

## UNA TRANSFORMACIÓN SUPRA-METROPOLITANA

### EL ESTUARIO DEL TEJO COMO DETERMINANTE

Si a principios de la década de los 90 el territorio metropolitano en formación llegaba a ser finalmente una metrópoli, aunque naciente, la década siguiente definitivamente comprobó la emergencia de un organismo efectivamente complejo y en clara metropolización.

La creación artificial dirige ahora el crecimiento y las transformaciones de la metrópoli pero ya no como un territorio que se destaca de un país sino como integrante de un fenómeno de transformación supra-metropolitana de la fachada atlántica de la Península Ibérica. El fenómeno incluye las principales ciudades ibéricas atlánticas destacándose las relaciones que se establecen más propiamente entre Lisboa y Oporto. O sea, la metropolización se extiende a territorios más alargados aún que la propia metrópoli constituyendo auténticas conurbaciones metropolitanas<sup>1</sup>, de rango internacional y extremadamente competitiva, que determina líneas de fuerza no sólo centrípetas con respecto a Lisboa, sino de correlación con otras ciudades y regiones metropolitanas, como Aveiro y Oporto, o conexiones a ciudades españolas, que determinan dinámicas con efectos directos en las formas de cambio local.

En paralelo, en la última década la toma de conciencia de que era fundamental la protección de espacios singulares así como la estrecha relación entre el ordenamiento urbano y el del ambiente originó la necesidad de creación de legislación más adecuada y diversificada<sup>2</sup> aclarándose los contenidos, jerarquías y procedimientos pero también muchas veces superponiéndose intereses de objetivos distintos. El carácter adaptativo de los planes así como la necesidad de integración a escalas sucesivas traduce la absoluta necesidad de controlar un territorio bajo dinámicas de varios rangos y orígenes, así como la de articular entre sí las posibilidades concretas que hay de ordenar el espacio metropolitano entre lo que es nacional, lo que es regional y en sentido inverso el papel del proyecto urbano en los planes municipales. Pero si la lectura de la metrópoli a partir de su ordenamiento y planificación puede contener informaciones de gran interés, por un lado no refleja una realidad sino propuestas para una realidad, además, la verdad es que el control efectivo sobre las transformaciones reales no se concreta más que sectorialmente y en un tiempo distinto del de los rápidos cambios a los que hoy en día asistimos.

<sup>1</sup> A la escala europea lo que Edward Soja designaba de *metroplex*, sistemas territoriales de varias metrópolis americanas.

<sup>2</sup> Por ejemplo Lei de Bases do Ambiente, Lei nº 11/87 de 7 de Abril y Bases da política de ordenamento do território e de urbanismo, Lei nº 48/98, de 11 de Agosto.

No obstante, el agua, la tierra y la creación artificial siguen siendo los principales determinantes pero que hay que articularlos entre sí considerando sus transformaciones previsibles bajo las influencias mutuas que se verifican continuamente.

El agua, específicamente, sigue siendo un determinante fundamental sobre el que inciden nuevos instrumentos de ordenamiento<sup>3</sup>, pero ahora es sinónimo de calidad de vida fundamentalmente reclamado por los habitantes de la metrópoli. Como paisaje y como espacio público, las áreas que modelaron el estuario del Tejo especializando sus orillas al norte y al sur, bajo los cambios productivos se transforman en sus usos y formas de ocupación. El Estuario del Tejo atrae una atención pública ya no exclusivamente portuaria ni tampoco exclusivamente urbana, sino metropolitana. Una observación del plano síntesis, *el agua como determinante*, muestra un territorio cuyas orillas junto al océano se encuentran bajo varios planes de protección ambiental y de ordenamiento costero reconociendo su particularidad ambiental, principalmente de lo que ya se había identificado como fundamental en la formación metropolitana: las Sierras de Sintra y Arrábida, los Estuarios del Tejo y Sado, las costas atlánticas escarpadas de singular belleza.



TRAYECTO 5-A | 1.Plaza Metropolitana– 02.2003, fotografía S. Morgado. Lezíria Grande, Vila Franca de Xira.

<sup>3</sup> *Plano Nacional da Água*, Decreto-Lei 112/2002, Las costas y ríos son espacios bajo dominio público de interés nacional, así apenas pueden ser concesionadas temporalmente y nunca vendidas. Con respecto a ordenamiento son objeto de planes de ámbito nacional como los POOC-Planos de Ordenamento das Orlas Costeiras, de los que la metrópoli de Lisboa incluye los de Alcobaça-Mafra, Cidadela-Forte de São Julião da Barra, Sintra-Sado, Sado-Sines. Asimismo hay otro tipo de planes de cuencas hidrográficas como los POAAP - Planos de Ordenamento de Albufeiras de Águas Públicas, o los PBH-Planos de Bacias Hidrográficas



Entre mediados de los años 90 del siglo XX y la actualidad, el Estuario del Tejo fue objeto de los proyectos urbanos más determinantes desde el punto de vista de la producción de líneas infraestructuradas de ordenamiento del territorio metropolitano. Por un lado, la obsolescencia de áreas industriales y portuarias; por otro, la descualificación de los frentes fluviales y costeros, con apetencias extraordinarias para recreo, crearon la necesidad de intervenir de forma concreta.

Con un refuerzo del anillo infraestructural ya existente se ha dotado el Territorio Metropolitano de Lisboa de una nueva identidad a través de la emergencia del carácter metropolitano, introduciendo cualidades simultáneamente paisajísticas y urbanas. O sea, las propiedades urbanas expresadas en espacios públicos con cualidades arquitectónicas y programas interesantes se extendieron a toda la población de otros municipios, que empezó a identificarse con una idea de pertenencia a un territorio más alargado.

La red de movilidad y proyectos de recualificación de espacios de origen marginal y suburbano así como la descentralización del trabajo, comercio y ocio, contribuyeron definitivamente para un equilibrio socio-económico superior entre los varios municipios. Estas acciones, seguidas de muchos otros planes urbanísticos, además de los cambios producidos, introdujeron la discusión pública e integraron las poblaciones considerándose prioritarios los espacios degradados y suburbanos, contribuyendo para un sentir local alargado a todo el territorio como símbolo metropolitano.

Lo que se observa es que la lenta superposición de hechos distintos que modelaron el Estuario del Tejo encuentra ahora expresión en esta identificación como espacio de interés ambiental así como intensifica el carácter artificial de sus orillas artificiales acentuando más aún el efecto de definición de un contorno y que contribuye, en contrapartida, para una caracterización del Estuario como gran centro metropolitano, como varios autores y expertos consideran.

La lectura que se presentando en esta reflexión sobre la formación urbanística de Lisboa sí que presenta el Estuario del Tejo como gran centro ahora metropolitano. Además, el Plano Regional de Ordenamento da Área Metropolitana de Lisboa, 2003, también apunta como principal objetivo *recenterar el Área Metropolitana de Lisboa no Estuario do Tejo*, pero un reflexión mas alargada se plantea desde un momento tan inmediato y que ya se esta proyectando en el futuro: si el Estuario del Tejo es y será efectivamente el centro metropolitano, cómo se integra esta premisa aparentemente incoherente con una visión contemporánea en la que las relaciones entre centro y periferia ya no coinciden con localizaciones geográficas sino con relaciones funcionales y que se está ante un proceso de difusión, con densidades casi equivalentes de ocupado y desocupado, cuyas centralidades son múltiples y sin lastre histórico que nos permita inferir sobre su futuro porque desconocemos todavía como se operan sus cambios. Dos lecturas distintas se complementan:

- El estuario del Tejo, más propiamente el Mar da Palha, es el mayor espacio desocupado de la metrópoli de Lisboa. El lastre histórico que el Estuario del Tejo congrega y comparte con la formación de varios núcleos urbanos que ahora integran un mismo organismo, considerando una interpretación de ámbito morfológico de plaza metropolitana, relacionando la construcción artificial de sus orillas, las permanencias culturales y

urbanas y el carácter simbólico y social y diacrónico con las nuevas centralidades estrictamente funcionales que la creación artificial de redes de comunicación origina;

- Las líneas infraestructuradas con proyecto propio. La concepción del espacio desocupado como público cualificado amplía la importancia de la gran plaza metropolitana porque permite acentuar su modelación así como hacerla realmente urbana a través de un acceso generalizado a toda la población. El papel fundamental de algunos proyectos urbanos que produciendo espacios públicos, cumplieron funciones fundamentales en la articulación de las grandes escalas con las pequeñas, o sea a través del proyecto de arquitectura de la ciudad integraron la resolución de aspectos de importancias mucho más alargadas.



TRAYECTO 5-A | 2.Plaza Metropolitana– 02.2003, fotografía S. Morgado. Lezíria Grande, Vila Franca de Xira.





TRAYECTO 5-A | 3.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografia S. Morgado. Lezíria Grande, Vila Franca de Xira.



TRAYECTO 5-A | 5.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografia S. Morgado. Carretera Vila Franca de Xira/ Porto Alto, Benavente.



TRAYECTO 5-A | 7.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografia S. Morgado. Mar da Palha desde Alcochete.



TRAYECTO 5-A | 9.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografia S. Morgado. Mar da Palha desde Alcochete.



TRAYECTO 5-A | 4.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografia S. Morgado. Lezíria Grande, Vila Franca de Xira.



TRAYECTO 5-A | 6.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografia S. Morgado. Mar da Palha desde Alcochete.



TRAYECTO 5-A | 8.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografia S. Morgado. Mar da Palha desde Alcochete.



TRAYECTO 5-A | 10.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografia S. Morgado. Mar da Palha desde Alcochete.



El estuario es el origen, el paisaje, la infraestructura, lo urbano, del Territorio Metropolitano de Lisboa. Las márgenes son, en este momento, entendidas como elogio al espacio libre que permite el disfrute paisajístico del Tejo y de las otras márgenes. Son dotados de las infraestructuras adecuadas a su uso como espacio público dirigido al ocio, particularmente bien concebidas

Son líneas infraestructuradas de espacio público y el Mar da Palha un espacio escénico centralizado que articula las dos márgenes. Ya no se trata de la ciudad orientada hacia el Tejo y más lejos, la Península de Setúbal en su vertiente natural o industrial, sino de dos márgenes metropolitanas frente a frente modelando el estuario que es una gigantesca plaza metropolitana, origen y núcleo de la estructura regional.

Muchos autores observaron que el Estuario del Tejo es el centro metropolitano, como, más recientemente, Vitor Matias Ferreira<sup>4</sup> y el PROT-AML<sup>5</sup>.

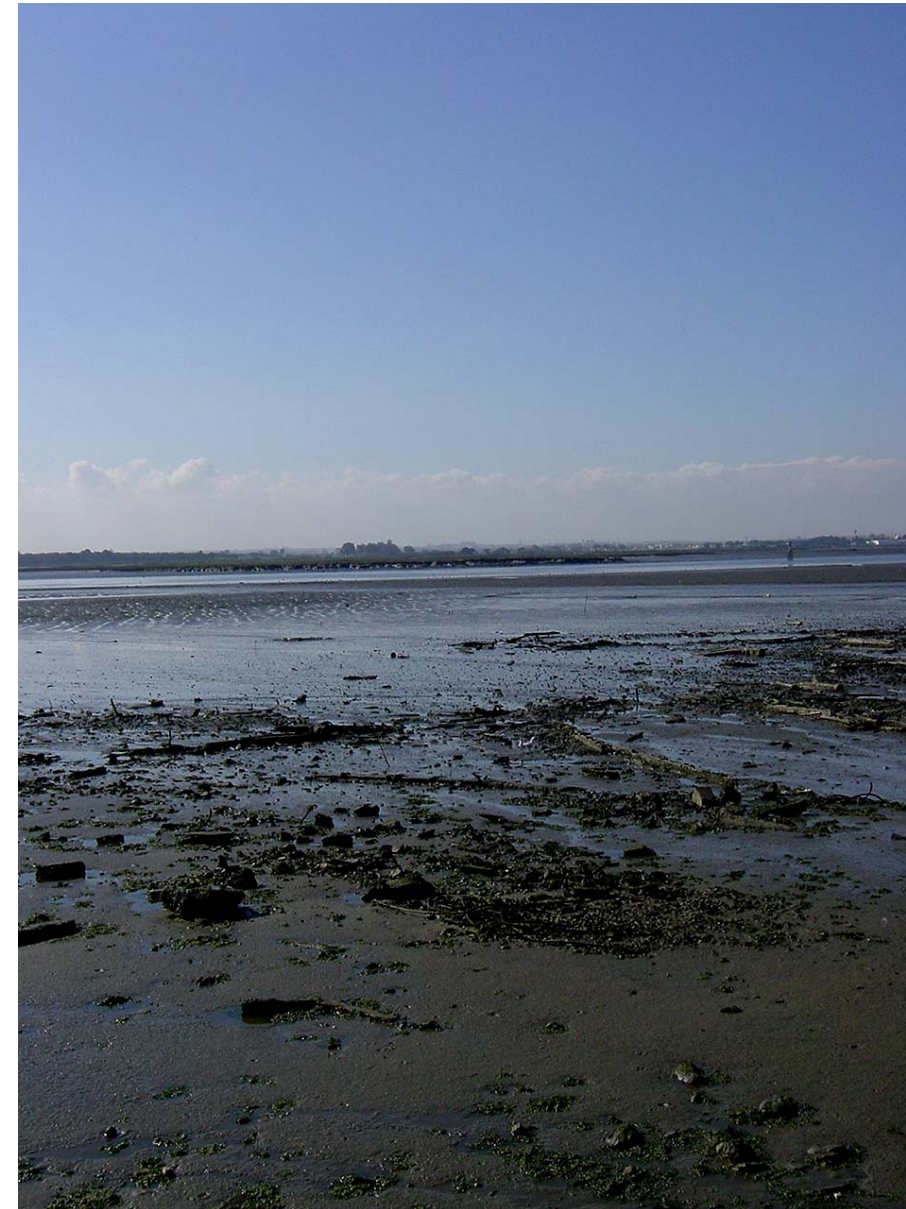
La innovación que se pretende presentar no está en la identificación de un hecho absolutamente evidente para quien se dedique a estudiar y es que el Estuario del Tejo congrega los hechos principales de la formación metropolitana de Lisboa sino que a esa premisa se añade el hecho de que es el mayor espacio continuamente desocupado del territorio cuya modelación fue sucesivamente mejorada a través de la creación artificial y a cuyas características se añaden valores simbólicos y culturales que contribuyen para la identificación de una identidad territorial ahora fructificada.

Más aún, que el estado de lo que está desocupado es el valor, que además de fundamentar el crecimiento de la metrópoli cuya manutención estipula las formas como se irá conformar en un futuro inmediato.

Esta Plaza Metropolitana integra no exclusivamente el llano de agua sino las orillas y espacios intermareales, así como espacios húmedos de lezíria, que por coherencia espacial se excluyen de los espacios que artificialmente conforman sus límites. Así que, como en una plaza urbana, las distintas formas de los planos contenedores del espacio, que en realidad es un vacío plásticamente modelado por edificado, también en de la plaza metropolitana las formas de modelación de sus márgenes apuntan para formas distintas de transformación futura. Para la formación de la *plaza* metropolitana converge la realización de que realmente es el centro y que este espacio desocupado tiene matices que permiten el establecimiento de relaciones entre él y el restante territorio.

<sup>4</sup> Vitor Matias Ferreira, 1986, *A Cidade de Lisboa, De Capital do Império a Centro de Metrópole*, Dissertação de Doutoramento em Sociologia pela Universidade Técnica de Lisboa, policopiado, Lisboa.

<sup>5</sup> PROT-AML, Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, 4 Volumes, coordenação geral António Fonseca Ferreira / Fernanda Vara, CCRLVT – Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, Versão Final, Lisboa 2002.



TRAYECTO 5-A | 11.Plaza Metropolitana– 02.2003, fotografía S. Morgado. Mar da Palha y Esteiros desde Montijo.

Como consecuencia de la identificación de algunas tendencias definidas por ejes de oportunidad, líneas infraestructuradas, espacios bajo protección ambiental y vías de comunicación en construcción se pueden pronosticar formas de cambio adaptadas a formas existentes:

- **El Tejo ya no es un obstáculo que induce un crecimiento menor en margen sur, subsidiario de una margen norte más desarrollada.**

Evidentemente que la dificultad de cruzar el estuario por vía rodada fue uno de los principales motivos por los que hay una asimetría de desarrollo tan acentuada entre las dos penínsulas. Si desde el punto de vista de la localización individual de asentamientos y de las actividades fluviales y marítimas el estuario tiene un papel



polarizador, desde el punto de vista de la continuidad espacial urbana representa un obstáculo a superar. Así, los puentes tuvieron naturalmente un papel determinante en la evolución de la configuración metropolitana.

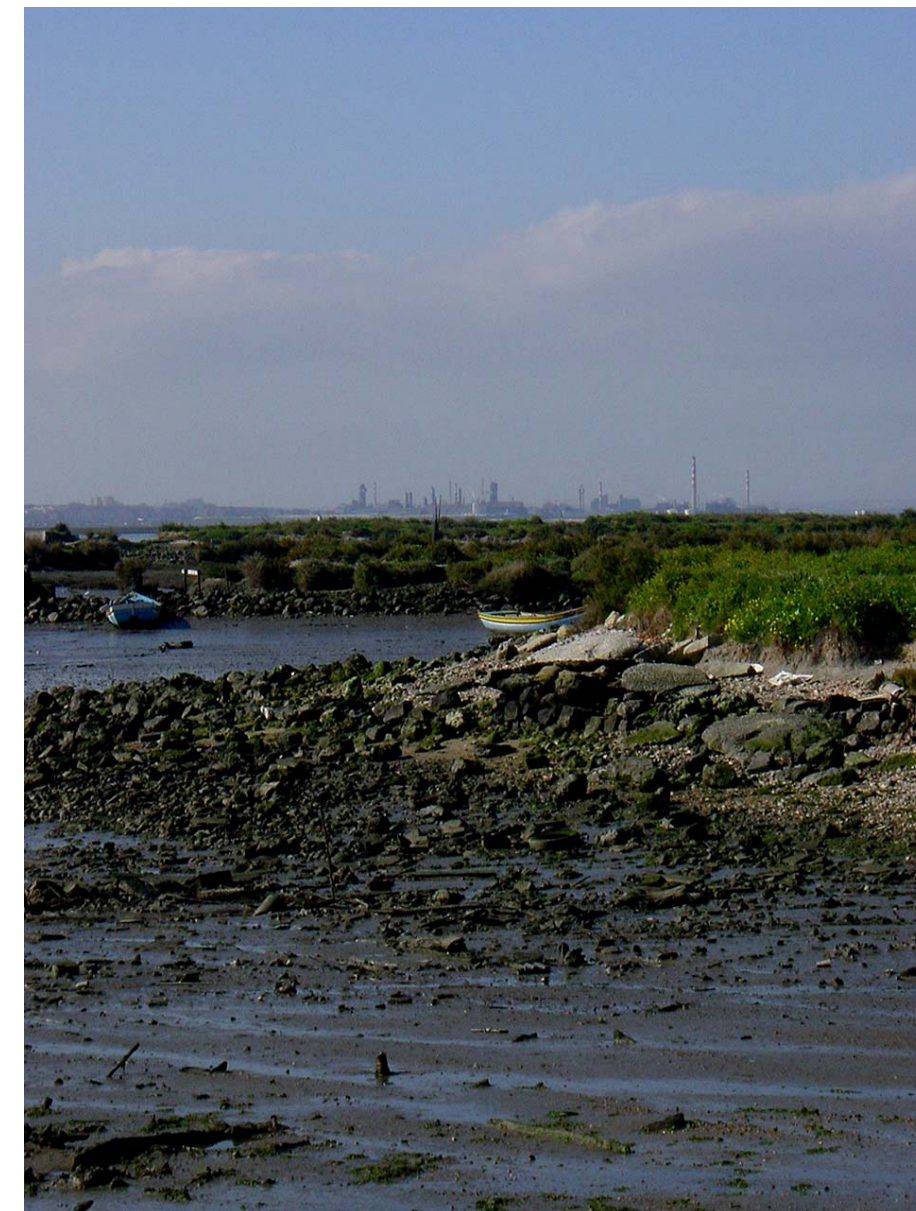
La evolución técnica de las redes rodadas proporcionó la construcción del Puente Marechal Carmona, en Vila Franca de Xira, 1951, y del Puente Antonio Salazar, 1966, en las áreas más estrechas del estuario cerrando un anillo de comunicación a su alrededor, definiendo más aún un territorio característicamente infraestructurado, creando plusvalías que determinaron cambios definitivos. El Puente Marechal Carmona, conjuntamente con el ferrocarril impulsó el desarrollo agrario en la Lezíria de Vila Franca, Benavente y Montijo. Tenía importancia productiva pero apuntaba también ya el cierre de un anillo rodado alrededor del estuario del Tejo. Recientemente la construcción de la CREL-Circular Regional Externa de Lisboa, articulada con este puente amplió su ámbito territorial a través de una real conectividad. Hecho que ampliará más aún su importancia tan pronto esté concluida la vía circular entre Vila Franca de Xira y Samora Correia con cruce con la autopista para el Algarve (como está previsto en el Plano Rodoviário Nacional 2000). El Puente Antonio Salazar tuvo un impacto definitivamente superior, ya que permitió que en un territorio libre poco competitivo en lo que se refiere a la producción, y de precios bajos, se crearan plusvalías importantes desde el punto de vista de una ocupación suburbana de carácter disperso y pulverizado por ser consecuencia de una autopista con salidas demasiado distantes para tener un carácter urbano. Así que la antigua carretera nacional EN10 se convierte en la real columna vertebral a lo largo de la que las ocupaciones más compactas se localizarán. Potenció el crecimiento suburbano en la *Outra Banda*, sobre todo en Almada, Seixal y Barreiro, paralelamente a la carretera nacional EN 10 hasta Fogueteiro donde terminaba la autopista. Las plusvalías creadas en los espacios abiertos de Almada bajo el uso del coche individual como transporte preferente, donde el transporte público siempre fue ignorado e inexistente, indujeron el crecimiento sobre lo que se comentó. Mientras tanto, las ligaciones fluviales, los viejos *Cacilheiros*, permitieron alternativas al uso del coche en los trayectos diarios casa-trabajo y la compactación de los núcleos *ribeirinhos*. A la propia estructura del puente se añadirá el ferrocarril entre Entrecampos, Lisboa, y Fogueteiro (1999) y hasta Pinhal Novo (2004).

