

CRESCIMENTO URBANO E EXPERIÊNCIA SUBURBANA EM LISBOA – O CASO DA AMADORA (1960-1974)

João Pedro Silva Nunes*

Resumo

Este artigo analisa os efeitos do crescimento urbano na experiência suburbana das populações residentes num importante subúrbio de Lisboa na década de 1960 e 1970. Situa o caso da Amadora no processo de suburbanização da capital portuguesa e dá conta do modo como, nesses anos, aquela vila passa de subúrbio industrial e residencial a cidade suburbana. Através da imprensa da época reconstitui a crise de crescimento urbano que então se verificava, relacionando-a com a urbanização, com os serviços públicos e com o governo local. No final discute-se a relação entre a experiência e a economia política urbana e o seu contributo para a compreensão e explicação de diferentes simbólicas suburbanas.

Palavras-chave: Lisboa e Portugal, Subúrbio, Experiência Suburbana e Significação, Serviços Públicos

Abstract

This article analyzes the effects of urban growth on the suburban experience of Amadora's residents – Lisbon's most important suburb in the 1960s and 1970s. It begins by placing Amadora within Lisbon's suburbanization process, giving then an account of its transformation from an industrial and residential suburb to a suburban town. A close study of newspaper articles published on the national and local press between 1960 and 1974 on Amadora's urban life enables the reconstitution of its the urban growth crisis, and its relation to urbanization, public services provision and local government. At the end, a discussion on the relationship between the suburban

* ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa, Portugal. DINÂMIA'CET, Centro de Estudos sobre a Mudança Socioeconómica e o Território, Investigador Auxiliar, Programa Ciência 2008.
joao.silva.nunes@iscte.pt

experience and the urban political economy is made, and a contribution to understand and explain different suburban meanings is offered.

Keywords: Lisbon and Portugal, Suburb, Suburban Experience and Meaning, Public Services

Introdução

Neste artigo, são analisados os efeitos engendrados pelo crescimento urbano na experiência suburbana das populações residentes na vila da Amadora – o mais importante subúrbio de Lisboa durante as décadas de 1960 e 1970. Nesse período, a Amadora foi um lugar emblemático da suburbanização da capital portuguesa. O crescimento da população residente, passando de 45 mil a 110 mil habitantes, foi rápido e intenso. Variadas formas de crescimento urbano transformaram o espaço físico e o espaço social da vila – dos grandes conjuntos residenciais aos bairros de barracas, passando por assentamentos de carácter formal destinados às camadas médias e populares. As suas instituições urbanas renovaram-se, com a abertura de escolas, com a instalação de comércios mais diversificados e com o surgimento de associações vocacionadas para a ação social e cultural. Grupos de notáveis locais reivindicaram a autonomia administrativa da vila e a sua passagem a município. A Amadora passa então, naquela década, de subúrbio industrial e residencial a cidade suburbana.

Todavia, estas transformações ocorrem em paralelo com uma grave crise de crescimento urbano. Ao constituir como fonte uma gama de peças publicadas na imprensa nacional e local durante o período de 1960 a 1975 – notícias, reportagens, editoriais e cartas de leitores – será composta uma imagem da crise de crescimento urbano ali verificada e das condições da experiência suburbana na vila. Esta fonte, apesar da censura previa instituída pelo Estado Novo, permite compreender e interpretar o fabrico de uma significação do lugar, por parte das populações residentes, relacionando-o, quer com a crescente concentração de população e a forte pressão exercida pelo crescimento urbano sobre o território, em termos de desordem, quer com a oferta e com a qualidade de execução dos serviços públicos. No final discute-se a experiência suburbana sob a perspectiva da economia política urbana. Argumenta-se que as diferenças espaciais e materiais, por via da economia política urbana, se

desdobram em diferenças de hierarquia e *status*, e estabelecem-se como estas últimas são constitutivas dos diferentes significados atribuídos à experiência suburbana

A Amadora no processo de suburbanização de Lisboa (1900-1960)

A concentração de população que a Amadora regista na segunda metade do século XX encontra-se intimamente relacionada com a urbanização dos arredores de Lisboa. Numa primeira fase, que a traço largo se situa entre 1900 e 1950, a capital portuguesa assume uma posição de “dominação demográfica” (Baptista, 1994a) face ao seu entorno. Nessas décadas, a cidade concentrava mais de dois terços da população residente na aglomeração (Nunes, 2010: 125). Densa e compacta, a cidade de Lisboa não atingia ainda, o seu limite administrativo, como bem demonstra Matias Ferreira (1987: 85-7). Em redor do seu casco antigo e ao longo dos seus principais eixos de crescimento, estabelecidos em de finais de Oitocentos e reforçados, mais tarde, com as linhas de bonde (Vieira, 1982) e de trem (Salgueiro, 2001), localizavam-se as funções centrais (Gaspar, 1985). A imagem da “cidade em forma de dedos de luva”, cunhada por Bordreuil (2000: 177), na qual o crescimento do tecido urbano seguia as redes de transportes coletivos, assenta bem à capital portuguesa de então.

