

NOTAS E RECENSÕES

ESTUDO GEOGRÁFICO DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS EM PORTUGAL CONTINENTAL (1)

INTRODUÇÃO

O tema.—O tema proposto neste «Projecto de Investigação» pode considerar-se ambicioso; contudo, para atingir um conhecimento global das aglomerações urbanas, deveria ainda ultrapassar o âmbito que o título atribuído necessariamente circunscreve. Parece-nos que o estudo geográfico é apenas uma das perspectivas pelas quais se pode tomar a realidade, unitária mas complexa. Mais correctamente, o projecto de investigação teria de ser uma tarefa pluri- (ou inter-) disciplinar. Não enveredámos por esse caminho, por um lado porque não estamos habilitados a promover, em tão curto espaço de tempo, um projecto dessa complexidade; por outro lado, porque a lei não prevê, em provas de doutoramento, projectos de investigação pluridisciplinares.

Assim, este projecto de investigação não diz respeito ao estudo das aglomerações urbanas de Portugal Continental nas suas múltiplas facetas, mas apenas ao dos seus aspectos geográficos. A colaboração (o recurso) de outras disciplinas, imprescindível, será sempre acessória e apenas actuará quando permita uma melhor compreensão dos fenómenos geográficos. Os pressupostos desta perspectiva levar-nos-iam a entrar num problema de ordem epistemológica, mas que fugirá, no seu conteúdo e na sua função, ao âmbito deste trabalho: o campo da Geografia, o campo do geógrafo. Sem querer significar que Geografia é apenas aquilo que os geógrafos realizam no seu exercício científico, quanto a nós, neste trabalho, o campo do geógrafo está fundamentalmente definido por aquilo que várias gerações de geógrafos têm efectuado no que concerne ao estudo das aglomerações urbanas. Essas realizações podem resumir-se, ou classificar-se, segundo vários prismas, decorrentes das atitudes ou especializações dos seus autores. A nossa intenção, pois, não é inovar no capítulo conceptual, mas apenas procurar coordenar e integrar correntes e atitudes de diferentes geógrafos face ao fenómeno urbano, aplicando-as ao caso português.

Este enunciado prévio pretende, além do mais, justificar o carácter repetitório que apresenta, por vezes, o esquema geral deste projecto

(1) Projecto de investigação apresentado em 1972 à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, para o Doutoramento em Geografia Humana.

de investigação. Foi nossa intenção consciente propor distintas abordagens para o mesmo tema. Cabe aqui referir que entendemos um projecto de investigação não como o esquema de um estudo, ou de uma pesquisa circunscrita, mas antes como um conjunto de trajectórias a percorrer, das quais sairá a dilucidação de certo número de problemas e, bem assim, propostas concretas para pesquisas fundamentais e definidas. Para clarificar a nossa posição, podemos dizer que os resultados deste projecto de investigação são previstos a diferentes níveis e fases distintas: níveis de metodologia e de temas, em que de uma primeira fase — aquela que pode ser melhor projectada, sairá o conjunto de métodos e definições de temas (1), que guiarão na conquista do concreto (2), para na terceira fase se atingir o conhecimento.

Este projecto de investigação diz respeito apenas às aglomerações urbanas de Portugal Continental, embora consideremos que teria o maior interesse analisar exemplos das aglomerações portuguesas em geral, ou seja, por inclusão das Ilhas Adjacentes e mesmo de outros territórios onde os Portugueses fundaram ou desenvolveram aglomerações com características urbanas. Todavia, pela nossa qualificação e por necessidade de circunscrever o tema, de modo a facilitar as correlações, entendemos limitar este projecto ao território continental europeu.

Necessariamente, ao nível de projecto, os tópicos que apresentamos mostram um desenvolvimento desigual, mas deve notar-se que não correspondem a capítulos de um estudo; podem portanto ser desagregados ou reunidos, de modo a constituírem objectos de pesquisas bem definidas.

Não obstante a pluralidade de perspectivas com que nos propomos estudar as aglomerações urbanas de Portugal Continental, há uma concepção de base que queremos precisar. Não é nossa intenção vir a conseguir um conhecimento individualizado e desintegrado das aglomerações urbanas, mas, pelo contrário, pretendemos tratar aqueles aspectos de uma forma sistemática, tendo sempre presente todos os núcleos urbanos e suas múltiplas relações como objectos de pesquisa, de modo a permitir o estabelecimento de *tipos* definidos e manifestados no sistema urbano português.

Entre as lacunas que se poderão apontar ao plano deste projecto ressalta a ausência de um capítulo dedicado ao estudo da paisagem. A paisagem urbana é um tipo complexo da paisagem humanizada, pois nela podem — consoante o território da cidade e o momento da observação — os elementos estáticos, fixos, ser de menor importância que os elementos dinâmicos, móveis. No prefácio ao seu estudo sobre a imagem da cidade, escreve K. LYNCH (1968, p. V), «A paisagem urbana (2), entre os seus vários papéis, é também algo para ser visto, para ser recordado, e para deleitar». Mais do que qualquer outra

(2) Note-se que este autor utiliza a expressão *urbanlandscape*; enquanto outros empregam um novo termo, *townscape*; para maior desenvolvimento deste assunto veja-se U. TOSCHI (1966, pp. 359-363).

paisagem humanizada, a da cidade é uma paisagem de diálogo, em que nos integramos, que se transforma em cada momento e em que o observador é um elemento de transformação. Daí a dificuldade da sua apreensão fria, em termos científicos.

Mais do que em qualquer outro ponto da superfície da terra, nas cidades ergue-se a forte dúvida de se a *paisagem* pertence ao domínio do geógrafo; mais do que em qualquer outro momento, aqui, esta realidade por tão complexa terá de ser observada sob uma multitude de perspectivas: a do arquitecto, a do psicólogo, a do poeta, a do filósofo, a do sociólogo e de tantos outros.

Entretanto impõem-se dois tipos de sistematização: a da realidade construída (a *paisagem física* dos arquitectos e urbanistas) e a realidade móvel, paisagem fluida, em constante movimento que os homens geram no seio da massa que eles edificaram. Em certos pontos e em certos momentos, esta sobreleva aquela: quem repara nos prédios do Chiado entre as 3 e as 7 da tarde? Ou quem olha as árvores ou os edifícios, quando pára, ao fim da tarde, à esquina da Rua dos Condes com os Restauradores? E não obstante, em qualquer daqueles lugares e naqueles momentos dificilmente é igualada a intensidade de *observação* do observador. A paisagem da cidade é feita de casas, de ruas, de espaços verdes, de monumentos, de veículos, de nesgas de céu, mas o ritmo do observador é imposto pelos habitantes e pelos seus artefactos mais volúveis: o vestuário, os cartazes, as montras. Enquanto no campo o que torna a paisagem repelente ou atraente é uma realidade estática e palpável, na cidade é o movimento, a atmosfera que se percebe, é o seu *espírito*. Évora é uma «bela» cidade: ruas limpas, casas brancas, muito juntas, o templo romano, monumentos. Esta é a paisagem construída (física); mas a sua imagem para o observador mais atento é a dos homens de escuro na Praça, especados, é a de um enorme café, escuro, hostil; são sinais que ficam. Em contrapartida, na cidade espanhola, mesmo a mais pequena, a paisagem é sobretudo a grande massa humana ao fim da tarde, o «paseo», as palavras soltas, os gritos, sinais que ficam. Existirá cidade melhor retratada do que Alexandria da primeira metade deste século? E essa paisagem complexa de uma cidade complexa foi-nos dada por um romancista (L. DURREL, 1957-60).

Assim, entendemos que o estudo da paisagem urbana em Portugal deverá constituir objecto de outro projecto de investigação, necessariamente pluridisciplinar. Entretanto, em diferentes momentos da pesquisa do presente projecto obter-se-á um conhecimento concreto e bem delimitado da paisagem das aglomerações urbanas, como se evidencia ao longo das páginas que se seguem.

Bibliografia geográfica sobre as aglomerações urbanas de Portugal Continental. — A bibliografia de natureza geográfica sobre as aglomerações urbanas portuguesas é não só escassa como muito parcelar, não existindo qualquer trabalho que possa servir de orientação a um estudo do tipo que nos propomos realizar. Encontram-se todavia algumas tentativas, de desigual valor, que colocam certos problemas, sem con-

tudo se proporem abordar o tema de forma sistemática ou exaustiva ⁽³⁾.

O primeiro ensaio de estudo das aglomerações urbanas portuguesas deve-se a AMORIM GIRÃO (1941) na *Geografia de Portugal*. As referências são breves e apenas exemplificativas, fornecendo todavia sugestões com muito interesse. Num artigo dedicado ao problema específico da vida urbana em Portugal, o mesmo autor (A. GIRÃO, 1945), além do tratamento desigual que dá ao tema, evidencia uma nítida posição de saudosismo rural, o que talvez tenha limitado os seus progressos na matéria. Atente-se, por exemplo, nesta passagem: «E não somente as nossas duas grandes cidades têm registado decréscimo de natalidade, esterilizando as fontes de vida, como ainda, violando pelo conforto as leis naturais, têm contribuído para o aumento da mortalidade e decadência física da raça» (p. 68); ou esta, na página seguinte: «Assim, não admira que as cidades tenham comprometido o vigor físico e também o rendimento intelectual dos homens...». Noutros trabalhos (A. GIRÃO, 1954, 1956-b) este geógrafo dá particular importância ao aspecto demográfico, aflorando ligeiramente e de forma dispersa as características funcionais e ambientais das cidades. É interessante verificar neste autor a influência de G. BARDET (1945).

As referências de ORLANDO RIBEIRO (1955) às aglomerações urbanas na sua *Geografia de Portugal* têm necessariamente a dimensão restrita que a índole do trabalho deveria impor. O mesmo autor, no artigo «Cidade» do *Dicionário de História de Portugal*, já dá largo tratamento ao tema, embora focando particularmente o fenómeno histórico.

H. LAUTENSACH, no segundo volume da sua dissertação sobre *Portugal* (1932), dentro de cada região que analisa, dedica sempre algumas considerações à geografia das suas cidades, enriquecidas com as referências bibliográficas do fim da obra. Tem particular desenvolvimento e interesse a nota dedicada à cidade de Lisboa.

GAETANO FERRO (1958), num breve ensaio sobre a cidade portuguesa, mostra alguns dos temas fundamentais de uma possível geografia das aglomerações urbanas em Portugal. A carência de pesquisa e o carácter introdutório deste estudo — que em muito se socorre de verificações anteriores de ORLANDO RIBEIRO — explicam não só algumas lacunas, como certas afirmações menos correctas. Contudo, é um trabalho rico de sugestões e que poderá fornecer algumas linhas para pesquisas futuras.

A obra de E. GUTKIND (1967), que se pretenderia exaustiva, além do erro de base com que o tema é abordado, é um trabalho simplesmente deplorável, não só pela ligeireza com que as cidades são tratadas (quando são), como pelas constantes imprecisões, acabando por constituir um repertório que nem sequer poderia ter lugar num guia turístico.

No capítulo dos trabalhos parcelares, sobre temas de Geografia Urbana, embora a carência seja menor, o número é também muito

reduzido e ou focam aspectos restritos, ou se referem a localidades de dimensão muito reduzida. Assim, o único estudo de conjunto para uma cidade portuguesa de dimensão média é o de A. GIRÃO (1925) sobre Viseu, não esquecendo o trabalho pioneiro e de certo modo amadorístico — embora com o maior interesse — de F. GARCIA (1918) sobre Setúbal. Infelizmente não existe para nenhuma cidade de Portugal Continental um estudo de Geografia Urbana como o que ILÍDIO DO AMARAL (1968) realizou para Luanda e que bem pode servir de modelo a monografias futuras sobre as cidades portuguesas de grande e média dimensão.

Entretanto, podem mencionar-se alguns estudos que ou analisam aspectos parcelares de uma aglomeração urbana, ou incidem mais exaustivamente sobre pequenos núcleos com características urbanas. Cabe aqui citar em primeiro lugar os estudos de O. RIBEIRO, que se tem ocupado tanto de aspectos metodológicos (1968-a e 1969) como da análise de algumas cidades: Lisboa (1938; 1945; 1947), Tavira e Olhão (1961), Viseu (1968-b; 1971-a; 1971-b) ou de aglomerados menores como Sertã (1970).

O Algarve é uma região particularmente bem tratada neste sector (e noutros) das pesquisas geográficas, mercê de estudos de G. FERRO (1954 e 1955) sobre as suas cidades; pena foi que o autor não tivesse desenvolvido os aspectos funcionais com o mesmo rigor e dimensão com que analisou o crescimento das principais aglomerações urbanas algarvias.

Os geógrafos da Universidade de Coimbra não têm dedicado a mesma atenção ao estudo das cidades que aos aspectos da organização do espaço regional ou da Geografia Física. Contudo, além dos já referidos trabalhos de AMORIM GIRÃO e de outros de menor monta do mesmo autor (GIRÃO, 1934 e 1956-a), deve referir-se o valioso estudo de A. FERNANDES MARTINS (1951-a) acerca de Coimbra medieval, que consegue aliar o rigor da pesquisa histórica à interpretação geográfica, assim como as notas da Geografia sobre esta cidade (F. MARTINS, 1951-b). Da mesma escola é a interessante e correcta monografia de M. M. LOPES (1952) sobre o Entroncamento ⁽⁴⁾.

No centro de Estudos Geográficos de Lisboa têm-se realizado recentemente algumas pesquisas concernentes a aglomerações urbanas (ou com características urbanas) de Portugal Continental, sem obedecerem contudo a um plano previamente estabelecido, que procurasse colmatar esta lacuna da Geografia portuguesa. Assim, MARIA ALFREDA CRUZ, estudou Sesimbra (1966), Caminha (1967) e alguns aspectos de estrutura urbana de Setúbal (1968); JORGE GASPAS analisou problemas de traçado urbano na cidade muçulmana (1968), em aglomerações planeadas na Idade Média (1969) e nalguns núcleos urbanos

⁽³⁾ Queremos esclarecer que desconhecemos, por impossibilidade de consulta até este momento, pois não está publicado, o estudo do geógrafo alemão Karl Hermes sobre as cidades portuguesas: *Beiträge zur Stadtgeographie Portugals*. Colónia, 1964, cerca de 420 pp. dactilografadas.

⁽⁴⁾ Já depois de apresentado e discutido em acto este projecto de investigação, foi publicada a dissertação de Doutoramento de J. M. PEREIRA DE OLIVEIRA, *O Espaço Urbano do Porto — condições naturais e desenvolvimento*. Coimbra, 1973.

com funções de portos fluviais (1970); ISABEL MEDEIROS estudou Arcos de Valdevez (1970), para citar apenas os trabalhos publicados. Como bolseiro no Centro de Estudos Geográficos, o geógrafo brasileiro A. PAVIANI efectuou e publicou um estudo sobre Alenquer (1968).

Se referirmos o estudo de HERMES (1965) sobre a cidade de Viseu, a monografia de MARIA JOÃO QUEIRÓS (1971) sobre Lamego, uma comunicação apresentada ao Congresso de Geografia de Varsóvia (1934) por L. SCHWALBACH, as referências a Lisboa num artigo do mesmo autor (1950) e o estudo demográfico de Lisboa de MARIA ARMANDA BARROS (1956/67) cremos ter referido a totalidade (ou quase) dos estudos que possam ser considerados de Geografia Urbana relativos a Portugal Continental ⁽⁵⁾.

Os trabalhos de arquitectos, economistas, sociólogos, historiadores ou outros especialistas, sobre temas urbanos do nosso país, são em número muito mais elevado e não cabem nesta resenha, nem tão-pouco a sua referência exaustiva poderá constituir objecto deste projecto de investigação, devendo antes fazer parte da futura pesquisa bibliográfica.

Fontes estatísticas, documentais e cartográficas. — Um dos maiores problemas que se põe ao estudo de Geografia Urbana reside na deficiência de elementos estatísticos que permitam uma análise dos fenómenos que se relacionam com a cidade. Esperamos que os resultados do último recenseamento da população (1970) estejam mais de acordo com as necessidades da pesquisa e do planeamento urbano.