El tercer puente, Vasco da Gama, entre el Parque das Nações, en Lisboa y Alcochete, en la *Borda d'Água*, fue inaugurado en 1998 en el marco de la Expo'98, se inicia la constitución de un nuevo eje metropolitano que determinó una dinámica inmobiliaria absoluta, produciéndose plusvalías antes impensadas y justamente localizadas en espacios exclusivamente agrícolas. Mientras, las grandes propiedades de Palmela y Rio Frio se mantienen productivas, el cambio de la parcelación y de edificación en áreas de menores propiedades es exponencial produciéndose territorios francamente urbanos de baja densidad a partir de matrices agrícolas (2001| planos-detalle. Lisboa, Montijo).

A partir de una nueva infraestructuración centrada en el Estuario del Tejo el Territorio Metropolitano de Lisboa se organiza según dos ejes rodados principales de conexión entre la Península de Lisboa y la Península de Setúbal. Al norte los núcleos urbanos más cualificados tienen ahora frentes urbanas organizadas desde el espacio urbano público con infraestructuras específicas asociadas al ocio como los puertos de recreo

directamente asociados al espacio residencial (Cascais y Parque das Nações), a partir de la reconversión de áreas de usos muy específicos de suelo totalmente artificial (2001| planos-detalle. Cascais, Oeiras, Lisboa).

Los puentes contribuyen para una nueva función infraestructural del estuario del Tejo cualificando su espacio ya no como un paisaje natural, ya no lo era tras los cambios de las márgenes y de los calados artificiales, sino de un paisaje antropizado, cuya desocupación se evidencia más aún por contraste entre la llanura de acero líquido y crispado y el movimiento suspendido de las bellas y elegantes estructuras de los puentes.



TRAYECTO 5-A | 12. Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografía S. Morgado. Mar da Palha y Esteiros desde Montijo.



#### ▪ Líneas infraestructuradas con proyecto propio del margen norte

De Cascais a Vila Franca de Xira, las áreas antes obsoletas fueron incluidas en procesos decisivos de transformación de las áreas de gran especialización portuaria, convirtiéndose en espacios urbanos cualificados mientras sus usos evolucionaron técnica y económicamente. Los proyectos urbanos fueron de gran innovación y mucho cualificarán las áreas portuarias e industriales localizadas en espacios de suelo artificial. Son proyectos motores del cambio que a partir de finales de los años 80 y durante toda la década de 90 se implementaron con gran éxito. A continuación se distinguen el *Plano de Ordenamento do Porto de Lisboa* y la *Expo'98*, los principales realizados y que además han demostrado de forma muy interesante que las líneas infraestructuradas con proyecto propio, o sea el espacio público infraestructurado, sigue siendo el hilo ordenador de lo urbano<sup>6</sup>. Que el espacio vacío modelado arquitectónicamente es el hecho que eficazmente construye la ciudad.

#### ▪ Las orillas en urbanización de la Outra Banda y de la Borda d'Água

Por motivos anteriormente verificados que se relacionan con la forma del estuario y de relaciones funcionales entre las márgenes, las orillas al sur son mucho más recortadas por *esteiros* y superficies intermareales, lo que establece alternancias con los trozos de suelo artificial especializado. Esta característica contribuye para una diversidad paisajística mayor creando espacios menos amplios, como Lisboa como escenario (2001| planos-detalle. Barreiro, Moita, Alcochete). Por un lado, las orillas naturales recortadas casi abandonadas donde se esparcen objetos perdidos y pedazos coloridos de barcos sobre el negro brillante y espeso de los lodos intermareales, que previsiblemente se volverán definitivamente integradas en el fenómeno urbano y para las que no es suficiente decir que serán espacios *ribeirinhos* a reconvertir. Estamos ante márgenes naturales y no líneas infraestructuradas como en Lisboa. También hay ya varios parques urbanos, como en Seixal, así como planos para recualificación de márgenes *ribeirinhas*, como por ejemplo Moita. Sin embargo, estas márgenes siguen esperando intervenciones en las frentes urbanas, como en Moita y Montijo, o con un aspecto entre lo natural y lo vacante abandonado. Por otro lado, las líneas infraestructuradas de la margen sur, suelo artificial obsoleto de la margen sur, como Margueira en Almada y Quimiparque en Barreiro, cuyo interés creció desde la conexión a través de los dos puentes entre las dos márgenes del Tejo, cuya obsolescencia viene reclamando proyectos inmobiliarios y de musealización ya en proceso. El futuro metropolitano de superficie, actualmente en construcción, en conjunto con una red rodada más eficaz impulsará la compactación y continuidad entre los asentamientos antes exclusivamente dependientes del río y de una accesibilidad pobre.

<sup>6</sup> Como además ya anteriormente se había verificado con respecto a la formación de la ciudad de Lisboa.

#### ▪ Espacios protegidos

Entre el Puente Vasco da Gama y el Puente de Vila Franca de Xira está circunscrita el área más ancha del Mar da Palha. Al norte, la margen muy industrial e infraestructurada de Vila Franca de Xira, al sur, Benavente y Alcochete bajo el impulso determinante del nuevo puente y de la red rodada previstas. Por un lado el espacio libre, ya en pleno cambio, y el magnífico paisaje del Tejo, por otro, la superposición de de distintos regímenes de protección de efectos redundantes y no propositivos: Zona Especial de Conservação do Estuário do Tejo; Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo; Área Protegida da Reserva Natural do Estuario do Tejo; Reserva Ecológica Nacional y Reserva Agrícola Nacional. Aunque las áreas protegidas obliguen a un plano de ordenación no hay todavía ninguno aprobado, aunque haya pasado incluso el plazo para su revisión (los 10 años). Los otros regímenes de protección se aplican a espacios públicos y privados constriñendo las actividades pero sobre todo, como las REN-Reserva Ecológica Nacional, prohibiendo la edificación. Aun así lo que está impidiendo estas áreas de ocuparse, basta ver como Samora Correia y Alcochete se expandieron, es el hecho de que todavía están incluidas en una única propiedad de la Companhia das Lezírias, que ante el incremento de la movilidad está introduciendo nuevos usos de ocio y turismo, así como paseos y observaciones de la naturaleza. En esta perspectiva el valor del espacio desocupado está en el reconocimiento de que es especial por sus características ambientales, certificado por protecciones legisladas, así como extraordinariamente accesible a quien quiera disfrutar de este espacio. La diversidad de las márgenes refleja las potencialidades del estuario propiamente, contribuyendo para la caracterización morfológica de un espacio central, no porque sea geográficamente central, sino porque es el fundamento primero de la metrópoli. Además, su formación de espacio desocupado modelado por ocupaciones urbanas acentúa el hecho de que está agregando los varios hechos metropolitanos, que si antes evolucionaban individualmente aunque impulsándose en silencio se ven ahora parte de un único organismo cuyo pretexto principal fue y sigue siendo el Estuario del Tejo.



TRAYECTO 5-A | 13.Plaza Metropolitana– 02.2003, fotografía S. Morgado. Intermareales – lodos, Montijo.





TRAYECTO 5-A | 14. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografia S. Morgado. Montijo.



TRAYECTO 5-A | 15. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografia S. Morgado. Esteiros desde Moita.



TRAYECTO 5-A | 16. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografia S. Morgado. Esteiros desde Moita.



TRAYECTO 5-A | 17. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografia S. Morgado. Esteiros desde Moita.



TRAYECTO 5-A | 18. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografia S. Morgado. Esteiros desde Moita.



TRAYECTO 5-A | 19. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografia S. Morgado. Esteiros desde Moita.



TRAYECTO 5-A | 20. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografia S. Morgado. Baixa da Banheira/ Lavradio desde Moita.



TRAYECTO 5-A | 21. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografia S. Morgado. Baixa da Banheira/ Lavradio desde Moita.



TRAYECTO 5-A | 22. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografia S. Morgado. Esteiro da Moita



TRAYECTO 5-A | 23. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografia S. Morgado. Esteiro da Moita



La lectura del Estuario del Tejo como plaza metropolitana evidencia, por un lado, que varios fenómenos impulsados por su morfología se verificaron en los últimos 10 años, no obstante, dos de ellos se destacan por su concreción e interés urbanístico, y fundamentalmente porque fueron los pioneros de un conjunto de intervenciones que indujeron el cambio que ahora se está extendiendo a todos los asentamientos urbanos, *ribeirinhos* o no. A partir de ello se generalizó entre la población metropolitana la exigencia así como el reconocimiento de la importancia no del espacio público sectorial, en sí mismo como espacio abierto sino como líneas infraestructuradas de espacios abiertos que organizan, jerarquizan y caracterizan los asentamientos urbanos cuyo déficit se verifica en las áreas de formación urbanística maciza, como los ejes suburbanos.

Estos proyectos se distinguen por articular la escala metropolitana, intereses económicos supra-metropolitanos y la construcción del espacio urbano propiamente, partiendo del concepto de que el espacio abierto infraestructurado y cualificado arquitectónicamente es realmente el principio ordenador de los tejidos urbanos con mayor complejidad e interés en la ciudad. Estas características sólo se encuentran en las ocupaciones con proyecto propio de las que se evidencia el alcance metropolitano los proyectos urbanos que salieron del Ordenamento do Porto de Lisboa (a partir de 1995) y el proyecto urbano de la Exposição Mundial de Lisboa –Expo'98 y los varios proyectos urbanos para la ocupación a continuación de la Expo, todavía en desarrollo.

▪ **Los proyectos urbanos que salieron del Ordenamento do Porto de Lisboa**

La visión ecológica, a veces exacerbada, introdujo una discusión muy reñida, fomentada por asociaciones ciudadanas, grupos ambientalistas e instituciones estatales a favor y en contra del puerto de Lisboa. La opinión generalizada era la de que el puerto impedía que los ciudadanos disfrutaran de la frente fluvial para ocio, pero no se habían dado cuenta de que esa misma frente era artificial y sólo existía por motivos portuarios. Por otro lado, la obsolescencia de esas mismas áreas por cambios en las rutas de los grandes cargueros, por cambios de transportes portuarios para rodados, así como debido a evoluciones tecnológicas determinó la liberación de grandes áreas y la necesidad de elegir escenarios futuros de evolución.

Diversos abordajes analíticos por parte de las entidades competentes, en ausencia de una autoridad metropolitana, identificaron entonces la potencial centralidad estratégica de las frentes de agua, en el contexto social y económico. Así que entre 1988 y 1994 aparecen el Concurso de Ideias para a Zona Ribeirinha, pela Associação dos Arquitectos Portugueses, el Plano Estratégico y el Plano Director Municipal de Lisboa, el POZOR- Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha, de la APL- Administração do Porto de Lisboa, y el PUZI- Plano de Urbanização da Zona de Intervenção, Parque Expo/Expo Urbe<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> AAVV (coord. Vítor Matias Ferreira), 1997, *Lisboa, A Metrópole e o Rio*, (Documentos/1) Editorial Bizâncio, Lisboa.

La discusión empezó en 1988 con un concurso de ideas para el Zona Ribeirinha y a continuación con el Plano de Ordenamento do Porto de Lisboa. La polémica alrededor de la reconversión de la frente ribeirinha asumió proporciones verdaderamente extraordinarias de parte de la autoridad portuaria que se vio obligada a desarrollar un plan estratégico con varios escenarios, a semejanza de todas las áreas similares en Europa. Las Docklands londinenses fueron quizás el caso más paradigmático donde una acción liberal lideró el proceso de exclusión relativamente a la ciudad y a los ciudadanos, así como los proyectos para Barcelona, Le Havre, Róterdam, Ámsterdam. El resultado surgió en un tiempo mucho más amplio. Pero la cuestión que se planteó fue qué hacer con el espacio libre si los usos habían cambiado así como sus formas de ocupación, mientras los centros de producción y trabajo se estaban diseminando a lo largo de las autopistas.

El Plano de Ordenamento do Porto de Lisboa, 1995, propuso una mejora de las condiciones operacionales del puerto, la revitalización de las zonas ribeirinhas, compatibilizar actividades portuarias y urbanas, así como establecer relaciones urbanas, ambientales y culturales con las áreas limítrofes. En Portugal, la autoridad portuaria tiene una jurisdicción propia de ámbito nacional mientras que los municipios sólo de ámbito local.



TRAYECTO 5-A | 24.Plaza Metropolitana– 02.2003, fotografía S. Morgado. Barreiro.



Así que, en la secuencia del plano estratégico previo y de actividades ya programadas hubo que considerar que el ordenamiento pondría de relieve la importancia de Lisboa como capital del país así como integraría la Expo'98 ya en proceso, definiéndose sus mercados potenciales como el tráfico de mercancías y pasajeros y la náutica de recreo. La frente urbana bajo su jurisdicción se constituye por una extensión de 15 km entre el espacio de la Expo'98, el área portuaria Matinha/Olivais, y Algés, integrando el polémico plan de estructura POZOR –Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha<sup>8</sup>.

Según las metodologías de planeamiento estratégico, introducidas a partir de los años 80, y generalizadas en los planes realizados mientras tanto, el plan estratégico proponía escenarios alternativos eligiéndose un escenario pro-activo. El plan propiamente, definía unidades de intervención, cada una con un programa específico adaptado a intereses de ámbito portuario y urbano, como ocio y turismo, que fueron objeto de proyectos urbanos específicos. La línea del ferrocarril fue siempre considerada un obstáculo a superar, pero también el límite de distintas jurisdicciones cuyas administraciones conjugaron esfuerzos como el Ayuntamiento de Lisboa, entonces liderado por Jorge Sampaio y la autoridad portuaria. De ahí por ejemplo, el apareamiento en Belém de varios puentes peatonales cada uno de un arquitecto distinto y los cruces complejos de vías rodadas. Los programas incluyeron las particularidades de cada unidad de intervención con la preocupación por incluir el turismo y el ocio, así como las actividades náuticas propiamente.

Se destacan la unidad entre Algés y Belém donde empieza el paseo *ribeirinho*, que se pretendía con continuidad entre todas las unidades, el difícil cruce rodado entre la CRIL-Circular Regional Interna de Lisboa y la Marginal, así como recuperaciones varias y la construcción del VTS, de Gonçalo Byrne. Entre Santo Amaro y Alcântara, las operaciones portuarias y el recreo náutico asociado al ocio y turismo tienen la principal importancia. Entre las dársenas de Rocha Conde de Óbidos y Santos se creó el mayor centro de animación nocturna competitivo con otras zonas más antiguas como el Bairro Alto y la 24 de Julho (2001 | Planos-detalle. Oeiras; Lisboa).

#### ▪ La Expo'98

La *Expo'98, Exposición Mundial de 1998* cuyo tema fue "Los océanos: un patrimonio para el futuro", fue el pretexto para la cualificación urbana del área oriental de la ciudad, pero en realidad ocurrió en un espacio anteriormente portuario asociado a productos petrolíferos. El espacio fue objeto del PUZI- Plano de Urbanização da Zona de Intervenção, del que salieron cuatro Planos de Pormenor principales que actualmente constituyen el Parque das Nações, todavía en proceso de ocupación. La importancia de la Expo'98 no estará en el espacio creado en sí mismo sino en la oportunidad que representó para que definitivamente se diera el cambio en el sentido de un real progreso urbanístico pero fundamentalmente de los que las personas en general empezaron a

<sup>8</sup> AAVV, 1995, *Ordenamento do Porto de Lisboa*, Tomos I y II, Administração do Porto de Lisboa, Ministério do Mar, Lisboa.

exigir de sus espacios públicos. Fue el pretexto y el motor de una dinámica de importancia metropolitana. Empezando por proponer la recualificación del área oriental de Lisboa articulándola con los espacios industriales y portuarios, las infraestructuras entretanto realizadas y el lugar estratégico, junto al estuario del Tejo, proporcionaron una reorganización que puso de relieve áreas absolutamente periféricas aunque, geográficamente, muy centrales.

Puertos de recreo, espacios peatonales, áreas de restaurantes, la propia Expo'98, con proyecto urbano propio, que ocupó el área industrial de Matinha, a oriente de la ciudad de Lisboa permitieron una nueva visión del estuario como centro, ahora metropolitano también, desde el punto de vista de los ciudadanos. La estrategia portuaria de Lisboa dirigió la vocación de su puerto para la estancia y tráfico ya no de los grandes cargueros sino de los grandes paquetes de crucero. En la margen sur fueron identificados trozos marginales de interés paisajístico con condiciones adecuadas al desarrollo de proyectos de interés náutico, de ocio y de turismo en la Baía do Seixal y Esteiro de Coima, en el Esteiro da Moita y en el Esteiro do Montijo (2001 | Planos-detalle. Lisboa, Barreiro, Moita).

La concretización de los varios proyectos urbanos y de otros, más puntuales, que entretanto se realizaron en Oeiras, por ejemplo, transformó determinadamente las relaciones funcionales entre los asentamientos urbanos, en la lectura de la propia ciudad de Lisboa a través de la constitución de una frente muy innovadora de espacios públicos constituyendo una línea metropolitana simultáneamente estructurante del territorio y modeladora de la plaza metropolitana.



TRAYECTO 5-A | 25.Plaza Metropolitana– 02.2003, fotografía S. Morgado. Barreiro.





TRAYECTO 5-A | 26.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina, Molino, desde Verderena, Barreiro.



TRAYECTO 5-A | 29.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina, Molino, desde Verderena, Barreiro.



TRAYECTO 5-A | 31.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina, Siderurgia Nacional, Barreiro.



TRAYECTO 5-A | 27.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina, Molino, desde Verderena, Barreiro.



TRAYECTO 5-A | 32.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina, Seixal (izquierda), Barreiro (derecha)



TRAYECTO 5-A | 28.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina, Barreiro.



TRAYECTO 5-A | 30.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografía S. Morgado. Barreiro.



TRAYECTO 5-A | 33.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina y Barreiro.



TRAYECTO 5-A | 34.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina y Barreiro.



#### LA MEMORIA DE LA TIERRA COMO DETERMINANTE

A partir de finales de los años 70 del siglo XX hay un cambio significativo tanto con respecto al espacio urbano como al no urbano. Es el tiempo de una nueva mirada, más poética, sobre los vestigios del pasado. Un tiempo en el que se reconocen los efectos irreversibles de la producción industrial y de los modelos productivistas pero que solamente el cambio del tipo de producción puede permitir.