Tal como em outras cidades, as redes de transporte coletivo desempenhavam papel central na organização do crescimento urbano, combinando-se com as relações sociais na produção da divisão social do espaço (Villaça, 2001; Campos, 2008). No tocante à cidade de Lisboa, a rede de bonde contribuiu, logo nos anos de 1910 e 1920, para uma primeira suburbanização das camadas populares, quer facultando acesso económico ao centro, quer diversificando atividades antes “confinadas à ‘Baixa’ de Lisboa” (Vieira, 1982: 204). A sua importância fica bem expressa, quer no facto terem funcionado *carros operários* e de a sua tarifa ter permanecido *congelada* pelo Estado Novo durante mais de trinta anos (Melo, 1999), quer no facto de na década de cinquenta a rede de bonde atingir os 140 quilómetros e se repartir por 28 linhas e 40 percursos (Azevedo, 1998). Como salienta Salgueiro (1987: 128) os bondes foram “o veículo dominante na circulação lisboeta até aos anos 50”.

Relativamente à constituição da aglomeração de Lisboa, o caminho-de-ferro fazia a ligação entra a cidade e os seus arredores, suportando o crescimento urbano. Refere

Salgueiro (1987: 131) que “ao contrário do eléctrico (bonde) (...) o comboio (trem) estabelece ligações de forma descontínua entre pontos afastados, mas liga-os em tempo menor porque a maior velocidade”. Por intermédio do trem se favoreceu a localização industrial e a edificação de alojamento nos subúrbios (Nunes, 2011: 81-9 e 188-9). Apesar do seu significado e papel na divisão social do espaço urbano, durante a primeira metade do século XX, o peso demográfico dos principais núcleos suburbanos da capital portuguesa servido por linha de caminho-de-ferro era reduzido (Nunes, 2011: 83-9). Na memória descritiva do *Plano Director da Região de Lisboa* (MOP, 1964), uma das mais importantes fontes para a história da suburbanização de Lisboa, uma expressiva imagem destes núcleos é oferecida: os subúrbios da capital servidos por ferrovia seriam como que “contas de um rosário” (MOP, 1964: 110) dispostas sobre um território ainda rural.

Em finais da década de 1950, este padrão de divisão socio-espacial começa a alterar-se. A concentração demográfica na cidade de Lisboa persiste, mas os seus principais núcleos suburbanos registam crescimento demográfico. A aglomeração de Lisboa, isto é, a cidade capital e seus subúrbios tomados em conjunto, ultrapassa o limiar do *primeiro milhão* de habitantes (Nunes, 2011: 77). Tal fasquia demográfica é transposta graças ao incremento no povoamento registado então nos municípios vizinhos à cidade. É, por exemplo, o caso de Almada, município situado na margem sul do Tejo, que passa de 23 mil habitantes em 1940 a 43 mil em 1960; de Loures, na margem norte do Tejo e a leste da capital, que atinge 102 mil habitantes em 1960 face a 35 mil em 1940; e de Oeiras, município situado na margem norte do Tejo, a oeste da capital, que aumenta em 60 mil almas a sua população – de 37 mil em 1940 para 97 mil em 1960 (INE, 1964).

O território da vila da Amadora, integrando a circunscrição administrativa e política do município de Oeiras, regista entre 1940 e 1970 um vertiginoso crescimento urbano: de cerca de 9.700 habitantes em 1940, a vila e seu entorno atingem em 1970 cerca 112.200 habitantes. Decompondo o crescimento por década, observa-se que entre 1950 e 1960, o volume de residentes passa de aproximadamente 18.700 para 47.400 habitantes, crescendo 152%. Na década seguinte, a uma taxa de crescimento intercensitária é de 135% correspondendo a um crescimento na ordem 64.800 habitantes. A Amadora constitui-se assim, de forma rápida e intensa, como o mais importante subúrbio de Lisboa – e, note-se, passando a ser “o quinto núcleo habitacional do país” (Salgueiro, 1987: 132) em 1960. O seu crescimento é uma marca

significativa de como a suburbanização constituiu o mais importante processo de redistribuição de população ocorrido na aglomeração de Lisboa nas décadas de 1950, 1960 e 1970 (Nunes, 2010: 124-5) – à imagem, de resto, das principais cidades europeias (Champion, 2001).

De subúrbio industrial e residencial a cidade suburbana

Nos anos de 1960, a Amadora passa de subúrbio industrial e residencial a cidade suburbana. Anteriormente, a sua posição e situação urbana, face à cidade de Lisboa, era a de um *bastião urbano*. A sua forma urbana era compacta. Em torno da estação de trem, concentrava-se o alojamento. Na sua envolvente, localizava-se, em regra, a indústria. Um importante surto industrial transformou, nos anos de 1930 e 1940, a Amadora e sua envolvente. Várias foram as indústrias que tomaram como vantagem a oferta de solo a baixo custo e a acessibilidade facultada pela via-férrea. A instalação da fábrica da companhia *BIS – Borrachas Industriais* (1931) marca o arranque de um uso industrial e fabril intensivo do solo. No decénio seguinte, o aparecimento de novas fábricas aumentou de cadência. Em estreita ligação ao caminho-de-ferro, concentraram-se indústrias de ramos variados: da química à metalúrgica, dos plásticos ao papel, do têxtil ao material elétrico, dos laboratórios farmacêuticos ao vidro (CMA, 1991: 146).