As publicações do Instituto Nacional de Estatística são muito insuficientes no que concerne à informação sobre os núcleos urbanos e, dentro destes, a individualização de áreas é praticamente nula. A reestruturação, que se prevê, do nosso sistema estatístico, terá certamente em conta a importância crescente do fenómeno urbano e procurará cobrir lacunas existentes.

Entretanto é possível ao investigador procurar obter os seus próprios elementos de base, quer pela observação, quer através de inquéritos — escritos ou orais — e ainda pela recolha sistemática junto das entidades públicas e privadas que disponham de informação mais ajustada às trajectórias da pesquisa. Para referir apenas as entidades

⁽⁵⁾ Apenas indicamos trabalhos publicados, embora tenhamos conhecimento de algumas dissertações de licenciatura sobre temas de Geografia Urbana existentes na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa; cremos que na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra também existirão dissertações subordinadas aos mesmos assuntos. Pelo seu valor metodológico e de conteúdo, não queremos deixar de referenciar três estudos recentes de geógrafos estrangeiros sobre a cidade de Lisboa, que todavia não estão publicados: S. SPORING, *Gliderung Lissabons in seine natürlichen Stadtteile, staatsexamenarbeit*, Göttingen, 1967; F. BENHAMOU, *Étude Géographique du Tertiaire Supérieur à Lisbonne*, Mémoire de maîtrise, Paris, Institut de Géographie, 1969; J. BITOUN, *La Baixa, centre traditionnel des affaires de Lisbonne*, Mémoire de maîtrise, Paris-Nanterre, 1971.

Sob a forma de relatórios policopiados, o projecto de investigação LL5, do I. A. C., difundiu até agora sete estudos dedicados a aspectos da Área Metropolitana de Lisboa. Outros serão brevemente apresentados. Alguns daqueles estão em vias de publicação definitiva (ver próximo número de *Finisterra*).

públicas, consideramos da maior importância a obtenção de elementos referentes à população, actividades e estrutura da propriedade, entre outros, nos seguintes organismos: Ministério das Corporações (Comissariado do Desemprego, Fundo de Desenvolvimento de Mão-de-Obra), Ministério da Educação Nacional (estabelecimentos de ensino, Gabinete de Estudos de Planeamento e Acção Educativa e outros), Ministério do Interior (Câmaras Municipais), Ministério das Finanças (Repartições de Finanças), Ministério da Saúde e Assistência (Hospitais, Delegações e Subdelegações de Saúde), Ministério das Obras Públicas (Direcção-Geral de Urbanização, Direcções de Urbanização, Direcção das Construções Escolares, Direcção das Construções Hospitalares), Ministério da Economia (Secretaria de Estado da Indústria, Sedes de Circunscrições Industriais), Presidência do Conselho (Secretariado Técnico).

No que respeita à documentação histórica, a sua pesquisa seria realizada pelo historiador, que integrado nos problemas da investigação decidiria sobre o interesse de cada documento. Impor-se-ia um levantamento sistemático não só nos principais arquivos de Lisboa, Porto, Coimbra, Braga e Évora, como noutros arquivos distritais, municipais, das misericórdias e de algumas entidades particulares. Interessaria sobretudo recolher elementos relativos à estrutura da propriedade urbana e peri-urbana, aos momentos de crescimento das aglomerações urbanas, à toponímia, ao abastecimento, à estrutura económica e demográfica das cidades. Certos fundos relativos a conventos que contribuíram, pela sua posição e poder atractivo, para o surto da massa edificada de uma aglomeração, deveriam ser estudados em conjunto e sistematicamente, procurando analisar-se como se processou o aparecimento do casario em torno de conventos peri-urbanos e como se comportaram esses pequenos aglomerados com a invasão da massa urbana, provocando na paisagem uma verdadeira inversão cronológica.

Os documentos escritos seriam apoiados pela documentação cartográfica. Uma das tarefas de base da investigação sugerida por este projecto seria constituída pelo levantamento geral e sistemático do nosso espólio cartográfico no que concerne às aglomerações urbanas, trabalho que, em certa medida, se tentou realizar para as cidades ultramarinas (L. SILVEIRA, 1957).

Os guias turísticos de melhor qualidade podem fornecer elementos com interesse, tanto os nacionais, *GUIA DE PORTUGAL*, como alguns estrangeiros, por exemplo o *BAEDEKER* (1897) e o *MICHELIN* (1970). Os volumes publicados do *Guia de Portugal* mostram desigual valor, mas contêm sempre informação muito útil sobre as aglomerações urbanas, particularmente no que concerne à sua evolução, valor monumental e estrutura edificada. Os dois primeiros volumes dão ainda indicações sobre a hierarquia funcional e os transportes no fim do primeiro quartel deste século.

Alguns organismos públicos possuem colecções catalogadas de mapas e plantas com valor, como o Arquivo da Arma de Engenharia, o Instituto Geográfico e Cadastral, o Instituto Hidrográfico, o Arquivo da Direcção-Geral de Urbanização, o Arquivo da Direcção dos Monu-

mentos Nacionais. Ainda existem, quer em colecções particulares, quer noutros departamentos públicos, particularmente nalgumas câmaras municipais, plantas que são peças fundamentais para traçar a história das aglomerações urbanas portuguesas.

AS AGLOMERAÇÕES URBANAS PORTUGUESAS

Definição e distribuição espacial. — Um dos primeiros problemas, se não o primeiro, da investigação, seria encontrar um critério, tanto quanto possível exacto e universal, aplicável à generalidade do caso português, para determinar quais as aglomerações que devem ser consideradas urbanas. Como se sabe, actualmente ⁽⁶⁾ estão classificadas de cidades 36 aglomerações com características muito distintas, sem que esse título honorífico represente algo, do ponto de vista demográfico, funcional ou de qualquer outra perspectiva. Entretanto, no *Recenseamento Geral da População de 1960*, o Instituto Nacional de Estatística considerou centros urbanos todas as aglomerações com mais de 10 000 habitantes e ainda as três sedes de distrito (Guarda, Leiria e Bragança) que não atingiam aquele limiar populacional. Assim, ao mesmo tempo que naquele grupo se engloba uma série de subúrbios de Lisboa ou do Porto, alguns sem qualquer tipo de vida autónoma, deixa-se de fora aglomerações que são autênticos corpos urbanos, tais como Barcelos, Abrantes, Tcmar, Entroncamento, Torres Novas, Torres Vedras, Estremoz e muitas outras.

Por outro lado, considera-se urbana a população residindo em aglomerados com mais de 2000 habitantes, o que não tem qualquer explicação no contexto nacional: uma localidade com 2000 habitantes no Minho tem um significado totalmente distinto de uma com o mesmo quantitativo populacional no Alentejo, e qualquer dos casos também não é comparável a um núcleo com a mesma dimensão na periferia de Lisboa ou do Porto. O Ministério das Obras Públicas adopta um critério semelhante para decidir quais as aglomerações que devem possuir plano de urbanização e obedecer prioritariamente a uma série de normas urbanístico-sanitárias: todas as sedes de concelho e localidades com mais de 2000 habitantes. Recentemente, um decreto actualizou este conceito, considerando, além das sedes de concelho, as localidades que possuírem mais de 2000 habitantes e revelarem um dinamismo económico e demográfico que justifique a intervenção urbanística. Esta restrição é bastante correcta e evita certos absurdos: algumas localidades do Alentejo possuem antepianos de urbanização de há 20 anos que propunham uma expansão que as condições locais nunca justificaram.

Uma classificação do tipo da que propôs A. GIRÃO (1956-b), ao considerar como urbanas as sedes de distrito e as restantes cidades, enquanto as sedes de concelho seriam semiurbanas (?), é bastante

⁽⁶⁾ Em 1972. Entretanto foram promovidas três vilas à categoria de cidades: Póvoa de Varzim, Espinho e Almada.

simplista e está longe de corresponder à realidade: enquanto a população de São João da Madeira ou de Torres Novas era considerada semiurbana (para não citar exemplos de sedes de concelho da periferia de Lisboa ou Porto), a de Miranda do Douro ou de Pinhel era urbana; por outro lado, enquanto a população de Avelar ou da Malveira seriam consideradas rurais, as de Ancião ou Mafra (sedes de concelho) seriam semiurbanas, quando na realidade a população, a vida e o ambiente de Avelar ou da Malveira não são menos urbanos que os das respectivas sedes de concelho. Esta classificação do geógrafo de Coimbra tem, no entanto, o valor de chamar a atenção para o peso das instituições públicas nas aglomerações da província, que deverá sempre ser tomado em conta em qualquer classificação, mas não poderá constituir o factor determinante.

As definições de aglomerações urbanas adoptadas noutros países evidenciam grandes disparidades, que em larga medida se explicam pela multiplicidade das realidades nacionais. Assim, o mínimo de 200 habitantes, desde que as construções não se afastem mais de 200 m, adoptado na Suécia, apesar de muito baixo, revela, por um lado, o grau de urbanização da população e, por outro lado, o elevado nível de dispersão do povoamento rural, consequência das reformas agrário-fundiárias dos séculos XVIII e XIX ⁽⁷⁾. Muitos outros países têm limiares estatísticos puramente arbitrários, o que é revelado pela nítida diferença de circunstâncias reais enquanto esses limiares permanecem os mesmos: França e Argentina com 2000 habitantes, Estados Unidos e Tailândia com 2500, Canadá, Malásia e Escócia, com 1000. Em contrapartida, os limiares de 10 000 habitantes considerados na Espanha e na Grécia estão de acordo com a forte concentração do povoamento rural, onde muitas aldeias atingem vários milhares de habitantes. Note-se, para estes últimos casos, e particularmente para a Espanha, que este conceito deverá ser revisto, na medida em que, com a transformação dos estilos de vida, cada vez mais a população rural, sobretudo quando habitando grandes aglomerações, tende a desenvolver um tipo de vida semelhante aos urbanos dos outros sectores de actividade. Daí, o «United States Census Bureau» dividir a população não urbana em dois grupos: *rural farm* e *rural non farm*.

Alguns países, além de um mínimo de população, consideram indispensável, para classificar uma aglomeração de urbana, a ocorrência de um certo número de indicadores: nas repúblicas soviéticas um limiar máximo de população agrícola, que tal como o mínimo populacional varia de região para região; na União Indiana 5000 habitantes e «características urbanas»; na Guatemala 2000 habitantes ou apenas 1500 se possuírem água canalizada. Outros países consideram apenas

⁽⁷⁾ Note-se que na Suécia existem ainda outras classificações oficiais que revelam diferentes níveis de urbanização. Assim, enquanto o *Köping* poderá corresponder à nossa vila, a *stad* tem o mesmo significado que as nossas cidades (título honorífico); por isso, alguns *Köpingar* são mais importantes que certas *städer*.

necessária a existência de funções administrativas ao nível de sede de município: Brasil, Costa Rica, Bolívia e outros.

Estas dissemelhanças criam problemas para os estudos comparativos, o que tem provocado tentativas para uniformizar os critérios. A Conferência Europeia de Estatística de Praga propôs que se considerassem como urbanos todos os aglomerados com mais de 10 000 habitantes e aqueles que, ultrapassando os 2000, não tivessem mais de 25 p. 100 da sua população activa na agricultura.

Entre os geógrafos vamos também encontrar tentativas de definição de cidade ou, como alguns preferem, de aglomeração urbana. Duma maneira geral esses ensaios apresentam-se escudados em pertinentes exercícios especulativos, mas não conseguem estabelecer uma metodologia que permita classificar os aglomerados humanos, o que é explicável pela variabilidade e complexidade dos objectos. Esta fluidez e a consciência dela está bem patente em qualquer tratado de Geografia Urbana ⁽⁸⁾ e noutras obras da especialidade, embora depois, no decorrer dos trabalhos, os autores acabem por se basear em critérios estatísticos.

Entendemos que o geógrafo poderá vir a dar um contributo importante neste campo, ajudando não só a definir em termos precisos e quantificáveis o que é uma aglomeração urbana, como também a organizar as bases espaciais das estatísticas.

Para a nossa investigação propúnhamos uma análise pormenorizada da ocorrência de vários indicadores, com diferentes índices valorativos, organizados em tabelas previamente estabelecidas. Da média desses índices se estabeleceria quais as aglomerações que deveriam ser consideradas urbanas. De entre esses indicadores por certo que dois, de natureza demográfica, teriam um elevado valor — população total e composição da população activa; mas outros indicadores viriam pesar na classificação. Embora o número e valor dos indicadores constitua objecto da investigação a desenvolver, alguns há que nos parecem desde já imprescindíveis: hierarquia das funções centrais, água canalizada, esgotos, consumo de água e electricidade por habitante (excluindo os usos industriais), índice de aparelho de televisão por habitante, índice de automóvel por habitante. Outros mais duvidosos, ou de difícil obtenção, não nos parecem de menosprezar: ocorrência de edifícios com certo porte e nível arquitectónico, parques desportivos, jardins e até mesmo os tipos de comportamento e a forma de vestir da população, por vezes bem reveladores não da importância da localidade mas do grau de integração urbana dos seus habitantes.

Entendemos que para elucidar certos problemas concernentes ao povoamento urbano, tanto no que diz respeito à forma, como à função e dimensão, a pesquisa deverá estender-se ao povoamento rural, problema que de resto foi já sentido por vários autores (por exemplo, A. J. ROSE, 1967; F. S. HUDSON, 1970). Assim, um dos trabalhos

⁽⁸⁾ Ver, por exemplo, P. GEORGE, 1952; P. GEORGE, 1961; J. BEAUJEU-GARNIER e G. CHABOT, 1963; U. TOSCHI, 1966.

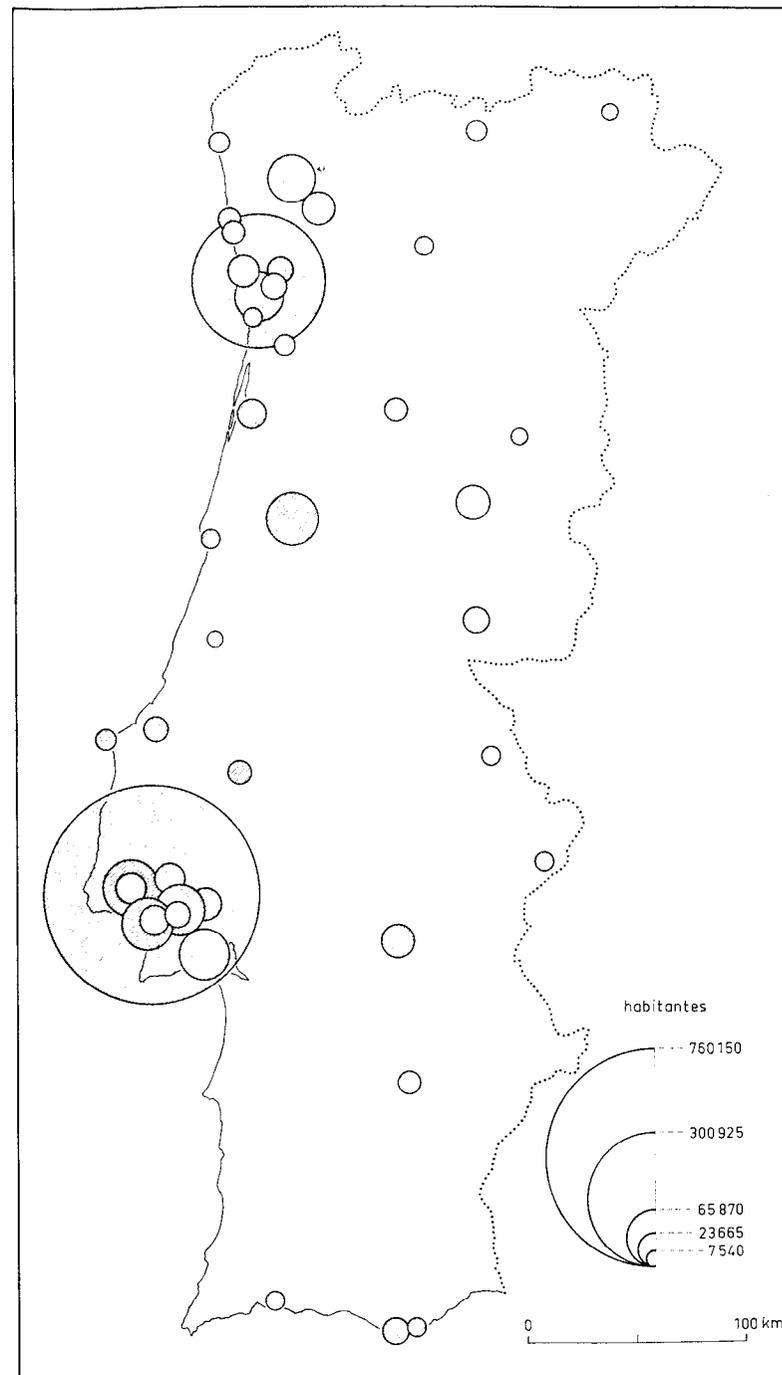


Fig. 1 -- População, em 1970, dos centros urbanos de 1960.

iniciais da investigação seria constituído pela análise comparativa de padrões de povoamento rural e de povoamento urbano, procurando estabelecer as soluções de continuidade ou as faixas de transição, enfim, um enquadramento lógico e contínuo das formas de habitar que o homem criou.