En la arquitectura y en el urbanismo aparecen los movimientos de recuperación de monumentos, un nuevo entendimiento del pasado como vestigio cultural y patrimonial, así como nuevos conceptos de monumentos no ya la llamada de atención para el ejemplo erudito sino para cualquier vestigio que integre tiempos superpuestos, partes, singularidades. La forma del tiempo marcada en arquitectura tradicional, en las culturas rurales, los conjuntos urbanos antiguos, la búsqueda de nuevos programas que además de restaurar el antiguo lo devuelvan a la sociedad presente.

El mismo impulso se verifica en la ecología y ambiente con el nacimiento de la ecología del paisaje, iniciada por Richard T. T. Forman, que de manera similar presentará los paisajes y dinámica ecológica desde el punto de vista de la morfología espacial, como corredores y matrices, además de una visión crítica del impacto de la industrialización sobre el medio ambiente y de la interacción humana y ecológica. Las tierras agotadas, las grandes áreas de canteras, las industrias contaminantes y una urbanización no programada dibujaron los espacios abiertos interrumpiendo las lógicas propias de las formas del agua y de la tierra como se verificó en general<sup>9</sup>.

Lo que se verifica en este momento, y se cartografía como tendencia de desarrollo futuro, es que los espacios de oportunidad pasan a dinamizar casi todo el territorio incluso las áreas que la tierra había determinado como espacios de producción agrícola intensiva.

A lo largo de la formación de la metrópoli de Lisboa, la tierra determinó espacios de importancia singular como las Sierras de Arrábida y Sintra así como espacios determinantemente abiertos dedicados a la producción agrícola, cuya mayor o menor integración en espacios de oportunidad asociada a la forma más o menos acentuada orográficamente determinó intensidades de producción distintas. Lo que se está ahora mismo verificando, y que además se puede interpretar como tendencia, es que estas formas de la tierra son entendidas como memoria de lo que fueron aunque ya bajo formas innovadoras de ocupación, o sea ya no se transforman directamente desde lo que realmente son sino de forma mediata a través de clasificaciones, que como adjetivos y de forma redundante así como simplificada identifican genéricamente los espacios cuyas propias características determinaron como fundamentales en la formación de la metrópoli de Lisboa.

<sup>9</sup> Richard T. T. Forman, 1995, *Land Mosaics. The ecology of landscapes and regiones*, Cambridge University Press, 2001 (reimpresión), Cambridge, entre otras publicaciones del mismo autor.

Observando las secuencias de los planos-síntesis, *la tierra y la forma de la propiedad como determinantes*, se verifica que en el inicio del siglo XXI hay una evolución a partir de las circunstancias previas que, sin embargo, es de naturaleza completamente distinta. Esta transformación refleja no sólo cómo la forma de la tierra induce directamente determinadas formas de ocupación, sino que anuncia que la metrópoli de Lisboa, que mientras tanto se estabiliza alrededor del Estuario del Tejo, está evolucionando bajo fenómenos que le son ajenos, fenómenos de niveles nacional e internacional.

Esta transformación anuncia, pues, una nueva etapa de la formación urbanística cuyos efectos espaciales que se van presentando inauguran la necesidad de establecer lecturas supra-metropolitanas.



TRAYECTO 5-A | 35.Plaza Metropolitana– 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina y Seixal.



Actualmente, la escala de los fenómenos es tan amplia que las áreas definidas por determinados tipos de ocupación son mayores y aparentemente más homogéneas. O sea, si antes se podían separar los fragmentos que se iban destacando en los espacios ahora esa fragmentación, de baja densidad de desocupado y ocupado, constituye en sí misma una forma de ocupación, caracterizada por patrones ajedrezados de llenos y vacíos muy equivalentes. Pero en los espacios que siguen objetivamente desocupados, por continuidad y evolución de la forma de la tierra dos tipos de evolución se pueden identificar, en lo que se refiere a su integración en esta metrópoli *subglobal*:

- los espacios singulares, cuyas características se evidencian más a través de clasificación de espacios protegidos que tienen valores paisajísticos;
- los espacios productivos bajo el impulso de oportunidades proporcionadas por la creación artificial que se mantienen productivos localmente pero no efectivamente por las características de la tierra sino por disponibilidad de espacio y gran conectividad.

Bajo la globalización y treinta años después de la democracia y casi veinte de integración europea, la Metrópoli de Lisboa disfruta ahora de una red de movilidad más eficaz, todavía concretándose. La población se dedica a los servicios, a la investigación y a las nuevas tecnologías, a sectores de la industria y agricultura muy especializadas.

Se puede hablar en la formación de un hiper-territorio ya que sus cambios y oportunidades están más que nunca dependientes de los medios telemáticos y de los sistemas económicos de ámbito global, disminuyendo la importancia del lugar concretamente. El “aquí” es seguramente mucho menos importante que el “siempre conectable”, que en cualquier momento pueda cambiar y estar comunicable, de donde surgen las opciones políticas, económicas y sociales.

Aún así el territorio concreto sigue transformándose y adaptándose a las nuevas exigencias.

El cambio productivo y las preocupaciones patrimoniales inducen la reinención del espacio libre como patrimonio ecológico, cultural, museográfico, paisaje de intereses varios: de expectante a productivo, en consecuencia a escenario. Lo que se prevé es que se están creando necesidades de invención de formas que introduzcan utilidad a estos espacios más que el ocio, el turismo o simplemente el valor paisajístico. O sea, usos que puedan ser simultáneamente rentables, no masivamente construidos, suficientemente flexibles para adaptarse a las formas de vida actuales pero considerando que su flexibilidad es fundamental ante cambios tan celeres e inmediatos. Las formas tendrán que responder a estas exigencias y seguramente serán de características efímeras.

La solución estará en la creación de nuevos tipos de espacios no edificados, con programas de índoles más diversificadas y características de espacios de encuadre y transición. Algunos serán productivos, otros tendrán

características específicamente urbanas, habrá espacios de transición y articulación-definición de límites, y espacios de valor paisajístico.



TRAYECTO 5-A | 36.Plaza Metropolitana– 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina y Seixal.



El agua y la tierra ya no son los determinantes geográficos sino entendidos como el resultado de limitarse áreas según todo tipo de clasificación que dan a la gente la impresión de que serán mejores. Ahora el paisaje no es más bello, más útil, más interesante sino clasificado.

La creación de reservas introdujo un contrasentido perverso al definir límites administrativos donde no puede haber ocupaciones urbanas, ya que al intentar mantener el uso agrícola o silvestre, cuando sobre todo la agricultura evoluciona para fragmentos o para exploraciones industriales, induce en paralelo dinámicas de no-producción y nuevos usos de índole consumista, poniendo la tierra como pretexto paisajístico para que se haga lo que se quiera.

En realidad, como la naturaleza ya no puede retomarse en su momento primordial, y como además el espacio natural está incluido en el territorio metropolitano, este tipo de protección dará origen a espacios de hiper-realidad equivalente a los grandes parques temáticos, o sea donde se recrea un ambiente artificialmente de forma a que parezca natural y como si siempre lo hubiera sido. La tierra como determinante de la producción no existe más, sólo persiste todavía su memoria en los lugares más singulares y periféricos ya que los incluidos en áreas de gran potencialidad están bajo dinámicas de cambio completamente distintas.

En ausencia de ordenamiento eficaz para esas áreas y ante las potencialidades creadas por la mejorada red rodada, esos espacios de estructura silvestre o rústica se han vuelto el objeto preferente de una urbanización en baja densidad, principalmente en la Península de Setúbal. Alrededor de los ejes principales hay territorios de oportunidad, más o menos fragmentados y en cambio, que serán, en breve, consumidos por la edificación, a menos que se queden no ocupados por efectos inmobiliarios, o por determinación municipal. Así, serán, en primer lugar, espacios desocupados expectantes y luego edificados.

Observando y contrastando, otra vez, el plano síntesis, *la tierra y la forma de la propiedad como determinantes*, de 2001 con el correspondiente de 1992 se verifica que los espacios ya anteriormente identificados como singulares por sus características morfológicas como, por ejemplo, las principales Sierras de Sintra y Arrábida o las áreas aluviales o valles adyacentes a arroyos, son ahora zonalmente destacados del territorio bajo clasificaciones de protección que no traducen las particularidades morfológicas. Más aún marcan abstractamente áreas con determinadas características genéricas, individualmente y sin cualquier correlación entre sí ni tan poco formando un entendimiento claro de cómo esos espacios se establecen territorialmente y sin considerar ni los cambios ni las dinámicas de los espacios que les están adyacentes, lo que resulta de la falta de contenido ordenador del espacio así zonado.

Porque la importancia de los varios tipos de protección refleja la jerarquía de singularidad de los espacios determinados por la forma de la tierra, pueden distinguirse tres abordajes distintos al espacio abierto, que además repercuten su papel en la estructura de la metrópoli de Lisboa, en su nivel supra-metropolitano:

- **Espacios bajo clasificación de áreas de interés agrícola y ecológico: REN - Reserva Ecológica Nacional y RAN - Reserva Agrícola Nacional.**

Este tipo de reservas fue primeramente legislado en 1975 y define unos usos predominantes del suelo determinando restricciones definitivas en cuanto a su urbanización, genéricamente no se admitiendo en absoluto para la primera y sólo edificado rústico para la segunda<sup>10</sup>.



TRAYECTO 5-A | 37.Plaza Metropolitana– 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coima y Siderurgia Nacional.

La verdad es que las reservas agrícolas y ecológicas tienen como definición contenidos abstractos ante las singularidades de la forma de cada lugar. Ni traducen el entendimiento concreto de la estructura de los espacios que pretenden clasificar ni proponen su uso concreto. Son simplemente límites alrededor de espacios que demuestran que sobre ellos no se percibió su naturaleza, la importancia de su forma o capacidad productiva. Son sólo formas y no instrumentos efectivos ni de protección, ni de control. Es más, aparecen de forma

<sup>10</sup> AAVV (coord. Sidónio Pardal), 2004, *Estudo sobre o novo diploma para a RAN, REN e disciplina da construção fora dos perímetros urbanos*, Instituto Superior de Agronomia-Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.



desconectada con los fenómenos de urbanización que los involucran como, por ejemplo, en el espacio entre Alcochete, Moita y Pinhal Novo que ya se había destacado anteriormente como un espacio donde las formas de crecimiento urbano estaban evolucionando, mezclando usos agrarios y urbanos a partir de la forma de la propiedad, hecho ahora mucho más evidente ante la construcción del Puente Vasco da Gama (2001| Planos-detalle .Montijo y Moita).

Se generaliza una visión del territorio entendida a través de los instrumentos del planeamiento a lo que suele faltar el conocimiento de la realidad efectiva, o sea, de las estructuras rurales y socio-económicas específicas de cada lugar así como de su participación en el ámbito metropolitano. Consultando las cartas de ordenamiento de cada municipio, de clasificaciones individuales y excesivas y a partir de las cuales se produjo una síntesis en sólo 5 clases<sup>11</sup>, a partir de los primeros Planos Directores Municipales del inicio de la década de 90, fácilmente se verifica que sólo son consideradas áreas clasificadas como espacios de reservas ecológica y agrícola y que las áreas protegidas de rango superior no están incluidas en las Cartas de Ordenamiento sino en las Cartas de Condicionantes. Así, no estaban previstas en el ordenamiento áreas no urbanas de escala metropolitana, aunque puedan aparecer pequeños fragmentos desocupados esparcidos por todo el territorio pero con un carácter residual ante el poder económico del inmobiliario. Se refiere que los únicos espacios abiertos de características metropolitanas son el Parque de Monsanto y el Estadio Nacional, de 1938, del Plano da Costa do Sol. Más aún, como los planos síntesis del ordenamiento muestran el edificado entre 1992 y 2001 ocurre justamente fuera de los perímetros urbanos previstos (áreas urbanas y urbanizables) y en las áreas identificadas como No Urbanas-Rústicas, particularmente en los espacios que ahora se identifican en esta análisis como espacios de oportunidad de rango nacional, en áreas de producción intensiva en gran propiedad, o sea Moita, Montijo y Palmela.

- **La declaración del valor paisajístico y ecológico como patrimonio y monumento, traduce el reconocimiento de su valor esencial para el progreso de la humanidad, reflejándose también en la legislación nacional y europea.**

Hay áreas que se destacan determinantemente y que por su singularidad se clasifican específicamente como Parques Nacionales, Reservas Naturales y Parques Naturales que en el Territorio Metropolitano de Lisboa son cinco, y ya anteriormente referidas como fundamentos de la metrópoli: el Parque Natural da Arrábida, el Parque Natural de Sintra-Cascais, la Reserva Natural do Estuario do Tejo, Reserva Natural do Estuario do Sado, paisaje protegido de ámbito nacional de Arriba Fósil da Costa de Caparica. Todos están incluidos en varias

<sup>11</sup> Consultando cada Plano Director Municipal se organizaron las clases de espacio de las Cartas de Ordenamento en apenas Urbano, Urbanizable, No Urbano/Rústico, No Urbanizable, No Clasificado, en la ausencia de un Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, existente mientras tanto (1991-1994) pero no ratificado y luego sin cualquier vínculo con el planeamiento municipal,

redes internacionales de espacios excepcionales y la Red Natura 2000 es una red europea constituida por áreas de valor ecológico, donde hay *habitats* y especies salvajes amenazadas.

Las áreas protegidas de interés nacional son obligatoriamente objeto de planes de ordenamiento propios que, no obstante, hay que considerar e integrar en los planes de ámbito regional. Actualmente están siendo discutidos públicamente los planes de ordenamiento de los parques naturales de Sintra-Cascais y Arrábida, así como los de los estuarios.

En la realidad estos espacios cuando están clasificados adquieren una plusvalía que hace con que en ellos se edifique en baja densidad y marginalmente con mayor intensidad y por clases socio-económicas de niveles superiores. El Parque Natural da Arrábida y las áreas adyacentes al norte como Lagoa de Albufeira son ejemplos paradigmáticos. Son espacios de interés paisajístico natural, con recursos ambientales importantes, diversidad de fauna y florística. No se articulan directamente con el medio urbano ni se conectan directamente con jerarquías de acceso aunque sean espacios muy codiciados para ocio y turismo.



TRAYECTO 5-A | 38.Plaza Metropolitana– 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina.



- **Como instrumentos de ordenamiento del territorio metropolitano como propuesta de espacio abierto, hay evidentemente que recurrir al único Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, ratificado en 2003.**

La *Estructura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental*<sup>12</sup> constituye un objetivo central del PROT y se concreta en el Modelo Territorial a través de la formulación de la *Rede Ecológica Metropolitana* así como de áreas a estabilizar, considerados elementos estructurantes y decisivos para la futura sustentabilidad del territorio.

La REM-Rede Ecológica Metropolitana, propone una estructura verde metropolitana integrando los espacios clasificados previamente y proponiendo una red jerarquizada de áreas y respectivos corredores primarios y secundarios y áreas y conexiones vitales para el sistema ecológico metropolitano.

La red primaria incluye los principales determinantes metropolitanos y sus relaciones territoriales, o sea, las sierras de Sintra y Arrábida y los Estuarios de Tejo y Sado, identificándose sus principales características así como medidas, de acuerdo con sus valores naturales y paisajísticos así como en su relación con posibles intervenciones y evoluciones urbanas y grandes corredores entre los elementos referidos. La red secundaria incluye las áreas y sistemas con dimensión suficiente para que se identifiquen claramente y que tengan importancia relativa a escala metropolitana<sup>13</sup>. Son los espacios predominantemente abiertos como áreas aluviales, el Vale de Loures, por ejemplo, la arriba fósil da Costa de Caparica y áreas forestales como los pinares de la Península de Setúbal. Las áreas y corredores vitales son la red más sensible puesto que se constituyen de los espacios fragmentados entre áreas ya urbanizadas y que, como ya se había identificado, son áreas donde ya hay derechos adquiridos de urbanización e infraestructuración así como proyectos urbanísticos de ámbito municipal. Aún así son consideradas en este plan como decisivas para establecer equilibrios en áreas urbanas ya consolidadas, integran estas áreas las líneas de agua más finas y espacios aluviales que antes también se habían identificado en las áreas de Loures y de la Península de Setúbal. Las medidas son consideradas como fundamentales en la concretización del modelo territorial, de las que se destacan la protección de los recursos naturales, valoración de estuarios y zonas *ribeirinhas*, contención de la extensión urbana y consolidación y apoyo a las actividades económicas.

La REM integra los espacios ya clasificados, por sus características morfológicas propias como, además, ya se habían presentado. Dadas las prerrogativas jerárquicas del PROT-AML sobre los PDM-Planos Directores Municipais, sus contenidos deberán ser integrados en las revisiones de los Planos Directores Municipales, actualmente en curso, manteniendo la ideal global de estructura verde.

<sup>12</sup> PROT-AML, Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, 4 Volumes, coordenação geral António Fonseca Ferreira / Fernanda Vara, CCRLVT – Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, Versão Final, Lisboa 2002, Volume IV.

<sup>13</sup> *Op. Cit.*

La gran innovación está, en primer lugar, en el reconocimiento del territorio metropolitano concreto entendido a través de un análisis simultáneamente morfológico y territorial de las formas de ocupación encontradas, en segundo lugar, en el entendimiento de la reserva ecológica metropolitana como instrumento de ordenamiento del territorio confiriendo al espacio libre la importancia debida no sólo en sus valores específicos sino en su integración en la Metrópoli de Lisboa.

La clasificación por sí es reductora porque no es propositiva, que el ordenamiento de cada área específica por sí apenas aísla las áreas protegidas y que la existencia de un ordenamiento a partir de la estructura territorial de la metrópoli de Lisboa, que pueda ser desarrollado localmente es fundamental, transmitiendo las características concretas de los espacios, además de sus relaciones e integración metropolitana. Además, el espacio desocupado es mucho más flexible y adaptable y, por lo tanto, oportuno como medio de circunscribir el crecimiento urbano o de establecer espacios de caracteres mixtos.

Las circunstancias determinadas por el agua y por la tierra como fundamentos de la metrópoli mantienen su importancia inicial aunque la creación artificial tenga naturalmente una importancia creciente estando los tres determinantes cada vez más interrelacionados. Evidentemente, aunque el ordenamiento pueda cambiar el territorio, sus puntos de partida serán siempre definitivos.



TRAYECTO 5-A | 39.Plaza Metropolitana– 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coia y Barreiro.



Realmente, si en una primera mirada se considera que los espacios protegidos lo están efectivamente por sus cualidades de singularidad, realmente lo que pasa es que constituyen ellos propios los estímulos particulares de formas específicas de crecimiento urbano en las que el espacio desocupado de ámbito natural es concretamente el valor del espacio.

O sea, son áreas muy apetecibles pero, en principio, naturalmente excluidas del proceso de urbanización porque están en áreas que ya antes se habían identificado como espacios de constreñimiento de la ocupación, o sea, es realmente difícil ocupar intensivamente pero no difusamente, por ejemplo, la sierra de Arrábida.

No obstante, tan pronto como la red de comunicación alcance un estado más desarrollado, bajo el plan de carreteras Nacional 2000, estos espacios se volverán espacios integrados en la red metropolitana así que podrán ser objeto de planes de ordenamiento, algunos y sólo los protegidos de interés nacional, pero los que son espacios particulares adquirirán plusvalías distintas de las creadas en el momento de los procesos de suburbanización que promovieron la edificación compacta. Las plusvalías que ahora se crean dependen justamente de la existencia de espacios de paisaje protegido para que se garantice que así se mantendrán además del estatuto de distinción que el título le confiere. O sea, el espacio que la tierra determina como abierto, muchas veces considerado como obstáculo a la ocupación compacta, es ahora el pretexto para otras formas de ocupación seleccionada (por ejemplo cerradas) donde se mantenga una densidad superior de espacios desocupados.

Sí que será necesario preservar pero será también absolutamente necesario caminar hacia el futuro promoviendo nuevas soluciones y mirando desde nuevos puntos de vista y no intentando reponer una memoria absolutamente artificial que además de nunca antes haber existido no tiene sentido existir en el tiempo presente. No sólo identificar y reservar los espacios especiales desde el punto de vista ecológico sino encontrar su lugar en la estructura metropolitana para que puedan mantenerse y seguir contribuyendo para el progreso de la metrópoli.

