementos susceptíveis de criar confiança entre os potenciais compradores e os vendedores deste produto urbanístico e habitacional. Um traço, de resto, comum à maioria das realizações destinadas à venda de habitação. Aliás, a referência à venda era sibilina: o encontro com os vendedores era subentendido, mencionando-se apenas a possibilidade de

«observação (...) da maqueta, patente ao público na Reboleira (Amadora), onde se poderá verificar (...) que nada foi esquecido para que a futura cidade seja um centro populacional onde apetece viver com gosto, segurança e comodidade, bem dotado à altura da grande capital que serve».

Ao analisarem a acção de empresas privadas de promoção e construção de habitação unifamiliar a operar na periferia de Paris na década de 1980, Pierre Bourdieu e Rosim Christin (1990a) concluem que «comme tout action symbolique, la publicité ne réussit jamais aussi bien que lorsqu'elle flatte, excite ou réveille des dispositions prééxistentes, auxquelles elle donne l'occasion de se reconnaître et de s'accomplir» (Bourdieu e Christin, 1990a: 21).

A publicidade à operação Reboleira Norte não só colocava em relevo as propriedades positivas associadas ao plano deste conjunto residencial e aos alojamentos e suas qualidades – estabelecendo simbolicamente as condições de homologia entre produtores e consumidores – como recortava distintivamente o novo destino residencial suburbano face às ausências – quer imaginadas, quer descritas, sobretudo na imprensa, relativamente a *outros* lugares suburbanos da capital.

Num dos mais engenhosos anúncios destinados a promover a *cidade-jardim* – uma página inteira de *O Século* integrando uma reportagem sobre o concelho de Oeiras realizada em 1964 – o argumento de Pierre Bourdieu e Rosim Christin encontra uma exemplar tradução. Siga-se a sequência enunciativa da peça. Podia ler-se no topo de uma página do jornal *O Século*:

«A oito minutos da capital /
bastando-se a si própria /
edificada nas melhores condições e num local encantador /
eis a cidade satélite da Reboleira /
verdadeira cidade-jardim»
(O Século, 4 Julho de 1964)

O texto da publicidade reivindicava a construção de uma *cidade nova*, polarizando a *técnica*, o *civilizado* e o *moderno*. Enunciando a colaboração com o Ministério das Obras Públicas e com a Câmara Municipal de Oeiras, os urbanizadores representavam essas *credenciais* e acrescentavam-lhes excertos de um discurso do presidente do município de Oeiras, o Arquitecto António Cabral de Macedo, acerca da Reboleira. No discurso do edil de Oeiras, a matriz urbanística de referência do projecto e as qualidades dos lugares futuramente edificados eram bem explícitas:

«A Reboleira será uma unidade residencial e não um bairro. Dará satisfação às necessidades da sua população com os seus próprios recursos (...). Na Reboleira está a levar-se a efeito a realização de um plano de urbanização do maior interesse que bem pode integrar-se no espírito de uma cidade satélite. De salientar é, porém, que a Reboleira virá a ser centro urbanístico que se bastará a si próprio. (...) (Segundo o plano geral) disporá de todos os requisitos dos mais modernos aglomerados urbanos, as características de ordem, higiene, comodidade e bom gosto indispensáveis à existência dos centros populacionais no mundo civilizado. A Reboleira não terá jardins acanhados mas autênticos 'pulmões' de vegetação. Um vasto parque e muitas superfícies ajardinadas proporcionarão uma vida saudável.»
(O Século, 4 Julho de 1964)

O *argumentarium* publicitário que se seguia era extenso e retomava os textos dos anos anteriores. Desde logo fundava uma futura instalação residencial na *cidade-satélite* na já referida distância-tempo face à capital estabelecida em oito minutos. A segurança da edificação era salientada e o rigor que se afirmava estar colocado na construção distinguia esta realização de outras nas proximidades onde se haviam registado quedas de edifícios ainda no toco.

O equipamento desportivo apresentado era rico e variado – piscina, ringue de patinagem, campo de basquetebol, voleibol – e organizado sob a forma de um parque desportivo. Imagens de salubridade e de um ambiente aprazível encontravam-se no plano simbólico com a afirmação da importância da «ordem, higiene, comodidade e bom gosto». A publicidade sincronizava e sintetizava propriedades susceptíveis de lisonjear, excitar e despertar modos de apreciar um destino residencial e de *publicamente* oferecer aos potenciais investidores, compradores ou interessados em arrendar a oportunidade de naquele espaço se reconhecerem e de se realizarem.

Acrescia ainda o facto de na vizinhança imediata aos blocos de apartamentos o plano prever a edificação de moradias, uma tipologia residencial dispendiosa do ponto de vista do solo e historicamente associada a agregados domésticos com elevada capacidade económica. O texto publicitário fazia eco dessas «duas centenas e meia de moradias [que irão] situar-se na encosta suave que domina a localidade» e indicava serem «para venda e para aluguer»:

«A sua situação excepcional é servida por arruamentos, escadarias e parques de estacionamento que a ligam ao grande centro comercial com um panorama magnífico de todo o conjunto da Reboleira e da cidade de Lisboa» (Diário Popular, 1 de Junho de 1963)

A zona de moradias recortava ainda mais o sentido de *distinção social* e *territorial* relativamente ao qual o restante conjunto se poderia reconhecer. Constituinte de uma *forma objectivada de capital económico*, a moradia favorecia distintivamente aquele território e permitia a conversão do investimento urbanístico global em *capital simbólico* associado ao novo endereço. As duas centenas de moradias participavam também numa representação da dinâmica de *distinção / associação* que é condição da manutenção das diferenças de *status* (Simmel, 1988 [1895] e Bourdieu, 1992 [1966]).

Relativamente aos alojamentos, a imagem publicamente transmitida evidenciava qualidades materiais e económicas, sobretudo na perspectiva do investimento:

«É francamente impossível, num só artigo dizer tudo o que nos foi possível observar nesse autêntico cenário de progresso (a Reboleira), parte

indiscutível da 'crescente' vila da Amadora (...). A Reboleira prospera, progride e projecta-se cada vez mais no futuro (...) (e) aqui fazemos referência à Empresa de Urbanismo e Construções Lda. (...) (que) tem na Reboleira seis prédios em construção, todos de 4 e 5 casas assoalhadas, construídos com materiais previamente seleccionados, alguns deles importados. Serão vendidos em regime de propriedade horizontal, o que significa uma óptima possibilidade de inversão de capital» (Diário de Lisboa, 27 de Setembro de 1963)

No discurso e na prática publicitária, a Reboleira era um lugar de síntese. Ainda em fase de obra, os promotores não eram parcoss em fazer uso de elementos capazes de produzir *efeitos de realidade*. Imagens do apeadeiro em construção, fotografias do estaleiro e alguns edifícios terminados num fundo de campos animavam o texto e davam corpo às expectativas.

Estava-se no início do que Henri Lefebvre designa como *o urbanismo dos promotores*...

«(Les promoteurs) conçoivent et réalisent, sans le dissimuler, pour le marché, en vue du profit. Le nouveau, le récent, c'est qu'ils ne vendent plus du logement ou de l'immeuble, mais de l'*urbanisme*. Avec ou sans idéologie, l'*urbanisme* devient valeur d'échange. Le projet des promoteurs se présente comme occasion et lieu privilégiés : lieu du bonheur dans une vie quotidienne miraculeusement et merveilleusement transformée» (Lefebvre 1992 [1968] : 435)

Acrescenta Lefebvre que nesse *urbanismo mercador*, a publicidade torna-se «ideologia»:

«D'où ces textes publicitaires déjà fameux et qui méritent de passer à la postérité, parce que la publicité y devient idéologie. Parly Il «fait naître un nouvel art de vivre», un «nouveau style de vie». La quotidieneté ressemble à un conte de fée. (...) La société de consommation se traduit en ordres : ordre de ses éléments sur le terrain, ordre d'être heureux. Voici le cadre, le décor, le dispositif de votre bonheur.» (Lefebvre 1992 [1968] : 435)

Uma imagem da composição territorial da Reboleira é apresentada na Figura 10. A globalidade da estratégia distintiva posta em prática é bem patente no material gráfico inscrito no texto publicitário: fotografias dos prédios já construídos, a panorâmica do vale e uma imagem da maqueta.

Figura 10
Publicidade ao conjunto da Reboleira Norte

A «CIDADE-JARDIM» — PRIMEIRA CIDADE-SATÉLITE DE LISBOA — COMEÇA A SER UMA REALIDADE

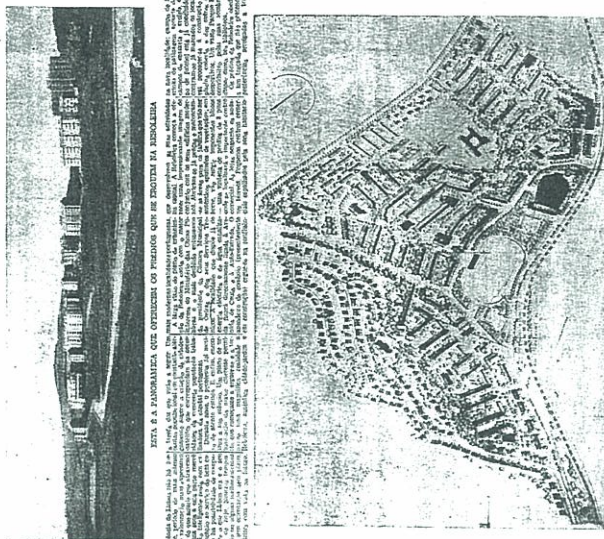
A REBOLEIRA

AFIRMA-SE NO SEU PLANO DE URBANIZAÇÃO COMO UMA DAS MAIS MODERNAS LOCALIDADES DO PAÍS

DETA: S.A. PLANEJADA ODE OPERACIONE OS PREDIOS QUE SE ENCONTRA NA REBOLEIRA

A REBOLEIRA, O PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO DA REBOLEIRA, A FUTURA CIDADE-SATÉLITE DE LISBOA

Este grupo de prédios, o primeiro a ser construído, está situado numa zona privilegiada do vale da Reboleira, onde se encontra o curso do rio Tejo. A sua urbanização é feita de acordo com o plano geral de urbanização da Reboleira, que prevê a construção de prédios modernos e confortáveis, com todas as comodidades necessárias para a vida moderna. A Reboleira é considerada uma das mais modernas localidades do país, devido ao seu plano de urbanização que prevê a construção de prédios modernos e confortáveis, com todas as comodidades necessárias para a vida moderna.



Este grupo de prédios, o primeiro a ser construído, está situado numa zona privilegiada do vale da Reboleira, onde se encontra o curso do rio Tejo. A sua urbanização é feita de acordo com o plano geral de urbanização da Reboleira, que prevê a construção de prédios modernos e confortáveis, com todas as comodidades necessárias para a vida moderna. A Reboleira é considerada uma das mais modernas localidades do país, devido ao seu plano de urbanização que prevê a construção de prédios modernos e confortáveis, com todas as comodidades necessárias para a vida moderna.

Uma utopia pequeno-burguesa

Na publicidade à *cidade-jardim* da Reboleira afirmava-se que aquele destino residencial permitia aceder ao melhor do campo e ao melhor da cidade. Com uma hipotética boa acessibilidade ao centro de Lisboa, com equipamentos escolares, comerciais, desportivos e religiosos e uma envolvente dominada por moradias, os alojamentos aí situados apresentavam-se conformes a uma preocupação de segurança e de conforto, de ordem formal e de gosto. As famílias de classe média podiam imaginar-se realisticamente — ou seja, dentro da *razoabilidade* própria à sua condição de classe — neste novel destino residencial.

Na publicidade, a posição suburbana era afirmada como uma vantagem. Nas peças, a cidade de Lisboa *fazia parte* do horizonte da publicidade e do conjunto residencial. Aliás, o crescimento de Lisboa era o *ângulo* das peças publicitárias. Os seus futuros moradores *fariam parte* de Lisboa pela proximidade em tempo e em custo — ou, de outro modo, através da descrição proposta podiam autorizar-se a considerarem-se *parte da cidade* de Lisboa pela capacidade em vencer a distância a que a *nova cidade-satélite* estava da capital através do apeadeiro de caminho-de-ferro ou do automóvel.

Assim, na Reboleira, os habitantes pioneiros beneficiariam das vistas e dos bons ares dos campos em redor da vila da Amadora. Entre a grande cidade e os campos em seu redor, as imagens da Reboleira compunham um *lugar de síntese*.

Curiosamente, alguns traços deste empreendimento revelam proximidade com as propostas clássicas das *ciudades-jardim* de início do século XX, em especial das realizações britânicas: o número de habitantes previsto, em redor dos 35 mil, a ligação à cidade por via-ferrea e uma concepção dos espaços exteriores qualificada do ponto de vista paisagístico e da vegetação. No entanto, no sentido mais restrito, este projecto não era animado por intuítos reformistas à imagem das *ciudades-jardim* das décadas de '10 e de '20 do século XX. Em causa não estava nem a criação de um assentamento que constituísse um destino residencial alternativo à *cidade industrial*, numa envolvente agrícola produtiva ou de reserva ou contenção da expansão, nem concepções de ordenação da aglomeração presentes nos projectos britânicos ou republicanos franceses.

Na Reboleira, a designação *cidade-jardim* parece assumir finalidades comerciais. O termo resumia e simbolizava um destino residencial distinto e distintivo relativamente a um território como o da Amadora da década de '50 — e a outros espaços dos arredores da capital — cuja paisagem campestre era dominada por campos de cultivo e por uma notada ausência de sombras e de espaços ajardinados com carácter público. O termo *jardim* parece assumir aqui quer o sentido de *espaço planeado, cuidado e envolvente*, quer a função de *metáfora* e de *transporte simbólico* para um plano social e residencial distinto e distintivo. No fundo, os urbanizadores estavam a recriar um *rail-road suburb* — uma forma de *utopia burguesa*, articulando a propriedade doméstica com um padrão de divisão sexual do trabalho baseado no modelo do *male breadwinner* (Fishman, 1987).

Mas cedo este *argumentarium* foi posto em causa pelos habitantes pioneiros que faziam chegar às redacções dos jornais as suas queixas. Pouco diferiam daquelas analisadas no capítulo anterior. O seu registo era o do isolamento, marca da experiência dos habitantes pioneiros nos *grands ensembles* bem recortada por Michelle Huguet (1971) na periferia de Paris. À falta do prometido apeadeiro e da prometida e aguardada ligação em autocarro à Amadora juntavam-se a ausência de telefones, o mau estado dos traçados, a deficiente recolha do lixo ou a falta de iluminação. Note-se como na carta dirigida ao Diário Popular, o leitor e adquirente do andar faz uso da expressão *cidade-jardim*, evidenciando a eficácia da designação publicitária:

«Senhor Director — Na «cidade jardim» da Amadora, onde comerei um andar, perto da Academia Militar há falta de luz e excesso de lama; faltam telefones, caixas de correio e policiamento. Estamos tão isolados e tão mal policiados que nos sentimos em perigo. As casas são uns amores... mas falta o resto para sossego geral. Não seria possível à Câmara Municipal olhar por este assunto? — Henrique Mendes Cruz, Rua H, lote 10, 2º esquerdo — Cidade Jardim — Amadora» (Diário Popular, 27 de Outubro de 1965: Reboleira: «Uma cidade isolada», Carta de Leitor)

Note-se também como a redacção do *República* sintetizava as missivas recebidas e os tópicos que desde o começo da década de sessenta emergem deste destino residencial:

«Continuam os nossos leitores residentes na Reboleira e na Amadora a reclamar contra o facto do ainda não ter sido inaugurado o apeadeiro da Reboleira, nem tão-pouco se ter tomado qualquer resolução acerca das carreiras urbanas de autocarros, pedidas há cerca de dois anos, para a Amadora. Estes dois casos, a que já por várias vezes temos feito larga referência nas colunas da 'República', interessam sobremaneira os milhares de habitantes daquelas importantes localidades, mas até agora as coisas continuam no mesmo pé, sem que as entidades a quem compete decidir de um e outro caso, ambos interligados, dêem uma satisfação ao público. Parece-nos que este silêncio sistematicamente mantido não será a melhor maneira de concorrer para a solução de um problema que interessa (...) muitos milhares de pessoas, muitas das quais constantemente nos escrevem a reclamar de nós – como se nós tivéssemos alguma responsabilidade dos autocarros não circularem na Amadora e do apeadeiro da Reboleira ainda não estar a funcionar, a despeito de estar praticamente concluído... O que nós podemos fazer... é o que temos feito: chamar a atenção de quem superintende nestas coisas para que o momentoso assunto seja resolvido de vez, sobretudo da Reboleira que se encontra sem meios de acesso fácil, a não ser por automóvel ligeiro e os habitantes da Reboleira que possuem automóvel devem contar-se pelos dedos. Continua a falar-se no desenvolvimento do turismo e na necessidade de se intensificar a construção civil como meio de concorrer para o desafogo do problema habitacional, mas o certo é que, desde que não haja transportes rápidos e baratos o turismo será precário e o problema da habitação insolúvel.» (República, 6 de Julho de 1965: «Amadora e Reboleira»)

Reboleira Sul

Os trabalhos de edificação da Reboleira Norte não foram prosseguidos de acordo como o previsto no plano. Os terrenos da sua encosta a sul, situados ao longo da linha-férrea em direcção à Damaia, estavam na posse de um maior número de proprietários. É desse grupo que em 1966 nasce um pedido de loteamento associado a um plano de urbanização no qual se designava esta parcela de solo como *Célula Habitacional da Reboleira Zona Sul*.³⁴

A primeira imagem deste plano é a de um grande conjunto habitacional no qual o habitat estava organizado em longas bandas e em torres de habitação que atingiam os 11 pisos. Destinava-se o conjunto a uma quantidade de habitantes muito considerável – cerca de 5 mil pessoas e propunha-se uma densidade ocupação em redor dos 151 habitantes por hectare.

O seu autor era o arquitecto António Sáarico dos Santos que no estudo da *Célula Habitacional da Reboleira Zona Sul* reivindicava a sua filiação na obra de Le Corbusier. Algumas das modalidades de organização do espaço urbano propostas pelo *movimento moderno* estavam presentes no plano, como as torres e as bandas, independentes das vias de circulação. Juntavam-se-lhes equipamentos como o mercado, a igreja, o centro desportivo, o centro cultural e um conjunto de espaços destinados aos artesanatos, concentrados em redor da estação. No entanto, as condições orográficas colocavam um problema à concepção: como vencer um diferencial de cotas altimétricas na ordem da centena e meia de metros? A solução encontrada consistia na implantação de edifícios em encosta e no arranjo do solo em socalcos, implicando movimentações de terras consideráveis que oneravam o projecto.

Relativamente ao plano da Reboleira Norte, o contraste era assinalável. Previra-se uma ocupação mais densa do solo, concentrando o uso residencial numa menor proporção de terreno e aumentando a densidade habitacional. Para o urbanista encarregue do plano, a avaliação da edificação realizada na Reboleira Norte autorizava o desejo de incrementar a densidades e a alturas do edificado. O autor do estudo *Célula Habitacional da Reboleira*

³⁴ Processo de Loteamento n.º 659/66, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

Sul (1966), o Arquitecto António Sáario dos Santos, estimava a partir de um «Inquérito à População» por si realizado que na Reboleira Norte em cerca de 1/3 do total do terreno abrangido por aquele instrumento tivessem sido realizados 1.413 fogos face a 1.002 previstos.³⁵ No seu entender, estes valores davam conta de um desvio face à previsão de 140 habitantes por hectare definida no plano. O arquitecto Sáario dos Santos fazia assim constar que na edificação da Reboleira Norte a previsão inicial do número de fogos a edificar havia sido ultrapassada em 400 dessas unidades. O urbanista dava também conta que no grande conjunto residencial da Reboleira Norte os prédios que supostamente atingiriam maior altura – sete pisos – haviam sido construídos com oito pisos; que em lotes onde a altura prevista era de cinco pisos se encontravam edificadas torres de dez pisos; e que num bloco composto por quatro lotes a que no plano correspondiam 32 fogos foram construídos cinco lotes, configurando um aumento de 30 fogos. Feitas as contas, o urbanista ao serviço dos proprietários dos terrenos deduzia um consentimento no aumento da densidade. Daí a sua orientação para o valor de 158 habitantes por hectare como directriz de ocupação.

Como é que de acordo com esta *nova concepção* de conjunto ficaria distribuída a utilização do solo ainda por urbanizar na Reboleira? No Quadro 29 encontram-se expressos os critérios de afectação do solo quer em hectares, quer em percentagem de solo atribuída a cada um regimes de ocupação.

Quadro 29
Regimes de ocupação do solo no Estudo da Célula Habitacional da Reboleira Sul

| Regimes de ocupação do solo revistos no estudo do Arquitecto Sáario dos Santos (Reboleira Sul) | Valores em hectares | Percentagem de solo |
|--|---------------------|---------------------|
| Blocos | 3,82 | 10,08 |
| Moradias | 0,55 | 2,24 |
| Arruamentos para peões | 3,57 | 9,50 |
| Arruamentos para veículos | 4,36 | 11,50 |
| Estacionamento | 2,17 | 5,70 |

³⁵ Processo de Loteamento OCP n.º 659/66 Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

Quadro 29 [continuação]

| | | |
|---|--------------|-------------|
| Jardins Escolas | 0,48 | 1,27 |
| Escolas Primárias | 0,77 | 2,04 |
| Centros Comerciais | 0,70 | 1,83 |
| Cine-Teatro | 0,07 | 0,19 |
| Igreja | 0,25 | 0,65 |
| Zona Desportiva, Club e Centro Cultural | 0,52 | 1,38 |
| Garagens e Estações de Serviço | 0,27 | 0,74 |
| Artisanatos | 0,46 | 1,20 |
| Zonas verdes e espaços livres | 19,60 | 51,68 |
| Total | 37,92 | 100% |

Fonte: Célula Habitacional da Reboleira Sul no Processo de Loteamento n.º 659/66, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

Desde logo se destaca que no plano da Reboleira Sul metade do solo estaria destinado a zonas verdes e espaços livres. Outra considerável proporção de solo era atribuída aos arruamentos e aos estacionamento. Relativamente aos «arruamentos», António Sáario dos Santos fazia uso da classificação de vias proposta por Le Corbusier – a amplamente difundida regra dos *Sete Vés*. Assim, a célula disporia de uma V1, via destinada à ligação regional que conectaria a Reboleira às estradas de acesso a Queluz e a Belém, e de um reduzido número de V2, artérias tidas no plano como de criação municipal, destinadas à circulação no conjunto urbano alargado – isto é, a Amadora e os seus arredores. No interior da *Célula* era dada primazia às V3. Atente-se na definição que Le Corbusier oferece destas vias:

«Réservées exclusivement aux circulations mécaniques, elles n'ont pas de trottoir; aucune porte de maison ou d'édifice n'ouvre sur elles. Deux feux régulateurs sont disposés les quatre cents mètres, permettant ainsi aux véhicules une vitesse considérable. La V3 a pour conséquence une création moderne de l'urbanisme: le secteur» (Le Corbusier, *Les trois établissements humains*, citado por Choay, 1965: 239)

Vias orientadas para o automóvel, para a velocidade e sem passeios. O plano da Reboleira Sul não fazia praticamente uso de vias de gabarito mais reduzido – tecnicamente, V6 e V7 – e o acesso aos

prédios era feito através de caminhos de acesso pedonal. As V3 eram as vias estruturantes da *Célula* projectada. Seguindo Le Corbusier compreende-se a lógica do plano: a criação de um sector residencial nos arredores da Amadora, dotado de fácil acesso rodoviário e ferroviário a Lisboa, seja via Belém, seja via Benfca. Isto é, o plano da Reboleira Sul representava uma ruptura com a lógica do plano da Reboleira Norte.

Também as zonas verdes e os espaços livre eram objecto de uma longa descrição por parte do Arquitecto Sáarico dos Santos, descrição pontuada por imagens bem expressivas:

«No topo cimeiro da encosta que serve de cama à implantação dos edifícios e das moradias, correspondendo à zona de protecção da estrada militar, desenvolver-se-á, segundo um adequado plano de arborização, uma densa zona arborizada que servirá de moldura ao novo aglomerado, perfeita linha verde de separação entre o branco vivo dos edifícios e o azul luminoso do céu alfacinha. (...) A partir daí, caindo em cascata, nascerão diversos braços de arborização, o mais potente através das moradias, que banhando o centro linear no sentido de dar maior força e conforto aos caminhos de peões e a certos espaços livre (escolas e jardins escolas) acabam por vir tenuemente morrer contra a forte e densa zona de arvoredo que deve nascer a seguir à linha (férrea) para protecção natural de ruídos» (*Célula Habitacional da Reboleira Sul* no Processo de Loteamento n.º 659/66, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)»

A previsão de comércios destinados ao abastecimento quotidiano da futura população era fundamental para a autonomia urbana do grande conjunto residencial. A programação comercial da *Célula* compreendia um cine-teatro, um supermercado e um centro-comercial. A sua localização era determinada pelo apeadeiro, considerado o *ponto de entrada* e de *saída* da maioria dos futuros residentes. No discurso do plano, a dotação de espaços comerciais era bipartida. De um lado, um *centro comercial*, fronteiro ao apeadeiro em construção, desempenharia cumulativamente a função de centro cívico. Seria o lugar para os grandes cafés, por exemplo, e para as lojas destinadas a produtos de consumo não diário, como as *boutiques* ou os cabeleiros que funcionariam na órbita do cineteatro que se localizaria na proximidade. De outro,

um pequeno centro organizado em torno de um mercado com lojas na envolvente que, sublinhava o autor do Plano, deveria preferencialmente funcionar como um «supermercado» com horários mais próximos às necessidades dos habitantes do grande conjunto residencial. Em ambos, o plano previa a presença de *lojas-tipo*: mercearia, taberna, padaria, papelaria, farmácia e artigos eléctricos – complementadas por dois *lugares* para sapateiro e barbearia.

Finalmente, relativamente ao alojamento, o plano da Reboleira Sul afirmava que a oferta de apartamentos seria maioritariamente composta pelos T3 – a tipologia considerada pelo autor, que se baseava em estudos realizados e publicados, como a que melhor se adequava à procura de habitação na região de Lisboa. Na *Célula Habitacional da Reboleira Sul*, na expressão do arquitecto António Sáarico dos Santos, a oferta de alojamento era então dirigida para «uma população de classe média, já evoluída ou em franca evolução».

A aprovação do Plano da Célula Habitacional da Reboleira Sul

O estudo da *Célula Habitacional da Reboleira Sul* percorreu o habitual curso burocrático pelos serviços da administração local e central da época. Tratando-se de um loteamento privado aplicavam-se-lhe os moldes jurídicos definidos no recém publicado Decreto Lei n.º 46 673 de 29 de Novembro de 1965 e no parecer do Gabinete do Plano Director da Região de Lisboa tal como definido na Lei n.º 2009/59.

Uma primeira avaliação do plano foi realizada pelo município de Oeiras e os pontos considerados críticos eram o aumento da densidade e o desvio relativamente a planos anteriores, a redução das zonas verdes e a organização dos espaços livres entendidos já não como *cedências ao município* mas sobretudo como *um problema de administração dos novos espaços colectivos urbanos*.

O primeiro critério de análise mobilizado pelos serviços da Câmara Municipal de Oeiras interrogava o plano da Reboleira Sul relativamente às atribuições de uso de solo e às directivas de planeamento para aquele território – algumas já traduzidas em planos e em imagens nítidas do futuro daquele território. A constatação de diferenças na ocupação do solo e a antevisão de um território residencial com uma densidade acima

das directivas de planeamento estabelecidas constituíam uma mudança de considerável alcance. O Município dava conta, de forma rigorosa, da mudança na forma de ocupação do solo que o Plano da Célula Habitacional da Reboleira Sul, ainda em fase de apreciação, estabelecia:

«Começaremos por afirmar que o presente estudo abrange uma área que na sua quase totalidade se encontra englobada pelo Plano do Senhor Arqto. Aguiar, então previsto com uma ocupação diferente, pelo mesmo plano; cerca de 1/3 da área era destinada a prédios de 4 pisos, 1/3 a moradias e o restante como zona verde. No presente estudo, à parte a zona de moradias do plano inicial e que é mantida, o seu autor prevê a ocupação de prédios que variam entre os quatro e os onze pisos» (Informação assinada pelo Arquitecto Manuel Valente, OCP n.º 659/66, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)

Os espaços verdes previstos no Plano da Reboleira Norte, concebido pelo Arquitecto João Aguiar, eram neste novo plano transferidos para um domínio do espaço sujeito a ocupação residencial e as bandas de quarto pisos eram substituídas por edificado de maior estatura:

«É nossa opinião pessoal, que se deveria substituir as pequenas zonas verdes públicas por um único parque ou jardim com capacidade para constituir 'pulmão' natural do aglomerado, a par da plantação em todas as ruas ou na maioria, de árvores nos passeios, de modo a que o cidadão beneficie de protecção e de sombras amigas quando no estio haja que percorrer grandes distâncias, quer para abastecer-se nos centros comerciais, quer para alcançar os centros desportivos, quer para alcançar a estação ou paragem do autocarro. (...) No inverno, mercê das árvores plantadas pertencerem à classes das árvores de folha caduca, os ramos despídos, sempre belos na sua nudez são um óptimo motivo decorativo e não prejudicam a boa insolação dos arruamentos e prédios» (Informação assinada pelo Arquitecto Manuel Valente, OCP n.º 659/66, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)

A proposta do Município era prudente e baseava-se nos indícios recolhidos pelo Arquitecto Manuel Valente ao serviço da edilidade ao longo das mais recentes experiências de crescimento urbano levadas a cabo no âmbito do Plano Aguiar. O Arquitecto Manuel Valente avançava:

«Temos presente a desolação que reina na maioria dos conjuntos criados com a concretização do plano da Amadora, por carecerem de plantação de árvores nos seus arruamentos. Como resultado, as ruas são inhóspitas, quantíssimas na época de verão, frias no inverno, tristes: falta-lhe o elemento natureza. (...) No presente plano, parece-nos que se envereda pelo mesmo caminho; não acreditamos que as zonas verdes se concretizem (...) (e) os arruamentos destinados exclusivamente a peões (...) não mostram nos desenhos indícios de serem dotados com arborização» (Informação assinada pelo Arquitecto Manuel Valente, OCP n.º 659/66, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)

À informação dos serviços do município juntou-se em seguida a apreciação do Gabinete do Plano Director da Região de Lisboa (GPDRL) – órgão criado pelo Ministério das Obras Públicas para coordenação e estudos das intervenções na região durante a programação e a construção da travessia rodoviária do Tejo, órgão que desempenhava também funções consultivas relativamente aos planos de urbanização tendo em conta as propostas de ordenamento para a região contidas no Plano Director. No seu parecer, três pontos eram salientados: a densidade, o sistema viário da célula e sua articulação com as vias rodoviárias regionais – preocupação central no Plano Director da Região de Lisboa – e ainda uma derivação de um problema de justiça típico do direito do urbanismo: a valorização diferencial de cada uma das parcelas que integrava o plano.

