

FINISTERRA

Revista Portuguesa de Geografia



Centro
de Estudos
Geográficos

Volume LII
Número 106
Dezembro 2017

FINISTERRA

REVISTA PORTUGUESA DE GEOGRAFIA

COMISSÃO EDITORIAL / EDITORIAL BOARD

DIRETOR / EDITOR IN CHIEF

MARGARIDA QUEIRÓS

COMISSÃO EXECUTIVA / EXECUTIVE COMMITTEE

Maria Helena ESTEVES, Marcelo FRAGOSO, Ricardo A. C. GARCIA, Jennifer McGARRIGLE, Sandra OLIVEIRA, Jorge ROCHA, João SARMENTO

EDITOR CARTOGRÁFICO / CARTOGRAPHY EDITOR

Jorge ROCHA

EDITORES DE SECÇÃO / SECTION EDITORS (CEG / UNIVERSIDADE DE LISBOA)

Maria Lucinda FONSECA (MIGRARE), António LOPES (ZEPHYRUS), Jorge MALHEIROS (ZOE), Eduarda MARQUES DA COSTA (MOPT), José Manuel SIMÕES (TERRITUR), Jorge TRINDADE (SLIF), José Luís ZÉZER (RISKam)

COMISSÃO EDITORIAL EXTERNA / EXTERNAL EDITORIAL COMMITTEE

Abel ALBET i MAS (U. Autònoma, Barcelona), Maria João ALCOFORADO, Antoine BAILLY (U. Genebra), Teresa BARATA SALGUEIRO (U. Lisboa), Michael BARBOUR (U. Califòrnia), Horacio CAPEL (U. Barcelona), Carminda CAVACO (U. Lisboa), João CORTE-REAL (U. Évora), Fernanda CRAVIDÃO (U. Coimbra), Michael CROZIER (Victoria U. Wellington), Lúcio CUNHA (U. Coimbra), Michael DEAR (U. Berkeley, Califòrnia), Wilfried ENDLICHER (U. Humboldt, Berlim), João FERRÃO (U. Lisboa), Jacobo GARCÍA ÁLVAREZ (U. Carlos III, Madrid), Maria Dolors GARCIA-RAMON (U. Autònoma, Barcelona), Thomas GLADE (U. Viena), Claude GRASLAND (U. Paris 7), Ricardo Mendez GUTIERREZ DEL VALLE (Conselho Sup. Inv. Científica, Madrid), Rogério HAESBAERT (U. Federal Fluminense), Peter HALL (U. Simon Fraser, Vancouver), Petri HOTTOLA (U. Oulu), Russell KING (U. Sussex), Juan-Luis KLEIN (U. Québec-Montréal), Denis LINEHAN (U. Cork), Diana MacCALLUM (U. Griffith), Javier MARTIN VIDE (U. Barcelona), Andreas MATZARAKIS (U. Freiburg), Héctor MENDOZA VARGAS (U. Nacional Autònoma de México), Bernadette MÉRENNE-SCHOUMAKER (U. Liège), Piotr MIGON (U. Wroclaw), Janice MONK (U. Arizona), Armando MONTANARI (U. La Sapienza, Roma), Laco MUCINA (U. Curtin Technology), Frederick NELSON (U. Delaware), Jorge OLCINA CANTOS (U. Alicante), Mary PEDLEY (U. Michigan), Andy PIKE (U. Newcastle), Emmanuel REYNARD (U. Lausanne), Joseli Maria SILVA (U. Estadual Ponta Grossa), Mauro SOLDATI (U. Modena e Reggio Emilia), Robert STIMSON (U. Queensland), José Carlos TEIXEIRA (U. British Columbia), Allan WILLIAMS (U. London Metropolitan), Brenda YEOH (U. Singapura)

FUNDADORES E ANTIGOS DIRETORES / FOUNDERS AND FORMER EDITORS IN CHIEF

ORLANDO RIBEIRO, SUZANNE DAVEAU, ÍLIDIO DO AMARAL, JORGE GASPAR, CARLOS ALBERTO MEDEIROS, MARIA JOÃO ALCOFORADO

INDEXADA EM / INDEXED IN

ERIH PLUS (European Reference Index for the Humanities and the Social Sciences), ESCI (Emerging Sources Citation Index), DOAJ (Directory of Open Access Journals), Dialnet, EBSCO (Academic Search Complete), Latindex (Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal), REDIB (Red Iberoamericana de Innovación y Conocimiento Científico), SciELO Scientific Electronic Library, SciELO Citation Index (ISI-Thomson Reuters), SCImago, SCOPUS, Sherpa/ROMEO (Journals database), WebQualis (Capes).

EDITORA / PUBLISHER

CENTRO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS
INSTITUTO DE GEOGRAFIA E ORDENAMENTO
DO TERRITÓRIO
UNIVERSIDADE DE LISBOA

FINISTERRA

REVISTA PORTUGUESA DE GEOGRAFIA

VOLUME LII

Número 106



Lisboa

2017

APOIO

FCT Fundação para a Ciência e a Tecnologia

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CIÊNCIA

Portugal



Instituto de Geografia
e Ordenamento do Território

UNIVERSIDADE DE LISBOA

LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA: COMPLEJA REALIDAD TERRITORIAL Y DEVENIR INCIERTO

JOSÉ-MARÍA SERRANO-MARTÍNEZ¹

RAMÓN GARCÍA-MARÍN²

RESUMEN – Durante el transcurso de los últimos veinticinco años, el aumento y mejora de las infraestructuras de transporte en España ha sido evidente. La obra civil, entre la que se incluyen las infraestructuras de transporte, aguantó los primeros compases de la crisis reciente gracias a la implementación inmediata de un paquete público de proyectos de ingeniería civil. Sin embargo, desde 2010, el gasto en infraestructuras por parte de la Administración pública se desplomó como medida para conseguir los objetivos de déficit exigidos. En este trabajo se realiza un análisis evolutivo de los diferentes modos de transporte (en especial, tráfico de pasajeros, para puertos mercancías) y las inversiones realizadas para mejorar sus infraestructuras. Se aprecian ciertas sobredotaciones, algunos excesos y puntuales disarmonías. Finalmente, se realizan algunas reflexiones y consideraciones sobre la distribución territorial del gasto público en infraestructuras de transporte, endeudamiento y disponibilidades económicas futuras. Tal vez sería conveniente introducir una nueva política de infraestructuras para hacer frente a los numerosos retos que se presentan en un horizonte inmediato.

Palabras clave: Construcción; infraestructuras de transporte; crisis; inversión; territorio.

RESUMO – A CONSTRUÇÃO DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE EM ESPANHA: REALIDADE TERRITORIAL COMPLEXA E FUTURO INCERTO. Durante o transcurso dos últimos vinte e cinco anos, é evidente o aumento e melhoria da infraestrutura de transporte em Espanha. A construção civil, na qual se incluí a infraestrutura de transporte em Espanha. A construção civil, na qual se incluí a infraestrutura de transporte, suportou a fase inicial da crise recente graças à implementação imediata de um

Recibido: fevereiro 2017. Aceite: setembro 2017.

¹ Profesor Catedrático del Departamento de Geografía de la Facultad de Letras de la Universidad de Murcia, Santo Cristo nº 1, 30001 Murcia, España. E-mail: jmserran@um.es

² Profesor contratado del Departamento de Geografía de la Facultad de Letras de la Universidad de Murcia, Santo Cristo nº 1, 30001 Murcia, España. E-mail: ramongm@um.es

pacote público de projetos de engenharia civil. Porém, desde 2010, os investimentos em infraestrutura por parte da administração pública declinaram para atingir os objetivos de déficit exigidos. Neste trabalho é realizada uma análise evolutiva dos diferentes meios de transporte (tráfego de passageiros e de mercadorias nos portos), bem como o levantamento dos investimentos efetuados para melhorar as infraestruturas. São identificadas dotações sobrestimadas, alguns excessos e desarmonias pontuais. Finalmente, são realizadas algumas reflexões e considerações sobre a distribuição territorial das despesas públicas em infraestrutura de transporte, endividamento e disponibilidades económicas futuras. Uma nova política de infraestruturas deverá contemplar muitos dos desafios que se apresentam no futuro imediato.

Palavras-chave: Construção; infraestrutura de transporte; crise; investimento; território.

ABSTRACT – THE CONSTRUCTION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURES IN SPAIN: A COMPLEX TERRITORIAL REALITY AND AN UNCERTAIN FUTURE. Over the last twenty-five years, there has been an improvement and increase in the transport infrastructure in Spain. Civil works, including transport infrastructures, withstood the first impacts of the recent crisis thanks to the immediate implementation of a public package of civil engineering projects. However, since 2010, spending on infrastructure by the public administration has collapsed as a measure to achieve the required deficit targets. In this paper, we perform an evolutionary analysis of the different modes of transport (passenger and goods traffic for ports) and the investments made to improve its infrastructures. Among the results, we identify some excesses and punctual disharmonies. Finally, some reflections and considerations are made on the territorial distribution of public expenditure on transport infrastructures, indebtedness and future economic availability. A new infrastructure policy will have to face the many challenges that arise in the immediate future.

Keywords: Construction; transport infrastructures; crisis; investment; territory.

RÉSUMÉ – LA CRÉATION D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN ESPAGNE: UNE RÉALITÉ TERRITORIALE COMPLEXE, UN FUTUR INCERTAIN. Au cours des 25 dernières années, l'Espagne a connu une nette amélioration de ses infrastructures de transport. La construction civile a bien résisté, en général, à la phase initiale de la crise récente, grâce à la rapide mise en œuvre d'un ensemble de projets publics de génie civil. Mais, depuis 2010, les investissements en infrastructures de l'administration ont diminué, à cause des limites de déficit exigés. On a réalisé ici une analyse de l'évolution de divers moyens de transport (le trafic des passagers et des marchandises dans les ports) et on a compilé l'importance des investissements effectués pour améliorer leurs infrastructures). On a ainsi pu déceler des dotations surestimées ainsi que quelques excès et déséquilibres ponctuels. On présente finalement quelques réflexions sur la répartition territoriale des dépenses publiques en infrastructures de transport, sur l'endettement et sur les disponibilités financières futures. Toute nouvelle politique d'infrastructures devra faire face, dans un futur très proche, à de nombreux défis.

Mots clés: Construction; infrastructure de transport; crise; investissement; territoire.

I. INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO

Tras la crisis económica, a partir de 2008, se hunde el conjunto del sector de la construcción en España. Algunos autores consideran que la dimensión alcanzada era excesiva, y en cierta medida había pasado de un medio a un fin en sí misma (Campos, 2008); desde esa óptica se concluye que su aminoración es bienvenida. Pero tal reducción conlleva numerosas consecuencias. Una parte destacada del retroceso del sistema productivo español se debe al derrumbe del subsector de la edificación, en especial de las viviendas (la llamada *burbuja inmobiliaria*) (Balmaseda, 2002). Pero también el conjunto de la obra civil, entre la que destacan las infraestructuras de transportes, sufren una pronunciada caída. Aquí se parte de la hipótesis de que las inversiones en infraestructuras de transporte presentan un porvenir delicado, pues concurren diversas circunstancias estructurales que barruntan un horizonte, a corto y medio plazo, poco favorable para su recuperación, con los dispares y encontrados desenlaces que de ello se desprenden. Sobre ellas ha recaído buena parte de la reducción del gasto público. Los reajustes económicos han obligado a medidas de restricción significativas. Ahora bien, es arriesgado cargar sobre un apartado tan estratégico y fundamental disminuciones de inversión acusadas, pues conlleva numerosos arrastres negativos. Todo ello aconseja calibrar bien cuales van a ser los destinos preferentes de inversión de los dineros públicos. Sin duda, es necesario articular una racional política global de infraestructuras, ajustada y efectiva, priorizando aquellas más necesarias, con atención en sus aspectos sectoriales y territoriales, y acorde con las necesidades presentes y futuras, junto a pertinentes controles de inversión. Las mejoras realizadas en años pasados han sido muchas y han incrementado sustancialmente los equipamientos disponibles (Segura, 2013). De la misma manera, el análisis ponderado de lo hecho debe servir de marco de referencia para no cometer errores anteriores, numerosos y variados. Sobre todo, pensando que, en adelante, las disponibilidades inversoras no son presumibles que alcancen cifras tan cuantiosas como las precedentes; entre otras causas, por los elevados niveles de endeudamiento acumulados (Vergés, 2013). Todo lo cual puede lastrar el crecimiento económico general. Un tema muy complejo sobre el que es oportuno reflexionar. Ello nos sitúa en la tesitura de, además de calibrar bien las posibilidades de mantener ciertos niveles de inversión, dirigirlos hacia los aspectos prioritarios, dejando de lado aquellos otros que no lo son. Pero, eso implica ser conscientes de las consecuencias que comporta una actividad inversora en infraestructuras de transporte menor, que conducirá a una atonía del sector y mitigará el relanzamiento del sistema productivo general. Conviene no olvidar la elevada proporción de retornos implícitos en tales inversiones; las cuales, a su vez, precisan una actividad relativamente poco intensiva en importaciones. Y eso también favorece nuestra economía.

La dimensión territorial de todo ello es innegable. Desde la geografía es posible realizar acertadas consideraciones. Toda política de infraestructuras tiene una plasmación espacial concreta. La armonía entre las regiones no puede impedir ni condicionar los intereses generales del conjunto del territorio del Estado. Si bien debe buscarse un

equilibrio territorial, no será posible cribarlo todo desde una óptica regional predominante. Eso conduciría a la inoperancia.

Aminorar un ciclo de actividad inversora expansivo, como han tenido las infraestructuras de transportes, conlleva, pues, sus consecuencias. Si bien no es conveniente, ni adecuado, proseguir con un auge inversor en infraestructura como modo de sostener el crecimiento económico, tampoco resulta sencillo encontrar otras alternativas de sustitución. Pero, el ciclo expansivo de estos apartados mantenido durante años, parece ya lejano.

II. ESTADO DE LA CUESTIÓN Y METODOLOGÍA

La importancia sobresaliente de la construcción encierra una significación económica destacada (Taltavull, 2001; García & Mas, 2004). Dentro de ella, el apartado de los transportes y sus infraestructuras ha sido objeto de numerosos estudios a partir de años pasados y con dispares puntos de vista (Quinet, 1992; Merenne, 1995; Flyvbjerg, Skamris & Buhl, 2004). Su complejidad se ha enfatizado a menudo (Chesnais, 1997), señalando la especial significación plural de la puesta en servicio de las infraestructuras pertinentes (Gerondeau, 1996). Estas se enfocan, con frecuencia, desde la perspectiva de su contribución al desarrollo regional (Biehl, 1991; Graham, 2005). La dimensión espacial, geográfica, de estos estudios es habitual (Seguí & Martínez, 2004). Su organización y necesario planeamiento se ha abordado, desde hace tiempo, sobre todo desde la geografía (Merlin, 1991) y la economía (Thomson, 1976; Harvey, 2007). En el caso de España, en años pasados ya se han dedicado a ello numerosos trabajos (García Martínez, 1987; Izquierdo & Menéndez, 1987). Pero, también recientemente sigue centrando la atención de algunos autores (De Rus, 2015a). El balance del periodo de fuertes inversiones en infraestructuras es dispar: enfatizando su valoración favorable (VV.AA., 2015); frente a otras consideraciones más matizadas (Segura, 2016). Tras unas décadas de auge, la actual coyuntura de vacilación por la que atraviesan estas inversiones centra la atención de los estudiosos (Marsal & Vilanova, 2013). Tras un pasado cercano en apariencia sólido y seguro (Muñoz, 2013), se advierten incertidumbres con importante sesgo territorial (Segura, 2012; Pérez, 2013). Ese escenario ocupa nuestra atención en el presente estudio, inclinado el análisis hacia el transporte de pasajeros. Por su parte, en algún modo de transporte, como el marítimo, se tiene en cuenta su destacada significación en el tráfico de mercancías.

Un campo tan complejo precisaría una atención pluridisciplinar. Desde la geografía, aunque de manera común se utilizan procedimientos de síntesis, inherentes a la combinación oportuna de escalas territoriales, también se requieren tareas previas de análisis (Cano, 1986).

El artículo se organiza en cuatro apartados. En el primero y anterior se formula el planteamiento del problema y la hipótesis de partida. En este segundo se expone de forma breve información relevante referida al tema de investigación, reflejando el conocimiento

y las ideas que han establecido otros autores anteriormente. También se explica el proceder en este trabajo. En el tercer apartado se analiza el incremento y mejora de infraestructuras de transporte en España durante el periodo reciente (finales del siglo XX e inicios del XXI). Tras este análisis, en el cuarto apartado, se reflexiona sobre lo acontecido y se plantean una serie de consideraciones sobre el devenir futuro. El empleo de numerosas fuentes de datos, en su mayoría procedentes del Ministerio de Fomento, sirve de apoyo para las observaciones y razonamientos efectuadas. Mayoritariamente se emplean los datos de inversiones referidos a la administración estatal, y sólo puntualmente se completan con otros de ámbitos diferentes. Para evitar un texto plagado de cifras estadísticas se recurre a su representación gráfica y cartográfica, con numerosas figuras que las simplifican y ayudan a su mejor comprensión. La utilización de una amplia bibliografía permite abordar la combinación de elementos de dispar naturaleza, concurrentes en el devenir global de los hechos analizados.

III. INCREMENTO Y MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DURANTE LAS ÚLTIMAS DÉCADAS

Atendiendo a datos absolutos y relativos durante el transcurso de los últimos veinticinco años, el aumento y mejora de las infraestructuras de transporte en España es evidente. Sin duda, se partía de umbrales reducidos donde las carencias eran muchas. Analizar lo acaecido resulta complejo. Una tarea así precisaría un análisis interdisciplinar amplio, combinando elementos técnicos, de ingeniería, económicos, sociales y espaciales. La dimensión y el cambio que todo ello ha supuesto hace posible enfocarlo desde diferentes perspectivas con especial hincapié en unos u otros aspectos, sin dejar de lado las críticas pertinentes hacia sus apartados menos brillantes o negativos. Si bien se advierten ciertos desajustes ocasionados, algunos excesos puntuales y determinadas estrategias sectoriales poco comprensibles, el resultado global es bastante favorable (Feito, 2011).

La inversión realizada ha sido cuantiosa. Dada su duración temporal, diferente procedencia y los dispares mecanismos financieros utilizados, ni siquiera resulta fácil evaluarla de manera ajustada. A menudo, las cifras globales barajadas difieren. También, a veces, su valoración se solapa dentro del conjunto de la actividad global de la construcción y su modelo expansivo (Fernández, 2006). Por eso conviene desagregarla.

Las cifras globales del sector de la construcción son altas, en valores absolutos y en su significación dentro del PIB nacional. Su acusada variación temporal confirma el apogeo del *boom* constructor y su posterior caída. Conviene señalar la menor variación del apartado ingeniería civil, la cual se mueve dentro de una horquilla situada entre el 21% y el 31% del total (cuadro I). Pero, a su vez, de sobra se conoce que la “ingeniería civil” abarca un concepto mucho mayor que la parte circunscrita a infraestructuras de transportes. Esa inversión directa, realizada desde los presupuestos públicos a través del Ministerio de Fomento, sirve de referencia de partida (cuadro II).