A continuación el análisis de la creación artificial como determinante permite una observación de las tendencias de crecimiento futuro bajo el poder de las infraestructuras de comunicación en las que las formas previsibles de cambio de los espacios desocupados pueden apuntar, conociéndose el proceso a través del entendimiento de su formación anterior, para eventuales estrategias a favor o en contra de ese mismo desarrollo.



TRAYECTO 5-A | 40.Plaza Metropolitana- 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina y Seixal.





TRAYECTO 5-A | 41. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina.



TRAYECTO 5-A | 42. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina.



TRAYECTO 5-A | 43. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina y Barreiro.



TRAYECTO 5-A | 44. *Plaza Metropolitana*– 02.2003, fotografía S. Morgado. Esteiro de Coina y Barreiro.



La costa atlántica de la Península Ibérica entre Setúbal y A Coruña es una conurbación de potencial máximo en Europa. En ella se forma una línea costera inicialmente polarizada por las principales ciudades portuguesas, recientemente articulando metrópolis, y que actualmente se está convirtiendo en una entidad supra-metropolitana<sup>14</sup> integrada en el sistema europeo.

Particularmente, con respecto a Portugal concentra la mayor parte de las estructuras económicas, de investigación y cultura, además de los centros políticos y de producción en general<sup>15</sup>.

Bajo esta coyuntura de impacto determinante al nivel de los medios productivos, concretamente en lo que se refiere a la tierra como determinante en la Metrópoli de Lisboa, siempre manteniendo esta idea supra-metropolitana, lo que se verifica es que, mientras los niveles productivos agrícolas siguen siendo los mayores<sup>16</sup>, ya no es la tierra propiamente interpretada por la forma de la propiedad y tipos de cultivos adaptados al lugar, lo que los determina sino, justamente, lo que se empezó por identificar en los años 40 como el motor del despliegue de la producción agrícola intensiva, o sea, los ejes de oportunidad principales que entonces se estaban formando.

En consecuencia, la agricultura industrial ya no está dependiente de las características del suelo, parcelación y fertilidad, sino y casi exclusivamente de las redes globales de transporte y cambios de productos, de ahí la importancia de localizarse en lugares centrales. Actualmente, la agricultura es efectivamente una actividad de gran especialización y precisión tecnológica, con oficinas y laboratorios de investigación científica específicos. Así, la máxima producción está en los lugares de máxima conectividad y en infraestructuras de características muy específicas (temperatura, luz, humedad), o sea, en los territorios metropolitanos principales, cuya historia, pero sobre todo el desarrollo de las condiciones propias permitió el cambio que ahora se verifica.

Así la evolución tecnológica permitió reducir áreas antes dedicadas a funciones productivas, no sólo las industriales y portuarias sino también las agrícolas. Mientras tanto, el desarrollo de los transportes, la intervención física en los espacios y las tecnologías de información lograron fenómenos de dislocación y mayor dispersión sobre el territorio. Esta dispersión provocó una fragmentación espacial de las estructuras rurales menos industriales y más familiares que se han vuelto ineficaces relativamente a las infraestructuras urbanas.

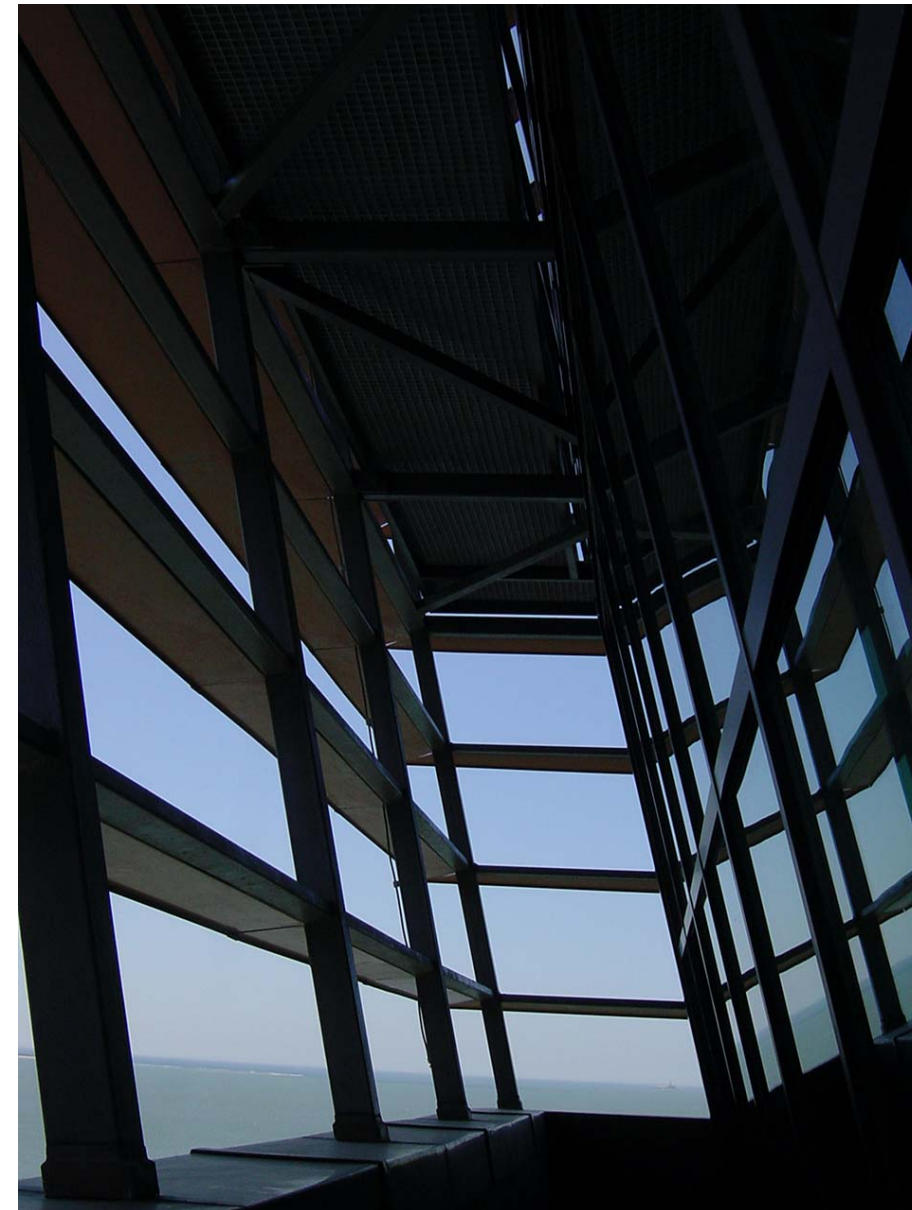
<sup>14</sup> Ver imágenes de satélite, 1860 | Imágenes. Península Ibérica: Portugal y España. 2003; Portugal. 2004.

<sup>15</sup> Para esta lectura contribuyen: a. el concepto de *Região Metropolitana Atlântica*, polarizada por las Grandes Áreas Metropolitanas de Lisboa y Oporto, in Jorge Gaspar, 2003, «Inserção da área metropolitana de Lisboa no País, na Península Ibérica e na Europa» in *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa; b. AAVV (dir João Ferrão), 2002, *As Regiões Metropolitanas Portuguesas no Contexto Ibérico*, coordenação geral João Ferrão (Instituto de Ciências Sociais – Universidade de Lisboa), (Estudos/5) DGOTDU – Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa; c. Teresa Sá Marques, 2004, *Portugal na transição do Século. Retratos e Dinâmicas Territoriais*, Edições Afrontamento, Porto.

<sup>16</sup> Peter Hall, 2002, *Urban and Regional Planning*, Routledge, London and New York, figure7.14, p. 185.

En la Metrópoli de Lisboa, una vez más son las grandes propiedades concentradas en la Lezíria y en Palmela, Setúbal y Montijo Interior, o sea la Companhia das Lezírias y la Herdade de Rio Frio, las que siguen produciendo, aprovechando el espacio dedicado a la agricultura convencional muy central con respecto a las redes de transporte internacional y nacional.

Las nuevas formas de ocupación de los espacios anteriormente agrícolas traducen una creciente preocupación por la rentabilidad y el aumento de niveles de producción pero las circunstancias actuales que permiten la producción independientemente del lugar de origen están introduciendo sobre la parcelación rústica usos que aprovechan las potencialidades paisajísticas y ecológicas del lugar.



TRAYECTO 5-B | 1.VTS-Passeio Ribeirinho de Algés– 06.2000, fotografia S. Morgado. VTS-torre de controlo de trafego marítimo (Administração do Porto de Lisboa – Arq. Gonçalo Byrne)



Consecuentemente, a primera vista, no hay cambios morfológicos significativos desde el punto de vista de la forma de la propiedad, no obstante, se pueden identificar cambios importantes en el uso del espacio de estructura rural. Se destacan los usos agrícolas bajo artefactos tecnológicos específicos, como las áreas de círculos de riego y los invernaderos y usos asociados al ocio y turismo, estando cualquiera de los tipos asociados a fincas importantes y en lugares de gran conectividad. Los modos como se usan las parcelas, con superposición de nuevas infraestructuras sí que son distintos y producen dinámicas y paisajes nuevos como los círculos de riego o los invernaderos en tierras no cultivadas.

Contrastando los planos síntesis *la tierra y la forma de la propiedad como determinantes* y *el agua, la tierra y la creación artificial como determinantes*, se observa la importancia de ejes de oportunidad, de rangos nacional e internacional ampliados por un incremento de la red rodada de autopistas. La red rodada superpuesta a la forma del territorio determina distinciones en las ocupaciones, aparentemente aleatorias pero realmente de modo muy específico ahí empiezan a fijarse, pronosticándose un desarrollo real más centrado en el interés del espacio desocupado como paisaje, rústico o natural, que bajo una extraordinaria conectividad introduce nuevos programas en la supra-metrópoli de Lisboa.

Los tipos de ocupación que se están instalando privilegian a partes iguales los espacios simultáneamente desocupados y sin grandes obstáculos orográficos así como la extrema conectividad. Ocurren circunstancialmente en la organización territorial de la metrópoli como resultado del incremento de la creación artificial y de una memoria impresa en la propia forma de la tierra lo que les confiere las distinciones que se apuntan:

- **Cultivos intensivos de gran precisión tecnológica en gran propiedad**

Los círculos de riego permiten una irrigación de precisión, controlada desde ordenadores localizados en lugares distintos, de gran rendimiento agrícola. Con un único pívot se cubren varias hectáreas. Lo que pasa en Lezíria Grande es que los pívot son frecuentemente mayores que la talla de las parcelas porque, por motivos económicos, varios agricultores se asocian irrigando varias parcelas con un único brazo de riego, así que el paisaje se fue transformando apareciendo círculos de varios diámetros superpuestos con parcelas ortogonales, decurrentes de las acequias ya existentes. Obviamente que hay pequeños sectores de tierra no cultivados pero el incremento productivo permite soportar esas pérdidas (2001 | plano-detalle. Alhandra-Vila Franca de Xira y respectiva ortofotocarta en el Apéndice Documental).

- **Agricultura industrial asociada a espacios de gran conectividad**

Los invernaderos están predominantemente localizados a lo largo de la autopista entre Lisboa y Pinhal Novo, de forma semejante a la de las grandes superficies comerciales pero en grandes propiedades agrícolas. Actualmente, los invernaderos de Montijo son auténticas fábricas de flores produciendo casi un 50% del total nacional. Ahí se hace un cultivo por hidroponía, es un sistema de cultivo en invernadero a través del que las

plantas no crecen plantadas en el suelo y los nutrientes necesarios son suministrados exclusivamente por agua. Además de maximizar la productividad, el sistema de cultivo hidropónico ideal deberá combinar las propiedades de conservación del agua, eliminando los residuos del sustrato y permitiendo el uso de la fertilización biológica. El sistema de cultivo en aguas profundas se acerca bastante a la descripción anterior.

Se puede concluir que estos cultivos podían ocurrir en el centro desertificado de Lisboa pero Río Frío es mucho más accesible desde el punto de vista de las redes comerciales europeas, además de tener el espacio libre y una experiencia acumulada de cultivos intensivos. No obstante, no es obligatorio que la producción agrícola coincida con el espacio rural (2001 | plano-detalle. Montijo y respectiva ortofocarta).



TRAYECTO 5-B | 2. VTS-Passeio Ribeirinho de Algés– 06.2000, fotografía S. Morgado. VTS-torre de control de trafego marítimo (Administração do Porto de Lisboa – Arq. Gonçalo Byrne)



#### ▪ Usos ajenos adaptados a grandes propiedades. Ocio y Turismo

También aparecen usos insólitos adaptados a las características del lugar como las fincas de adaptación de especies animales exóticas, la creación de avestruces, o más acentuadamente aún los parques de animales salvajes<sup>17</sup>, donde las llanuras de chaparral se convierten en sabanas para cebras y antílopes, las manadas de vacas se vuelven parejas de avestruces, y en las reservas integrales, donde bichos vulgares y del propio lugar son presentados como extraordinarios porque habitualmente son ajenos a la vida metropolitana.

Igualmente, se incluyen en estos programas que ya se están vulgarizando las huertas ecológicas donde los niños van a ver pollos, burros y verduras que de otra manera sólo conocerían a través de la televisión. Son espacios donde todo está controlado e incluso lo que nos parece natural fue fabricado para que lo pareciera, o sea, es realmente más natural que el propio natural que, a veces, tiene imperfecciones nada previsibles.

La producción agrícola está liberando el espacio rural para el ocio y el turismo, de ahí que ya solamente la memoria de la tierra sea el determinante para la localización de nuevos usos asociados al ocio y al turismo o a cerradas dirigidas a un determinado tipo socio-económico.

La mayor parte de las áreas agrícolas de interés es simultáneamente área de Reserva Agrícola Nacional y área de Reserva Ecológica Nacional, y algunas están incluidas en Parques Naturales de interés internacional, como la Lezíria Grande que está incluida en el Parque Natural do Estuario do Tejo, o Pancas que es una reserva integral. Este tipo de clasificación restringe los usos posibles pero actúa también como plusvalía en la promoción del turismo y del ocio y actividades pedagógicas y de investigación.

#### ▪ La adaptación de las salinas

Aunque no agrícolas pero integradas en los sistemas rústicos de producción, las salinas, además de la producción de la sal, las reservas de agua de baja profundidad en sus tanques de cristalización está en perfecto equilibrio con la vida de peces, mariscos, y también de aves que ahí descansan y se alimentan. Hoy, después de grandes cambios económicos y productivos muchos tanques de cristalización quedan abandonados, algunos todavía producen la sal y otros, en Alcochete y Setúbal, son utilizados en la piscicultura. Sin embargo, la conservación de las salinas activas o no para hábitat natural es una prioridad definida por directivas europeas y otras, como la Estrategia Mediterránea para las Zonas Húmedas y la Estrategia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade<sup>18</sup>. Hay ejemplos muy interesantes en los que este medio húmedo participó de forma extremadamente activa en el proceso de urbanización no apenas constriñéndola sino introduciendo elementos de

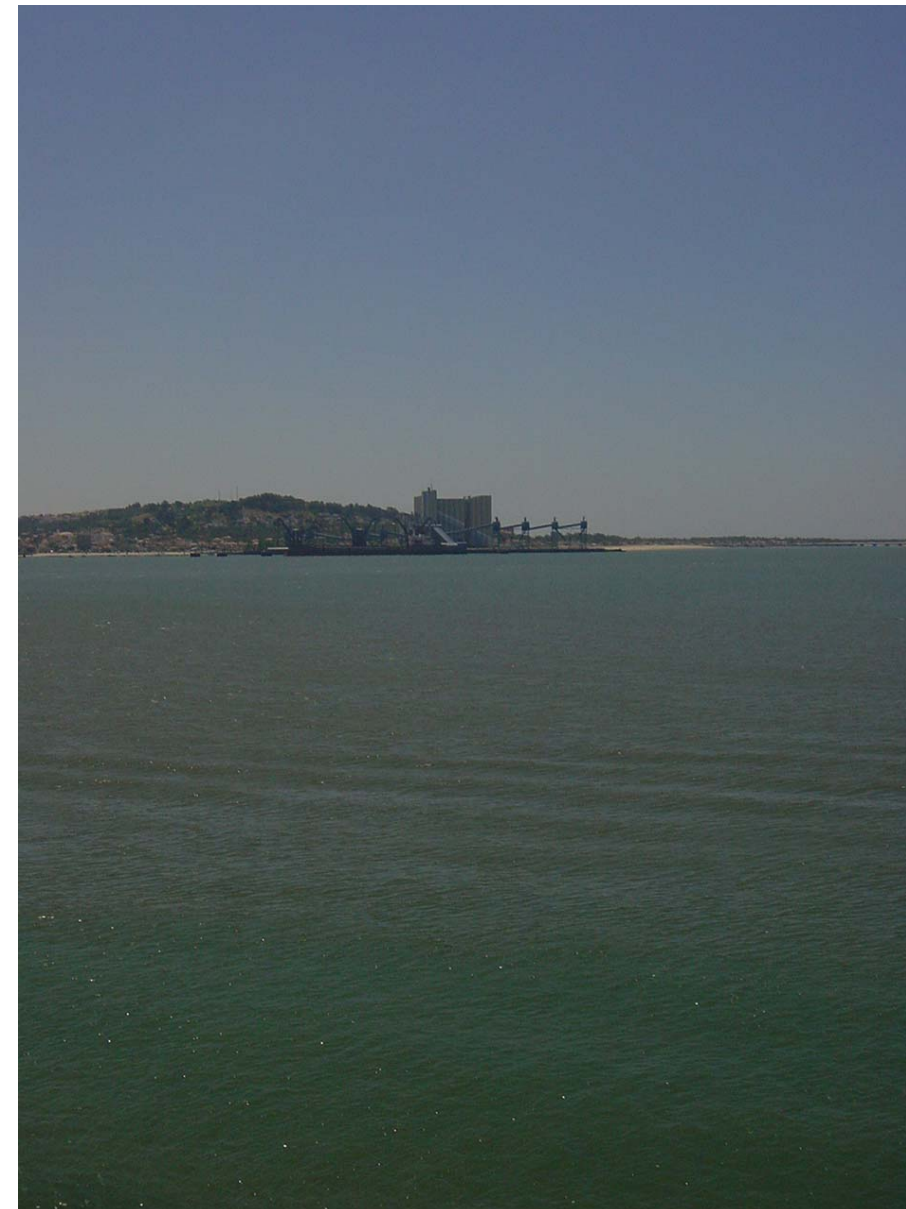
<sup>17</sup> Como el parque de animales salvajes en Alentejo, Badoca Park, Santiago do Cacém.

<sup>18</sup> João Nunes da Silva; Paula Lopes da Silva, 2002, *O Tejo do Estuário*, Quetzal Editores, Lisboa.

ordenación. Por ejemplo, el sistema vial desde el área productiva de la sal, perpendicular a la vía estructural del asentamiento urbano de Faralhão, en Setúbal.

#### ▪ Cerradas y ocupaciones exclusivas acotadas por un operador

Las cerradas de residencia están localizadas en conexión directa con la red metropolitana principal, exigen entornos libres y paisajísticamente interesantes. Ser espacios donde hay una exclusividad de acceso explícita, y a poca distancia de Lisboa, medida en los pocos kilómetros o en los pocos minutos de distancia (por ejemplo Aroeira a 25 Km o el Belas Clube de Campo solamente a 20 minutos de Lisboa, Estoril y Cascais) y el estatuto social elevado al que se asocian, caracterizan estas ocupaciones.



TRAYECTO 5-B | 3. VTS-Passeio Ribeirinho de Algés– 06.2000, fotografía S. Morgado. Trafaria desde el VTS.



Son ocupaciones acotadas por un operador, que tipológicamente se organizan alrededor de un espacio abierto absolutamente artificial que es el campo de golf a partir de cuya proximidad se establece el valor de la parcela individual a edificar. Muchas veces ocupan antiguas fincas de veraneo con palacios antiguos u otras edificaciones particulares que se ocupan de usos centrales y administrativos y además funcionan como signos de marketing, como la Quinta da Penha Longa.