Fazendo o histórico de planos e de aprovações para aquele território, os serviços do GPDRL recordavam a recomendação ministerial de 141 habitantes por hectare e sugeriam a revisão do valor proposto no plano: 158 habitantes por hectare. Os serviços sublinhavam que o Ministro Arantes e Oliveira, em despacho de aprovação do primeiro estudo, o da Reboleira Norte, havia recomendado «que a densidade global da área abrangida não excedesse sensivelmente o plano em vigor (o Plano Aguiar)».

O esquema de circulação na célula era criticado pela multiplicação de impasses. Os traçados destinados à circulação automóvel levantavam dúvidas, quer no plano da regulação do tráfego interno quer no tocante às conexões entre o novo bairro e os lugares circundantes. Era sugerida uma maior oferta em estacionamento automóvel junto do futuro terminal de camionagem e junto à estação de caminho-de-ferro.

Finalmente, o Gabinete salientava um problema de coordenação, de justiça e de viabilidade da operação. Como a cada um dos proprietários do terreno, que no fundo assumiam aqui o papel de urbanizadores, correspondia uma ocupação do território diferenciada em termos de densidade – moradias, *bandas* e *torres* de apartamentos – o diferencial de renda fundiária de cada um poderia dar origem problemas jurídicos que importava antecipar. Admitindo a possibilidade de densidades parciais variáveis perante uma densidade média de ocupação definida no Plano Aguiar, o Gabinete fazia a seguinte recomendação:

«A revisão do estudo deverá ser acompanhada de um compromisso formal de todos os proprietários, abrangidos pelo estudo da célula, de darem o seu acordo a esse estudo, para garantia do seu cumprimento, uma vez que o aproveitamento de cada uma das parcelas não é idêntico quanto à densidade e, portanto, a compensações económicas. Doutra forma teria que exigir-se que a cada parcela ou grupo de parcelas fosse separadamente respeitada a densidade máxima admitida (P'lo Engenheiro Director, assinatura ilegível, OCP n.º 659/66, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)

Por fim, seguiu-se a apreciação da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização do Ministério das Obras Públicas. Vinculativa na sua natureza, a apreciação era exaustiva e retomava os pontos levantados pelo Município de Oeiras e pelo GPDL. Autorizando o plano, com ressalvas e directivas para alterações, a DGSU aceitava a densidade de 158 habitantes por hectare. Todavia, a chefe do serviço, a propó-sito dos espaços verdes e exteriores, afirmava: «penso que a Câmara deverá impor, em fase de estudo económico a fazer, que os terrenos que receber sejam entregues devidamente tratados no aspecto paisagístico» (Assinado por A. Macedo dos Santos e com a concordância de Rui Alves da Silva Sanches [Ministro das Obras Públicas], OCP n.º 659/66)

Os proprietários realizaram o referido estudo económico e entregaram-no ao município, cumprindo a directiva da DGSU. Com a autarquia estabeleceram um acordo de cedências e um plano de loteamento detalhado, de acordo com a recomendação do Gabinete do Plano Director da Região de Lisboa. Por parte dos proprietários eram signatários do acordo:

«Fernando Henrique Canecas de Morais
Lucília Maria Carrasqueiro Duarte Canecas
Carlos Duarte Canecas
Álvaro Carlos Pereira Canecas
Barros e Monteiro Lda.
Rodrigo de Barbosa Araújo Leite de Faria
Amadeu Cotrim da Silva Garcês
Alberto Reis João
Eugénia Mesquita Cannas da Silva
Amador Parada Bouza»
(OCP n.º 659/66, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)

A maioria dos signatários era proprietária de terrenos na zona da Amadora. A encimar a lista, os membros da família Canecas que através de Carlos Duarte Canecas, herdeiro de propriedades rurais na região, desenvolveram a actividade de urbanizadores na Damaia. Encontram-se ainda implicados nesta operação os dois urbanizadores da Reboleira Norte, adquirentes do *Casal Brandão* e «doadores» de terreno ao município, o Capitão Leite Faria e o comerciante Silva Garcês e proprietários locais como o Senhor Reis João, a Senhora Cannas da Silva e o Senhor Parada Bouza.

Em 1969, foi assinado um *contrato de urbanização* entre o município e os proprietários no qual se estabeleciam as cedências de terrenos e a participação dos intervenientes na obras de infra-estruturação. O *contrato de urbanização da Reboleira Sul* designa como encargos para os urbanizadores os trabalhos gerais, a regulação das superfícies, a instalação de bocas de rega, a colocação da rede eléctrica e o ajardinamento e o arranjo das zonas verdes – e relativamente a este ponto é requerida uma garantia bancária a ser levantada aquando da recepção destes trabalhos paisagísticos. Neste documento ficava igualmente estabelecido que a construção do apeadeiro da Reboleira, em fase de conclusão, e os trabalhos de ligação rodoviária do novo bairro à Damaia ficariam a cargo da empresa *EUT J. Pimenta sari*. Já as obras de edificação das escolas e do mercado eram atribuição da Câmara Municipal de Oeiras.³⁶

³⁶ OCP 659/66 Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

Poucos meses depois é requerida uma alteração parcelar ao plano de loteamento aprovado. O requerente é a empresa *EUT J. Pimenta*. Propunha-se melhorar a dotação de estacionamento e as infra-estruturas, afirmando que uma vez iniciadas as obras e movimentações de terras surgiu a necessidade de realizar algumas alterações em muros de suporte e nos traçados de ligação rodoviária. Mas o pedido da empresa não se esgotava aqui. Pretendia ampliar a zona de construção através da implantação de oito novos lotes e aumentar o número de pisos em sete dos lotes já aprovados. Como justificação era avançada a necessidade de participação do acréscimo nas despesas de urbanização gerado pelos arranjos de solo, obras e rectificações. O pedido apresentado pela *EUT J. Pimenta* é aceite pelo município.³⁷

Foi esta a empresa que edificou o conjunto e promoveu os apartamentos. Relativamente às orientações do plano do Arquitecto Sárico dos Santos, a tipologia de alojamento prevista foi alterada. O apartamento T3 foi substituído pelo T0 e pelo T1.³⁸ Os apartamentos T0 incluíam casa de banho, sala-quarto e *kitchenette*. Já os do tipo T1 apresentavam um quarto de dormir e casa de banho, sala-quarto e *kitchenette*. Ambos ofereciam áreas muito reduzidas, cumprindo os valores mínimos regulamentares para o quarto de dormir e para a sala com *kitchenette*. Eram colocados no mercado de venda e de alugar já mobilados. Neste *pacote* estavam compreendidos: no quarto, cama, mesas de cabeceira e roupeiro embutido na parede; na *sala-quarto*, um sofá cama, um banco e mesa de café, mesa e quatro cadeiras, um armário de arrumos com prateleira e dois candeeiros; na *kitchenette*, um fogão, um esquentador e a bancada de lava-louça.

A justificação *standard* destas tipologias – T0 e T1 – era repetida nas Memórias Descritivas dos projectos dos imóveis:

«De uma maneira geral, os prédios previstos no plano destinam-se a habitações do tipo apartamento de uma ou duas divisões, sistema que

³⁷ Daqui resulta uma alteração no curso administrativo do loteamento sendo que o processo relativo a estas alterações na zona detida pela empresa *EUT J. Pimenta* sari passa a ser o OCP n.º1907/69. Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

³⁸ Informações recolhidas nos Processos de Obra, Arquivo da Sala de Desenho, Câmara Municipal da Amadora.

se tem revelado modelar na resolução do problema habitacional na zona em causa.» (Processo de Obra n.º 884/73, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)

Segundo de perto os traços documentais da aprovação, modificação e edificação deste *empreendimento*, observa-se como o aumento da densidade resulta de operações sistematicamente realizadas sobre a previsão de uso de solo: o aumento do número de lotes e do número de pisos e a substituição das tipologias. Trata-se, no fundo, de uma prática antiga, a da densificação da oferta habitacional destinada às camadas populares, surgindo aqui sob a forma *moderna* do grande conjunto residencial.

Nos momentos em que corria a aprovação administrativa do *Estudo da Célula Habitacional da Reboleira Sul*, o *pacote residencial* era promovido como sendo atractivo para *gente humilde* e para jovens estudantes ou casais em começo de vida comum, como a imprensa, de resto, dava a entender:

«Bairro dinâmico, de estruturação moderna e sugestiva, a Reboleira, habitada por gente humilde ou por jovens sem grandes recursos que trabalham ou estudam na capital» (Vida Mundial, 27 de Outubro de 1967: «Prioridade para o interesse público»)

No lapso de uma década, a Reboleira passou de utopia pequeno-burguesa publicitada na imprensa nacional a grande conjunto residencial popular. Era notória a diferença entre as imagens de cidade propostas na publicidade da Reboleira Norte e a forma urbana que nos anos seguintes à sua edificação se projectava no solo remanescente e se sujeitava a um processo de aprovação.

Da utopia pequeno-burguesa ao grande conjunto residencial popular

No final dos anos '50, a situação da Reboleira face ao centro da vila da Amadora, e à estação de caminhos-de-ferro aí localizada, cifrava-se na

vintena de minutos a pé. Com a previsão de entrada em funcionamento de um apeadeiro, a sua acessibilidade a Lisboa ficaria equivalente à da sua vizinha Damaia. O facto de o grande conjunto residencial da Reboleira ser contíguo à linha-férrea jogava mais do que uma função de ligação à cidade de Lisboa. Era, por um lado, um importante atractivo pois formava uma expectativa de ocupação residencial à imagem de outros núcleos vizinhos como a Damaia ou Queluz. Era, por outro lado, uma estrutura que separava a antiga encosta do *Casal Brandão* da zona fabril da Falagueira situada em frente, conferido aquela área um nítido recorte residencial.

Com o primeiro plano de urbanização aprovado, a Reboleira adquire uma posição significativa nos arredores da Amadora e, por extensão, nos arredores de Lisboa. Os promotores, ao doarem os terrenos destinados aos equipamentos públicos e ao condicionarem a efectivação desse acto à sua edificação, estavam a compor o devir do conjunto residencial. Pretendiam assim beneficiar de um processo de criação de *valor* – neste caso os equipamentos colectivos e os espaços verdes que lhes permitiriam incrementar não só o *valor* de alienação dos lotes do conjunto como inflar o *valor* da rendas cobradas pelos alojamentos edificados.

É de salientar importância do Estado neste processo. Por um lado, deve recordar-se que até 1965 e à entrada em vigor do regime do loteamento urbano, as operações de loteamento estavam à margem da legalidade, como refere Fernando Gonçalves (1988). Daí a utilização destes dispositivos – a doação e o do contrato de urbanização – que permitiam contornar juridicamente a questão. Por outro lado, o contrato estabelecido com autarquia fazia depender a presença dos equipamentos no grande conjunto da Reboleira Norte da capacidade da autarquia em agenciar a infra-estruturação daquele território. Assim, seria entre os organismos do Estado central responsáveis pela decisão de edificar os equipamentos que a autarquia teria de situar o seu trabalho e suscitar, requerer ou mesmo negociar a realização daqueles investimentos.

A comparação com *Levittowners*, de Herbert J. Gans (1982 [1967]) é profícua. Analisando a edificação de vastos conjuntos de moradias em vários condados suburbanos, o autor reconstituiu a estratégia da empresa de promoção e construção. Face aos governos locais dos condados norte-americanos onde operava, a empresa financiava a

construção dos equipamentos – sobretudo, escolares – e diluiu esse encargo no preço das casas. Os condados não aumentavam a carga fiscal decorrente do investimento em equipamentos públicos e os compradores, que beneficiavam de crédito para aquisição de casa, «pagavam» os equipamentos ao longo do empréstimo.

No caso da Reboleira Norte, o negócio jurídico realizado entre os promotores e o Município de Oeiras era condição para a realização do loteamento para o contrato de urbanização firmado. Para além da cedência de terreno para logradouros e arruamentos, classicamente realizada a favor das autoridades municipais, o plano associado ao contrato previa a edificação de equipamentos que dependiam de orientações programáticas e de interesses de instituições que não se relacionavam directamente com a edificação – como o Ministério da Educação que detinha a tutela da edificação do liceu. O acordo gerava uma clara vantagem para os urbanizadores. O contrato firmava do permitia-lhes incrementar o valor de alienação dos lotes e previa que caso os equipamentos programados não fossem realizados o solo doado ao município reverteria para os doadores. Uma vez aprovado o loteamento, os urbanizadores estabeleceram uma divisão do trabalho com empresas de construção edificando *lote-a-lote* ou em parcelas. Tanto o valor de alienação dos fogos como o prestação a cobrar no arrendamento dos mesmos podia *facilmente* ser incrementado através da *utura* presença dos equipamentos colectivos.

Na Reboleira Sul, a composição do capital e a relação com as autoridades públicas enfrentavam outras condições. O *Estudo da Célula Habitacional da Reboleira Sul* era concebido para uma edificação mais rápida e destinada a alojar um maior número de pessoas. O processo de aprovação da Reboleira Sul decorreu num *espaço administrativo* povoado por novos critérios, instrumentos e instituições pois ocorre após a publicação do Decreto-lei n.º 46 673 de 29 de Novembro de 1965. Neste caso, a apreciação foi sobretudo fundada na densidade de ocupação e na previsão de equipamentos básicos. A aprovação do plano contido no *Estudo da Célula Habitacional da Reboleira Sul* ilustra bem a emergência e consolidação das condições que vieram consolidar uma «urbanística operacional» – na expressão de José Lamas (2004) – isto é, um urbanismo praticado tendo em vista a aprovação burocrática dos planos através de critérios independentes da forma urbana projectada. Os princípios do urbanismo moderno foram, nestas

condições, apropriados e fortemente transformados pelos promotores privados. A Reboleira Sul não constituiu exceção.

Se na publicidade os promotores reivindicavam para os grandes conjuntos residenciais que edificavam nos arredores da Amadora, modernidade nas formas e autonomia urbana na experiência residencial, essas qualidades e os seus suportes materiais revelavam-se cada vez mais distantes do campo de possíveis dos seus habitantes pioneiros – tanto para os adquirentes ou arrendatários da Reboleira Norte, como para as populações *commuters* de baixo rendimento ou em fase inicial do ciclo de vida ocupando o conjunto da Reboleira Sul. Afinal, o apeadeiro da Reboleira, condição para um rápido e económico acesso a Lisboa e à sua zona central, permaneceu inoperacional durante as décadas de ocupação pioneira.

Distintas lógicas de destinação social dos alojamentos marcaram a génese e a promoção dos dois grandes conjuntos que formaram a Reboleira. Apreendidos na sua sequência de edificação e promoção verifica-se que no caso da Reboleira Norte as tipologias oferecidas e as imagens publicitadas eram dirigidas para uma clientela que se interessaria na oferta de alojamento em termos de número de assoalhadas e acabamentos, de facilidade de acesso a Lisboa e de uma envolvente verdejante, qualificada com equipamentos escolares, desportivos – em suma, camadas médias com capacidade aquisitiva e numa fase do ciclo de vida na qual essas qualidades espaciais e residenciais podiam ser aspiradas. Já no caso da Reboleira Sul, o produto e a acção simbólica de promoção eram claramente massificados e dirigidos a populações mais heterogéneas, procurando condições de instalação mais económicas e facilidade de acesso à capital.

Como se verá no próximo capítulo, a edificação da Reboleira Sul pode ser compreendida e explicada, por um lado, através da acção da empresa promotora e construtora e da estrutura do negócio que à época colocou em prática e, por outro lado, reconstituindo a sua inserção no meio social da Amadora e a sua acção na economia política urbana local. Através da *apreensão relacional e contextual* da emergência da forma urbana progredir-se-á para a interpretação das qualidades simbólicas adstritas à Reboleira Sul – um emblemático conjunto residencial edificado nos momentos de morfogénese da metrópole de Lisboa.

CAPÍTULO 8

UMA FORMA E UM SÍMBOLO DA CONSTITUIÇÃO DA METRÓPOLE DE LISBOA (REBOLEIRA, 1960-1974)

Corria o ano de 1956 quando João Pimenta, construtor civil, nasceu em 1925 na freguesia do Souto, concelho de Abrantes, dava início à sociedade comercial por quotas *Sociedade Empreiteira de Construções Urbanas J. Pimenta Limitada*. Resultava esta sociedade de uma experiência continuada na construção de diversos prédios em Sintra, nas Mercês, em Queluz e na Amadora.³⁹

Em 1963, uma peça publicada no *Diário de Lisboa* associou o nome do construtor e a sua actividade à construção do grande conjunto residencial da Reboleira. O sócio-gerente da *J. Pimenta Lda*. era nesse texto apresentado como um construtor «dinâmico», dotado «sentido prático», disposto a realizar um «apreciável nível de trabalho» e como alguém que desde os dezanove anos havia iniciado actividade na construção de prédios em regime de propriedade horizontal, contando dezanove anos no seu *curriculum*. A sociedade e o seu sócio-gerente propunham-se desenvolver actividade no sector da construção civil, na distribuição de materiais de construção e na produção de mosaicos hidráulicos, bem como prosseguir a sua actividade na zona oeste dos arredores de Lisboa. De si próprio, o industrial afirmava: «Sou dos que pensam que a oportunidade não está escondida no nevoeiro do futuro. Está no presente».⁴⁰

Sete anos volvidos, uma longa peça publicada na revista *Foco* colocava as qualidades e a actividade de João Pimenta e das suas organizações numa outra ordem de grandeza:

³⁹ Estes elementos encontram-se publicados na nota biográfica publicada por Joaquim Pereira Baraona (1995: 243-248), autor e coordenador da obra intitulada *Personalidades da Costa do Estoril*.

⁴⁰ Diário de Lisboa, 27 de Setembro de 1963: «Significado e alcance da actividade da Sociedade Empreiteira de Construções Urbanas J. Pimenta, Limitada».

«J. Pimenta' é já de tal modo uma legenda [sic] de alto nível no capítulo da urbanização do nosso país, que tudo o pensássemos escrever sobre esta organização em termos de encómio, correria o risco de cair na pobreza do deslizado lugar-comum.» (Foco, Setembro de 1970: «João Pimenta. O grande industrial impulsor da Amadora num desabafo desassombado.»)

O enquadramento a esta peça jornalística era realizado a partir dos valores associados ao *self-made man*:

«As 'Organizações J. Pimenta' têm a dirigi-las um verdadeiro filho do povo. Homem de nascimento humilde, ligado desde tenros anos às coisas da construção civil, o Sr. João Pimenta é um autêntico símbolo de tenacidade, empreendimento, visão larga, puntonor, coragem e de confiança em si próprio. Sem tais qualidades, nunca este homem teria sido o que hoje representa no nosso meio social e económico.» (Foco, Setembro de 1970: «João Pimenta. O grande industrial impulsor da Amadora num desabafo desassombado.»)

Não era novo este esquema de interpretação. Há muito que certas trajetórias sociais ascensionais realizadas por mestres-de-obras que trabalhavam na capital eram lidas nesse registo. Era, por exemplo, o caso dos construtores civis tomarense e da sua participação na edificação de prédios de rendimento e mesmo de bairros – o Bairro Catarino ou o Bairro Azul, os «arruamentos no bairro do Rego» ou o edificado situado entre «arruamentos compreendidos entre a Rua Morais Soares e Barão de Sabrosa» (Filius Populi [pseud.] 1946: 16) – que constituiram alguns dos lugares do crescimento urbano na Lisboa da primeira metade do século xx.

Nos anos '60, década da morfogenese da metrópole de Lisboa, era a vez da transformação do solo dos arredores de Lisboa oferecer oportunidades trabalho e de negócio na construção de habitação. As marcas territoriais da alteração na relação entre as frentes urbanas, os antigos núcleos suburbanos em expansão e os campos eram amiúde sintetizadas, como se viu, como «avalancha de construções». Relativamente à Amadora, esta foi a «fase dos grandes negócios» (Coelho, [1960] 1982). O *Plano da Reboleira Norte* marca o início dessa época e o plano da Reboleira Sul – que se tornou imagem da produção de

edificado e de alojamento com a marca *J. Pimenta* – evidencia a sua permanência e consolidação.

Compreender como é o grande conjunto residencial da Reboleira se constituiu como forma e como símbolo das transformações urbanas verificadas nos arredores de Lisboa nas décadas de 1960 e 1970 é o objectivo deste capítulo. Assim, num primeiro momento dar-se-á conta da estrutura do negócio de construção e de promoção de apartamentos protagonizado pelas *Organizações J. Pimenta* na Reboleira Norte e na Reboleira Sul. Reconstituindo o produto, a estrutura de negócio e a distribuição de vantagens entre os intervenientes estabelece-se como é que a forma urbana em construção era associada a propriedades simbólicas susceptíveis de atrair adquirentes e arrendatários. Num segundo momento, a atenção é orientada para o cruzamento entre a trajectória local da empresa construtora, e do seu dirigente, e o crescimento urbano verificado na Amadora nos anos '60 e '70. Situando o curso da empresa e do seu dirigente no meio social da vila e apreendendo os efeitos da sua acção na economia política urbana local compreende-se e explica-se não só a produção da forma urbana bem como a elevada notoriedade que à época o grande conjunto residencial e o seu construtor alcançaram. Num terceiro momento observa-se como entre o projecto inicial do grande conjunto residencial, as imagens publicitárias amplamente difundidas nos anos '60 e a experiência residencial dos habitantes pioneiros se estabelece uma significativa diferença. Reconhecendo essa diferença, uma pluralidade agentes irá alimentar uma nova simbólica suburbana que em muito determinou a leitura da transformação suburbana que a Reboleira, a empresa construtora e administração municipal protagonizaram ao longo de mais de uma década na vila de Amadora e nos seus arredores.

Um produto, uma estrutura de negócio e uma distribuição de rendimentos

Em 1966, à empresa de capital familiar que operava na Reboleira veio irmanar-se uma nova sociedade, de outra escala e natureza, designada *Empreendimentos Urbanos e Turismo J. Pimenta, Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada*. O principal negócio desta sociedade era

edificação e promoção de apartamentos mobiliados e sua administração (Baraona, 1995) – como se viu no capítulo anterior, uma actividade que determinou em muito a feição do grande conjunto residencial da Reboleira.

Este novo negócio tinha como principais destinatários pequenos aforadores que em regra se encontravam distantes dos locais de construção e para quem a empresa estabelecia um atractivo esquema de compra de propriedade urbana. Em associação à aquisição de um ou mais apartamentos, a empresa propunha uma remuneração desse *investimento*. Oferecia aos adquirentes uma *remuneração* do capital investido, que no fundo era composta pelas rendas cobradas aos inquilinos dos apartamentos às quais se subtraía o imposto pago na aquisição, as despesas notariais e de registo e o valor cobrado pela administração da propriedade a seu cargo. Ao adquirir um apartamento à *EUT J. Pimenta* o proprietário beneficiava da administração da propriedade e da sua colocação no mercado de arrendamento. Ao arrendar um apartamento via *EUT J. Pimenta*, o inquilino dispunha de um apartamento mobiliado, beneficiando da limpeza das partes comuns e da manutenção dos dispositivos técnicos – elevadores, iluminação, intercomunicadores, campainhas.

Na Reboleira, o parque residencial administrado pela *EUT J. Pimenta* era objecto de práticas de observação e de controlo sobre o habitat, sobre a casa e os seus elementos. Uma lista detalhada do conteúdo da habitação era assinada e um controlo presencial era regularmente efectuado por funcionários da empresa que realizavam visitas às casas, procurando aferir não só o número de habitantes, como o estado de conservação dos objectos que formavam o recheio. Os estragos ou danos causados na habitação eram cobrados aos arrendatários e os elementos danificados eram substituídos ou reparados pela *EUT J. Pimenta*.⁴¹

De acordo com Francisco Sousa Guerra, engenheiro e sócio da *EMUR – Empresa de Urbanismo e Construções Lda*, a operar na Reboleira Norte no começo da década de '60, um modelo semelhante estava ser colocado em prática nas zonas balneares espanholas: a venda de apartamentos mobiliados que uma vez colocados no mercado de aluguer de *casas para férias* gerava algum rendimento para os seus proprietários.⁴²

⁴¹ Informações prestadas pelos Srs. F e G e pela Sr.^a A em entrevistas concedidas ao autor.

⁴² Informação prestada em entrevista concedida ao investigador.

Em *A Utopia Urbana*, Gilberto Velho (1978 [1972]) faz referência a um modelo de negócio equivalente. O pequeno apartamento, comumente designado no Rio de Janeiro por *conjugado*, composto por sala e quarto conexos, era a unidade de base da edificação de torres de habitação em Copacabana. A compra de um ou mais *conjugados* constituía um meio de obtenção de rendimento imobiliário atractivo para as camadas médias que numa cidade enfrentando uma intensa procura de solo de índole especulativa não podiam mais aspirar nem aceder à compra de um prédio de rendimento.

No caso em questão, o da *EUT J. Pimenta* e da edificação do grande conjunto residencial da Reboleira, este produto era resultante da articulação entre vários negócios complementares nos quais a empresa investia ou participava. Em primeiro lugar, a actividade de construção civil – que progressivamente foi incluindo estudos de urbanização e projectos de engenharia e arquitectura. Em segundo lugar, o grupo havia investido na constituição de um entreposto de distribuição de materiais de construção e na venda de electrodomésticos e de artigos para casa.⁴³ Produzidos numa estrutura vertical, os apartamentos mobiliados exigiam não apenas uma orientação do investimento para a *equação de custos de produção* como também uma estrutura organizacional que incluísse a *força de vendas* e um corpo técnico capaz de lidar com empreendimentos de grandeza superior.

Se pelo lado da oferta habitacional, a *EUT J. Pimenta* articulava diferentes negócios e alcançava economias de escala, pelo lado da procura, o pagamento regular de rendas provenientes de largas centenas de arrendamentos gerava um fluxo de liquidez certamente importante. Permitia à empresa, uma posição forte face ao sistema bancário, dotava-a de uma disponibilidade financeira para o investimento – na carteira de terrenos, na tecnologia construtiva ou na contratação de mão-de-obra – e fornecia-lhe condições de tesouraria eficazes, o que num negócio como a construção civil constitui uma importante vantagem dada a importância que as despesas de curto prazo aí apresentam.

⁴³ Diário de Notícias, 26 de Março de 1973: «J. Pimenta Sarl inaugurou em Talaide o maior complexo industrial de elementos para construção civil na Península Ibérica», Indústria da Construção, n.º 9, ano 1972: «J. Pimenta Sarl – uma organização sólida de nível internacional que prestigia o país».

Na perspectiva dos adquirentes ou dos proprietários dos apartamentos, os custos com a administração corrente da propriedade – deslocações, tempo ou *custos decisionais*, por exemplo – eram transferidos para a *EUT J. Pimenta*. A compra de um apartamento constituía assim um investimento remunerado pela renda mensal, cobrada pela empresa, que lhe subtraía os custos de administração e as despesas correntes de condomínio.

Na perspectiva dos arrendatários, uma habitação *pronta a habitar* significava uma redução das despesas de instalação – isto porque, mobílias variadas e equipamentos como o esquentador, o fogão e o frigorífico eram incluídos no *pacote* residencial concebido para o negócio. Em regra, as despesas de instalação residencial exigem práticas de previsão e de cálculo – ou de outro modo, um *projecto de vida* que autorize esses investimentos – entendendo-se portanto no tempo e atravessando a economia material e simbólica daqueles que pretendem constituir *casa* (Bourdieu, 1990a). Daí que o produto se apresentasse como atractivo, em particular, para aqueles começavam vida em comum. Era-o igualmente para aqueles que na grande cidade se encontrassem em situações de «passagem» (Lévy-Vroelant, 2002: 197) e que procuravam essa forma histórica e comum: o apartamento mobilado, um produto adaptado à mobilidade que simbolicamente traduz a condição de «n'être pas dans ses meubles».

Publicidade nos jornais, na rádio e na televisão

As duas sociedades, a *J. Pimenta, Limitada* e mais tarde a *EUT J. Pimenta sarl*, foram fortemente publicitadas nos meios de comunicação através de anúncios nos jornais diários, na rádio e na televisão. Foi precisamente na televisão que o nome *J. Pimenta* integrou um *spot* publicitário que fez chegar aos dias de hoje o slogan «Pois, Pois... *J. Pimenta*». O investimento por parte da empresa na publicidade televisiva reveste-se neste contexto de especial significado. A programação televisiva diária regular era recente e a curiosidade relativamente à televisão era grande. A emissão diária era reduzida o que conferia a cada uma das rubricas um elevado valor de exposição. Nesta estrutura, o *spot* publicitário e a sua repetição seriam certamente eficazes.

Acresce ainda que a concepção do anúncio que celebrou a expressão «Pois, Pois» esteve a cargo da empresa *Teleparodiantes*, uma agência de publicidade associada aos *Parodiantes de Lisboa*, companhia radio-teatral que emitia diariamente vários formatos de grande sucesso, como o *Graça com Todos*. Em entrevista concedida ao autor, António Gomes de Almeida, que durante a década de sessenta colaborou com os *Parodiantes* enquanto *copywriter* na revista *Parada da Paródia* e na agência de publicidade, recordou o aparecimento deste cliente, a sua orientação comercial e o desenvolvimento do *famoso* anúncio:

«um dia aparece-nos um senhor (...) que se apresentou como construtor civil, que se chamava João Pimenta e que queria fazer publicidade radiofónica. (...) Na época isto era um bocado ousado, um construtor civil vir gastar uns dinheiros que ainda eram largos em publicidade radiofónica não era assim uma coisa muito vulgar (...). Começou a fazer publicidade radiofónica nos programas dos *Parodiantes* e mais tarde quis ainda subir mais um degrau: quis fazer publicidade na televisão (...). Foi graças à publicidade na rádio mas sobretudo na televisão que o J. Pimenta veio a ter (...) grande impacto (...): ele próprio nos dizia isso em conversa. (...) O João Pimenta queria um filme e era um tema um bocado difícil. (...) O que se fazia aí era: *há pr'ái um empreendimento 'não sei quê', três assoalhadas... vista para o mar (...)* – eram coisas muito vulgares (...).»