Os problemas das faixas de transição colocam-se a outro nível e de forma bastante complexa. Referimo-nos ao espaço habitado que envolve as urbes de maior dimensão, àquela área onde cidade, subúrbio, cidade-satélite e campo se interpenetram e se confundem num todo difícil de separar. Em Portugal o problema coloca-se de forma aguda para Lisboa e Porto, e já vai tomando acuidade noutras cidades de menor dimensão, como — e apenas para citar exemplos de casos que analisámos recentemente — Coimbra, Guimarães e Évora. Os resultados preliminares do último recenseamento da população (1970) mostram que qualquer daquelas cidades pouco aumentou, estagnou ou mesmo perdeu população, enquanto algumas freguesias periféricas aumentaram. Este aumento corresponde não só ao desenvolvimento de subúrbios, no sentido estrito do termo, mas também ao estabelecimento de populações numa forma mais ou menos dispersa, em extensos lotes de terreno onde construíram uma moradia, ou ainda em pequenos aglomerados, novos ou preexistentes. Évora, por exemplo, tem no núcleo urbano propriamente dito, assim considerado pelo Instituto Nacional de Estatística em 1960, uma população de cerca de 25 000 habitantes, mas num raio de quatro quilómetros habitam em 1970 cerca de 10 000 indivíduos (dos quais os activos têm na sua maioria um tipo de trabalho urbano, mesmo ainda quando possam pertencer ao sector primário), o que dá uma densidade de 200 habitantes por quilómetro quadrado (que seria maior se considerássemos apenas o sector norte), muitíssimo elevada para o Alentejo, mesmo para as áreas de povoamento disperso que em geral envolvem as aglomerações.

O que se vem verificando desde há algumas décadas nas áreas de Lisboa e Porto e que se começa a manifestar, embora de forma ténue, no território periférico de algumas cidades de província, implica que se comece a pensar em termos mais amplos que de aglomeração urbana, para se entrar no conceito de *área metropolitana* ⁽⁹⁾, como já aconteceu nalguns países e que já foi adoptado pelas publicações das Nações Unidas. No dizer de H. BLUMENFELD (1967; ed. brasileira de 1970, p. 52) «A revolução urbana que começou na segunda metade do século XIX culminou em uma renovação qualitativa das cidades: uma extensa área urbana com um denso núcleo central». A delimitação de *área metropolitana*, ou *área urbanizada*, decorreria de um conteúdo variado, desde mínimos de população total e de população na aglomeração, mãe, até certos limiares de população activa, quer do secun-

⁽⁹⁾ L. MUMFORD, seguindo P. GEDDES, prefere o termo *conurbação*, que na realidade ganhou outro sentido, correspondendo a um grupo de cidades em expansão. A *megapolis* de J. GOTTMAN tem um conteúdo mais vasto, englobando conurbações e áreas metropolitanas. Cfr. H. BLUMENFELD, 1967.

dário, quer do terciário (tendo este mais peso) e ainda indicadores de ocorrência do mesmo tipo que apontámos atrás para as aglomerações urbanas.

Após a definição das aglomerações urbanas, o primeiro passo da investigação seria o estudo da sua distribuição espacial. Através do conhecimento da distribuição, e tendo em conta as características dimensionais, obter-se-iam os primeiros padrões de localização e portanto o mínimo indispensável para prosseguir as pesquisas.

Importaria ainda organizar a distribuição, desagregando alguns indicadores ou grupos de indicadores que estiveram na base da nossa definição de aglomerações urbanas, incluindo as possíveis áreas metropolitanas, que deveriam obedecer a outro tratamento, de pormenorização interna.

ORIGEM E FACTORES DE LOCALIZAÇÃO

Conceitos gerais teóricos sobre a localização das aglomerações urbanas. — Este tema da investigação seria constituído por uma longa pesquisa bibliográfica, que não se limitaria aos teóricos mais recentes e predominantemente relacionados com a aglomeração urbana enquanto lugar central ⁽¹⁰⁾ (teoria dos lugares centrais), mas iria até teóricos antigos da nossa civilização ou de outras civilizações, como IBN KALDUN, por exemplo.

Podemos considerar a centralidade ou acessibilidade como a primeira (se não, no fundo, a única) razão explicativa para a localização de qualquer estabelecimento do homem. É o que alguns geógrafos (A. K. PHILBRICK, 1957) consideram a natureza focal da acividade do homem: para a realização de qualquer tarefa o homem coloca-se no ponto (de entre os possíveis) mais central, mais acessível, no fundo explicável pela lei do menor esforço (G. K. ZIPF, 1949). As aglomerações urbanas não fogem à regra ⁽¹¹⁾, só que a apreensão da realidade torna-se aí mais difícil, do que, por exemplo, na forma como o homem organiza a sua casa de habitação, com base nos mesmos princípios.

Em grande número de casos, particularmente no velho mundo, e portanto aqui temos o caso português, é difícil encontrar os factores de localização que estiveram na origem de tal ou tal aglomeração urbana; noutros casos esses factores são conhecidos mas já não coincidem com as bases que justificam a actual vida desses núcleos. Pode mesmo acontecer que, relativamente às circunstâncias actuais, certos aglomerados urbanos pudessem ter hoje outras localizações mais favoráveis. Estamos aqui perante o problema da «optimização»: a primitiva localização não deixa de ser aceitável nas condições do momento, mas não é óptima. Trata-se de um tema semelhante ao que se põe à grande

⁽¹⁰⁾ W. CHRISTALLER, 1933; E. ULLMAN, 1941.

⁽¹¹⁾ O problema está exposto de forma clara, nas suas linhas gerais, no artigo de C. HARRIS e E. ULLMAN, 1945.

maioria dos estabelecimentos comerciais: embora não estejam na sua localização óptima, funcionam com lucro, o que é suficiente para se manterem (J. SIMMONS, 1964).

Fundamentalmente o problema da origem e localização das aglomerações urbanas tem a sua chave explicativa numa posição central relativamente à produção concentrada de riqueza, quer esta provenha das indústrias de transformação e das extractivas, da agricultura, das actividades terciárias de produção ou de apoio às populações, dos transportes ou ainda das actividades de recreação.

Origem das aglomerações urbanas portuguesas e factores de localização no passado. — Entendemos que na pesquisa deste tema cada caso deveria ser analisado isoladamente, embora tendo sempre presente uma visão de conjunto e o apoio de conceitos teóricos, já desenvolvidos, sobre localização das aglomerações urbanas. Assim se evitariam conclusões simples, mas precipitadas e incompletas. Estamos por exemplo a pensar na frequente alegação da importância do factor *defesa* na localização original de muitas das cidades portuguesas. Ora esse factor não é, na maior parte dos casos, de ordem locativa, mas tão só situacional. Tratava-se de uma constante como o abastecimento de água, ou compactidade dos terrenos para construção; as razões de localização, essas são de outra natureza, mais gerais: num determinado local impunha-se a criação de uma cidade; a partir daí escolhia-se a situação mais apropriada. Quando D. Dinis decidiu a fundação de um núcleo «urbano» (Vila Real) para comandar a Terra de Panoias, escolheu um sector central, de resto já marcado pela existência de uma importante feira (Constantim); o sítio da feira não era porém o mais conveniente para uma aglomeração e daí a escolha do esporão rochoso sobre o Corgo, facilmente defensível e com o mesmo (ou praticamente o mesmo) valor locativo de Constantim.

Mais uma vez, neste ramo da investigação será necessário recorrer a objectos mais simples, que com maior facilidade poderão elucidar a sorte das aglomerações mais importantes. Referimo-nos, por exemplo, a povoações de dimensões reduzidas que nasceram no ponto de encontro de linhas de transportes: navegação, comboio ou automóvel. Assim, a sorte de Entroncamento seria comparada com a de outros entroncamentos ferroviários onde se desenvolveram aglomerações de menor importância como Casa Branca, Ermidas-Sado ou Torre das Vargens. Pelo seu recente desenvolvimento o transporte automóvel, apesar de ter provocado o surto de muitas aglomerações, ainda não deu origem a nenhuma de tipo urbano; contudo, já temos exemplos de núcleos que apareceram na era do automóvel, no cruzamento de estradas ou a longo delas e, possivelmente, algum desses núcleos poderá vir a transformar-se num aglomerado que tomará funções mais latas. Este fenómeno já está de certo modo a passar-se em Porto Alto, no encontro da estrada do Alentejo com a que penetra o Ribatejo pela margem sul do rio: aumentaram as casas de comidas para servir os camionistas, vieram as indústrias que beneficiaram da localização e necessariamente novas

unidades de comércio e serviços, que já não se limitam a apoiar o tráfego de passagem e a população residente, mas captam clientela na área envolvente. Exemplos do mesmo tipo, mas mais incipientes, tais como os de Pontão e Pegões-Cruzamento, evidenciarão ainda melhor o processo.

Os transportes marítimos e fluviais também originaram o aparecimento ou promoveram o desenvolvimento de algumas aglomerações, estando a sua sorte sempre ligada à elevada centralidade relativamente às áreas que deveriam servir ou explorar. O exemplo mais actual e que se poderá transformar num caso clássico está representado na recente decisão de criar em Sines um grande porto mineraleiro e petrolífero: o petróleo que vem pelas grandes rotas, o minério alentejano e a proximidade do principal mercado (Lisboa-Setúbal), a existência de águas profundas e a facilidade de abrigo são os principais factores de localização.

Transformações operadas nos factores de localização e tendências activas da dinâmica locativa das aglomerações urbanas. — São múltiplas as transformações verificadas nos factores que favorecem a localização dos aglomerados urbanos e que tanto podem levar à sua decadência, ou mesmo morte, como promover o seu desenvolvimento e expansão. O. RIBEIRO (artigos *povoamento* e *cidade*) mostra para um elevado número de casos muitas destas transformações e o destino que tiveram as aglomerações. A escala nacional a mudança mais notável que se verificou e continua a verificar no valor locativo das aglomerações urbanas é a que decorre da maior acessibilidade, e portanto maior capacidade de organizarem territórios, que as localidades do litoral ganharam em relação às do interior. Esta mudança observa-se tanto em centros de comércio e serviços (a maior parte das capitais de distrito do interior perdem importância relativamente às do litoral), como em núcleos industriais (decadência da Covilhã, por exemplo). A uma escala regional ou local ainda se notam grandes transformações devidas a variações nos factores de acessibilidade: Mirandela, numa posição mais central, tem conquistado progressivamente a área de influência de Bragança; assim como, já no passado, Caldas da Rainha tomou as funções que Óbidos desempenhava naquela área da Estremadura. Nesta investigação seria nossa intenção retomar estes temas, de uma forma sistemática e comparativa, de modo não só a estabelecer um levantamento geral, como ainda a determinar tipos afins e conseguir uma série de modelos simples mas explicativos da vida das aglomerações no que respeita aos seus factores locativos.

Creemos que este tipo de análise poderia mesmo trazer ensinamentos para o planeamento. Não temos dúvidas que a permanência de certas funções, em geral de natureza pública, nalgumas localidades que já perderam a sua força locativa em favor de novos aglomerados, representa largas perdas para a economia nacional, acentuando o mau funcionamento de alguns serviços públicos. O assunto já foi por nós

desenvolvido para a área de influência de Évora, na dissertação que agora apresentamos nestas provas de doutoramento.

O aumento da mobilidade da população, a concentração progressiva da produção de riqueza e, entre outros factores, o incremento do que L. MUMFORD (1961) considerou de elementos descentralizadores (electricidade, automóvel, meios de comunicação) provocaram na época que atravessamos grandes alterações na dinâmica locativa das aglomerações urbanas. Este sector da nossa investigação consideramo-lo de máxima importância, já que poderá dar os maiores contributos para uma melhoria na organização espacial da nossa sociedade. Se ao estudar os factores de localização originais o geógrafo tem necessidade de recorrer ao historiador, neste capítulo não poderá prescindir da colaboração do economista e do matemático. Com prismas de análise e de concepção distintos, mas complementares, poderão criar um conjunto de modelos, que tanto servirão para detectar a realidade em que se vive actualmente como para simular as transformações futuras, constituindo assim instrumentos fundamentais de apoio às decisões a tomar e de verificação e crítica das propostas formais. Este é, sem dúvida, um campo onde o geógrafo, através de múltiplas acções, poderá desempenhar um papel útil na jovem e não especializada disciplina que é a do ordenamento do território.

O CRESCIMENTO DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS

As fases do desenvolvimento urbano em Portugal. — Trata-se, neste capítulo da investigação, não de estudo histórico, mas sim da análise evolutiva das aglomerações urbanas como fazendo parte de um sistema físico, quer nos seus conteúdos internos, quer nas inter-relações entre si e com as áreas envolventes. Sem prescindir do recurso ao historiador, o geógrafo terá necessariamente de organizar a pesquisa e interpretar os resultados.

A. GIRÃO (1945) já abordou o problema no capítulo «Fases históricas da urbanização em Portugal», mas apenas aflorando alguns (que não todos) dos marcos mais significativos do fenómeno urbano em Portugal, desde a romanização até à primeira metade do século xx. Recentemente, O. RIBEIRO, nos já citados artigos «Cidade» e «Povoamento», de forma viva e expressiva abre alguns dos mais decisivos caminhos para a futura pesquisa. Contudo, de forma sistemática e pormenorizada, pode dizer-se que o tema continua por desenvolver.

Também do lado dos historiadores este tipo de investigação é muito parcelar e estamos longe de poder organizar uma história urbana (ou do fenómeno urbano) de Portugal, não obstante a preocupação de um entendimento do fenómeno se encontrar com maior ou menor desenvolvimento nalguns autores: L. AZEVEDO (ed. 1967), J. B. MACEDO (1963), V. M. GODINHO (1971), entre outros.

Entretanto, não podemos deixar de referir a existência de um elevado número de estudos de história local relativos a aglomerações urbanas, com particularíssimo relevo para a cidade de Lisboa, onde,

podemos dizer que desde o século XVI (CRISTÓVÃO RODRIGUES DE OLIVEIRA; JOÃO BRANDÃO, de Buarcos) se foi desenvolvendo uma escola de estudiosos da cidade, e a história acabou por tomar o maior relevo, muito especialmente no presente século. Sem pretender ser exaustivos, por inoportuno, citamos os nomes de JÚLIO DE CASTILHO, A. VIEIRA DA SILVA, GUSTAVO MATOS SEQUEIRA, LUIS PASTOR DE MACEDO, entre muitos outros, sem esquecer a inesgotável colectânea de E. FREIRE DE OLIVEIRA.

Como se acentuou atrás, para penetrar neste domínio, o geógrafo tem necessidade de recorrer constantemente ao historiador. A observação da realidade, mesmo com o socorro de plantas antigas e com conhecimento das idades dos edifícios, não é suficiente. A recolha e interpretação documental é imprescindível.