En realidad, la determinación de que un espacio es especial porque se distingue de los otros espacios con respecto a un valor específico confiere a ese espacio una valoración superior del suelo también. Y esa aserción es válida de igual forma para terrenos ricos en recursos naturales, de gran oportunidad o en espacios urbanos muy centrales. Esa distinción valoriza ese espacio, en este caso de manera paisajística, pero en un territorio metropolitano cualquier espacio tiene un precio y ese precio determina, conjugado con la red de movilidad, los tipos de cambio posibles. Puede ser una urbanización compacta alrededor del ferrocarril, o, como en este caso, una ocupación en la que el espacio abierto es en sí mismo el protagonista. En estas ocupaciones es el espacio abierto conjugado con una elevada accesibilidad al centro que confiere el valor.

El objetivo no es el de crear un paisaje a partir de las características existentes sino el de fabricar un nuevo paisaje, absolutamente ilocal, que soporte y origine una inversión inmobiliaria dirigida a un determinado grupo socio-económico. En las cerradas hay áreas más reservadas, de las urbanizaciones residenciales, y otras de acceso restringido de las que forman parte el golf, los eventuales equipamientos turísticos como hoteles y restaurantes, como la Quinta da Marinha (2001 | Plano-detalle, Cascais).

El espacio del golf como paisaje tranquilo se convierte en el pretexto de organización espacial de la cerrada así como plusvalía en su promoción inmobiliaria futura. Que no se divulgue excesivamente contribuye para la creación de un mito que ayudará a la construcción de un determinado ámbito social.

Este tipo de espacio abierto que se auto-excluye del territorio metropolitano donde se fabrica el paisaje, sólo depende de una excelente y secreta movilidad y de espacio abierto.

La más antigua es seguramente Quinta da Marinha en Cascais, a la que han seguido otras más recientes como Penha Longa, también en Cascais, Belas Clube de Campo en Sintra, Aroeira en Almada (2001 | Plano-detalle, Fernão Ferro-Sesimbra), Quinta do Perú en Sesimbra (2001 | Plano-detalle, Setúbal).

Resultan de la urbanización muy peculiar de propiedades de media dimensión, como Quinta do Perú, o por anexión de parcelas adyacentes hasta que se tenga una dimensión adecuada, Belas Clube de Campo, por ejemplo, tiene 465 ha, lo que es aproximadamente semejante al Parque Forestal de Monsanto.

El Belas Clube de Campo resultó de la anexión de dos fincas adyacentes, en la Sierra da Carregueira, entre Belas, D. Maria y Vale de Lobo, asentamientos de origen rural. Ahí se localizó el primer Campo de Golf portugués cuando el Lisbon Sports Club, salió del Campo Grande en Lisboa, en 1880, para que se construyera la Plaza de Toros del Campo Pequeno. Después de varias localizaciones provisionales, en 1962 se instalará en

Belas donde aparecerá adyacente el Belas Clube de Campo con un nuevo campo de golf (2001 | Plano-detalle, Sintra).

La Sierra da Carregueira es un lugar inhóspito y rocoso de vegetación baja, así que el paisaje de la cerrada es completamente artificial pero, también, su principal plusvalía, conjuntamente con el acceso directo a la CREL- Circular Regional Externa de Lisboa y la futura Radial de Belas. En este caso, las infraestructuras metropolitanas principales tienen el papel determinante, ya que no hay un carácter especial asociado al pasado de las parcelas urbanizadas. La ejecución de esta cerrada, todavía en urbanización, está programada en tres fases con parcelas de distintas características, teniendo las de residencia unifamiliar enfrente al campo de golf la mayor importancia.

La existencia de un campo de golf es lo que establece el principio de este tipo de cerrada, no obstante campos de golf que existen en la ciudad, como el de Bela Vista en Lisboa, o como nuevo uso en espacios agrícolas como el Golf do Montado, en Setúbal, o el de Octavos en el Parque Natural Sintra-Cascais, son considerados nuevos usos del espacio abierto.

La memoria de la tierra se expresa como un determinado estatuto social asociado a un determinado lugar, en consecuencia, estas cerradas ocupan fincas localizadas en los antiguos termos de Cascais, Lisboa y Almada, porque es donde están las fincas aristócratas, con espacio rural obsoleto y en las áreas de mayor conectividad de la Metrópoli de Lisboa.



TRAYECTO 5-B | 4. VTS-Passeio Ribeirinho de Algés- 06.2000, fotografía S. Morgado. Trafaria desde el VTS.



Actualmente verificamos una disociación entre el mundo rural, ahora vivido como memoria y patrimonio de modos de vida, y la agricultura es un sistema de producción, en este momento bajo reformas que visan la protección ambiental recurriendo a nuevas formas de exploración no directamente asociadas al lugar dónde se encuentran<sup>19</sup>.

Todas las grandes explotaciones agrícolas apuntan para una diversificación de los productos que van desde la producción agrícola reducida en área pero intensificada y mejorada técnicamente, nuevos tipos de producción importada (invernaderos de flores, piscicultura, avestruces), productos de marcas certificadas – carnes, aceites, mieles, dulces y compotas, etc. – el turismo y el ocio de alto nivel: turismo rural, hípica, golf, huertas y fincas pedagógicas, paseos en áreas de reserva ecológica con apoyo de expertos.

Por ejemplo, el turismo como principal objetivo de la Companhia das Lezírias, una de las empresas agrícolas más rentables del país que se está alejando de la producción para una situación de museo de su producción, o sea, está representándose una memoria de sí misma cuando debería, principalmente, estar promoviéndose como productora de bienes efectivos y útiles.

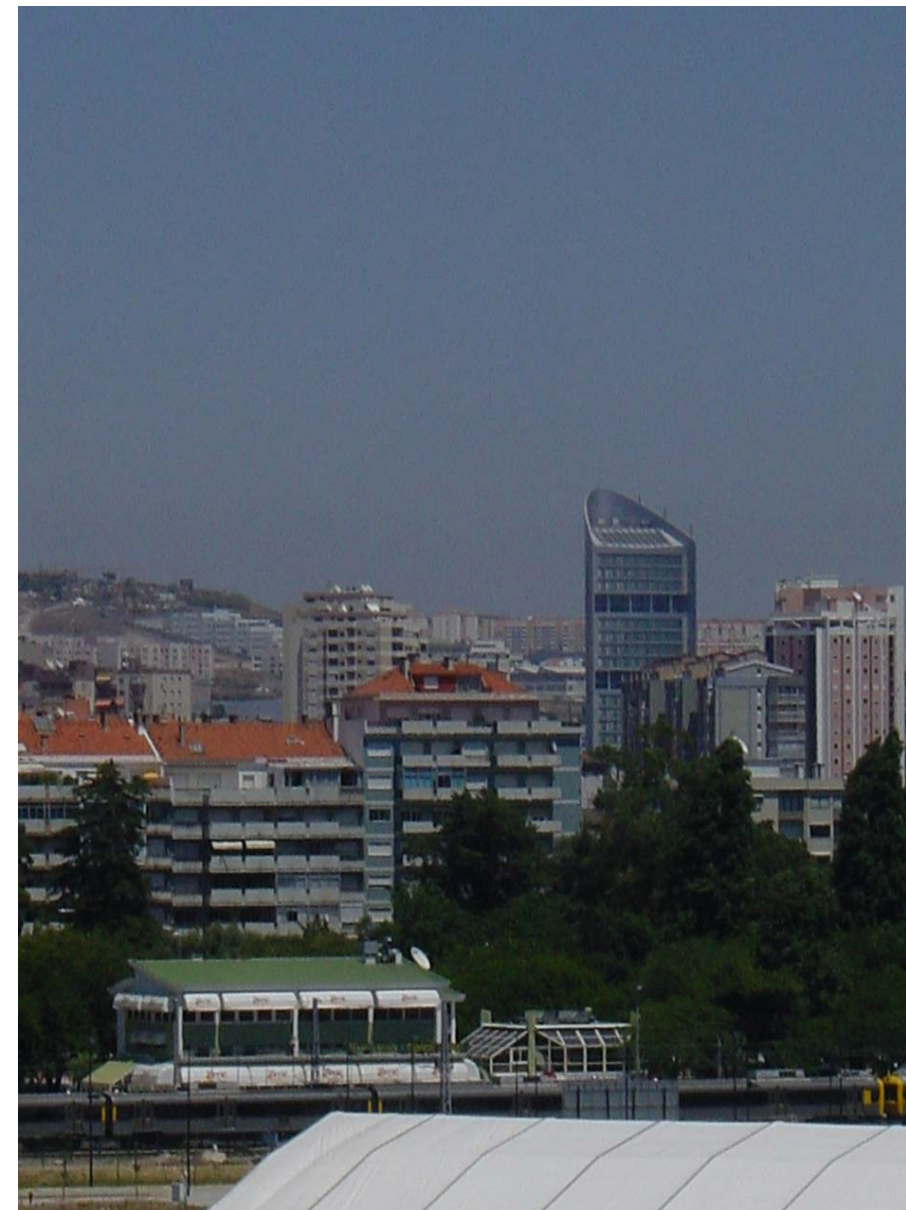
La sociedad en la era de la globalización ya no necesita utilizar las áreas de producción agrícola aunque no sepa de donde llega la comida o los productos con los que se producen los coches o las prendas de vestir. En algún punto del planeta alguien lo hará mucho más barato. Así, las principales preocupaciones con respecto a la producción concreta disminuyen día a día, siendo sustituidas por nuevos encantamientos consumistas. Hay que decir que el propio espacio esta siendo consumido sin criterio, comprometido por dispersión de edificado dedicado al ocio y al comercio, vivienda unifamiliar de arquitectura estereotipada. Se trata de dispersiones de edificios que no establecen relaciones espaciales y de uso con el espacio donde se ubican, sólo tomando como principio egoísta de organización la conexión directa a la red de movilidad, privilegiando los nudos de gran conectividad. Esto se refleja en la fragmentación y desperdicio del espacio desocupado que podía participar en la construcción de la metrópoli como elemento fundamental de ordenamiento y cualificación, más que ambiental y paisajística, urbanística y metropolitana.

Grandes áreas libres donde la agricultura es sustituida por nuevos usos como cerradas de lujo, ocio y turismo, o por cambios técnicos en la producción agrícola como los invernaderos. Son grandes espacios libres, de enorme valor paisajístico y ambiental que se convierten en espacios de acceso limitado y privado, impulsados por autopistas, por ejemplo en Herdade de Rio Frio y Companhia das Lezírias, las actividades dedicadas a visitantes de varios tipos como el turismo rural, la hípica, huertas pedagógicas. También los espacios de importancia cultural y pedagógica como el Ecomuseu do Seixal, una red local de espacios

<sup>19</sup> Filipa Lourenço, 2001, «Agricultura e Ruralidade – Algumas reflexões sobre Desenvolvimento Rural», in *Mundo Rural e Património*, 1º Congresso de Estudos Rurais, Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Vila Real.

musealizados donde se evidencian las vivencias humanas relacionadas con las características locales, como el molino de mareas de Corroios.

La tierra deja de ser el lugar para la agricultura, que se produce industrialmente en cualquier lugar, pretendiendo mantenerse una estructura rural pero sin su uso agrícola, o sea, una memoria musealizada. La tierra en sí misma ya no determina lo que sea sino la memoria de lo que fue, y esa memoria tiene evidentemente un precio, sigue marcando una determinada localización pero bajo nuevas formas de producción: el turismo, el ocio.



TRAYECTO 5-B | 5. VTS-Passeio Ribeirinho de Algés– 06.2000, fotografia S. Morgado. Carnaxide-Miraflores y Algés desde el VTS.



## LOS PAISAJES ANODINOS

A finales de los ochenta del siglo XX, el territorio que luego sería el Área Metropolitana de Lisboa estaba todavía centralizado en Lisboa, en lo que la pendularidad vivienda-trabajo tenía una importancia determinante. Por ello tenía una configuración macro-polarizada en la ciudad, con doble significado de capital del país y de centro metropolitano<sup>20</sup>, que se expresaba en la morfología radio-concéntrica de los ejes principales de oportunidad. Esta situación evolucionó, ya después de 1998, para un territorio polinucleado, polarizado por varios centros de gran conectividad y especialización, localizados en convergencias de ejes principales y transversales de oportunidad, bajo el efecto de las redes rodadas de movilidad, principalmente la red de vías rápidas con separador central y de autopistas, del nuevo plan nacional de carreteras, todavía en proceso de concretarse.

Fue realmente la creación artificial de un territorio jerarquizado a partir de varios matices de oportunidad, como anteriormente se había concluido, lo que justificó la emergencia de centros competitivos con Lisboa, porque estaban igualmente conectables además de localizarse en espacios todavía desocupados, por lo tanto mucho más dúctiles en su transformación.

La constitución del Área Metropolitana de Lisboa en 1991<sup>21</sup>, traduce justamente la necesidad de expresar jurídica y administrativamente esta transformación de una estructura todavía muy centralizada en Lisboa en una metrópoli. Expresa la cohesión geográfica, cultural, económica y urbana de un territorio realmente metropolitano con varios centros emergentes y complementarios. En el territorio nacional había ya dos situaciones concretas que representaban una macro-polarización con respecto al resto del país y, donde se identificaba una cohesión territorial particular, Lisboa y Oporto.

Entretanto, el actual desarrollo urbano evolucionó de tal forma hacia la conurbación supra-metropolitana de la fachada atlántica, que encuentra expresión en un nuevo mapa nacional de organización territorial, a partir de 2004, donde todos los municipios se incluyen en áreas potencialmente coherentes, fundamentalmente desde el punto de vista económico<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> Vítor Matias Ferreira, 1986, *A Cidade de Lisboa, De Capital do Império a Centro de Metrópole*, Dissertação de Doutoramento em Sociologia pela Universidade Técnica de Lisboa, policopiado, Lisboa.

<sup>21</sup> Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, Lei nº 44/91 de 2 de Agosto, Diário da República nº 176.

<sup>22</sup> Estableciere la constitución de Comunidades Intermunicipais, Comunidades Urbanas (Comurb) y de Grandes Áreas Metropolitanas (GAM), conforme el número de municipios que las integren. Ante este cambio el Área Metropolitana de Lisboa se reduce ya que el municipio de Azambuja pasa para la Comurb da Lezíria do Tejo. Ahora, bajo el nuevo mapa nacional el Área Metropolitana de Lisboa tendrá 18 municipios y se designará de GAML-Grande Área Metropolitana de Lisboa.

La metrópoli de Lisboa sobre la que se reflexiona integra el Grande Área Metropolitana de Lisboa, parte del municipio de Azambuja y parte del de Benavente, justamente por considerarse que la inclusión del Estuario del Tejo es punto de partida de la coherencia del territorio<sup>23</sup>.

Sobre este nuevo modelo nacional de organización territorial se puede concluir brevemente que las grandes áreas metropolitanas centralizan aproximadamente 95% de la población nacional, concentrándose en la fachada atlántica, principalmente alrededor de Oporto (GAM Minho, Porto, Aveiro, Viseu, Coimbra) y Lisboa y en la costa del Algarve (GAM Algarve) y que las comunidades urbanas se concentran entre las GAM de la fachada atlántica y en el norte del país, siendo las áreas de producción, principalmente la agrícola, más competitiva, como el Oeste y la Lezíria do Tejo en lo que se refiere a Lisboa. Además de la posibilidad de descentralización está presente la necesidad de entender una coherencia territorial de un ámbito más alargado aún que el de las áreas metropolitanas.



TRAYECTO 5-B | 6. VTS-Passeio Ribeirinho de Algés- 06.2000, fotografía S. Morgado, Algés-Sta Catarina.

<sup>23</sup> Además, los límites administrativos son variables, según varios criterios, así que si en 1991 el AML tenía 17 municipios, en 2003 tenía 19 (porque se añadió Azambuja y Loures se subdividió en Loures y Odivelas) y ahora menos uno, sobre todo por conveniencias estadísticas, económicas y políticas.



El reconocimiento de que la urbanización como resultado de dinámicas de varias naturalezas modela el territorio nacional había ya impuesto la necesidad de proceder a la elaboración del PNOPT-Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território<sup>24</sup>.

Claro que las estructuras urbanas siempre se incluyeron en estructuras territoriales pero si antes se podía entender la estructura del territorio metropolitano de Lisboa en sí mismo y como resultado de una evolución radial aunque recursiva a partir de un polo central Lisboa, el fenómeno de la metropolización, que incluye la creación de sistemas de varios polos, rápidamente evoluciona para sistemas más complejos de escala suprametropolitana, que en los EE.UU. ya existían, las metroplex de que Soja nos habla en su *Postmetropolis* o los sistemas metropolitanos de Robert E. Lang. Aun así las formaciones metropolitanas estadounidenses son de rangos incomparablemente superiores a los de las europeas, aunque ya se puedan identificar macro-estructuras como el randstad holandés o Lille, donde el ferrocarril y el TGV, respectivamente tuvieron papeles determinantes.

Evidentemente, la conurbación supra-metropolitana a la que nos referimos, concretamente la Fachada Atlántica Portuguesa, es substancialmente menor así como más incipiente en las relaciones entre los varios puntos centrales de la red de espacios de oportunidad, ya que se están todavía constituyendo los nexos y relaciones que salen de la creación de ejes de oportunidad de importancia nacional e internacional.

Se trata, pues, de una formación macropolarizada por dos estructuras metropolitanas principales, Lisboa y Oporto, intercaladas por otras que se están desarrollando, como Aveiro y Coimbra. Los territorios intermedios son predominantemente productivos y complementarios, organizándose a partir de ciudades medias como Torres Vedras y Leiria.

No se trata de un crecimiento expansivo a partir de un centro sino de una múltiple reacción. Y sincrónica a partir de las oportunidades que se crean e inducen ante las circunstancias varias, la mayor parte, de ámbitos internacional y global.

En consecuencia, la integración de la metrópoli de Lisboa en la formación supra-metropolitana determina una organización norte-sur, la propia columna vertebral de la conurbación identificada, que se establece a partir de un eje de oportunidad nacional, organizado a partir de las líneas del ferrocarril y de las autopistas que atraviesan el país de norte a sur. A esta organización se añadirá la futura línea de TGV.

Las circunstancias geográficas específicas que indujeron a la formación de la metrópoli en un territorio que avanza desde la costa atlántica y alrededor del Estuario del Tejo obligan, asimismo, a que las infraestructuras, como ya se había observado, creen un anillo de articulación de ejes de oportunidad de conexión norte-sur, entre Lisboa y Oporto, así como de oeste, desde la metrópoli de Lisboa, hacia el este, o sea, España, la única

<sup>24</sup> Resolução do Conselho de Ministros n.º 76/2002, de 11 de Abril.

conexión terrestre con Europa. En consecuencia, la importancia de los espacios de oportunidad, ahora de importancias nacionales y metropolitanas, es tal que se extiende a casi todo el territorio metropolitano de Lisboa, cuya identidad territorial se empezó a definir al inicio de la investigación y que entonces embrionariamente y simplemente a través del ferrocarril y de las carreteras nacionales ya empezaba a organizar esta entidad conurbana que caracteriza la Fachada Atlántica Portuguesa.

En lo que se refiere a la metrópoli de Lisboa se puede verificar que analizándola aisladamente, las áreas de crecimiento en baja densidad al norte, en Mafra, o al sur, en Águas de Moura, Palmela, a primera vista, se podrían considerar como los puntos menos densos y marginales de una difusión a escala metropolitana con centro en Lisboa. No obstante, integrándose la metrópoli de Lisboa en este sistema territorial más alargado se verifica que hay crecimientos de baja densidad impulsados por redes internacionales y nacionales a lo largo de los ejes de oportunidad principales, crecimientos de baja densidad polarizados simultáneamente por núcleos metropolitanos y por ciudades medias bastantes próximas como Torres Vedras, Évora, Sines, así como crecimientos de baja densidad objetivamente locales y metropolitanos como la formación de centros de oficinas y comercio a lo largo de los ejes transversales conectores y la urbanización pulverizada predominantemente de residencia.



TRAYECTO 5-B | 7. VTS-Passeio Ribeirinho de Algés– 06.2000, fotografía S. Morgado. Carnaxide-Miraflores y Algés desde el VTS.

El espacio abierto, a menos que sea muy específico, se vuelve subsidiario de los usos muy concretos localizados en el edificado y residual de las infraestructuras de movilidad. Es un protagonista silencioso y disimuladamente activo sobre un territorio cuyo crecimiento sináptico produce paisajes anodinos, fragmentación del espacio libre que podía ser instrumento en sí mismo del ordenamiento optimizando, por ejemplo, las redes de infraestructuras básicas y, formando espacios determinantemente abiertos de cariz productivo, ecológico y de ocio, como elementos de contención de crecimientos no programados y no solamente como lugares donde no está permitido edificar.