(António Gomes de Almeida, entrevista concedida ao autor)

Não tendo sido possível recuperar uma cópia do anúncio devido à extinção da *RTC – Rádio Televisão Comercial* e ao não tratamento do seu arquivo, uma aproximação à forma, ao conteúdo e à concepção do *spot* foi obtida através da memória do autor do *storyboard*:

«A situação (era a) de um cozinheiro com aquele barrete típico que ia lá dentro (à copa) buscar elementos para fazer um determinado prato. Então era como se pedisse ao ajudante dele os diversos ingredientes (...). E começava assim: *traz-me o sal – e lá de dentro trazia o sal... Colorau ... e vinha uma vasilha... Pimenta e trazia uma casinha – uma maquete... Portanto o texto era: traz-me o sal, colorau, pimenta, J. Pimenta limitada, por aí fora (...)* mais uma frase de circunstância. E vamos para o estúdio de gravação. (...) Fazia-se primeiro a animação e depois fazia-se o som

(...) O Zé Andrade foi à locação para dar um tom (...) humorístico – o Zé Andrade tinha realmente uma voz um bocadinho especial e muito conhecida – e isso também ajudava ... (...). (Gravámos e percebemos que faltava qual-quer coisa) era preciso meter uma frase qualquer para fazer uma ligação, uma gracinha. Só que num filme publicitário duas palavras *comem* (...) tempo: *Pimenta, J. Pimenta... Pois...* Pois (entoação do slogan) *J. Pimenta...* Pronto!! Foi uma coisa que (...) saiu... que não tem graça nenhuma e que é só para encher e assim ficou. E foi (...) um sucesso. Pegou porque era curto (...) mas pegou também porque por muito mau que seja (um anúncio) se for muito repetido acaba por surtir efeito, nem que seja pela negativa... (...). No próprio *spot* da rádio passámos a meter o *Pois... Pois...* (António Gomes de Almeida, entrevista concedida ao autor) ⁴⁴

Publicitando em três frentes, as *Organizações J. Pimenta* formaram uma poderosa frente publicitária e tomaram de assalto a imprensa escrita. Na Figura 11 apresenta-se um dos muitos formatos publicitários que as *Organizações J. Pimenta* colocavam na imprensa.

Figura 11
Anúncio *Organizações J. Pimenta*

EDIFÍCIO AMADORA
Mesmo junto à estação de Caminho de Ferro ainda dispomos de magníficos andares com 4 e 5 assoalhadas

J. PIMENTA, S.A.R.L.

assegura-lhe sempre um rendimento de 6 a 10%, durante 6 e até 18 anos, à escolha do cliente, garantido por escritura pública.

MATERIAL DE CONTRUÇÃO

Azulejos nacionais e estrangeiros
Material para acabamentos de paredes e tetos. Estrangas e ornamentais. Lajes azulejadas. Tintas e papéis para construção civil. Tudo ao gosto do cliente. Acabamentos, acessórios, vidros, vidros e vidros para estabelecimentos de comércio. **J. PIMENTA, SA** em Anadia no Av. Estremoz, 1000-1000
* em Ovar no Av. D. Maria I.º n.º 20, junto ao mercado de comércio de terra respectivo.
ESTRONGOS: LINDA - Rua do Comércio, 1000-1000 - Tel. 222 10 10 10
LINDA: 222 10 10 10 - Tel. 222 10 10 10

Fonte: Notícias da Amadora (*década de '60*).

⁴⁴ O filme de animação é da autoria de João Martins, cartunista homenageado e recordado por António Gomes de Almeida em <http://www.truca.pt/arquivo/cartunistas.html>, página animada por Luis Gaspar e dedicada aos cartunistas da *Regiscontia*; relativamente à *Parada da Paródia* consultar: http://www.truca.pt/historias_materiai/historias10.html.

Alguns anúncios, no entanto, apresentavam formatos menos comuns, como a coluna intitulada «Reboleira – Amadora» que graficamente surgia com as marcas típicas de uma pequena notícia publicada num diário da capital e cujo título e parágrafo de abertura procuravam inserir-se no fluxo constante de notícias sobre a vila da Amadora. Acompanhe-se então o *engenhoso* anúncio:

«Não se trata de magia. É a realidade. Um facto concreto. Ao pé de Lisboa, a grande urbe, uma pequena cidade cresce ao lado de outra pequena cidade. Trata-se da Reboleira que inspirada no exemplo da Amadora, a mais populosa e progressiva freguesia de Portugal com os seus 130 mil habitantes, se desenvolve cada vez mais. A Reboleira, com efeito, para além das suas condições climatéricas, diferentes de toda a zona, apresenta-se já como majestoso e monumental conjunto urbano através dos seus imponentes edifícios, parques de estacionamento convenientemente estudados, complexo desportivo em plena expansão, centros de instrução e cultura e centro comercial perfeitamente apetrechado com os seus jardins e as árvores em crescimento, a Reboleira proporciona um ambiente que as pessoas de todas as idades procuram para o que não são estranhos dois factos: os fáceis e rápidos acessos e os baixos preços que ali se praticam. J. Pimenta, SARL, tem na Reboleira para venda e alugar, em propriedade horizontal, habitações a preços verdadeiramente inacreditáveis: Apartamentos Mobilizados, desde 130 contos, e andares desde 250 contos de 3 a 5 divisões assoalhadas. Consulte no seu próprio interesse, J. Pimenta, SARL, a maior organização do País na construção civil para venda de habitações em propriedade horizontal: Lisboa – Praça Marquês de Pombal, 15 – 1.º Telf. (...); Queluz – Rua D. Maria I, n.º 30, Telf. (...) e Reboleira – Amadora, Serviço Permanente Telf. (...)» (Anúncio Publicado no Diário de Lisboa, 20 de Julho de 1970).

No discurso publicitário, o grande conjunto – «monumental e majestoso» – plenamente equipado e na proximidade de uma pequena cidade que registava significativo crescimento e mudança urbana, era o entorno de uma hipotética *casa nova*. Porquê desperdiçar a oportunidade que aparentemente tantos têm vindo a tomar para si sobretudo quando o custo do acesso à capital e os valores das rendas em vigor na Reboleira são reduzidos, era a questão endereçada ao público. O grande conjunto residencial era deste modo descrito e anunciado

como *oportunidade*: tanto para os potenciais arrendatários, que se podiam realisticamente *imaginar* como futuros residentes num lugar descrito como qualificado, como para os *investidores* que perante os atributos referidos na publicidade podiam antecipar uma forte procura em alojamento. A estrutura do negócio, o produto e a distribuição de vantagens eram assim vertidos para prática publicitária da empresa, alcançando por essa via uma grande notoriedade. Em seguida ver-se-á como a urbanização dos arredores da Amadora enquanto subúrbio citadino da capital constituía naqueles anos um contexto de oportunidades para uma particular trajectória empresarial no sector da construção – a das *Organizações J. Pimenta*.

Uma trajectória empresarial num subúrbio citadino em mutação

A trajectória empresarial das *organizações J. Pimenta* cruza-se com o curso do território da Amadora num período de forte urbanização e de transformação dos usos do solo no seu interior e na sua envolvente. Tratando-se de um empresa de construção civil e de promoção de habitações, a sua incidência na populosa vila era tripla: de um lado, participava na transformação territorial e na alteração dos usos de solo e assim na recomposição da estrutura da propriedade fundiária, no jogo de interesses entre proprietários e na valorização do solo expectante; de outro lado, alimentava a procura local em bens e em serviços, em informações e em mão-de-obra; de outro lado ainda, e já na perspectiva da economia simbólica, a longa campanha publicitária e as propriedades inscritas nos anúncios relativos aos equipamentos, aos acessos e ao custo de residir no grande conjunto residencial da Reboleira contribuíam para associar as *Organizações J. Pimenta* à Amadora. Estas práticas de transformação material e simbólica do território dos arredores da Amadora conferiram às *Organizações J. Pimenta* presença e permanência no meio social.

Na obra *Sociologie Urbaine*, Raymond Ledrut (1968b) analisa o papel que os grupos de notáveis urbanos desempenham na estruturação da vida citadina. A sua inscrição urbana, salienta o sociólogo francês,

«donne aux groupes les plus stables un rôle et un pouvoir considérables dans les affaires publiques. Ils peuvent, par les relations qu'ils ont nouées et leurs 'connaissances', s'intégrer plus facilement à la vie collective et participer d'autant mieux à la vie publique, surtout dans les petites villes.» (Ledrut, 1968b : 81)

Na Amadora, as *Organizações J. Pimenta* e o seu dirigente integraram o meio económico, a estrutura de classes e desenvolveram processos de elaboração material e simbólica de recursos sociais e urbanos. Num contexto como o da Amadora, a elevada visibilidade de uma marca e de uma organização – para mais baseada num apelido – reforçavam quer a identificação do seu protagonista, quer a constituição do tipo de *relações* e de *conhecimentos* que Raymond Ledrut refere. O facto de as *Organizações J. Pimenta* e do seu dirigente terem como principal actividade a construção civil conferia à sua inserção no grupo de notáveis da Amadora alguma especificidade.

Por um lado, a construção civil implica uma interacção continuada com os detentores do *instrumentos legítimos de ordenamento e produção do território* – ou seja, as autoridades municipais e as instituições do Estado – e implica também alterações na ordem urbana, na estrutura da propriedade, nos usos do solo e no povoamento. Quando a vila da Amadora e os seus arredores eram transformados por uma intensa urbanização e por uma vertiginosa transformação do uso do solo, as actividades da *EUT J. Pimenta* e do seu dirigente adquiriam redobrado efeito na estruturação económica e territorial daquele meio social.

Por outro lado, os «grupos estáveis» constituem uma clientela a partir do contacto continuado com a população, como bem estabelece Ledrut (1968b: 81) que a esse propósito se refere aos médicos e advogados, aos industriais e comerciantes. Constituem igualmente uma *comunidade potencial de acção*, mobilizável pelo próprio grupo e pela população em modalidades variáveis – seja facultando ou promovendo do informações acerca de bens, serviços e relações, seja constituindo variáveis oportunidades de negócio, de trabalho e de relações. Neste plano, os quadros da administração pública e das empresas, os patrões da industria e os dirigentes ou os líderes associativos desempenham importante papel. Acerca da *situação* destes indivíduos e dos «grupos estáveis» no meio social citadino vale a pena seguir um pouco mais detalhadamente a análise de Raymond Ledrut (1968b):

«[la situation de ces groupes] leur offre nombreuses possibilités de contacts suivis avec la population. Ils ont tous plus ou moins une clientèle. Quand leur audience est assez plus large pour déborder le cadre du voisinage, que leur personnalité est assez forte pour être reconnue par leurs pairs, et qu'ils ont certaines responsabilités – dans le cadre des associations et des organisations locales, professionnelles, sportives, etc. –, ils deviennent des 'notables', des personnalités locales notoirement connues et susceptibles d'entraîner des suffrages.» (Ledrut, 1968b : 81)

Foi precisamente enquanto «notável» que o curso da empresa de construção e do seu protagonista – o senhor João Pimenta – se cruzou com a urbanização da vila Amadora no final dos anos '60 do século XX. O alcance deste cruzamento mede-se por exemplo no facto de as suas acções se terem tornado objecto de *suffragio* como indicia a longa entrevista publicada na revista *Foco* (Setembro de 1970) na qual o dirigente do *Grupo Pimenta* pretende responder *ao que se diz* acerca das realizações das suas empresas – nomeadamente, as à época constatadas ausências, quer de alcance social da edificação, quer de *zonas verdes* nos conjuntos residenciais produzidos com a marca *J. Pimenta*.

Outras marcas da integração das *Organizações J. Pimenta* na Amadora são dadas pela imprensa da época. Progressivamente, o *sócio-gerente* das *Organizações J. Pimenta* foi participando em acontecimentos e integrando os círculos dos grandes patrões do comércio e da indústria local, dos proprietários fundiários, dos profissionais liberais e dos quadros da administração pública. A sua presença era notada na organização de encontros de comércio e indústria locais e em comissões de homenagem a personagens políticos. Em 1973 foi eleito presidente do clube *Estrela da Amadora*.⁴⁵

A inserção no grupo dos notáveis da Amadora, na origem realizada pela via económica, foi prosseguida num plano relacional e simbólico

⁴⁵ Gazeta de Coimbra, 18 de Junho de 1970: «O contributo da iniciativa particular no engrandecimento de um concelho»; Diário de Lisboa, 21 de Abril de 1971: «Colaboração intensa de J. Pimenta do Dia do Turista»; O Momento, 30 de Maio de 1970: «João Pimenta é o primeiro sócio de mérito do Clube Recreativo do Bairro Janeiro na Amadora»; Diário de Notícias, 8 de Junho de 1968: «Homenagem ao industrial João Pimenta»; O Século, 13 de Maio de 1973, «O Industrial João Pimenta, presidente do Estrela Amadora»; Diário de Notícias, 14 de Maio de 1973: «Estrela da Amadora reuniu-se em Assembleia-geral e elegeu novos corpos gerentes».

– isto é, em termos de *status* (Weber, 1966 [1920]). Esse processo encontra-se, por exemplo, patente na atribuição de medalhas e honrarias – entre outras, o construtor recebeu a medalha de bons serviços da Câmara Municipal de Oeiras, a medalha de mérito da Associação Académica da Amadora – e nos convites para inaugurações e para o lançamento das primeiras pedras de várias obras.

A relação entre as *Organizações J. Pimenta*, o seu dirigente e a vila da Amadora adquiriu em certos casos grande visibilidade e recortes variados – do ponto de vista *político*, o industrial integrou a Comissão Executiva de Homenagem à Câmara Municipal de Oeiras, intimamente relacionada com a legitimação da governação municipal e nacional da época; do ponto de vista *filantrópico*, o industrial João Pimenta e as suas empresas apoiaram os desalojados das cheias de 1967 e apadrinharam a edificação da Casa do Comerciante da Amadora; do ponto de vista *lúdico*, eram patrocinadores dos festejos dos Santos Populares na Amadora – que à época chegaram a incluir no seu programa a actuação de artistas e agrupamentos musicais em voga e combates de boxe.⁴⁶

A economia política urbana

No final da década de 1960, da *EUT J. Pimenta* participava activamente na «economia política urbana» da Amadora, no sentido atribuído por Max Weber (1984 [1921]) a esta expressão, ou seja, a empresa desenvolve actividades que fazem a cidade enquanto *fenómeno económico* mas sobretudo em actividades que regulavam a própria organização da sociedade cidadina local. Isto porque as *Organizações J. Pimenta* não só se encontravam implicadas produção da propriedade imobiliária, influenciando assim a sua rentabilidade no território da vila da Amadora e dos seus arredores. Através da acção do seu sócio-gerente, intervinham na manutenção e na mudança dos regimes de troca e de produção à época

⁴⁶ Notícias da Amadora, 7 de Dezembro de 1968: «O Ministro da Educação Nacional na Amadora»; Notícias da Amadora, 7 de Novembro de 1968, «Amadora em Festa».

estabelecidos. Manifestações desta implicação na economia política urbana encontram-se, por exemplo, na cedência de um edifício situado no centro da Amadora para as instalações provisórias da secção liceal, no apoio à edificação do Pavilhão da Académica da Amadora, no estímulo ao comércio local realizado através de apoios à abertura de lojas e ainda numa original medida: a criação de uma carreira de camionagem, destinada aos residentes na Reboleira, que realizava ligação entre o grande conjunto residencial e a estação de caminho-de-ferro da Amadora – objecto de contestação por parte da empresa que detinha a concessão de transportes na região e simultaneamente fortemente apoiada pela população e pela imprensa local.⁴⁷

No começo da década de setenta, as *Organizações J. Pimenta* surgem integradas na categoria dos actores que participavam na organização da gestão urbana da Amadora. Consequentemente, a acção da empresa colocava-a em situações de cooperação e de antagonismo com os agentes posicionados na estrutura político-administrativa do governo municipal. Ao reconstituir-se um segmento do curso administrativo do processo de obra do *Edifício Oeiras* acede-se a um tipo de *processo* através do qual a rentabilidade da propriedade fundiária e a autorização construtiva concedida pelo poder público municipal modelavam – e em parte determinavam – a forma urbana produzida no grande conjunto residencial da Reboleira.

O Edifício Oeiras

Em 1970, no vasto estaleiro que era a Reboleira estavam por edificar alguns lotes do primeiro plano – o da *Reboleira Norte*. Um destes lotes era o gaveto formado pelas Ruas Correia Teles e José Pontes, fronteiro ao campo de futebol do Estrela da Amadora. No plano de 1960, aí se

⁴⁷ Rodoviária, Novembro de 1967: «O problema dos transportes na Amadora apreciado na Câmara Municipal de Oeiras»; *Vida Mundial*, 11 de Outubro de 1967: «Prioridade para o interesse público» (comentário à iniciativa de J. Pimenta de criar carreiras para a estação da Amadora a partir da Reboleira); *Diário Popular*, 12 de Fevereiro de 1967: «Deficiências na cidade-jardim» (apoio à iniciativa do construtor).

previa a construção de uma garagem com um piso. Quatro anos mais tarde, dá entrada na edilidade de Oeiras um pedido no qual se propunha a edificação da referida garagem e solicitava-se autorização construtiva para um edifício de seis pisos. Corria o ano de 1968 quando através de um novo requerimento a *Sociedade Empreiteira de Construções Urbanas J. Pimenta* solicita autorização para naquele lote edificar um edifício com 16 pisos *mais cave*.⁴⁸ Meses depois, a solicitação foi reformulada. Pretendia a empresa edificar um edifício de 20 pisos incluindo cave. Este último pedido foi indeferido em Maio de 1969.

Através do processo de obra n.º 1614/68 acede-se a uma parte da discussão realizada pela vereação do município acerca deste assunto. Sob título «cópia de uma parte da acta da reunião ordinária realizada em 16 de março de 1970» encontra-se um documento que inclui quer a transcrição da leitura, realizada nessa reunião pelo presidente do município, de uma carta dirigida à câmara pela *Sociedade Empreiteira de Construções Urbanas J. Pimenta*, quer a subsequente discussão. Relativamente à leitura da carta dirigida pela empresa, pode ler-se:

«As minhas empresas, porque não dizê-lo (?), têm a consciência do contributo que vêm prestando à realização de importantes obras de fomento levadas a efeito no Concelho [de Oeiras] (...). É certo que a Excelentíssima Câmara vem compensando, embora parcialmente, os investimentos de milhares de contos que fazemos em obras de interesse para o concelho, através de um melhor aproveitamento nas construções que realizamos.» (Cópia de uma parte da acta da reunião ordinária realizada em 7 de Fevereiro de 1970, OCP n.º 1614/68, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)

A leitura da carta prosseguia:

«Através de um mais completo entendimento [entre a Administração e o particular que actua em benefício da Administração], no âmbito de uma conjugação de interesses, (...) a Administração verá realizadas obras que jamais poderia efectuar, mormente pelas razões que comprometem a

⁴⁸ Constituinte Processo de Obra autónomo com a referência OCP n.º 2492/69. Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

situação financeira do País, e advém da luta que somos obrigados a travar contra a rapina dos povos que se dizem civilizados, e nos atacam em todos os sentidos, e no nosso próprio território.» (Cópia de uma parte da acta da reunião ordinária realizada em 7 de Fevereiro de 1970, OCP n.º 1614/68, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora).

A proposta da Sociedade Empreiteira de Construções Urbanas J. Pimenta consistia na contribuição para «a mais completa realização» do complexo desportivo do *Estrela da Amadora*:

«Evidentemente que a obra a realizar contribuirá eficazmente para a valorização de uma zona, de mais integrada num conjunto que o futuro Liceu da Amadora e a Escola Comercial enquadram. Mas não pode esta Empresa arcar com o encargo da satisfação das necessidades públicas, sem dar satisfação aos seus accionistas, a quem terá de prestar contas dos seus actos, pois são comerciais os seus objectivos, e não lhe é possível investir em obras de bem fazer todos os seus réditos.» (Cópia de uma parte da acta da reunião ordinária realizada em 7 de Fevereiro de 1970, OCP n.º 1614/68, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)

Desta constatação, a empresa levantava o «problema das com-pensações»:

«Daf a razão pela qual uma vez mais me permito, em nome das minhas organizações, abordar com Vossa Excelência, o problema das compensações, pelas quais aspiramos, de sorte a que, numa permuta de interesses, encontremos a possibilidade de realizarmos a obra pela qual uma grande parte da população da Amadora aspira, sem encargos para o Município e para o clube, que não dispõe de meios para a levar a cabo, mas que jamais deixou de estar de olhos postos na Excelentíssima Câmara a aguardar que da Administração surgisse o auxílio que tornasse possível a conclusão de uma obra que começou com a instalação do parque desportivo no local aonde ainda hoje se encontra.» (Cópia de uma parte da acta da reunião ordinária realizada em 7 de Fevereiro de 1970, OCP n.º 1614/68, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)

E concluiu:

«Propomo-nos, Senhor Presidente, dar realização ao sonho daquele referido clube, sem qualquer encargo para o Município, se a Excelentíssima Câmara encontrar possibilidade de autorizar esta empresa a valorizar a construção do seu Edifício Oeiras com mais três pisos.» (Cópia de uma parte da acta da reunião ordinária realizada em 7 de Fevereiro de 1970, OCP n.º 1614/68, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)

Finda a leitura da missiva, a reunião de Câmara prossegue e a acta refere que:

«Após a leitura da carta referida o Vereador Santos Mattos quis saber se os serviços da Câmara já se haviam pronunciado sobre a pretensão, tendo o senhor presidente respondido que efectivamente já o haviam feito, mas desfavoravelmente. (...) O Vereador Senhor Engenheiro Aranha manifestou discordância da forma como a sociedade interessada pretende resolver o problema, porquanto isso implicará a revogação duma deliberação oportunamente tomada. Disse ainda não lhe parecer correcto estar a revogarem deliberações conforme o interesse dos particulares. (...) A Câmara, continuando a discutir a pretensão da Sociedade Empreiteira de Construções Urbanas J. Pimenta, Limitada e os benefícios que esta se propôs efectuar no campo do Estrela, admitiu a concessão de uma valorização noutra local.» (Cópia de uma parte da acta da reunião ordinária realizada em 7 de Fevereiro de 1970, OCP n.º 1614/68, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora)

A 16 de Março de 1970, o Presidente da Câmara Municipal de Oeiras «declarou indeferido o pedido da firma *Sociedade Empreiteira de Construções Urbanas J. Pimenta, Limitada*, no sentido de lhe ser permitido o aumento de mais três pisos, no edifício 'Oeiras'.⁴⁹ Na perspectiva da produção da forma urbana, a história do *Edifício Oeiras* é elucidativa do processo de densificação dos grandes conjuntos residenciais e de como tal processo resulta de negociações nas quais uma pluralidade de interesses e de exigências, por vezes, contraditórias se combinam.

⁴⁹ Processo de Obra OCP n.º 1614/68, Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

O caso do *Edifício Oeiras* revela como a acção do município estava orientada para a preservação da eficácia da ordem, do seu acatamento e para a recriação de *uma imagem da autoridade*, reafirmada através do indeferimento do pedido e da *abertura* para a autorizar a «valorização» requerida como «contrapartida» da beneficiação do parque desportivo. Revela também como o município e os seus dirigentes procuravam efeitos de legitimação da administração local através da edificação por parte de agentes privados de equipamentos susceptíveis de serem vistos como de interesse geral. Já na perspectiva da empresa construtora, para além da economia da construção e do interesse na maximização da superfície edificada para exploração comercial, estava em causa a manutenção do estatuto de benemerita e do prestígio que lhe era granjeado localmente.

O caso do *Edifício Oeiras* é convergente com as conclusões que Edmond Preteceille (1973) extrai da análise à produção dos *grands ensembles* na qual os *elementos constitutivos* daquele habitat – alojamentos, vias, arranjos exteriores ou equipamentos – surgem definidos pelas regras de funcionamento da fracção dominante do capital a que correspondiam. No caso dos alojamentos, Edmond Preteceille estabelece que a orientação para o lucro nos grandes conjuntos promovidos por capitais privados se traduzia na divisão da operação de edificação em fases, no conformismo arquitectónico do edificado e dos alojamento e numa «camuflagem ideológico-comercial» através da qual os promotores procuravam *eleva*r a aparência do edificado cuja qualidade não era distinta daquela materializada na habitação social (Preteceille, 1973: 152). Acerca das mudanças efectuadas ao longo do processos de construção, o sociólogo francês considera-as como *práticas de ajustamento do programa às possibilidades de lucro*, práticas essas que incluíam a densificação e o aumento do número de pisos nos edifícios. Elementos, como se viu, presentes no caso do *Edifício Oeiras* e na construção e promoção do grande conjunto residencial da Reboleira.

A visita do Presidente do Conselho à Reboleira

Um dos acontecimentos que melhor revela a interpenetração entre a trajectória local das *Organizações J. Pimenta* e o curso da vila da Amadora é a visita do Professor Marcelo Caetano à Reboleira na tarde do dia 8 de

Março 1970. As descrições jornalísticas desse acontecimento são idênticas nos principais jornais da capital, evidenciando o forte controlo sobre a transmissão de informação relativamente ao chefe do governo de então.

A narrativa informativa dava conta da visita do Presidente do Conselho ao Pavilhão da Académica enquanto decorria uma classe de ginástica, à *Creche D. Julieta Pimenta*, benemerita e esposa do senhor João Pimenta, e aos terrenos onde iria ser construído o Liceu da Amadora, doados havia dez anos pelos urbanizadores da Reboleira Norte, o Capitão Leite Faria e o comerciante Silva Garcês. A receber e a acompanhar o Presidente do Conselho estavam os Presidente e Vice-Presidente do Município, o dirigente da Associação Académica da Amadora – Artur Marinho Simões, jornalista e ex-Vice Presidente da edilidade de Oeiras – e o industrial João Pimenta.

Passados alguns dias, a 12 de Março, o jornal *O Debate* oferece uma mais detalhada cobertura do acontecimento, muito mais rica na perspectiva da legitimação política da transformação dos arredores operada a partir do investimento privado orientado para a *habitação para o maior número*. Enaltecendo o empresário, a peça dava conta do encontro entre o governante e o construtor:

«Nas traseiras do edifício, o Sr. Presidente do Conselho (...) observou os terrenos que vão ser objecto de urbanização daquele local até Alfragide (uma distância de cerca de três quilómetros), ouvindo as explicações que lhe foram dadas sobre o desenvolvimento extraordinário daquela zona nos últimos três anos devido em grande parte ao espírito de iniciativa industrial de João Pimenta.» (O Debate, 12 de Março de 1970)

Num contexto em que o curto e o médio prazo constituíam um vector cada vez mais tenso na política habitacional do Estado Novo (Baptista, 1999: 202), as possibilidades de construção massificada de habitação eram seguramente um ponto a favor da governação marcelista. A acelerada ocupação residencial dos arredores da capital constituía um dado demográfico e urbano impar na história deste território e na história de uma cidade que de acordo com os diagnósticos da época enfrentava um grave défice habitacional (Cordeiro, 1970; Baptista, 1999; Nunes, 2007). Daí o interesse político pela acção de um particular *agente metropolitano* – a *EUT J. Pimenta* e o seu dirigente:

«Do industrial João Pimenta o Sr. Prof. Marcello Caetano ouviu também explicações muito interessantes sobre a actividade daquela popular organização, principalmente no que se refere ao fomento habitacional e à promoção turística. Mereceu-lhe particular atenção a citação de dados estatísticos fornecidos por aquele industrial quando sintetizou o seu labor em prol do crescimento da Reboleira, cuja população actual é de 30 mil habitantes para se fixar em 50 mil quando estiver concluída a fase final. Do dialogo travado com João Pimenta, retivemos a seguinte passagem:

- Quantos empregados tem a sua organização? - inquiriu o Sr. Presidente do Conselho.

- Cerca de 2500 empregados, compreendendo operários. Em maquinaria - continuou a responder o industrial João Pimenta - já investimos 15 mil contos.
- E habitações?
- Para este ano estão previstas 1.700 habitações. Mas nos próximos cinco anos esse número há de fixar-se em 8.000 habitações.
- Tem terrenos? - perguntou o Sr. Professor Marcello Caetano.
- Sim, temos os terrenos necessários para tal tarefa. Ao dar esta resposta, o Sr. João Pimenta não ocultou um natural sentimento de orgulho. Não se fizeram esperar as felicitações que foram continuadas quando o Sr. Presidente do Conselho visitou a *Creche D. Julieta Pimenta*» (Debate, 12 de Março de 1970)

Como anteriormente se referiu, no capítulo *Da cidade dos inquilinos à metrópole dos proprietários*, o tema do *défice habitacional* dominava a política de habitação da época. Solo, capital e uma maquinaria industrial apta a produzir grandes conjuntos residenciais eram seguramente importantes na óptica do regime que dificilmente conseguia por cobro à procura de alojamento a rendas módicas tanto em Lisboa como nos seus subúrbios citadinos em rápido crescimento. Importância que se via certamente redobrada quando em variados organismos públicos relacionados com a política de habitação de época, como o LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil, a Federação das Caixas de Previdência - Habitações Económicas (FCP-HE) ou o Gabinete Técnico de Habitação da Câmara Municipal de Lisboa, um considerável número de técnicos e dirigentes reivindicava uma substancial alteração na política de habitação do Estado Novo. No seu entender, esta deveria ser orientada para os agregados domésticos mais carenciados, para a

Fonte: O Debate, 12 de Março de 1970.

política de solos e para a coordenação das respostas ao problema *habitacional* entre os diferentes municípios da *Aglomerção de Lisboa* (Nunes, 2007: 174-180).

Figura 12
Visita do Professor Marcello Caetano à Reboleira

12 DE MARÇO DE 1970
LISBOA
MUNDO DESPORTIVO

O PROF. MARCELLO CAETANO DIALOGOU COM OPERÁRIOS NA SUA INESPERADA VISITA À REBOLEIRA E AMADORA

D e novo Caetano se fez conhecer em terreno de trabalho, visitando a Reboleira, a Amadora, a zona de habitação popular, particularmente o povoado da Associação de Amadores, visitando a casa de João Pimenta, A. B. L.