Devemos sobretudo ter em mente que as cidades não crescem e evoluem de uma forma contínua. Um marco (fundação de um edifício) na teia urbana não indica senão o que se lhe refere: muitos terrenos do interior da cerca fernandina de Lisboa nunca receberam edificações, outros apenas no século XIX (por exemplo, a Costa do Castelo). Noutros casos passa-se o inverso: anteriormente a uma ocupação edificada segundo um esquema de integração urbana, e para o qual temos referências, já existiu uma ocupação mais incipiente, por vezes por barracas ou casas abarracadas, ao longo de um caminho ou em torno de uma sede de exploração rural, que representaram os primeiros marcos da expansão da cidade; casos bem significativos podem encontrar-se em todas as cidades portuguesas, mas os mais exemplares são talvez os que se observam em Lisboa — e, entre outros, o território que sofreu uma ocupação maciça após a Segunda Grande Guerra e que se pode definir pelo Areeiro, Avenida de Roma e Bairro de Alvalade. Anteriormente a esta expansão planeada da cidade verificou-se outra, ao longo dos antigos caminhos rurais e estradas de acesso à cidade, ou em pequenas parcelas de construção especulativa, que se nalguns casos foram completamente apagados pela nova onda de edificações, noutros ainda persistem como verdadeiras inversões no tempo, tanto no traçado viário, como nalgumas tipologias de edifícios: Travessa Henriques Cardoso, Rua Gama Barros e outras. Mas neste território existiu alguma coisa mais que constituiu a primeira apropriação pela cidade: indústrias de curtumes, matadouros clandestinos e até mesmo as hortas que já representam um estado posterior do avanço da cidade, na medida em que foram precedidas pela dominância da vinha e esta provavelmente pelo cereal e pelo pastoreio. A observação do que ainda resta ou a comparação com territórios que hoje ocupam posições (no tempo e no espaço) semelhantes à que o território em estudo ocupou em diferentes momentos são insuficientes para a elucidação do fenómeno urbano. Aqui, será o historiador a fornecer o contributo decisivo.

Esta citação de LÚCIO DE AZEVEDO (ed. 1967, pp. 22-23) resume muito do que acabámos de referir:

«Dentro dos limites do povoado largas superfícies pertenciam à agricultura. Assim era nas duas principais cidades do reino, Porto e Lisboa, onde na primeira, e já no séc. XV, o Convento de Santa Clara foi construído em terrenos de lavoura, e em terrenos de hortas se abriu a rua das Flores, tudo no interior da cerca; em Lisboa, onde D. Manuel mandou destruir os olivais, tam abundantes que davam à Metrópole um aspecto rústico de que o soberano se humilhava. Que julgaremos das povoações menos importantes e de tempos anteriores? Em Braga, cabeça do distrito romano e capital da monarquia dos suevos, existiam bosques de carvalhos e castanheiros, no sítio em que o arcebispo, no séc. XV, traçou duas ruas principais, a do Souto e a Rua Nova. Também neste século a câmara de Coimbra proíbe largarem-se bois a pasto, nos olivais, vinhas e hortas, de que havia quantidade no recinto urbano.»

Fundamentalmente, neste capítulo, assim como noutros capítulos deste projecto de investigação, o que nos propomos realizar cabe a um ramo da Geografia, a Geografia Histórica, que está pouco desenvolvido entre nós, mas que tem larga importância noutros países. Os trabalhos de L. AMÉEN (1964-b), W. H. PARKER (1968) ou de E. BYLUND (1956) poderão fornecer orientações de carácter metodológico. Fora do campo da Geografia encontramos também muitos e valiosos trabalhos que não só constituirão fontes de informação, como poderão contribuir largamente para enriquecer a pesquisa, tanto de métodos, como de sugestões: M. POËTE (1929), P. LAVÉDAN (1926-52; 1959), F. HIORNS (1956), A. GALLION e S. EISNER (1950), H. PIRENNE (1927), N. REIS FILHO (1968), F. GOITIA (1968), L. T. BALBAS e outros (1954), constituem exemplos.

Por último, sem pretender delinear os caminhos da pesquisa que, como dissemos no início deste projecto, pertencerão já aos resultados da investigação, parece-nos possível indicar alguns momentos mais significativos do desenvolvimento urbano em Portugal e que, ao nível da análise, poderiam ser temas autónomos. Assim, o primeiro período seria o que vai desde o aparecimento de aglomerados populacionais até à entrada dos muçulmanos. Como é óbvio, o urbanismo romano centrará toda a pesquisa, embora se considere imprescindível a análise de outros momentos capitais, como o período castrejo, as influências de outras civilizações mediterrâneas, bem como a acção dos povos germânicos. O segundo período corresponde ao domínio muçulmano que pode afirmar-se ter originado um renascimento da vida urbana, decaída na época germânica. A Reconquista poderá ser separada do período que, começando com Afonso III, se prolonga até às descobertas e que constitui uma nova fase de renascimento urbano, bem marcado pelas acções de planeamento dos reis, quer pela criação de novas aglomerações urbanas, quer pela promoção de importantes obras de defesa das cidades, quer ainda pelo planeamento ordenado e geométrico de novos aglomerados ou de extensões de aglomerados existentes (O. RIBEIRO, artigos «Cidade» e «Povoamento»; J. GASPARG, 1969). Tanto as fontes documentais

como as aglomerações urbanas existentes, e que sofreram transformações nesse período, ainda não foram devidamente analisadas: como se deu a transformação funcional dos aglomerados? porque se verificaram certas extensões dos núcleos existentes? que presidia às decisões reais ao criarem novas aglomerações? como se organizava o espaço na periferia dos núcleos urbanos? São perguntas que ainda não podem obter resposta segura e documentada.

O período das descobertas e expansão ultramarinas, pela importância que teve no reordenamento urbano e no desenvolvimento de muitas aglomerações urbanas, deverá ter um tratamento exaustivo. As questões postas para o período anterior repetem-se, mas agora talvez com maior facilidade de resposta. Nalguns aspectos conviria levar a pesquisa a territórios onde os portugueses fundaram cidades; entre outros, o Brasil poderá ajudar a elucidar certas dúvidas (N. REIS FILHO, 1968), o mesmo acontecendo relativamente à Índia (M. CHICÓ, 1956), à África (I. AMARAL, 1968, 1969), a Marrocos (J. GASPARG, 1968), e às Ilhas Adjacentes (K. GYGAX, 1966).

O século XVIII, pela acção de D. João V e sobretudo do Marquês de Pombal, representa um período particularmente rico da nossa história urbana. Se os problemas da Baixa pombalina estão largamente estudados, o mesmo se não pode dizer de outros bairros de Lisboa desenvolvidos durante este século, especialmente após o terramoto (J. B. MACEDO, 1963), e da fundação de novos núcleos (Vila Real de Santo António e Olhão) ou da reestruturação ou extensão de outros já existentes (Setúbal, Nazaré). Tão-pouco está estudada a importância que teve, no desenvolvimento de certas aglomerações urbanas portuguesas, a criação ou ampliação de alguns conventos urbanos ou periurbanos no reinado de D. João V.

Para qualquer destes períodos, por deficiente informação estatística e cartográfica (que melhora a partir do século XVI), as bases de investigação deverão residir sobretudo em dois pontos: bibliografia, quer sobre a história portuguesa, quer sobre o desenvolvimento urbano noutras áreas durante os mesmos períodos; e análise do existente, tanto através da observação no local, como da cartografia e, especialmente, da fotografia aérea.

O início do século XIX é, no estado actual dos nossos conhecimentos, um período particularmente confuso. A mudança, sobretudo de natureza política, as invasões francesas e as lutas liberais contribuem para acentuar as dificuldades de interpretação. Assim, nalguns aspectos, este período poderia ser assimilado ao século XVIII. A introdução e difusão da máquina a vapor (J. SERRÃO, 1959 e 1962; A. CASTRO, 1947), o caminho-de-ferro, a emigração, o desenvolvimento da banca e da indústria marcam, com todas as consequências que tiveram no fenómeno urbano, uma viragem na história das aglomerações urbanas portuguesas. Em linhas gerais, pode dizer-se que estas circunstâncias se mantêm até ao fim da Primeira Grande Guerra, ou talvez até um pouco mais tarde. Desde então pode definir-se o início de um novo período, marcado pelo desenvolvimento de uma série de fenómenos em que,

entre outros, avultam a difusão do automóvel, da electricidade e, mais tarde e lentamente, a mecanização da agricultura. A proximidade dos fenómenos no tempo leva-nos a uma maior compartimentação deste, o que é natural e decorrente de razões de ordem psicológica. Os fenómenos passam a ser do nosso domínio, vividos por nós e os marcos são mais fáceis de detectar, não obstante o *continuum* dos processos no tempo. Assim, somos tentados, a partir do conhecimento que possuímos da realidade material das nossas aglomerações urbanas, a propor como hipóteses alguns subperíodos mais restritos para os últimos 50 anos: a) Primeira Grande Guerra — 1930: grande surto urbano, domínio dos «gaioleiros», o carro eléctrico, início da suburbanização de Lisboa, baseada no comboio, no eléctrico e no autocarro que começa a aparecer; b) 1930-1961: as grandes obras públicas, desenvolvimento da rede de estradas, tentativa de planeamento urbano, ao nível dos múltiplos planos de urbanização, crescimento desordenado das aglomerações a partir dos anos 50, fruto da grande fuga dos campos para a cidade; c) 1961-1972: acentua-se o processo de concentração demográfica, grande afluxo de capitais bancários à construção, desenvolvimento do transporte automóvel individual; além do crescimento de subúrbios evidencia-se o nascimento de verdadeiras áreas metropolitanas, tentativa de planeamento urbano e regional de uma forma integrada, dificuldade crescente de orientar o crescimento urbano, explosão das construções ditas clandestinas, emigração; paralelamente ao surto industrial há um empolamento cada vez maior do sector terciário, profundas alterações na paisagem urbana preexistente, particularmente em Lisboa, pela renovação constante de vastas áreas — algumas de construção recente (50 a 30 anos).

Para o último século a documentação é vasta, embora raramente a estatística seja fornecida ao nível das aglomerações urbanas. Mas tanto a análise documental como o recurso à cartografia, à fotografia aérea, à observação e ao inquérito, permitirão reconstruir o que foi o processo urbano em Portugal desde a segunda metade do século passado.

O crescimento das aglomerações urbanas e as circunstâncias físicas. — Não se ocupa este momento da investigação de analisar as características do sítio das aglomerações urbanas, mas antes de determinar, a partir de exemplos concretos, em que medida os factores naturais orientam o crescimento das aglomerações. Neste ponto, o geógrafo recorrerá a outros especialistas, particularmente ao arquitecto paisagista. É frequente, por fácil à primeira vista, relacionar o crescimento das cidades ou de outros aglomerados com as circunstâncias físicas, mas as excepções a este princípio são muito numerosas. Importa, pois, não cair num determinismo desta natureza e entrar em linha de conta com outros factores orientadores da expansão das massas edificadas. O caso de Lisboa é particularmente elucidativo. Muitas vezes se tem associado a forma da massa construída desta cidade aos seus acidentes; todavia é arriscado estabelecer certas conclusões: enquanto Lisboa viveu voltada para o rio, foi-se expandindo paralelamente a ele, desenvolvendo-se nas colinas e nos vales; só com a expansão dos

transportes terrestres a cidade se lançou para o interior, ao longo das vias mais fáceis de penetrar, mas ainda assim, cobrindo relevos, para deixar de ocupar áreas planas e mais propícias à construção.

As conclusões dependerão não só de longa pesquisa alicerçada na comparação de uma multitude de casos, mas ainda de resultados da investigação nos domínios afins, que são sobretudo os que a seguir referimos.

O crescimento das aglomerações urbanas, a estrutura fundiária e as acções administrativas e políticas. — O desenvolvimento territorial e, por vezes, mesmo funcional das aglomerações urbanas está marcado pela estrutura da propriedade e pelas directrizes e decisões de ordem administrativa e política. É assunto de grande actualidade a apropriação do solo em que se promoverá o crescimento das cidades, principalmente as de maior dimensão, por parte das entidades públicas — a *socialização do solo urbano*. O problema não é de hoje, nem restrito ao caso português. Na Suécia, por exemplo, podem bem distinguir-se, na forma que tomou a expansão das cidades, as marcas dos proprietários iniciais; nas terras da coroa foi possível um crescimento mais ordenado que nas propriedades pertencentes a particulares (L. AMÉEN, 1964-b). É sintomático que, ao analisar a cidade de Évora, verificássemos que as aglomerações clandestinas se desenvolvem quase exclusivamente no sector onde a pequena propriedade domina. Muitas das «peladas» da cidade de Lisboa (largas extensões em relação às quais o cidadão se interroga porque não se constroem aí habitações e se obriga a população a procurar casa a 10 ou 20 km do centro) são explicadas pela posse do solo, isto é, pela estrutura fundiária.

A pesquisa neste capítulo é básica e podemos afirmar que está completamente por realizar. As conclusões terão a maior utilidade, pois constituirão orientações para um certo número de opções a tomar pelas entidades competentes no domínio do planeamento urbano. Dentro do nosso sistema económico e jurídico a expansão das cidades está tanto mais dificultada quanto na periferia dessas aglomerações domina em geral a pequena propriedade particular e, tanto quanto se sabe, o solo público tem, na maior parte dos casos, uma inércia superior à terra privada.

Felizmente uma grande parte do país já se encontra coberta pelo cadastro geométrico da propriedade rústica mas, além do que falta, urge que se actualize — o que aqui significa fazer de novo — o cadastro da propriedade urbana. Entretanto, a fotografia aérea poderá ser excelente auxiliar da pesquisa.

O SÍTIO DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS

O sítio original e as transformações no valor dos sítios. Sítio e função. — Segundo a definição de A. SMAILES (1953), o sítio é «o terreno sobre o qual se ergue uma cidade, a área de superfície da terra que ocupa». Este será portanto o objecto de estudo neste capítulo. A escolha

de determinado sítio para a instalação de um aglomerado pode obedecer a variadas razões, de natureza mágica, religiosa, militar, económica, lúdica, mas em qualquer dos casos tem um conteúdo funcional.

Antes de mais, interessaria estabelecer tipologias dos sítios originais das aglomerações urbanas portuguesas e ligá-las às funções para que estavam predispostas. A análise do terreno, feita directamente, a partir da cartografia e da fotografia aérea, fornecerá muitos elementos, mas por certo que a pesquisa documental ou de outro tipo indirecto, por exemplo da toponímica, torna-se por vezes imprescindível.

Entre outros, o citado trabalho de A. SMAILES contém, além de uma análise de vários casos ingleses, sugestões de natureza metodológica. A obra de H. CARTER (1966) sobre as cidades do País de Gales será de grande utilidade para a compreensão das aglomerações fortificadas.

Frequentemente, no estudo actual de uma aglomeração urbana é difícil avaliar qual a relação que existe entre o sítio e as funções que desempenha ou desempenhou. Por vezes as funções que estiveram na base da escolha do sítio já deixaram de existir ou perderam muito do seu significado. O caso mais frequente em Portugal é o dos núcleos muralhados, em posições alcandoradas que, entre outras, tinha na defesa das populações e do território uma função preponderante. Outros aglomerados denotam ainda bem marcada no terreno a importância que teve a função comercial: localidades que se desenvolvem numa planura, no encontro de vias de comunicação, local próprio à eclosão de manifestações comerciais periódicas, como é o caso de Cantanhede. Outras ainda desenvolveram-se ao longo da praia, procurando a acessibilidade fácil à costa e ao sol, caso de algumas estâncias turísticas recentes, como o Estoril, a Caparica ou Espinho. Mas na maior parte dos casos existe uma combinação de várias funções, que se manifestaram, quer de forma sincrónica quer diacrónica, imprimindo ora uma ora outra adaptação ao substrato geomorfológico. Por vezes (frequentemente) o sítio não era o ideal para as funções actuantes, mas o facto de existir já uma aglomeração obrigava à sua utilização, embora em condições menos propícias a um funcionamento óptimo. Noutros casos ainda, as condições do sítio eram de tal forma inconvenientes que as novas funções, ou as que se mantinham actuantes, migraram para novas situações embora em idênticas circunstâncias locativas: Ourém → Vila Nova de Ourém; Monsaraz → Reguengos de Monsaraz; Silves → Lagos → Portimão.