Cuadro I – Volumen de negocio de la actividad de la construcción por tipo de obra
(millones de euros), y valores porcentuales.

Table I – Business turnover of construction activity by type of construction (millions of euros),
and percentage values.

Años	TOTAL millones de euros	% VAB* construcción / PIB** Nacional	Ingeniería Civil, millones de euros	% Promoción Inmobiliaria	% Construcción Residencial	% Construcción No Residencial	% Ingeniería Civil
2002	173 539,7	9,83	45 849,9	0,0	51,9	21,6	26,4
2003	195 131,8	9,92	46 674,7	0,0	54,1	22,0	23,9
2004	210 817,9	9,98	56 031,6	0,0	53,4	20,0	26,6
2005	247 273,9	10,38	52 007,5	0,0	58,6	20,3	21,0
2006	284 831,5	10,45	72 361,1	0,0	48,6	20,3	21,0
2007	295 272,0	10,10	90 802,2	0,0	49,6	19,6	30,8
2008	231 814,7	10,14	70 502,5	0,0	49,6	19,6	30,8
2009	279 789,9	9,87	65 183,6	32,1	28,4	16,1	23,3
2010	196 923,5	8,10	55 842,7	19,7	31,6	20,4	28,4
2011	151 775,7	6,91	41 485,1	23,1	30,7	18,8	27,3
2012	114 957,8	5,80	30 513,6	19,8	33,5	20,2	26,5
2013	92 483,0	5,09	29 053,1	14,7	32,7	21,2	31,4
2014	87 126,1	4,93	25 328,3	13,6	37,4	20,9	28,1
2015	86 325,2	5,03	24 637,2	12,8	37,6	20,4	29,2

* VAB = Valor Añadido Bruto; ** PIB = Producto Interior Bruto

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento (2015)

Cuadro II – Evolución de la inversión en infraestructuras de transporte (millones de euros).

Table II – Evolution of investment in transport infrastructures (millions of euros).

Año	Carreteras	Ferrocarril	Aeropuertos	Puertos	Total
1996	2 349	945	434	337	4 065
1997	2 111	744	516	357	3 728
1998	2 873	943	537	375	4 728
1999	2 424	1 446	544	426	4 840
2000	2 498	1 732	570	415	5 215
2001	2 573	2 481	1 020	516	6 590
2002	2 695	3 490	1 413	545	8 143
2003	2 821	3 558	2 205	706	9 290
2004	2 876	4 136	2 075	791	9 878
2005	3 251	5 245	1 405	908	10 809
2006	4 309	7 770	1 751	1 427	15 257
2007	7 707	8 236	1 988	1 463	19 394
2008	8 037	9 181	2 121	1 635	20 974
2009	6 802	9 854	1 762	1 429	18 847
2010	7 794	8 918	1 732	1 313	19 757
2011	5 926	8 158	1 212	902	16 198
2012	5 270	5 636	938	564	12 408
2013	4 603	2 903	578	511	8 595
2014	4 227	3 213	358	487	8 285
2015*	4 182	2 838	293	1 100	8 413
1996-2015	85 328	91 427	23 452	16 207	215 414

Fuente: Ministerio de Fomento, Anuarios Estadísticos. (*) Los datos de 2015 son provisionales

Los datos anteriores, no obstante, deben tomarse con cierta cautela, en lo referido a su anualidad de ejecución. A veces, ciertas cantidades señaladas, si bien se destinan directamente a ese fin, se emplean en cubrir gastos generados antes.

El periodo prolongado de veinte años señala su cumbre de inversiones entre 2007 y 2009. El descenso posterior es claro y progresivo. El último año de referencia sólo significa el 39,60% del valor de 2008. Pero, aun así, 2014 todavía representa el doble del inicio del ciclo (1996). Eso confirma cierta resistencia de las autoridades españolas por mantener sus programas de inversiones en infraestructuras de transportes. Es interesante comprobar la dispar cantidad dedicada a los diferentes modos del transporte y su disímil temporización. Carretera y ferrocarril son los más beneficiados. A su vez, la apuesta por el ferrocarril crece a partir de 2001, mientras que las inversiones en carreteras han sido más regulares.

Las consecuencias de las recientes reducciones de inversión se han dejado sentir en las empresas del sector, y sus arrastres derivados han sido cuantiosos, con consecuencias económicas, laborales, etc. Son numerosas las opiniones vertidas sobre esa cuestión, enfocadas desde diversos puntos de vista. Cada uno con sus criterios e intereses. Unos defienden el mantenimiento y ascenso de tales inversiones, pues eso favorece las necesidades globales españolas y los beneficios empresariales (VV.AA., 2013). Otros, consideran que, alcanzada cierta dotación de tales equipamientos, deben reducirse las actuaciones futuras (López & Rodríguez, 2010). No faltan quienes consideran que proseguir con nuevas obras de infraestructuras de transportes favorece un impulso artificial para sostener el crecimiento económico, una burbuja que hay que desinflar (Sanz Vega & Mateos, 2016). Una posición más equilibrada se obtiene al comparar el grado de equipamiento español con el de nuestros vecinos (fig. 1).

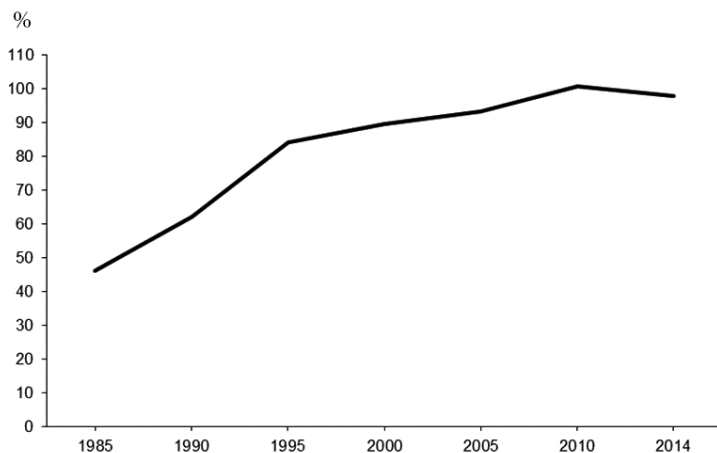


Fig. 1 – Evolución en porcentaje del nivel de infraestructuras de transporte por habitante* en España respecto a la media de la Unión Europea (100).

Fig. 1 – Evolution in the percentage of the level of transport infrastructures per inhabitant in Spain with respect to the average of the European Union (100).*

* Parámetro teórico que evalúa los equipamientos en infraestructuras de transporte, la fluidez de sus desplazamientos y su accesibilidad en relación con la población

Fuente: Elaboración propia a partir de: VV.AA. (2016, p. 6)

En la figura 1 se observa claramente el acusado déficit inicial de partida. Era un rasgo común enfatizado en manuales de antaño (Tamames, 1964). La recuperación alcanzada es indiscutible, pero calificarla en general de sobredotación parece excesiva. Lo cual no empece para que el análisis modal de los transportes en casos y apartados particulares muestre ciertas sobredotaciones, algunos excesos, puntuales disarmonías, superposiciones y variadas relaciones equívocas de coste-beneficio.

1. Resultados modales

Tras la presentación y discusión de ciertos aspectos generales, procede fijarse en elementos concretos, siguiendo los básicos modos de transporte. Cada uno partía de umbrales diferentes, si bien era rasgo común su situación deficitaria. Por ello, para alcanzar una visión global de lo realizado es oportuno realizar un sucinto análisis y discusión de cada uno. Interesa fijarse en sus resultados y problemáticas singulares, las cuales condicionaran las futuras inversiones.

A) Las **carreteras** constituyen un apartado esencial, tanto por su dimensión, como por las funciones predominantes en el tráfico de pasajeros y mercancías. La red conjunta de vías (consideradas como carreteras) supera los 166 000km. atendiendo a sus diversos ámbitos (locales, provinciales, regionales y nacionales). En muchas de ellas se han realizado mejoras en el firme y corrección de sus trazados. Pero, sin duda, son las denominadas vías rápidas de gran capacidad (VRGC) las que muestran un balance más llamativo (fig. 2).

Durante los últimos veinticinco años se ha pasado de un equipamiento reducido a una red extensa (de 5 126km a 17 021km), con neto predominio de las vías de tránsito libre, frente a las de peaje (alrededor sólo del 20%). Eso confirma el protagonismo de las inversiones públicas frente a los capitales privados y concepción concreta en el enfoque del transporte. Esta red de VRGC constituye la base esencial por donde circula más del 60% de todo el tráfico rodado que utiliza la carretera, mientras que representa sólo 10,2% de las mismas. Sin que pueda indicarse que se han cubierto todas las necesidades, sí cabe decir que alcanzan las áreas más pobladas y que casi ninguna ciudad de más de 50.000 habitantes queda sin conectar directamente con ella, a la vez que su isocrona de acceso a esa red no sobrepasa a menudo los 10 minutos. Su disposición espacial es básicamente radial. Se ha reforzado ese modelo territorial previo (Serrano, 2008). La excepción más marcada son las que discurren por el Arco Mediterráneo (Serrano, 2012a). Igualmente, debe señalarse que los tramos viarios realizados durante los últimos años (2012-2014) responden a un modelo espacial más mallado. En su conjunto, todos permiten acortar sustancialmente los tiempos de viaje en casi todo el territorio español, posibilitando accesos cómodos y fáciles. Los desplazamientos de personas y mercancías se han multiplicado a la vez que han supuesto una ayuda apreciable para la mejor integración territorial, generalizando la interconexión nacional. Tras esas consecuencias directas, podrían añadirse otras indirectas e inducidas. Entendemos que

poner en servicio semejante red viaria ha sido uno de los elementos esenciales favorecedores del crecimiento económico español, a la vez que sus rendimientos sociales son numerosos (Serrano, 2007). Eso no oculta la existencia de ciertos desajustes, aspectos discutibles realizados que, cara al futuro, conviene corregirlos en la medida que sea posible.

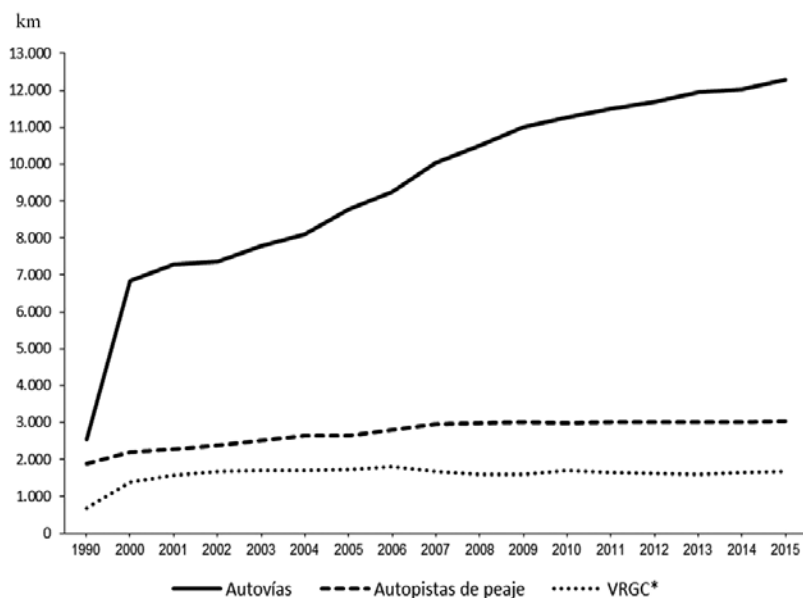


Fig. 2 – Evolución reciente de la red de Vías Rápidas de Gran Capacidad (VRGC) (autovías, autopistas de peaje y otras vías de gran capacidad).

Fig. 2 – Recent evolution in the High Capacity Highways (HCH) network (highways, toll roads and other high-capacity roads).

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento, Anuarios. Dirección General de Carreteras*
 A partir de 2015 se modifica la denominación de multicalzada por la de multicarril; aunque todas son VRGC

Seguidamente se detallan unas breves reflexiones: es discutible el modelo mayoritario elegido de VRGC libres, frente al pago directo de uso a través de las concesionarias. No en balde, predominan en el planeta otros modelos de peaje. En su conjunto, numerosas cuestiones quedan implícitas, tales como el impulso de mayor utilización que generen, de lo cual se derivan consecuencias de orden ecológico, etc. También sobre su viabilidad financiera, pues cargan sobre el erario público su mantenimiento, por ejemplo. Desde una perspectiva global, resulta muy difícil calibrar si se ha alcanzado ya una situación de sobredotación de VRGC. El balance sería tan dispar como los criterios de medición utilizados. Desde luego, debe de tenerse claro que el proceso seguido no puede contemplarse como algo indefinido. El sistema existente, donde cada autoridad local o

regional solicita su tramo de obra para que otro la pague, es inviable por insostenible. Criterios técnicos derivados de las IMD (intensidades medias diarias de tráfico), sólo deberían dejarse de lado por circunstancias concretas singulares y estratégicas, o de marcada necesidad social y de reequilibrio territorial. Las áreas periurbanas de las aglomeraciones urbanas son las que ofrecen, por lo común, mayores desajustes de oferta/demanda. Algunas de esas mejoras, junto a la costosa tarea de conservación de la apreciable red en servicio, ya significan una carga elevada a asumir con los dineros públicos, exigiendo una partida notable de fondos.

B) Los **ferrocarriles**, al igual que en otros países, pero quizás con mayor intensidad en España, registraron un acusado declinar como modo de transporte durante las últimas décadas del siglo pasado. En ello concurren una serie de circunstancias de dispar naturaleza (Serrano & García, 2010). Ante ese panorama de peor oferta, menor utilización de transporte de pasajeros y mercancías, y mayores déficits, las inversiones se redujeron; así se resintió la calidad en los servicios ofrecidos. En definitiva, se inició hace años una espiral de declive, en especial, frente al otro transporte terrestre que se afianzó: la carretera (Wais, 1974). Para hacer frente a ese panorama, se emprende el reto de dar un nuevo giro al transporte de viajeros por ferrocarril. Eso se lleva a cabo merced a la decisión de sucesivos programas de puesta en funcionamiento de la Alta Velocidad Española (AVE). Opción política que se impuso frente a la mejora sustancial de la red convencional existente (Serrano, 2000). Unos datos escuetos confirman ese devenir (figs. 3 y 4).

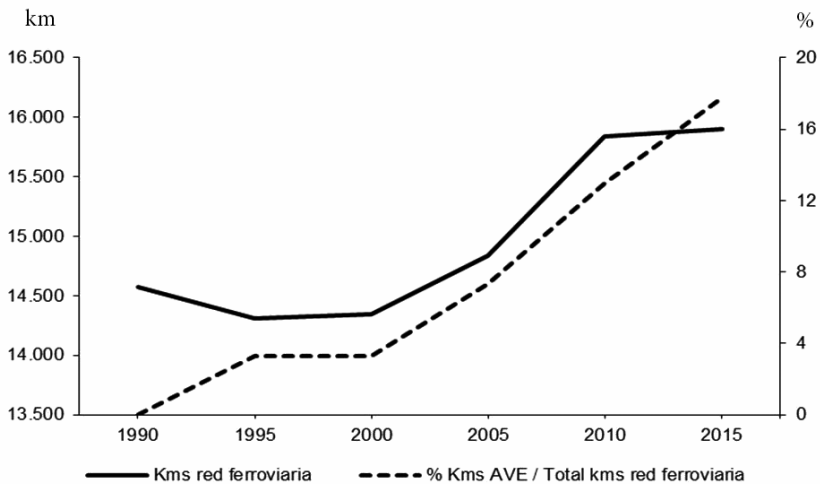


Fig. 3 – Evolución de la red de ferrocarriles en España.

Fig. 3 – Evolution of the rail network in Spain.

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento (2015)

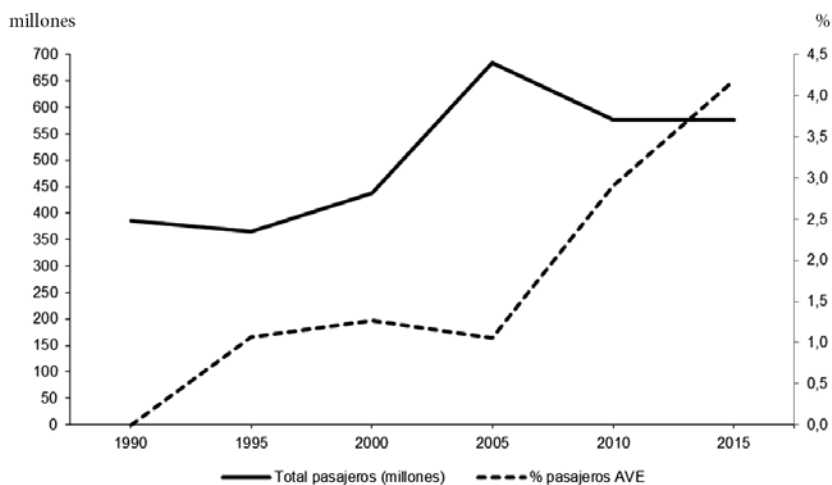


Fig. 4 – Pasajeros transportados en ferrocarril y porcentaje de usuarios de AVE.

Fig. 4 – Passengers transported by rail and percentage of AVE (Spanish high-speed) users.

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento (2015)

Transcurridos cinco lustros, en lo que se refiere al transporte de viajeros, el tráfico total casi ha ascendido un cincuenta por ciento. Pero, aún no se ha remontado el bache que siguió a la actual crisis desde 2008. Las apreciables inversiones en ferrocarril, antes apuntadas, se han dirigido básicamente al AVE. En 2016 están operativos más de 3 100km. Las vías de AVE enlazan una treintena de capitales de provincia (41 estaciones), a la vez que conecta ya casi todas las áreas más pobladas de España. Su tráfico de pasajeros ha pasado de 3,9 millones en 1995 a 24,14 en 2015¹. Sin embargo, su porcentaje de significación sobre el transporte total de pasajeros apenas supera el 4,19%. Su mayor incidencia ha sido sobre los trayectos de largo recorrido (en dicho ámbito, sólo lo hicieron en trenes convencionales el 2,03%); mientras que ha afectado menos a los desplazamientos regionales, pues mantiene el 4,11%. Pero, en su conjunto, la mayor proporción global de usuarios del ferrocarril en España corresponde a los viajes de cercanías, que representaron dicho año 516,7 millones, es decir el 89,67% del total.