Na primeira do edifício, o Sr. Presidente do Conselho visitou o terreno de trabalho, observando a situação, o terreno, o povoado, o povoado da Associação de Amadores, visitando a casa de João Pimenta, A. B. L.



também explicações muito interessantes sobre a actividade daquela popular organização, principalmente no que se refere ao fomento habitacional e à promoção turística. Mereceu-lhe particular atenção a citação de dados estatísticos fornecidos por aquele industrial quando sintetizou o seu labor em prol do crescimento da Reboleira, cuja população actual é de 30 mil habitantes para se fixar em 50 mil quando estiver concluída a fase final.

Do dialogo travado com João Pimenta, retivemos a seguinte passagem:

- Quantos empregados tem a sua organização? - inquiriu o Sr. Professor Marcello Caetano.

- Cerca de 2500 empregados, compreendendo operários. Em maquinaria - continuou a responder o industrial João Pimenta - já investimos 15 mil contos.

- E habitações?

- Para este ano estão previstas 1.700 habitações. Mas nos próximos cinco anos esse número há de fixar-se em 8.000 habitações.

- Tem terrenos? - perguntou o Sr. Professor Marcello Caetano.

- Sim, temos os terrenos necessários para tal tarefa. Ao dar esta resposta, o Sr. João Pimenta não ocultou um natural sentimento de orgulho. Não se fizeram esperar as felicitações que foram continuadas quando o Sr. Presidente do Conselho visitou a *Creche D. Julieta Pimenta*» (Debate, 12 de Março de 1970)

A experiência residencial dos habitantes pioneiros

Na edição do *Diário de Notícias* do dia 8 de Março de 1970, a peça dedicada à visita do Professor Marcelo Caetano ao grande conjunto residencial era encimada por uma curiosa declaração da sua autoria – «Tem que se arranjar outro nome para a Reboleira!».

Se sugestão do Presidente do Conselho ia no sentido de *rectificar* a correspondência entre a *forma* e o *símbolo*, a experiência dos habitantes pioneiros da Reboleira e as *cada vez* mais frequentes menções jornalísticas ao grande conjunto abriam entre os dois profunda fissura. Os epítetos jornalísticos aplicados à Reboleira Sul eram variados, porém nada abonadores do grande conjunto: de «caixas-de-fósforos-habitacionais» ao «canteiro de ervas daninhas», passando por «favelas de cimento». ⁵⁰ A forma urbana continuamente inacabada ou mesmo deficitária somava-se a concomitante elaboração de um símbolo do crescimento urbano que vinha transformando os arredores citadinos da vila da Amadora em arredores metropolitanos.

Com o passar dos anos, a Reboleira afastava-se cada vez mais da propagandeada *cidade-jardim*. As condições de apropriação do espaço revelavam-se cada vez mais tensas para os habitantes pioneiros: fosse pelo confronto entre as expectativas que detinham, a agressiva publicidade realizada pelos promotores e o *urbanismo* efectivamente oferecido, fosse pela coexistência social e pela dificuldade que certos habitantes evidenciavam na constituição de uma ordem social local. Cada vez mais, também, o grande conjunto residencial da Reboleira, enquanto forma e símbolo da transformação suburbana de Lisboa, era lido na tensão entre a acção do governo municipal, convocado recorrentemente na imprensa, e as condições da experiência suburbana dos residentes tratadas pela imprensa e relatadas pelos habitantes nas cartas que enviavam à redacções.

A descrição da experiência suburbana na Reboleira não diferia muito daquela elaborada para a vila e para os arredores da Amadora desde o início da década de '60. Os dois grandes conjuntos residenciais tendiam a incrementar a pressão ecológica exercida sobre as redes de infra-estruturação e de transporte e sobre os serviços públicos e os equipamentos. A produção jornalística acerca da Reboleira não fugia ao registo

⁵⁰ Observador, 28 de Setembro de 1973: «Amadora cidade-satélites»; Actualidades, 18 de Abril de 1970: «Nem tudo é bom na Reboleira».

do *dormitório* – ângulo construído havia já alguns anos pelas redacções. Todavia, a Reboleira integrava uma forte e intensa promoção simbólica desenvolvida pelas *Organizações J. Pimenta*. À publicidade desenvolvida na segunda metade dos anos '60 juntava-se a crescente visibilidade que a empresa e o seu dirigente vinham adquirindo na Amadora e no grupo de notáveis da região. A sua notoriedade, de um lado, e os efeitos da sua acção na economia política urbana da vila e dos seus arredores, de outro, inscreviam a Reboleira num campo bem mais alargado. Assim, o grande conjunto residencial da Reboleira constituía uma forma urbana susceptível de polarizar qualidades simbólicas que ultrapassavam em muito o quadro do edificado construído, começando a associar-se não apenas à empresa promotora e construtora como à administração municipal e à regulação do crescimento urbano da Amadora.

Nos anos de estaleiro e de ocupação pioneira, a Reboleira Sul será um fértil terreno jornalístico. As peças jornalísticas revelar-se-ão mais extensas, aproximando-se do formato da reportagem, acolhendo um maior detalhe na descrição e uma profusão de metáforas. Peças que davam conta de um território precariamente equipado, cujo acesso a pé da Damaia ou da Amadora rondava a vintena de minutos, no qual populações diferenciadas e tidas por diferentes evidenciavam uma coexistência tensa. Os residentes no grande conjunto pareciam, aos olhos dos jornalistas e de alguns moradores que às redacções se dirigiam por carta, fazer da transição entre os espaços públicos e privados um «no man's land» (Navez-Bouchanine, 1991).

A noite era precisamente um dos tópicos jornalísticos onde a condição suburbana, a coexistência social e a apropriação dos lugares públicos surgiam recortadas com nitidez. Os jornais davam conta das queixas relativamente a uma alargada gama de ruídos, relatavam episódios que revelavam condições de circulação inseguras, sobretudo no trajecto entre as gares de caminhos-de-ferro da Amadora e da Damaia e o grande conjunto. Na imprensa eram também salientadas certas actividades e condutas nocturnas às quais um fraco grau de legitimidade social era atribuído.⁵¹ Estes traços da *ambiência nocturna* do grande

⁵¹ Flama, 20 de Agosto de 1971: «Reboleira: comboios para quando»; A Capital, 16 de Julho de 1974: «Reboleira desprotegida»; Notícias da Amadora, 25 de Junho de 1973: «Noites atribuladas em zonas da Amadora»; O Século, 28 de Janeiro de 1975: «Dos jardins monumentais à monumental decepção».

conjunto residencial denotam uma coexistência social tensa e revelam como a noite tanto era experimentada como um tempo de liberdade e de deriva ou como um pesadelo.

Um balanço entre as publicitadas promessas da *cidade-jardim* e a experiência residencial na Reboleira foi actualizado numa peça jornalística publicada em 1975. Do contacto com a natureza e da oferta de alojamento num conjunto qualificado, avançava-se para uma descrição baseada no *cimento* e na elevada densidade residencial, pontuada por referências à prostituição e à droga:

«[A Reboleira] cidade que realmente é mas de cimento, desumanizada onde os prédios de muitos e muitos andares são favos de colmeias humanas onde as pessoas são arrumadas como mercadoria barata, desinteressante. A lei do cifrão, do fácil e rápido rendimento a sobrepor-se aos valores do homem-homem. Em lugar dos prometidos jardins e convívio, sítios onde se mercandeja [sic] o amor fácil. Porque a Reboleira (...) tornou-se um verdadeiro 'cashbah', onde a cada esquina e pela noite fora se vende e se compra amor e há solicitações para aviltantes vícios. Na cobertura fácil mas bem enroupada, de sonoras 'boites' onde a prostituição é largamente praticada e sugerida. Perante isto (e muito mais)... Só nos resta perguntar – onde mora o projecto inicial da Reboleira, 'cidade jardim'? Como foi possível mudar tão radicalmente?» (O Século, 28 de Janeiro de 1975: «Reboleira: dos monumentais jardins à monumental decepção»)

Da mudança para a permanência, as preocupações de alguns habitantes relacionavam-se com outros temas como a já antiga *questão do lixo* na Amadora. Um leitor do *Diário Popular*, em carta dirigida ao Director do jornal, descrevia alguns dos efeitos da infestação de ratos, transpondo a presença dessa *população animal* e os seus nefastos efeitos para um novo topónimo para a Reboleira: a *Ratolândia*...

«Senhor Director – Muito se tem dito e escrito acerca dos cuidados a ter com o lixo, portador de numerosas doenças. E os ratos? Aqui na Reboleira, na Rua Eugénio dos Santos, as ratazanas transportam os restos de comida para os mais diversos locais escolhendo de preferência o interior da parte dianteira dos automóveis ali estacionados, destruindo ao mesmo tempo tubos plásticos, correias de ventoinhas e fios de toda a

espécie. (...) Nas garagens de serviço aparecem diariamente dezenas de automóveis com peças danificadas, e os operários de serviço identificam, imediatamente, os seus proprietários como moradores na Reboleira. O cheiro é pestilento e é com repugnância que os empregados retiram os detritos acumulados durante a noite pelos asquerosos bichos. Creia, Sr. Director, representa o desabafo e o grito de socorro de milhares da Reboleira, hoje mais conhecidos como habitantes da Ratolândia. João José Oliveira Ribeiro da Silva, Avenida D. José I, lote 12, 3B, Reboleira.» (Diário Popular 9 de Agosto de 1972: «Ratos na Reboleira», carta de leitor.)

À carta deste leitor, a redacção do Diário Popular acrescentou uma nota:

«N. R. – A estes e outros factos ocorridos na Reboleira se refere também a nossa leitora D. Otília Maria Polónio, residente na Rua D. Dinis, 9 – 3º F. Na sua carta põe em evidência o espectáculo lamentável do lixo espalhado pelas ruas atirado por janelas por «senhoras» que ainda se permitem sacudir os tapetes a qualquer hora do dia, e ainda ao suplício da rataria atraída pelos montes de detritos, causando graves perigos para a saúde pública» (Diário Popular 9 de Agosto de 1972: «Ratos na Reboleira», carta de leitor, nota da redacção)

Nas Figuras 13 e 14 encontra-se bem expressa a condição do grande conjunto residencial da Reboleira enquanto forma e símbolo da constituição do território metropolitano de Lisboa.

Figura 13 «Reboleira: O 'perfume' da 'cidade-jardim'»

Dizem os leitores

REBOLEIRA: O "PERFUME" DA "CIDADE JARDIM" ...

Da nossa leitora sr.^a D. Maria Ofélia Carvelho, residente na Reboleira. Agradecemos a recepção e o comentário.

«Quem alcançou a Reboleira de cidade-jardim, com certeza que não deve ter respirado no jardim a cidade-jardim».

Eu, que faço parte desta (si-

tução de tantos jovens que, pretendendo construir o seu futuro, vêm para a Reboleira, verifico que há uma falta de civismo extraordinária e acontecem casos que não devem ser presenciados por uma descarrega de água «multicolor», que alguém se lembrou de despejar para a rua.

No anteceder, é interessante verificar a situação das vidraças das janelas, sacos de lixo, que vão cair desatradamente em qualquer espaço público.

Os carros que tiverem a infeliz sorte de ficar estacionados ao alcance de certos moradores,

em certa vez, foi uma jovem em adiantado estado de gravidez que vive ao lado do marido e encontra um comissário de grosso militar e ultramarino zona sul, quando se viu assaltada por um indivíduo de aparências respeitáveis, que lhe roubou mais que tarado sexual. Via lá a senhora o facto de surgir ao longe uma terceira pessoa, que se aproxima e pergunta: «Quem quiser magoar a senhora e provocar-lhe uma crise nervosa que não poderá ter sido bastante cedo estado, isto foi há 22 horas, mas uma outra senhora que me viu a fazer um comentário de 11 horas quando os dois não estamos sujeitos a casos tão interessantes».

Tudo isto se passa em pleno século XX e numa «cidade-jardim».

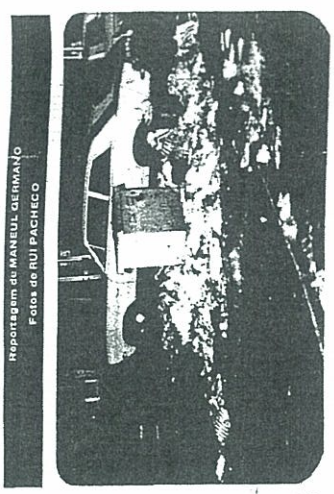
Onde está o erro?

Onde encontramos a solução?

Fonte: Diário de Lisboa, 4 de Julho de 1973, Carta de Leitora.

Figura 14 «Reboleira: as carências de um dormitório»

REBOLEIRA: As carências de um dormitório



Reportagem de MANUELL GERRMÃO
Foto de RUI PACHECO

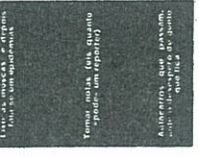
Reboleira, a zona da cidade de Lisboa que se tornou um verdadeiro dormitório para milhares de pessoas, vive hoje em dia uma situação de verdadeira emergência. As condições de vida são tão precárias que se tornou impossível para muitos dos seus habitantes conseguirem manter as suas famílias a flutuar na margem da sobrevivência.

A VERDADE

Grande número de pessoas vivem aqui em condições de verdadeira emergência. As condições de vida são tão precárias que se tornou impossível para muitos dos seus habitantes conseguirem manter as suas famílias a flutuar na margem da sobrevivência.

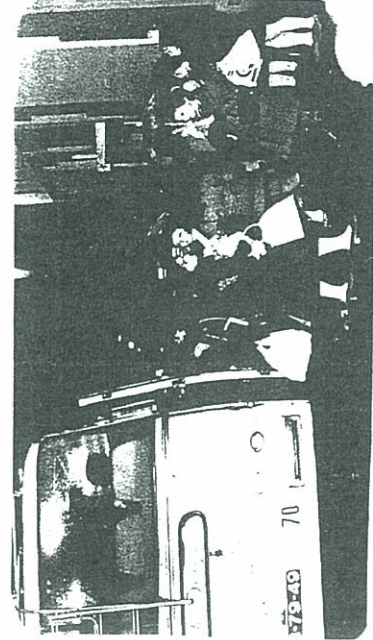


Temas, muita, foi o que...
...praticamente um repatriado



Alimentos que passam...
...por aqui

MANUELL GERRMÃO



Fonte: Diário de Lisboa, 27 de Novembro de 1972.

«Florestas de cimento armado»

Tanto a imprensa como os habitantes pioneiros da Reboleira eram prolixos nas metáforas e metonímias utilizadas para nomear o grande conjunto residencial e algumas das práticas que lhe davam visibilidade como subúrbio metropolitano – «caixas-de-fósforos-habitacionais», «canteiro de ervas daninhas», «favelas de cimento», «terra de índios», «ratolândia» ou «'cashbah' do amor fácil».

No entanto, dentre a variedade de elementos simbólicos à época adstritos àquela forma urbana, um revestia-se de particular significado e alcance: «*florestas de cimento armado*». Seja pelo modo como resumia o urbanismo que se vinha materializando na Reboleira e na Amadora, seja pelo facto de ter sido utilizado na Assembleia Nacional, a 7 de Fevereiro de 1974, pelo deputado Alberto de Alarcão para classificar a paisagem que lhe foi dada a ver num périplo pela zona interior do concelho de Oeiras.

Ao iniciar a sua intervenção na Assembleia Nacional, prèvia à ordem do dia e agendada sob o tópicico «urbanização e vida administrativa e social nos arredores de Lisboa», o deputado da ala liberal dedicava a sua atenção às *formas urbanas* que a *frente avançada da urbanização* assumia no concelho de Oeiras e na freguesia da Amadora:

«Pude começar por ver os loteamentos clandestinos que as pessoas vão fazendo e as barracas que vão erguendo no que foi outrora 'estrada militar', sujeita ao foro, à servidão militar, e como tal no passado respeitada (...) Trepando a cabeços, pude divisar os contornos de quase todo o concelho de Oeiras com outros, nomeadamente Sintra, pelos lados de Queluz. O limite das freguesias bem marcado, as barracas a pulularem em suas franjas. Mesmo sem acessos ou caminhos, transportes, serventias capazes.» (Alarcão, 1974: 515-6)

Mas o foco da intervenção do deputado era a construção privada corrente e a forma urbana que a acção dos urbanizadores e construtores contribuía para compor. Para Alberto Alarcão, o urbanismo praticado na Amadora e nos seus arredores era o das *florestas de cimento armado*:

«Algumas voltas dei (...) pelas zonas urbanas da Amadora e outros aglomerados, a apreciar o urbanismo Florestas de cimento armado (sic)

por todo o lado, quase sem uma nota de verdura ou flores, a lembrar a Natureza. Inumano.» (Alarcão, 1974: 516)

Progredindo para o interior dos conjuntos residenciais, o engenheiro agrónomo e especialista em migrações internas considerava que

«A agressividade dos edifícios e dos pavimentos seria quebrada pelo arvoredo e por grandes relvados, nos quais as flores constituiriam grandes manchas de cor e de alegria. Pôr-se-ia, deste modo, cobro à criação desses grandes aglomerados, onde prédios altos, de arquitectura pobre e de mau gosto, se dispõem, sem graça ou longo de ruas estreitas e de pracetas acanhadas, sem que entre eles se estabeleçam grandes espaços que dêem desafogo» (Alarcão, 1974: 516).

A qualidade dos traçados, a experiência de circulação quotidiana e a *questão do lixo*, tópicos frequentemente abordados na imprensa, eram levantados pelo deputado que, subtilmente, endereçava o problema ao Município de Oeiras:

«E que dizer das ruas da Buraca e da Venda Nova, da Damaia e da Brandão, da Falagueira e de Alformelos, da Amadora e de tantos outros aglomerados de Oeiras interior, algo menosprezados por quem habita voltado para a Costa do Sol e as grandes extensões de Oceano? (...) Para além dos buracos e dos troços por pavimentar, asfaltar ou empedrar, do deficitário saneamento e limpeza e recolha de lixo a desoras – já passava o fim da manhã e ainda os montes de detritos domésticos se estadeavam pela berma dos passeios ou já desfeitos os juncava –, chocou-me o número de automóveis abandonados, carcaças, algumas apenas, que me garantiram ter presença marcada de há muito nessas ruas. Incúria. Desleixo. Abandono.» (Alarcão, 1974: 516)

Na sua intervenção, Alberto Alarcão reivindicava que ao Estado cabia a afirmação jurídica da superioridade dos direitos da colectividade sobre os interesses privados. Para que esse princípio vingasse, defendia o deputado, era necessária a aquisição de terrenos urbanizáveis por parte do Estado. Com o Estado a organizar o crescimento urbano e a ocupação dos arredores de Lisboa, o erário público receberia as eventuais «mais valias» desse processo, o que para Alarcão constituía uma

condição fundamental para a realização de investimentos infra-estruturais e de equipamentos sociais que a vida urbana, no seu entender, exigia e que os territórios interiores de Oeiras não dispunham. O discurso do deputado convergia para o problema do solo. Alberto Alarcão era nesse ponto categórico:

«A transformação dos campos em cidades não é uma actividade que possa ser deixada ao critério dos proprietários dos solos, preocupados apenas em em valorizar o seu terreno.» (Alarcão, 1974: 517)

Ao trazer à Assembleia Nacional uma descrição em muito próxima à dos jornais e à dos habitantes pioneiros dos grandes conjuntos residenciais da Amadora, Alberto Alarcão demonstrava os limites da regulação política do crescimento da cidade de Lisboa para os arredores, por parte do Estado Novo, nos momentos da morfogenese da metrópole de Lisboa e, no limite, a sua intervenção legitimava a longa série de reivindicações dos habitantes.

Se anos antes, o Presidente do Conselho expressava a vantagem em *rectificar* a correspondência entre a *forma urbana* e o *símbolo*, o discurso de Alarcão mostrava como ambos não correspondiam já nem ao projecto urbanístico inicial nem às imagens da *cidade-jardim* propagandeada uma década atrás. A forma urbana construída e a simbólica suburbana entretanto elaborada produziam e reforçavam as penosas condições da experiência residencial dos habitantes pioneiros. Nesta diferença, Alberto Alarcão reconhecia uma ausência: a de uma eficiente regulação do crescimento urbano nos arredores de Lisboa por parte dos dirigentes políticos nacionais e municipais tendo em vista o interesse colectivo.

Dois meses depois da sua intervenção na Assembleia Nacional, o regime desabava, a liberdade de expressão emergia e caminhava-se para a eleição democrática do poder legislativo e dos executivos camarários. No entanto, na Reboleira, o edificado e os problemas na instalação das populações que entretanto foram chegando permaneceriam por muitos anos. Como se verá no capítulo seguinte, à escala de um edifício, o *Lote 25*, a experiência residencial dos habitantes pioneiros da Reboleira será marcada pela crise, seja pelos efeitos da rápida degradação física do edificado e das condições de habitabilidade, seja pela acentuação das qualidades negativas simbólica e socialmente adstritas ao grande conjunto residencial.

CAPÍTULO 9

EXPERIÊNCIA RESIDENCIAL NUM HABITAT EM CRISE. A HISTÓRIA DO *LOTE 25* DA REBOLEIRA SUL (1972-2005)

Em Novembro de 1972, poucos meses antes do *Lote 25* da Reboleira Sul estar concluído, a *EUT J. Pimenta* colocou treze anúncios no *Diário de Notícias*. Todos incluíam fotografias das torres e dos conjuntos edificados pela empresa. As suas frases fortes eram: (i) «Comprando propriedades a J. Pimenta o seu dinheiro valoriza-se – A maior experiência no País na compra e venda em propriedade horizontal»; (ii) «Procura habitação? Deseja rendimento para as suas economias? Os nossos apartamentos proporcionam Rendimento Certo. Habitação confortável e funcional»; (iii) «Apartamentos mobiliados desde 200 contos» – esta última tinha como remate «propriedades para todos os fins: habitação, férias, armazéns, rendimento, indústria, lojas». ⁵² Em todas as peças eram especificadas as localizações dos conjuntos habitacionais. Na área metropolitana de Lisboa, situavam-se na Amadora-Centro, em Cascais, em Paço de Arcos, na Reboleira Norte e Sul. Aos interessados era sugerido deslocarem-se aos locais de construção ou aos escritórios da empresa – um, em Queluz, outro, num endereço mais prestigioso, na Praça Marquês de Pombal, em Lisboa. No lapso de uma década, as *Organizações EUT J. Pimenta* haviam adquirido *escala de actuação* e lograram constituir-se como um *agente metropolitano*, administrando largas centenas de apartamentos. Para além dos vários conjuntos residenciais na metrópole de Lisboa, a firma anunciava oportunidades de negócio no Porto, em Coimbra, na Praia da Rocha e em Luanda.

Nos anos que se seguiram à Revolução de Abril, o parque habitacional gerido pela empresa começa a evidenciar sinais de degradação. A administração a cargo da empresa mostrava-se então incapaz de repor as condições de habitabilidade iniciais. Para se apreender e explicar a experiência residencial no grande conjunto da Reboleira este é um traço fundamental. Será o ponto de partida para este capítulo no

⁵² *Diário de Notícias*, Novembro de 1972, dias 1, 23 e 26 (i), dias 2, 9 11, 27 e 30 (ii), e, dias 1, 5, 16, 18, 25 (iii).

qual se reconstruirá, de um lado, a história do *Lote 25* do grande conjunto residencial da Reboleira Sul e, de outro, a estrutura de relações estabelecidas entre a empresa, os proprietários dos apartamentos e os arrendatários e a sua transformação ao longo do tempo. Assim se obtém uma descrição, quer das etapas e das fases que compõem o destino deste imóvel residencial, quer das condições da experiência quotidiana dos seus habitantes. A reconstrução da história deste imóvel, desde os momentos da sua ocupação pioneira à actualidade, constitui uma via para aceder ao habitat produzido pela *EUT J. Pimenta* situando *socialmente* um sector do parque que a empresa edificou e elucidando as condições da experiência residencial dos seus habitantes.

Procurou-se assim seguir a avisada recomendação de Yves Grafmeyer (1995: 61) para quem o cruzamento entre *histórias de edifícios* e *histórias de habitantes* é frequentemente condicionado por dados singulares e por micro-acontecimentos locais, ambos, em boa parte, aleatórios. Como sublinha o autor:

«Comme dans les approches qui se déploient à une échelle plus fine, il s'agit bien de saisir, mais à un autre niveau d'analyse, l'interdépendance entre ces deux lignes de forces des dynamiques urbaines (les histoires du logement et les histoires d'habitants)» (Grafmeyer, 1995: 66).

Consequentemente, será através da noção de *configuração habitacional específica* – isto é, um conjunto de actividades, de trocas e de formas de relação mantidas e recriadas entre os actores que entre si e relativamente a determinados imóveis ocupam posições económicas, estatutárias e simbólicas diferenciadas – que se analisará curso deste imóvel e as condições da experiência residencial no grande conjunto da Reboleira Sul.

Economia, direito e confiança

Ao longo de cerca de dez anos, a *EUT J. Pimenta* constituiu-se como *agente metropolitano* e estruturou um negócio de promoção e construção em grande escala. Na área de negócio correspondente à

construção, venda e arrendamento de apartamentos, certas «qualificações jurídicas do espaço» (Bourdin, Lefeuvre e Méle, 2006) moldavam as possibilidades e as formas de relação que se estabeleceram e mantiveram entre a *EUT J. Pimenta*, os potenciais proprietários dos apartamentos e os potenciais arrendatários-habitantes.

Boa parte destas relações era regulada pela Lei da Propriedade Horizontal, inscrita no Código Civil através do Decreto Lei n.º 47.344 de 25 de Novembro de 1966 e fixada nos seus artigos 1414.º a 1438.º. Este complexo normativo foi a base sobre a qual se estabeleceram as relações entre os actores implicados neste negócio nos seus momentos iniciais. Como estava então organizada a estrutura do negócio no qual o *Lote 25* e a sua história se inscrevem? Por intermédio da venda, a *EUT J. Pimenta* e os potenciais proprietários constituíram-se como vendedor e comprador, respectivamente. Subsequentemente, pelo facto de ser empresa construtora e de possuir apartamentos nos edifícios, a *EUT J. Pimenta* assumia a posição de *administrador*. Nas relações entre a empresa e os proprietários dos apartamentos, a legitimação desta posição não encontraria obstáculos, seja porque se tratava de uma posição prevista na lei, seja porque do ponto de vista da relação a empresa era percebida, dispunha ou reivindicava para si com sucesso o domínio de uma estrutura organizada de acção especializada na edificação urbana e na gestão de propriedades.

Para mais, a empresa propunha a contratualização de um rendimento – o tal «rendimento garantido» publicitado na imprensa. No fundo, tratava-se de um *juízo*, isto é, a empresa propunha uma *medida de equivalência* entre a compra de um bem imobiliário – considerado como investimento no parque que edificava – e administração desse mesmo bem. Este contrato transformava os proprietários em *quasi-accionistas* ou investidores o que certamente faria nascer entre eles outro tipo de expectativas. Assim, à expectativa de terem realizado uma boa compra, os proprietários esperariam também que a propriedade fosse bem administrada e que o investimento fosse bem remunerado. Era por intermédio do arrendamento, cobrando as rendas aos arrendatários-habitantes, que a *EUT J. Pimenta* obtinha a receita que constituía a base do *rendimento* a distribuir aos proprietários.

As normas do direito – entendidas aqui enquanto regras formuladas – contribuíam para formalizar um conjunto de *papéis*, no sentido sociológico clássico, e um conjunto de expectativas relativamente aquele

habitat e às condutas dos actores intervenientes. Nos contratos celebrados entre os proprietários e a empresa e entre esta e os habitantes, a formação destes *papéis* apresentava uma característica muito interessante: entre os proprietários e os habitantes não havia qualquer ligação directa, sendo a *EUT J. Pimenta* o actor que mediava. Na administração dos imóveis, a empresa estabelecia e reforçava uma *insularização* de papéis, na expressão de Robert Merton (1968: 425-430).

Resultava deste esquema a constituição de dois contextos espaço-temporais aos quais correspondiam dois *role-sets*, no sentido mertoniano da expressão. De um lado, os proprietários distantes dos imóveis e dos apartamentos arrendados, relativamente aos quais a empresa se encontrava encarregue de administrar a propriedade. De outro lado, os arrendatários-habitantes relativamente aos quais a empresa cobrava as rendas e prestava serviços de proximidade. Para além de recursos organizacionais, esta *configuração habitacional* exigia confiança. As relações económicas, jurídicas e sociais que no seio desta configuração se criaram e desenvolveram ao longo do tempo contribuíram para estruturar uma *triade*. Utilizando o vocabulário de J. David Lewis e Andrew Weigert (1985: 968) esta *triade* pode ser entendida «as a collective unit», o tipo de *unidade* relativamente à qual numa perspectiva sociológica a confiança se pode apresentar como uma propriedade *relacional*. Defendem os autores que

«from a sociological perspective, trust must be conceived as property of *collective* units (ongoing dyads, groups, and collectivities), not of isolated individuals. Being a collective attribute, trust is applicable to relations among people rather than to their psychological states taken individually.» (Lewis et Weigert, 1985 : 968)

Por outro lado, à configuração que se encontra na base do caso em análise aplica-se bem o que Georg Simmel (1981 [1909] : 92-139) isolou no problema das relações duais e naquelas com um terceiro – ou seja, a presença de um *terceiro* torna possível acções recíprocas directas e indirectas, relações de maioria/minoria e, sobretudo, relações de aliança ou de oposição.

Ao longo dos primeiros anos de ocupação do edifício objecto desta história, estas relações fundaram e determinaram as trocas entre os proprietários, a *EUT J. Pimenta* e os arrendatários dos apartamentos.

A sua permanência e estabilização conduz a que se a apreenda como uma *estrutura de relações* ou como se definiu no início deste capítulo como uma *configuração habitacional específica* – isto é, um conjunto de actividades, de trocas e de formas de relação mantidas e recriadas entre aqueles que entre si e relativamente a determinados imóveis ocupam posições económicas, estatutárias e simbólicas diferenciadas.