Pode acontecer que os aspectos negativos do sítio sejam compensados por outros elementos que definem a acessibilidade. Lisboa fornece-nos bons exemplos, constituindo o Chiado um dos melhores. Esta extensão comercial da Baixa, centro tradicional do comércio de Lisboa desde a Idade Média, desenvolve-se numa topografia acidentada, à primeira vista pouco indicada para receber aquelas funções; este fenómeno explica-se pela extensão da cidade para oeste desde o século XVI (Santa Catarina, Bairro Alto), que é acentuada logo após

o terramoto de 1755 (Lapa, Rato, Santa Isabel, Amoreiras), conferindo ao Chiado uma posição central dentro da cidade, na continuação de um dos principais pontos de confluência viária, a Porta de Santa Catarina.

A ESTRUTURA DEMOGRÁFICA DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS

Ritmos de crescimento demográfico. — Mais do que a dimensão populacional de um aglomerado urbano importa saber qual é e quais foram os seus ritmos de crescimento. Nem todos os centros com a mesma população se apresentam no mesmo ponto numa curva evolutiva. É essa visão dinâmica que importa obter.

Infelizmente as nossas estatísticas, além dos vários inconvenientes já apontados, são pobres quanto à frequência com que fornecem elementos sobre a demografia dos lugares. Neste momento apenas se podem estabelecer curvas com base em três recenseamentos: 1911, 1940 e 1960, mesmo assim com algumas margens de erro. Em breve serão conhecidos os resultados de 1970, o que permitirá uma visão mais ampla do fenómeno urbano.

Em muitos casos não será errado tomar os valores das freguesias que compõem as aglomerações urbanas, como fez A. GIRÃO (1945, 1956-b), embora frequentemente elas também contenham uma parte rural. Como base para estes estudos, e que também serviria para outros, era aconselhável uma nova delimitação da área das aglomerações urbanas, trabalho que se desenvolveria em larga parte no campo e outra no gabinete, utilizando as estatísticas e a cartografia. Segundo informações orais, esta tarefa foi iniciada em tempos, e para algumas cidades, no Centro de Estudos de Urbanismo Duarte Pacheco. De qualquer modo, trata-se de uma tentativa que ficará sempre incompleta, na medida em que deve ser a partir de recolha estatística que se estabelece a delimitação da cidade. Mais uma vez se nos depara o problema da referenciação espacial que só poderá ser devidamente solucionada através do sistema de coordenadas (X, Y) como base espacial para toda a informação (cfr. T. HÄGERSTRAND e J. GASPAR, 1969).

Composição demográfica. — Se algumas características de estrutura demográfica da população são menos relevantes para o conhecimento geográfico de uma aglomeração urbana, outras há que são fundamentais para a interpretação do fenómeno urbano enquanto sistema físico, e este entra no campo da Geografia. A cor dos olhos ou a estrutura dos habitantes em pouco ou nada influenciam a organização espacial da concentração, mas já o mesmo não acontece com a estrutura etária, com a densidade populacional ou com a origem geográfica dos habitantes.

Neste capítulo, como noutros temas de investigação, interessa conseguir organizar as aglomerações urbanas em tipos ou famílias. Assim, quanto à estrutura etária, determinar-se-ão as cidades jovens e dentro destas as que estão em processo de envelhecimento ou de rejuvenescimento; as cidades envelhecidas e quais as tendências que apresentam. Teremos sempre presente que é necessário conhecer as causas dessas

estruturas. Também no que respeita às densidades populacionais, quer no geral de cada aglomeração, quer na sua diferenciação interna, importa organizar tipos: existem cidades com baixíssima densidade de população, enquanto outras atingem valores elevadíssimos. Em qual delas se vive melhor? Quais as razões? Podemos afirmar que nada se tem estudado neste campo em Portugal. Os índices de densidade de ocupação utilizados pelos nossos urbanistas são geralmente importados de estudos realizados noutros países, sem que se tenham aferido de uma forma científica para o caso português. Outra análise a efectuar é a da variação de densidades nas aglomerações urbanas, do centro para a periferia, e determinar o centro de gravidade demográfica de cada aglomeração (cfr. U. TOSCHL, 1966, 231-233; J. H. JOHNSON, 1967- 52-56; e estudos mais especializados como B. BERRY, J. SIMMONS e R. TENNANT, 1963). Segundo as tipologias de gradientes demográficos, considerados por estes três autores, em Portugal Continental encontramos cidades com diferentes graus de desenvolvimento ou, talvez mais correctamente, com distintos níveis de evolução histórica (cfr. também, N. LEWAN, 1967). Neste capítulo, pela avançada orientação metodológica, é exemplar o estudo de M. OHRE-ALDSKOGIUS (1968).

Quanto à origem da população, torna-se em primeiro lugar necessário determinar as áreas de atracção demográfica de cada aglomeração urbana, o que será elemento de grande interesse para o planeamento, quer urbano, quer regional. Mas importará de seguida analisar sistematicamente como se distribuem essas populações no interior das aglomerações, já que a forma como o fazem tem largas repercussões de natureza geográfica.

Neste capítulo torna-se particularmente agudo o problema da informação estatística, que no estado actual está longe de satisfazer as necessidades de uma investigação deste tipo. Em certos casos (estrutura etária, por exemplo) existem elementos ao nível das aglomerações urbanas. Esperamos que os resultados do recenseamento de 1970 apresentem uma maior pormenorização, quer no conteúdo, quer na desagregação espacial (maior número de elementos ao nível da freguesia e nalguns casos tratamento ao nível de quarteirão). Todavia, mais uma vez urge reestruturar as bases espaciais da recolha e análise da estatística, a que já fizemos referência anteriormente. No estado actual, o investigador terá necessariamente de recorrer ao inquérito por amostragem.

Mobilidade demográfica e diferenciação de áreas sociais. — Conhecidos os aspectos da estrutura e da dinâmica global da população que têm maiores reflexos geográficos, procurar-se-á analisar a mobilidade dessa população dentro de um contexto espacial. Que tipo de população muda mais facilmente de residência? Como e porquê? Em que medida esses movimentos alteram a organização interna dessas aglomerações? Como se organizam áreas socialmente diferenciáveis no interior das concentrações urbanas? Pelo nosso conhecimento da cidade cremos que

Lisboa poderá constituir um bom laboratório para este tipo de pesquisas, como Chicago o foi para os Estados Unidos e, em larga medida, acabou por influenciar os estudiosos de muitos outros países.

Até certo ponto esta temática é do domínio da Sociologia, mas a verdade é que as circunstâncias da movimentação dos habitantes de uma cidade são, em grande parte, de natureza geográfica. Por isto não se estranha que onde este tipo de estudos mais se tem desenvolvido, os Estados Unidos, os contributos provenham tanto de sociólogos como de geógrafos: E. BURGESS (1925), H. HOYT (1939), C. HARRIS e E. ULLMAN (1945), L. AMÉEN (1964-b), P. MANN (1965), F. GOITIA (1968) e, fundamentalmente, os capítulos 10 («Concepts of social space: toward an urban social geography») e 11 («Behavioral bases of changing social space: individual mobility and waves of succession») de B. BERRY e F. HORTON (1970). Alguns aspectos deste domínio já foram abordados para a aglomeração de Lisboa (BÁRBARA LOPES e FILIPE LOPES, 1966; e Inquérito do Plano Director da Região de Lisboa, 1964).

A ESTRUTURA FUNCIONAL DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS

Análise funcional das aglomerações urbanas. — Um dos problemas mais difíceis que se coloca ao abordar o estudo das funções exercidas pelas aglomerações urbanas é, mais uma vez, o dos elementos estatísticos. Neste campo, o que existe publicado em Portugal é muito escasso, quase inexistente. Ainda quando há elementos (1960) sobre núcleos urbanos, referem-se apenas a aglomerações com mais de 10 000 habitantes, sem qualquer tipo de diferenciação interna.

Para algumas cidades encontram-se «inquéritos», geralmente da responsabilidade de entidades particulares, realizados por encomenda das câmaras municipais e/ou da Direcção-Geral da Urbanização. Embora de grande utilidade, falta a estes estudos uniformidade, não só no conteúdo, como no tempo (momento) a que se referem; urgiria pois uniformizar as análises e realizá-las ao mesmo tempo — os recenseamentos decenais deveriam coincidir com este tipo de «inquéritos» mais localizados e pormenorizados.

Assim, uma metodologia de análise das funções urbanas, que deveria permitir estabelecer comparações com a população e a ocupação material do território. A análise conteria o máximo de flexibilidade, tanto no que concerne aos elementos recolhidos, como ao espaço a que se referem.

Ainda um problema prévio a resolver é o da uniformização das classificações de actividades e de profissões. Existem classificações de actividades económicas do Instituto Nacional de Estatística (C. A. E.) e de profissões do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Mão-de-Obra (em publicação), mas não coincidem, pelo menos actualmente, com as classificações adoptadas por outros organismos como, por exemplo, o Ministério das Finanças, cujos elementos são fundamentais para este tipo de pesquisa. Assim, consideramos da maior urgência uma solução

para este problema, que a não se encontrar contribuirá para o aumento da confusão e dos erros, quer na investigação científica, quer no planeamento.

Classificação funcional das aglomerações urbanas. — M. AUROUSSEAU (1921) considerou que as cidades desempenhavam seis tipos de funções (administração, defesa, cultura, produção, comunicação e recreio) e que todas procuram combinar estas funções, embora exista sempre uma destas que tende a dominar. Daí o conceito de diferenciação e bem assim a necessidade de uma classificação funcional.

Têm sido inúmeros os estudos geográficos neste domínio durante os últimos trinta anos, muitos deles com novos contributos metodológicos e dados concretos que aumentam as possibilidades de comparação: C. HARRIS (1943); H. J. NELSON (1955); G. ALEXANDERSSON (1956); G. LE GUEN (1960) que aplicou o método deste último às cidades francesas com mais de 20 000 habitantes; F. CARRIÈRE e P. PINCHEMEL (1963); E. ULLMAN e M. DACEY (1962); N. MÜLLER (1969) aplicou a metodologia de F. CARRIÈRE e P. PINCHEMEL (1963) às cidades de uma região brasileira. Estes métodos no fundo são muito semelhantes, baseando-se no conceito de funções básicas e não-básicas de J. ALEXANDER (1954), ou, no dizer de G. ALEXANDERSSON (1956), «City forming» e «City serving», ou ainda segundo F. CARRIÈRE e P. PINCHEMEL (1963), específicas e banais.

Creemos que poderíamos utilizar o método de G. ALEXANDERSSON, o que nos permitiria estabelecer comparações com outros países onde ele foi aplicado. Levanta-se, todavia, a dúvida de se no caso português terá significado eliminar os 5 p. 100 das aglomerações urbanas propostos por aquele geógrafo. É que, na realidade, não parece existirem em Portugal aglomerados urbanos com excessivo desequilíbrio nas suas funções não-básicas, com excepção, como é evidente, de alguns subúrbios de Lisboa e Porto e talvez de alguma aglomeração piscatória (Peniche? Olhão?). De qualquer forma, não se encontra razão para, *a priori*, eliminar 5 p. 100; parece-nos mais razoável, a partir de um estudo prévio, eliminar os casos mais aberrantes, como fez I. MORRISSET (1958) para as cidades americanas. Ainda, e segundo as conclusões de I. MORRISSET e de E. ULLMAN e M. DACEY (1962), a determinação dos coeficientes mínimos de emprego (K), correspondentes à população que *serve* a aglomeração urbana, deveria ser feita para grupos de aglomerações urbanas demograficamente afins, já que ficou provado por aqueles autores, e por outros, que o referido coeficiente K aumenta com a dimensão populacional dos aglomerados.

As estatísticas de 1960, e por certo também as de 1970, contêm elementos válidos para efectuar este tipo de estudo, embora para 1960 ele se tenha de limitar às capitais de distrito e outras aglomerações com mais de 10 000 habitantes. Os elementos referentes à contribuição industrial, se puderem ser individualizados para cada aglomeração, também serão de grande utilidade, embora de mais difícil

utilização, pois que toda a metodologia até agora desenvolvida se baseia na estrutura da população activa.

Para uma primeira aproximação do problema, ou quando se disponha apenas de elementos referentes à população activa, repartida pelos três grandes sectores de actividade, poderá utilizar-se o método desenvolvido por G. ENEQUIST (1955), que o empregou também no *Atlas över Sverige*.

Como o notou M. WILSON (1962), citado por H. SMITH (1965), a classificação funcional das aglomerações urbanas não deverá constituir um fim em si mesma, mas o ponto de partida ou de apoio para outras pesquisas sobre o carácter do povoamento urbano: hierarquia, estrutura interna, significado económico.

As aglomerações urbanas como lugares centrais: hierarquia. — Uma das principais características das aglomerações urbanas é a de constituírem lugares centrais e ocuparem, em geral, os níveis hierárquicos mais elevados. Não nos alongamos neste ponto do projecto de investigação, pois o assunto foi por nós tratado na dissertação de doutoramento que apresentámos. A metodologia que aí utilizamos poderia constituir a base deste capítulo da pesquisa, embora necessitasse, como é natural, de uma adaptação, pois que nos encontramos agora perante lugares centrais de nível hierárquico que na maior parte dos casos é mais elevado que os ocorrentes na área de influência de Évora. Assim, na análise prévia seria necessário, por um lado, eliminar um certo número de funções centrais dos escalões baixos, pois elas são comuns e têm peso semelhante em todas as aglomerações urbanas, e, por outro lado, desde a partida teríamos que pesar e verificar o valor das funções centrais que se situam a um nível mais elevado que os mais raros da área de influência de Évora.

Os elementos estatísticos de base e as respectivas fontes seriam as mesmas que utilizámos na investigação para a dissertação de doutoramento.

Não indicamos aqui qualquer bibliografia, pois que tanto a portuguesa, como a estrangeira, já está apontada no nosso referido estudo.

NÍVEIS DE CENTRALIDADE E DE INFLUÊNCIA ESPACIAL DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS

Também neste sector da investigação os métodos a aplicar e a trajectória a seguir serão semelhantes aos que utilizámos na dissertação de doutoramento, adaptados à dimensão dos núcleos urbanos, apurando e desenvolvendo a metodologia, particularmente no que concerne aos processos teóricos e quantitativos, necessidade que já deixámos expressa no estudo sobre a área de influência de Évora.

Centralidade. — Propomos que o índice de centralidade de cada aglomeração urbana seja determinado da mesma forma que o fizemos na citada dissertação (inspirado em S. GODLUND, 1956), mas dentro

de cada nível de lugares centrais e para áreas homogêneas previamente estabelecidas, entrando apenas em conta com as funções específicas desse nível. Assim, esperamos conseguir um índice numérico que corresponda ao valor do exercício das funções centrais de cada lugar central na área que serve; ou, segundo W. CHRISTALLER (1933; tradução em língua inglesa, 1966, p. 18), à «importância relativa do lugar em relação à região que o envolve».

Determinação empírica dos níveis de influência espacial. — Conhecidas as funções centrais específicas de cada nível hierárquico das aglomerações urbanas, organizaríamos um inquérito, do tipo que utilizámos para a área de influência de Évora, para determinar as preferências dominantes das populações na obtenção de bens centrais característicos daquelas funções centrais que não estão circunscritas por limites previamente estabelecidos. De momento, e à semelhança do que fizemos para a dissertação de doutoramento, julgamos a freguesia como a base geográfica mais correcta para esse inquérito. Cremos que talvez fosse suficiente o inquérito às povoações mais importantes (no contexto local) de cada concelho, mas essa seria uma conclusão a tirar de um estudo prévio.

Para as funções centrais cujo raio de influência está estabelecido, o que acontece sobretudo em actividades do sector público, faríamos um levantamento geral com base em documentação existente. Uma das finalidades práticas da pesquisa seria analisar em que medida as áreas de influência preestabelecidas estão correctas, pela comparação com as de outras funções centrais do mesmo nível.

Determinação teórica dos mesmos níveis. — Este capítulo da investigação poderia preceder o anterior, talvez devesse mesmo fazê-lo, na medida em que poderia fornecer pistas que facilitassem a determinação empírica dos níveis de influência espacial das aglomerações urbanas.