El trazado de las vías del AVE ha seguido el ya clásico modelo radial, si bien ha precisado nuevos trechos; así se ha reforzado la centralidad capitalina. Acaso tal disposición permite enlaces más cómodos de las periferias entre sí, al pasar por el centro capitalino frente a otros planteamientos alternativos, pero de interés más dudoso para una armónica y equilibrada integración territorial española (Bel, 2011). Son frecuentes las reflexiones sobre su rentabilidad. A menudo, con criterios económicos, se argumenta su elevada inversión y la reducida rentabilidad social (Betancort & Llobet, 2015). Se duda de ello, dado su copioso coste (evaluado en más de 50 000 millones de euros). También se aduce que su puesta en servicio se ha realizado sin relación con otros modos de transporte, con los que concurre; caso de los vuelos internos o el propio transporte en autobús (De Rus, 2015b). Tal

competencia desorganiza el mercado e introduce numerosas incertidumbres. Asimismo, la clientela conseguida hasta ahora no es tan elevada (Albalate & Bel, 2011). Esto destaca al compararla con la de otros países donde opera (caso de Francia, y sobre todo Japón). La debilidad y distribución de los efectivos humanos en España condiciona ese aspecto sobremanera (Molino, 2016). Además, la red de ciudades y de aglomeraciones urbanas no podrá modificarse en los próximos años (Serrano & Calmés, 1998). Acaso en una perspectiva futura, algunos de los elementos ahora considerados en ese balance económico, poco favorables hacia él, cambien. Ahora bien, también conviene valorar lo que ha ayudado su puesta en servicio en impulsar la industria española, relacionada con este tema, hacia el exterior. Otros numerosos aspectos deberían igualmente sopesarse a fin de alcanzar una valoración más ponderada. Desde luego, la decisión iniciada con la puesta en servicio del primer tramo, en 1992, tal vez debería haberse considerado mejor, dentro de una política de infraestructuras de transportes más global y completa. A partir de ahí, se tiene la sensación de que se practica una cierta huida hacia delante. A veces se dice que se ha creado una ficción nacional sobre sus bondades, incluso se lo califica de autoengaño colectivo; así, todas las regiones y ciudades desean su conexión a la red en proceso de configuración, sin medir más consecuencias que las de su propio interés. No obstante, se precisaría una argumentación contrafactual para saber cuáles hubieran sido los resultados de haber orientado las inversiones dedicadas al AVE en otra dirección; por ejemplo, remodelando la red ferroviaria convencional que, no se olvide, sigue adoleciendo de serios defectos (gran proporción de tramos con vía única, otra amplia parte de tramos sin electrificar, con acusados problemas de mantenimiento, abundancia de material obsoleto, ausencia de intermodalidad, etc.).

Igualmente, la ausencia de mejoras sustanciales en el transporte de mercancías es un tema que queda pendiente (Serrano, 2012b). Cara al devenir no es una cuestión baladí mejorar este apartado, pues la proporción de mercancías transportadas por ferrocarril es muy baja (3%) y registra un descenso progresivo. Así se sobrecarga los otros modos de transporte, caso de la carretera. Igualmente deben eliminarse las distorsiones existentes entre RENFE (propietaria de la red de ferrocarriles) y ADIF (administración de infraestructuras ferroviarias), en especial cara a la mayor liberalización del sector en Europa prevista para 2020. La reducida atención al transporte de mercancías se aparta de las propuestas del Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea y nos aleja de lo que hacen otras economías más avanzadas.

Ahora bien, en conjunto, es indudable la mejora aportada por el AVE, reduciendo las isocronas de viaje, integrando mejor las áreas nodales españolas, ampliando numerosos ámbitos de influencia y vertebrando mejor el territorio. Aspectos todos que tienen una difícil evaluación precisa de impacto económico y de rentabilidad social (Bellet & Alonso, 2016). Pero, no deben dejarse de lado las lagunas que deja, a la vez que permanecen buena parte de los déficits acumulados en décadas pasadas por la degradación del ferrocarril convencional.

En los tráficos de cercanías, sobre todo en las grandes Aglomeraciones Urbanas, se advierten situaciones muy contrastadas; frente a mejoras sustanciales hay carencias llamativas.

C) El auge de la **aviación civil** y comercial ha sido reciente e intenso. Se hace sólo referencia al tráfico de pasajeros, dada la escasa significación que aún tienen las mercancías en este modo de transporte. Los datos de los pasajeros y aeronaves que utilizan los **aeropuertos** españoles son elocuentes (figs. 5 y 6).

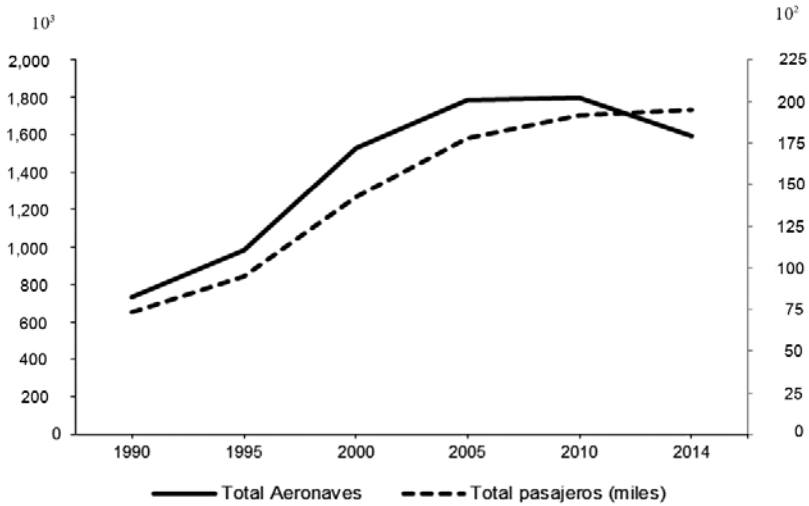


Fig. 5 – Evolución del tráfico aéreo (movimiento de aeronaves y pasajeros).

Fig. 5 – Evolution of air traffic (movement of aircraft and passengers).

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento (2015)

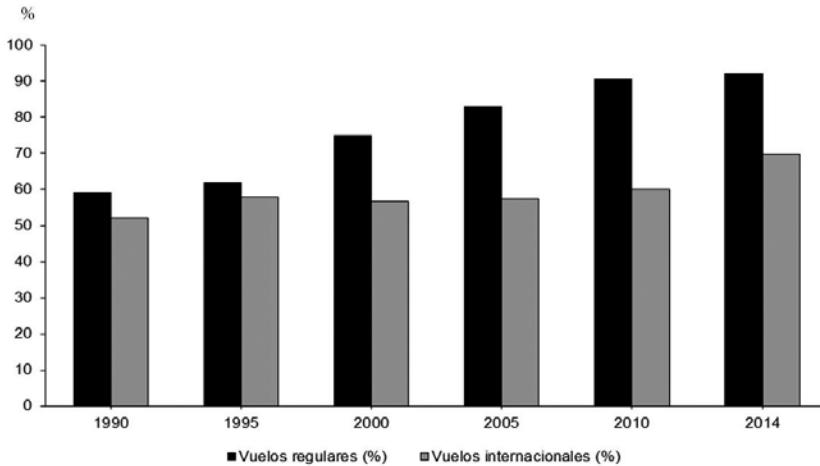


Fig. 6 – Porcentaje de vuelos regulares e internacionales.

Fig. 6 – Percentage of scheduled and international flights.

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento (2015)

Durante el tiempo analizado se multiplica casi por tres el tráfico de pasajeros, a la vez que las aeronaves también aumentan con fuerza. El bache registrado en los años siguientes a 2008 parece superarse. Interesa comprobar dos elementos definidores del modelo de tráfico. Uno es el predominio creciente de vuelos regulares (algo común con las nuevas tendencias del tráfico mundial). El reciente auge del modelo LCC (*low cost carries*, compañías de bajo coste) ha impulsado a los viajeros y ha vigorizado los vuelos regulares, frente a los *charters*, a la vez que se ha consolidado el sistema de enlace PP (*point to point*), frente al *Hub & Spokes* (centro y radios). El otro, es el creciente protagonismo del tráfico internacional; lo cual se debe, en esencia, a dos elementos básicos. De una parte, a que la dimensión territorial española no es lo suficientemente amplia como para utilizar de manera más masiva este modo de desplazamiento con vuelos interiores. De otra, interesa destacar la significativa importancia del turismo foráneo en España, además de su progresiva integración en la economía mundial y la presencia de unas colonias copiosas de extranjeros residentes aquí, que periódicamente viajan hacia sus lugares de procedencia.

Todo el tráfico aéreo se canaliza a través de 48 aeropuertos y dos helipuertos. Su gestión la realiza AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). Su localización espacial casi se distribuye de manera regular por el conjunto español. Lo cual, estaría justificado si la densidad demográfica fuera homogénea. Además, debe tenerse presente que, en el último año de referencia, sólo 19 aeropuertos contabilizaron más de un millón de pasajeros. Hay numerosos centros con función local, provincial o regional, que apenas suman unas pocas decenas de miles de pasajeros al año (Serrano & García, 2015). Así, frente a una docena de aeropuertos que registran ganancias, el resto sufre pérdidas. La gestión conjunta de su organización compensa los balances finales. La reciente privatización parcial de AENA parece haber enderezado la situación de fuertes deudas acumuladas en años pasados, cuando se acometieron llamativas e icónicas obras en algunos aeropuertos españoles. Los cercanos años de crisis, con el retroceso del tráfico generalizado, y la agudización de las pérdidas en muchos de ellos, han sido una llamada de atención para evaluar mejor nuevas inversiones. Es de esperar que en adelante AENA (tras su cambio estructural) mejore su eficacia. Desde luego, siempre, en el fondo, se llegará a una disyuntiva en la evaluación básica de los transportes al atender a su naturaleza económica, calibrando en especial costes y beneficios de cada aspecto, y a la función social que subyace detrás. Esta última no resulta sencillo delimitarla.

En otro orden de cosas, prever el ritmo de evolución del tráfico aéreo es arduo; de ahí la incógnita de conocer las necesidades aeroportuarias futuras. Pocos barruntaron el aumento espectacular del tráfico aéreo registrado de las últimas décadas (Cano, 1986). Acaso ni los más optimistas. La puesta en servicio de un aeropuerto no se improvisa. Pero eso no consuela, ni resuelve, cómo afrontar los desajustes existentes: numerosos aeropuertos que apenas funcionan, o lo hacen con continuas y abultadas pérdidas, o aquellos otros terminados y sin operar. La mayoría de los analistas coinciden en señalar la sobreoferta aeroportuaria existente y el solapamiento de sus áreas de influencia (Medrano, 2013); y ello debe servir de lección para actuaciones futuras. También la estacionalidad

marcada de su tráfico es causa estructural constante de su menor utilización media. Por todo lo cual, a corto plazo, no parece necesario acometer nuevas inversiones cuantiosas. Solamente su readaptación tecnológica continua y su mantenimiento precisa significativas sumas.

D) El modo de **transporte marítimo** alcanza especial significación en los desplazamientos de mercancías; aunque es creciente el número de pasajeros, sobre todo debido al aumento de los cruceristas. Los primeros alcanzan en 2015 una cifra de 518,8 millones de total de mercancías (Tm) (cuadro III). Eso significa casi doblar durante los últimos lustros la cantidad inicial de referencia de 1990 (aumento del 102,46%). Por su parte, el total de buques registrado sólo ha crecido un 30,5%; consecuencia del ascenso de su dimensión media. De ahí se desprende la necesidad de aumentar y acondicionar las instalaciones portuarias para hacer frente a esas nuevas necesidades. Pero también confirma que, a menudo, se ha alcanzado un exceso de capacidad, que a veces se sitúa en casi un 50% (Cerban & Ortiz, 2015). Dentro del apartado del transporte de mercancías, si bien los graneles líquidos representan una parte significativa, aumentando su volumen (pasan de 112,43 millones de Tm a 146,73 millones, entre 1990 y 2015), su proporción sobre el total ha descendido al paso de los años. Del 46,20% inicial, pasa al 32,39%. De ahí se desprende que el petróleo y otros combustibles englobados en ellas, aunque mantienen especial significación, reducen su participación en el conjunto del trasiego portuario. De manera complementaria eso indica un neto incremento del volumen de las demás mercancías. Asimismo, debe destacarse, por lo que ello exige de actuaciones de renovación de las infraestructuras portuarias, el tráfico de contenedores. Su protagonismo en el transporte marítimo es creciente. Aquí los datos son elocuentes: durante los últimos 25 años se ha pasado de contabilizar 23,03 millones de Tm a 158,99 (un incremento del 690,36%). Eso puede justificar algunas de las inversiones realizadas. Y todo apunta hacia su incremento futuro. En su conjunto, queda claro que todo el tráfico de mercancías con el exterior, y una parte del propio nacional (mediante el cabotaje, que en 2014 representó el 15,60% del total) se realiza a través de este modo de transporte; de ahí su importancia estratégica.

Cuadro III – Evolución del tráfico marítimo.

Table III – Evolution of maritime traffic.

	Mercancías				Pasajeros (millones)		
	Total mercancías (miles Tm)	Movimiento de Buques (miles)	Graneles líquidos (miles Tm)	Contenedores (miles Tm)	Total	Exterior	Crucero
1990	256 255	112,43	118,40	23 033	16,44	4,32	-
1995	299 014	101,47	128,23	39 361	13,62	2,51	-
2000	348 505	147,14	124,86	66 860	19,63	3,52	-
2005	456 007	139,21	147,02	113 837	26,94	8,63	-
2010	442 848	121,45	149,22	138 436	26,38	4,60	7,18
2015	518 817	146,73	168,05	158 991	31,08	4,95	8,65

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento (2015)

Por su parte, el tráfico de pasajeros también asciende y adquiere nuevas fórmulas. Su valor global confirma un ascenso, casi duplicado en esos años. La irrupción creciente de los pasajeros que utilizan los cruceros significa una nueva fórmula a la que interesa adaptarse, en especial dada la naturaleza y el peso turístico de España. Eso precisa la necesidad de ciertas obras de acondicionamiento. La denominada red de centros de interés del Estado está formada por 26 puertos. Sin duda, la especial configuración peninsular e insular de las costas españolas introduce ciertos condicionantes a la hora de su selección, para unos u otros menesteres. Pero, dada la internacionalización creciente del tráfico marítimo mundial, y la concentración de las principales rutas de tráfico, resulta poco comprensible mantener activos un número tan elevado de puertos, a veces poco distantes entre sí, que puede llevar a una equívoca e inoperante competencia interna. Menos aún lo es abordar nuevos proyectos. Dentro de la nueva realidad de infraestructuras de transporte alcanzada, es aconsejable priorizar las inversiones calibrando mejor los gastos. Los intereses y presiones regionales no deben ser motivo para emprender nuevas construcciones, ni ampliaciones sin medida. La racionalización del gasto a realizar se impone.

IV. REFLEXIONES Y CONSIDERACIONES FINALES

Como se ha indicado, las elevadas inversiones realizadas en infraestructuras de transporte durante los últimos lustros, además de incrementar de manera notable sus equipamientos (fig. 7), señalan apreciables desajustes, excesos de oferta y algunas inoperancias. Es fácil calibrar que todo ello ha constituido un ciclo de actuaciones dentro de un claro modelo productivo expansivo (Puig, 2011). Cara a los próximos años, todo apunta que se reducirán de manera significativa las cantidades disponibles de gasto. De ahí la conveniencia de reflexionar sobre los errores cometidos, corregir los desaciertos y caminar hacia otros planteamientos y objetivos. Las consecuencias de arrastre negativo derivadas de ese nuevo escenario para el sistema productivo son previsibles. Interesa evitar que se generen mayores debilidades del sistema de transportes alcanzado. Ante todo, conviene eludir la descapitalización del *stock* de infraestructuras existente, garantizando su conservación. Al respecto se añaden algunas consideraciones y reflexiones finales.

1. Distribución territorial del gasto. Equilibrio e igualdad

Tras la búsqueda de un beneficio común se justifica la distribución territorial homogénea de las inversiones. El sistema político actual de organización territorial español es muy descentralizado. Tras casi cuarenta años desde su inicio, las Comunidades Autónomas (CC.AA.) ofrecen un protagonismo creciente. Sus diferencias poblacionales, territoriales y demás elementos de dispar naturaleza son acusadas. Por lo común, su estrategia constante ha sido presionar para conseguir mayores cuotas de inversión desde el Estado. Para ello, cada una aduce los aspectos que pueden serle más ventajosos. Pero, lo que unas consiguen de más, es a costa de que otras logran de menos (fig. 8). Así resulta muy difícil alcanzar decisiones finales que agraden a todos.

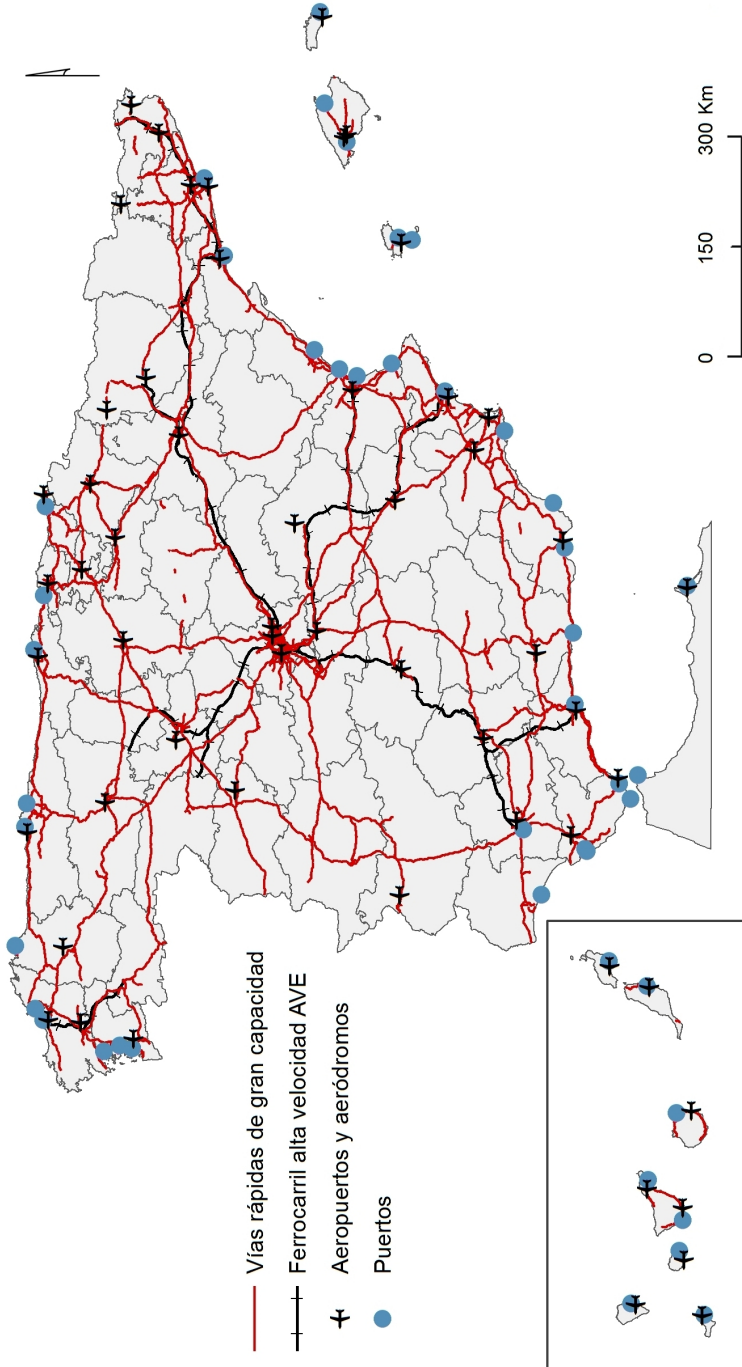


Fig. 7 – Infraestructuras de transporte básicas en España. Figura en color disponible en línea.

Fig. 7 – Basic transport infrastructures in Spain. Colour figure available online.