Progressivamente, o espaço urbano da Amadora foi sendo transformado por operações de loteamento e pela edificação de alojamento – não raras vezes, demolindo o tecido existente, formado por habitações unifamiliares e de baixa altura, e edificando prédios de maior gabarito. Na historiografia local, António Coelho (1982) dá conta desse processo, referindo que habitações unifamiliares foram dando lugar a pequenos prédios de rendimento, promovidos por “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: 71-2). É de salientar que esta forma de crescimento urbano pouco diferia daquela praticada na edificação de habitação popular em Lisboa. Como bem identificou Luís Baptista (1994b) na análise à edificação do Bairro do Rego, tal modelo baseava-se em requerimentos privados de abertura de ruas e construção lote-a-lote de pequenos prédios de rendimento. Em 1949, um

primeiro plano de urbanização é aprovado pelo Ministério das Obras Públicas. O instrumento procurava ordenar o uso de solo e a forma de ocupação do espaço da Amadora, tendo como modelo um tecido urbano organizado em torno de ruas e de praças e formado por edificado com um reduzido número de pisos (Nunes, 2011: 194-200).

Ao longo da primeira metade do século XX, a Amadora viu nascer uma série de instituições urbanas. Projetos de inspiração reformista e republicana marcaram os anos de 1910 e 20 – a tentativa de edificação de uma cidade *cidade-jardim*, a constituição do centro escolar republicano e de cooperativas de consumo e a criação de primeira associação operária (Coelho, 1982) são exemplos. O trabalho desenvolvido pela *Liga de Melhoramentos da Amadora* dava igualmente frutos (Simões, 1982, Simões e Calixto, 1973). Nesta associação se haviam congregado, desde os anos da implantação da República (1910), membros da elite local, quer daquela que ali residia, quer da que ali praticava a vilegiatura. É da iniciativa de alguns dos seus membros que nascem espaços lúdicos e recreativos, como os *Recreios da Amadora*. A esta associação se deve também a iniciativa de abertura de um jardim público, bem como algumas operações de *embelezamento* (Simões, 1982) – termo do começo de Novecentos que designava ações de recorte e significado higienista e reformador, fundadas em objetivos funcionais e utilitários, animadas por motivações estéticas e simbólicas.

Em 1957, a linha férrea de Sintra é eletrificada (Moura e Gomes, 1999). Como em outras localidades dispostas ao longo da linha, na Amadora verifica-se também um surto de construção de alojamento. Trens tecnologicamente mais avançados e novos horários tornavam a pendularidade casa-trabalho mais fácil e económica. Por um lado, esta inovação foi tomada pelos investidores imobiliários. Como salienta António Coelho, da edificação de pequenos prédios de rendimento passou-se para a fase dos “grandes negócios”: investidores de “maior vulto”,

apoiados por fortes capitais, (...) compravam quintas inteiras, bons terrenos de sementeira, 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: 73)

Na envolvente à vila da Amadora, edificam-se bairros – de que a Damaia e o Bairro Janeiro são exemplo (Nunes, 2011: 235-9). Por outro lado, nem toda a ocupação do território da então freguesia da Amadora foi realizada na dependência relativamente à

via-férrea. Cedo surgiram bairros clandestinos, 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 Quinta da Brandoa, por exemplo – à imagem de outros bairros que progressivamente constituíram a coroa de loteamentos ilegais de Lisboa, variavelmente marginais e precários.¹

Entre 1960 e 1974, a Amadora começa a constituir-se como uma cidade suburbana. Em primeiro lugar, porque a sua grandeza demográfica se altera, como atrás se viu, e porque em redor do núcleo suburbano mais antigo começam a surgir bairros. Em segundo lugar, porque a oferta de instituições urbanas se renova: uma nova estação dos correios foi inaugurada², a rede de *ônibus* foi alargada³; uma escola técnica e um liceu, equipamentos reivindicados por variados grupos sociais locais, foram instalados⁴; dois cinemas foram inaugurados em bairros nos arredores da vila⁵; o tecido comercial local registou mudanças, com a abertura de dependências de lojas situadas na cidade de Lisboa⁶; o tecido associativo local diversificou-se, sobretudo do ponto de vista da ação cultural⁷. E, por fim, em terceiro lugar, porque emergem

¹ Ver, sobre alojamento marginal, *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 *Far-West*»; *Diário Popular*, 2 de Fevereiro de 1973: «Os 'clandestinos' cercam a cidade. Entre a Pontinha e Caneças surge uma nova Brandoa», *Comércio do Funchal*, 11 de Abril de 1974: «Um alojamento marginal».

² *O Século*, 22 de Setembro de 1967: «Foram inauguradas as novas instalações da Estação dos CTT na Amadora».

³ 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».

⁴ Sintetizada na peça publicada no *Diário da Manhã*, 7 de Setembro de 1967: «Debatida a necessidade de construção de um liceu na Amadora».

⁵ *O Século*, 28 de Agosto de 1966: «Bela e elegante sala de cinema inaugurada ontem na Damaia» e *Diário de Lisboa*, 26 de Novembro de 1966: «Inauguração de um moderno cinema na vila da Amadora».

⁶ *Diário Popular*, 6 de Maio de 1971: «Dão direito a prémios os panfletos lançados por um helicóptero entre Venda Nova, Amadora e Sintra [inauguração dos *Armazéns Conde-Barão*]» e *Diário Popular*, 27 de Maio de 1969: «Amadora e Odivelas em progresso [Abertura de lojas *Singer*]».