O Lote 25

O Lote 25 da Reboleira Sul foi parte integrante configuração habitacional que se tem vindo a descrever. Na representação gráfica do Plano da *Célula Habitacional da Reboleira Sul* encontra-se assinalado com o número 25 o lote que se situava em frente à gare, separado desta por uma rua e por um terreno de elevado declive. O imóvel apresenta, como já foi referido, 14 pisos compostos por cave, rés-do-chão e 12 andares. Totaliza 174 apartamentos. O esquema de distribuição dos apartamentos nos pisos baseia-se na localização *ao centro* da caixa de elevadores e das escadas, sendo os apartamentos dispostos ao longo de uma estrutura *em cruz* (Figura 15). As habitações apresentam áreas muito reduzidas em apenas duas tipologias: a T0 – incluindo casa de banho, sala-quarto e kitchenette, em cerca de 20 m² – e a T1 compreendendo casa de banho, sala, quarto, e kitchenette, variando as dimensões da sala entre 16 e 20 m², para uma área de 9 m² para o quarto. De acordo com a *Memória Descritiva* do projecto previa-se que no 12º andar se reservasse uma «zona social» dotada de «uma ampla sala de convívio», «instalações sanitárias», «um gabinete» e «um terraço coberto».⁵³ A altaneira posição do imóvel permitiria aos futuros habitantes desafogadas vistas sobre Lisboa, sobre as indústrias da Falagueira, sobre a vila da Amadora ou, ainda, sobre o Castelo da Pena na Serra de Sintra. O Lote 25 começou a ser ocupado em meados de 1972.

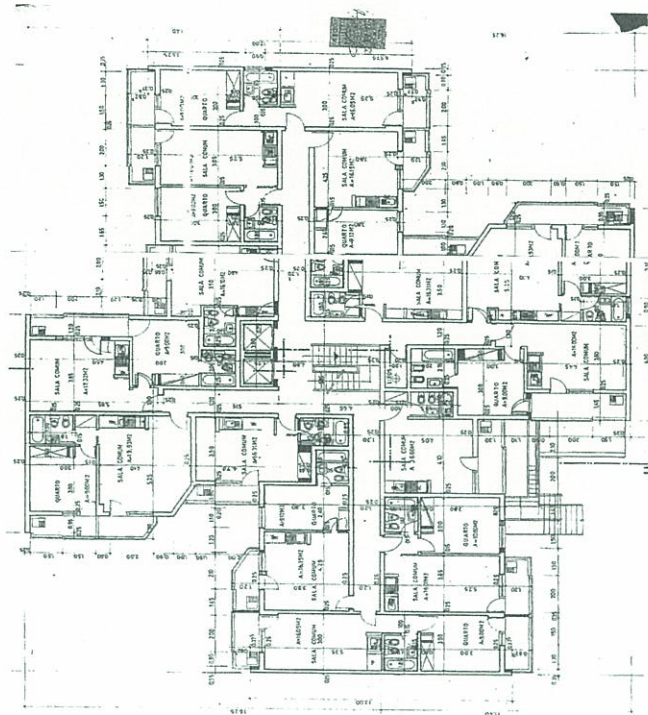
No final de uma conversa mantida com o autor, de forma nostálgica, o Sr. F., um dos quatro residentes actuais do Lote 25 que viveu os momentos iniciais de instalação na ordem habitacional que se descreveu, recorda as condições da experiência residencial naqueles

⁵³ Volume III, do Processo de Obra n.º 278/70, Câmara Municipal da Amadora, Arquivo da Sala de Desenho.

anos – «Era um conforto! Nunca vivemos tão confortavelmente como naquela altura». A expressão indicia a eficácia performativa que a *tríade* de relações estabelecidas entre a empresa, os proprietários e os arrendatários apresentaria à época.

A nostalgia é uma das possíveis figuras de apropriação do espaço recriadas pelos habitantes pioneiros. Do ponto de vista da análise sociológica essa figura de apropriação compõe-se a partir da articulação entre a biografia dos habitantes, a sua carreira habitacional e as histórias dos imóveis onde residiram. A evocação do conforto experimentado – ainda mais, bem localizado no tempo – sugere um *oposto oculto* e permite entrever um processo não confortável de experiência daquele habitat. A história do *Lote 25* confirmará essa hipótese.

Figura 15
Planta do *Lote 25* da Reboleira Sul



Fonte: Processo de Obra n.º 278/70, Câmara Municipal da Amadora

Degradação física e desagregação de uma configuração habitacional específica

A primeira referência oficial à degradação das condições habitacionais do *Lote 25* surge datada de 1978. À época, o território da Reboleira inscrevia-se ainda na circunscrição administrativa do Município Oeiras. É a 21 de Agosto desse ano que a presidência da autarquia recebe da *Comissão de Moradores do Lote 25* um comunicado intitulado «Quem exige o cumprimento da lei».⁵⁴

As Comissões de Moradores eram estruturas previstas na Constituição Portuguesa de 1976 e configuravam um modelo de participação dos moradores nas decisões locais. Na hierarquia jurídica das circunstâncias administrativas apresentavam-se como órgão de representação dos cidadãos situado abaixo da freguesia (Miranda, 1978: 467-470). Criadas imediatamente após a Revolução de Abril de 1974, as comissões haviam sido particularmente activas no concelho de Oeiras e nos bairros da freguesia da Amadora (Zibaia, 2000).

Na Reboleira Sul, as condições de alojamento e de transporte foram objecto de luta por parte dos moradores e das suas comissões. Alguns habitantes do *Lote 25* tinham experiência de participação na comissão de moradores que pretendia a melhoria o quadro de vida local, nomeadamente, a alteração no curso das carreiras de autocarros que efectuavam a ligação entre a Damaia e Lisboa e a activação por parte da CP do apeadeiro da Reboleira.⁵⁵

Numa outra vertente das mudanças subsequentes à Revolução, a *EUT J. Pimenta* foi *intervencionada*. Em 1975, o Estado procedeu à nomeação de administradores. O principal accionista do grupo e presidente da empresa, o Sr. João Pimenta, abandonou o país rumo ao Brasil, destino à época comum para alguns empresários, dirigentes e políticos. Entretanto, a imagem do construtor-promotor foi-se progressivamente alterando. No jornais, uma sucessão de notícias acerca das *Organizações*

⁵⁴ Volume III, do Processo de Obra n.º 278/70, Câmara Municipal da Amadora, Arquivo da Sala de Desenho.

⁵⁵ Diário de Notícias, 29 de Julho de 1974: «Moradores da Reboleira Sul denunciam carências e ventitam soluções», Diário de Notícias, 4 de Dezembro de 1974: «A Comissão de Moradores da Reboleira Sul toma posição quanto as [sic] prometidos melhoramentos».

J. Pimenta concretizava um duplo processo de denúncia. Nos jornais de esquerda, emergia um discurso de acerca de relações ilegais entre o Grupo J. Pimenta e agentes e instituições do Estado Novo e de desvio de capitais em proveito próprio. Nos jornais de direita, o caso era retomado no discurso que se ia produzindo acerca das práticas de destruição do tecido empresarial português levadas a cabo no processo revolucionário.⁵⁶ Em 1977, após regresso do empresário, é instaurado um processo judicial contra o Estado e contra os administradores que havia nomeado.⁵⁷

Diagnóstico, reivindicação e uso do direito

«Após um dia de trabalho, os moradores [do Lote 25] têm de subir a pé os 12 andares do prédio onde habitam: dois elevadores avariados – há 6 meses (...) campanhas e intercomunicadores não funcionam; a limpeza interior é deficiente provocando maus cheiros e abundância de insectos; não existe porteira; a iluminação interior quase não existe.» (Comissão de Moradores, Comunicado de 1978, arquivado no Processo de Obra n.º 278/70)

A Comissão de Moradores do Lote 25 formou-se para agir sobre este estado de coisas. A administração do prédio, atribuída à EUT J. Pimenta, foi contactada. As reivindicações acerca dos problemas dos elevadores, da iluminação e daqueles que se referiam à limpeza das partes comuns foram recusadas – afirmava o comunicado. Foram igualmente contactadas a Junta de Freguesia da Amadora e a Direcção de Fiscalização Eléctrica do Sul, assim como a Câmara Municipal de Oeiras. A resposta

⁵⁶ Diário de Lisboa, 24 de Janeiro de 1977: «Pimenta embolsava, outros desembolsavam»; Tempo, 11 de Março de 1976: «J. Pimenta no Brasil à espera de melhores empreitadas»; Jornal Novo, 28 de Dezembro de 1976: «O activo da Sociedade J. Pimenta ainda hoje é maior do que o seu passivo» e O Dia, de 31 de Julho de 1978, «João Pimenta à espera da desintervenção da sua empresa».

⁵⁷ Expresso, 21 de Abril de 1978: «João Pimenta 'indemnizado' com 94 mil contos»; Expresso, 28 de Março de 1980: «J. Pimenta: 6 meses 'situação difícil' se pagar à Previdência»; O Jornal, 26 de Julho de 1985: «Tribunal duplica multa à empresa de J. Pimenta»; Expresso, 30 de Julho de 1994: «J. Pimenta com buraco de 17 milhões».

geral a este processo de expressão de reivindicações junto de entidades públicas é descrita pela Comissão de Moradores como de «indiferença» – leia-se, negativa. A qualificação jurídica do imóvel – «destinado à venda de apartamentos em propriedade horizontal» – é então utilizada como quadro de acção pela Comissão de Moradores.

A estratégia da Comissão de Moradores baseava-se na convocação por parte dos proprietários de uma Assembleia de Condóminos, o órgão juridicamente competente para eleger e exonerar o administrador e deliberar sobre os modos de alocação das receitas, para aprovar ou vetar os orçamentos elaborados pela administração e regular o uso das coisas comuns e a prestação de serviços de interesse comum. Porém, na contextualização deste instrumento jurídico, a Comissão de Moradores encontrou obstáculos e resistências que eram decorrentes da estrutura de relações entre administração, os proprietários e os habitantes.

Obstáculos e resistências

Obstáculos porque os arrendatários não dispunham de meios para identificar e nomear os proprietários dos apartamentos onde moravam. Apesar de administração apresentar falhas de funcionamento, tudo indicava que a trocas económicas – isto é, os pagamentos das prestações de arrendamento – ainda se realizavam por intermédio da empresa. Os recibos das rendas eram, como haviam sido desde o início, omissos relativamente aos proprietários, indicando apenas empresa. Para os habitantes, os proprietários dos apartamentos continuavam a ser desconhecidos, assim como eram as suas trocas económicas com a EUT J. Pimenta, os termos da sua codificação jurídica ou ainda as expectativas dos proprietários face ao seu investimento e à administração da propriedade.

Para ultrapassar esta situação, a Comissão de Moradores procurou vias de contacto com os proprietários. Através da construção e territorialização de uma rede de moradores no edifício, a Comissão recrutou habitantes que estivessem motivados para a participação no processo, distribuindo-lhes, em seguida, competências de investigação e de mobilização. As primeiras compreendiam a recolha e centralização de informações acerca dos proprietários dos 174 apartamentos dispostos ao longo dos catorze pisos do imóvel. As segundas man-

tinham como objectivo a sensibilização dos moradores acerca dos problemas do prédio e a mobilização para a acção (Sr. F., entrevista concedida ao autor).

Os resultados acabaram por surgir ao longo de um processo interactivo que se desenrolou em variados cenários. Alguns proprietários haviam visitado o prédio e contactado os moradores em circunstâncias anteriores para conhecer *in loco* a tradução material do seu investimento. Alguns funcionários do escritório local da empresa viviam no grande conjunto residencial, eram conhecidos dos habitantes e no contacto informal com os vizinhos residentes no *Lote 25* forneceram-lhe as *coordenadas* dos proprietários.

Os contactos foram realizados e os argumentos da *Comissão* parecem ter sido no mínimo compreendidos pois a quota de 25% de propriedade necessária para requerer uma Assembleia de Condóminos foi atingida. Mas os resultados pretendidos não foram alcançados. A *Comissão de Moradores do Lote 25* deparou-se com resistências por parte dos proprietários e descrevia assim o processo:

«(Tentaram) os moradores, com a ajuda de alguns proprietários conscientes e interessados na resolução dos problemas a realização de uma Assembleia de Condóminos. Não havendo quorum na primeira, realizou-se a segunda que foi adiada para 29 de Setembro, (...) (verificaram) a falta de interesse demonstrado pela maioria dos proprietários, abstendo-se da sua participação nas referidas assembleias, e ainda o protelamento das mesmas para datas tão alongadas.» (Comissão de Moradores, Comunicado de 1978, arquivado no Processo de Obra n.º 278/70)

Uso do direito e denúncia

Nesta relação de forças, a *Comissão de Moradores* fez uso de outro tipo de recurso jurídico: o Regulamento Geral das Edificações Urbanas (RGEU). Face ao impasse e ao conflito de interesses entre os proprietários e a administração, de um lado, os habitantes e os proprietários «conscientes e interessados», de outro, a interpretação das normas relativas à edificação realizada pela *Comissão de Moradores do Lote 25* incidia nas características do construtivas do imóvel e nas práticas de manutenção das suas partes comuns.

O RGEU estabelecia que edifícios com mais de quatro pisos destinados a habitação deveriam contar com porteira. Tal nunca havia acontecido na história do *Lote 25*, pois a *EUT J. Pimenta* não só não inscreveu no projecto arquitectónico habitação para porteira como assumiu a realização das tarefas habitualmente a seu cargo. Contrariamente à tentativa de utilização da qualificação jurídica das partes comuns do imóvel partir da Lei da Propriedade Horizontal, que foi constituída como um quadro de acção orientado para a alterar administração do imóvel e para a acção dos proprietários, a contextualização do RGEU implicava o directamento o município de Oeiras. Isto porque, enquanto quadro normativo de edificação, o RGEU regulava não só as práticas construtivas – fossem elas públicas ou privadas – como as atribuições dos municípios em termos de aprovação de edificações e de fiscalização dos projectos e de obras. Por esta via, a autoridade pública competente era chamada a intervir.

Uma vez mais a contextualização da instrumentação jurídica não resultou. Investida de um direito constitucional – o de representar e organizar a participação dos cidadãos nos processos de decisão à escala local – a *Comissão de Moradores do Lote 25* situava o processo ao nível do interesse colectivo:

«A Câmara Municipal de Oeiras, eleita pelo povo, órgão a quem compete fiscalizar e fazer cumprir o RGEU, não obriga ao cumprimento da lei, mas antes pelo contrário é conivente com a Administração e Proprietários.» (Comissão de Moradores, Comunicado de 1978, arquivado no Processo de Obra n.º 278/70)

Afirmada a conivência, a *Comissão de Moradores* permitia-se em seguida concluir que o *Lote 25* se encontrava numa situação de «total abandono», agravada pelo «desinteresse das Autoridades Oficiais». A interrogação, ou melhor, a denúncia, que a seguidamente se transcreve sintetiza o argumento utilizado no Comunicado da *Comissão de Moradores*:

«quem faz cumprir a lei? / a quem serve a lei? / aos prevaricadores?!»

(Comissão de Moradores, Comunicado de 1978, arquivado no Processo de Obra n.º 278/70, em maiúsculas no original)

Num primeiro momento, a Câmara Municipal de Oeiras optou pelo arquivamento do comunicado e por oficialar a *Comissão de Moradores do Lote 25* transmitindo-lhe a informação de que a solução dos problemas expostos não se inscrevia na esfera de competências do Município.⁵⁸ No entanto, num segundo momento, o Município realizou uma interpretação à legislação concluindo que as «deficiências apontadas [seriam] da responsabilidade dos proprietários, podendo os inquilinos recorrer aos tribunais na hipótese de aqueles não procederem à sua resolução».⁵⁹ Tal informação foi transmitida à *Comissão de Moradores* que nunca chegou a tentar a via judicial proposta. Da protelada Assembleia de Condóminos não há registos. A degradação física do imóvel continuou e a configuração habitacional que anos antes era consensual era agora atravessada por clivagens e por conflitos.

A reputação do habitat e a adaptação à inabitabilidade

Decorridos dois anos, no final de 1980, o sentido das referências à degradação do estado das partes comuns do *Lote 25* não se alterou. O diagnóstico exposto pela *Comissão de Moradores* em 1978 foi detalhadamente actualizado numa reportagem publicada no semanário *Tal & Qual* – um popular *tablóide* recentemente lançado.⁶⁰

Reportando-se a Novembro de 1980 e ocupando a totalidade da terceira página, uma reportagem assinada sob pseudónimo constitui um suporte de informação importante relativamente à história do *Lote 25*. O estado das partes comuns do edifício é o pano de fundo do texto jornalístico, pontuado por pequenas histórias insólitas da sua ocupação e por breves referências à administração, aos proprietários e aos

⁵⁸ Nota Interna da Câmara Municipal de Oeiras, datada de 22/08/1978 e inserita no Processo de Obra 278/70, vol. III.

⁵⁹ Nota Interna da Câmara Municipal de Oeiras, datada de 29/08/1978 e inserita no Processo de Obra 278/70, vol. III.

⁶⁰ *Tal & Qual*, 29 de Novembro de 1980: «Sangue nas escadas, fogueiras no hall, droga no telhado».

habitantes. Antes de se regressar ao fio história e da análise, um breve desvio ao contexto e ao texto.

Em Portugal, a passagem dos anos setenta para os anos oitenta foi uma época de crise económica, assistindo-se a um aumento da inflação e das taxas de juro. Nas *Organizações J. Pimenta*, a situação económica era certamente marcada pelo passivo antes diagnosticado e pela disputa judicial. As marcas de prestígio e de poder das *Organizações J. Pimenta* sofriram uma erosão progressiva. O escritório na Praça Marquês de Pombal fechou. A publicidade, anteriormente intensiva e agressiva, restringiu-se a formas mais económicas como os *outdoors*. Um dos recursos centrais do negócio – o ficheiro de proprietários-investidores – foi fragmentado. Alguns ex-funcionários da empresa criaram agências de administração de propriedade urbana procurando manter os antigos clientes da empresa. Algumas dessas agências localizaram-se nos conjuntos edificados pela empresa e a Reboleira não foi excepção.

Na história do *Lote 25* e na estrutura de relações entre a administração do imóvel, os proprietários e os habitantes, a reportagem publicada no *Tal & Qual* constitui um acontecimento muito significativo. Ao expressar publicamente a degradação do imóvel, a reportagem incide na imagem de si dos actores que com ele formavam um habitat. A peça jornalística e o seu conteúdo participam na formação de imagens e contra-imagens do imóvel e dos seus residentes, imagens essas susceptíveis de reconhecimento. Em suma, trata-se de uma forma de *construção* influente na reputação do habitat e dos actores, nas expectativas recíprocas que desenvolviam e na produção de confiança no habitat.

Sangue nas escadas, fogueiras no hall e droga no telhado

«Vidros partidos, elevadores estragados, campainhas inoperacionais, escritos 'revolucionários' nas paredes, choro de crianças e penetrante mau cheiro». A abertura da referida reportagem fornece o ponto de partida para uma *viagem ao fim do Lote 25*. Sobre a entrada do prédio eram apresentados os relatos dos habitantes sobre «fogueiras e ocupação nocturna» e sobre o facto de «as caixas de correio [serem] constantemente violadas». A alguns metros da entrada situavam-se os elevadores, inoperantes «há três anos». «As [suas] portas têm os vidros

partidos e o escuro do poço pode ser uma tentação para as crianças do prédio», alertava o repórter.

Nas escadas e corredores «o lixo abunda» e os «os tanques de lavagem de roupa atravancam os corredores (...) sem luz». Histórias insólitas como a de um homem ferido cujo sangue ficou semanas nas escadas ou a de um outro que foi visto a sair do prédio nu indo-se vestir na cabina telefónica em frente são referenciadas na reportagem. As escadas eram palco de assaltos: as lâmpadas eram frequentemente destruídas ou roubadas para facilitar a prática do roubo no interior do prédio. Não eram apenas os habitantes a serem assaltados, também os «mini-apartamentos» o eram: «em doze meses, quatro» e a maioria deles apresenta nas portas «fechaduras (...) a duplicar», sublinhava o repórter.

No terraço, «barraca[s] de madeira» constituíam abrigo nocturno para consumidores de drogas. As obras no último piso da torre não chegaram a ser concluídas, tendo sido apenas colocada uma cobertura em betão. O espaço que ao nível do projecto seria composto por sala de convívio, bengaleiro, gabinete de administração e terraço ficou assim disponível para formas de apropriação local.

A reportagem também caracterizava os residentes no imóvel. *A população jornalisticamente construída* era ampla.⁶¹ «Todos os cre- dos, gostos e profissões» estavam representados, declarava o repórter para em seguida referir que no imóvel residiam

«trabalhadores da construção civil, tipógrafos, escriturários, médicos, advogados, oficiais das forças armadas, estudantes, um ex-agente da Polícia Judiciária, desempregados, comerciantes, mulheres postas por conta de outrém, prostitutas, dançarinas dos cabarets lisboetas...» (*Tal & Qual*, 29 de Novembro de 1980: Sangue nas escadas, fogueiras no hall, droga no telhado)

O campo semântico então utilizado para descrever o *Lote 25* compreendia os termos «fantasmagórico», gerador de «sensações de

⁶¹ A noção de *população jornalisticamente construída* é utilizada como precaução interpretativa. Importa ter em conta que, em contextos nos quais a reputação dos actores seja ou pareça duvidosa, os actores que se constituem como fonte jornalística produzem — ou tentam produzir — efeitos de reacreditação ou de neutralização de processos sociais mais vastos, como o processo de estigmatização.

medo», «inseguro», «desconfortável», um local onde «o impossível acontece diariamente», «o sinistro lote 25 da Reboleira Sul». Protosociologicamente, a observação e os relatos obtidos pelo repórter conduziam-no à constatação: «toda a gente desconfia de toda gente». Concluiu o jornalista: «cada um cuida de si». As contra-imagens propostas na reportagem, as de uma norma habitacional pequeno-burguesa, geradora de segurança, caracterizada pela limpeza e pelo conforto eram curiosamente aquelas que os habitantes pioneiros nostalgicamente recordavam dos momentos iniciais da ocupação do *Lote*.

Modos de adaptação à inabitabilidade

O texto da reportagem do *Tal&Qual* permite igualmente reconstituir algumas das propriedades das relações mantidas entre os participantes na configuração habitacional do *Lote 25*, sobretudo através da menção que aí é feita às acções, intenções e justificações que os actores que se relacionavam com o *Lote* avançaram ao repórter. Dos habitantes, «um pequeno grupo (...) está a fazer esforços junto da Câmara da Amadora para que esta (...) promova a recuperação do prédio através do seu Fundo para Imóveis Degradados»; outros abandonavam o lote pois «a maioria dos apartamentos (muda) de mãos com frequência a troco das institucionalizadas indemnizações directas ao inquilino que detém a chave».

Os proprietários, «na generalidade dos casos (...) estão a milhas da identidade dos seus inquilinos, (e) também não dão mostras de se preocupar muito com isso». E, por último, acerca da administração afirmava-se na reportagem que «J. Pimenta (...) fez nova tentativa junto dos proprietários, mas o dinheiro continuou a não aparecer, pois os senhorios queixam-se de que não vale a pena continuar a investir num prédio cujas rendas são tão baixas».

Através da história deste imóvel e da reportagem do *Tal&Qual* a acção da Empresa *J. Pimenta* indicia um processo de *cooling-out* (Goffman, 1962). Por *cooling*, Goffman designa um tipo de processo através do qual transformações no papel social dos indivíduos e nas imagens de si são intencionalmente facilitadas por outros. Por *cooling-out*, o autor designa uma dimensão do processo de socialização que diz particularmente respeito quer a indivíduos que atravessam mudanças de identidade ou de

papel social, quer a outros que facilitam aqueles processos e que assim facilitam aos primeiros modos de adaptação ao insucesso, à frustração das suas expectativas ou à reorganização do seu sentimento de perda.

Neste quadro habitacional fisicamente degradado e nesta *tríade* de relações este modo de agir cabia à *EUT J. Pimenta*: pela gestão dos arrendamentos e das partes comuns do *Lote* lhe estar atribuída e, fundamentalmente, por ter constituído os proprietários em quase-investidores. Neste sector das relações são desconhecidos os processos intentados ou efectivamente concretizados pela *EUT J. Pimenta* para *arrefecer* os proprietários. Mas, compreende-se bem a forma e o sentido da afirmação de que os senhorios se queixavam de que não valia a pena continuar a investir num prédio cujas rendas eram tão baixas. Através desta afirmação a empresa procedia ao *cool-out* dos arrendatários, procurando facilitar a sua adaptação ao insucesso, matizar a frustração das expectativas, prevenir eventuais reivindicações junto dos proprietários, da empresa ou dos poderes públicos e reorganizar o sentimento de perda dos residentes face às condições de habitabilidade iniciais.

Margens

No começo dos anos oitenta, as trocas que anteriormente decorriam entre os proprietários, a administração e os habitantes parecem ter-se reduzido ao mínimo. Para a administração, a gestão das propriedades processar-se-ia em condições mínimas e precárias. A rentabilidade da operação surge como uma incógnita face à condição financeira da empresa repetidas vezes descrita como em crise. Para os proprietários, a manutenção dos arrendamentos constituía fonte de receita, todavia, desconhecem-se os seus custos. O edifício degradava-se rapidamente e as possibilidades de venda num mercado de compra de casa própria não seriam muitas. Tudo isto num contexto de crise económica.

À margem. Parece ser essa a condição dos habitantes do *Lote 25* em finais de 1980. Nem os proprietários nem a administração apresentavam a intenção de no curto prazo restabelecer as condições de habitabilidade iniciais. Os regimes jurídicos da propriedade horizontal e do arrendamento urbano apresentavam-se-lhes inoperantes. O pedido para a intervenção do poder municipal fracassou. A degradação sócio-ecológica

do habitat acrescia a projecção jornalística de um *estigma residencial* sobre o imóvel e sobre os seus moradores.

À margem. Quer do sistema de trocas orientado e estruturado pelos interesses economicos e pelo lucro, quer dos dispositivos jurídicos cuja formatividade se tinha entretanto apagado, quer ainda da norma residencial pequeno-burguesa tida como geradora de segurança, portadora de salubridade e evocativa de conforto. Aos habitantes do *Lote 25* restava mudar de casa, adaptar-se ou tentar uma vez mais a obtenção de apoio por parte do município.

Mudança na configuração habitacional e regeneração física do imóvel

Em 1981, os habitantes anteriormente mobilizados na *Comissão de Moradores do Lote 25* e nas tentativas de obtenção de apoio do Município da Amadora através do Fundo para Imóveis Degradados criaram a *Administração do Lote 25*: um órgão de natureza jurídica, com o estatuto de «Entidade Equiparada a Pessoa Colectiva». ⁶² Em seguida, os *habitantes-mobilizados* abriram duas frentes negociais. Através de negociações com a Câmara Municipal da Amadora obtiveram a garantia de um empréstimo de cerca de seiscentos mil escudos para o fecho do acesso ao 12º piso e a para reparação dos elevadores. ⁶³ O processo parece aproximar-se da constituição de um interlocutor e de uma organização que pudesse encetar relações formais com os proprietários e com as estruturas municipais através de meios e modelos de acção jurídicos. Ao mesmo tempo, em relação aos proprietários e a partir dos recursos criados para as Assembleias de

⁶² A expressão citada encontra-se Volume III, do Processo de Obra n.º 278/70, s.p. Trata-se de um estatuto jurídico que é próximo à figura da *Associação*. Prevê a redacção de estatutos e enunciação de finalidades. Obriga à formação de um conselho fiscal e de um órgão de direcção. Estipula direitos e obrigações dos membros (Código Civil, Artigos 157º a 166º). De acordo com Rosendo José (1982: 98), especialista em direito civil e no regime da propriedade horizontal, este estatuto é juridicamente considerado como muito semelhante às administrações de condomínios.

⁶³ Volume III, do Processo de Obra n.º 278/70. Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

Condóminos de 1978, os habitantes mobilizados propuseram-lhes que a administração do imóvel fosse atribuída à recém-criada *Administração do Lote 25*. A assunção desta posição era juridicamente possível pois o Código Civil estipulava que nomeação da figura do *administrador de condomínio* é originária do órgão *assembleia de condóminos* – ou, em sua ausência, de nomeação judicial. Portanto, dentro do quadro jurídico da propriedade horizontal cabia à assembleia de condóminos nomear a administração e de entre as figuras que poderiam assumir aquele órgão encontrava-se a da *entidade equiparada a pessoa colectiva*.

Liminarietàade e confiança

Nestes momentos de incerteza e de uma possível mudança na configuração habitacional do *Lote 25*, a condição do imóvel e dos seus habitantes pode ser percebida como liminal – no sentido que Victor Turner (1974) atribui a esta expressão. Para o autor, os ritos de passagem pressupõem a retirada dos participantes dos tempos e dos espaços normais colocando-os numa esfera *liminal*, expressão sua, esfera que serve de *lugar de transição* onde as expectativas normativas são suspensas permitindo aos participantes a tomada de novos papéis sociais e a progressão para novos estatutos sociais. De sublinhar que a análise de Victor Turner não tem como objecto preferencial sociedades funcionalmente muito diferenciadas. Não obstante, como sublinha Adam Seligman (1997: 45), o conceito presta-se a uma heurística da confiança e da passagem.

A proposta realizada pelos habitantes mobilizados na *Administração do Lote 25* implicava uma transição na administração e a assunção por parte dos habitantes de um novo papel numa estrutura de relações que também se alterava. Alguns arrendatários-habitantes poderiam vir a assumir um novo papel, o de administradores.

Na passagem de uma administração a outra, a qualificação jurídica *entidade equiparada a pessoa colectiva* assumia particular importância. Investia e revestia juridicamente os habitantes participantes que a partir daquele estatuto deveriam organizar-se de acordo com regras formuladas e mobilizáveis num possível escrutínio das suas acções. Uma vez inscritos no quadro jurídico da Propriedade Horizontal, enquanto administradores, a sua acção nas partes comuns do lote – fundamental-

mente, definir usos – viria a depender da aprovação dos proprietários constituídos em Assembleia de Condóminos.

Nesta situação, os estatutos jurídicos dos actores – *entidade equiparada a pessoa colectiva*, *administração* e *assembleia de condóminos* – definem quer um conjunto de possibilidades de acção e de expectativas, quer mecanismos de controlo. Face às relações que durante os primeiros dez anos de ocupação do imóvel haviam estruturado as condições de habitabilidade do imóvel, a codificação jurídica dos habitantes-mobilizados constituía uma importante contribuição. Por um lado, contribuía para reduzir a incerteza, favorecendo assim a aceitação por parte dos *proprietários-condóminos* da proposta endereçada pelos *habitantes-mobilizados*. Por outro lado, a sua natureza jurídica e a sua integração no condomínio e no seu universo de regras e de controlos colocava a sua acção sob escrutínio colectivo.