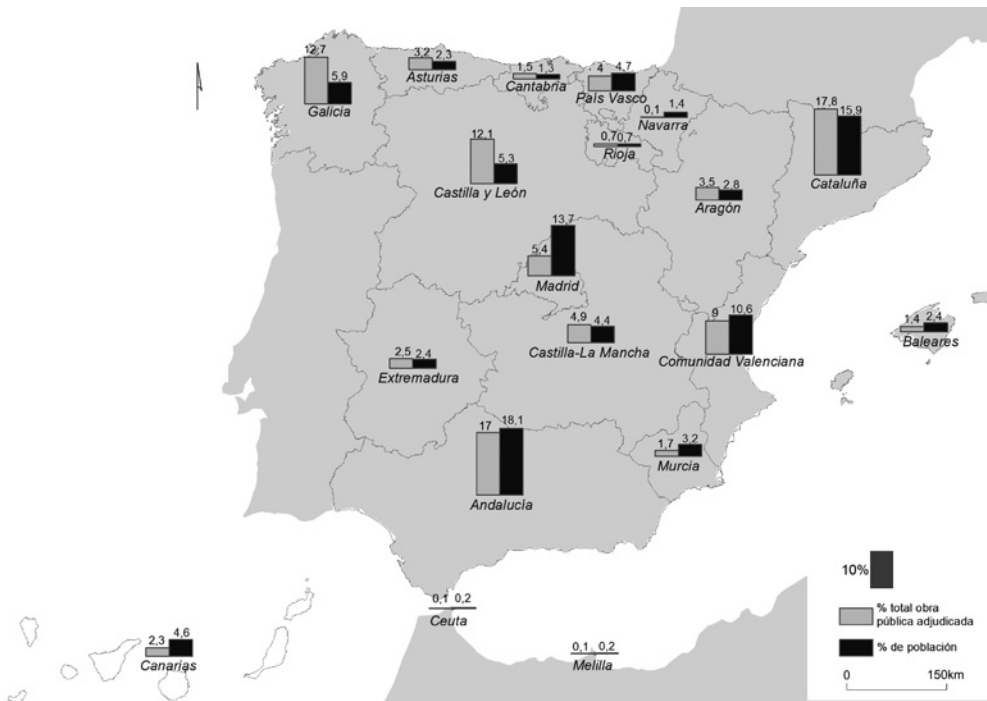


Fig. 8 – Distribución por CC.AA. de la obra pública en infraestructuras adjudicadas por el Ministerio de Fomento (2006 a 2015).

Fig. 8 – Distribution by Autonomous Communities of the public works in infrastructure awarded by the Ministry of Public Works (2006 to 2015).

Fuente: Elaboración propia a partir de: VV.AA. (2016)

No resulta sencillo territorializar todas las inversiones en infraestructuras de transporte. Entre otras razones porque pueden ser dispares los criterios seguidos. La figura 7 constituye un ejemplo de esa disparidad. A pesar de la cautela de las autoridades centrales, siempre pueden plantearse motivos de discrecionalidad y discriminación.

2. Modos de transporte, volúmenes de tráfico y desajustes ¿Una realidad inducida?

Si bien las cantidades de tráfico, tanto de pasajeros como de mercancías, han crecido de manera acusada, las proporciones encauzadas en los diferentes modos se han alterado sólo ligeramente (cuadro IV).

Cuadro IV – Evolución del tráfico en diferentes modos de transporte, pasajeros y mercancías, interior e internacional. Valores porcentuales (2014).

Table IV – Evolution of traffic in different modes of transport, passengers and goods, interior and international. Percentage values (2014).

Modos	Interior, viajeros		Interior, mercancías		Internacional, viajeros		Internacional, mercancías	
	1990	2014	1990	2014	1990	2014	1990	2014
Carretera	89,39	82,76	75,51	82,76	68,58	42,33	13,78	13,87
Ferrocarril	7,14	3,50	5,81	3,50	3,99	0,31	1,66	1,12
Marítimo	0,46	13,72	18,63	13,72	2,58	5,11	84,44	84,91
Aéreo	3,01	0,02	0,05	0,02	24,85	52,25	0,12	0,10
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento (2015)

Las gruesas sumas invertidas en infraestructuras de transporte sólo han permitido encauzar su aumento. Por tanto, cabe deducir que se ha afianzado el modelo preexistente. Así pues, la política de infraestructuras seguida ha servido, en esencia, para eso. Por ejemplo, las copiosas inversiones empleadas en el modo ferroviario, por ahora, no se han traducido en una modificación sustancial de la proporción de tráfico transportado, ni en su naturaleza. Dado el habitual efecto retardado de sus consecuencias (como apuntan Vickermann, Spiekermann & Wegener, 1999), queda por ver si en adelante se registrarán alteraciones mayores. Sólo mediante el diseño y la práctica efectiva de una política integrada de transportes podrán emprenderse actuaciones de cambios estructurales en sus modos. Y deberá llevarse a cabo combinando de manera armónica el corto, medio y largo plazo temporal, con una exigencia creciente en la selección de las infraestructuras, destino de las inversiones públicas.

3. Endeudamiento y disponibilidades económicas y presupuestarias futuras

En este apartado los cambios recientes son acusados y preocupantes. El conjunto de la deuda de las Administraciones Públicas (AA.PP.) españolas se ha incrementado con vigor. Pasa, en cifras absolutas, de 378 883 millones de euros en 2001, a 1 095,358 al finalizar 2016. En valores porcentuales eso significa subir del 35% sobre el PIB nacional en 2001 al 100% del mismo en 2016. Pero esas magnitudes son sólo parte de un todo más complejo, pues la deuda de las empresas españolas, en ese mismo tiempo, ascienden desde los 200 000 millones a 914 983 millones. Por su parte, la deuda de los hogares también ha crecido con fuerza: sube desde los 170 000 millones en los comienzos de este siglo a 715 653 en 2016. La suma de esos tres apartados confirma un incremento entre 2001 y 2016 que se eleva de 750 000 millones de euros a 2,72 billones. Es decir, esta última magnitud equivale a más de 2,5 veces el conjunto del PIB nacional.

Es cierto que en esas cantidades se engloban elementos dispares, poco comunes entre sí. A la vez, su procedencia, posesión y plazo de amortización difieren. Asimismo, su aumento sólo se ha debido, en una pequeña parte, a las inversiones específicas realizadas en infraestructuras de transporte. Pero, sus magnitudes conjuntas confirman una pers-

pectiva global de endeudamiento intenso. Igualmente conviene añadir que su aminoración reciente ha sido leve (entre 2012 y 2016 se ha reducido en menos de 70 000 millones de euros). Ahora bien, esa reducción corresponde sólo a la tarea conseguida por las empresas y los hogares, mientras que la generada por las AA.PP. no ha cesado de ascender. Así, entre 2007 y 2017 aumenta en 713 636 millones de euros (esto significa multiplicar la cifra inicial por 2,8).

Todo este entramado de endeudamiento corrobora una realidad comprometida. Por su parte, la evolución de la deuda correspondiente a las AA.PP. confirma la dificultad de seguir invirtiendo con fuerza en infraestructuras de transporte. El recurso de generar más deuda queda comprometido. Un panorama, pues, difícil. De ello se desprenden las limitaciones que, en adelante, tendrán las políticas presupuestarias pertinentes. De todas maneras, interesa también tener en cuenta otro aspecto destacado inherente con las inversiones en infraestructuras de transporte, nos referimos a los retornos fiscales derivados de estas inversiones (cuadro V).

Cuadro V – Desglose de los retornos fiscales en el caso de la inversión en infraestructuras.
Recaudación fiscal en porcentaje sobre el PIB.

*Table V – Breakdown of fiscal returns in the case of infrastructure investment.
Tax collection as percentage of GDP.*

	%
Recaudación directa, IVA	0,21
Aumento de recaudación por producciones inducidas	
- Impuestos netos sobre consumos intermedios	0,01
- IRPF sobre remuneración de asalariados	0,05
- Cotizaciones sociales	0,11
- Impuestos sobre sociedades	0,03
- Prestaciones por desempleo	0,21
Suma	0,41
Aumento total de la recaudación	0,62

Fuente: VV.AA. (2013, p. 12)

Aunque las estimaciones aportadas admiten matices y ciertas correcciones puntuales, es evidente que sus proporciones regulares de retorno alcanzan porcentajes destacados. Eso debe añadirse al complejo efecto multiplicador inherente a estas inversiones, lo cual debe tenerse presente a la hora de fijar las futuras cantidades a invertir en este apartado de las infraestructuras. Si las disponibilidades de financiación pública no permitiesen emprender ciertas inversiones necesarias, acaso ayude la colaboración de la participación privada.

4. Hacia una nueva política de infraestructuras

Es fácil compartir la idea de que todo el sistema productivo tiene como finalidad, en última instancia, la felicidad de los individuos (De Rus, 2015a). El problema se presenta

al definir el camino a seguir para alcanzarla. Toda política, aplicada a los variados órdenes de la vida, supone una opción de ideas, modelos y proyectos, propuestos por las diferentes ideologías. La gran contradicción que encierra el sistema liberal (predominante en el conjunto de nuestro entorno de la Unión Europea) es cómo hacer compatible sus principios básicos (esencia del liberalismo) con la intervención de los poderes públicos. Ante eso se abren diferentes opciones de confianza en las tareas de planeamiento: desde aquellos que consideran que se puede intervenir de manera profunda, hasta quienes son escépticos hacia sus resultados (Rullán, 2014).

En un plano teórico, el diseño de políticas de inversión, en este caso de infraestructuras, incumbe, en última instancia, a la autoridad soberana: el Estado, si bien dicha soberanía se ve contestada e influida dentro del marco de globalización y de descentralización crecientes. Es fácil convenir que la red de infraestructuras generales y comunes le corresponde a él organizarlas y planificarlas, aunque en su construcción, mantenimiento y operatividad pueden participar empresas privadas con diferentes grados de implicación y riesgo. Pero, en la práctica, su tarea se encuentra mediatizada por la fortaleza y estabilidad que tienen los gobiernos al ejecutar políticas concretas, dentro siempre de una realidad económica y productiva cambiante y variable. A eso se añade, en el caso de España, que la diversidad de intereses de las CC.AA. a veces puede comprometer actuaciones de interés global. Tal aspecto, a menudo, lleva a una separación clara entre quien pide la inversión y quien la paga; lo cual facilita desembocar en algunos casos hacia una rentabilidad social poco efectiva.

Por todo ello, se entiende que los planes de infraestructuras realizados no van, por lo común, más de allá de programas donde se recogen buenas intenciones. Eso no quiere decir que todos hayan sido iguales; nos referimos al Plan Director de Infraestructuras (1993-2007) (MOPT, 1993); Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (2005-2020) (Ministerio de Fomento, 2004); o el más reciente: Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024) (Ministerio de Fomento, 2013). Existen apreciables diferencias entre ellos, si bien se advierten ciertas continuidades. Suele partirse de la base de que la política de infraestructuras necesita de la ingeniería, el derecho y la economía. Nos permitimos añadir que también la Geografía puede contribuir con su mejor conocimiento del territorio, en sus disparejos, pero complementarios apartados. El desarrollo de esa política seguirá unas fases: la planificación debe abarcar asimismo su regulación y posterior evaluación; a lo cual sigue la propia construcción y explotación de esas infraestructuras.

Un defecto constante atribuido a las políticas de transporte seguidas en España es su débil criterio económico y de coordinación intermodal (De Rus, 2015a), debido a la carencia de cultura económica, basada en la comparación de los beneficios y los costes sociales. El recurrir con preferencia a estudios de impacto (multiplicadores de actividades) no es suficiente. Incluso, mal llevado puede ser empleado como pantalla de justificación. En ese sentido, se corre el riesgo de situarse en un fetichismo hacia la construcción de nuevas obras, pensando sólo en agrandar la oferta, sin evaluar de manera cabal las demandas. De ahí sólo hay un paso hacia generar costosas ineficiencias. Es probable,

debido al umbral mínimo de equipamientos del que se partía, desear acortar distancias. Las abundantes ayudas comunitarias acaso también favorecieron ese proceder. Sin duda, los diferentes *lobbies*, empresariales y financieros, no han sido ajenos a ello. Pero, ahora se precisa un cambio de rumbo, ante un nuevo escenario.

5. Los transportes y sus infraestructuras: ¿Un medio para facilitar el desarrollo o un fin en sí mismo?

Es evidente que la mejora de las infraestructuras de los transportes y la facilidad de los desplazamientos ayudan a conseguir una mejor accesibilidad, lo cual facilita el funcionamiento del sistema productivo. Cuestión bien diferente es que exista un vínculo automático entre el aumento del transporte y el crecimiento y desarrollo económico. Todo parece indicar que, una vez alcanzado un cierto umbral en los equipamientos de infraestructuras, es otra la relación alcanzada de coste-beneficio y oportunidad. Entendemos que ese proceso se ha recorrido en España. Las décadas pasadas han sido de fuerte inversión y mejora en las infraestructuras. No debe olvidarse la elevada contribución de las copiosas sumas procedentes de los “fondos europeos” destinadas a estos fines; acaso estos han contribuido a ignorar su auténtico coste real. Pero ahora, alcanzado cierto estadio, conviene pasar a otra fase bien diferente.

Creemos que situarse en posturas extremas conduce a poco. Hace años se insistía con fuerza en la debilidad de las infraestructuras, su diferencia negativa con nuestros vecinos y la imposibilidad de conseguir así un desarrollo económico (Salmon, 1995). Ahora hay quienes realizan una crítica clara de lo realizado (OMM, 2013). Se califica de la manera más rigurosa, como si todo hubiese sido un derroche, una malversación continua, un despilfarro constante. Incluso se señala como causa destacada de la actual crisis económica (Marsal & Vilanova, 2013). Eso no parece cabal. Se suele decir que han ayudado al *boom* de la construcción en general (Naredo, 2010). Es cierto que se han cometido errores puntuales, también se han tomado orientaciones equivocadas, o al menos discutibles (así lo anunciábamos en lo referente a la AVE, si bien con suma brevedad). Todo eso debe servir de ayuda cara al futuro. Un porvenir que deberá enfocarse desde otras perspectivas. Si de alguna manera se conviene que para algunos la construcción de infraestructuras ha sido un fin en sí mismo, ahora debería ser un medio para completar una realidad territorial que padece ciertos desajustes, algunos de ellos originados por enfoques desviados en determinadas infraestructuras.

Ante ese nuevo planteamiento interesa también considerar el beneficio alcanzado por numerosos intangibles favorables derivados del proceso inversor en infraestructuras. Unos son directos y otros indirectos, menos evidentes. Muchos creemos que tienen un lado predominante favorable, si bien no faltan los de signo contrario. Nos referimos, por ejemplo, entre los primeros, a la mayor integración y vertebración territorial de España (se ha conseguido una equidad de servicios de transportes más grande); en definitiva, todo ello ha supuesto un ejemplo práctico de solidaridad territorial. También eso ayuda a su apertura y permeabilidad hacia el exterior, mejorando su valorización geoestratégica

en escalas más amplias (Reig, 2007). De manera añadida, merced a ese auge constructor, se ha creado e impulsado una serie de grandes empresas destacadas en esas tareas que hoy desempeñan actividades de ámbito mundial (Torres, 2009). Hoy conforman un grupo de multinacionales que destacan por su dinamismo y actividadⁱⁱ. Suponen un apartado de los más sobresalientes y destacados de la economía española en el marco internacional (Dunning & Lundan, 2008). De manera directa crean riqueza y originan un efecto multiplicador de vasto alcance. No debe olvidarse, como aspectos desfavorables, los efectos negativos medioambientales que han producido (Sanz *et al.*, 2016). Unos transportes multiplicados consumen una proporción elevada de energía. El camino emprendido no puede continuar creciendo de manera indefinida. Conviene plantearse no aumentar los desplazamientos sustentados sólo en su mayor facilidad operativa. A título de ejemplo, se calcula que desde 1992 la distancia media diaria recorrida por una persona en España ha pasado de 28km a casi 50km. No tiene sentido seguir aumentándola de forma indefinida. Aproximar los lugares de producción a los de consumo reduciría los desplazamientos; eso sería positivo.

Por ello, la nueva política de infraestructuras deberá hacer frente a esos numerosos retos, con planteamientos y enfoques renovados. Entre los numerosos desafíos pendientes, se presume que uno destacado se refiere a la armonía de los intereses generales frente a los territoriales (Méndez, 2014). También, en su conjunto, la reducción de inversiones en este apartado conllevará debilidades en la recuperación económica, pues el conjunto del sistema productivo se ha sustentado con fuerza en él (Pareja-Eastway & Turmo, 2013). Enunciar la puesta en marcha de un nuevo sistema de producción resulta sencillo, no tanto ponerlo en práctica.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Albalate, D., & Bel, G. (2011). Cuando la economía no importa. Auge y esplendor de la alta velocidad en España [When the economy does not matter. Boom and splendor of high speed in Spain]. *Revista de Economía Aplicada*, 55(XIX), 171-190.
- Balmaseda, L. (2002). *La burbuja inmobiliaria* [The housing bubble]. Madrid: BBVA.
- Bel, G. (2011). *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado Radial: del Madrid sede cortesana a la capital total* [Spain, capital Paris. Origin and apotheosis of the Radial State: from the Madrid courtier seat to the total capital]. Barcelona: Destino.
- Bellet, C., & Alonso, P. (2016). Proyectos urbanos incompletos. Vacíos urbanos en la Zaragoza post-AVE [Incomplete urban projects: urban voids in post-high speed train Zaragoza]. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 70, 285-304. doi: 10.21138/bage.2172
- Betancor, O., & Llobet, G. (2015). *Contabilidad financiera y social de la Alta Velocidad en España* [Financial and social accounting of the High Speed in Spain]. Madrid: FEDEA.
- Biehl, D. (1991). The role of infrastructure in regional development. In R. W. Vickerman (Ed.), *Infrastructure and Regional Development* (pp. 9-35). London: Pion.
- Campos, J. L. (2008). *La burbuja inmobiliaria española* [The spanish housing bubble]. Barcelona: Marcial Pons.
- Cano, G. (1986). *Aproximaciones al Análisis Geográfico Regional* [Approaches to Regional Geographic Analysis]. Sevilla: Universidad de Sevilla.