⁷ Ver *Diário de Lisboa*, 12 de Fevereiro de 1971: «Objectivo na Cooperativa "VIS" – 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'».

reivindicações políticas relativamente à autonomia administrativa e política daquela unidade administrativa do município de Oeiras (Simões, 1982).

O efeito conjugado da suburbanização industrial e residencial confirma-se na composição social da população residente no núcleo urbano da Amadora em 1960. No Quadro n.º 1 compara-se a distribuição dos diferentes grupos socio-económicos na população ativa residente na Amadora, na vizinha localidade de Queluz e em Lisboa. Facilmente se dá conta da destinação social da Amadora na Aglomeração de Lisboa. Observa-se assim que o operariado – compreendendo aqui as mais diversas atividades e especializações – representava 48% dos ativos recenseados na Amadora, 38% da população ativa residente em Lisboa e aproximadamente 44% da que residia na aglomeração. Esta *sobre-representação* operária decorria, sobretudo, das categorias profissionais mais qualificadas, a dos *mestres, condutores e operários especializados* que representava 26% dos ativos residentes na Amadora, contra 21% e 20% na cidade de Lisboa e na aglomeração, respectivamente.

Quadro 1: Composição da população activa residente por grupo socioeconómico nos “centros urbanos” da Amadora e de Queluz, no município de Lisboa e na Aglomeração em 1960

Grupos Socio-Económicos	Centro Urbano		Município de Lisboa	Aglomeração de Lisboa*
	Amadora	Queluz		
Patrões	3,3	4,2	4,7	4,4
Isolados	3,4	3,6	4,2	8,2
Profissões Liberais e Similares	4,0	6,0	6,8	5,4
Directores de Empresas e Chefes de Serviços	1,1	1,1	1,9	1,5
Empregados não especificados	29,8	40,3	23,9	20,5
Mestres, Condutores, Operários Especializados e Qualificados	26,2	24,4	21,5	19,8
Operários não especificados	22,2	11,5	17,1	24,1
Trabalhadores de Serviços Domésticos, Pessoais e Similares	6,8	6,8	16,9	13,0
Outros activos n.e.	3,2	2,0	3,0	3,2
Total em percentagem	100	100	100	100
Total de Activos	15 290	6 057	368 225	605 624

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, *X Recenseamento Geral da População, 1960*.

* Agregação da população residente nos municípios de Lisboa, Sintra, Cascais, Oeiras, Loures, Vila Franca de Xira, Alcochete, Montijo, Barreiro, Moita, Seixal e Almada.

Pese embora o forte peso da classe operária, a Amadora registava no começo da década de sessenta, uma outra importante e significava tendência no seu povoamento: cerca de 30% da população ativa residente no “centro urbano” trabalhava como *empregado* (Quadro n.º 1) – uma categoria que, deve sublinhar-se, compreendia igualmente grande diversidade de ocupações. O nível de *sobrerepresentação* destes activos a residir na Amadora era em 2/5 superior ao registado na aglomeração de Lisboa. Observando o vizinho “centro urbano” de Queluz, também ele servido pela linha de caminho-de-ferro de Sintra, esta especialização encontra-se ainda mais vincada. Ali se concentravam 2/3 mais empregados que Lisboa, e os cerca de 2.400 ativos recenseados como empregados representam um valor 9/10 superior à proporção registada na *aglomeração de Lisboa*. Cômputo geral, a industrialização da vila da Amadora e a crescente edificação de alojamento, intimamente associada à melhoria da ligação a Lisboa através do trem, contribuíram para que na década de 1960 a Amadora se constituísse como um destino residencial suburbano para as camadas populares.

Verifica-se então, usando a expressão de Ledrut (1968), uma intensa “mobilidade de crescimento”. Como consequência, o fluxo de população e a sua concentração no território da Amadora – e no seu entorno – conduziram a uma elevada pressão sobre o espaço urbano, sobre os serviços públicos e, claro, sobre as organizações e instituições encarregues de os administrar. Esta condição configurou uma crise de crescimento urbano. Imagens desta crise serão analisadas através de reportagens, editoriais e cartas de leitores publicadas na imprensa, oferecendo descrições da experiência suburbana na Amadora neste período.

Uma crise de crescimento urbano

Na imprensa lisboeta da década de 1960, os subúrbios da capital portuguesa eram tema de notícia e objeto de reportagem. O *dormitório*, enquanto categoria de descrição e de interpretação das transformações em curso nos arredores de Lisboa, era mobilizado pelos jornalistas como meio de interrogação e como modo de interpretação das consequências das mais recentes vagas de crescimento urbano (Nunes, 2011: 211-20). Mesmo sob ditadura, vigente entre 1933-1974, e mesmo sob forte censura prévia, a

imprensa portuguesa noticiava, por vezes em tom crítico, as condições de vida das novas populações suburbanas de Lisboa.