A um outro nível, a condição *liminal* dos habitantes e do imóvel contribui para tornar sociologicamente observável a confiança: a meio caminho entre os recursos jurídicos civis – *entidade equiparada a pessoa colectiva*, *administração*, *condómio* e *condómino* – e a possibilidade concreta de um acordo entre os proprietários e os habitantes-mobilizados; entre os comportamentos e as expectativas normativas associadas aos *papéis sociais* e o controlo social. Uma certa convergência é aqui obtida com a análise de Adam Seligman (1997) para quem a confiança (*trust*) está situada nos *interstícios do sistema social*:

«Trust then may come to exist at system's limit, at the interstices of system, in that metaphorical space between roles, that area where roles are open to negotiation and interpretation» (Seligman, 1997 : 27)

Nas circunstâncias de degradação do habitat e de ruína da estrutura de relações entre a empresa, os proprietários e os habitantes, a proposta foi aceite e seguiu a via jurídica estabelecida.

Renovação das relações de troca e recuperação física do imóvel

A reparação dos elevadores e o gradeamento do acesso ao terraço foram das primeiras acções encetadas pela *Administração do Lote 25*.

Seguiram-se-lhes outras como a definição de horários de funcionamento dos elevadores e um regime de *funcionamento a pedido* dos habitantes para ocasiões extraordinárias, a introdução de pequenas alterações sua configuração tecnológica, a elaboração de esquemas de recolha de lixo e a organização de práticas de limpeza, o fecho nocturno da porta da rua. Em conjunto, estas acções recortam um processo experimental e progressivo de imposição de normas de utilização das partes comuns do edifício.

Estas práticas, protagonizadas pela *Administração do Lote 25*, indiciam que entre os proprietários e a recém formada administração do condomínio se negociaram objectivos e prioridades, meios e modos de acção. Práticas que também sugerem que uma renovação das relações de troca e uma reelaboração de expectativas se foi processando longo do tempo. Na renovada configuração habitacional do *Lote 25*, a administração parece ter constituído uma espécie de *capital simbólico*, mobilizável, testável e acumulável na gestão das partes comuns do imóvel. A sua emergência revela uma renovação das actividades, das trocas e das formas de relação entre os proprietários-condóminos e a administração formada por habitantes-arrendatários – um elemento crucial na dinâmica desta configuração habitacional.

«(Uma) modesta administração» colocada à prova

Em Outubro de 1988, dez anos após o Comunicado da Comissão de Moradores enviado à Municipalidade, uma nova troca de correspondência entre os habitantes do *Lote 25* e a autarquia ocorre. Na carta enviada à Presidência do Município expressam-se novos termos, argumentos e formas de perspetivar os problemas do imóvel e possíveis soluções. Até o suporte da comunicação apresenta características distintas quando comparado com o comunicado de 1978. O papel é timbrado, apresenta o número de registo notarial da entidade equiparada a pessoa colectiva, a sua morada é indicada.⁶⁴

A argumentação apresenta sinais de uma formalização técnico-jurídica mais avançada. Ao nível da forma, joga na «língua jurídica» e «na retórica da impessoalidade e da neutralidade» (Bourdieu, 1986:

⁶⁴ Volume III, do Processo de Obra n.º 278/70. Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora.

215). Ao nível do conteúdo, baseia-se na envergadura do imóvel – 174 apartamentos –, no número aproximado de habitantes – cerca de 400 – e na análise aos meios financeiros da administração, considerados insuficientes para fazer face, uma vez mais, aos elevadores avariados.

Os elevadores, um «elemento vital» do prédio, como sublinhava a administração, encontravam-se avariados e nesse estado «não só original[va]m enormes transtornos à grande maioria dos locatários como alguns casos (pessoas idosas, doentes, inválidos etc.) impossibilita[va]m para e simplesmente que os mesmos se [pudessem] deslocar de suas casas.» (*Administração do Lote 25*, 1988, Carta arquivada no Processo de Obra n.º 278/70).

A ordem técnica da designação mantém-se dominante:

«Efetivamente, durante o mês de Julho, aconteceu o imponderável de se queimarem, no curto espaço de uma semana, os motores dos dois elevadores do prédio. Desprovido de um dos seus elementos vitais (os elevadores), a situação tornou-se grave e até caótica, dado esta administração não estar preparada financeiramente para enfrentar as súbitas e elevadas despesas que avarias desta natureza comportam. Solicitando com a urgência devida o orçamento para a reparação de tão graves e dispendiosas avarias, a empresa de Assistência Técnica e Conservação de Elevadores (...), que nos assiste logo nos apresentou o respectivo orçamento.» (Processo de Obra n.º 278/70)

A administração do condomínio acordou com a empresa a reparação global, negociando para o curto prazo um arranjo provisório e de urgência suportado pelo forencedor – ou seja, a administração obteve um crédito para a resolução temporária do problema dos elevadores. Descrevendo o gesto da empresa como «de boa vontade e solidariedade», a administração dirigia-se ao Município referindo que as despesas orçamentadas eram «incomportáveis para (a) modesta administração» que não dispunha de «potencial económico que (...) (permittede), no momento presente, colmatar a grave situação que se instalou». Um pedido era então formulado:

«A concessão de um empréstimo por parte da Câmara Municipal da Amadora que possibilitasse a reparação efectiva dos dois elevadores permitindo o pagamento da dívida actual à firma (...), bem como

a possibilidade de podermos dispor dos dois elevadores a funcionar simultaneamente, o que evitaria, por certo, grande parte das avarias que se verificaram (e verificam)» (Processo de Obra n.º 278/70).

Como prazo de pagamento é proposto um período de seis meses. No final do mês de Novembro de 1988, os termos finais do empréstimo são contractualizados: o valor da reparação e o prazo de pagamento, 6 meses, em duas prestações iguais. Em 27 de Março de 1989 o empréstimo foi concedido.

Das partes comuns e da propriedade

Ainda hoje os elevadores constituem um problema para os habitantes do *Lote 25* e para a administração do condomínio. Um dos dois elevadores da torre encontra-se encerrado, sendo apenas utilizado em situações de necessidade acordadas com os habitantes. Numa das visitas realizadas ao prédio, o *Administrador do Lote 25* convidou o autor a observar a *sala das máquinas* para orgulhosamente lhe mostrar a renovação tecnológica realizada. Noutras visitas, a porta da rua em bom funcionamento, as caixas de correio cuidadas, as paredes e os tectos das escadas e dos patamares pintados, o chão limpo, a sinalética, os planos de emergência do edifício e os extintores afixados por andar foram os objectos eleitos pelos membros da *Administração* para evidenciar o seu trabalho.

Tal como se referiu anteriormente, a administração do condomínio gradeou os acessos ao antigo terraço. Progressivamente, foi ocupando o piso e realizando uma partição do espaço. Primeiro, criando um gabinete e uma sala de reuniões para a sua actividade e para atendimento aos locatários e proprietários; depois, dividindo o espaço em arrecadações que presentemente aluga a habitantes do prédio e a comerciantes das redondezas. No terraço do 11.º andar, está instalado um *contentor tecnológico* de uma empresa de telecomunicações móveis que aluga aquele espaço. Estas acções inscrevem-se numa lógica de obtenção de receitas que a administração do condomínio correntemente utiliza para pagar os serviços de uma funcionária de limpeza — devidamente

inscrita nos sistemas de segurança social, sublinha o *Administrador* — e que futuramente prevê aplicar no arranjo exterior do prédio.

A partir do começo dos anos noventa, os proprietários começaram a vender os apartamentos e a estrutura de distribuição da propriedade no *Lote 25* começou a alterar-se.⁶⁵ Alguns arrendatários compraram as casas onde viviam. Em 2005, dos cento e setenta e quatro apartamentos que compõem o *Lote 25*, cerca de metade era propriedade de habitantes. O *Lote 25* foi integrando o parque de alojamentos *propriedade de um ocupante* que cresceu significativamente nas décadas de oitenta e noventa do século xx na metrópole de Lisboa.

Nas semanas que antecedem as Assembleias de Condóminos, a *Administração do Lote 25* coloca à disposição dos proprietários procurações *standard* que devidamente preenchidas e atempadamente enviadas para a administração delegam os votos na mesa. Frequentemente, relata o *Administrador*, a mesa dispõe de um total de «credenciais» superior à metade dos condóminos. O termo utilizado, «credencial» — que dá crédito, que forma boa reputação, que dá autorização para despesas — é um indicio de como a confiança é nomeada e representada no quotidiano do imóvel e na configuração habitacional que se analisou.

Numa metrópole de proprietários, as dívidas aos condóminos fazem necessariamente parte das relações entre proprietários e administrações. O *Lote 25* não é excepção. Na entrada do imóvel, uma grande tabela colocada pela *administração* divulga informação actualizada sobre os apartamentos devedores e os montantes em questão. No fundo da tabela um aviso é formulado: «Se pretender adquirir um apartamento informe-se acerca de possíveis dívidas ao Condomínio e esteja atento aos valores inscritos nas cláusulas do contrato-promessa de compra e venda». É frequente com a *passagem* de um alojamento realizar-se a *passagem* de dívidas ao condomínio inscrevendo-as na transacção.

A emergência e a institucionalização da *Administração do Lote 25* — entidade originária de um processo no qual a economia, o direito e a confiança se combinaram de forma aparentemente eficiente — permitem evidenciar à escala reduzida de um imóvel como a modelação do destino do edificado habitacional se processa através de etapas e

⁶⁵ Os elementos requeridos pela autarquia para essas transacções encontram-se arquivados no Processo de Obra n.º 278/70. Arquivo da Sala de Desenho da Câmara Municipal da Amadora

de passagens. Permite evidenciar também como essa modelação se encontra intimamente associada às transformações – e às permanências – verificadas em *configurações habitacionais específicas* – isto é, na articulação entre actividades, dispositivos e relações entre actores que entre si e relativamente a determinados imóveis ocupam posições económicas, estatutárias, sociais e simbólicas diferenciadas.

Ao longo da história do *Lote 25*, as sucessivas tentativas de recuperação dos valores de uso e a imposição de normas relativas às partes comuns do edifício foram levadas a cabo pelos habitantes como resposta à degradação física e à falência da estrutura de relações entre os proprietários, a administração e os arrendatários. Os *habitantes mobilizados* criaram um *papel* e constituíram uma posição na configuração habitacional na qual o *Lote* se inscrevia. Assumiram a administração do imóvel através de um processo de negociação que realizaram com os proprietários. Os recursos jurídicos ofereceram-lhes uma via de participação formal e facultaram aos proprietários meios de controlo judicialmente mobilizáveis. À eficiência e à eficácia da *Administração do Lote 25* somava-se a progressiva formação de um consenso relativamente à ordem residencial local e à sua manutenção. Ao longo da história do imóvel, os habitantes implicados na administração do condomínio parecem ter assumido o papel de *guardiões do habitat*: um grupo de residentes colabora de forma organizada para definir e impor normas de utilização das partes comuns de um imóvel.

O início do processo de recuperação do edifício revela-se como um *momento chave* da história do imóvel. O apoio do Município, na forma de empréstimo, concedeu e capacitou material e simbolicamente os arrendatários implicados na *Administração do Lote 25* e contribuiu para substituir a falida estrutura de relações entre a empresa, os proprietários e os habitantes por formas de relação e por um regime de trocas a partir do qual se recuperou o imóvel da degradação física em que se encontrava. Finalmente, e no registo do apontamento, a história do *Lote 25* dá a conhecer uma curiosa interpenetração dos domínios *público* e *privado* que é oposta ao senso comum que representa o universo residencial como lugar natural da ordem privada.

EPÍLOGO

DO GRANDE CONJUNTO RESIDENCIAL AO SUBÚRBIO METROPOLITANO

Em 1980, ao fim de mais de mais de uma década de ocupação residencial, a Reboleira continuava a constituir objecto de tratamento jornalístico. Do grande conjunto residencial e da sua população, Vasco Santélices de Lima oferecia um retrato nada abonador:

«Nasceu a Reboleira numa época que se poderia considerar das 'vacas gordas'. Nesta zona da cidade, que ficou decidido chamar-se Reboleira Cidade-Jardim (...) não tem nada de cidade (...) e jardim, só se for de lixo de toda a ordem, que enxameou o bairro, desde o lixo humano aos dejectos que vêm emporcalhar ainda mais uma zona que tudo fica a dever à limpeza; e que não é mais do que o cano de esgoto de uma sociedade subdesenvolvida. Pese o facto de ali residir muito boa gente que foi apanhada na voragem do tempo e do espaço, espaço que foi comprado a peso de um metal que ainda estamos para saber qual o valor.» (Jornal da Amadora, 27 de Março de 1980: «A Reboleira»)

O tópico da forma urbana e das suas propriedades simbólicas era uma vez mais retomado. A Reboleira era qualificada através de frases curtas e acutilantes:

«A Reboleira não é nada. Ou se é alguma coisa, não passa de um equívoco para fazer sair do nada uns senhores ávidos de fama e fortuna à custa dos incautos que para ali se mudaram ou ali têm, apenas o seu aposento de passagem... A Reboleira é um manancial de razões sem razão; e tem sido um quebra-cabeças para os que efectivamente têm cabeça.» (Jornal da Amadora, 27 de Março de 1980: «A Reboleira»)

O editorial retomava as actividades e as condutas que haviam sido anos antes noticiadas nos jornais e que conotavam a Reboleira com actividades com um fraco grau de legitimidade social:

«A Reboleira é um monte informe de cimento e de gente. Tudo ali é válido desde a prostituição encapotada à prostituição permitida, à droga e a um germinar de milhos de ninguém.» (Jornal da Amadora, 27 de Março de 1980: «A Reboleira»)

Mas vivia-se então num regime democrático e Vasco Santelices de Lima colocava o problema no domínio político:

«A Reboleira hoje, sede de freguesia é uma batata quente nas mãos de uma jovem junta que sem nada ter contribuído para isso vai ser o bode expiatório de todas as culpas. E as culpas são de uma sociedade que se entregou de alma e coração ao 'deixar passar que amanhã ficará melhor', esse amanhã não virá nunca mais (...). Porque na realidade, de positivo a Reboleira nada é e nada consegue ser a menos que pelo correr do tempo os homens lhe deitem as mãos, com vontade de mudar uma obra que fica a perpetuar uma época.» (Jornal da Amadora, 27 de Março de 1980: «A Reboleira»)

Marca também dessa época é o carácter incompleto dos arranjos nos espaços exteriores às habitações, objecto, recorde-se, de uma contratação entre os proprietários dos terrenos, o construtor-promotor e a autarquia nos idos anos de 1960. Esta condição cedo conduziu à rápida degradação do espaço colectivamente partilhado no grande conjunto residencial. Deveu-se ao Município da Amadora, criado em 1979, o investimento na recuperação progressiva das ruas e dos pavimentos, dos jardins e dos estacionamento, melhorando substancialmente os espaços exteriores do grande conjunto residencial que hoje são mantidos pelo município.

Em 1981, a população residente na Reboleira aproximava-se dos 16 mil habitantes. A freguesia não era a mais populosa do concelho mas era a mais densa. Volvidos vinte anos, a Reboleira assegura a liderança no *ranking* de densidade das freguesias que a circundam (Quadro 30). Nos seus 0,75 quilómetros quadrados, o edificado residencial que ali se dispõe é maioritariamente resultante dos dois planos de urbanização que transformaram o *Casal Brandão* nos grandes conjuntos residenciais da Reboleira Norte e da Reboleira Sul. Edificado ao qual se juntou mais edificado construído nos lotes remanescentes após a *saída de cena* do principal promotor e construtor – as *Organizações J. Pimenta*. No

anos que seguiram à Revolução de Abril, outros construtores iniciaram actividade nos lotes detidos pelos proprietários que após a queda do regime não tardaram em entregar ao município de Oeiras requerimentos de renovação dos alvarás que detinham.

Quadro 30
Ranking da densidade populacional das freguesias vizinhas à Reboleira no concelho da Amadora, de Lisboa e de Sintra (2001)

| Freguesias da Amadora | Densidade populacional (habitantes por km ²) |
|-----------------------|--|
| Reboleira | 21 118 |
| Alfornelos | 17 028 |
| Damaia | 14 593 |
| Falagueira | 9 955 |
| Barraça | 9 698 |
| Queluz | 9 526 |
| Venda Nova | 8 995 |
| Pontinha | 5 279 |
| Carnide | 5 251 |
| Benfica | 4 852 |

Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 2001.

A elevada densidade populacional é uma propriedade comum aos territórios adjacentes à Linha de Sintra – como Queluz ou como a Damaia – mas no caso da Reboleira esse traço encontra-se exacerbado. Se no plano e na edificação dos grandes conjuntos residenciais que ocupam a maior parte do território da freguesia uma elevada densidade foi consentida, noutros territórios a prática *densificadora* terá sido matizada – quer por via das tipologias do alojamento, superiores à T0 e T1, quer por via da destinação social dos alojamentos.

De acordo com os dados do Censos 2001 apresentados no Quadro 31, na composição da população activa residente na Reboleira, o grupo socio-económico dos *Empregados Administrativos, do Comércio e Serviços* é maioritário (37%) e surge sobre-representado face valor registado

para o concelho da Amadora (32%). É face às freguesias contíguas à Reboleira que esta especialização residencial surge melhor recortada. A freguesia de Alfragide afirma-se como um destino residencial de *Dirigentes* e de *Quadros* e, em contraste, a freguesia da Falagueira é aquela onde se regista a maior sobre-representação de *Operários* face ao território do concelho da Amadora.

Quadro 31
População activa por grupo sócio-económico no concelho da Amadora, na freguesia da Reboleira e nas freguesias contíguas (2001)
[percentagem em coluna]

| Grupos sócio-económicos | Amadora (concelho) | Alfragide | Damaia | Falagueira | Reboleira | Venteira |
|---|--------------------|-----------|--------|------------|-----------|----------|
| <i>Directores e Quadros Dirigentes do Estado e Empresas</i> | 2,5 | 9,3 | 2,1 | 1,9 | 2,4 | 2,8 |
| <i>Dirigentes de pequenas empresas e organizações</i> | 0,4 | 1,2 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,5 |
| <i>Quadros Intelectuais e Científicos</i> | 8,4 | 24,9 | 8,9 | 6,1 | 7,4 | 10,2 |
| <i>Quadros técnicos intermédios</i> | 9,8 | 13,7 | 10,1 | 9,7 | 10,7 | 11,9 |
| <i>Quadros Administrativos Intermédios</i> | 2,1 | 4,0 | 2,2 | 1,7 | 2,2 | 2,6 |
| <i>Empregados Administrativos, do Comércio e Serviços</i> | 32,2 | 23,7 | 34,3 | 32,2 | 37 | 33 |
| <i>Operários Qualificados e não Qualificados</i> | 17,7 | 4,6 | 15,3 | 20,0 | 15,0 | 12,7 |
| <i>Trabalhadores Administrativos, do Comércio e Serviços não Qualificados</i> | 12,4 | 3,8 | 11,9 | 13,4 | 11,5 | 9,7 |

Fonte: INE, Censos 2001 (dados não publicados, cálculos realizados pelo autor)

Durante mais de três décadas, o acesso da população residente na Reboleira aos transportes colectivos foi problemático pois só em 1994 foi inaugurada a estação de caminhos-de-ferro, substituindo o *apeadeiro-fantasma* mandado construir nos anos '60 pelos promotores para atrair clientela para o negócio imobiliário. A necessidade de deslocação em

autocarro ou a pé para as estações da Damaia ou da Amadora impôs-se durante a década de ocupação pioneira e as seguintes. As repercussões desta mudança, o acesso directo à *Linha de Sintra* e a melhoria da posição metropolitana do grande conjunto residencial, são fortes e positivas. Em termos de tempo e de custo, a Reboleira ficou mais próxima quer do *centro* da Amadora, quer das estações do Rossio e de Entrecampos, permitindo aos seus habitantes rápida deslocação para Lisboa e, aí, bons acessos às redes de metropolitano e de autocarro.

Em 2001, a Amadora era dos concelhos da Área Metropolitana de Lisboa aquele que registava a mais elevada proporção de activos a utilizar transporte colectivo nas suas deslocações *casa-trabalho* (INE, 2003: 156), fazendo-o tanto em autocarro (24,1%) como em comboio (18,6%). Com a recente extensão da rede de metropolitano, a acessibilidade do seu território alterar-se-á significativamente. A importância da relação com Lisboa, enquanto destino das deslocações dos activos e estudantes residentes na Amadora, fica bem expressa no facto de «mais de dois terços dos residentes, empregados ou estudantes que exerc[e]m a sua actividade fora do concelho [o fazerem] em Lisboa» (INE, 2003: 156) e de entre estes cerca de três quartos – isto é, aproximadamente, 25 mil residentes – o fazerem em transporte colectivo (INE, 2003: 157).

A articulação entre concelhos, um problema tipicamente metropolitano, também tem vindo a ser incrementada. Em 2004, foram inauguradas as estações de Alformelos e da Amadora Este – resultado da expansão da rede de Metropolitano de Lisboa *para lá* dos limites administrativos da capital. Não obstante, a *centralidade clássica* da Amadora mantém-se: as actividades e funções que ocupam a envolvente à sede do município e a zona em redor da gare de caminhos-de-ferro que lhe é fronteira contribuem em muito para estruturar a forma de ocupação daquele espaço. Para além de permanecer uma importante *porta de entrada e de saída* da cidade, aquelas estruturas polarizam a localização de uma variedade de comércio, serviços e equipamentos de escalão concelhio.

Como sublinham Vítor Matias Ferreira e colaboradores (1997: 111), desde meados da década de '80, a condição periférica degradada de certos territórios na metrópole de Lisboa tem vindo a alterar-se. Verificou-se uma intensificação do investimento público em domínios como o saneamento básico, as infra-estruturas de transporte e comunicação, a habitação e os equipamentos sociais e culturais. Nos territórios

da Reboleira e da Amadora, os efeitos daqueles investimentos têm-se evidenciado e a par das transformações descritas têm contribuído para compor a sua condição de subúrbios metropolitanos de Lisboa.

CONCLUSÃO

Entre a intensa suburbanização de Lisboa e a edificação pública e privada de grandes conjuntos residenciais verifica-se uma significativa concomitância. As décadas de '60 e '70 do século xx foram anos em que os grandes conjuntos residenciais, sobretudo de origem privada, se afirmaram como uma das *formas típicas do crescimento urbano* nos arredores da capital. Se à edificação dos *grands ensembles* de Olivais Norte e de Olivais Sul, situados no interior do limite administrativo de Lisboa, se juntar Carnaxide, Alfragide, Miraflores, Santo António dos Cavaleiros e Reboleira, localizados nos arredores, estabelece-se uma forte coincidência temporal entre a época áurea dos grandes conjuntos residenciais e a morfogénese da metrópole Lisboa.

Os grandes conjuntos residenciais e a constituição da metrópole de Lisboa

Viu-se ao longo deste trabalho como é que esta forma urbana contribuiu para o fabrico e estruturação do território dos arredores de Lisboa e como lhe conferiu um cunho metropolitano. A edificação dos primeiros grandes conjuntos residenciais lisboetas ocorreu precisamente nas décadas em que um rápido e intenso processo de urbanização dos arredores da cidade de Lisboa transformou os seus arrabaldes e subúrbios citadinos em subúrbios metropolitanos. Em duas décadas, entre 1960 e 1980, um vigoroso processo de suburbanização inverteu a antiga distribuição de população entre Lisboa e os seus subúrbios. O concelho de Lisboa, anteriormente dominante em termos demográficos, representava em 1981 cerca de um terço da população residente na emergente metrópole. A antiga pluralidade territorial suburbana, marcada pela indústria, pela residência e, pontualmente, pela vilegiatura, alterou-se. A frente avançada da urbanização de Lisboa passou a incorporar dos

anos '60 em diante uma variedade de *formas de crescimento urbano*, onde se incluem os primeiros grandes conjuntos residenciais.

Hoje, na metrópole de Lisboa, cerca de três quartos dos seus dois milhões e quinhentos mil habitantes reside nos concelhos que integram a vizinhança próxima de Lisboa. Do ponto de vista do povoamento e da mobilidade, da actividade económica e da residência, estabeleceram-se alguns dos contornos e dos processos que contribuíram para mudar a relação entre Lisboa e os seus subúrbios. Os elementos típicos das novas formas de divisão do trabalho e o seu aprofundamento, sobretudo relacionados com a mundialização da economia e com a mobilidade de pessoas, bens e informações, reconfiguram radicalmente os subúrbios da capital portuguesa. É neste novo contexto que se joga o destino dos grandes conjuntos residenciais: espaços residenciais originários da suburbanização de Lisboa que hoje se situam num contexto metropolitano territorialmente mais plural e mais complexo do ponto de vista das actividades e das populações residentes, trabalhadoras e visitantes. Quer do ponto de vista morfológico, quer do ponto de vista da experiência urbana, estas transformações são a marca de uma acentuada e persistente difereciação socio-espacial dos arredores de Lisboa.

A edificação dos grandes conjuntos residenciais lisboetas ocorre igualmente quando começa a esboçar-se a passagem de uma *cidade de inquilinos* a uma *metrópole de proprietários do alojamento associado a encargos de dívida*. Viu-se como nos anos '50 e '60 do século xx a cidade de Lisboa e os seus arredores mais industrializados e populosos eram territórios do inquilinato. É precisamente na década de sessenta que o Estado Novo desenha e aplica um embrionário esquema de crédito à habitação, facultado pelas instituições da esfera do Ministério das Corporações e da Previdência Social e pela Caixa Geral de Depósitos. Os montantes disponibilizados e a *pré-construção* institucional e bancária das populações abriram uma fleira de acesso à propriedade do alojamento. Todavia, à época, o acesso era restrito e o produto correspondente – de que os grandes conjuntos de Miraflores e de Carnaxide, no concelho de Oeiras, de Alfragide, na então freguesia da Amadora, ou de Santo António dos Cavaleiros, no concelho de Loures são exemplo – constituíam uma reduzida oferta habitacional.

A passagem de Lisboa e dos seus subúrbios de territórios do *inquilinato* a territórios da *propriedade ocupante do alojamento* permite compreender e situar a edificação do caso emblemático que se convocou

para análise – o grande conjunto residencial da Reboleira. O duplo negócio que então se desenhou – a venda de pequenos apartamentos mobilados como um investimento e a sua subsequente colocação no mercado de arrendamento – constituía um produto atractivo para pequenos capitais numa grande cidade onde o preço de rendimento não era mais acessível ao aforro ou investimento das classes médias e onde o arrendamento constituía o mais importante meio de acesso ao alojamento. Com a institucionalização de um mercado de compra e venda de alojamento, a distribuição das vantagens na relação entre urbanizadores e construtores altera-se. A presença do crédito contribui para uma mais rápida rotação dos capitais implicados na edificação e o produto residencial passa a ser orientado para os segmentos populacionais que podem aceder ao crédito bancário – como bem mostram Herbert Gans (1982 [1966]) em *Levittowners* e Pierre Bourdieu e colaboradores nos artigos reunidos sob o título *Économie de la maison*, publicados nas *Actes de la Recherche en Sciences Sociales* em 1990.

A partir de 1980, com a prossecução de uma política sistemática de apoio à compra de *casa própria*, financiada e promovida pelo Estado, o crescimento urbano nos arredores de Lisboa tendeu a realizar-se através de edificado residencial concebido e produzido tendo em conta o acesso ao crédito e a eleição de *estratos populacionais* que os seus mecanismos tendem a produzir (Bourdieu, 1990b). Sintomaticamente, nos concelhos onde hoje progride a *frente avançada da metrópole de Lisboa*, como no Seixal ou em Sintra, mais de metade dos alojamentos ocupados são-no no estatuto da propriedade ocupante associada a encargos de dívida.

Do ponto de vista da mobilidade espacial urbana, a edificação dos grandes conjuntos residenciais pioneiros é também significativa. A história social dos modos de deslocação na cidade de Lisboa e nos seus arredores ilustra como a interacção entre a forma urbana e a mobilidade é reciprocamente constitutiva da cidade e da experiência das populações nos territórios urbanizados – em convergência com a hipótese de Marc Wiel (2005). Os primeiros *grands ensembles* lisboetas ganham forma e recorte social e territorial justamente na fase em que Lisboa e os seus territórios limítrofes formavam uma *aglomeração do transporte colectivo*. Um dos pressupostos urbanísticos subjacentes à edificação de grandes conjuntos residenciais era a migração pendular. Em certos casos, a sua posição e situação urbanas, associadas à destinação social

do seu edificado residencial, pressupunham já o uso de automóvel. Os casos de Carnaxide, de Alfragide ou de Santo António dos Cavaleiros são exemplos pioneiros dessa concepção. Noutros casos, o pressuposto da edificação era ainda o acesso às redes de transporte colectivo, acesso efectivo ou *em devir*. Nos momentos de forte promoção publicitária do grande conjunto residencial da Reboleira, a referência sistemática ao apeadeiro em construção e à futura ligação a Lisboa através do comboio contribuíam para *despertar* o investimento de potenciais compradores e para *atrair* arrendatários que considerariam social e economicamente *razoável* a prática do *commuting* para a capital – uma marca significativa de como um investimento organizado na edificação nos arredores de Lisboa se processava de acordo com o esquema de mobilidade dominante.

Nas décadas de 1960 e 1970, os grandes conjuntos residenciais lisboetas engendraram condições de deslocação marcadas por vezes pela precariedade. Quer por terem introduzido e reforçado uma nova lógica de circulação que caracteriza a *transição urbana* – isto é, na expressão de Marc Wiel (1997), o longo processo de mudança urbana que transforma a *cidade pedestre* em *metrópole automóvel*, quer pela sua associação ao esquema de mobilidade vigente e dominante à época, a deslocação em transporte colectivo. No caso das ligações em transportes colectivos, a instalação de quantitativos demográficos gerada pela edificação dos grandes conjuntos residenciais tendia a exercer forte pressão sobre as redes de transporte e sobre a sua capacidade instalada. Via-se como às *deslocações necessárias* acrescia um sentido da distância e como ambas contribuíam para compor uma atmosfera de isolamento que marcava a experiência residencial dos pioneiros nos grandes conjuntos – tal como detectou à época Michelle Huguet (1971). Neste domínio da experiência residencial, o grande conjunto da Reboleira não foi excepção.

Nos últimos vinte anos, Lisboa passou de *aglomeração do transporte colectivo* a *metrópole do automóvel*. A compreensão relacional das diferentes alternativas de transporte que as populações metropolitanas tomam para si é uma condição para aferir o alcance desta mudança estrutural. A noção de *capital de mobilidade* ou de *motilidade*, proposta por Kaufmann, Bergman e Joye (2004) sugere que a *sedimentação das políticas espaciais* e a posição económica e social das populações determinam o acesso aos modos de transporte e a desigual capacidade de mobilidade espacial urbana dos cidadãos. Hoje, nos arredores metro-

politanos de Lisboa, a pluralidade territorial associada à redistribuição de actividades económicas, espaços e populações evidencia – como os grandes conjuntos residenciais e outras formas de crescimento urbano evidenciaram há algumas décadas – como as deslocações de pessoas, bens e informações se relacionam intimamente com os processos de urbanização e com as estruturas sociais.