Em princípio utilizaríamos uma fórmula baseada na que empregámos para a área de influência de Évora e que teve como ponto de partida as fórmulas de S. GODLUND (1956). As principais adaptações a desenvolver decorrem das que já expusemos («Centralidade») para a determinação dos índices de centralidade. Este índice sofreria ainda correcções com base na introdução de novos índices, dependentes dos tipos de povoamento e densidades de população dos territórios que envolvem os lugares centrais, do nível médio de consumo das populações de cada lugar central e das respectivas áreas de influência dominante (ou de áreas consideradas homogêneas), e do diferente comportamento espacial das populações na aquisição de bens centrais (cfr. J. GASPAR, 1972). Entretanto, o método de REILLY (1931) permitirá uma rápida abordagem, inicial (fig. 2).



Fig. 2 — Áreas de influência dos centros urbanos segundo a Lei de Reilly (População de 1970).

A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DAS FUNÇÕES NO INTERIOR DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS

A habitação. — Este capítulo deveria retomar, embora sob uma nova perspectiva, a realidade construída correspondente à realidade demográfica — o tema versado em «Mobilidade demográfica e diferencial de áreas sociais». Importaria agora, por um lado, analisar as características da habitação de um ponto de vista locativo no interior das aglomerações e, por outro lado, definir padrões gerais de localização da habitação, introduzindo-lhe um conteúdo económico e social.

Sobre este tema é abundante a bibliografia geográfica não portuguesa. No nosso país algumas câmaras municipais realizaram inquéritos, não publicados, que podem fornecer elementos de interesse e pontos de partida para análises mais pormenorizadas e sistemáticas. Além dos estudos citados na páginas 131, referimos como boas orientações metodológicas os trabalhos de H. HOYT (1939), G. HARTMAN e J. HOOK (1956), R. JONES (1962) e B. BERRY e F. HORTON (1970; pp. 444-454) que transcreve parte de *Chicago Area Transportation Study* (1959), trabalho que desconhecemos mas que parece oferecer muito interesse para este capítulo da pesquisa.

A complexidade das variáveis em que se desenvolve este capítulo da investigação aconselha a procura de métodos teóricos-quantitativos que permitam uma rápida compreensão dos fenómenos. No campo da análise, a aplicação ao complexo urbano da análise multivariada tem fornecido os melhores resultados. No nosso país este tipo de pesquisa é desconhecido, ou pelo menos ainda não foi utilizado no domínio do fenómeno cidade. B. ROBSON (1969, pp. 133-183) não só mostra as potencialidades desta metodologia, como ainda apresenta elementos bibliográficos que podem ser aplicados neste capítulo da investigação. Também em B. BERRY e F. HORTON (1970; pp. 323-365) se encontra desenvolvida a mesma metodologia com aplicação a casos americanos.

A simulação estocástica (T. HÄGERSTRAND e J. GASPAR, 1969) mostra-se igualmente satisfatória como método de análise de certos aspectos da estrutura interna das aglomerações urbanas (R. MORRIL, 1965) e mesmo para a previsão do seu crescimento (R. MALM, G. OLSSON e O. WÄRNERD, 1966).

Neste capítulo, pela sua acuidade e importância crescente no nosso país, o fenómeno do subúrbio — com grande desenvolvimento nas áreas de Lisboa e Porto — deveria ter um tratamento especial e, em certa medida, independente. Entendemos que o melhor contexto para o integrar é como componente da estrutura interna das aglomerações urbanas.

O problema de definição de subúrbio pode colocar-se a diversos níveis, de acordo com o especialista que o aborda: sociológico, económico, histórico, urbanístico, geográfico. No que concerne a este último, são particularmente relevantes as relações entre o *subúrbio* e a *cidade-mãe*, que se definem fundamentalmente a partir de dois tipos de elementos: dependência em equipamento de comércio e serviços; em oportunidade de emprego. Até hoje tem sido muito difícil este tipo de análise pela

inexistência de material estatístico em qualquer daqueles aspectos. O 11.º *Recenseamento Geral da População* deverá fornecer elementos para o estudo das relações local de habitação-local de trabalho, mas a sua eficácia dependerá do tipo de referenciação espacial com que venham a ser publicados os resultados. No que respeita ao equipamento de comércio e serviços continua a constituir forte e grave lacuna a inexistência de estudos de base sobre as relações habitação-equipamento de comércio e serviços, graus de dependência entre localidades e sobre áreas de influência.

Os problemas relacionados com o desenvolvimento do subúrbio têm tido, entre outras razões, pelas excelentes bases estatísticas, um exaustivo tratamento por parte dos autores suecos. Entre outros citam-se, como estudos que podem fornecer sugestões, os seguintes trabalhos: E. KANT (1957), N. LEWAN (1960; 1967), M. OHRE (1966).

Também nos Estados Unidos o problema tem despertado grande interesse entre os geógrafos e outros estudiosos da cidade. Na obra *Readings in Urban Geography*, sob a rubrica «The Urban Fringe» (pp. 531-566) estão reimpressos quatro trabalhos que constituem, em diferentes perspectivas, valiosos guias para a investigação do fenómeno suburbano: G. WEHRWEIN (1942), C. HARRIS (1943-b), C. HAYES (1957), C. KOHN (1956).

Para Inglaterra é de citar o capítulo «Residential Suburbs» da *Urban Geography* de J. JOHNSON (1967), onde vem referida alguma bibliografia que facilmente poderá ser alargada com várias publicações do Department of the Environment (London) e do London County Council.

Em França os geógrafos têm desenvolvido grande actividade neste domínio, desde os estudos pioneiros de R. CLOZIER (1940; 1945), P. GEORGE e outros (1950), até aos mais recentes trabalhos, como os que acabam de ser publicados ou referenciados sobre as aglomerações de Bordéus e de Toulouse (G. JALABERT, 1971; M. BARREAU, 1971; P. BARRÈRE e outros, 1971).

Para Espanha deve consultar-se a recente compilação de trabalhos de M. GAVIRIA (1971).

O número 19 da revista *Informação Social* (1970) tem elementos com interesse para a área de Lisboa.

A indústria. — A indústria, mais do que qualquer outra função das aglomerações urbanas, tende a concentrar-se em áreas altamente especializadas. Se o facto é verdadeiro para as cidades do passado, toma ainda maior acuidade nos territórios recentemente urbanizados, pela introdução do conceito do zonamento (*zoning*). Note-se que esta ideia de isolar certas actividades, sobretudo se perturbam a população, já é antiga e pode encontrar-se na história das nossas cidades, desde os primórdios: as indústrias dos curtumes, por exemplo, ficavam sempre na periferia das aglomerações; as indústrias do vidro foram obrigadas, no século XVI, a afastar-se 7 léguas da cidade de Lisboa, para não concorrerem com a população no consumo da lenha (J. GASPAR, 1970).

São múltiplas as razões que explicam a distribuição da indústria nas áreas urbanas, desde os factores históricos aos da acessibilidade actual. Como noutros capítulos, neste importa não só explicar a situação existente, definindo padrões gerais de distribuição no interior das aglomerações urbanas, mas também detectar as tendências de localização e desenvolver métodos precisos de análise e de prospecção.

Embora não seja dos campos mais avançados da Geografia Urbana, particularmente em Portugal, encontra-se um elevado número de obras que podem constituir uma boa base para o início da pesquisa. Apon-tamos alguns exemplos. Para o desenvolvimento locativo geral através do tempo no interior de uma grande aglomeração (Londres) veja-se P. HALL (1962) e para o aspecto mais restrito de duas indústrias artesanais, M. WISE (1949). O estudo geográfico da indústria em Nova York foi tratado em pormenor numa série de estudos editados por M. HALL (1959). Um bom exemplo da análise pormenorizada de uma grande cidade industrial é-nos dado por um geógrafo francês, P. GABERT (1964). Os capítulos «Location of Industry Within Cities» de B. BERRY e F. HORTON (1970), e «Manufacturing Areas in Cities» de J. JOHNSON (1967) constituem excelentes introduções à matéria.

Em Portugal estes temas apresentam grandes dificuldades para um estudo apoiado em elementos estatísticos, não só pela enorme carência de publicações exaustivas e actualizadas, como também pelos obstáculos que a maioria das empresas põe à cedência de informações. Em grande medida seria necessário recorrer a fontes informativas indirectas, como o Comissariado do Desemprego, as Caixas de Previdência, os Sindicatos e as Repartições de Finanças.

O Comércio e os serviços.— Este é um dos temas versados na Geografia Urbana que maior desenvolvimento tem registado nos últimos anos, tanto no domínio do conhecimento do concreto como na teoria e na orientação metodológica. Esta situação explica-se por constituir este ramo de actividade a função mais especificamente urbana, cujos padrões são os principais elementos definidores da estrutura das aglomerações urbanas. Além disso, verifica-se ser este um dos campos onde o geógrafo poderá dar melhores contributos no domínio do planeamento das cidades.

A bibliografia existente, predominantemente de origem americana, é já tão vasta e os progressos metodológicos tão grandes, que só o seu domínio por parte da equipa encarregada deste projecto justificaria uma tarefa quase independente, embora tendo sempre em vista a aplicação ao caso português.

No campo da pesquisa concreta impunha-se, em primeiro lugar, um levantamento geográfico da estrutura do comércio e dos serviços

em todas as aglomerações do país⁽¹²⁾, para depois se estabelecerem padrões de localização, hierarquias de lugares centrais no interior das aglomerações, áreas de influência, comportamento espacial das populações na aquisição de bens e serviços. Interessaria ainda examinar os padrões locativos de alguns tipos característicos de comércio e serviços; por exemplo, porque se localizam as lojas de móveis ao longo das grandes vias e se tal facto será uma constante? Por último, analisar-se-iam as tendências, e os mecanismos que as explicam, de localização destas funções no interior das aglomerações urbanas portuguesas.

Como referimos, a bibliografia é já muito extensa neste domínio. Em B. BERRY (1963), um estudo exemplar da estrutura comercial da cidade de Chicago, em K. NORBERG (1962), em J. SIMMONS (1964), em E. BONETTI (1967), em P. SCOTT (1970) e em B. BERRY e F. HORTON (1970) encontrar-se-ão, além da orientação metodológica, informações exaustivas sobre o tema e a bibliografia existente. No campo da hierarquia dos lugares centrais no interior das aglomerações urbanas não queremos deixar de citar dois trabalhos que, pela simplicidade de metodologia e valor dos resultados obtidos, constituem bons exemplos de obras introdutórias: H. CAROL (1962) e G. DEMATTEIS (1966).

Incluimos neste capítulo a investigação relativa ao Centro principal de comércio e serviços (o CBD, *Central Business District*, dos autores americanos), embora estas actividades não sejam exclusivas desta área particularmente importante de cada aglomeração urbana. A complexidade e a vastidão dos fenómenos que se processam neste sector reduzido (em superfície), mas essencial na vida das cidades, talvez justificasse um capítulo independente neste projecto de investigação. Contudo, porque ele se integra no sistema de lugares centrais de cada aglomeração urbana, entendemos preferível estudá-lo em estreita relação com os outros centros de comércio e serviços. Note-se que, apesar de até hoje se ter estudado a hierarquia dos lugares centrais em grandes espaços ou no interior das grandes aglomerações, isto não significa que ela não ocorra noutras de dimensão mais reduzida: pudemos verificá-lo num estudo que fizemos sobre a cidade de Évora e que se encontra preparado para publicação.

Neste campo da pesquisa deparam-se alguns problemas fundamentais: delimitação do centro, estrutura funcional e locativa interna, dinâmica de localização das suas funções, perspectivas para o futuro deste tipo de concentração de actividades. Este último aspecto tem tal acuidade que um simpósio realizado recentemente (1969) em Estocolmo subordinou-se ao tema «Le Centre des Villes a-t-il encore un avenir?». As profundas transformações que se têm operado nos últimos dez anos na área central de Lisboa são inquietantes e levam-nos a colocar o mesmo problema. Num estudo que efectuámos recentemente

(12) O trabalho realizado por B. BERRY e R. TENNANT (1963) para Chicago constitui um óptimo exemplo. Muitas entidades, privadas e públicas (Ministérios das Obras Públicas, da Economia, das Finanças, das Corporações e autarquias locais), teriam certamente o maior interesse num trabalho deste tipo.

sobre «A Estrutura Funcional do Centro de Lisboa» (1970; em publicação) pudemos verificar o processo de desagregação do centro tradicional e a dificuldade em se refazer, numa forma não planeada, numa área central que corresponde àquilo que se espera deste território da cidade.

A bibliografia neste domínio particular é variadíssima, desde os clássicos de R. MURPHY e J. VANCE (1954) e de J. RANNELS (1956), aos estudos mais recentes de K. EDWARDS (1962), D. DIAMOND (1962), D. DAVIES (1965), H. CARTER e G. ROWLEY (1966), ou ao conjunto de comunicações apresentadas em dois encontros internacionais dedicados aos problemas do centro das cidades: *Urban Core and Inner City* (Amesterdão 1966; publicações, Leiden, 1967) e *Le Centre des Villes a-t-il encore un avenir?* (Estocolmo, 1969). Conceitos e orientações de pesquisa encontram-se em R. MURPHY (1962).

Os transportes. — O estudo dos transportes no interior das aglomerações urbanas tem poucas tradições no domínio da Geografia. Só recentemente alguns autores abordaram o problema e, desde logo, através de uma perspectiva teórica, que talvez não seja muito conveniente, na medida em que existe um reduzido conhecimento do concreto.

Importa analisar, no caso português, como se organizam e têm organizado os transportes no interior das aglomerações urbanas; em que medida dependem de ou estruturam as outras funções; que papel representam na sua evolução; e como irão no futuro marcar as concentrações populacionais.

Tivemos dúvidas em propor um tema autónomo para os transportes. Talvez fosse preferível integrar a sua pesquisa noutros capítulos, o que de resto acontecerá necessariamente. Por exemplo, o caminho-de-ferro terá de ser estudado em relação com o crescimento das áreas urbanas no último século, assim como o automóvel relativamente ao meio século que passou. O aparecimento dos grandes subúrbios ou das áreas metropolitanas está em estreita relação com a evolução dos transportes.

Contudo, o tema também pode ser observado como um sistema independente, com as suas leis próprias, o que implicará longos estudos de base.

F. HORTON (1968) e B. BERRY e F. HORTON (1970) constituem excelentes bases de ordem metodológica e bibliográfica para esta matéria, tomada de um ponto de vista teórico e prospectivo.

C. GERONDEAU (1969) dá-nos uma introdução aos transportes urbanos e P. MERLIN (1967) um exaustivo estudo sobre os transportes parisienses.

A PLANTA DAS AGLOMERAÇÕES URBANAS

Análise: traçados espontâneos e traçados planeados. — Como já referimos na «Introdução», a bibliografia geográfica portuguesa conta com um certo número de trabalhos sobre o traçado das aglomerações

urbanas. Não existe, todavia, qualquer tentativa de estudo de conjunto. Este capítulo da investigação deveria começar por uma análise sistemática de todas as plantas das aglomerações urbanas, procurando aproximar os elementos constituintes, de modo a formar tipos, ainda sem preocupações de datagem ou explicação.

Após esta primeira aproximação, cremos que se observariam dois grandes conjuntos de traçados: os de aparência espontânea, isto é, sem qualquer planeamento prévio, e os planeados. Para a interpretação destes elementos seria necessário, por um lado, recorrer à pesquisa histórica e, por outro lado, à comparação com aglomerações mais simples e com uma dinâmica actual, que permitisse uma mais fácil compreensão dos fenómenos. Neste último tipo de pesquisa estamos a pensar não só na análise da planta dos bairros de lata e dos bairros clandestinos, como também no mesmo exercício aplicado a aldeias ou pequenos núcleos em áreas de povoamento disperso. Da interpretação destes aglomerados incipientes no que concerne à sua planta, em relação com o terreno, a estrutura fundiária e as funções, poderiam surgir sugestões para a interpretação dos traçados urbanos.