O termo *dormitório* assumia aqui a função de *ângulo* jornalístico, um elemento cujo trabalho social de produção é considerado por Neveu (2004: 67) como equivalente à construção de “esquema de interpretação” ou ao fabrico de um “frame” – no vocabulário conceptual de Goffman. Para este autor, os “frames” e a atividade 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; assim, a atividade de “framing” e os “frames” participam na “definição da situação”, modelando o contexto e dando razão de ser a expectativas e a modos de tratamento recíproco dos atores (Goffman, 1974). No domínio da redação jornalística, o *dormitório*, enquanto *ângulo*, guiava a recolha de informação e a construção dos factos.

Quer fazendo título, quer integrando os parágrafos de abertura ou de fecho das peças, o termo *dormitório* era utilizado com uma conotação negativa e com um intuito crítico. 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”⁸. O texto de abertura desta peça resumia bem a tarefa que a redação do jornal reclamava para si. Aí se afirmava que o *trabalho jornalístico* contribuía para enquadrar uma série, estabelecer o termo e legitimar denúncias – “nesta página”, exprimia a redação, “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”⁹.

O registo manteve-se ao longo da década de 1960. 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”. Mas formulava-se uma aspiração: que “a Amadora de amanhã, [...] faça

⁸ Diário Ilustrado, 27 de Junho de 1962.

⁹ Diário Ilustrado, 27 de Junho de 1962.

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”¹⁰.

Ora, um dos objetos que desde o início da década integrou a construção do “assunto jornalístico” sobre a Amadora foi a qualidade dos seus traçados urbanos. Constituindo um dos principais suportes do crescimento das cidades (Jackson, 1985), os traçados urbanos são uma das mais importantes atribuições de uso de solo nos territórios urbanizados ou sujeitos a processos de urbanização (Solà-Morales, 1997). Porque, por um lado, contribuem para organizar o fazer e o refazer do tecido urbano; porque, por outro, suportam redes de transportes e comunicação. A sua forma e as suas qualidades são incidentes sobre o espaço público (Bassand, 1997).

Veja-se então como eram descritos, no começo da década de 1960, os traçados urbanos 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 sinaleiro 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 estátua, um motivo de beleza no meio daquela cidade do ‘far-west’. (Diário Ilustrado, 7 de Novembro de 1962: «Desolação e abandono na futura ‘cidade’ da Amadora»)

Uma crítica à fraca regulação do crescimento urbano, por parte dos poderes públicos, era formulada:

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»)

¹⁰ Observador, 28 de Setembro de 1973.

A peça é particularmente reveladora de como aos olhos dos jornalistas aquele território surgia como *distante* relativamente às imagens de certas zonas cidade de Lisboa. À distância física que definia a relação entre Lisboa e o subúrbio, juntava-se uma distância social e simbólica. Tanto a desordem espacial como as diferenças na forma de ocupação do espaço eram lidas face às marcas de centralidade presentes na zona comercial da cidade e nos bairros das camadas superiores. O termo “far-west” é evocativo, ao olhar jornalístico e de classe média, da ocupação desordenada do espaço e da ausência de regulação do crescimento urbano.

Ainda no registo dos traçados, a forte sensibilidade dos espaços públicos às condições climatéricas constituía igualmente um traço importante e incidente no dia-a-dia das populações residentes. Com o tempo seco, noticiava a imprensa, o pó exercia os seus nefastos efeitos e rapidamente era assinalada a necessidade de regar as ruas¹¹. Com a chuva as ruas da Amadora ficavam “transformadas em pântanos”, como titulava o *Diário Ilustrado* numa peça invernal publicada justamente a 9 de Janeiro de 1963. 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 dos traçados da vila e da sua envolvente.

Com o passar dos anos, a narração jornalística sobre as más condições das ruas da Amadora passou a tender para o tom da denúncia:

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 vereação. 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»)

¹¹ *Diário Ilustrado*, 23 de Maio de 1962.

Uma das principais questões que se impunha no quotidiano das populações residentes na Amadora era o lixo.¹² O volume de lixo produzido revelava os limites organizacionais e logísticos da administração do município de Oeiras nessa matéria. O detalhe conferido numa peça publicada no *Diário Ilustrado* permite uma boa aproximação ao 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. (*Diário Ilustrado*, 5 de Dezembro de 1962: «Inconcebível! Apenas cinco camionetas em todo o Concelho Oeiras para recolher o lixo»)

A descrição do modo de funcionamento do serviço público é também reveladora da geografia do crescimento da vila:

Começando pelas sete horas o seu trabalho, em posições diametralmente opostas – Venda Nova e Bairro Janeiro, na Amadora – os empregados camarários são obrigados a calcorrear 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 1962: «Inconcebível! Apenas cinco camionetas em todo o Concelho Oeiras para recolher o lixo»)

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.

¹² 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».

A Amadora era recorrentemente invadida pelo cheiro da vizinha montureira. Uma série de medidas tendentes a alterar a situação começa a ser reivindicada em 1964 e o *Notícias da Amadora*, importante jornal local, participará numa 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.¹³

Finalmente, e ainda no plano dos serviços públicos, o panorama oferecido pela imprensa no tocante às comunicações evidenciava a sua 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 correios:

Situado numa zona que se pode considerar excelente, o pequeno edifício [dos correios] 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»)

¹³ Ver *Notícias da Amadora*, 6 de Fevereiro de 1964: «Vai desaparecer finalmente o vazadouro da Bôba»; *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 estrumeira ameaça a saúde das pessoas».