- Cerban, M., & Ortí, M. (2015). *Infraestructuras portuarias. Análisis del sistema Portuario Español. Contexto Internacional y reformas propuestas* [Port infrastructures. Analysis of the Spanish port system. International context and proposed reforms]. Madrid: FEDEA.
- Chesnais, M. (1997). Le transport, élément d'une stratégie complexe [Transport, element of a complex strategy]. In *Les transports* (pp. 3-35). Paris: Armand Colin.
- De Rus, G. (2015a). Análisis coste-beneficio del tren de Alta Velocidad en España [Analysis cost-benefit of the High Speed train in Spain]. *Economía Aplicada*, 3, 27-48.
- De Rus, G. (2015b). *La política de infraestructuras en España. Una reforma pendiente* [Infraestructura policy in Spain. Pending reform]. Madrid: FEDEA.
- Dunning, J. H., & Lundan, S. M. (2008). *Multinational Enterprises and The Global Economy*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Feito, J. L. (2011). La competitividad de la economía española [The competitiveness of the Spanish economy]. In VV.AA. (Eds.), *Hacia una nueva política económica española. Diagnósticos, desafíos, estrategias* [Towards a new Spanish economic policy. Diagnostics, challenges, strategies] (pp. 119-147). Madrid: Alianza Editorial.
- Fernández, R. (2006). *El Tsunami urbanizador español y mundial* [The Spanish and global developer Tsunami]. Madrid: Virus Editorial.
- Flyvbjerg, B. M., Skamris, K., & Buhl, S. L. (2004). What Causes cost Overrun in Transport Infrastructure Projects?. *Transport Review*, 24(1), 3-18. doi: 10.1080/0144164032000080494a
- García, E. (1987). La política de obras y la política de transportes en España (Una sucinta visión histórica) [The policy of works and the policy of transports in Spain (A brief historical overview)]. *Situación*, 1, 35-46.
- García, J., & Más, M. (2004). *La vivienda y el sector de la construcción en España* [Housing and the construction sector in Spain]. Alicante: CAM.
- Gerondeau, Ch. (1996). *Les transports en Europe* [Transports in Europe]. Paris: EDS Editeur Paris.
- Graham, D. J. (2005). *Wider Economic Benefits of Transport Improvements: Link Between Agglomeration and Productivity*. Londres: Imperial College.
- Harvey, D. (2007). *Espacios del capital* [Spaces of capital]. Madrid: Akal.
- Izquierdo, R., & Menéndez, J. M^a. (1987). Transporte, economía nacional y desarrollo regional [Transport, national economy and regional development]. *Situación*, 1, 5-22.
- López L., & Rodríguez, E. (2010). *Fin de ciclo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)* [End of cycle. financialization, territory and society of proprietors in the long wave of hispanic capitalism (1959-2010)]. Madrid: Traficantes de sueños.
- Marsal, M^a. L., & Vilanova, J. M^a. (2013). Hegemonía y declive de un ciclo desarrollista ya destronado. Urbanismo y construcción en España, 1997-2007 [Hegemony and decline of an already deposed expansionist development cycle. Urban planning and construction in Spain between 1997 and 2007]. *Biblio3W*, XVIII, 1015. Retrieved from: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1015.htm>
- Medrano, C. (2013). *Aeropuertos en España. Un análisis crítico de su gestión* [Airports in Spain. A critical analysis of your management]. Madrid: Itaerea.
- Méndez, R. (2014). Crisis económica y reconfiguraciones territoriales [Economic crisis and territorial reconfigurations]. In J. M. A. Puebla, & J. L. S. Hernández (Coord.) *Geografía de la crisis económica en España* [Geography of the economic crisis in Spain] (pp. 17-38). Valencia: Universidad de Valencia.
- Merenne, E. (1995). *Géographie des transports* [Geography of transport]. Paris: Nathan.
- Merlin, P. (1991). *Géographie, économie et planification des transports* [Geography, economy and transport planning]. Paris: P.U.F.
- Ministerio de Fomento (2015). Anuario Estadístico 2015 [Statistical yearbook 2015]. Madrid: Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes. Retrieved from: <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/013B6EE3-871D-4118-8F74-1334BE86462A/143249/Anuario2015.pdf>
- Ministerio de Fomento (2013). *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024)* [Infrastructure, Transport and Housing Plan (2012-2024)]. Madrid: Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.
- Ministerio de Fomento (2004). *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, 2005-2020* [Strategic Plan for Infrastructure and Transport, 2005-2020]. Madrid: Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.

- MOPT (1993). *Plan Director de Infraestructuras (1993-2007)* [Director Plan of Infrastructures (1993-2007)]. Madrid: Secretaría General Técnica.
- Molino, del S. (2016). *La España vacía. Viaje por un país que nunca fue* [The empty Spain. Travel for a country that was never]. Madrid: Turner.
- Muñoz, A. (2013). *Todo lo que era sólido* [All that was solid]. Barcelona: Seix Barral.
- Naredo, J. M. (2010). El modelo inmobiliario español y sus consecuencias [The Spanish real estate model and its consequences]. *Boletín CF+S*, 44, *Tierra y Libertad*. Retrieved from: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n44/ajnar.html>
- OMM (Eds.) (2013). *Paisajes Devastados. Después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis* [Devastated Landscapes. After the real estate cycle: regional and urban impacts of the crisis]. Madrid: Traficantes de sueños.
- Pareja-Eastaway, M., & Turmo, J. (2013). La necesaria transformación del Modelo Productivo en España. El papel del territorio [The necessary transformation of the Productive Model in Spain. The Role of Territory]. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 59(3), 455-479.
- Pérez, J. (2013). Crisis económica y territorio: el impacto de la crisis sobre la desigualdad de rentas en las distintas regiones españolas [Economic crisis and territory: the impact of the crisis on income inequality in the different spanish regions]. *Papeles de Economía Española*, 135, 36-46.
- Puig, A. (2011). El modelo Productivo español en el periodo expansivo de 1997-2007. Insostenibilidad y ausencia de política de cambio [The spanish productive model in the expansive period of 1997-2007. Unsustainability and absence of exchange policy]. *Revista de Economía Crítica*, 12, 64-68.
- Quinet, E. (1992). *Infrastructures de transport et croissance* [Transportation Infrastructure and Growth]. Paris: Economica.
- Reig, E. (2007). *Competitividad, crecimiento y capitalización de las regiones españolas* [Competitiveness, growth and capitalization of Spanish regions]. Madrid: Fundación BBVA-IVIE.
- Salmon, K. (1995). *The modern Spanish Economy. Transformation and integration into Europe*. Londres, Pinter.
- Sanz, A., Vega, P., & Mateos, M. (2016). *Las cuentas ecológicas del transporte en España* [The ecological accounts of transport in Spain]. Madrid: Libros en Acción.
- Seguí, J. M^a., & Martínez, M^a. R. (2004). *Geografía de los transportes* [Geography of transport]. Palma de Mallorca: Universidad de las Islas Baleares.
- Segura, F. (2016). La política de grandes infraestructuras de transporte en el Estado español: un despilfarro inmorral [The policy of large transport infrastructures in the Spanish State: an immoral waste]. Retrieved from: www.fuhem.es/ecosocial/articulos.aspx?v
- Segura, F. (2013). Infraestructuras de transporte, impacto territorial y crisis [Transport infrastructures, territorial impact and crisis]. In Observatorio Metropolitano de Madrid (Eds.), *Paisajes Devastados. Después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis* [Devastated Landscapes. After the real estate cycle: regional and urban impacts of the crisis] (pp. 77-122). Madrid: Traficantes de sueños.
- Segura, F. (2012). *Infraestructuras de transporte y crisis. Grandes obras en tiempos de recortes sociales* [Transport and crisis infrastructures. Great works in times of social cuts]. Madrid: Libros de acción.
- Serrano, J. M^a. (2012a). Transporte de mercancías por ferrocarril en España; agotamiento de un modelo y su necesaria renovación. El difícil futuro [Railway shipping in Spain; exhaustion of a model and the need for renovation. The difficult future]. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 60, 203-226.
- Serrano, J. M^a. (2012b). Del arco al eje mediterráneo en España. Hacia la consolidación de un corredor de transportes [From the arc to the Mediterranean axis in Spain, towards the consolidation of a transportation corridor]. *Finisterra - Revista Portuguesa de Geografía*, XLVII(93), 85-107. doi: 10.18055/Finis1299
- Serrano, J. M^a. (2008). Erreichbarkeit der Städtischen Agglomerationen Spaniens im strassennetz. Modelle und Engpässe [Access to the urban agglomeration of Spain in the street network. Models and bottlenecks]. In F. Harder, & R. Schliephake (Eds.) *Verkehrsgeographische Fallstudien in Europa und seinen Regionen* [Traffic-related case studies in Europe and its regions] (pp. 33-48). Würzburger: Geographische Manuskripte.
- Serrano, J. M^a. (2007). Hacia una red mallada de vías rápidas de gran capacidad. El nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes

- [Towards a network of high-speed expressways. The new Strategic Infrastructure and Transport Plan]. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 43, 173-196.
- Serrano, J. M^a. (2000). El ferrocarril de Alta velocidad en España, evolución y perspectivas frente al tercer milenio [The High Speed Railway in Spain, evolution and prospects in the third millennium]. *Nimbus*, 5-6, 125-154.
- Serrano, J. M^a., & Calmés, R. (1998). *L'Espagne. Du sous-développement au développement* [Spain. From Underdevelopment to Development]. Paris: L'Harmattan.
- Serrano, J. M^a., García, R., & Gil, S. (2010). La política de transporte ferroviario en España. Los corredores de Alta Velocidad: sus potenciales y limitaciones [The politics of rail transport in Spain. The high-speed corridors: their potentials and limitations]. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIV(331), 20.
- Serrano, J. M^a., & García, R. (2015). Local low-traffic airports in Spain: problems and the necessary reorganisation of the Territorial network. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 67, 251-74.
- Taltavull, P. (2001). *Economía de la construcción* [Economy of the construction]. Madrid, Civitas.
- Tamames, R. (1964). *Estructura económica de España* [Economic structure of Spain]. Madrid: Sociedad de Estudios y Publicaciones.
- Thomson, J. M. (1976). *Teoría económica del transporte* [Economic Theory of Transport]. Madrid: Ed. Alianza Universidad.
- Torres, E. (2009). Las grandes empresas constructoras españolas. Crecimiento e internacionalización en la segunda mitad del siglo XX [The big Spanish construction companies. Growth and internationalization in the second half of the 20th century]. *Información Comercial Española*, 649, 113-127.
- Vergés, R. (2013). Crisis y stocks [Crisis and stocks]. *Observatorio inmobiliario y de la construcción*, 48, 52-59. Retrieved from: <http://www.Observatorioinmobiliario.es/Revista/n48>
- Vickermann, R., Spiekermann, K., & Wegener, M. (1999). Accessibility and Economic Development in Europe. *Regional Studies Association*, 33(1), 1-15.
- VV.AA. (2016). *Las inversiones en infraestructuras en España. Análisis y distribución territorial. Estudio de la última década (2006-2015)* [Investments in infrastructure in Spain. Analysis and territorial distribution. Study of the last decade (2006-2015)]. Barcelona: Convivencia Cívica Catalana.
- VV.AA. (2015). *Contribución de las infraestructuras al desarrollo económico y social de España* [Contribution of infrastructures to the economic and social development of Spain]. Madrid: ATKearney Consultor.
- VV.AA. (2013). *La inversión en infraestructuras públicas en España* [Investment in public infrastructures in Spain]. Madrid: CEOE.
- Wais, F. (1974). *Historia de los ferrocarriles en España* [History of the railways in Spain]. Madrid: Editora Nacional.

ⁱ Según ADIF, los pasajeros en 2015 fueron 33,42 millones http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/lineas_de_alta_velocidad.shtml

ⁱⁱ Sólo las principales firmas: ACS, Ferrovial, OHL, Acciona, FCC y Sacyr, acumulaban en 2015 más de 70 000 millones de euros en contratos externos; una cifra creciente que representa más del 87% del total de su cartera. Desde 1985 han participado en proyectos en los cinco continentes (más de 90 países), por una suma superior a los 250 000 millones de euros. Evaluar sus beneficios para la economía española, en sus diferentes apartados, es algo que no debe dejarse de lado.

‘UNEQUAL MOBILITIES’ IN THE LISBON METROPOLITAN AREA: DAILY TRAVEL CHOICES AND PRIVATE CAR USE

RENATO MIGUEL DO CARMO¹

SOFIA SANTOS²

DANIELA FERREIRA²

ABSTRACT – Mobilities have been looked at in increasingly greater depth over the last few decades, posing a growing set of theoretical and methodological problems for urban studies. One of the approaches being adopted in this field is the consideration of the relationship between social inequalities and various different mobility conditions. The present article seeks to demonstrate the extent to which mobility behaviours of residents of the Lisbon Metropolitan Area vary in accordance with a range of inequality variables, such as gender, education, social class, and age, thus generating clearly marked social profiles. Special attention is paid to car use. Statistical analysis of a questionnaire applied to 1,500 residents shows that regular car use is still relatively circumscribed to one social group, to which it offers the advantage of less time spent on daily travel, notwithstanding the increased costs. On the other hand, populations who regularly use public transport are at a disadvantage, spending more of their day travelling from one place to another.

Keywords: Social inequalities; mobilities; metropolitan space; transport; car use.

RESUMO – ‘MOBILIDADES DESIGUAIS’ NA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA: TRAJETOS QUOTIDIANOS E USOS DE TRANSPORTE PARTICULAR. O estudo sobre mobilidades tem vindo a aprofundar-se nas últimas décadas, colocando um conjunto crescente de novos problemas teóricos e metodológicos às ciências sociais. Uma das abordagens diz respeito à relação entre desigualdades sociais e diferentes condições de mobilidade. Este artigo pretende demonstrar em que medida os usos e os custos da mobilidade, entre os

Recebido: outubro 2016. Aceite: setembro 2017.

¹ Professor Auxiliar do Departamento de Sociologia do ISCTE-IUL e Investigador do Centro de Investigação e Estudos em Sociologia (CIES) do Instituto Universitário de Lisboa (IUL), Avenida das Forças Armadas 376, 1600-077 Lisboa, Portugal. E-mail: renato.carmo@iscte-iul.pt

² Investigadora do Centro de Investigação e Estudos em Sociologia (CIES) do Instituto Universitário de Lisboa (IUL), ISCTE, Lisboa, Portugal. E-mail: sofia.santos@iscte.pt; daniela.ferreira77@gmail.com

residentes da Área Metropolitana de Lisboa, variam em função de um conjunto de variáveis de desigualdade – como é o caso do género, da escolaridade, da classe social, da idade – de forma a gerar perfis sociais bem vinculados. Dos vários usos abordados dar-se-á especial relevo à utilização do automóvel. A análise estatística efetuada, a partir de um questionário aplicado a 1500 inquiridos, conclui que o uso regular do automóvel continua a ser relativamente circunscrito a um grupo social, propiciando menor consumo de tempo nas deslocações diárias, apesar de implicar mais custos. Em contrapartida, verifica-se uma desvantagem das populações que usam regularmente os transportes públicos, gastando mais tempo do seu dia em deslocações.

Palavras-chave: Desigualdades sociais; mobilidades; espaço metropolitano; transportes; automóvel.

RÉSUMÉ – DES «MOBILITÉS INÉGALES» DANS LA RÉGION DE LISBONNE: PARCOURS JOURNALIERS ET CHOIX D'UN TRANSPORT PRIVÉ. Les études sur la mobilité ont été approfondies au cours des dernières décennies, en posant ainsi aux sciences sociales de nombreux problèmes théoriques et méthodologiques nouveaux. Un de ces thèmes est celui du rapport entre les inégalités sociales et les divers types de mobilité. On a cherché à démontrer en quelle mesure les habitudes et les coûts de transport concernant les habitants de l'Aire Métropolitaine de Lisbonne, diffèrent en fonction d'un ensemble de variables – le genre, la scolarisation, la classe sociale, l'âge – définissant des profils sociaux nettement différenciés. On a insisté sur l'usage des voitures individuelles. L'analyse statistique, basée sur un questionnaire appliqué à 1500 personnes, permet de conclure que l'usage habituel d'une voiture personnelle continue à être circonscrit à un certain groupe social, lui permettant de perdre moins de temps dans les parcours journaliers, mais au prix d'un coût plus élevé. En effet, ceux qui utilisent régulièrement les transports en commun perdent davantage de temps dans leur parcours.

Mots clés: Inégalités sociales; mobilité; espace métropolitain; transport; voiture.

I. INTRODUCTION

When we analyse the ways in which cities evolve – specifically in Portugal in this case – we find close relationships between the development of transport systems, changes in mobility patterns, and the expansion of the urban fabric (Salgueiro, 2001; Costa, 2007). The size of the Lisbon Metropolitan Area (AML) within the context of a small country like Portugal, and its social and spatial heterogeneity, mean it is a privileged place in which to analyse these dynamics. The AML's gradual evolution was underpinned by progress in public transport, with cross-river links, the electric tram, the train and large terminals driving urban growth (Vieira, 1982; Salgueiro, 2001). However, since the 1990s the development of communication routes and road infrastructures and the increase in car use have been the main factors behind the appearance of new hubs and the expansion of urban sprawl, in an ever more polycentric and fragmented configuration (INE, 2003; Costa, 2007; Pereira & Silva, 2008; Salgueiro, 2001).

The urban expansion the AML has experienced over the last thirty years has contributed to a deep territorial differentiation, which is in turn overlapped by different types of social inequality. These associated phenomena have additional impacts on the way mobilities are generated within the context of a metropolitan territory with growing sociodemographic heterogeneity. Having said this, it is possible to identify metropolitan mobility patterns constructed on the basis of the differentiated use of means of travel and transport, distinct uses of time, and the financial costs they imply.

This article seeks, firstly, to show the extent to which mobility patterns and uses vary in accordance with a range of socioeconomic and sociodemographic variables, such as gender, education, social class, and also age. Secondly, our goal is to determine the extent to which car use is defined by a relationship with social inequalities, considering the variables mentioned. In a context in which private transport use in the AML has continually increased over the last twenty years, we can see that regular car use is still relatively limited to a certain social groups (INE, 2003; Santos, 2016). Our idea is not to push the idea that private transport is better and more suitable than other forms, or that every social group should have access to this type of transport under the same conditions. On the contrary, we consider that increasing private car use as a means of transport is not only unsustainable, but also a factor that favours social inequalities. What we are seeking to show is the extent to which there is a relationship between the rise in the use of private transport in the AML context and the deepening of social inequalities between its residents. To do so, we will characterise the relationship between mobilities and social inequalities by analysing the results of a survey-based questionnaire applied to 1,500 AML residents.

The article is divided into five parts. The first provides a framework by relating inputs from the inequality analyses and studies on how the right to the city is increasingly dependent on the right to mobility. The second characterises the AML socio-demographically. The third defines the methodology and criteria used to define the survey sample. The fourth presents a descriptive analysis of the data from the survey on spatial mobility practices in accordance with a set of social inequality variables. The fifth offers a multivariate analysis, using a logistic regression model based on the dependent variable *private car use*.

II. LITERATURE REVIEW: SPACE, MOBILITIES AND INEQUALITIES

Since the 1970s, authors inspired to Marxist theory have been actively pursuing the discussion about the capitalist system and the reproduction of social inequalities in the production of space (Harvey, 1973; Lefebvre, 1974; Castells, 1977). The work of some other authors after them (Fainstein, 2009; Soja, 2010) has deepened the notion of the right to the city, arguing in favour of processes that are more inclusive and socially and spatially fairer (Tonkiss, 2005).

The study of social inequalities is backed up by a vast body of sociological theory, which is in turn allied with a broad panoply of empirical material, particularly on a statistical level. In this respect it is important to note authors such as Goran Therborn (2006), Richard Wilkinson and Kate Pickett (2009), among others, who propose a multidimensional interpretation of the various phenomena linked to inequality, which should be studied on the basis of the relationship between different variables (Carmo, Rio & Medgyesi, 2018). Recent analyses have placed particular emphasis on the spatial reproduction of income inequalities (Souche, Mercier, & Ovtracht, 2015; Santos, 2016).