Geralmente associa-se traçado espontâneo a não geometrizado e traçado planeado a plantas geométricas. Sem tentar discutir aqui o problema, que de resto tem uma questão de base (existirão traçados não planeados?), e tomando «espontâneo» no sentido que lhe é comumente atribuído, cremos que tanto existem traçados *espontâneos* geometrizados, como traçados *planeados* não geometrizados.

Neste domínio a investigação não encontra grandes dificuldades quanto a material de base, nem tão-pouco quanto a bibliografia. Na «Introdução» já referimos as possibilidades de adquirir documentação cartográfica e documental. Para a interpretação dos aspectos morfológicos, particularmente nas relações entre forma e função, será vantajoso recorrer à colaboração do arquitecto.

São numerosas as obras de autores estrangeiros que podem orientar a pesquisa, permitindo um enquadramento num contexto internacional. Citam-se, como exemplos, F. HIJNS (1956), M. POËTE (1929), A. GALLION e S. EISNER (1950), A. KORN (1953), P. LAVEDAN (1926-1952), F. GOITIA (1968), L. AMÉEN (1961, 1964-1, 1964-2), R. DICKINSON (1951), L. MUMFORD (1961), S. MOHOLY-NAGY (1968).

Nesta análise procurar-se-ia ter em conta algumas críticas feitas por W. GARRISON no Simpósio Internacional de Geografia realizado em Lund (1960): «Faço estes reparos porque me parece que os estudos que se fazem agora (no domínio da morfologia urbana) não são mais ricos que os que se faziam há vinte ou trinta anos. Para isto parecem existir duas razões básicas: 1) falta de uma teoria geral e 2) falha no uso de bons dispositivos de medida.» (K. NORBERG, ed., 1962, p. 463).

Tipologia dos traçados urbanos em Portugal Continental. — Só após a análise pormenorizada se encontrarão sugestões para uma tipologia dos traçados urbanos em Portugal. Entretanto, e como exemplificação, afigura-se-nos possível distinguir nas aglomerações urbanas portuguesas,

e no que concerne a plantas previamente estabelecidas, algumas famílias bem definidas. Assim, vestígios de um traçado romano ocorrem, por exemplo, em Beja e em Santarém. Podemos falar de um traçado «dionisiano», que resume o planeamento da primeira dinastia (J. GASPAR, 1969). O traçado geométrico dos séculos XVI e XVII apresenta excelentes



Fig. 3 — O traçado geométrico do núcleo central de Tomar.

exemplos no Bairro Alto de Lisboa, em Braga, em Chaves, em Tomar (fig. 3), sendo este tomado como modelo por Manuel da Maia, após a sua visita a Inglaterra para estudar o plano da Baixa, ao afirmar que naquele país não se fazia melhor do que estava no traçado de Tomar. O planeamento urbano deste período merecia especial atenção, pela importância que revestiu em Portugal e além-fronteiras (M. CHICÓ, 1956; J. GASPAR, 1968; N. REIS FILHO, 1968); importaria definir o papel de Francisco de Holanda e de outros arquitectos nesta época. Os traçados pombalinos, com todas as suas variantes, constituem um outro

tipo; assim como os que aparecem no fim do século XIX, com nitida influência do plano Haussman para Paris. Por último, o século XX também mostra tipos distintos, desde as correntes que ainda vêm do século passado (Avenidas Novas de Lisboa), ao revivalismo dos padrões medievais, por influência directa ou indirecta das obras de C. SITE (1899) e mais tarde de L. MUMFORD (1938), quer através da escola francesa, quer através da escola alemã, que juntam a um certo carácter monumentalista um nítido saudosismo ruralista (E. DE GRÖER). Fazem-se sentir depois as influências de LE CORBUSIER (1925; 1943; 1946) e das escolas inglesa e sueca, nas suas experiências de cidades novas, ainda que muitas vezes por intermédio do urbanismo italiano, teórico ou aplicado, do último após-guerra.

Outros problemas se deverão equacionar. Por exemplo, existirá oposição entre a cidade muçulmana e a cidade cristã medieval? No nosso país podemos encontrar elementos para este estudo e já alguns autores se têm debruçado sobre o tema — O. RIBEIRO (artigo *Cidade* e outros), E. LAMBERT (1951), também nós aflorámos o assunto (J. GASPAR, 1968).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procurámos, através do desenvolvimento do plano inicial, focar pelo menos os aspectos fundamentais de uma possível «Geografia das aglomerações urbanas em Portugal Continental». Seria talvez desejável, pois que se trata de um projecto de investigação, estabelecer os prazos, os custos e a possível constituição do grupo de trabalho que se poderia encarregar da pesquisa anunciada. Não sabemos se neste momento alguém poderia responder conscientemente a estas questões. Quanto a nós, entendemos que deveria antes pôr-se um problema de base: será razoável promover *projectos* de investigação, quando tal significa um conjunto de pesquisas isoladas e limitadas no tempo e no conteúdo? Creemos que é preferível, dentro de agrupamentos científicos, organizados ou a organizar, estabelecer *programas* de investigação cujas trajectórias deverão ser periodicamente corrigidas, de acordo com as necessidades da aplicação prática e da própria investigação.

Assim, gostaríamos que o *projecto* apresentado — cuja validade e mesmo urgência advogamos — não fosse interpretado como um conjunto de pesquisas isoladas e bem delimitadas no tempo, mas antes como um possível esquema de *programa científico* para um núcleo de estudiosos dos aspectos geográficos das aglomerações urbanas em Portugal Continental. Ao afirmá-lo depara-se-nos de novo um problema já enunciado na introdução: esse núcleo estaria incompleto, na medida em que o fenómeno urbano, para ser interpretado, terá de ser analisado simultaneamente por especialistas de diferentes matérias; mas esse seria um novo *programa de investigação*, que fundamentaria um agrupamento científico dedicado aos *estudos urbanos* em geral.

BIBLIOGRAFIA

Organizámos a bibliografia apenas sob dois títulos: um referente a estudos de Geografia Urbana de Portugal Continental, outro geral e exemplificativo. No primeiro grupo pretendemos apresentar uma lista exaustiva, mostrando todos os trabalhos de Geografia publicados sobre a matéria. No segundo, indicamos estudos geográficos ou de outra índole que exemplificam diferentes metodologias ou fontes de informação; este conjunto de obras vem na sua quase totalidade referido no texto, o que nos dispensa de uma organização temática.

A elaboração de bibliografias exaustivas e classificadas para cada tema da investigação constitui, como expressámos atrás, tarefa já incluída no projecto de investigação. De resto, será com o progresso da pesquisa que a bibliografia poderá ser completada.

Estudos de Geografia urbana de Portugal Continental.

- BARROS, MARIA ARMANDA N. DE (1956/7) — «O Desenvolvimento de Lisboa de 1890 a 1940 (Contribuição para o seu estudo geográfico)». *Revista Municipal*, Lisboa, n.ºs 71, pp. 26-37, 72, pp. 43-56, 73, pp. 41-60 e 74, pp. 29-57.
- CRUZ, MARIA ALFREDA (1966) — *Pesca e Pescadores em Sesimbra*. Lisboa.
- (1967) — «Caminha. Evolução e Estrutura duma Antiga Vila Portuguesa». *Finisterra*, II-3, pp. 77-128.
- (1968) — «Documentos para o Ensino — A Cidade de Setúbal». *Finisterra*, III-6, pp. 300-310.
- FERRO, G. (1954) — «Ricerche di Geografia Urbana nell'Algarve (Portogallo): Faro e Vila Real de Santo António». *Annali di Ricerche e Studi di Geografia*, X, 2, pp. 41-70.
- (1955) — «I Centri dell'Algarve Occidentale (ricerche di geografia urbana)». *Annali di Ricerche e Studi di Geografia*, XI, 3, pp. 99-144.
- (1958) — «Per uno Studio delle Città Portoghesi». *Annali di Ricerche e Studi di Geografia*, XIV, 2, pp. 73-90.
- GARCIA, FERNANDO (1918) — *A Phisionomia de Setubal. (Estudo de Geografia Humana)*. Setúbal.
- GASPAR, JORGE (1968) — «A Propósito da Originalidade da Cidade Muçulmana». *Finisterra*, III-5, pp. 19-30.
- (1969) — «A Morfologia Urbana de Padrão Geométrico na Idade Média». *Finisterra*, IV-8, pp. 198-215.
- (1970) — «Os Portos Fluviais do Tejo». *Finisterra*, V-10, pp. 153-204.
- (1972) — *A Área de Influência de Évora. Sistema de Funções e Lugares Centrais*. Lisboa. Contém a bibliografia relativa ao n.º 7 e parte do n.º 6 deste projecto de investigação, por isso não a repetimos aqui.
- GIRÃO, A. DE AMORIM (1925) — *Viseu. Estudo de uma Aglomeração Urbana*. Coimbra.
- (1934) — «Civitas AEminiensis (Subsídios para um estudo geográfico da cidade de Coimbra)». *O Instituto*, vol. 87.º, pp. 249-261.

- (1941) — *Geografia de Portugal*. Porto. 2.ª edição, 1949-1951.
- (1945) — «Origens e Evolução do Urbanismo em Portugal». *Revista do Centro de Estudos Demográficos*, 1, pp. 39-78.
- (1954) — «População Rural e População Urbana em Portugal». *Boletim da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização*, 2.º vol., pp. 49-54.
- (1956-a) — «Une Ville du Portugal: Coimbra d'hiers et d'aujourd'hui». *Mélanges Faucher*, 1, pp. 9-12.
- (1956-b) — «População Rural e População Urbana em Portugal «Ensaio de Classificação»». *Boletim do Centro de Estudos Geográficos de Coimbra*, n.ºs 12-13, pp. 67-76.
- GUTKIND, E. A. (1967) — *Urban Development in Southern Europe: Spain and Portugal*. New York.
- HERMES, K. (1965) — «Viseu, Geographische Skizze einer portugiesischen Stadt». *Geographische Zeitschrift*, 53, pp. 117-139.
- LAUTENSACH, H. (1932-1937) — *Portugal, auf Grund eigener Reisen und der Literatur*, 2 vols., Gotha.
- LOPES, MARIA MADALENA (1952) — «Entroncamento — O Caminho-de-ferro, Factor de Povoamento e de Urbanização». *Boletim do Centro de Estudos Geográficos de Coimbra*, n.ºs 4 e 5, pp. 17-63.
- MARTINS, A. FERNANDES (1951-a) — «A Porta do Sol (Contribuição para o estudo da cerca medieval coimbrã)». *Biblos*, XXVII, pp. 321-359.
- (1951-b) — «Esta Coimbra... — Alguns apontamentos para uma palestra». Separata do Boletim Comemorativo do VI Aniversário do Clube Desportivo de Celas. Coimbra.
- MEDEIROS, ISABEL MARQUES (1970) — «Arcos de Valdevez. Estudo de Geografia Urbana de uma Vila do Alto Minho». *Finisterra*, V-10, pp. 205-244.
- PAVIANI, A. (1968) — «Alenquer, Aspectos Geográficos de uma Vila Portuguesa». *Finisterra*, III-5, pp. 32-78.
- QUEIRÓS, MARIA JOÃO (1971) — «Lamego». *Geographica*, Lisboa, VII-26, pp. 60-75 e VII-27, pp. 70-86.
- RIBEIRO, ORLANDO (1938) — «Le Site et la Croissance de Lisbonne». *Bull. Ass. Géogr. Français*, 115, pp. 99-103.
- (1945) — «Evolução e Perspectivas dos Estudos Olisiponenses». *Revista Municipal*, Lisboa, n.º 27, pp. 3-12.
- (1947) — «O Território de Lisboa». In *Oito Séculos de História*, Lisboa, pp. 2-21.
- (1955) — «Portugal», Tomo V de *Geografia de España y Portugal*. Barcelona.
- (1961) — *Geografia e Civilização*. Lisboa.
- (1968-a) — «Região e Rede Urbana: Formas Tradicionais e Estruturas Novas». *Finisterra*, III-5, pp. 5-18.
- (1968-b) — «A Rua Direita de Viseu». *Geographica*, IV-16, pp. 49-63.
- (s. d.) — «Cidade» e «Povoamento». In *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, Lisboa.
- (1969) — «Proémio Metodológico ao Estudo das Pequenas Cidades Portuguesas». *Finisterra*, IV-7, pp. 64-75.

- (1970) — «A Sertã: Pequeno Centro na Área de Xisto da Beira Baixa». *Finisterra*, v-9, pp. 103-112.
- (1971-b) — «Ainda em Torno das Origens de Viseu». *Beira Alta*, xxx-4, pp. 436-443.
- SCHWALBACH, LUÍS (1934) — «La Physinomie Géographique de Lisbonne». Comunicação apresentada ao Congresso Internacional de Geografia em Varsóvia, Lisboa, 36 pp.
- (1950) — «Os Tentáculos das Cidades». *Revista Municipal*, Lisboa, n.ºs 44, pp. 5-11, e 45, pp. 27-43.

Bibliografia geral e exemplificativa

- AAGESEN, C. A. (1961) — «The Population». In *Atlas of Denmark*, ed. Nils Nielsen, Copenhagen, II, pp. 89-92.
- ADAMS, RUSSELL B. (1972) — «Metropolitan Area and Central City Population, 1960-1970-1980». *Annales de Géographie*, 444, pp. 171-205.
- ALEXANDER, J. (1954) — «The Basic — Nonbasic Concept of Urban Economic Functions». *Economic Geography*, xxx, pp. 246-261. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 87-100.
- ALEXANDERSSON, G. (1956) — *The Industrial Structure of American Cities*. Lincoln.
- AMARAL, ILÍDIO DO (1968) — *Luanda — Estudo de Geografia Urbana*. Lisboa.
- (1969) — «Beira, Cidade e Porto do Índico». *Finisterra*, IV-7, pp. 76-93.
- AMÉEN, L. (1961) — «Stadsplanetyper», *Svensk Geografisk Årsbok*, 37, pp. 43-63.
- (1964-a) — «Gatunönstret i Stads kärnor av Medeltida Ursprung». *Svensk Geografisk Årsbok*, 40, pp. 45-56.
- (1964-b) — *Stadsbebyggelse och Domänstruktur*, Lund.
- (1965) — «Staden och Vattnet». *Geografiska Notiser*, pp. 101-107.
- AUROUSSEAU, M. (1921) — «The Distribution of Population: A Constructive Problem». *Geographical Review*, xi, pp. 563-592.
- AZEVEDO, J. LÚCIO DE (1967) — *Elementos para a História Económica de Portugal — Séculos XII a XVII*. Lisboa.
- BABONAUX, Y. (1966) — *Villes et Régions de la Loire Moyenne*, S. R. B. R. I.
- BAEDEKER (1897) — *Spain and Portugal*. Leipzig.
- BALBÁS, L. T., CERVERA, CHUECA e BIDAGOR (1954) — *Resumen Histórico del Urbanismo en España*. Madrid.
- BARDET, G. (1945) — *L'Urbanisme*. Paris.
- BARREAU, M. (1971) — «Recherches de Géographie Urbaine sur l'Agglomération de Toulouse». *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 42, pp. 527-543.
- BARRÈRE, P. e outros (1971) — «Recherches de Géographie Urbaine sur l'Agglomération de Bordeaux». *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 42, pp. 477-525.
- BAULIG, H. (1946) — *Le Site de Strasbourg*. Estrasburgo.