Génese social e urbana de um grande conjunto residencial

Ao reconstituir a génese social e urbana do grande conjunto residencial da Reboleira obteve-se aprofundado conhecimento do processo de urbanização dos arredores de Lisboa e consequentemente do fabrico da sua forma metropolitana. Retomando a tipificação que se elaborou, apresenta-se e discute-se o caso investigado, realçando os principais contributos da pesquisa realizada sobre aquele emblemático *grand ensemble* edificado nos arredores da Amadora.

Do ponto de vista dos critérios do *número de alojamentos* e da noção de *conjunto*, tanto os planos e as realizações da Reboleira Norte como da Reboleira Sul se apresentam conformes à construção teórica e metodológica realizada. A génese dos dois conjuntos revela como as operações urbanísticas que lhes deram forma foram sequenciais no tempo, contíguas no espaço e produtoras de formas espaciais contrastantes.

A Reboleira Norte reclama proximidade ao tipo elaborado para análise pelo número de alojamentos realizado, ao redor dos 1.400, pelo tipo de implantação e pela concepção de conjunto que lhe era subjacente. No entanto, há que sublinhar que a acção dos dois urbanizadores e o trabalho de edificação realizado por um reduzido número de pequenas empresas de construção revela ainda proximidade com as práticas de edificação em voga nos anos '40 e '50 do século xx. Já o plano da Reboleira Sul evidencia outras propriedades, tanto em termos do número de alojamentos como de concepção de conjunto. Na sua origem encontra-se um plano submetido para aprovação no qual se pretendia *completar* os lotes que ficaram por edificar na Reboleira Norte. Esta nova fase da operação implicava, em plano, uma alteração substancial da forma urbana – a substituição dos espaços verdes e dos edifícios em *banda* com quatro pisos por torres de habitação com cerca de uma dezena de pisos – e da organização da construção que ficava a cargo

uma empresa de construção. O conjunto tendia a impor-se de forma bem mais violenta na paisagem e o número de alojamentos previsto crescia devido às tipologias eleitas e à densidade prevista.

Entre a arquitectura e o urbanismo praticados nos dois conjuntos vizinhos diferenças há a registar. Na Reboleira Norte, o plano de urbanização aprovado determinava uma escala urbana mais contida. O edificado era, em regra, de menor dimensão e ao redor da zona de edificado com maior número de pisos situavam-se edifícios em *banda* e moradias. A organização das vias de circulação rodoviária seguia ainda a disposição do edificado e a utilização dos princípios do urbanismo moderno era moderada. Em contraste, na Reboleira Sul a escala urbana almejada era outra e o modelo era o de um *urbanismo de massas* – retomando a expressão de Lewis Mumford (1994 [1961]). O grande conjunto recortava uma paisagem particularmente densa e compacta, composta por edifícios com uma dezena de pisos. Oferecia aos seus habitantes pioneiros um espaço exterior acanhado, devido à implantação dos edifícios face às vias, e uns face aos outros, devido à sua altura excessiva face aos espaços exteriores. A imagem de edifícios onde os pisos inferiores não recebem luz solar directa é bem expressão da arquitectura e do urbanismo deste conjunto.

Viu-se como a arquitectura e o urbanismo dos dois grandes conjuntos analisados se encontrava intimamente associada ao capital dos promotores implicados na sua edificação. O caso revela convergência com a análise pioneira de Edmond Preteceille (1973) e com a hipótese de que as regras *próprias a cada fracção do capital* implicado na edificação dos *grands ensembles* engendram diferentes efeitos na forma urbana e, conseqüentemente, na experiência residencial dos habitantes pioneiros. A aprovação do Plano da Reboleira Norte exemplifica bem como uma *forma de crescimento urbano* dos arredores emerge e se territorializava nos anos que antecederam a reforma da legislação do loteamento urbano – o Decreto-lei n.º 46 673 de 29 de Novembro de 1965. Aí, o negócio jurídico realizado entre os urbanizadores e o Município de Oeiras permitia o loteamento e estabelecia o sistema de contrapartidas entre os urbanizadores e os poderes públicos. Para além da cedência de terreno para logradouros e arruamentos, classicamente realizada a favor das autoridades municipais, o negócio acordado e o plano previam a edificação de equipamentos que dependiam de orientações programáticas e de interesses de instituições que não se

relacionavam com a edificação – como o Ministério da Educação que detinha a tutela da edificação do Liceu. Uma vez aprovado o loteamento, os urbanizadores estabeleceram uma divisão do trabalho com empresas de construção e o conjunto foi sendo edificado nesta relação e entre as margens de lucro definidas.

É de salientar que os equipamentos constituíam aqui investimento de capitais públicos – quer municipais, quer da administração central. Na promoção da Reboleira Norte, a sua localização e tradução material e organizacional constituía uma propriedade importante no negócio. Amplamente divulgada na publicidade e integrando a orientação do conjunto para uma destinação residencial pequeno-burguesa, a previsão de equipamentos originários de capitais públicos contribuiu para rentabilizar o investimento dos urbanizadores e construtores, que podiam assim incrementar o preço de venda pela futura presença dos equipamentos, pela sua *composição* e *destinação* específicas.

Na Reboleira Sul, a composição do capital investido por agentes públicos e privados era distinta e relação com as autoridades públicas decorreu num quadro jurídico à época novo. O *Estudo da Célula Habitacional da Reboleira Sul* era concebido para uma edificação mais rápida e destinada a alojar num maior número de apartamentos uma população de dimensão consideravelmente superior. O processo de aprovação do plano da Reboleira Sul decorre num *espaço administrativo* povoado por novos critérios, instrumentos e instituições. A densidade de ocupação e a previsão de equipamentos básicos eram os critérios elementares da autorização construtiva. A aprovação do plano contido no Plano da Reboleira Sul ilustra bem a emergência da «urbanística operacional» – na expressão de José Lamas (2004) – isto é, um urbanismo praticado tendo em vista a aprovação burocrática dos planos através de critérios independentes da forma urbana projectada.

Como se viu, nos momentos que se seguiram à aprovação do *Estudo da Célula Habitacional da Reboleira Sul* (1968), os promotores e o construtor tentaram e obtiveram a autorização para aumentar o número de prédios e o número de pisos, expandindo área edificada. O diferencial entre a superfície inicial de solo rural a ser transformada, a superfície autorizada em metros quadrados de área a edificar no Plano da Reboleira Norte, e superfície *finalmente* edificada no Plano da Reboleira Sul cresceu, tal como a vantagem económica dos urbanizadores e da empresa construtora.

Num curto lapso de tempo, as *Organizações J. Pimenta* haviam adquirido escala. A sua actividade pressupunha já uma articulação entre o domínio da planificação, do desenho técnico e da execução e uma complexa estrutura financeira. Estava dotada de corpos técnicos e *força de vendas*. Possuía maquinaria mais avançada. Recrutava um elevado número de operários. Estava apta a iniciar uma urbanização extensiva, volumosa e destinada ao *maior número*. A forma urbana edificada demonstra-o.

Os processos de autorização construtiva analisados sugerem que parece ter sido nas margens de manobra dos dirigentes da administração pública, sobretudo autárquicos, e dos agentes privados, os urbanizadores e os construtores, que a negociação relativamente à composição dos capitais *privado e público* e à sua rentabilidade se realizou. Ao seguir de perto os traços administrativos e políticos do *trabalho burocrático de autorização* relativamente à transformação do solo da Reboleira compreende-se como os urbanizadores e os construtores, os funcionários das burocracias estatais e os decisores políticos, podem ser perspectivados como *agentes metropolitanos*. Ao longo do processo de autorização e de edificação, os regulamentos e as regras do direito foram estrategicamente interpretadas e aplicadas por esses agentes, em processos interactivos e negociais em muito dependentes de arranjos estruturais de poder.

Os equipamentos colectivos, no sentido mais lato do termo, assumiam particular importância nos grandes conjuntos residenciais e no caso da Reboleira a questão remete para as condições de regulação do processo de urbanização por parte dos decisores políticos e dos corpos técnicos que lhes estavam então associados. Não é apenas o caso do Liceu da Amadora, que se previa edificar na Reboleira e que permaneceu no *papel* durante mais de uma década, que dessa regulação é exemplificativo. A abertura sempre protelada do apeadeiro da Reboleira ou a questão das carreiras de autocarro ligando o conjunto à Amadora são-no também. A observação realizada vai de encontro à análise de Pierre Bourdieu (1990) que equaciona a questão no «campo do poder territorial»: um espaço de oposição e de luta, associação e de cooperação entre os níveis mais altos e mais baixos da estrutura burocrática – quer em termos hierárquicos, quer em termos de unidades administrativas territoriais ou quer em termos da divisão entre comando e concepção, de um lado, execução e aplicação de regras e regulamentos,

de outro. Adquire assim especial importância a *divisão burocrática do mundo social* – isto, é, princípios de visão e de divisão que são para o sociólogo franceses operantes no interior e no exterior das estruturas burocráticas de administração do território (Bourdieu, 1990: 86). Esta divisão traduziu-se num processo de interpretação e de aplicação das regras do direito e do regulamento ao longo do qual se produziu e reproduziu a situação de edificação e se permitiu a manutenção e o incremento de vantagens materiais, sociais e simbólicas quer para a administração municipal quer para a empresa promotora e construtora do grande conjunto residencial da Reboleira.

Os casos da Reboleira Norte e Sul evidenciam a *habitual e de há muito* constatada diferença entre o perfil de equipamentos previsto e aquele efectivamente edificado nos momentos subsequentes à implantação dos *pacotes residenciais* na periferia de Lisboa – como salientam Nunes da Silva e Margarida Pereira (1986). Neste plano, crucial para a condição da experiência residencial dos habitantes pioneiros, os poderes públicos detêm uma considerável responsabilidade e, como sublinham os autores, tais poderes enfrentam frequentemente significativos encargos decorrentes da localização e concepção dos conjuntos residenciais.

Decorria da lógica do grande conjunto residencial a presença de comércio e de equipamentos, uma vez que era através da edificação de uma considerável massa de alojamentos que se pretendia criar zonas urbanas dotadas de um relativo grau de autonomia. Daí que os comércios de serventia quotidiana mas também os equipamentos escolares, os serviços públicos e os transportes fossem condições para a realização dessa finalidade. Algumas das orientações do trabalho de mobilização e de luta das *Comissões de Moradores da Reboleira*, constituídas e operantes após a Revolução de Abril de '74, revelam precisamente a incidência da questão dos equipamentos na experiência residencial dos habitantes pioneiros. Porém, o problema não se circunscreve aos dois grandes conjuntos residenciais da Reboleira e repercute-se no território envolvente. À época da sua ocupação pioneira, a experiência suburbana engendrada pelos grandes conjuntos da Reboleira estava intimamente relacionada com as condições urbanas da vila da Amadora.

Como bem sublinha Jean-Claude Chamboredon (2001 [1985]), «a construção social das populações» não é apanágio exclusivo dos *grands ensembles* de origem pública. Os dois grandes conjuntos que vieram a formar a Reboleira foram promovidos por capitais e agentes

privados segundo distintas lógicas de destinação social dos alojamentos. Apreendidos na sua sequência de edificação e promoção verifica-se que no primeiro caso, o da Reboleira Norte, as tipologias oferecidas e as imagens publicitadas na imprensa salientavam o número de assoalhadas e o tipo de acabamentos, a facilidade de acesso a Lisboa e uma envolvente verdejante, qualificada com equipamentos escolares e desportivos. Destinava-se o conjunto às classes médias urbanas com capacidade aquisitiva e numa fase do ciclo de vida na qual as referidas qualidades materiais e simbólicas do alojamento e do conjunto podiam ser aspiradas.

Já no segundo caso, o da Reboleira Sul, constata-se que o produto e a acção simbólica de promoção são claramente massificados e dirigidas a populações mais heterogéneas, procurando condições de instalação mais económicas e facilidade de acesso à capital. Se essa era a orientação do produto colocado no segmento de negócio destinado ao arrendamento, na promoção para venda das muitas centenas de pequenos apartamentos mobiliados, estes eram apresentados como um investimento com «rendimento garantido» e destinavam-se à maior e mais ampla captação de capitais e de potenciais «investidores».

Curiosamente, a passagem de uma população destinatária a um outra segue neste caso uma tendência oposta à que Luís Baptista identificou na sua análise à edificação e distribuição das *Casas Económicas* (1999). Dirigidas inicialmente para segmentos populacionais desmunidos e carenciados, as *Casas Económicas* rapidamente foram distribuídas por populações economicamente mais favorecidas e com estatuto social mais elevado. Ao longo dos anos em que o programa esteve em vigor, o legislador propôs variadas vezes a reforma dos mecanismos de *construção social e administrativa das populações* e diversificou as fileiras de acesso à habitação pública de molde a orientar esses alojamentos para as categorias sociais mais desmunidas. Os custos das primeiras habitações edificadas no programa das *Casas Económicas* não se coadunavam com as prestações estabelecidas no esquema da propriedade resolúvel nem com os critérios de rendimento familiar que eram introduzidos na selecção. As populações que acabavam por ser alojadas diferiam das populações inicialmente tidas como alvo, progressivamente orientadas para outros programas habitacionais que foram sendo criados como o das *habitações de renda económica*.

Na Reboleira ocorreu o inverso. Pode fazer-se a hipótese de que factores relativos à rentabilidade da operação tenham condicionado a redefinição do produto. Tratar-se-ia então de uma optimização da produção e da rentabilidade da operação. Mas deve ter-se também em conta que a década de sessenta foi a década do *deficit habitacional* – construção técnica, administrativa e política – que dominava o campo de produção de habitação pública. A orientação dos urbanizadores privados e do construtor, de um lado, e o modelo do pequeno apartamento de baixo custo, oferecido já mobiliado, de outro, corresponderiam às expectativas de múltiplos sectores da população que numa cidade densamente ocupada e muito procurada não encontravam solução para o seu *problema de alojamento*.

Entre as possibilidades de manobra no domínio da sua oferta de habitação e a forte procura de alojamento que atravessava Lisboa e os seus arredores em rápida e intensa urbanização, a acção da empresa construtora e promotora foi central na modelação no processo de «construção social das populações». Operou em dois momentos diferentes nos dois grandes conjuntos, progredindo do primeiro para o segundo, praticando um modelo de habitat baseado no pequeno apartamento. Este produto tendia, como se viu, a funcionar numa dupla economia: como unidade de investimento em *propriedade*, remunerada pelo arrendamento, e como unidade de alojamento, por vezes, transitório. Na Reboleira este modelo foi praticado sistematicamente. As grandes torres de apartamentos mobiliados, oferecidos nas tipologias *T0* e *T1*, eram publicitados como um *quasi-investimento* aos potenciais proprietários e como um alojamento económico e com boa localização a populações que buscavam uma inserção residencial económica ou transitória na metrópole em constituição.

O confronto com outros contextos urbanos e metropolitanos onde esta tipologia foi analisada é frutífero. Em primeiro lugar, com o Rio de Janeiro, mais concretamente com Copacabana, onde o pequeno apartamento *conjugado* era a unidade elementar da edificação de grandes torres de habitação que substituíram a residência burguesa e de vilegiatura daquela praia carioca num contexto marcado por forte especulação fundiária (Velho, 1978 [1973]). Em segundo lugar, com o Sul de Espanha e com as grandes torres de apartamentos de férias que nesses anos urbanizavam turisticamente o litoral. No território nacional, a uma escala mais reduzida, e sobretudo no Algarve, encontram-se exemplos

desta forma e desta tipologia e da sua forte incidência na transformação das povoações da costa em destinos balneares de massas.

Deste ponto de vista, o caso da Reboleira é significativo de como em dois momentos diferentes uma forma urbana edificada contigualmente, e os diferentes tipos de alojamento que a compunham, participava na «construção social das populações» residentes. A articulação entre o edificado e o povoamento contribuíam para o avanço da *fronte avançada do crescimento urbano* e para a radical transformação tanto da paisagem arrabalдина, como das condições de vida na cada vez mais populosa freguesia da Amadora.

Ao reconstituir a génese dos grandes conjuntos residenciais da Reboleira Norte e Sul compreende-se como, articuladamente, a forma urbana – e a sua composição em termos de número de alojamentos, de urbanismo e de arquitectura, de equipamentos e de destinação social – se constituiu como território metropolitano. Em seguida, dar-se-á conta de como os grandes conjuntos residenciais edificados na Reboleira se tornaram símbolo da suburbanização dos arredores de Lisboa.

Símbolo da constituição da metrópole de Lisboa

Num texto recente, intitulado «Le sociologue et les grands ensembles», Alain Bourdin e Marie-Pierre Lefeuvre consideram que:

«Ce qui se passe dans les grands ensembles n'est pas séparable de ce que la forme 'grand ensemble' cristallise et charrie comme symboles. Sa forme spatiale, immédiatement lisible est une 'surface projective forte'. Il ne suffit donc pas d'opposer la morphologie du grand ensemble et son image médiatisée, son dedans objectif et son dehors fictif. Forme, 'moule objectif où les individus ne font que passer' (selon la formule de Simmel), et fiction s'interpénètrent.» (Bourdin e Lefeuvre, 2002 : 156)

A Reboleira enquanto objecto de pesquisa inscreve-se precisamente no plano oposto à generalidade dos *grands ensembles* franceses que são originários dos investimentos públicos realizados no domínio das políticas sociais de habitação das décadas de 1950 e 1960. O grande conjunto residencial da Reboleira é resultante de uma iniciativa privada de loteamento, urbanização e edificação. Destinava-se a um duplo negócio

de venda e de arrendamento localizado na envolvente imediata da vila da Amadora. Contribuiu para incrementar o forte ritmo da urbanização da freguesia nas décadas de '50 e '60. Uma intensa «mobilidade de crescimento», no sentido que Raymond Ledrut (1968b) atribui à expressão, recompunha a sua população e reconverteu o seu território. A Reboleira contribuiu para agudizar esse fenómeno e para lhe aduzir propriedades simbólicas específicas.

Viu-se como nos anos '60 e no começo da década de '70, na vila da Amadora e nos seus arredores se formava um quadro de *mal-estar suburbano*. O estado dos traçados e as condições de circulação automóvel e pedonal, as práticas de ocupação das ruas e das praças, o crescente volume de lixo e a ineficácia da administração municipal para o recolher, ou ainda a insuficiência revelada por variados serviços públicos eram tópicos aos quais não só a imprensa da época conferia atenção como os habitantes davam expressão pública endereçando cartas à direcções do jornais.

Este efeito do processo de urbanização estendeu-se ao grande conjunto da Reboleira onde a diversidade dos grupos sociais residentes e dos seus grupos de referência, a ausência da antiguidade residencial e de uma vizinhança estável como instância organizadora da memória e do controlo social o parece ter potenciado. A origem do grande conjunto residencial, a sua posição face à vila da Amadora e a grande visibilidade que à época o seu principal construtor granjeava faziam com que a Reboleira se prestasse a integrar a *simbólica do subúrbio* que a imprensa elaborava e recriava recorrentemente. Acresce ainda o facto de a Reboleira integrar uma sistemática e agressiva promoção publicitária desenvolvida pela empresa construtora. A publicidade do produto juntava-se a crescente visibilidade e importância que a empresa construtora e o seu dirigente haviam adquirido na vila e no grupo de notáveis da região. A notoriedade das *Organizações J. Pimenta* e os efeitos da sua acção na economia política urbana da vila e dos seus arredores contribuíram assim para que aquele grande conjunto se constituisse como uma *superficie projectiva forte* – na expressão de Alain Bourdin e Marie-Pierre Lefeuvre (2002).

Com efeito, a sua forma urbana prestava-se ser metafórica e metonimicamente relacionada com os relatos da experiência residencial produzidos pelos jornalistas e pelos habitantes que para a imprensa dirigiam as suas queixas sob a forma de cartas à direcção. A Reboleira

dos anos pioneiros constituiu um símbolo da mutação suburbana em curso nos arredores da capital, mutação essa que ia constituindo a *embrionária* metrópole de Lisboa. Os epítetos jornalísticos aplicados à Reboleira eram variados – das «caixas-de-fósforos-habitacionais» ao «canteiro de ervas daninhas», de «cashbah do amor fácil» a «terra de índios» passando por «fávelas de cimento» ou por «monumental decepção» – e integravam o fluxo de descrições publicadas desde o início da década de 1960 acerca vila da Amadora e os seus arredores.

Reconstituindo a história de um imóvel situado na Reboleira Sul deu-se conta de alguns aspectos da experiência residencial e do destino do grande conjunto residencial. A degradação física do imóvel cedo se fez sentir e traduzia-se sobretudo à escala dos espaços intermediários – escadas, entradas, caixas do correio, elevadores e patamares. Espaços onde as tensões da coexistência num fundo de animato, de grande densidade e de populações em mobilidade residencial se tendem a revelar. À condição física degradada acrescia uma condição simbólica negativa que o título de uma reportagem publicada no semanário *Tal & Qual* em 1980 resumia: «Sangue nas escadas, fogueiras no 'hall' e droga no telhado».

Através da noção de configuração habitacional específica – isto é, a articulação entre actividades, dispositivos e relações entre actores que entre si e relativamente a determinados imóveis ocupam posições económicas, estatutárias, sociais e simbólicas diferenciadas – deu-se conta de dois traços significativos da história do imóvel. O primeiro configura a «falência de uma estrutura de confiança» – fenómeno que Marie-Pierre Lefeuve (1999) analisa e recorta como particularmente significativa e influente numa variada gama de edifícios e de relações entre proprietários que habitam sob égide do regime da propriedade horizontal em França. O segundo é a inflexão positiva no curso do imóvel. Alguns dos seus habitantes, ainda enquanto arrendatários, substituíram a empresa construtora na administração do imóvel e implicaram-se na recuperação física do habitat. Investiram na transformação das condições de habitabilidade e recriaram uma ordem residencial local. Passados cerca de vinte anos sobre essa mudança, seguem sendo administradores do condomínio e prevêem realizar obras de maior vulto.

No entanto, à escala do grande conjunto residencial e na perspectiva das classes médias letradas, o valor social da Reboleira enquanto endereço metropolitano era no começo da década de noventa exemplarmente condensado por Clara Pinto Correia em *Ponto Pé de Flor*:

«E eu continuava a lembrar-me do dia em que a Celeste me confessara, com um meio sorriso sem altivez nem orgulho, a verdadeira razão oculta que presidira à eutanásia do seu entusiasmo breve por um poeta chamado Augusto.

—É horrível, eu sei — disse ela (...) Mas nunca consegui superar o facto de ele se chamar Augusto e viver na Reboleira» (Correia, 1991: 118)

No registo literário, a passagem sugere como Reboleira se manteve após os anos da ocupação residencial pioneira como uma *forma* que polarizava uma projecção negativa de um certo tipo de resultados do crescimento urbano nos arredores de Lisboa.

Nos anos noventa, a relação entre o grande conjunto residencial e a metrópole começou a alterar-se significativamente. Em termos de mobilidade espacial, a Reboleira passou a situar-se a uma menor distância *tempo e custo* do centro da Amadora, da cidade de Lisboa e de outras importantes localizações metropolitanas. A partir de 1994, trinta anos após a sua edificação, com a inauguração e entrada em funcionamento da gare de caminhos-de-ferro, a Reboleira integra a *Linha de Sintra* de modo bem mais *efectivo*.

Já em termos de mercado de alojamento, e dos anos '90 em diante, com a rápida extensão dos mecanismos de acesso ao crédito e com os incentivos do Estado, as bonificações e os benefícios fiscais, vastos sectores do parque habitacional foram sendo integrados no funcionamento e na lógica do *mercado de compra e venda*. A Reboleira não foi excepção. Esta integração parece ser precisamente um dos parâmetros centrais para o destino deste grande conjunto residencial. Colocados perante um mercado competitivo e perante uma procura solvente alargada, os apartamentos T0 e T1 da Reboleira e alguns dos seus agora *habitantes-proprietários* enfrentam o constrangimento do mercado metropolitano. A hipótese deste habitat sofrer um processo de obsolescência está presente. Será entre as características herdadas de *uma forma típica de urbanização dos arredores* praticada nos anos '60 e as actuais condições de mobilidade generalizada, entre as condições da experiência residencial actual e os processos de classificação, desclassificação e reclassificação urbana em curso no território da Amadora e na metrópole de Lisboa que se jogará boa parte do futuro deste território.

BIBLIOGRAFIA

- AGIER, Michel (1999), *L'invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas*, Amsterdam, Éditions des Archives Contemporaines.
- AGNEW, John (1981), «Home ownership and identity in capitalist societies» em Duncan, James S. (ed.) *Housing and Identity. Cross-cultural perspectives*, London, Croom Helm, p. 60-97.
- AGUIAR, Osvaldo (1986) «Propriedade Horizontal», *Enciclopédia Polis*, Vol. IV, Lisboa, Verbo, pp. 1647-1652.
- ALARCÃO, Alberto de (1974), «Considerações sobre a urbanização e a vida administrativa e social nos arredores de Lisboa», *Diário das Sessões, XI Legislatura*, n.º 25, 8 de Fevereiro de 1974, Lisboa, Assembleia Nacional, p. 515-518.
- ANÓNIMO (1973). «J. Pimenta – Uma organização sólida que prestigia o país», *Indústria da Construção*, n.º 9, pp. 62-63.
- ASCHER, François (1998), *Metapolis. Acerca do futuro da cidade*, Oeiras, Celta Editora.
- ASCHER, François (2000), «Postface: mobilités et temporalités, condensateurs des mutations urbaines» in Bonnet, Michel e Dominique Desjeux (dir.) *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp. 201-214.
- ASCHER, François (2004), «Introduction : Les sens du mouvement : modernités et mobilités» em Allemand, Sylvain, François Ascher e Jacques Lévy (dir.) *Les Sens du Mouvement*, Paris, Belin, pp. 21-36.
- AZEVEDO, João (1998), *Lisboa – 125 anos sobre Carris*, Lisboa, Roma Editores.
- BACQUÉ, Marie-Hélène e Sylvie Fol (1997), *Le devenir des banlieues rouges*, Paris, L'Harmattan.
- BACQUÉ, Marie-Hélène e Yves Sintomer (2002), «Peut-on encore parler de quartiers populaires ?», *Espaces et Sociétés*, 108-109 : 29-45.
- BAPTISTA, Luís V. (1987), *Crescimento urbano e migrações internas: contrastes e alterações socio-espaciais, e redes de interconhecimento – o Bairro do Rego (Lisboa, 1900-1985)*, Dissertação de mestrado em Sociologia Aprofundada e Realidade Portuguesa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- BAPTISTA, Luís Vicente (1994), «Dominação demográfica no contexto do século XX português: Lisboa, a capital», *Sociologia – Problemas e Práticas*, n.º 15, pp. 53-77.

- BAPTISTA, Luís Vicente (1996), *A Cidade em Reinvenção: crescimento urbano e emergência das políticas sociais de habitação – Lisboa, século xx*, Dissertação de Doutoramento em Sociologia, Lisboa Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- BAPTISTA, Luís Vicente (1999), *Cidade e Habitação Social. O Estado Novo e o Programa das Casas Económicas em Lisboa*, Oeiras, Celta Editora.
- BAPTISTA, Luís Vicente e João Pedro Silva Nunes (2004), «Portugal, Lisboa e a Metrópole: aspectos socio-demográficos de uma discussão recente», *GeoNova – Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional (UNL)*, n.º 10, pp. 145-156.
- BARAONA, Joaquim Pereira (1995), *Personalidades da Costa do Estoril, vol. I*, Cascais, Supremo Propaganda.
- BARROS, Manuel Joaquim Monteiro de (1973), *Panorama Actual das Actividades da Construção em Portugal*, Lisboa, Edição do Autor.
- BASSAND, Michel (1997), *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- BASTIÉ, Jean e Bernard Dézert (1980), *L'Espace Urbain*, Paris, Masson.
- BERGER, Bennet (1978 [1960]), «Myths of American Suburbia» em Pahl, R.E. (ed.) *Readings in Urban Sociology*, Oxford, Pergamon Books, pp. 119-135.
- BOAVIDA, J. M. P. (1988), «A Região de Lisboa e o seu Plano de Transportes», *Actas do 1.º Seminário Internacional Área Metropolitana de Lisboa*, Lisboa, Departamento de Geografia e Planeamento Regional / FCSH-UNL / Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 353-366.
- BONVALET, Catherine (1998), «Accession à propriété et trajectoires résidentielles» em Grafmeyer, Yves e Francine Dansereau (dir.) *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, pp. 235-262.
- BORDREUIL, Jean-Samuel (2000) «La ville desserrée» em Paquot, Thierry, Michel Lussault e Sophie Body-Gendrot (dir.) *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, pp. 169-182.
- BOURDIEU, Pierre (1978), «Classement, déclassement et reclassement», *Actes de la recherche en sciences sociales*, n.º 24, pp. 2-22.
- BOURDIEU, Pierre (1989), «A força do direito» em *O poder simbólico*, Lisboa, Difel.
- BOURDIEU, Pierre (1990), «Droit et passe-droit. Le champ des pouvoirs territoriaux et la mise ne œuvre des règlements», *Actes de la recherche en sciences sociales*, n.º 81/82, pp. 86-96.
- BOURDIEU, Pierre (1992 [1966]), «Condição de classe e posição de classe», em *A economia das trocas simbólicas*, São Paulo, Perspectiva, pp. 3-25.
- BOURDIEU, Pierre (2000 [1972]), *Esquisse d'une théorie de la pratique*, Paris, Éditions du Seuil.
- BOURDIEU, Pierre e Abdelmalek Sayad (1964), *Le déracinement. La crise de l'agriculture traditionnelle en Algérie*, Paris, Editions du Minuit.
- BOURDIEU, Pierre et al. (1990a), «Un placement de père de famille. La maison individuelle: spécificité du produit et logique du champ de production», *Actes de la recherche en sciences sociales*, n.º 81/82, pp. 6-33.
- BOURDIEU, Pierre et al. (1990b), «Un contrat sous contraintes», *Actes de la recherche en sciences sociales*, n.º 81/82, pp. 34-51.
- BOURDIN, Alain (2005), *La métropole des individus*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- BOURDIN, Alain e Marie-Pierre Lefeuvre (2002), «Le sociologue et les grandes ensembles» em Baudin, Gérard e Philippe Genestier (dir.) *Banlieues à problèmes. La Construction d'un problème social et d'un thème d'action publique*, Paris, La Documentation Française, pp. 143-164.
- BOURDIN, Alain, Marie-Pierre Lefeuvre e Patrice Melé (2006) «Introduction» em Bourdin, Alain, Marie-Pierre Lefeuvre e Patrice Melé (dir.) *Les règles du jeu urbain. Entre droit et confiance*, Paris, Descartes et Cie., pp. 13-19.
- BRITO, Raquel Soeiro de (1976), «Lisboa, esboço geográfico», Junta Distrital de Lisboa, *Boletim Cultural* n.º 82.
- BRUN, Jacques (2001 [1985]), «Nouvelles approches» em Roncayolo, Marcel (dir.) *Histoire de la France Urbaine : La Ville Aujourd'hui*, Paris, Seuil, pp. 345-411.
- BUISSON, Marie-Andrée (1999), «De la métropole de équilibre à la métropole en réseau» em Lacour, C. e S. Puissant (coord.) *La Métropolisation: Croissance, Diversité, Fractures*, Paris, Anthropos, pp. 115-151.
- CÂMARA MUNICIPAL DA AMADORA (1990), *Plano Director Municipal. B – estudos de caracterização de nível municipal*, Amadora, Câmara Municipal da Amadora – Gabinete do Plano Director.
- CASTELLS, Manuel (1984), *Problemas de Investigação em Sociologia Urbana*, Lisboa, Presença.
- CASTELLS, Manuel (2000 [1993]), «European Cities, the Informational Society, and the Global Economy» em LeGates, Richard e Frederic Stout (ed.) *The City Reader*, New York, Routledge, pp. 557-567.
- CERDÁ, Ildelfonso (1992 [1867]), «Théorie Générale de l'Urbanisation» em Roncayolo, Marcel e Thierry Paquot (dir.) *Villes & Civilisation urbaine (XVIII-XXe Siècle)*, Paris, Larousse, pp. 138-154.
- CHAMBREDON, Jean-Claude (2001 [1985]), «Construction sociale des populations» em Roncayolo, Marcel (dir.) *Histoire de la France Urbaine : La Ville Aujourd'hui*, Paris, Seuil, pp. 474-501.