Estos espacios pueden también tener el carácter de paisaje de baja densidad pero con el objetivo concreto de producir distintos tipos de urbanización adecuados a un modelo territorial. El espacio público ya no se define por líneas infraestructuradas cualificadas arquitectónicamente sino por el arreglo de los espacios que quedan entre ocupaciones compactas o parques urbanos que ocupan espacios de borde buscando la cualificación que la falta de una estructura no permitió.

Se está ante un territorio que reacciona neurálgicamente a estímulos varios y sincrónicos produciéndose centros no urbanos, desde la concepción del espacio público material pero fuertemente polarizadores e instigadores de crecimientos en su entorno. El centro no es más Lisboa sino también Oeiras, Cascais, Almada, y más aún los lugares incharacterísticos y yermos siempre que tengan una salida de autopista, donde sea posible llegar rápidamente y haya espacios libres para construir oficinas, polos tecnológicos y comerciales que alimentarán el esparcir de viviendas en baja densidad.

Se está ante una metrópoli participante y fundadora de una entidad supra-metropolitana cuya macro-estructura de oportunidades se refleja en los cambios y tendencias de ocupación locales, donde una topología polinucleada fundamentada por la red de ejes de oportunidad de varias importancias se complementa con áreas caracterizadas por una difusión en densidades de espacios desocupados y ocupados, equivalentemente bajas, que aparentemente parecen indistintas pero que, en realidad, nacen de circunstancias particulares a diferenciar. El espacio aunque reducido a un entendimiento casi esquemático sigue, no obstante, induciendo matices que hay que considerar.

Así, la lectura de la transformación supra-metropolitana de Lisboa pasa definitivamente por identificar que a la red de ejes de oportunidad se asocia la formación de:

- Una constelación de espacios centrales;
- Distintas formas de baja densidad.

Más aún, la metrópoli de Lisboa está caracterizada por una organización espacial funcional estrictamente motivada por la creación artificial de oportunidades supra-metropolitanas, sin interrelaciones reales con los espacios del agua, de la tierra y de la propia creación artificial que la habían fundamentado, excepto cuando son adjetivados como particulares, por ejemplo, como espacios protegidos. A pesar de que existen realmente, esos

espacios no se presentan sino se representan. Como en la televisión no vemos la realidad concreta sino una representación mediata, a través de un medio telemático.

Los vastos paisajes anodinos polarizados por ocupaciones insólitas pero eficazmente conectadas a las redes globales constituyen un espacio más anónimo aún donde las identidades locales ya no se expresan en las formas de la metrópoli o talvez más propiamente. Asimismo, la metrópoli se convertirá en un organismo donde todo es hiper-realmente producido para que se mantenga una memoria del espacio real y humano ahora que todo el territorio se está volviendo indiferente.



TRAYECTO 5-B | 8. VTS-Passeio Ribeirinho de Algés– 06.2000, fotografía S. Morgado. VTS.





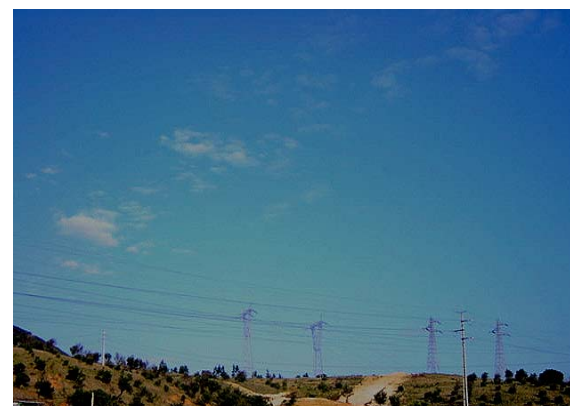
TRAYECTO 5-B | 9. VTS-Passeio Ribeirinho de Algés- 06.2000, fotografia S. Morgado. VTS.



TRAYECTO 5-B | 10. VTS-Passeio Ribeirinho de Algés- 06.2000, fotografia S. Morgado. VTS, Outra Banda-Trafaria.



TRAYECTO 5-C | 1. CREL-Circular Regional Externa de Lisboa - 01.2002, fotografia S. Morgado, Costeira de Bucelas.



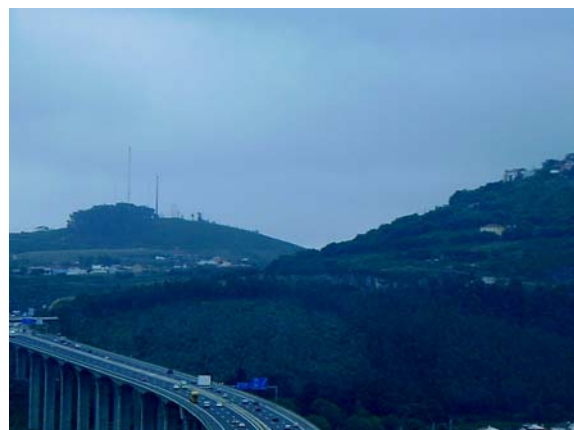
TRAYECTO 5-C | 2. CREL-Circular Regional Externa de Lisboa - 01.2002, fotografia S. Morgado, Costeira de Bucelas.



TRAYECTO 5-C | 3. CREL-Circular Regional Externa de Lisboa - 01.2002, fotografia S. Morgado, Loures.



TRAYECTO 5-C | 4. CREL-Circular Regional Externa de Lisboa - 01.2002, fotografia S. Morgado, Loures.



TRAYECTO 5-C | 5. CREL-Circular Regional Externa de Lisboa – 01.2002, fotografia S. Morgado, Loures.



TRAYECTO 5-C | 7. CREL-Circular Regional Externa de Lisboa – 01.2002, fotografia S. Morgado, Túnel de Montemor.



TRAYECTO 5-C | 9. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografia S. Morgado, Autopista A5- Cascais-Lisboa.



TRAYECTO 5-C | 11. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografia S. Morgado, Cascais Vila.



TRAYECTO 5-C | 6. CREL-Circular Regional Externa de Lisboa – 01.2002, fotografia S. Morgado, Loures.



TRAYECTO 5-C | 8. CREL-Circular Regional Externa de Lisboa – 01.2002, fotografia S. Morgado, Belas.



TRAYECTO 5-C | 10. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografia S. Morgado, Cascais a norte.



TRAYECTO 5-C | 12. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografia S. Morgado, Praia do Guincho, Serra de Sintra.



La constelación de espacios centrales integrados en la red de oportunidad cuya extraordinaria conectividad les proyecta a escalas supra-metropolitanas, induce a crecimientos locales específicos y jugando todas las actividades económicas alrededor concentrándose en nudos de gran potencia económica, inicialmente dejando coronas de espacios no sólo desocupados sino vacíos de cualquier significado urbano cuya densidad se empieza a reducir tan pronto como los centros empiezan a expandirse radialmente.

En la metrópoli de Lisboa se verifica una evolución de los propios tipos de ejes de oportunidad, que, como ya antes se ha comentado, no porque antes no estuvieran integrados en redes nacionales e internacionales sino porque su poder no era todavía tal que imprimieran al territorio un efecto tan alargado y aparentemente homogéneo como el que se verifica actualmente.

A escala suprametropolitana, los espacios que entre 1965 y 1992 se podían identificar morfológicamente en los planos-síntesis, muy detalladamente, forman ahora parte de un menor número de fenómenos de ámbito global pudiendo identificarse no formas de ocupación sino tendencias de progresión, considerando las dinámicas anteriores y lo que se está formando ahora mismo.

La característica principal es la de la formación de paisajes predominantemente en baja densidad por oposición a la compactación de áreas de oportunidad identificadas en los años 40, las que entonces se han identificado como ejes principales de oportunidad. Las jerarquías de espacios urbanos apenas se establecen espacialmente y todo el léxico urbano de referencia espacial heredado de las ciudades antiguas, las morfologías y tipologías clásicas, encuentran ahora formas difusas e indefinidas cuando se observan según los criterios anteriores.

Sus características morfológicas, porque se crean por la eficacia de la conexión a la red de movilidad, son de estructura pragmática e ilocales, como las salidas de autopistas a las que se agregan edificios contenedores de funciones principales. En esos casos no se establecen relaciones estructuradas a través del concepto de espacio urbano que se explicita a través del protagonismo de las líneas infraestructuradas de espacios abiertos cualificados arquitectónicamente como en los ejemplos con proyecto propio.

El problema no está en que ya no haya una misma forma de hacer la ciudad, no podía seguir sucediendo, sino que al invertirse el protagonismo de la ciudad desde el espacio desocupado como elemento estructurador para el edificio como hito sobre un espacio inerte definitivamente y recientemente para los artefactos de conexión eficaz a la red global hubo una demisión de una investigación sobre la evolución y el futuro de la forma urbana que se abandonó a la imposición de las grandes infraestructuras nacionales e internacionales.

Evidentemente, lo que se puede observar es una falta de dominio de un territorio cuyo conocimiento representa una clara necesidad de evolución conceptual sobre las morfologías ya no urbanas sino morfologías metropolitanas que pueden muy bien ser objeto de creación tipológica y proyectual como a lo largo de la historia

de la urbanística se verificó (1860, 1940, 1965, 1992, 2001 | planos-síntesis. La creación artificial como determinante).

La pobreza de la diversidad de formas y tendencias revela una circunstancia propia de los efectos genéricos que vuelven cualquier territorio, en cualquier país, en un paisaje anodino, incharacterístico donde los marcos referenciales se reducen a edificios tipificados e iguales en todo el mundo.

Asimismo, el poder de la creación artificial, principalmente, el de las infraestructuras de comunicación, asume definitivamente el papel de protagonista en la formación urbanística siendo el agua y la tierra determinantes pasados que se excluyen de la red para que se protejan y mantengan desocupados.

En esta perspectiva, la metropolización trata de la autonomía de cada espacio, independientemente de su pasado, convertirse en un núcleo ya no urbano, en la aserción tradicional, sino en la aserción global, o sea donde se concentra el capital, la información, la difusión y recepción de la información, o sea, el poder efectivo con respecto a redes enteramente supra-metropolitanas e individualmente representadas en los mapas de centralidades más próximamente europeos.



TRAYECTO 5-C |13. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografía S. Morgado, Autopista A5.

La metropolización que emerge de una generalización de los espacios de oportunidad creados artificialmente determina, por un lado, que el espacio desocupado está ahora incluido en una jerarquía de lo que es más central con respecto a la red de movilidad, así, los distintos tipos de centros polarizadores se localizan con respecto a esta jerarquía de espacio desocupado induciendo a continuación formas de baja densidad o, en determinadas circunstancias, la exclusión de otros tipos de ocupación.

A pesar de una aparente homogeneidad se verifica que a los tipos de ejes de oportunidad se asocian tipos de centros polarizadores y que cada asociación induce a formas particulares de baja densidad así como morfologías de agregación de usos, lo que el análisis de la formación urbanística de Lisboa refleja. Su condición de integración supra-metropolitana determina, como anteriormente se ha referido, un incremento en la jerarquía de los ejes que mientras tanto, además de la red que ya se estaba formando, asume una importancia internacional y nacional. Lo que se observa es que esa jerarquía determina las circunstancias de ocurrencia de tipos de centros polarizadores en lo que se refiere a su integración en la estructura metropolitana:

#### ▪ **Áreas logísticas e industriales en ejes de oportunidad internacionales-nacionales**

Los crecimientos de baja densidad impulsados por redes internacionales-nacionales a lo largo de los ejes de oportunidad principales son, normalmente, grandes áreas de almacenaje, vulgarmente designadas de logística, donde se reciben, expiden y transforman productos. Son ocupaciones aparentemente desconectadas de la estructura metropolitana, en su organización inmediatamente urbana, y buscan, principalmente grandes espacios abiertos, en caso de que se expandan. El hecho fundamental es que tengan una conexión directa a la red nacional, especialmente, la conexión a España o a Oporto, como Azambuja y Mafra (2001| planos-detalle. Alenquer; Vila Franca de Xira; Mafra).

De manera más potente aún los clusters de industria muy especializada en coches que se instalan en Setúbal beneficiando simultáneamente de la red rodada y del puerto con muelles particulares de lo que Auto-Europa en la Quinta da Marquesa es un caso paradigmático (2001| Planos-detalle. Moita; Setúbal; Águas de Moura-Palmela).

Están localizados en áreas periféricas en lo que se refiere a centros urbanos ya que su acceso y uso desde la población metropolitana no es esencial, coexistiendo con usos agrícolas específicos y no necesitando de infraestructuras o tecnologías muy específicas sino, justamente, de grandes áreas libres y eficaces conexiones a la red pero no necesariamente con la red urbana inmediata, así, son grandes áreas yermas que pueden existir cercadas de espacios agrícolas.

#### ▪ **Polos de especialización asociados a ejes metropolitanos estabilizados**

Los crecimientos de baja densidad de centros de oficinas y comercio son impulsados por fenómenos de ámbito metropolitano y, en la metrópoli de Lisboa se forman a lo largo de los ejes transversales conectores así como de los trozos urbanos de los ejes principales de oportunidad, o sea, de la red de ejes de oportunidad

metropolitana más sedimentada en la frente metropolitana Lisboa-Cascais pero emergiendo rápidamente en áreas cuyas conexiones se están estableciendo, así, en la Península de Setúbal ya existen varios polos de investigación y tecnológicos (por ejemplo, Polo Universitario da Costa da Caparica o el Politécnico de Setúbal) así como parques industriales importantes tendiendo a aumentar.

Dependen de un elevado nivel de conectividad con otros lugares igualmente centrales y consecuentemente de acceso inmediato y fácil para la población en general, que reside en los núcleos urbanos más compactos, sobre todo, los suburbanos, o más recientemente en las ocupaciones en baja densidad también directamente dependientes del mismo sistema de extraordinaria movilidad. Este tipo de ocupación tiene sus propias características tanto en uso como en forma del edificado, dependiendo de su localización.



TRAYECTO 5-C |14. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografía S. Morgado, Autopista A5.

Las ocupaciones más específicas como el Tagus Park, en el municipio de Oeiras (2001| plano-detalle. Oeiras), tienen un carácter distinto ya que nacen de proyectos urbanos previstos en la estrategia de los municipios ante la competición y complementariedad de centralidades que se establecen en el Área Metropolitana de Lisboa. Los edificios procuran notoriedad a través de ocupaciones con proyecto propio y de una arquitectura particular. Hay una clara intención de transmitir un determinado estatuto a través del espacio producido. El desarrollo subsiguiente induce a la creación de otras ocupaciones semejantes carentes, no



obstante, de un proyecto urbano integrado en una visión estratégica metropolitana sino local por proximidad de una centralidad ya existente. Como ocurre en el eje Lisboa-Cascais, que tiene actualmente la importancia de centro económico metropolitano, lo que explica que estadísticamente Oeiras, entre Lisboa y Cascais, sea el segundo mayor municipio nacional productor de riqueza *per capita* (2001 | planos-detalle. Cascais; Oeiras).

En cualquiera de los casos se está ante ocupaciones en las que el espacio abierto es ya un espacio sólo latente, en perspectiva de que se ocupe. El espacio libre se vuelve cada vez más residual entre las ocupaciones que la lógica de la movilidad conforma.

#### ▪ **Grandes superficies comerciales en espacios de oportunidad reciente**

Las ocupaciones constituidas exclusivamente por grandes superficies comerciales agregan funciones comerciales y de ocio y están directamente asociadas a la primera residencia en lugares de oportunidad, cumpliendo funciones urbanas todavía no existentes en las ocupaciones urbanas originalmente más periféricas. La diseminación de los grandes centros comerciales y otro tipo de grandes superficies comerciales, como los outlet, se hace justamente en los espacios recientemente integrados en la red metropolitana y conquistados a estructuras rurales, como, por ejemplo, el Forum Montijo (2001| Plano-detalle. Montijo). Este tipo de ocupación insólita en el paisaje constituye una forma de centro urbano paralelamente local pero un local urbano discontinuo y propio del coche y también metropolitano ya que compiten entre sí llamando gente de todo el territorio.

#### ▪ **Centros con varios usos que se convierten en estructuras urbanas**

En áreas de gran oportunidad, los ejes transversales más centrales porque son más antiguos, los parques industriales de industria ligera se convierten lentamente en ocupaciones mezcladas con oficinas y grandes superficies comerciales, originando centros económicos competitivos nacionalmente. Las mezclas de oficinas y grandes superficies comerciales así como los ejes más específicos que agregan la investigación tecnológica y sedes de empresas representan una evolución a partir de los ejes transversales conectores, que por sus características de conexión entre líneas infraestructuradas de gran oportunidad metropolitana se urbanizan de forma muy específica.

El caso de la Portela de Carnaxide es paradigmático. Industria ligera de coches y muebles, sedes de multinacionales, sedes de televisión y grandes superficies se extienden tan intensamente que actualmente los atascos en la autopista se hacen en el sentido Lisboa-Carnaxide y Cascais-Carnaxide, de forma mucho más concentrada que a lo largo de esta autopista en el tramo CREL-Circular Regional Externa de Lisboa / Cascais (2001 | Planos-detalle. Oeiras, Lisboa).

Esta área empieza a desarrollarse primero como dos polígonos de industria ligera, Portela directamente asociado a la carretera nacional EN117, en tramo de la Estrada de Circunvalação entre Algés y Amadora, y el segundo, directamente asociado a la salida de la autopista en Carnaxide. Los dos eran prácticamente adyacentes pero no se conectaban por localizarse en espacio rural.

Después de la conclusión de la autopista hasta Cascais así como de la CREL y de gran parte de la CRIL, las industrias dieron lugar a sedes de empresas, se crearon nuevos conjuntos edificados de oficinas de arquitectura muy particular y de edificio de vivienda de gran calidad en un área ya muy bien considerada, Miraflores. En paralelo grandes superficies comerciales y de comercio se instalan entre Portela y Alfragide, en la carretera nacional EN117. A partir de una red rodada deficitaria y no programada para un crecimiento tan excesivo el espacio rural ya inculto empezó a ser rellenado por edificios de tipo contenedor, ocupaciones donde el espacio público se resume a vías mal dimensionadas y a grandes áreas de aparcamiento únicamente agregadas a cada edificio y el espacio urbano una vez más es discontinuo para desplazamientos únicamente en coche. Se verifica pues que a un registro aparentemente poco matizado, como el del plano-síntesis *la creación artificial como determinante*, corresponde un conjunto de distinciones sutiles que representan las circunstancias supra-metropolitanas que están conformando las tendencias de transformación de la metrópoli de Lisboa produciendo ocupaciones muy poco extensas y áridas desde la vida urbana corriente pero muy potentes económicamente.

A esta transformación inducida globalmente corresponde la creación de nuevas formas de vivir en la metrópoli que se explicitan, asimismo, de formas difusas y en baja densidad.



TRAYECTO 5-C |15. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografía S. Morgado, Autopista A5.



TRAYECTO 5-C |16. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografia S. Morgado, carretera antigua, Carnaxide.



TRAYECTO 5-C |19. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografia S. Morgado, Portela de Carnaxide.



TRAYECTO 5-C |17. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografia S. Morgado, Portela de Carnaxide.



TRAYECTO 5-C |20. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografia S. Morgado, Av. de Ceuta/Aqueduto das Águas Livres.



TRAYECTO 5-C |18. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografia S. Morgado, Portela de Carnaxide.



TRAYECTO 5-C |21. Cascais-Lisboa / Autopista A5- 01.2002, fotografia S. Morgado, Eixo Norte-Sul/Sete Rios.



TRAYECTO 5-C |22. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira – Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografia S. Morgado, E.N. 115 Vialonga



TRAYECTO 5-C |23. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira – Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografia S. Morgado, E.N. 115



#### VARIOS MATICES DE BAJA DENSIDAD

Cuando se contrastan los planos síntesis de 1992 y 2001, *la creación artificial como determinante y el agua, la tierra y la creación artificial como determinantes*, se verifica una evolución en la formación territorial de la propia metrópoli de Lisboa que se explicita en distintas formas de transformación bajo una baja densidad generalizada. Estas distintas formas de baja densidad aparentan estructuras de ocupación como *sopladas* y determinadas por circunstancias particulares de la red de oportunidad.