- BEAUJEU-GARNIER, J. e CHABOT, G. (1963) — *Traité de Géographie Urbaine*. Paris.
- BERRY, B. J. L. (1963) — *Commercial Structure and Commercial Blight*. Chicago.
- e TENNANT, R. (1963) — *Chicago Commercial Reference Handbook*. Chicago.
- , SIMMONS, J. e TENNANT, R. (1963) — «Urban Population Densities: Structure and Change». *Geographical Review*, 53, pp. 389-405.
- e HORTON, F. (1970) — *Geographic Perspectives on Urban Systems*. Englewood Cliffs.
- BLUMENFELD, H. (1967) — «A Metrópole Moderna». In *Cidades — A Urbanização da Humanidade*, Rio de Janeiro, 1970, pp. 52-70. Tradução brasileira de *Cities*, New York, 1967.
- BONETTI, E. (1967) — *La Localizzazione delle Attività al Dettaglio*. Milão.
- BOUILLOT, M. (1967) — «Formes et Urbanisme. Morphologie Urbaine de la Saône-et-Loire». *La Vie Urbaine*, 3, pp. 161-200.
- BRIGGS, K. (1970) — *Field Work in Urban Geography*. Edimburgo.
- BURGESS, E. W. (1925) — «The Growth of the City: an Introduction to a Research Project». In R. E. Park, E. W. Burgess e R. D. Meckenzie, *The City Chicago 1925*, 5.ª ed. Chicago, 1968.
- BYLUND, E. (1956) — *Koloniseringen av Pite Lappmark T. O. M. år 1867*. Uppsala.
- CAMPOS, EZEQUIEL (1943) — *O Enquadramento Geo-Económico da População Portuguesa através dos Séculos*. 2.ª ed. ampliada, Lisboa.
- CAROL, H. (1962) — «The Hierarchy of Central Functions Within the City. Principles Developed in a Study of Zurich, Switzerland». *Lund Studies in Geography*, ser. B, n.º 24, pp. 555-576.
- CARRIÈRE, F. e PINCHEMEL, P. (1963) — *Le Fait Urbain en France*. Paris.
- CARTER, H. (1966) — *The Towns of Wales*. Cardiff.
- e HORTON, G. (1966) — «The Morphology of the Central Business District of Cardiff». *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 38, pp. 119-134.
- CASTILHO, JÚLIO DE (1884-90) — *Lisboa Antiga* — 1.ª parte: *Bairro Alto*, 2.ª parte: *Bairros Orientais*, Lisboa.
- (1893) — *A Ribeira de Lisboa*, Lisboa.
- CASTRO, A. (1947) — *Introdução ao Estudo da Economia Portuguesa (Fim do Séc. XVIII a Princípios do Séc. XX)*. Lisboa.
- CASTRO, A. TEIXEIRA DE (1926) — *Monografia da Cidade do Porto*. Porto.
- CHARRIER, J. B. (1964) — *Citadins et Ruraux*. Paris.
- CHICÓ, MÁRIO (1956) — «A Cidade Ideal do Renascimento e as Cidades Portuguesas da Índia». *Garcia de Orta*, número especial, Lisboa, pp. 319-328.
- CHRISTALLER, W. (1933) — *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena. Tradução: *Central Places in Southern Germany*, Englewood Cliffs, 1966.
- CLOZIER, R. (1940) — *La Gare du Nord*, Paris.
- (1945) — «Essai sur la Banlieue». *La Pensée*, pp. 49-57.

- Conselho Nacional de Geografia (1967) — *Area Central da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro.
- DAVIES, D. H. (1965) — *Land Use in Central Cape Town*. Cape Town.
- DEMATTEIS, G. (1966) — *Le Località Centrali nella Geografia Urbana di Torino*. Turin.
- DIAMOND, D. R. (1962) — «The Central Business District of Glasgow». *Lund Studies in Geography*, ser. B, n.º 24, pp. 525-534.
- DICKINSON, R. E. (1951) — *The West European City*. Londres.
- DURREL, L. (1957-1960) — *Justine; Baltasar; Mountolive; Clea*. Londres.
- EDWARDS, K. C. (1962) — «Trends in Central Area Differentiation». *Lund Studies in Geography*, ser. B, n.º 24, pp. 519-524.
- ENEQUIST, G. (1955) — «Tätorternas Yrkessammansättning». *Svensk Geografisk Arsbok*, XXXI, pp. 139-156.
- GABERT, P. (1964) — *Turin — Ville Industrielle*. Paris.
- GALLION, A. e EISNER, S. (1950) — *The Urban Pattern*. Princeton.
- GAVIRIA, M. (1971) — *Campo, Urbe y Espacio del Ocio*. Madrid.
- GEORGE, P. (1952) — *La Ville — Le Fait Urbain à travers le Monde*. Paris.
- (1961) — *Précis de Géographie Urbaine*. Paris.
- e outros (1950) — *Études sur la Banlieue de Paris. Essais Méthodologiques*. Paris.
- GÉRONDEAU, C. (1969) — *Les Transports Urbains*. Paris.
- GODINHO, V. M. (1971) — *A Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa*. Lisboa.
- GODLUND, S. (1956) — «The Function and Growth of Bus Traffic Within the Sphere of Urban Influence». *Lund Studies in Geography*, ser. B, n.º 18.
- (1961) — *Urbaniseringen i Sverige*. Gotemburgo.
- GOES, DAMIÃO DE (1603) — «Urbis olisiponis descriptio». *Hispaniae Illustratae*, tomo II, pp. 871-889, Frankfurt. Tradução de Raul Machado — *Lisboa de Quinhentos*, Lisboa, 1937.
- GOITIA, F. C. (1968) — *Breve História del Urbanismo*. Madrid.
- GOTTMAN, J. (1961) — *Megalopolis — the Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. Cambridge, Mass.
- Guia de Portugal* (1924-1970). Lisboa, 7 vols. publicados.
- Guide Michelin — Portugal* (1970). Paris.
- GYGAX, K. (1966) — *Beiträge zur Geographie von Ponta Delgada, Angra do Heroísmo und Horta* (Azoren). Zürich.
- HALL, M. (1959) — *Made in New York: Case Studies in Metropolitan Manufacturing*. Cambridge, Mass.
- HALL, P. (1962) — *The Industries of London since 1861*. Londres.
- HARRIS, C. (1943-a) — «A Functional Classification of Cities in the United States». *Geographical Review*, XXXIII, pp. 86-99. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 129-138.
- (1943-b) — «Suburbs». *American Journal of Sociology*, XLIX, pp. 1-13. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 544-555.

- e ULLMAN, E. L. (1945) — «The Nature of Cities». *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, CCXLII, pp. 7-17. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 277-286.
- HARTMAN, G. H. e HOOK, J. C. (1956) — «Substandard Urban Housing in the United States: A Quantitative Analysis». *Economic Geography*, XXXII, pp. 95-114. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 511-529.
- HAYES, C. R. (1957) — «Suburban Residential Land Values Along the C. B. and Q. Railroad». *Land Economics*, XXXIII, pp. 177-181. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 556-560.
- HIORNIS, F. (1956) — *Town Building in History*. Londres.
- HORTON, F. E. (ed.) (1968) — *Geographic Studies of Urban Transportation and Network Analysis*. Evanston.
- HOYT, H. (1939) — «The Pattern of Movement of Residential Rental Neighborhoods». In *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Washington, pp. 112-122. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 499-510.
- (1939) — *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Washington.
- HUDSON, F. S. (1970) — *A Geography of Settlements*. Londres.
- HÄGERSTRAND, T. e GASPAR, JORGE (1969) — «O Momento Actual da Geografia Humana na Suécia». *Finisterra*, IV-7, pp. 5-30.
- ISHWARAN, K. e ANDERSON, N. (ed.) (1964) — *Urbanism and Urbanization*. Leiden.
- JALABERT, G. (1971) — «Spéculation on Foncière et Urbanization dans la Banlieue Toulousaine». *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, Tome 42, pp. 431-454.
- JOHNSON, J. H. (1967) — *Urban Geography*. Oxford.
- JONES, R. (1962) — «Segregation in Urban Residential Districts: Examples and Research Problems». *Lund Studies in Geography*, ser. B, n.º 24, pp. 433-446.
- KALDUN, IBN — *Prologomènes Historiques*. Trad. de M. Slane, Paris, 1865.
- KANT, E. (1957) — «Suburbanization, Urban Sprawl and Commutation. Examples from Sweden». *Lund Studies in Geography*, ser. B, n.º 12, pp. 244-309.
- KOHN, C. F. (1956) — «Differential Population Growth of Incorporated Municipalities in the Chicago Suburban Region». *Illinois Academy of Science Transactions*, XLIX, pp. 85-91. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 561-566.
- KORN, A. (1953) — *History Builds the Town*. Londres.
- KOSINSKI, L. (1964) — «Population and Urban Growth in Poland». *Geographica Polonica*, n.º 1, pp. 79-96.
- LAMBERT, E. (1951) — «Les Anciens Quartiers Musulmans dans le Plan de la Ville de Lisbonne». *Comptes Rendus du Congrès International de Géographie*, Lisbonne, 1949, Tommo III, pp. 397-399.
- LAVEDAN, P. (1926-52) — *Histoire de l'Urbanisme* (3 vols.). Paris.
- (1959) — *Géographie des Villes*. Paris, nova edição.

- Le Centre des Villes a-t-il encore un Avenir?* Association Internationale Urbanisme et Commerce, 2.^o Congrès International, Estocolmo, 1969.
- LE CORBUSIER (1925) — *L'Urbanisme*. Paris.
- (1943) — *La Charte d'Athènes*. Paris.
- (1946) — *Manière de Penser l'Urbanisme*. Paris.
- LE GUEN, G. (1960) — «La Structure de la Population Active des Agglomérations de plus de 20 000 Habitants». *Annales de Géographie*, 374, pp. 355-370.
- LELOUP, Y. (1970) — *Les Villes du Minas Gerais*. Paris.
- LEWAN, N. (1960) — *Om Pendling mellan Bostad och Arbetsplats*. Lund.
- (1967) — *Landesbebyggelse i Förvandling — En Studie av Utvecklingen i Skaane sedan 1910 med Särskild Hänsyn till Arbetstillfällena Omfördelning*. Lund.
- LOPES, BÁRBARA e LOPES, FILIPE (1966) — «O Fenómeno da Urbanização e suas Incidências em Portugal». *Informação Social*, 3, pp. 18-38.
- LYNCH, K. (1968) — *The Image of the City*. Cambridge, Mass.
- MACEDO, J. B. (1963) — *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*. Lisboa.
- MALM, R., OLSSON, G., WÄRNERYD, O. (1966) — «Approaches to Simulation of Urban Growth». *Geografiska Annaler*.
- MANN, P. (1965) — *An Approach to Urban Sociology*. Londres.
- MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (ed.) (1959) — *Readings in Urban Geography*. Chicago.
- MERLIN, P. (1967) — *Les Transports Parisiens*. Paris.
- MOHOLY-NAGY, S. (1968) — *The Matrix of Man*. New York.
- MORRIL, R. (1965) — «The Negro Ghetto: Problems and Alternatives». *The Geographical Review*, LV, pp. 339-361.
- MORRISSET, I. (1958) — «The Economic Structure of American Cities». *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*, IV, pp. 239-256.
- MÜLLER, Nice Lecocq (1969) — *O Fato Urbano na Bacia do Rio Paraíba — São Paulo*. Rio de Janeiro.
- MUMFORD, L. (1938) — *The Culture of Cities*. New York.
- (1961) — *The City in History*. New York.
- MURPHY, R. E. (1962) — «Central Business District Research». *Lund Studies in Geography*, ser. B, n.º 24, pp. 473-483.
- e VANCE, J. E. (1954) — «Delimiting the CBD». *Economic Geography*, XXX, pp. 189-222. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 418-446.
- NELSON, H. J. (1955) — «A Service Classification of American Cities». *Economic Geography*, XXXI, pp. 189-210. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 139-160.
- (1963) — «Townscapes of Mexico: an Exemple of the Regional Variation of Townscapes». *Economic Geography*, XXXIX, pp. 74-83.
- NORBERG, K. (ed.) (1962) — *Proceedings of the IGU Symposium in Urban Geography Lund 1960*. *Lund Studies in Geography*, ser. B, n.º 24.
- OHRE, M. (1966) — *Förorter i Mälaren — Hjälmarmradet*. Uppsala.

- OHRE-ALDSKOGIUS, M. (1968) — *Folkmängdsförändring och Stadstillväxt*. Uppsala.
- OLIVEIRA, EDUARDO FREIRE DE (1882-1911) — *Elementos para a História do Município de Lisboa*. Lisboa, 17 vols.
- OLIVEIRA, FREI NICOLAU DE (1620) — *Livro das Grandezas de Lisboa*. Lisboa.
- PARKER, W. H. (1968) — *An Historical Geography of Russia*. Londres.
- PHILBRICK, A. K. (1957) — «Principles of Areal Functional Organization in Regional Human Geography». *Economic Geography*, XXXIII, pp. 299-336.
- PIRENNE, H. (1927) — *Les Villes du Moyen Age*. Bruxelas.
- Plano Director da Região de Lisboa* (1964). Lisboa.
- POËTE, M. (1929) — *Introduction à l'Urbanisme*. Paris, 2.^o ed. 1967.
- RANNELS, J. (1956) — *The Core of the City*. New York.
- RATZEL, F. (1903) — «Die Geographische Lage der Grossen Städte». In *Die Gross-Stadt*, Dresden, pp. 33-72.
- REILLY, W. J. (1931) — *The Law of Retail Gravitation*. New York.
- REIS FILHO, N. G. (1968) — *Evolução Urbana do Brasil*. São Paulo.
- RICKERT, J. E. (1968) — *Urban Thesaurus: a Vocabulary for Indexing and Retrieving Urban Literature*. Kent (Ohio).
- ROBSON, B. T. (1969) — *Urban Analysis — a Study of City Structure with Special Reference to Sunderland*. Cambridge.
- ROCHEFORT, M. (1960) — *L'Organisation Urbaine de l'Alsace*. Estrasburgo.
- ROSE, A. J. (1967) — *Patterns of Cities*. Melbourne.
- SCOTT, P. (1970) — *Geography and Retailing*. Londres.
- SEQUEIRA, GUSTAVO DE MATOS (1934-1967) — *Depois do Terramoto*. Lisboa, 1.^o vol., 1934; 2.^o e 3.^o vols. 1967.
- (1939) — *A Fisionomia de Lisboa*. Lisboa.
- SERRÃO, JOEL (1959 e 1962) — *Temas Oitocentistas*. Lisboa, 2 vols.
- SILVEIRA, LUÍS (1957) — *Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas*. Lisboa, 4 vols.
- SIMMONS, J. (1964) — *The Changing Pattern of Retail Location*. Chicago.
- Simpósio de Geografia Urbana* (1968). Rio de Janeiro.
- SITTE, C. (1899) — *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*. Viena.
- SMAILES, A. E. (1953) — *The Geography of Towns*. Londres.
- SMITH, H. T. (1965) — «Method and Purpose in Functional Town Classification». *Annals of the Association of American Geographers*, LV, pp. 539-548.
- THORPE, D. (1966) — «The Geographer and Urban Studies». *Department of Geography, University of Durban, Occasional Paper Series*, n.º 8.
- TOSCHI, U. (1966) — *La Città*. Turim.
- ULLMAN, E. (1941) — «A Theory of Location for Cities». *American Journal of Sociology*, XLVI, pp. 835-864. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 202-209.
- ULLMAN, E. L. e DACEY, M. F. (1962) — «The Minimum Requirements Approach to the Urban Economic Base». *Lund Studies in Geography*, ser. B, n.º 24, pp. 121-143.

- Urban Core and Inner City* (1967). Leiden.
- Urban Vocabulary* (1971). Us Department of Housing and Urban Development, Washington.
- VASCONCELLOS, LUIS MENDES DE (1608) — *Do Sítio de Lisboa, sua Grandeza, Povoação e Comércio*, etc., Lisboa.
- VIEIRA DA SILVA, A. (1948) — *A Cerca Fernandina de Lisboa*. Lisboa. 2 vols.
- (1940) — *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*. Lisboa.
- (1919) — *A População de Lisboa, Estudo Histórico*. Lisboa.
- WEHRWEIN, G. S. (1942) — «The Rural-Urban Fringe». *Economic Geography*, XVIII, 217-228. Reimpresso em MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (1959), pp. 533-543.
- WILLIAM-OLSSON, W. (1961) — *Stockholm-Structure and Development*. Estocolmo.
- WILSON, M. G. A. (1962) — «Some Population Characteristics of Australian Mining Settlements». *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, LIII, n.º 5.
- WISE, M. J. (1949) — «On the Evolution of the Jewellery and Gun Quarters in Birmingham». *Transactions of the Institute of British Geographers*, n.º 15, pp. 57-72.
- ZIPF, G. K. (1949) — *Human Behaviour and the Principle of Least Effort*. Cambridge, Mass.

JORGE GASPAR