A prática de distribuição de correio enfrentava um espaço urbano *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 exígua para o movimento que regista»)

Da solução proposta no excerto que em seguida se transcreve fica bem expressa a mudança de escala física e demográfica que a passagem de subúrbio residencial e industrial a cidade suburbana acarreta. Fica igualmente bem expressa a importância fulcral que os serviços públicos exercem – no caso, as redes de comunicação – na formação de um sentido do lugar num território sujeito a um intenso processo 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 exígua para o movimento que regista»)

Em conjunto, estas descrições permitem sublinhar a importância dos serviços públicos no crescimento das cidades e nas qualidades relativas dos espaços suburbanos (Jackson, 1985). Tanto maior é a sua importância quanto as cidades e os subúrbios conhecem rápido crescimento. Quando os investimentos em redes infraestruturais, em organização e em acessos não acompanham o débito de habitantes, as falhas são causadoras de assimetrias sociais e urbanas. Na década de 1960, a Amadora e os bairros na sua envolvente não escapavam a esta condição. Mas não eram apenas as redações e os jornalistas a descrever a desordem espacial na Amadora e a transmitir uma atmosfera de crise de crescimento urbano. Um certo *mal-estar* suburbano, relativamente à Amadora, enquanto lugar físico e ao lugar social, era também

veiculado pelos residentes que por carta se dirigiam à direção dos principais jornais lisboetas.

Cartas ao Director

Uma outra gama de indícios da experiência suburbana na Amadora dos anos de 1960 encontra-se num tipo particular de peça publicada nos jornais: as cartas dirigidas por leitores às direções dos jornais. Se bem publicadas como *Cartas ao Director*, estas missivas eram implicitamente destinadas à redação, aos leitores e aos poderes públicos. Constituíam um importante meio de transmissão de experiências e de aspirações. Formavam um sentido relativamente à posição social e urbana dos habitantes da vila. Ofereciam, uma vez publicadas, legitimidade às reivindicações dos leitores, projetando-as no plano do interesse público. E isto, deve sublinhar-se, num contexto de ditadura fortemente marcado pela ausência de liberdades cívicas e de expressão.

As cartas publicadas sobre a Amadora dão, sobretudo, a conhecer as dificuldades de “inventar a cidade”, tomando a expressão de Michel Agier (1999), sentidas pelos habitantes daquela *cidade suburbana em constituição*. São nesta perspectiva reveladoras dos obstáculos que enfrentavam na criação de ligações com “lugares de vida, mínimos e próximos” (Agier, 1999: 8-9). Parte significativa destas missivas, sobretudo as publicadas no *Diário Popular* na década de 1960, é constituída por *micro-descrições* da experiência dos habitantes pioneiros da Amadora e dos bairros situados na sua envolvente. Referem-se a um espaço residencial “percebido” e “vivido”, fazendo uso da linguagem de Henri Lefebvre (1974), em acelerada mutação física, social e simbólica, como se tem vindo a mostrar. Enquanto fonte, as cartas revelam a incerteza e a precariedade associadas à ocupação de um espaço no qual os signatários aspiravam a poder construir um *lugar* (Gieryn, 2000: 464-5) – isto é, a atribuir um *significado*, no caso, positivo, a uma *localização geográfica* e a uma *forma material*. Enquanto expressão pública e publicada, as cartas exprimem o empenho de alguns habitantes da Amadora e dos seus arredores em reivindicar mudanças na “ordem urbana” (Remy e Voyé, 1981). Às cartas ao diretor é subjacente um significado político.

A queixa era o *leitmotif* das *Cartas ao Director*. Este modo de narração permitia aos leitores a descrição de situações que perspectivavam como em desordem ou no registo da anomalia e, simultaneamente, reivindicar aos poderes públicos melhores

condições urbanas. O relato dos leitores referia-se às condições de circulação mais penosas: o pó no verão e a lama no inverno, os buracos, valas e lixeiras espalhadas pelas ruas e pelos caminhos. Melhores e mais seguras condições de acesso às gares de caminho-de-ferro eram reclamadas.¹⁴ Deficiências na recolha de lixo eram apontadas – um tópico, como se viu, permanente ao longo do período em análise – e as queixas dos habitantes adensavam a já longa série de notícias e reportagens sobre a insuficiência da gestão dos serviços públicos municipais. A presença de grupos de trapeiros era identificada. Os animais, quer as matilhas de cães à solta, varias vezes apontadas ao longo da década, quer os ratos e ratazanas, eram objeto de queixas e de protestos.¹⁵

Em termos mais globais, e com um sentido político mais nítido, o *Diário de Lisboa*, jornal com um cunho crítico e oposicionista, publicou um abaixo-assinado enviado por cerca de centena e meia de habitantes ao poder municipal, onde os tópicos das queixas se encontram sintetizados já no registo do *protesto*:

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 infecção, 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»)

¹⁴ Ver Diário Popular, 12 de Fevereiro de 1961, «A venda nova necessita de atenções camarárias», A Voz, 6 de Setembro de 1961, «Amadora – a abandonada»; Republica, 21 de Junho de 1963, «A Estada Nacional Benfica Amadora»; Diário Popular, 8 de Fevereiro de 1961, «Alguns problemas de Algés que precisam de imediata solução».