La generalización de las ocupaciones que determinan la fragmentación del espacio desocupado metropolitano ocasionando un descenso de densidad que inviabiliza cualesquiera otros usos que no los urbanos, aunque permaneciendo vacantes esperando la oportunidad de edificarse. Se verifica una edificación individual de un uso predominantemente residencial bajo la facilidad de acceso a varios centros posibles en paralelo así como de la ocupación del espacio rústico libre y no contiguo a los asentamientos continuos y compactos de las líneas infraestructuradas principales. La autonomía de locomoción, así como la diversidad de las formas de relación entre casa, ya no obligatoriamente dependiente de un transporte colectivo como el ferrocarril, y trabajo, ya no obligatoriamente localizado en el centro principal como Lisboa ni en horarios fijos sino flexibles, se traduce en una flexibilidad superior en la localización de la residencia así como en el interés en tener la posibilidad de tener su propio espacio abierto, por gusto o por interés en hacer cultivos particulares. En algunas situaciones es el ocio el que empieza por fijar ocupaciones en baja densidad que pronto se convierten en mezclas de primera y segunda residencia.

Como ya se ha verificado, la metrópoli de Lisboa está actualmente organizada a partir de un anillo infraestructural alrededor del Estuario del Tejo, donde adaptados al territorio y a lo largo del tiempo irradian los ejes de oportunidad principales. Esta macro-estructura produce crecimientos urbanos en compactación, mientras los ejes transversales conectores entre los ejes principales y coronas de escala metropolitana producen espacios de oportunidad a partir de la obsolescencia de las estructuras rurales previas.

Las características geográficas originales, así como la propia evolución de la creación artificial determinan grandes diferencias entre la Península de Lisboa y la Península de Setúbal, cuya articulación es cada vez mayor debida a la multiplicación de formas de cruce del estuario del Tejo. Este hecho produce, a través de la evolución de la red infraestructural, puntos ya no centrales geográficamente como Lisboa sino centrales por conectividad, como Fogueteiro o Pinhal Novo. Así, en la metrópoli de Lisboa se crean líneas de usos urbanos de gran especificidad directamente conectados a una red rodada de movilidad rápida. Pero todas las ocupaciones de gran especificidad tienen ámbitos exclusivos o sea de acceso restringido desde el exterior como, por ejemplo, las cerradas de lujo que bajo los mismos principios de elevada conectividad resultan de la especialización de un tipo de espacio rural obsoleto o, asimismo, la aparición de los varios tipos de centros polarizadores.

La creación artificial metropolitana organizase progresivamente a partir de las formas y oportunidades creadas por el agua y la tierra aunque hoy en día ya completamente artificiales. Así, la metropolización del

territorio, o sea las formas de cambio hacia la constitución de un organismo no exclusivamente de ámbito urbanístico sino territorial y de complementariedad entre las varias actividades humanas en un espacio con una cierta cohesión infraestructural apuntan para situaciones compartidas entre usos urbanos y no urbanos. Las ocupaciones en baja densidad que la gran movilidad produce organizan los usos únicamente en función del tiempo que lleva ir desde un lugar a otro y del precio del terreno donde se van a ubicar.



TRAYECTO 5-C [24. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografía S. Morgado, Vialonga-Costeira de Bucelas.

Es el tipo de espacio de oportunidad creado en asociación con distintos centros polarizadores que determinan diferencias en los paisajes de baja densidad:

- **Áreas intermedias de ejes de compactación y ejes de oportunidad metropolitanos.**

Los ejes en compactación son bastante menos compactos en sus áreas intermedias pero caminado en el sentido de la densificación. La realidad es que se trata de grandes áreas de vivienda unifamiliar cuya característica principal asienta justamente en urbanizaciones donde cada parcela urbana es individualmente edificada, siendo la densidad de lo desocupado bastante equivalente a la de lo ocupado además de estar definitivamente estabilizada (en cada parcela se construirá sólo un edificio). Además, en áreas de mayor conectividad y por inducción directa de centros polarizadores así como por conurbación de áreas urbanas de formación anterior, se verifican ocupaciones de mayor densidad y complejidad funcional. Naturalmente las líneas infraestructuradas de mayor importancia, mientras amplían su alcance con la transformación de las carreteras nacionales en vías rápidas y se conectan a través de nuevas autopistas, adquieren estatutos de centralidad urbana además incrementados por la localización de los centros polarizadores de gran importancia económica, ya mencionados.

En las áreas de desarrollo metropolitano más antiguo e intenso como el eje Lisboa-Cascais-Sintra y Lisboa-Almada las ocupaciones en baja densidad resultan de la transformación de parcelas rústicas y urbanas edificándose después de la infraestructuración. O sea, son ocupaciones de vivienda unifamiliar convencional aunque ocupen el espacio de forma no estructurada a partir de un proyecto de estructura urbana. Se conectan a la red de ejes principales de oportunidad precisamente a través de los ejes conectores que tienen una función no urbana sino de polo o centro, ya que producen espacios públicos de acceso restringido pero no urbano (por ejemplo, una gran superficie comercial). Sea como sea ocupan espacios libres rodeados por líneas infraestructuradas y ya urbanizadas y con varios puntos de accesibilidad a la red metropolitana. Los espacios entre las ocupaciones son espacios no articulados, discontinuos y sin uso (2001| Planos-detalle. Sintra; Loures; Cascais; Oeiras; Lisboa y Barreiro; Moita; Setúbal).

Dentro de las coronas de compactación más sedimentadas, o sea, el núcleo Lisboa-Almada, la evolución de los transportes públicos rápidos acentúa el carácter de continuidad y diversidad urbana. Como la nueva línea del ferrocarril entre Lisboa y Pinhal Novo/Setúbal y los metropolitanos de superficie paralelos a las coronas rodadas, como el de la margen norte entre Loures y Algés, o el de la margen sur entre Almada y Montijo. Los espacios libres son espacios de borde que ante una mayor accesibilidad son integrados en la red urbana pública, por ejemplo, a través de parques verdes urbanos.

Los espacios de gran especificidad se originan en los ejes transversales organizándose en red con los ejes principales de mayor potencialidad, o sea, la red rodada rápida con el ferrocarril suburbano, mientras el apareamiento de nuevas rondas rodadas de escala intermunicipal, la CREL- Circular Regional Externa de Lisboa y la CRIL- Circular Regional Interna de Lisboa motivan una corona intermedia desde donde es posible

acceder simultáneamente a varios centros urbanos y ejes polarizadores en un corto espacio de tiempo. Ahí se localizan fenómenos de urbanización en baja densidad de residencia, frecuentemente marginal.

- **Mallas adyacentes a ejes de oportunidad nacional**

En las áreas adyacentes a los ejes principales y coronas metropolitanas pero exteriores a las áreas de compactación están localizadas las ocupaciones de baja densidad resultantes de ocupaciones marginales, edificándose parcelaciones de características urbanas pero no completamente infraestructuradas. Estas ocupaciones están indirectamente conectadas a la red principal en áreas próximas o directamente accesibles al centro principal, Lisboa o grandes polígonos industriales en Almada, pero no hay ocupaciones específicas de sectores terciario y cuaternario. Hay, seguramente, una distinción socio-económica en sus habitantes que están dependientes de la pendularidad diaria entre casa y trabajo.

En contraste, en Vila Franca de Xira y Odivelas, en la Península de Lisboa, hay ocupaciones más densas y urbanas, en las que la vivienda ocupa la parcela casi toda. La parcela tiene una proporción aproximadamente rectangular o cuadrangular. En Fernão Ferro las parcelas son mayores y más largas, dejando espacio libre para subdivisiones futuras o para un cultivo propio. Relativamente al espacio desocupado las distintas formas de parcelación definen densidades de espacio desocupado distintas ya que a parcelas menores corresponden más vías aunque sean precarias y exiguas, mientras que a parcelas mayores corresponden espacios privados mayores también.



TRAYECTO 5-C |25. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografía S. Morgado, Vialonga.



Estas ocupaciones particulares, de carácter marginal<sup>25</sup>, definen una corona competitiva pero centralizada en Lisboa-Almada-Setúbal. En las áreas más distantes están localizados polígonos de almacenaje, hipermercados o factorías, principalmente si están entre dos núcleos poderosos como la Ford y la Volkswagen en Quinta da Marquesa, en la autopista entre Lisboa y Setúbal, con posibilidades de acceso rodado a España o al Puerto de Setúbal. Este eje en particular ejerce una dinámica compuesta con Setúbal que impulsa la formación de un eje paralelo entre Fernão Ferro y Palmela, con particular enfoque en la Quinta do Anjo, a cuya formación ya se ha hecho mención (2001| Planos-detalle. Barreiro; Fernão Ferro-Sesimbra; Moita; Setúbal).

Para que el espacio no ocupado realmente no se convierta en territorio urbano y clandestino, de características esparcidas con gran dispendio de infraestructuras urbanas hay que pensar que el motor de este tipo de mercado inmobiliario es un precio bajo de suelo relacionado con posibilidades conectivas elevadas. Por ejemplo, Fernão Ferro con respecto al Puente 25 de Abril, o los efectos del puente Vasco da Gama en Alcochete, en los terrenos bajo una clasificación de REN-Reserva Ecológica Nacional, por otro lado la única manera de conseguir vencer esta tendencia es la de crear nuevos usos, competitivos y efectivos del espacio abierto, si es posible evitando el temario programático de las grandes superficies comerciales y de los parques temáticos.

#### ▪ Mallas concatenadas en la corona metropolitana

De forma ligeramente distinta pero bajo el mismo proceso de transformación de parcelación rústica en parcelación urbana se consideran las mallas concatenadas de filas de residencia unifamiliar en parcelación rústica no infraestructurada. Adaptadas a espacios constreñidos por topografía y líneas de agua, aparecen, sobre todo, en la margen norte y su configuración se modela al territorio morfológicamente más montañoso, como Vila Franca de Xira, Loures y Odivelas. Este tipo de ocupación tiene un proceso de crecimiento a través de la extensión de las vías existentes. Sus límites están en abierto y su forma está adaptada a la topografía, evitando las menores líneas de agua y los acueductos. Por su carácter clandestino están débilmente servidas por la red pública de infraestructuras básicas y muchas veces localizadas justamente en los espacios constreñidos de las líneas alta tensión que se localizan en espacio de gran oportunidad o de oportunidad difusa. La mayoría sólo es ocupada por residencia unifamiliar pero hay casos, en áreas industriales en las que con la vivienda se mezcla industria y almacenes como en Santa Iría da Azóia, Vila Franca de Xira (2001| Planos-detalle. Bucelas-Loures, Loures).

La urbanización marginal en Odivelas resulta de la parcelación urbana de antiguas fincas, originando mallas que surgen debido a infraestructuras de movilidad con las que están indirectamente conectadas a través de hilos umbilicales. Tienen límites reconocibles a través de las parcelas circundantes, o sea, resultan de la urbanización

<sup>25</sup> Marginal en el sentido de la *Urbanización Marginal* de Joan Busquets.

y parcelación regular de una parcela rural en un tiempo. Del proceso resultan mallas homogéneas de trazado impreciso, una ausencia absoluta de espacios públicos y una red infraestructural mal dimensionada. Este tipo de ocupación casi nunca ocurre en una única parcela sino que tiene un efecto catalizador en todas las parcelas en su entorno formándose grandes extensiones de aspecto *patchwork*, una manta de remiendos en la que el uso predominante es la vivienda unifamiliar básicamente clandestina.

#### ▪ Edificación individual en espacios de estructura rústica

Bajo circunstancias muy particulares, la Borda d'Água, el triangulo Moita, Pinhal Novo y Montijo, entre la autopistas Lisboa-Setúbal-Algarve a través de Almada y la nueva autopistas desde el Puente Vasco da Gama hasta la convergencia en Setúbal y limitada por dos líneas del ferrocarril (Montijo-Setúbal, Lisboa/ Pinhal Novo/ Setúbal) mantiene todavía su estructura de forma de propiedad cerrada de media dimensión. No obstante, es ahí donde la densificación por fragmentación de parcelas y edificación individual, con ensanches de los núcleos principales se verifica más efectivamente (2001| Planos-detalle. Montijo; Moita).



TRAYECTO 5-C |26. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografía S. Morgado, Vialonga.

Más aún, la agricultura especializada en invernadero o los varios sectores de producción asociados a la suinocultura, actividad tradicional consolidada, que necesitan de gran movilidad también se localizan a partir de esa particularidad. Es un territorio de apariencia errática bajo la atracción simultánea de varias fuerzas importantes, no obstante, las ocupaciones son ahora de tipos poblacionales distintos, ya que, si bajo la industrialización había agricultores que compartían su tiempo entre las industrias de Almada y Seixal y sus cultivos, bajo el poderoso eje entre Lisboa y Alcochete las poblaciones son de grupos socio-económicos distintos que encuentran en la margen sur alternativas de vivienda y de gran accesibilidad a cualquier centro de oficinas de la metrópoli de Lisboa, tanto en Cascais, Vila Franca o Setúbal.

Son grandes áreas donde, comparativamente con el período anterior, se verifica un abandono del cultivo con introducción de nuevas formas de organización espacial. Los caminos rurales de lindero de tipos de cultivo se van degradando y el registro de tipos de cultivo también está más diluido. Además, las áreas de producción extensiva de pinos y naranjos son sustituidas por olivos muy esparcidos. Si, a primera vista, imaginamos que se ha verificado una anexión de parcelas más pequeñas, pronto se verifica que se abandonaron los cultivos por pequeñas sub-parcelas, y que la dependencia de los centros urbanos está creciendo, sobre todo, con la expansión de los centros más importantes, como Montijo, que se ordena evidentemente en eje con Pinhal Novo y Setúbal. También la autopista, ahora hasta Setúbal, introduce nuevas dinámicas en la producción y en consecuencia en el trabajo y la localización de personas y usos urbanos centrales. El paso siguiente es que el territorio se convierta o en baja densidad con espacios incultos o de cultivo de ninguna relevancia económica.

Por otro lado, el cruce de autopistas en Alcochete, con el nuevo puente Vasco da Gama desde 1998 va a comprometer todo el territorio con la necesidad de liberar espacio para su construcción y con la creación de nuevas oportunidades ante las que los propietarios ya están a la expectativa.

#### ▪ Difusiones en espacios rústicos

Los pequeños asentamientos urbanos difusos, principalmente localizados al norte de Sintra y Lisboa donde la topografía es mucho más acentuada, sufren ensanches por edificación individual de las parcelas rústicas, sobre todo a lo largo de las vías principales y alrededor de núcleos atlánticos con interés turístico como Ericeira y Colares o por alternativas de vivienda de grupos socio-económicos cuyo trabajo no dependa directamente del desplazamiento a las oficinas o centros urbanos y que trabajen desde sus viviendas mientras disfrutan de una vida más sana.

Las ocupaciones difusas rústicas son ocupaciones esparcidas, con un punto de origen más denso y/o gradaciones de densidad. Tienen una estructura estrellada o en nube sin una lectura clara de parcelación sino de edificación edificio a edificio. Tienen origen rural y el límite de área se lee a través de la estructura catastral implícita en las varias culturas agrícolas. Se conectan a la red principal a través de una vía secundaria que organiza el espacio de manera longitudinal formándose, frecuentemente, cordones de edificación por contigüidad infraestructural. Se sitúan en territorios intermedios entre asentamientos dependientes de núcleos urbanos de

segunda importancia y áreas periurbanas, en espacios de topografía de declives acentuados. Encontramos este tipo de proceso en las áreas montañosas de Mafra y Sintra (2001| Planos-detalle. Ericeira-Mafra; Mafra).

El edificado produce gradaciones de densidad sin un orden espacial urbano intencionado sino rural. La morfología de la tierra y la proximidad a líneas y puntos de agua es tan importante en la elección de localización como un acceso viario. Las formas de agrupación del edificado están organizadas en tipos distintos: a. los circulares, más frecuentes en Mafra, parten de un punto original de formación, en el término de carreteras o con tangencia a carreteras secundarias; b. os lineales aunque de manera difusa expresan una relación relativamente a una vía conductora, aunque el edificado no esté obligatoriamente dirigido a la formación de una frente urbana; c. as coronas, que suelen aparecer alrededor de Sintra, son formaciones de gradaciones variables alrededor de espacios vacantes centrales, con uso rural y sin relación urbana manifiesta con respecto al sistema rodado.

De manera general son ocupaciones en gradaciones difusas y fragmentadas desde redes de espacios arteriales y públicos urbanos incipientes y de carácter espontáneo hasta parcelas rústicas de usos agrícolas y redes de caminos rústicas. Hay mucho espacio no urbano mezclado con el edificado y con usos urbanos. El espacio está fragmentado y frecuentemente los aglomerados se organizan, por crecimiento, alrededor de un espacio vacío central, enclavado de forma difusa y oval. Otras veces ese mismo espacio vacante central resulta del crecimiento de varios grupos difusos hasta que se unen en coronas alrededor de un vacío central que se mantiene aunque el aglomerado crezca de la línea de urbanización hacia el exterior.



TRAYECTO 5-C |27. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografía S. Morgado, Extracción de inertes, Vila Franca de Xira.



En ejemplos más desarrollados los asentamientos evolucionan compactándose y creciendo a lo largo de las vías. Entre los años 40 y 60, ante un cambio no sólo productivo (la industria y las grandes producciones agrícolas) sino cuando el espacio metropolitano empieza a ordenarse con respecto a centros urbanos más fuertes, este tipo de ocupación entra en extinción en el período siguiente, verificándose el desaparecimiento de estas estructuras o su inclusión en nuevas formas de urbanización en baja densidad. Sus habitantes son frecuentemente de origen urbano a quienes el trabajo a distancia y el coche permiten vivir en el campo.

#### ▪ **Urbanización a partir de grupos de parcelas rústicas agregadas a vías**

Entre Mafra y Loures se identifica otro tipo de crecimiento urbano a partir de la edificación individual de parcelas verificándose una urbanización progresiva a partir de infraestructuración de parcelación rústica de mallas de unidades irregulares en orden y tamaño. Son espacios alrededor de núcleos urbanos donde la parcelación se expresa a través de una infraestructuración rodada de caminos en red, definiendo posibles futuros perímetros urbanos. Muchas veces se establecen líneas conectando dos o más núcleos urbanos de parcelación en infraestructuración y edificación, o líneas a lo largo de carreteras más antiguas entre Mafra, Sintra y Ericeira (2001| Planos-detalle. Ericeira-Mafra; Mafra).

En las áreas menos accidentadas de Mafra y Sintra las matrices tienen una forma más regular, en talla y conformación, pero también sufren el mismo tipo de cambio. En los últimos treinta años la matriz original de cultivo intensivo de esta área ha cambiado mucho – por un lado fueron abandonadas, por otro las áreas a lo largo de carreteras principales se han transformado en urbanas. Esta urbanización de baja densidad es, sin embargo, distinta del proceso urbano por filas u operaciones acotadas por operadores, ya que mantiene la forma de parcelación rústica original, o sea, no hay una evolución de las parcelas como, por ejemplo, en Palmela, en la Península de Setúbal, donde las parcelas eran demasiado grandes para la edificación individual de cada uno, sino una edificación individual más densa a lo largo de las vías. Además, las parcelas están ahora definidas por caminos o carreteras de menor importancia y muros. Este es el patrón que definirá la forma de la ocupación urbana hasta ahora. Algunos de estos ejemplos son ya tejidos urbanos reales como es el ejemplo de Lourel.

El resultado es la densificación individual de parcelas, vertebrada por carreteras de conexión entre núcleos más antiguos que estructuran el crecimiento urbano en baja densidad en áreas previamente rurales. Se verifica con mayor intensidad a lo largo de carreteras principales y organizan el edificado de frente para la carretera, que casi se convierte en una calle, y en líneas perpendiculares.

Los espacios abiertos resultantes más coherentes son las grandes sierras al norte, en Mafra, por oposición a líneas de cumbre y líneas de media ladera y falda donde las infraestructuras pueden ser implantadas. En las llanuras al sur, Sintra, es el agua la que conduce el crecimiento construyendo la parcelación, la infraestructuración y, el edificado es muy disperso. En medios de urbanización más avanzada, son las infraestructuras pesadas las que crean situaciones latentes y potenciales y los asentamientos existentes, además de la topografía y de la hidrografía en situaciones más delicadas.