- CHAMBOREDON, Jean-Claude e Madeleine Lemaire (1970), «Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement», *Revue Française de Sociologie*, vol XI, 1, pp.3-33.
- CHAMPION, Tony (2001), «Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization» em Paddison, Ronan (ed.) *Handbook of Urban Studies*, London, Sage, pp. 143-161.
- Charmes, Éric (2000), «La séparation de l'habitat et du trafic», *Urbanisme*, n.º 315, pp. 56-7.
- CHAUVEAU, Geneviève (1988), «Logement et habitat populaires de 1890 à 1964 – de la fin de la Deuxième Guerre Mondiale aux années soixante», em Fourcaut, Annie (dir.) *Un siècle de Banlieue Parisienne (1859-1964) – Guide de Recherche*, Paris, L'Harmattan, pp. 130-163.
- CHAVES, Miguel (1999) *Casal Ventoso: da gandáia ao narcotráfico*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais.
- CHOAY, Françoise (1965), *L'urbanisme: utopies et réalités, une anthologie*, Paris, Éditions du Seuil.
- CHOAY, Françoise (1989), «Rue» em Merlin, Pierre e Françoise Choay (dir.) *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, pp. 593-5.
- CIDEC (2005), *O regime de ocupação da habitação e o mercado de trabalho*, Lisboa, Edição do CIDEC – Centro Interdisciplinar de Estudos Económicos.
- CLERC, Paul (1967), *Grands ensembles, Banlieues Nouvelles*, Paris, PUF.
- CLOZIER, René (1992 [1944]), «Essai sur la banlieue» em Roncayolo, Marcel e Thierry Paquot (dir.) *Villes & Civilisation urbaine (XVIIIe-XXe Siècle)*, Paris, Larousse, pp. 244-253.
- COELHO, António dos Santos (1982 [1960]), *Substâncias para a história da Amadora*, Amadora, Edição dos Serviços de Acção Social e Cultural da Câmara Municipal da Amadora.
- COLOOS, Bernard (1997) «Le financement du logement» em Segaud, Marion, Catherine Bonvalet e Jacques Brun (dir.) *Logement et habitat : l'état des savoirs*, Paris, La découverte, pp. 194-200.
- CORDEIRO, João Faustino (1970), «A habitação: um grave problema da região de Lisboa», *Informação Social*, n.º 19, pp. 111-117.
- CORTE-REAL, Álvaro (1973), *Fetais, Pontinha, Santo António dos Cavaleiros. Três Tipos de Subúrbio*, Dissertação de Licenciatura em Geografia, Lisboa, Faculdade de Letras de Lisboa.
- COSTA, António Firmino (1999), *Sociedade de Bairro. Dinâmicas sociais da identidade cultural*, Oeiras, Celta Editora.
- CRISPIM, Mário Núnico e Pedro Vasconcelos Lobo (1994), *Retratos de Oeiras*, Oeiras, Publicações DAS.

- CRUZ, Maria Alfreda (1973), *A Margem Sul do Estuário do Tejo*, s/l, s/ed.
- CUTURELLO, Paul (1994), «Propriété et sens commun», *Annales de la Recherche Urbaine*, n.º 65, pp. 114-121.
- DUFAUX, Frédéric (2004), «La naissance de 'grandioses ensembles'. Le regard distancié des géographes français sur la métamorphose urbaine des années 1950-1960» em Dufaux, Frédéric e Annie Fourcaut (dir.) *Le monde des grands ensembles*, Éditions Créaphis, pp. 63-96.
- FAURE, Alain (1989), «'Nous travaillons dix heures par jour, plus le chemin'. Les déplacements de travail chez les ouvriers parisiens, 1880-1914» em Magri, Susanna e Christian Topalov (dir.) *Villes Ouvrières: 1900-1950*, Paris, L'Harmattan, pp. 109-125.
- FERNANDES, José Manuel (coord.) (1982), *Arquitectura e paisagem no concelho de Amadora. Levantamento dos edifícios e espaços com interesse histórico, urbano e paisagístico da Amadora*, Amadora, Edição do Serviço de planeamento e urbanização da Câmara Municipal da Amadora.
- FERRÃO, João et al. (2003), «Uma metrópole em transição : novo perfil produtivo, novos espaços económicos» em Tenedório, José António (dir.) *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, Lisboa, AML, pp. 167-187.
- FÍLIUS Pouli [pseud.] (1946), *Os construtores civis tomarense e o desenvolvimento da construção urbana em Lisboa*, s.l., s.ed..
- FISHMAN, Robert (1987), *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*, New York, Basic Books.
- FONSECA Ferreira, António (1987), «Política(s) de habitação em Portugal», *Povos e Culturas*, n.º 2, pp. 261-284.
- FONSECA Ferreira, António et al. (1985), *Perfil Social e Estratégias do 'Clandestino'. Estudo Sociológico da Habitação Clandestina na Área Metropolitana de Lisboa*, Lisboa, Edição do Centro de Estudos de Sociologia do ISCTE.
- FONSECA, Maria Lucinda (1988), «As migrações para a Área Metropolitana de Lisboa: dos anos sessenta aos anos oitenta», *Povos e Culturas*, n.º 3 (número temático A cidade em Portugal: como se vive), pp. 267-298.
- FONSECA, Maria Lucinda (1990), *População e Território. Do País à Área Metropolitana*, Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- FOURCAUT, Annie (2002) (org.) «Dossier : Le grand ensemble, histoire et devenir», *Urbanisme*, n.º 322.
- FOURCAUT, Annie (2004), «Le cas français à l'épreuve du comparatisme» em Dufaux, Frédéric e Annie Fourcaut (dir.) *Le monde des grands ensembles*, Éditions Créaphis, pp. 15-25.
- FUNDO de Fomento da Habitação (1972), *Monografia sobre estruturas de financiamento da habitação em Portugal*, Lisboa, FFH – Gabinete de Estudos e Planeamento – Secção de Financiamento.

- GANS, Herbert (1962), «Urbanism and suburbanism as ways of life» em Rose, Arnold M. (ed.) *Human Behaviour and Social Process*, London, Routledge and Kegan Paul, pp.625-648.
- GANS, Herbert (1972 [1962]) «Urban vitality and the fallacy of physical determinism» em *People and Plans. Essays on Urban Problems and Solutions*, Harmondsworth, Penguin, pp. 30-40.
- GANS, Herbert (1972 [1965]), «The failure of Urban Renewal: A Critique and some proposals» em *People and Plans. Essays on Urban Problems and Solutions*, Harmondsworth, Penguin Books, pp. 239-261.
- GANS, Herbert (1982 [1967]) *The Levittowners. Ways of life and politics in a new suburban community*, New York, Columbia University Press.
- GARREAU, Joel (1991) *Edge City: Life on the New Frontier*, New York, Doubleday & Company.
- GASPAR, Jorge (1985 [1976]), *A Dinâmica Funcional do Centro de Lisboa*, Lisboa, Livros Horizonte.
- GIDDENS, Anthony (1994 [1991]), *Modernidade e Identidade Pessoal*, Oeiras, Celta Editora.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1971), *A estrutura na antiga sociedade portuguesa*, Lisboa, Arcádia.
- GOFFMAN, Erving (1962), «On Cooling the Mark Out : Some Aspects of Adaptation to Failure» em Rose, A. M. (org.) *Human Behavior and Social Processes: An Interactionist Approach*, London, Routledge and Kegan Paul, pp. 482-505.
- GOFFMAN, Erving (1974), *Frame Analysis : an essay on the organization of experience*, New York, Harper and Row.
- GONÇALVES, Fernando (1989), «Evolução histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988)» em Freitas do Amaral, Diogo (dir.) *Direito do Urbanismo*, Oeiras, INA, pp. 225-268.
- GOURDON, Jean-Loup (1997), «De la voirie à la rue : pour 'habiter le temps'», *Urbanisme*, n.º 292, pp. 20-24.
- GRÁCIO, Sérgio (1998), *Ensaios Técnicos e Política em Portugal 1910-1990*, Lisboa, Instituto Piaget (col. Estudos e Documentos).
- GRAFMEYER, Yves (1995), *Sociologie Urbaine*, Paris, Nathan.
- GUERRA, Isabel Pimentel, Luís Bruno Soares e António Fonseca Ferreira (1985), «Urbanização clandestina na Área Metropolitana de Lisboa», *Sociedade e Território*, n.º 3, pp. 66-77.
- GUERRA, Isabel, Teresa Costa Pinto e Dulce Moura (2001), «Políticas de Habitação: à procura de novas problemáticas», *Cidades – Comunidades e Territórios*, n.º 3, pp. 53-69.

- GUERAND, Roger-Henri (2001), «Sobre los orígenes del movimiento de las ciudades-jardines en Europa», *Ciudades – Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, n.º 6 (Dossier, La ciudad jardín cien años después), pp. 17-20.
- GUY, Clifford M. (2002), «Controlling new retail spaces: the impress of planning policies in Western Europe» em Pacione, Michael (ed.) *The City: Critical Concepts in the Social Sciences*, Vol. III, Parte 2 – Economic structure and change in the Western city, London, Routledge, pp. 199-234.
- HALBWACHS, Maurice (1997 [1950]), *La mémoire collective*, Paris, Albin Michel.
- HAMNETT, Chris (2001), «Social Segregation and Social Polarization» em Paddison, Ronan (ed.) *Handbook of Urban Studies*, London, Sage, pp. 143-161.
- HAMNETT, Chris (2004), «Gentrification, Postindustrialism, and Industrial and Occupational Restructuring in Global Cities» em Bridge, G. e S. Watson (ed.) *A Companion to the City*, Oxford, Blackwell, pp. 331-340.
- HOLSTON, James (1989) *The modernist city: an anthropological critique of Brasília*, Chicago, The University of Chicago Press.
- HUGUET, Michelle (1971), *Les femmes dans les grands ensembles: de la représentation à la mise en scène*, Paris, Editions du Centre National de la Recherche Scientifique.
- INSTITUTO NACIONAL DE Estatística (1954), *Inquérito às Condições de Habitação da Família*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística.
- INSTITUTO NACIONAL DE Estatística (2003), *Movimentos Pendulares e Organização do Território Metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto, 1991-2001*, Lisboa, INE.
- JACKSON, Kenneth (1985), *Crabgrass Frontier: the suburbanization of the United States*, Oxford, Oxford University Press.
- JACOBS, Jane (1972 [1961]), *The Death and Life of Great American Cities*, Harmondsworth, Penguin.
- JOHNSON, Earl S. (1961 [1942]), «The function of the Central Business District in the metropolitan community» em Hatt, Paul K. e Albert J. Reiss, Jr. (eds.) *Cities and Society. The revised reader in urban sociology*, New York, The Free Press, pp. 248-259.
- José, Rosendo D. (1982), *A propriedade horizontal: comentários e notas aos artigos 1414º a 1438º do Código Civil*, Lisboa, Livraria Petroni.
- JULIÃO, Rui Pedro (2003), «Mobilidade e acessibilidade metropolitanas» em Tenedório, José António (dir.) *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, Lisboa, AML, pp.229-243.

- JUSTINO, David (1988 e 1989), *A Formação do Espaço Económico Nacional. Portugal 1810-1913*, Vol. 1 e Vol. 2, Lisboa, Vega.
- KAUFMANN, Vincent, Manfred Max Bergman e Dominique Joye (2004), «Motility : Mobility as Capital», *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, n.º 4, pp. 745-756.
- KEMENY, Jim (1981), *The myth of home ownership*, London, Routledge.
- LA MORVONNAIS, Patrick (1998), «Comparaisons internationales» em Segaud, Marion e Catherine Bonvalet e Jacques Brun (dir.) *Logement et Habitat: l'état des savoirs*, Paris, Éditions la Découverte, pp. 147-157.
- LACOSTE, Yves (1992 [1963]) «Un débat: les grands ensembles» em Roncayolo, Marcel e Thierry Paquot (dir.) *Villes & Civilisation urbaine (XVIIIe-XXe Siècle)*, Paris, Larousse, pp.497-502.
- LAMAS, José (2004), *Morfologia urbana e desenho da cidade*, Porto, Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia (3ª Edição).
- LAMBRIKHS, Anne (2001), «Les cités-jardins en Belgique», *Ciudades – Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, n.º 6 (Dossier, La ciudad jardín cien años después), pp. 57-74.
- LE BRAS, Hervé (1994), «Échelle et ségrégation» em Brun, Jacques e Catherine Rhein (ed.) *La Ségrégation dans la Ville. Concepts et Mesures*, Paris, l'Harmattan, pp. 181-194.
- LE QUENTREC, Yannick (2006), «Les employées de bureau: un groupe professionnel féminin, nombreux mais invisible et dévalorisé» em Cours-Salies, Pierre e Stéphane Le Lay (dir.) *Le Bas de l'Échelle. La Construction Sociale des Situations Subalternes*, Saint-Agne, Éditions Eres, pp. 81-96.
- LEDROUT, Raymond (1968a), *L'espace sociale de la ville. Problèmes de sociologie appliquée à l'aménagement urbain*, Paris, Anthropos.
- LEDROUT, Raymond (1968b), *Sociologie Urbaine*, Paris, PUF.
- LEFEBVRE, Henri (1992 [1968]), «Industrialisation et urbanisation» em Roncayolo, Marcel e Thierry Paquot (dir.) *Villes & Civilisation Urbaine (XVIIIe – XXe Siècle)*, Paris, Larousse, pp. 420-435.
- LEFEUVRE, Marie-Pierre (1999), *La copropriété en difficulté. Faillite d'une structure de confiance*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aubre.
- LESDAIN, Sophie Bouly de (2003), «Nouvelles configurations spatiales et mobilités dites 'réversibles'» em Delarge, Alexandre et al. (dir.) *Ville Mobile*, Paris, Créaphis, pp. 29-40.
- LÉVI-VROELANT, Claire (2002), «Garni» em Segaud, Marion, Jacques Brun e Jean-Claude Driant (dir.) *Dictionnaire de l'Habitat et du Logement*, Paris, Armand Colin, pp. 195-198.
- LEWIS, J. D. e Weigert, A. (1985), «Trust as Social Reality», *Social Forces*, v. 63, n.º 4, pp. 967-985.

- LILLE, Lydia Coudroy de (2004), «Une idéologie du préfabriqué» em Dufaux, Frédéric e Annie Fourcaut (dir.) *Le monde des grands ensembles*, Éditions Créaphis, pp. 90-96.
- LÔBO, Margarida Sousa (1988), «Antecedentes de planeamento na Área Metropolitana de Lisboa», *Actas do 1º Seminário Internacional Área Metropolitana de Lisboa: que futuro?*, Lisboa, Departamento de Geografia e Planeamento Regional / FCSH-UNL / Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 143-149.
- LÔBO, Margarida Sousa (1990), «Região de Lisboa: o Plano Director revisitado», *Urbe – Cadernos*, n.º 1, (A Área Metropolitana de Lisboa e o Estuário do Tejo), pp. 13-20.
- LÔBO, Margarida Sousa (1995), *Planos de Urbanização. A época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP-DGOTDU.
- MAGRI, Susanna e Christian Topalov (1989), «Pratiques ouvrières et changements structurels dans l'espace des grandes villes du premier XXe siècle. Quelques hypothèses de recherche» em Magri, Susanna e Christian Topalov (dir.) *Villes Ouvrières – 1900-1950*, Paris, l'Harmattan, pp. 17-40.
- MAGRI, Susanna e Christian Topalov (1995), «L'habitat du salarié moderne en France, Grande-Bretagne, Italie et aux Etats-Unis, 1910-1925» in Cohen, Yves e Rémi Baudouï (dir.) *Les chantiers de la paix sociale. 1900-1940*, Fontenay-aux-Roses, Éditions de l'ENS, p. 223-254.
- MARCUSE, peter (2004), «City of Quarters» em Bridge, Gary e Sophie Watson (eds.) *A Companion to the City*, Oxford, Blackwell, pp. 270-281.
- MARTINOTTI, Guido (1996), «The new social morphology of cities», *MOST Discussion Paper Series*, n.º 16. (www.unesco.org/most)
- MARTINS, Maria Belmira (1973), *Sociedades e grupos em Portugal*, Lisboa, Editorial Estampa.
- MATIAS Ferreira, Vítor (1987), *A cidade de Lisboa: de Capital do Império a centro da Metrópole*, Lisboa, Dom Quixote.
- MATIAS Ferreira, Vítor et al. (1997), *Lisboa, a Metrópole e o Rio: Centralidade e Requalificação das Frentes de Água*, Lisboa, Bizâncio.
- MAUSS, Marcel (1921) «Expression obligatoire des sentiments (rituels funéraires australiens)», *Journal de Psychologie*, n.º 18 (acedido a 20 Maio 2010 em http://classiques.uqac.ca/classiques/mauss_marcel/essais_de_socio/T3_expression_sentiments/expression_sentiments.html).
- McKENZIE, Roderick D. (1961 [1933]), «The rise of metropolitan communities» em Hatt, Paul K. and Albert J. Reiss, Jr. (ed.) *Cities and Society. The revised reader in urban sociology*, New York, The Free Press, pp. 201-213.
- MELLO, Daniel (1999), «Carris» em Barreto, António e Maria Filomena Mónica (coord.) *Dicionário de História de Portugal. Vol. VII, Suplemento A/E*, Porto, Figueirinhas, pp. 237-8.

- MENDES, António Rui e Manuel Moreira Rodrigues (1997), «Painel Financiamento (relatores)» em *Colóquio Política de Habitação*, Lisboa, Conselho Económico e Social, Série Estudos e Documentos.
- MERTON, Robert K. (1968), *Social Theory and Social Structure*, New York, The Free Press.
- MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS (1960), *Plano Director do Desenvolvimento Urbanístico da Região de Lisboa*, Lisboa, MOP.
- MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS (1964) *Plano Director da Região de Lisboa. Antepiano, volume I. Memória Descritiva e Justificativa*, Lisboa, MOP/Conselho Superior de Obras Públicas.
- MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, Transportes e Comunicações (2003) *O sector da habitação no ano 2003*, Lisboa, Secretaria de Estado da Habitação.
- MIRANDA, Jorge (1978), *A Constituição de 1976: Formação, Estrutura, Princípios Fundamentais*, Lisboa, Livraria Petroni.
- MIRANDA, Jorge (2003a), «Nova Oeiras (parte 1): uma urbanização exemplar», *Oeiras – Jornal da Região*, 23 de Outubro de 2003, sp.
- MIRANDA, Jorge (2003b), «Nova Oeiras (parte 2): uma urbanização exemplar», *Oeiras – Jornal da Região*, 30 de Outubro de 2003, sp.
- MÓNICA, Maria Filomena (1986), *Artesãos e Operários. Indústria, Capitalismo e Classe Operária em Portugal (1870-1934)*, Lisboa, Edições do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.
- MOURA, Raul Vilaça e Gilberto Gomes (1999), «Caminhos-de-Ferro» em Barreto, António e Maria Filomena Mónica (coord.) *Dicionário de História de Portugal. Vol. VII, Suplemento AVE*, Porto, Figueirinhas, pp. 223-227.
- MUMFORD, Lewis (1991 [1961]), *A Cidade na História*, São Paulo, Martins Fontes.
- MURARD, Lion, e Patrick Zylberman (1976), *Le petit travailleur infatigable ou le prolétaire régénéré: villes-usines, habitat et intimités au XIXe siècle*, Recherches, n.º 25, Novembro 1976.
- NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise (1991), «L'espace limitrophe: entre le privé et le public, un no-man's land? La pratique urbaine au Maroc», *Espaces et Sociétés*, n.º 62-63, pp. 135-159.
- NAZARETH, J. Manuel (1988), *Princípios e Métodos de Análise da Demografia Portuguesa*, Lisboa, Presença.
- NEVEU, Érik (2004), *Sociologie du Journalisme*, Paris, Éditions la Découverte (col. Repères).
- NUNES, João Pedro Silva (2007), *À escala humana. Planeamento urbano e arquitectura de habitação em Olivais Sul (1959-1969)*, Lisboa, Edição da Câmara Municipal de Lisboa (col. Lisboa: Urbanismo e Arquitectura).

- PARK, Robert Ezra (1984 [1916]), «La ville. Propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain» em Grafmeyer, Yves e Isaac Joseph (orgs.) *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier, pp. 83-130.
- PEREIRA, Raul da Silva (1983), «A habitação própria – solução do problema habitacional?», *Análise Social*, vol. XIX, n.º 77-78-79, pp. 737-741.
- PEREIRA, Virgílio Borges (2003), «Uma imensa espera de concretizações... Ilhas, bairros e classes laboriosas brevemente perspectivados a partir da cidade do Porto», *Sociologia*, n.º 13, pp. 139-148.
- PINÇON, Michel (1981), «Habitat et modes de vie. La cohabitation des groupes sociaux dans un ensemble HLM», *Revue Française de Sociologie*, vol. XXI, n.º 4, pp. 523-547.
- PINÇON, Michel e Monique Pinçon-Charlot (2004), *Sociologie de Paris*, Paris, Repères.
- PINTO, Alberto Reaes (1968), «A primeira experiência de pré-fabricação pesada em Portugal», *Arquitectura – Revista de Arte e Construção*, n.º 104, pp. 153-167.
- PINTO, José Madureira e Maria Cidália Queiroz (1996), «Flexibilização da produção, mobilidade da mão-de-obra e processos identitários na construção civil», *Sociologia – Problemas e Práticas*, n.º 19, pp. 9-29.
- PORTAS, Nuno (1997), «A arquitectura de habitação no século XX português» em Becker, Annette, Ana Tostões e Wilfried Wang (orgs.) *Arquitectura do século XX. Portugal*, Lisboa, Edição Portugal-Frankfurt 97 – Centro Cultural de Belém, pp. 116-121.
- PORTAS, Nuno e Álvaro Domingues, João Cabral (2007), *Políticas Urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian (2ª edição).
- PREPECELLE, Edmond (1973), *La production des Grands Ensembles*, Paris, Mouton.
- RABINOW, Paul (1995), *French Modern. Norms and Forms of the Social Environment*, Chicago, The University of Chicago Press.
- RÉMY, Jean e Liliane Voyé (1981), *Ville, ordre et violence*, Paris, PUF.
- RÉMY, Jean e Liliane Voyé (2004 [1992]), *A cidade: rumo a uma nova definição?*, Porto, Afrontamento.
- RIFES, Alberto, G. Rodrigues e N. R. Silva (1986), *Política energética e transportes: opções modais nos corredores de Lisboa*, Lisboa, Edição do INED – Instituto de Estudos para o Desenvolvimento (Caderno 12).
- RODOLFO, João de Sousa (2002), *Luís Cristino da Silva e a Arquitectura Moderna em Portugal*, Lisboa, Dom Quixote.
- ROGERS, Alisdair (2004), «Citizenship, Multiculturalism and the European City» em Bridge, G. e S. Watson (ed.) *A Companion to the City*, Oxford, Blackwell, pp. 382-390.

- ROMÓN, María Castillo. (2001), *Reformismo, vivienda y ciudad. Orígenes y desarrollo de un debate: España, 1850-1920*, Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid – Secretariado de Publicaciones.
- ROWE, Peter G. (1991), *Making a middle landscape*, Cambridge (Ma), The MIT Press.
- ROWE, Peter G. (1995) *Modernity and Housing*, Cambridge (Ma), The MIT Press.
- SALGUEIRO, Teresa Barata (2001), *Lisboa, Periferia e Centralidades*, Oeiras, Celta Editora.
- SASSEN, Saskia (1991), *The Global City*. New York, London, Tokyo, Princeton, Princeton University Press.
- SELIGMAN, Adam B. (1997), *The Problem of Trust*, Princeton, Princeton University Press.
- SERRÃO, Joel (1982 [1972]), *A emigração portuguesa – sondagem histórica*, Lisboa, Livros Horizonte.
- SHELLER, Mimi e John Urry (2000), «The City and the Car», *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24, n.º 4, pp. 737-757.
- SILVA, Álvaro Ferreira da (2001), «Ideais otocentistas de modernização urbana» em Pinheiro, Magda, Luís V. Baptista e Maria João Vaz (orgs.) *Cidade e Metrópole. Centralidades e Marginalidades*, Oeiras, Celta Editora, pp. 39-51.
- SILVA, Fernando Nunes da e Margarida Pereira (1988), «Ilusões e desilusões das periferias na Área Metropolitana de Lisboa», *Sociedade e Território*, n.º 5, pp. 14-24.
- SILVA, Maria da Conceição Tavares da (1964), «A sublocação em Lisboa», *Boletim do Gabinete Técnico de Habitação*, Vol. I, n.º 1, pp.44-51.
- SILVA, Raquel Henriques da (1988), *Cascais*, Lisboa, Presença (col. Cidades e Vilas de Portugal).
- SIMMEL, Georg (1981 [1909]), «La Cantidad en los Grupos Sociales» in *Sociologia. I. Estudios sobre las Formas de Socialización*, Madrid, Alianza Universidad, pp. 57-146.
- SIMMEL, Georg (1988 [1895]), «La mode» em *Tragédie de la culture et autres essais*, Paris, Rivages, pp. 89-127.
- SIMÕES, Artur Martinho (1982), *O Concelho da Amadora: pequena história de um longa caminhada que chega ao fim*, Amadora, Câmara Municipal da Amadora.
- SIMÕES, Artur Martinho e Vasco Calixto (1973), *Reunião de convívio da 'Velha Guarda' da Amadora: breves notas sobre a história da freguesia*, Amadora, Liga dos Melhoramentos.
- STOBERG, Gideon (1961), «The Preindustrial City» em Hatt, Paul K. and Albert J. Reiss, Jr. (ed.) *Cities and Society. The revised reader in urban sociology*, New York, The Free Press, pp. 179-188.

- SOARES, Nuno (2003), «Habitação» em Tenedório, José António (dir.) *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, Lisboa, AML, pp. 149-165.
- SOLÀ-MORALES, Manuel (1997), *Las formas del crecimiento urbano*, Barcelona, Edicions de la Universitat Politècnica de Catalunya.
- STÉBÉ, Jean-Marc (1999), *La Crise des Banlieues: Sociologie des Quartiers Sensibles*, Paris, PUF (col. Que sais-je?).
- TÉRADE, Annie (2002), «Hausmannien» em Segaud, Marion, Jacques Brun e Jean-Claude Driant (dir.) *Dictionnaire de l'Habitat et du Logement*, Paris, Armand Colin, pp. 229-30.
- TOPALOV, Christian (1987), *Le Logement en France. Histoire d'une Marchandise Impossible*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques.
- TURNER, Victor W. (1974 [1969]), *O processo ritual: estrutura e anti-estrutura*. Petrópolis, Vozes.
- VELHO, Gilberto (1978 [1972]), *A utopia urbana. Um estudo de antropologia social*, Rio de Janeiro, Zahar Editores.
- VIELLARD-BARON, Hervé (2002), «Sarcelles : un cas toujours exemplaire ?», *Urbanisme*, n.º 322 (Dossier *Le grand ensemble, histoire et devenir*), pp. 53-56.
- VIEIRA, António Lopes (1982), *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- VORMS, Bernard (1998), «Les politiques d'encouragement à l'accession à la propriété» em Segaud, Marion, Catherine Bonvalet e Jacques Brun (dir.) *Logement et habitat : l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, pp. 210-219.
- WEBER, M. (1966 [1920]), «Class, Status and Party» em Bendix, R. e S. Lipset (eds.) *Class, Status and Power*, New York, The Free Press, pp. 21-28.
- WEBER, Max (1984 [1921]), *La Ville*, Paris, Aubier.
- WIEL, Marc (1999), *La transition urbaine ou le passage de ville pédestre à la ville motorisée*, s.l., Pierre Mardaga (col. Architecture+Recherches).
- WIEL, Marc (2005), *Ville et mobilité : un couple infernal ?*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- WIRTH, Louis (1997 [1938]), «O urbanismo como modo de vida» em Fortuna, Carlos (org.) *Cidade, Cultura e Globalização. Ensaios de sociologia*, Oeiras, Celta, pp. 45-65.
- XAVIER, Gabriela (1992), *A fábrica de espartilhos Santos Mattos & Cia.*, Amadora, Centro de Documentação da Câmara Municipal da Amadora.
- ZIBAIA, Vanda (2000), *A elevação da Amadora a município: interesses locais e conflitos institucionais*. Lisboa, Tese de Licenciatura em Sociologia, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.