¹⁵ Ver, para as 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 1963, «Transformadas em pântanos as ruas da Amadora»; República, 19 de Agosto de 1964, «O lixo campeia em Algés»; Jornal de 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 trapeiros»; Diário Popular, 23 de Setembro de 1964, «Na Damaia não se pode dormir».

Alguns meses mais tarde, estes aspectos serão trazidos à Assembleia Nacional pelo deputado Alberto de Alarcão (1974). Numa intervenção crítica, o deputado da *Ala Liberal* relata o percurso que realizou pela Amadora e dá conta do que lhe foi dado observar. Para além de legitimar as queixas e as aspirações expressas nas cartas dirigidas aos diretores dos jornais por parte dos habitantes, o discurso do deputado requeria uma melhor atenção dos poderes municipais para o crescimento urbano e uma melhor ação do Estado contra a especulação fundiária e os seus efeitos.

Reflexão final – os significados da experiência suburbana

Na Amadora, a passagem de subúrbio industrial e residencial a *city suburb* é, sobretudo, marcada pelas disrupções engendradas pela urbanização no espaço urbano e pela fraca regulação desse processo por parte dos poderes públicos. É de sublinhar a importância dos serviços públicos na experiência que população residente fazia do vertiginoso processo de crescimento urbano que a envolvia. Esta leitura do caso da Amadora é convergente com a análise de Françoise Navez-Bouchanine (1991) relativa à urbanização e ao espaço público das grandes cidades marroquinas. Argumenta a autora que serviços urbanos são, em regra, atribuições das autoridades públicas e contribuem para conferir aos espaços urbanos coletivamente partilhados um *estatuto público*. A intensidade com que as autoridades públicas dominam, e efetivamente fornecem, tais serviços é para as populações em causa, argumenta Navez-Bouchanine (1991), um “revelador sociopolítico” da sua condição social e urbana. É sua conclusão que a qualidade da realização das atribuições da autoridade municipal vigente é percebida pelos habitantes dos bairros periféricos como *mais do que* uma questão funcional com melhor ou pior execução: é sua própria posição na hierarquia social que é lida na qualidade e na intensidade com que a municipalidade fornece os serviços de manutenção dos espaços públicos. Conclui Navez-Bouchanine (1991: 155)

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'.

Assim, as questões da experiência suburbana articulam-se com as da “economia política urbana” – no sentido que Weber (1984: 26-8) confere a esta expressão. Desse modo se designa um fenómeno que associa a distribuição espacial e política de amenidades urbanas à conflitualidade e ao consenso que se estabelece entre grupos sociais e profissionais que reclamam legitimidade no domínio da política urbana (Fijalkow, 2009: 153). Ora, a urbanização constitui sobre esta estrutura sociopolítica um considerável potencial disruptivo. No caso da Amadora, os seus efeitos fizeram-se sentir sobretudo nos traçados urbanos, na regulação do crescimento urbano e na gestão dos serviços públicos. Viu-se que as falhas da municipalidade, bem como as ausências e as carências percebidas e vividas, a variados níveis, tanto pelos jornalistas como pelos residentes, contribuíram para compor uma significação da experiência suburbana na vila da Amadora.

Articulando a significação da experiência suburbana à economia política urbana compreende-se como se estruturava a condição suburbana dos habitantes da Amadora. A experiência suburbana na Amadora, naqueles anos de forte urbanização, era fortemente interdependente da ação dos poderes públicos e da política urbana. Assim, a relativa inoperância dos agentes encarregues de administrar os serviços públicos e regular o crescimento urbano contribuía para compor, entre os residentes, um determinado significado do lugar – bem expresso nas missivas dirigidas aos jornais, nas queixas e no protesto. Esse significado compunha-se a partir do espaço urbano, e portanto tendo como referências o seu espaço de residência, a Amadora, bem como outros espaços e lugares da cidade de Lisboa, sobretudo as zonas administrativas, comerciais e de residência das camadas superiores. Mas compunha-se igualmente a partir da leitura dos habitantes em termos da sua posição na hierarquia social, função do grau de desordem no espaço urbano e da qualidade com que as autoridades locais o administravam e serviam. A partir desta dimensão simbólica da suburbanização, compreende-se como diferenças espaciais e materiais, por via da economia política urbana, se desdobram em diferenças de hierarquia e *status*, estabelecendo-se como estas últimas são constitutivas dos modos de apropriação do espaço urbano e de diferentes significados atribuídos à experiência suburbana.