On the other hand, the study of mobilities has gradually been consolidated over the last few decades. Some authors see it as a new paradigm that poses new theoretical and methodological challenges for the social sciences (Urry, 2000; Kaufmann, Bergman, & Joye, 2004; Sheller & Urry, 2006; Cresswell, 2006; Canzler, Kaufmann, & Kesselring, 2008; Carmo & Simões, 2009). Few topics have been as widely studied in the social scientific field as the (re)production of inequalities and the distribution of economic and social resources, but the latter's relationship with geographic mobility has not been adequately addressed (Kaufmann *et al.*, 2004; Ohnmacht, Maksim, & Bergman, 2009).

At the same time, space and mobility also seem to be relatively ignored in studies on social inequalities (Manderscheid, 2009; Soja, 2010). In reality, the social domain is still not very developed in transport policies, taking second place above all to the economic, and more recently, environmental domains (Martens, 2006; Preston, 2009). Most public authorities do not incorporate fairness considerations into their transport policy, but rather simply add a few singular instruments targeted at special needs of specific groups (Martens, 2006; Beirão, 2007; Vieira, Moura & Viegas, 2007).

The analysis of the relationship between social inequalities and the population's mobility conditions begins with the recognition that an individual's ability to move around and to move other individuals, objects or information constitutes a stratifying force (Manderscheid, 2009; Ascher, 2010; Motte-Baumvol, Bonin, Nassi, & Belton-Chevallier, 2016). This line of thought leads on to the development of the study of the relationship between mobility and social inequality dynamics (Kaufmann *et al.*, 2004; Cass, Shove, & Urry, 2005; Camarero & Oliva, 2008). Camarero and Oliva postulated the working hypothesis that urban dispersion processes, sociotechnical organisation, the growing use of the car, and the "postfordisation" of time and space, have resulted "in a mobility model that promotes new forms of exclusion and social risk and creates an environment that forces different social groups to design private, unequal strategies" (Camarero & Oliva, 2008, p. 345).

In fact, when mobility began to be studied from the social scientific viewpoint, car driving received a lot of attention due to the generalisation of the use of private transport and its effects, namely on the deepening of inequalities and in terms of the symbolic dominance and status associated with car use (Urry, 2005; Sheller, 2005; Featherstone, 2005).

From the late XIX century, the automobility system (Sheller & Urry, 2000; Featherstone, Thrift & Urry, 2005) enabled, at first, an unprecedented level of freedom,

flexibility and range in the possibility of travel. Nonetheless, the urban sprawl that followed determines that places of residence, work, school or leisure are increasingly further apart from each other. Consequently, automobilty can constitute a system which forces people to intense mobility generating cities where the ownership and use of car in everyday life is mandatory (Urry, 2005). This has been a major concern of environmental policies. The political movements associated with ecological concerns were responsible for adding decreased car use to the traditional efficiency and economic development indicators as an imperative element of transport and mobility policies (Martens, 2006).

In general terms, Sheller (2008) says there are various forces which place constraints on mobility: the particular individual's physical capacities; temporal or spatial constraints linked to particular places; social obligations; and conditioning factors of a mental or attitude-related nature (cultural skills and frameworks that make a person disposed to be mobile). Church, Frost, and Sullivan (2000) consider different types of processes that influence an individual's ability to access activities: the spatiotemporal organisation of the household and interaction with friends and relatives (time/space budget management); the transport system, its costs, extent and network service patterns, and the conditions it offers in terms of personal security and public space; and the spatiotemporal organisation of the activities that people need to gain access to.

Other lines of study are also developing around the relationship between transport and poverty, and within urban poverty, the focus on mobility restrictions related with gender, nationality or ethnicity, or homelessness (Church *et al.*, 2000; Hine & Grieco, 2003; Fol, Dupuy, & Coutard, 2007; Jaffe, Klaufus, & Colombijn, 2012; Jackson, 2012; Oliveira, 2014; Elias, Benjamin, & Shifan, 2015). Church *et al.* note certain limitations to these approaches. They tend to emphasise a particular dimension of the problem, such as age, for example, and to neglect other factors. They do not adequately take account of these groups' heterogeneity in material or activity pattern terms, or the multidimensionality of the reasons that put them at a disadvantage – all factors that affect their relationship with the transport system. In turn, whatever approach is adopted, one must always broaden the field of observation to the city or regional level, rather than limiting it to microscale projects targeted at groups that are specifically identified as marginalised (Hine & Grieco, 2003; Preston, 2009). Manderscheid (2009) notes that some of the studies focused on sociodemographic groups are based on rational choice models that prove insufficient to an understanding of the interconnection between social inequalities, spatial infrastructures and mobility patterns, to the extent that they fail to adequately theorise the link between socio-spatial structures and individual and collective practices (Cachado *et al.*, 2017).

Following this bibliographical review, we will now seek to explore a socio-spatial perspective on mobility, considering that the socioeconomic variables (gender, economic conditions, professional situation, age...) interact with the characteristics of a territory to produce differentiated mobility practices.

III. SOCIODEMOGRAPHIC CHARACTERISATION OF THE LISBON METROPOLITAN AREA

The city of Lisbon forms part of a vast metropolitan territory with more than 2.5 million residents, with an identifiably significant territorial and social fragmentation and complex observable combinations of contiguous and socially polarised spacesⁱ. As the study by Salgueiro (2001) shows, the history of the city of Lisbon and its metropolitan area has evolved around spaces where elites and more disadvantaged groups occupy zones that are close to one another but segmented. The outcome is a fragmented city. The truth is that the extensive suburbanisation of wide areas by the more advantaged socioeconomic strata which took place in the USA, for example, has not happened in Portugal or most other European countries (Grant, 2013). In the Lisbon region suburbanisation has taken place in two ways: a) the construction of large housing areas or complexes (property developments), usually by large companies; b) the marginal construction of houses on unapproved plots by smaller businesses or private individuals (Salgueiro, 2005). There are dualities in these territories, where we can find unapproved developments and even quasi-slum-like neighbourhoods on the one hand, and gated communities on the other. In some municipal areas the size of the unofficial neighbourhoods has conditioned both certain investments and the shape of the urban area itself.

Particularly in Portugal, the major demographic movements towards the larger urban centres that took place in the 1960s and 70s were accompanied by a very disorganised spatial land use, with the appearance on a large scale of unapproved housing and the building of low-cost neighbourhoods on the outskirts of cities and in their suburbs (Salgueiro, 2001). The 1990s saw processes of metropolitan expansion that entailed greater urban qualification and a suburbanisation of rural areas (INE, 2004). Simultaneously, people with more resources and dependent on car use looked for homes that offered better conditions in the suburbs (Hall, 2005). More available land means that homes can be roomier, yet also cheaper because land prices outside the city are lower than they are in Lisbon. This logic generally implies a population profile in which people are looking for better quality of life far from the hubbub of the city, along with privacy, green spaces and more parking (Salgueiro, 2005). The Portuguese population responded to opportunities provided by policies that favoured car use (Salgueiro, 2001; Pereira & Silva, 2008; Nunes, 2011; Padeiro, 2012), by preferring investments in improved roads and the urbanisation of spaces that were inadequately served by public transport – questions that are not always clearly stated in the relevant policy documents. A strictly technicist viewpoint of Portuguese planning as supposedly neutral (Cardoso & Breda-Vázquez, 2007) has played a part in this change in the urban model. Specifically in the transport sector, there is a lack of clear statements of the rulemaking and policy guidelines applicable to the planning process (Viegas, 2003).

Alongside these suburbanisation processes, city centres are under sociodemographic imbalances and Lisbon has been no exception to this rule (Pacione, 2009). This is partly due to the departure of some of the population – above all the younger elements – from

the centre, with the elderly remaining. Such movements in turn have economic consequences for city centres – again, not just in Lisbon – where the decline of retail outlets and services is a reality. However, more recently there has been a renewal of the centre of Lisbon, with variations in the population of different parts of the Lisbon municipality, and in particular that of some central parishes, which are to some extent reversing the loss of previous decades (Santos, 2016; INE, 2014). Also, in the AML there is still a major differential in the population's level of qualification. In fact, the AML includes council areas with a higher percentage of people with higher education, such as Lisbon, Oeiras and Cascais, as well as high levels of inequality. Lower levels of qualification can also be found in both rural and more urbanised territories, with links to an ageing population and the persistence of pockets of urban poverty in parts of the AML.

A decade of growth – the 1990s – was followed by a contraction, which itself began to reverse from 2004/2005 onwards, above all in the AML. The latter then grew, despite the fact that the Lisbon Council Area first lost population and has now stagnated since the turn of the century. This recovering trend was then abruptly halted, beginning in 2010. Despite this demographic evolution, the Lisbon municipality retains its unparalleled centrality, while other parts of the AML are marked by dispersed, rural settlements. Among other things, these factors influence the means people use to commute and the time they take to do so. The economic/financial crisis and the cuts in public investment and welfare benefits are worsening the living conditions of the AML's population, as can be seen from the high rates of unemployment and emigration (INE, 2014).

IV. MATERIALS AND METHODS

As part of the project entitled “Localways – Ways of local sustainability: mobility, social capital and inequality”, a questionnaire-based survey was applied to a sample of the resident population of the AML. Its main goal was to gauge the multiple forms of social inequality, mobility practices, daily routines and forms of civic participation among the population. To this end we constructed a questionnaire script that addressed a broad range of dimensions we wanted to survey.

Given the large size of the statistical universe, it was necessary to establish a representative sample: 1,500 AML residents aged 18 years or more, covering a total of 75 parishes. The latter's distribution was based on a territorial typology that was created in the meantime (Santos, 2016).

This typology for the AML was derived from a principal component analysis (PCA), in which we found four dimensions that constitute the key elements for a socio-territorial differentiation of the AML and explain 78.5% of the variance. We then carried out a cluster analysis using the PCA scores and based on the dimensions identified above. This led to the formation of four clusters and thence to four territorial profiles: *Massified sub/urban*; *Qualified urban*; *Rural and recent or poorer suburban*; *Old urban and urban under renewal*. There follows a brief description of each of the profiles that comprise the typology (fig. 1).

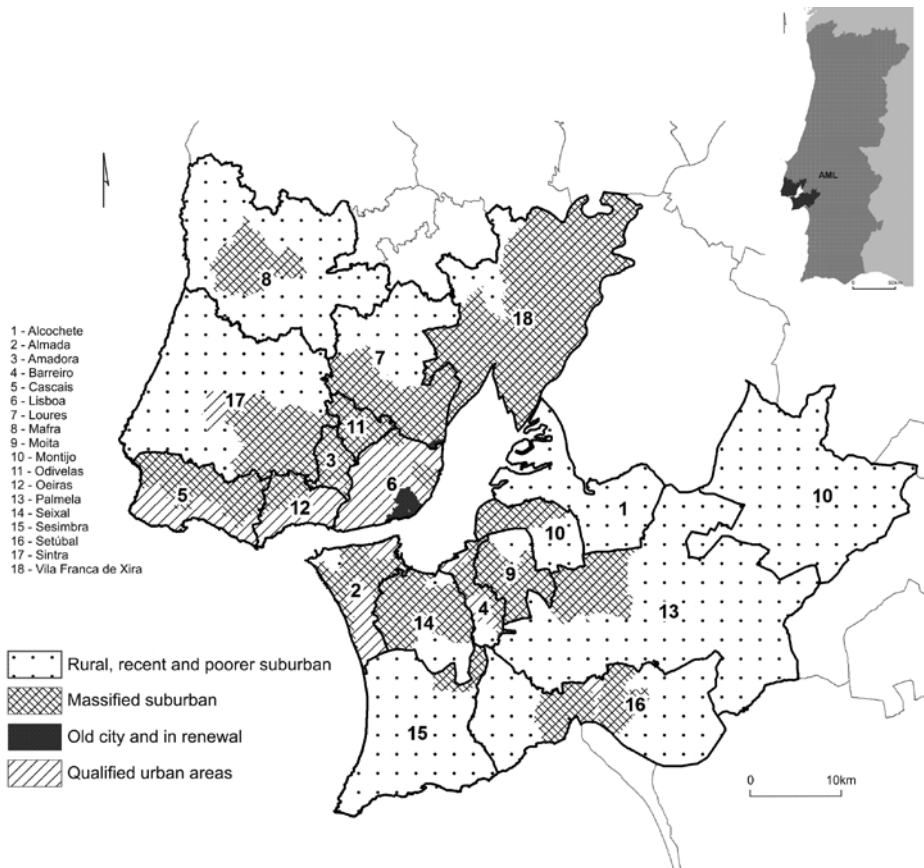


Fig. 1 – Socio-territorial typology for the Lisbon Metropolitan Area.

Fig. 1 – Tipologia socioterritorial na Área Metropolitana de Lisboa.

- a) *Massified sub/urban* is composed of 78 urban and suburban parishes (58% of the AML population). Despite the fact that these parishes are negatively related with qualification, they are also defined by a negative association with depopulation and disqualification, presenting a more neutral behaviour with regard to both ageing and consolidation and renewal.
- b) *Qualified urban* comprises 48 urban parishes (28% of the population resident in the AML), which are positively associated with qualification and negatively with depopulation and disqualification. The Lisbon Council Area is a major presence here, but so are some parishes in Cascais, Oeiras and Almada, along with the central parishes of some of the other council areas.
- c) *Rural and recent or poorer suburban* (59 parishes, but only 11% of the AML's resident population), defined by a much lower degree of settlement than the other groups, as well as by the disqualification of both population and housing. This

group also presents a negative relationship with urban ageing and urban consolidation and a more neutral behaviour in terms of renewal, thereby suggesting a certain dynamism. It thus includes *rural* parishes, some of a more peripheral type and others that are the administrative centres of their council areas.

- d) *Old urban and under renewal*, with 26 *old urban* parishes. This profile displays the greatest transformation: defined by an association with ageing and urban consolidation, it also represents a territory which, while disqualified, is in a process of renewal. Only 4% of the AML's population live here, in an area that predominantly constitutes Lisbon's historic centre.

The sample was stratified on the basis of this typology and organised using the following selected quotas (sampling error 2.5%): age, education, gender, and professional situation. This means that all the quotas were used in accordance with their representativeness in each classified territory in the AML (table I). A proportional number of parishes were randomly selected from within each profile. The survey was applied using the random route method: in each selected parish, we identified "starting points" (homes) from which to begin the routes that led to the selection of each home.

In order to statistically analyse the survey data, we will first take a descriptive uni and bivariate approach. We will then present a multivariate analysis using a binary logistic regression, from which we will create a model to explain the behaviour of the dependent variable *uses private transport*.

V. GENERAL RESULTS: UNEQUAL MEANS OF TRAVEL, TIME USES AND COSTS

This section presents a descriptive interpretation of what we consider to be the most important data regarding the means, uses and costs involved in AML residents' habitual travel. The goal of this initial analysis is to characterise the variables that are most closely correlated with this type of mobility practice, and thus identify the most obvious and greatest inequalities. We then analyse the use of private transport, by constructing a statistical logistic regression model. As we will see, it is in relation to this type of use that the largest disparities in a whole range of variables are to be found.

Globally, the data purposely refer to all forms of travel, be they for work, study, leisure or shopping. Our perspective on mobility recognises that the majority of the studies and policies in this area have focused too much on transport-planning for commuting. To this end, although the importance of the purpose of the travel is taken into account, we present the results globally.

Our analysis of the survey results begins with the respondents' daily means of travel: 28% walk, 33% use collective transport, and 39% use the car. It may be surprising how relatively balanced these figures are, but the most publicised data from Statistics Portugal only refer to the population who are employed or studying. The factor that seems to

influence people's choice of daily means of travel appears to be precisely the individual's work situation. Even then, the association value is low, as shows figure 2 ($\chi^2(8) = 160,000$; $p < 0.001$; Cramer's $V = 0.237$).

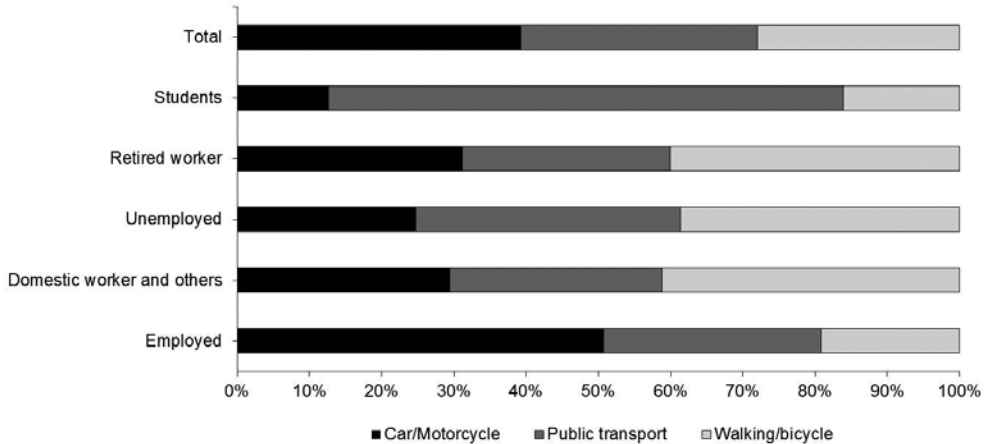


Fig. 2 – Main means of travel, within the AML.

Fig. 2 – Principais meios de deslocação dentro da AML.

Source: Localways Survey (2014)

The employed population is the one that most uses the car, whose generalisation in the last twenty years has probably been the most noteworthy aspect in the evolution of the mobility behaviours of the Portuguese population. Even so, a comparison of 2011 data from Statistics Portugal with the more recent (2014) results from the Localways survey suggests that even the employed population appears to have reduced its car use in the AML (table I). This trend is probably linked to the recent context, marked as it has been by unemployment and impoverishment.

Table I – Variation in transport use between 2011 and 2014.

Quadro I – Variação do uso de transporte entre 2011 e 2014.

		Car/Motorcycle	Public transport	Walking/Bicycle
Employed	2014 (Localways)	50.7%	30.1%	19.2%
	2011 (INE)	59.3%	28.6%	10.1%

Source: Localways Survey (2014); INE (2011)

The data confirm that it is in the more peripheral territories that the car is used most, where there is lower availability of public transport (table II) ($\chi^2(6) = 86,043$; $p < 0.001$; Cramer's $V = 0.170$). We also identified an association with gender: 33% of women used the car as their main means of travel, compared to 48% of men. The gender gap in mobility has been long identified though it continues to be neglected by policy-making (INE, 2003; Queirós & Costa, 2012; Santos, 2017)

Focusing on the spatial perspective, the questionnaire underlines and complements the 2011 Census data. The reduction in car use in the areas classified as *qualified urban* seems to have been accompanied by an increase in the use of public transport. We know that in these areas the public transport service is more effective, and that the population's higher socioprofessional status tends to contribute most to their choice of the car. Particularly during an economic crisis, these are spaces that are better equipped to deal with hard times. In areas where public transport is in shorter supply, like rural and peripheral zones, and where the population is less qualified and more affected by unemployment, a reduction in car use is accompanied by an increase in walking.

Table II – Employed and student population, by means of travel (%).

Quadro II – População empregada e estudante, por meio de deslocação (%).