#### ▪ **Grandes propiedades agrícolas**

Las grandes propiedades agrícolas mantienen su estatuto de gran especialización, no obstante, diversificando sus productos desde la agricultura tecnológica hasta el ocio como la hípica, a la cultura y ecología con paseos en sus espacios de reserva ecológica y turismo rural. El acceso directo a autopistas, existentes o previstas y, en construcción, introduce usos no agrícolas como los campos de golf que confieren el estatuto propio adecuado al tipo de promoción inmobiliaria pretendida, dirigida a grupos sociales específicos y absolutamente segregada de cualquier otro tipo de ocupación. El espacio libre circundante con interés paisajístico es una de las condiciones indispensables para el éxito de este tipo de ocupación y lo que vende el espacio.

En Rio Frio, la malla de parcelación ortogonal eficaz para el cultivo intensivo apunta para una subdivisión, quizás con usos distintos por parcela, entre ellos la urbanización y una futura autopista. Hay que referir que en el período siguiente la agricultura organizada en grandes tramas ordenadoras solo se mantendrá en los chaparrales (ya en proceso de urbanización). La matriz del modelo agrario productivista ordena todavía el espacio definiendo una parcelación progresiva en módulos creando gradaciones de densidad y características diferentes de usos, más urbanos en frentes contiguos a vías o agrícolas en parcelas mayores, aunque así parezca los usos no se mezclan sino se zonifican.



TRAYECTO 5-C |28. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografía S. Morgado, Catenarias de alta tensión y Lezíria, Vila Franca de Xira.

### ▪ Condicionantes básicos de la geografía

Por fin, los grandes espacios desde siempre determinantes como las grandes sierras de Sintra y Arrábida o los dos Estuarios de Tejo y del Sado que adquieren ahora el estatuto de espacios protegidos ambientalmente bajo el reciente reconocimiento de los valores patrimoniales ecológicos, principalmente, tras los modelos productivistas del siglo XX que contaminaron y agotaron los territorios. Estos espacios mientras están clasificados no son objeto de propuestas realmente eficaces ante los deseos de que se ocupen ilegalmente para turismo como se puede comprobar en Arrábida. Este tipo de ocupación en baja densidad de uso ocasional y no diario solamente exige redes rodadas finas y precarias.

Si hasta los años 80 el centro metropolitano fue bien localizado en Lisboa, sobre todo, en el eje terciario de Avenidas Novas, a partir de los años 90 del siglo XX las nuevas infraestructuras de movilidad ya construidas originaron una polinuclearización, principalmente de centros económicos y financieros. La adhesión de Portugal a la UE en 1986 fue determinante con respecto al financiamiento y ejecución de esas infraestructuras pero en el sentido macro y de conexión con la red europea y los centros europeos. Las primeras autopistas reforzaron los ejes de oportunidad principales ampliando más aún su poder expansivo radial pero permitieron también el apareamiento tímido aún de crecimientos a lo largo de ejes conectores transversales. La evolución posterior a 1998 fue la pulverización permitida por una red rodada rápida y la compra generalizada del coche particular.

A principio del siglo XXI, se observa todavía una estructura radial muy clara, con cinco ejes principales, empezando ahora a destacarse la formación de un continuo urbano en el Arco Ribeirinho Sul más consolidado como resultado de una infraestructuración más coherente y eficaz entre los núcleos de la margen sur. La margen norte presenta la mayor concentración y diversidad funcional en los municipios ribereños, Lisboa, Oeiras, Cascais, Vila Franca, Loures, Odivelas, Amadora, Sintra. Aunque en Lisboa y Amadora se haya verificado un descenso poblacional, ello puede verificarse en el territorio no por un registro de tejidos obsoletos o un cambio de usos de suelo, mientras que el crecimiento de los municipios del sur, también ribereños está muy marcado en la creciente extensión de áreas residenciales en baja densidad.

Empieza a emerger una competición significativa, en la margen sur, entre el eje constituido por la línea ferroviaria Entrecampos-Fogueteiro y A2, el eje norte-sur metropolitano y el IP1, que viene por el puente Vasco da Gama y la A12, juntándose al sur con la A2. Estas dos infraestructuras casi paralelas cruzadas con el *Anel de Coima*, formado por el IC13, el futuro metropolitano ligero y la conexión ferroviaria entre Fogueteiro y Pinhal Novo, constituyen el principal motor de consolidación y fijación de núcleos urbanos existentes.

La movilidad entre los asentamientos fluviales de la margen sur se redujo, tradicionalmente, a desplazamientos por cabotaje y nunca utilizando redes rodadas. Fue esta omisión la que impidió el crecimiento urbano continuo entre la Outra Banda y la Borda d'Água premiando un crecimiento radial con respecto a Lisboa por efecto de las comunicaciones fluviales y de la red rodada precaria y poco densa y del ferrocarril de mercancías. Así, una configuración metropolitana más compleja abrió nuevas perspectivas de movilidad y desarrollo urbano en la Borda d'Água. La construcción del Puente Vasco da Gama entre la Expo'98 y Alcochete

permitió la definición de un nuevo anillo metropolitano empezado por las circulares de la margen norte. La Segunda Circular, embrionariamente definida a partir de la Segunda Estrada de Circunvalação y finalmente definida bajo los planos urbanísticos del Estado Novo forma parte del anillo, a través del Puente Vasco da Gama y de su continuidad en el Anel de Coima, al sur, también construido a finales de los años 90 del siglo XX, bajo el Plan Nacional de carreteras de 1997-2000, con el objetivo de vertebrar y contener el crecimiento urbano futuro.

Actualmente la urbanización oscila entre la creación de espacios de gran especialización directamente conectados con las vías rápidas y una dispersión incaracterística que de ellos depende directamente así como de los núcleos urbanos antiguos que, sin embargo, se mantienen como centro urbanos con función de centro-identidad de esos territorios homogéneos. El paisaje metropolitano se pulveriza en partículas anodinas, contenedoras de usos exclusivos, especializados y fuertemente competitivos. Es un paisaje en estrés donde el espacio abierto aunque determine la urbanización no se integra en las redes metropolitanas como ordenador ni tampoco como espacio urbano o rural determinadamente abierto sino como espacio a consumir. El fin de la periferia y la muerte del centro significa la emergencia de un orden ya supra-metropolitano: el de la oposición entre pulverización del espacio desocupado y la gran entropía funcional en edificios agregados a la red global de movilidad excluidos del entorno por espacios inertes y vacantes

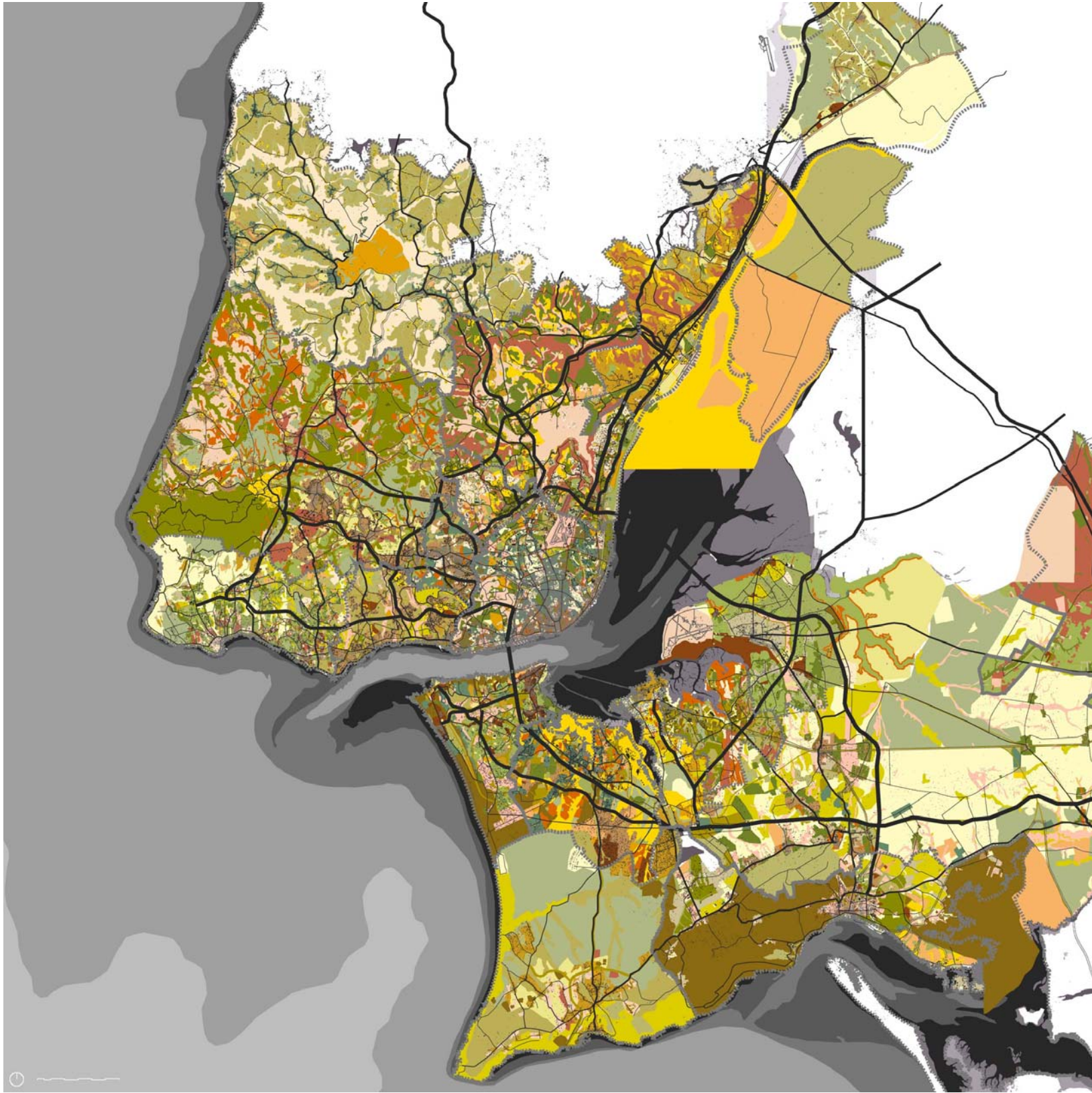
Se está ante la formación de extensos paisajes homogéneos y anodinos, sin las mismas reglas de identidad, legibilidad y jerarquía. Un panorama indiferenciado en el que nos orientamos utilizando nuevos referentes ya no los de la percepción espacial sino los de la información. El tiempo sí que conduce toda la producción metropolitana, un tiempo ínfimo e hiperactivo a través del que todo es cambio vertiginoso, tan célere que no se entiende muy bien que objetivos se pretende alcanzar. Hablamos de baja densidad de edificado pero también de una baja densidad de uso<sup>26</sup> y, evidentemente, de una baja densidad de los espacios desocupados, que sólo son residuales, expectantes o, realmente, marginales porque no forman parte de la red metropolitana.



TRAYECTO 5-C |29. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografía S. Morgado, Costeira de Bucelas/Bucelas

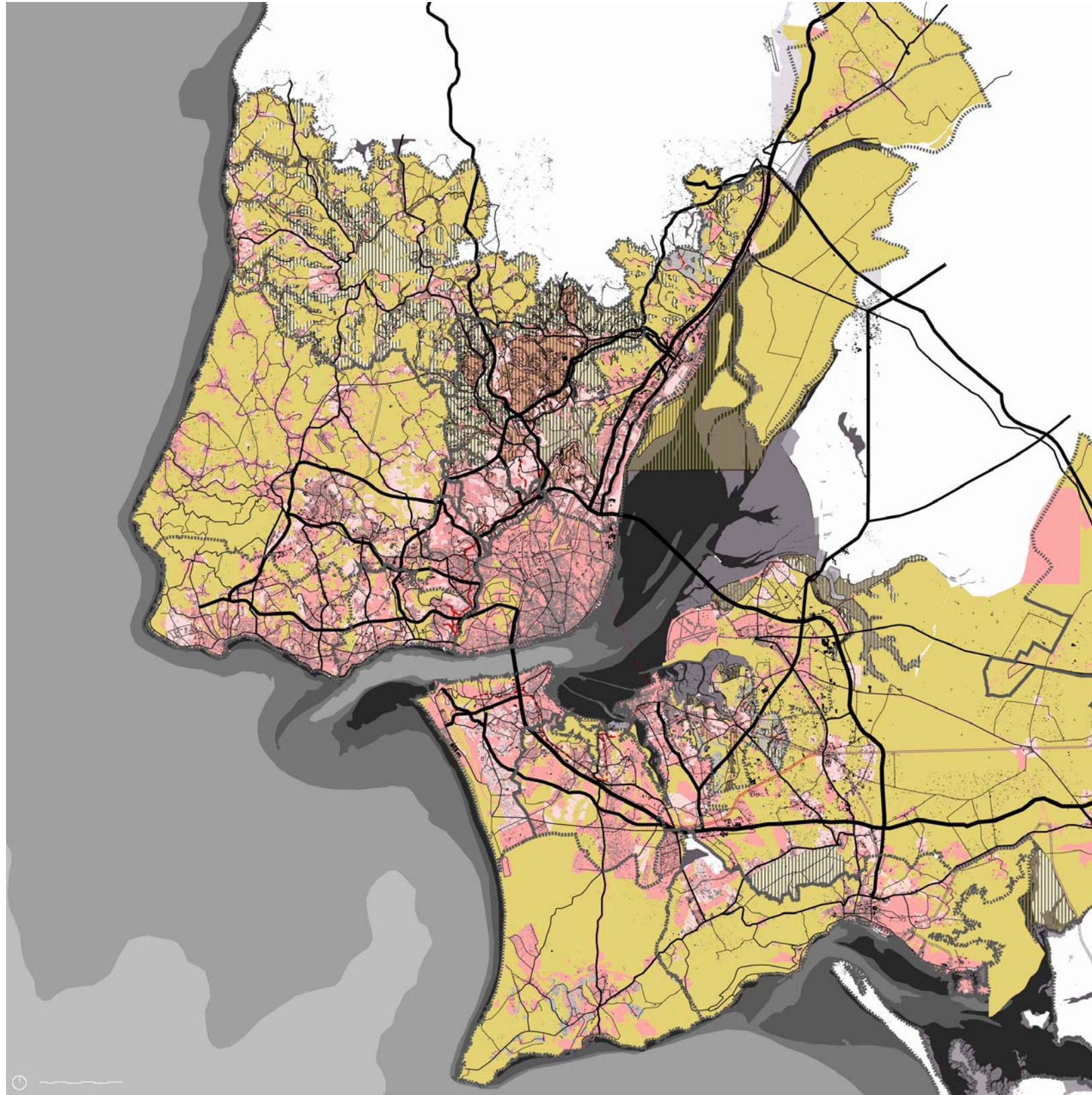
<sup>26</sup> Reto de Manuel de Solá-Morales, Seminario Internacional La Explosión de la Ciudad, COAC, Barcelona, Junio 2004.





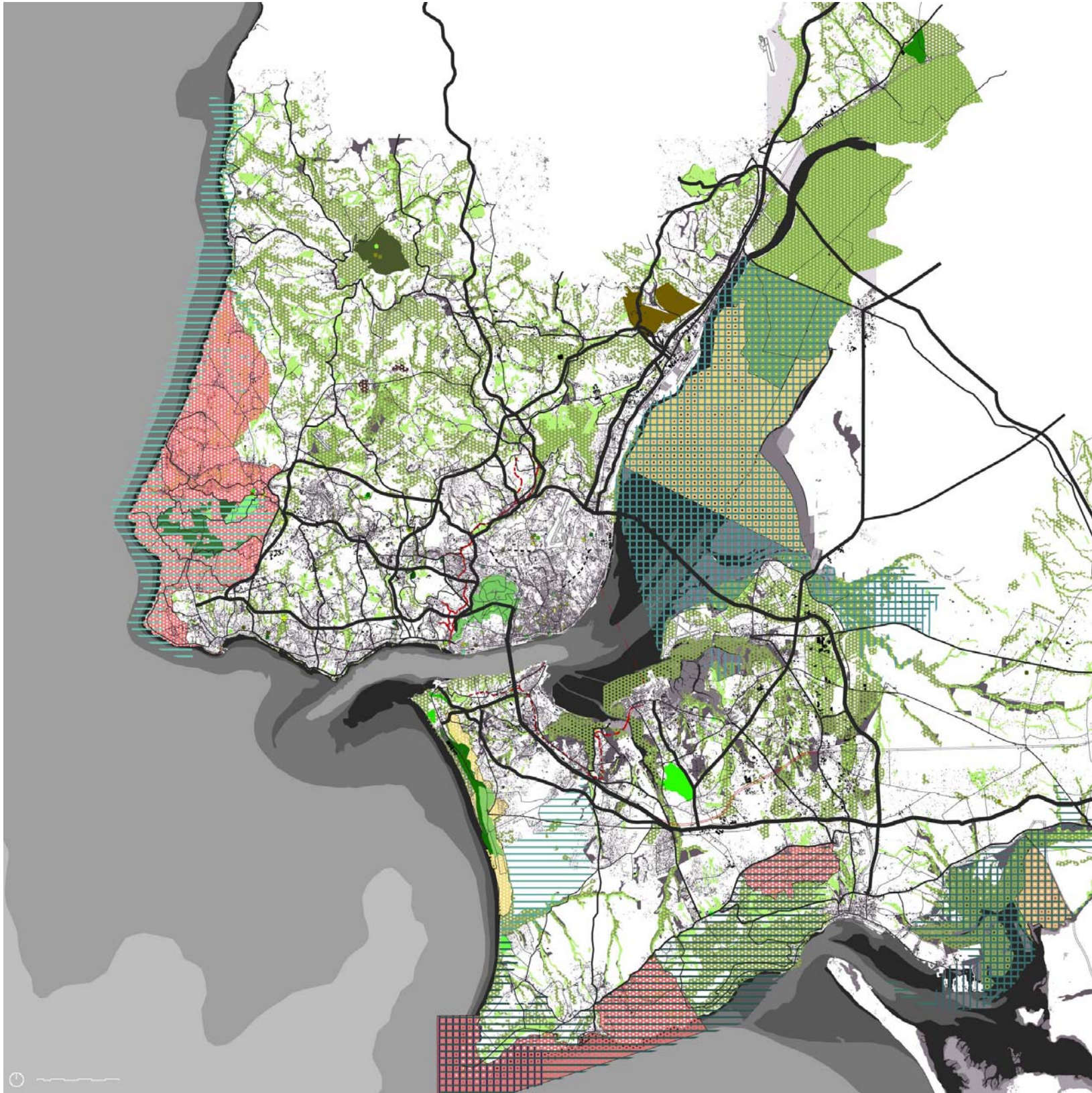
2001 | ESQUEMA 1. Clases de ordenamiento de los planos municipales – PDM-Planos Directores Municipales, años 90 y el Plano Rodoviario Nacional 2000, con edificado de 2001. Fuente: SMIG, Grande Área Metropolitana (datos específicamente trabajados para esta investigación)





2001 | ESQUEMA 2. Clases de ordenamiento de los planos municipales– PDM-Planos Directores Municipales, años 90, sintetizadas en: Urbano, Urbanizable, No Urbano y No Urbanizable y el Plano Rodoviario Nacional 2000, con edificado de 2001. Fuente: SMIG, Grande Área Metropolitana (datos específicamente trabajados para esta investigación)





2001 | ESQUEMA 3. Zonamento de los espacios protegidos y el Plano Rodoviario Nacional 2000, con edificado de 2001. Fuente: SMIG, Grande Área Metropolitana (datos específicamente trabajados para esta investigación).





TRAYECTO 5-C |30. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografia S. Morgado, Catenarias de alta tensión y Lezíria, Vila Franca de Xira.



TRAYECTO 5-C |32. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografia S. Morgado, Estação Termo-eléctrica do Carregado.



TRAYECTO 5-C |34. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografia S. Morgado, Costeira de Bucelas/Bucelas.



TRAYECTO 5-C |31. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografia S. Morgado, Vila Franca de Xira.



TRAYECTO 5-C |33. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografia S. Morgado, Costeira de Bucelas/Bucelas.



TRAYECTO 5-C |35. E.N. 115 Vialonga/ Vila Franca de Xira –Lisboa/ Autopista A1- 06.2002, fotografia S. Morgado, Costeira de Bucelas/Bucelas.