Bibliografia

- AGIER, Michel. *L'invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas*. Amsterdam : Éditions des Archives Contemporaines, 1999.
- ALARCÃO, Alberto de. 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, 1974. pp. 515-518.
- BAPTISTA, Luís Vicente. Dominação demográfica no contexto do século XX português: Lisboa, a capital. *Sociologia – Problemas e Práticas*, Lisboa, n. 15, 1994a, pp. 53-77.
- _____. Crescimento Urbano e Coexistência Residencial. Um caso de edificação não planeada «às portas da cidade» de Lisboa (1900 – anos 40). *Ler História*, Lisboa, n.26, 1994b, pp. 171-195.
- BASSAND, Michel. *Métropolisation et inégalités sociales*. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 1997.
- BORDREUIL, Jean-Samuel. “La ville desserrée”. In : Paquot, Thierry, Michel Lussault e Sophie Body-Gendrot (dir.) *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris : La Découverte, 2000. pp. 169-182.
- CAMPOS, Andreilino. “A sociedade do imprevisto gera intervenções urbanas provisórias: algumas considerações sobre a expansão da cidade do Rio de Janeiro sob a óptica dos grupos segregados.” In: Silva, Catia e Andreilino Campos (org.) *Metrópoles em Mutação. Dinâmicas Territoriais, Relações de Poder e Vida Colectiva*. Rio de Janeiro: Raven, 2008, pp. 81-104.
- CHAMPION, Tony. "Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization". In: Paddison, Ronan (ed.) *Handbook of Urban Studies*, London: Sage, 2001. pp. 143-161.
- CMA. Câmara Municipal da Amadora. *Plano Director Municipal. B – estudos de caracterização de nível municipal*. Amadora: Câmara Municipal da Amadora – Gabinete do Plano Director, 1990.
- COELHO, António dos Santos. *Subsídios para a história da Amadora*. Amadora: Edição dos Serviços de Acção Social e Cultural da Câmara Municipal da Amadora, 1982 [1ª edição 1960].
- FIJALKOW, Yankel. “Politiques Urbaines”. In: STÉBÉ, Jean-Marc e HERVÉ Marchal (dirs.) *Traité sur la Ville*. Paris : PUF, 2009. p. 153-205.
- GASPAR, Jorge. *A Dinâmica Funcional do Centro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1985 [1ª edição 1976].
- GIERYN, Thomas F. A space for place in sociology. *Annual Review of Sociology*, n. 26, 2000, pp. 463-496.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. *X Recenseamento Geral da População. Resultados Definitivos (1960)*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, 1964.
- JACKSON, Kenneth. *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*. Oxford: Oxford University Press, 1985.
- LEDRUT, Raymond. *Sociologie Urbaine*. Paris: PUF, 1968.
- LEFEBVRE, Henri. *La Production de l'Espace*. Paris: Anthropos, 1974 [4eme édition, 2000].

- MELO, Daniel. Carris. In: Barreto, António e Maria Filomena Mónica (coord.) *Dicionário de História de Portugal. Vol. VII, Suplemento A/E Dicionário de História de Portugal. Vol. VII, Suplemento A/E*, Porto: Figueirinhas, 1999, pp. 237-8.
- MATIAS FERREIRA, Vítor. *A Cidade de Lisboa. De Capital do Império a Centro da Metrópole*. Lisboa, Dom Quixote.
- MOP. Ministério das Obras Públicas. *Plano Director da Região de Lisboa. Antepiano, volume I. Memória Descritiva e Justificativa*. Lisboa: MOP/Conselho Superior de Obras Públicas, 1964.
- MOURA, Raul Vilaça; GOMES, Gilberto. Caminhos de Ferro. In: Barreto, António e Maria Filomena Mónica (coord.) *Dicionário de História de Portugal. Vol. VII, Suplemento A/E*. Porto: Figueirinhas, 1999, pp. 223-227.
- NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise. L'espace limitrophe : entre le privé et le public, un no-man's land ? La pratique urbaine au Maroc. *Espaces et Sociétés*, Paris, n. 62-63, pp. 135-159. 1991.
- NEVEU, Érik. *Sociologie du Journalisme*. Paris : Éditions la Découverte, 2004.
- NUNES, João Pedro S. Dos subúrbios citadinos aos subúrbios metropolitanos: estrutura de povoamento e morfogénese da metrópole de Lisboa (1950-2001), *Cidades - Comunidades e Territórios*, Lisboa, n. 20-21, pp. 123 - 137. 2010. Disponível em: <http://repositorio.iscte.pt/bitstream/10071/3462/1/Cidades2010-20-21_Nunes.pdf>.
- _____. *Florestas de Cimento Armado. Os Grandes Conjuntos Residenciais e a Constituição da Metrópole de Lisboa (1955-2005)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.
- REMY, Jean; VOYE, Liliane. *Ville, Ordre et Violence*. Paris : PUF, 1981.
- SALGUEIRO, Teresa Barata. "Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas", *Povos e Culturas*, Lisboa, n.º2 (Dossiê: A cidade em Portugal: onde se vive), 1987, pp. 113-144.
- _____. *Lisboa, Periferia e Centralidades*. Oeiras: Celta Editora, 2001.
- SIMÕES, Artur Martinho. *O Concelho da Amadora: Pequena História de uma Longa Caminhada que Chega ao Fim*. Amadora: Câmara Municipal da Amadora, 1982.
- SIMÕES, Artur Martinho; CALIXTO, Vasco. *Reunião de convóio da 'Velha Guarda' da Amadora: breves notas sobre a história da freguesia*. Amadora: Liga dos Melhoramentos, 1973.
- SOLÀ-MORALES, Manuel. *Las Formas del Crecimiento Urbano*. Barcelona: Edicions de la Universitat Politècnica de Catalunya, 1997.
- VIEIRA, António Lopes. *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1982.
- VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel. 2001.
- WEBER, Max. (1921) *La Ville*, Paris: Aubier, 1984.

Recebido em dezembro de 2012 / Aprovado em dezembro de 2012