	Car		Public transport		Walking	
	2011*	2014	2011*	2014	2011*	2014
Massified sub\urban	52.8	45.9	30.7	34.0	16.5	20.1
Qualified urban areas	58.4	45.9	26.9	39.0	14.7	15.2
Rural, recent and poorer suburban	70.5	65.0	18.2	15.3	11.3	19.7
Old city and under renewal	36.7	20.0	37.4	53.3	25.9	26.7

Source: Localways Survey (2014); INE (2011)

When we interpret the reasons for choosing specific means of travel, we cannot ignore the characteristics of the means itself (fig. 3) ($\chi^2(10) = 708,821$; $p < 0,001$; Cramer's $V = 0.482$). Whereas people who use the car do so primarily because of the speed and comfort it offers, collective transport users resort to this means due to its price or the lack of an alternative. Walking is chosen not only for its lower cost in price terms, but also because of the short distances involved, which make it possible to do without the other means of transport.

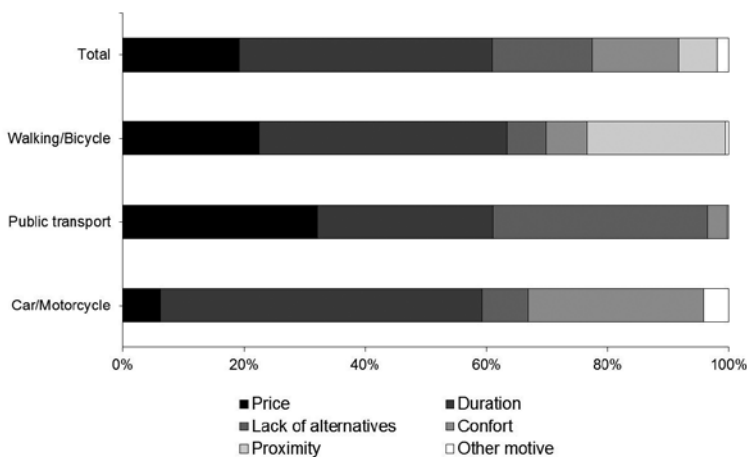


Fig. 3 – Reason for choice of means of travel (%).

Fig. 3 – Razões de escolha de transporte, por meio de deslocação (%).

Source: Localways Survey (2014)

Interpretation of the *time travelled* variable is particularly important, given the constraints it imposes on the organisation of people's daily lives. We observed that over 30% of the people who travel spent 30 minutes or less of their day doing so, thereby revealing the significance of non-workers. At the other end of the scale, 20% lost more than 1h30m of their day moving around. Professional situation influences average time spent, above all in that it also affects the choice of means of travel (table III).

Table III – Total time spent on daily travel, by professional situation.

Quadro III – Tempo total dispendido em deslocações diárias, por situação profissional.

Employment status	Mean	Standard deviation
Student	82.3	55.7
Employed	65.0	46.2
Unemployed	63.6	44.1
Domestic worker	46.4	23.5
Retired worker	40.5	38.1
Total	60.5	46.3

p<0.001

Source: Localways Survey (2014)

It is thus the more elderly – the group which concentrates the highest percentage of pensioners, and which in Portugal also coincides with the population with the least schooling – who spend the least time travelling. This is the group that walks most and is least obliged to travel. Walking is primarily used for short distances, which take less time. Collective forms of transport penalise their users by imposing a significant increase in time taken.

Residential and work locations are associated with the breadth of available transport options, which can either mitigate or accentuate existing inequalities, and also form part of them. We observed that central urban locations – above all Lisbon itself – appear to be the only ones where the use of public transport does not necessarily entail a significant increase in journey times. The more rural and peripheral areas are less well served by public transport, but intensive car use and the higher proportions of the population who live and work in the same council area mean this does not lead to more time spent travelling. In turn, it is in the massified urban and suburban areas that we find the greatest inequality in terms of the match between more frequent use of public transport and a larger amount of time spent travelling (fig. 4) ($\chi^2(6) = 443,347$; $p < 0.001$; Cramer's $V = 0.414$).

We can see how the cost of travelling varies enormously with the means of travel. The majority of people who move around by public transport manage to do so for 50 euros/month or less. On the contrary, almost 80% of people who use the car spend more than that. Even so, there is a noteworthy proportion of people who spend more than 100 euros/month on travel, despite using collective forms of transport.

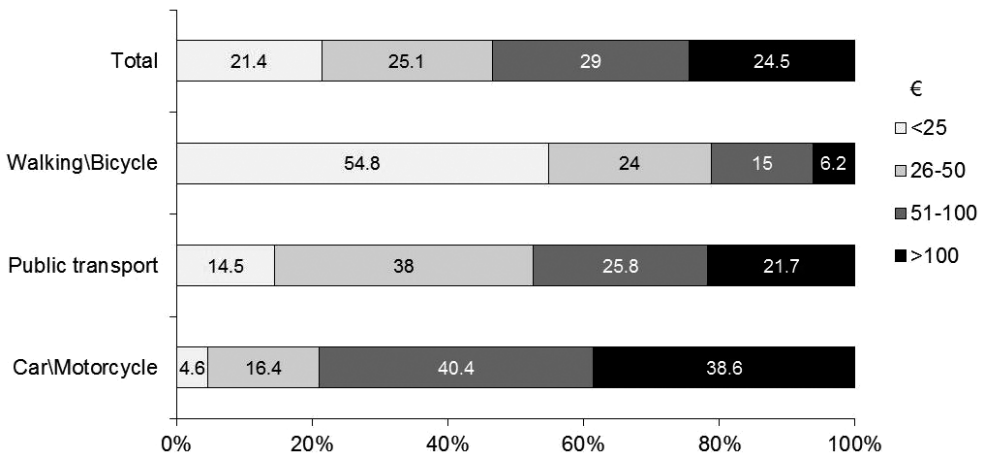


Fig. 4 – Average monthly expenditure (euros) on transport per household (%).

Fig. 4 – Gastos mensais médios em transportes por família (%).

Source: Localways Survey (2014)

Continuing our analysis of resources and skills, we find that almost 60% of respondents hold a driver’s licence, but that around 30% don’t have a car, while 50% have one, and 18% have two or more. There is a strong relationship with gender: it is above all women who do not have a driver’s licence. However, this association decreases when we look at the younger generations. Gender is particularly decisive when we address the importance of family mobility management. At this level 17% of respondents said they had dependents whose mobility was not autonomous. Within this group, whereas 70% of the women said they were the main or only person responsible for the travel of their dependents, only 30% of the men said the same thing ($\chi^2(5) = 55,584; p < 0,001; \text{Cramer's } V = 0.489$).

The situation of less well qualified working women is especially worrying. In Portugal, it is still the case that women in general spend significantly more time than men doing housework (Perista, 2002; Barroso, 2013). The survey also shows that despite making greater use of public transport – which takes up more time – it is primarily women who are responsible for children’s mobility. One of the effects suggested by the questionnaires is that women tend to work closer to home, and are thus subject to more time and space constraints in their daily lives. The current context of an economic crisis is worsening this situation. The problems of unemployment and impoverishment are compounded by public disinvestment, especially in public transport services, with rising prices and reductions in the service provided.

VI. LOGISTIC REGRESSION MODEL: INEQUALITIES IN THE USE OF THE CAR

Car use stands out in both public policies and the practices of the population in general and of employed persons in particular. We therefore looked for variables that would

explain why people resort to it. Much has been suggested by the analysis we have already described: the interplay between social and spatial dynamics contributes to the decision to choose or condition car use. We reinforced these interpretations with a logistic regression exercise in which we selected variables associated with these dynamics in order to identify their relative weight in people's choice of the car. To some extent we can thus establish the hierarchical relationships between the variables, at least in terms of their preponderance in explaining car use. Logistic regression was a particularly suitable tool for this, given that our analysis had already ascertained that these variables do not behave in a way which linearly accompanies the use of the car.

As such, in this final section we will now present a statistical logistic regression model designed to measure which independent variables condition *car use* (the dependent variable) most. Predictor (independent) variables can be qualitative and/or quantitative. A logistic regression enables us to measure the probability that something will happen in accordance with the influence exerted by the variables chosen as independent (Pallant, 2011; Field, 2013).

For this model we selected a set of independent variables with a view to determining whether or not they contribute to the increase in car use. The main purpose of this technique was thus to identify the variables which do the most to raise the probability that people will use a car in the Lisbon Metropolitan Area. The dependent variable – in this case, a binary one – was therefore *car use*, with 1 representing everyone who uses cars, and 0 everyone else. After the descriptive statistical analysis presented in the previous section, it is the aim of the regression model to produce an analytical condensation of the most relevant variables which are considered as predictors of *car use*. For this purpose we transformed most of the used indicators into binary variablesⁱⁱ. We selected sociodemographic, housing-related, and territorial predictor variables. These three groups match the three blocks which were input in the regression model in that order.

The first block is made up of the following variables: male gender, employed population, capacity to pay 415 eurosⁱⁱⁱ in extra expenses without resorting to loans, responsibility (of the respondent) for travel by dependents, and also a social position within the more advantaged social categories (composed of employers, executives, professionals and managers). This block also contains the quantitative variable *education*.^{iv}

For the second block we selected three variables. Out of the home occupancy statuses, we selected respondents with their own home. Based on a list of ten different pieces of equipment installed in the home, we selected respondents who possessed less than five (which represent less than half from a list of ten pieces of equipment),^v and turned this variable into a binary one. Finally, we used the total number of problems^{vi} in the home as the quantitative variable.

For the third block we used a category from the territorial typology: respondents living in rural or recent or disqualified suburban areas. We also used the public transport evaluation index: individuals were asked to evaluate public transport in the light of the following criteria: geographic coverage; frequency; timetable; speed/time; articulation with other means of transport; price; comfort. This evaluation went from 0 (Awful) to 6 (Excellent).

In order to construct the index we calculated the average for the various criteria and aggregated the scores as follows: 0 (Awful) to 2 (Insufficient) – negative; 3 (Sufficient) – reasonable; 4 (Good) – positive; 5 and 6 (Very good and Excellent) – very positive.

The first comment suggested by an analysis of this model is that it is statistically significant,^{vii} and that it explains 31% (Nagelkerke 0.310) of the variation.^{viii} The model can calculate the probability that a car will be used by combining observed values for a set of predictor variables for that use. In predictive terms, this set can be interpreted as follows: the regression coefficient (logged odds) for car use increases by 0.847 for people with the capacity to pay for extra expenditure, and decreases by -1.104 for those who have less than five pieces of equipment in their home, and so on (table IV).

Table IV – Predictor variables for car use (logistic regression model).

Quadro IV – Variáveis predictoras para o uso do automóvel (modelo de regressão logística).

Independent variables	Logged odds	Logged odds	Logged odds	Logged odds	Logged odds	
Block 1						
Businessmen, senior executives and managers	0.525	**	0.371	*	0.364	*
Male	0.538	***	0.503	***	0.517	***
Responsible for the travel of dependents	0.817	***	0.862	***	0.899	***
Educational level	0.412	***	0.435	***	0.477	***
Workers	0.761	***	0.766	***	0.834	***
Payment of extra expenditure without resorting to loans	0.847	***	0.498	**	0.568	***
Block x2 = 204,776						
Model x2 = 281,204						
Nagelkerke R Square	0.207					
Block 2						
Own home			0.938	***	0.875	***
Home conditions – less than 5 assets			-1.104	***	-1.172	***
Total number of problems identified in the household			-0.139	*	-0.144	*
Block x2 = 76,428						
Model x2 = 280,812						
Nagelkerke R Square	0.276					
Block 3						
Rural, recent and poorer suburban					0.961	***
Public transport evaluation index					-0.275	***
Block x2 = 39,341						
Model x2 = 320,545						
Nagelkerke R Square	0.310					

*p <0.05; **p <0.01; ***p <0.001

Within block 1 (sociodemographic variables), we can see that in addition to the variable *capacity to pay extra expenses*, another factor that contributed to increased car use was when respondents were responsible for their dependents' travel (logged odds 0.817).

It is important to note that this block is the one with the greatest weight in the model's explanatory capacity, accounting for 20.7% out of the total 31%. This confirms the preponderance of income when it comes to explaining car use. Quite apart from anything else, there is a resource-based limitation that can prevent people from using cars.

With regard to block 2, housing-related variables, we find that while the respondents with less than five pieces of equipment contribute -1.104 to a reduction in car use probability, people with their own home raise the probability by 0.938. A person's living conditions, which are associated with income, combine with the territory where they live: it is in the poorer and more excluded places that populations are least able to resort to the car. At the same time we can suggest that the only people who can live in places that impose car dependence are those with the ability to resort to the car, and this is related with the second part of this block. The metropolitan expansion generated by the highway urbanism that took place in the second phase of suburbanisation occurred alongside a greater ease of access to mortgage loans and thus the ability to buy one's own home (Nunes, 2011). This means that it is in these more recently occupied areas, where home ownership is greater in relative terms, that the public transport service offers the worst conditions and the car is more widely used – a conclusion that is further strengthened by our interpretation of the last block.

In the latter, which is characterised by variables of a territorial nature, we find that the territorial typology *rural, recent or poorer suburban* contributed 0.961 to increased car use. As for the public transport evaluation index, the better the assessment, the more it contributes to lower car use. It therefore possesses a regression coefficient of -0.275.

When we analyse the final model we find that when some variables are input into other blocks, they lose importance as predictors of car use. Having said this, they are still significant, as is the case with more advantaged social classes, male gender and type of home occupancy, and the reduction in coefficient is not notable.

The predictor variables that stand out most with regard to an increased probability of car use include sociodemographic ones, such as professional situation – employed, and the need to move dependents around; but also characteristics of a respondent's housing and socio-territorial situations, such as being a homeowner or living in areas that are characteristic of the territorial typology *rural, recent or poorer suburban*. Thus, we are talking about people who lead an active life and who possess some degree of housing stability, thus managing to have their own home in a more peripheral territory.

These data show that although the economic crisis has caused something of a reduction, the increase in private car use essentially has occurred in certain relatively advantaged groups. The truth is that there is now a larger gap between them and the more vulnerable populations, whose dependence on public transport is not only enormous, but also especially problematic in more peripheral areas, where the offer of public transport is both less and limited. This situation is unsustainable in terms of an effective mobility policy. The answer must include greater investment in means and networks of public transport, instead of continuing to primarily favour the private car – a policy that ends up privileging the more advantaged social groups.

VII. CONCLUSIONS

The generalisation of car use, made possible or even promoted by the urban policies of the last few decades, is founded on deep-rooted systemic and cumulative inequalities. In the last twenty years the AML's expansion has been constructed on the basis of an increase in the use of the car, and thus on a freer but also more individualised form of urban mobility. The urban consolidation process continues to go hand-in-hand with a greater use of public transport and a reduction in the time taken by commuting. The professional qualification of the population in some of these areas contradicts this trend and tends to lead to private mobility. The mobility possibilities of the social groups that are most dependent on public transport are more constrained, but these groups are simultaneously the ones that engage in more sustainable and collective ways of living in the city.

Urban centres in general, and Lisbon in particular, tend to offer the most vulnerable social groups better territorial resources, be it in the shape of a more developed public transport system, or because they reduce the need for mobility by concentrating job opportunities, services and various kinds of facilities. However, the official statistics only refer to the employed and student population, and a number of territories in the AML are facing the challenge posed by the mobility needs of a large contingent of people who are older and often conditioned by lower levels of physical and financial capacity to access transport, be it public or private.

We sought to lift this veil of invisibility shrouding social inequalities in the mobility field, which are particularly evident in the information from the Localways project questionnaire. The inequalities derived from mobility issues are reflected in greater restrictions on the most vulnerable social groups in terms of their access to participation in the metropolitan space. This is especially true of the unemployed, working women with fewer qualifications, and the elderly population. Founded as they are on practices that are identifiable in terms of the means people use to travel, the distances they cover and the time it takes them to do so, mobilities contribute to more or less difficult daily life experiences that have marked effects on these groups.

It is therefore possible to make a useful contribution by providing information that is otherwise either not collected – the case of the mobility of elderly and unemployed persons, for example – or simply not analysed, as in the case of employed women. These groups, which are already more vulnerable, are also excluded from the planning process itself. Mobility is an important element in the overall picture, and its territorial nature can either worsen, or on the contrary help improve, an already unequal situation. This is the level at which mobility and spatial planning policies must play a more decisive role, recognising and opposing the unequal effects of the recent decades in which the use of the car has been favoured. Thus, this makes the need to implement policies that strengthen public transport (diversifying networks and connections) urgent, enabling greater equality in access to the means of available transportation, and in turn reducing society's dependence on the use of the automobile.

The analysis we have described in this article sought to define different mobility patterns, using a set of variables whose interaction with one another influences the means of

transport people use. We can clearly see that the possibility of using a car usually means spending less time on daily travel, but also implies more costs. To put it another way, private car use is rewarding for certain more advantaged social groups, not only because it means spending less time travelling, but also because it is more comfortable, for example. However, this situation is unsustainable in both social and environmental terms. This is why there is a fundamental need to reverse the tendency of the last few decades and invest in a policy of generalising public transport, in such a way that the private car gradually becomes a complementary means of organising daily mobility, and in the long-term stops playing the dominant role in the intense mobility/transport flows that currently criss-cross the AML.

ACKNOWLEDGMENTS

This work was supported by the Portuguese Fundação para a Ciência e a Tecnologia (PTDC/ATP-EUR/5023/2012).

An individual doctoral thesis funded by the FCT (reference SFRH/BD/71997/2010) was developed in articulation with the LOCALWAYS project. This thesis was conducted by Sofia Santos and supervised by the IR of this project, Renato Miguel do Carmo. It was finished in the end of 2015.

REFERENCES

- Ascher, F. (2010). *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos* [New Principles of Urbanism followed by New Urban Commitments]. Lisbon: Livros Horizonte.
- Barroso, M. (2013). *Qualidade de vida profissional em contextos organizacionais no Norte e Sul da Europa* [Quality of professional life in organizational contexts in Northern and Southern Europe]. Lisboa: PhD Thesis, Instituto Universitário de Lisboa.
- Beirão, G., & Cabral, J. (2007). Understanding attitudes towards public transport and private car: a qualitative study. *Transport Policy*, 14, 478-489.
- Cachado, R. A., Carmo, R. M., Ferreira, D., & Santos, S. (2017). Usos e meios de transporte na Área Metropolitana de Lisboa: uma abordagem qualitativa da mobilidade [Uses and means of transport in the Lisbon Metropolitan Area: a qualitative approach to mobility]. *Análise Social*, 223(LII), 392-415.
- Camarero, L., & Oliva, J. (2008). Exploring the social face of urban mobility: daily mobility as part of the social structure in Spain. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32, 344-362.
- Canzler, W., V. Kaufmann, & Kesselring, S. (Ed.) (2008). *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*. Aldershot: Ashgate.
- Cardoso, R., & Breda-Vázquez, I. (2007). Social Justice as a guide to Planning Theory and Practice: Analysing the Portuguese Planning System. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(2), 384-400.
- Carmo, R. M., Rio, C., & Medgyesi, M. (Eds.) (2017). *Reducing Inequalities: a Challenge for the European Union?* London: Palgrave Macmillan.
- Carmo, R., & Simões, J. (Org.) (2009). *A Produção das Mobilidades. Redes, Espacialidades e Trajectos* [The Production of Mobility. Networks, Spatialities and Trajectories]. Lisbon: Imprensa de Ciências Sociais.
- Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 53(3), 539-555.
- Castells, M. (1977). *The Urban Question. A Marxist Approach*. London: Edward Arnold.
- Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000). Transport and Social Exclusion in London. *Transport Policy*, 7, 195-205.
- Costa, N. (2007). *Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas. O caso da Área Metropolitana de Lisboa* [Mobility and Transportation in Urban Areas. The case of the Lisbon Metropolitan Area]. PhD Thesis, Universidade de Lisboa. Lisboa: Universidade de Lisboa.

- Cresswell, T. (2006). *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.
- Elias, W., Benjamin, J. & Shifan, Y. (2015). Gender differences in activity and travel behavior in the Arab world. *Transport Policy*, 44, 19-27.
- Fainstein, S. (2009). Spatial Justice and Planning [electronic version]. *Spatial Justice 01*. Retrieved from: <http://www.jssj.org/wp-content/uploads/2012/12/JSSJ1-5en1.pdf>
- Featherstone, M. (2005). Introduction. In M. Featherstone, N. Thrift, & J. Urry (Eds.), *Automobilities* (pp. 1-24). London: Sage Publications.
- Field, A. (2013). *Discovering Statistics using IBM SPSS Statistics*. 4th edition. London: Sage.
- Fol, S., Dupuy, G., & Coutard, O. (2007). Transport policy and the car divide in the UK, the US and France: beyond the environmental debate. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(4), 802-18.
- Grant, J. (2013). Suburbs in transition. *Planning Theory & Practice*, 14(3), 391-415.
- Hall, T. (2006). *Urban Geography*. New York: Routledge.
- Harvey, D. (1973). *Social Justice and the City*. Oxford: Blackwell.
- Hine, J., & Grieco, M. (2003). Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport. *Transport Policy*, 10, 200-306.
- Instituto Nacional de Estatística (INE). (2003). *Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: área metropolitana de Lisboa e área metropolitana do Porto: 1991/2001* [Commuting movements and organization of the metropolitan territory: metropolitan area of Lisbon and metropolitan area of Porto: 1991/2001]. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.
- Instituto Nacional de Estatística (INE). (2004). *Tipologia socioeconómica das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto – 2001* [Socioeconomic Typology of the Metropolitan Areas of Lisbon and Porto – 2001]. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.
- Instituto Nacional de Estatística (INE). (2014). *Tipologia socioeconómica das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto – 2011* [Socioeconomic Typology of the Metropolitan Areas of Lisbon and Porto – 2011]. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.
- Jackson, E. (2012). Fixed in mobility: young homeless people and the city. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36(4): 725-41.
- Jaffe, R., Klaufus, C. & Colombijn, F. (2012). Mobilities and mobilizations of the urban poor. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36(4), 643-54.
- Kaufmann, V., Bergman, M. & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756.
- Lefebvre, H. (1974). *La Production de l'Espace* [The Production of Space]. Paris: Anthropos.
- Manderscheid, K. (2009). Unequal Mobilities. In T. Ohnmacht, H. Maksim, & M. Bergman (Eds.) *Mobilities and inequality* (pp. 27-50). Cornwall: Ashgate.
- Martens, K. (2006). Basing Transport Planning on Principles of Social Justice. *Berkeley Planning Journal*, 19, 1-17.
- Motte-Baumvol, B., Bonin, O., Nassi, C., & Belton-Chevallier, L. (2016). Barriers and (im)mobility in Rio de Janeiro. *Urban Studies*, 53(14), 2956-2972.
- Nunes, J. (2011). *Florestas de Cimento Armado. Os Grandes Conjuntos Residenciais e a Constituição da Metrópole de Lisboa (1955-2005)* [Armed Cement Forests. The Great Residential Suites and the Constitution of the Metropolis of Lisbon (1955-2005)]. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Oliveira, C. (2014). Still driven – Mobility patterns and gender roles in Portugal. *CIES e-Working Paper*, n.º 185/2014. Lisboa: Centro de Investigação e Estudos de Sociologia, Instituto Universitário de Lisboa (CIES-IUL).
- Ohnmacht, T., Maksim, H., & Bergman, M. (Eds.) (2009). *Mobilities and inequality*. Cornwall: Ashgate.
- Pacione, M. (2009). *Urban Geography: a global perspective*. London: Routledge.
- Padeiro, M. (2012). Conciliar os transportes e o ordenamento urbano: avanços recentes e aplicabilidade em áreas metropolitanas portuguesas [Reconciling transport and urban planning: recent advances and applicability in Portuguese metropolitan áreas]. *Cidades, Comunidades e Territórios*, 25, 1-20.
- Pallant, J. (2011). *SPSS Survival Manual, a step by step guide to data analysis using SPSS*. 4th edition. Australia: Allen & Unwin.
- Pereira, M., & Silva, F. N. (2008). Modelos de Ordenamento em confronto na área metropolitana de Lisboa: cidade alargada ou recentragem metropolitana? [Comparative Planning Models in the metropolitan area of Lisbon: enlarged city or metropolitan refurbishment?]. *Cadernos Metrópole*, 20, 107-123.

- Perista, H. (2002). Género e trabalho não pago: os tempos das mulheres e os tempos dos homens [Gender and Unpaid Work: Women's Times and Men's Times]. *Análise Social*, XXXVII(163), 447-474.
- Preston, J. (2009). Epilogue: Transport policy and social exclusion – Some reflections. *Transport Policy*, 16, 140-142.
- Queirós, M., & Costa, N. M. (2012). Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal. *Dialogue and Universalism*, 3(1), 47-69.
- Salgueiro, T. (2005). Transformação urbana [Urban Transformation]. In T. Salgueiro, & J. Ferrão (Eds.), *Geografia de Portugal: Sociedade, Paisagem e Cidades* [Geography of Portugal: Society, Landscape and Cities], (pp. 244-258). Lisboa: Círculo de Leitores.
- Salgueiro, T. (2001). *Lisboa, Periferia e Centralidades* [Lisbon, Periphery and Centralities]. Oeiras: Celta Editora.
- Santos, S. (2017). Mobility and Spatial Planning in Lisbon Metropolitan Area. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, V(104), 57-72.
- Santos, S. (2016). Who are you calling sub/urban? Socio-spatial inequality and mobility in the Lisbon Metropolitan Area. *Portuguese Journal of Social Science*, 15(3), 387-407.
- Souche, S., Mercier, A., & Ovtracht, N. (2015). The impacts of urban pricing on social and spatial inequalities: The case study of Lyon (France). *Urban Studies*, 53(2), 373-399.
- Sheller M. (2008). Mobility, Freedom and Public Space. In S. Bergmann, & T. Sager (Eds.), *The ethics of mobility. Rethinking place, exclusion, freedom and environment* (pp. 25-38). Aldershot: Ashgate.
- Sheller, M. (2005). Automotive Emotions. Feeling the car. In M. Featherstone, N. Thrift, & J. Urry (Eds.), *Automobilities* (pp. 221-242). London: Sage Publications.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
- Soja, E. (2010). *Seeking spatial justice*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Tonkiss, F. (2005). *Space, the city and social theory. Social relations and urban forms*. Cambridge: Polity Press.
- Therborn, G. (Ed.) (2006). *Inequalities of the World. New Theoretical Frameworks, Multiple Empirical Approaches*. London: Verso.
- Urry, J. (2005). The 'system' of automobility. In M. Featherstone, N. Thrift, & J. Urry (Eds.), *Automobilities* (pp. 25-39). London: Sage Publications.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.
- Viegas, J. M. (2004). Desafios da Mobilidade Urbana em Lisboa: As Respostas Possíveis para uma Cidade Competitiva e Sustentável [Challenges of Urban Mobility in Lisbon: The Possible Responses for a Competitive and Sustainable City]. *Sociedade e Território – Revista de Estudos Urbanos e Regionais*, 37/38, 90-95.
- Viegas, J. M. (2003). Estratégias Urbanísticas e Governabilidade [Urban Strategies and Governance]. In N. Portas, A. Domingues, & J. Cabral (Eds.), *Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades* [Urban Policies: Trends, Strategies and Opportunities] (pp. 260-273). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Vieira, A. (1982). *Os Transportes Públicos de Lisboa entre 1830 e 1910* [The Public Transport of Lisbon between 1830 and 1910]. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- Vieira J., Moura, F., & Viegas, J. (2007). Transport policy and environmental impacts: the importance of instrumentality in policy integration. *Transport Policy*, 14, 421-732.
- Data source: Instituto Nacional de Estatística – INE, 2001 and 2011 Censuses.

ⁱ All dichotomous variables coded 1 – Yes, and 0 – Other responses.

ⁱⁱ This amount is basically equal to the poverty threshold in Portugal.

ⁱⁱⁱ The variable *education* was recoded with a 3-point scale: 1 – up to year 9; 2 – complete secondary; 3 – higher education.

^{iv} Landline; mobile phone; television; computer; cable or other paid TV; internet; dishwasher; washing machine; air conditioning; domestic services.

^v Leaking ceiling or water-damaged walls, windows, or floor; lack of exposure to natural light on sunny days; noise inside the house coming from the vicinity or public space (car traffic, stores, factories, airplanes, etc.); pollution, dirt, bad smell, or other traffic- or industry-related environmental problems; difficulty in keeping the house properly warmed.

^{vi} Omnibus Tests of Model Coefficients $p < 0.001$.

^{vii} The model correctly classified 75.4% of the respondents and we encountered no multicollinearity problems with the variables (VIF < 5 and Tolerance > 0.2).

AGEING 'HERE' OR 'THERE'?

SPATIO-TEMPORALITIES IN OLDER LABOUR MIGRANTS' RETURN ASPIRATIONS FROM THE AZORES

DORA SAMPAIO¹

ABSTRACT – In this article, I seek to unpack the multiple spatio-temporalities in older migrants' ideas about return, shedding light on the complex set of motivations and imaginaries that precede return migration. The paper springs from a space-time approach based on the assertion that return aspirations are continuously shaped and negotiated both in and out of place. The discussion is framed around 36 in-depth life narrative interviews with later-life labour migrants living in the Azores, and a seven-month period of ethnographic fieldwork. The role of spatial dimensions such as the place of settlement and the country of origin, and temporal features such as age, length of stay in the host country or stage of life at the time of migration, is discussed in detail. The paper identifies a 'family-work matrix' and a 'home-host country dialectic' as central forces shaping migrants' thoughts and possibilities of return. The multi-stranded, time-fluid, space-induced, context-dependent nature of (return) migration decisions is highlighted and it is shown that an apparent satisfactory social integration in the destination country does not, by itself, prevent migrants' desire to return.

Keywords: Return aspirations; spatio-temporalities; older labour migrants; Azores.

RESUMO – UM LUGAR PARA ENVELHECER? ESPAÇO-TEMPORALIDADES E ASPIRAÇÕES DE RETORNO ENTRE IMIGRANTES LABORAIS NOS AÇORES. Neste artigo exploram-se as múltiplas espaço-temporalidades presentes nas considerações de retorno dos imigrantes laborais, lançando-se luz sobre o complexo conjunto de motivações e imaginários que precedem a migração de retorno. O artigo, alicerçado numa abordagem espaço-temporal, parte da premissa de que o desejo de retorno é permanentemente moldado e negociado no (e fora do) lugar. A análise e discussão têm por base 36 entrevistas de histórias de vida com imigrantes laborais a residir nos Açores e um período de sete meses de trabalho de cariz etnográfico no arquipélago. Dimensões espaciais tais como o país de origem

Recebido: setembro 2016. Aceite: março 2017.

¹ Doctoral Researcher, Department of Geography and Sussex Centre for Migration Research, University of Sussex, Falmer, Brighton BN1 9SJ, Brighton, United Kingdom. Collaborative Researcher, Centro de Estudos Geográficos, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa, R. Branca Edmée Marques, 1600-276 Lisboa, Portugal. E-mail: D.Sampaio@sussex.ac.uk

e destino, e dimensões temporais tais como idade, período de residência no país de destino, ou fase de vida aquando da migração são discutidas em detalhe. O artigo identifica duas dimensões-chave no processo de ponderação das possibilidades de retorno – uma ‘matriz família-trabalho’ e uma ‘dialética origem-destino’. Enfatiza-se a natureza fluída das decisões inerentes ao processo migratório, nomeadamente o retorno, salientando-se também o facto destas tomadas de decisão serem fortemente condicionadas pelo espaço, contexto e lugar. O artigo revela ainda que uma integração aparentemente satisfatória do ponto de vista social no país de acolhimento não reduz, por si só, o desejo de retorno ao país de origem.

Palavras-chave: Aspirações de retorno; espaço-temporalidades; imigrantes laborais em idade avançada; Açores.

RÉSUMÉ – OÙ VIEILLIR ? LES ASPECTS SPATIAUX ET TEMPORELS DU DÉSIR DE RETOUR AU PAYS DES TRAVAILLEURS ÉMIGRÉS VIVANT AUX AÇORES. On étudie dans cet article les multiples aspects spatiaux et temporels, et le complexe de causes, concrètes ou imaginaires, qui conditionnent le retour au pays. D’un point de vue spatio-temporel, il semble que ce désir de retour soit en constante évolution. L’analyse est basée sur 36 entrevues traitant d’histoires de vie de travailleurs émigrés résidant aux Açores et sur 7 mois d’études ethnographiques de terrain. On a pris en considération et discuté en détail des dimensions spatiales, comme les pays d’origine et de séjour, et des dimensions temporelles, comme l’âge, le temps de résidence et les phases de vie. On a distingué deux notions relatives à la possibilité du retour, une «matrice famille-travail» et une «dialectique origine-destination». On insiste sur le caractère fluide des décisions relatives au phénomène migratoire et surtout sur le retour au pays. Une intégration sociale apparemment bonne dans le pays d’accueil ne réduit pas, par elle-même, le désir de retour au pays d’origine.

Mots clés: Aspiration au retour; temporalités spatiales; travailleurs migrants d’âge avancé; Açores.

I. INTRODUCTION

Return intentions are important for two main reasons: first, return aspirations provide a necessary, even if incomplete, element for planning and action; and second, more importantly, return intentions represent a general stance towards the migration experience which shapes attitudes and behaviours other than the return itself. This is the case with integration into the receiving society, place attachment, or the maintenance of links with the home country (Carling & Pettersen, 2014). Concepts such as the ‘myth of return’ (Anwar, 1979), the ‘ideology of return’ (Brettell, 1979), or the ‘mirage of return’ (Guarnizo, 1997) convey the complex link between aspirations and realisations of return. While most empirical studies tend to focus on actual return migration behaviour, offering a limited glimpse into the role of space and time in the return considerations (Gmelch, 1992; Guarnizo, 1997), this paper draws attention to the spatio-temporalities in older migrants’ return aspirations, shedding light on the complex set of motivations, thoughts, plans and imaginaries that precede return migration.

Four key analytical dimensions emerge from the analysis: family, economic-occupational status, health, and place attachment. The role of spatial dimensions such as the place of settlement and the country of origin, and temporal dimensions such as age, length of stay in the host country or stage of life at the time of migration, is examined in detail. The paper springs from, and is informed by, concepts such as Hägerstrand's time-geography (1985), May and Thrift's timespace (2001) and Schwanen and Kwan's space-time geographies (2012). Building upon this conceptual framework, I discuss and problematise the role of space and time in the wider (return) migration debate. From a life-course perspective, the traditional assumption that middle-aged and older adults hold a strong desire to return home is put into a more nuanced perspective (Cerese, 1974). In a context of political and economic uncertainty and socio-cultural transformation in most migrant-receiving countries, migrants' feelings of belonging, household negotiations, and plans of return gain enhanced relevance (De Haas, Fokkema, & Fihri, 2015; Bolognani & Erdal, 2016). Looking at the case of Portugal and its most remote autonomous region, the Azores, assumes particular relevance in the present economic context.

The analysis is based on 36 in-depth life narrative interviews with later-life migrants residing in the Azores, and a seven-month period of ethnographic fieldwork encompassing also a subsequent return to the field. A set of particularly insightful narratives are explored in detail throughout the paper. In a context of resurgence of storytelling in human geography (Riley & Harvey, 2007; Cameron, 2012), using in-depth life narrative interviews allows the bringing together and making sense of not only the individual factors shaping return aspirations, but also other complex intra-family dynamics and economic factors inherent to the return decision-making process. In using a life narrative approach, I also seek to address De Haas and Fokkema's (2011) concern about the need to better understand how initial motives and strategies change over the lifespan.

The paper is structured as follows. First, a critical review of the role of space and time within integration, transnationalism, and return debates is provided. Next, an overview of the Azorean migration context and data and methods used is given. This is followed by a comparative discussion of migrants' return narratives as space-time shaped ideas. The paper concludes by summarising the main findings, highlighting the various forces moulding migrants' return aspirations and the multiple spatio-temporalities in anticipating return.

II. FROM ASPIRATIONS TO REALISATIONS: PLACING SPACE AND TIME WITHIN THE INTEGRATION, TRANSNATIONALISM AND RETURN DEBATES

Whereas return migration has been receiving increasing academic attention in recent years (King, 2000; Cassarino, 2004), less has been written about the factors that influence migrants' intentions and decisions to return (Waldorf, 1995). In particular, with the exception of recent works from Erdal and Ezzati (2015), and Jeffrey and Murison (2011), both

looking specifically at the temporal dimension in anticipating return, very little attention has been granted to the role played by space (and time) in migrants' ideas about return.

Theories on migrant integration, particularly those following a more assimilationist line, tend to suggest that the longer migrants stay in the host country, the more integrated and settled they become, and the less prone they are to return (Castles & Miller, 2009; Senyurekli & Menjivar, 2012). Also, if migrants are given access to social rights in the destination country, they are likely to remain for longer periods of time. Several empirical studies support this logic (Waldorf, 1995; Haug, 2008). A second strand of theory attempts to bring together both spatial domains – the home and host countries – within a return migration framework, the New Economics of Labour Migration (NELM). In this case, migrants have full interest in maximising their integration in the host country in order to increase their income and sustain a proper living for their families back home. Negotiations within the household assume then a major role. This does not, however, translate into a desire for permanent settlement; rather, migrants are frequently seen as 'target savers' often holding a future plan of return (De Haas & Fokkema, 2011).

More recently though, and of special relevance to this study, the two aforementioned theories have been challenged by studies on transnationalism (Ahlburg & Brown, 1998; Levitt, 1998). The strengthening of transnational ties and links between the 'home' and 'host' countries has led to the formation of multiple place attachments and mixed emotional belongings (Silvano, 2015). This seems to be, for instance, the case for the Portuguese in Germany. Despite their strong attachment and belonging to Portugal, visible in frequent remittances and local investments, their plans of return tend to be permanently postponed for a 'few more "little" years' (Klimt, 1989; 2000, p. 261). This is what Lubkemann (2005) has described as 'narratives of intended return'. A transnational perspective has shown evidence that integration into the receiving society and the maintenance of transnational ties with the home country are not always conflictual; rather, they can be complementary (Portes, Guarnizo, & Landolt, 2003; Erdal & Oeppen, 2013). And yet, even in a transnational age, other studies have shown that permanent return is still the ambition of most migrants (Hunter, 2011; Sinatti, 2011). It is therefore crucial to go beyond traditional approaches opposing integration and transnationalism, and recognise that return aspirations are multi-stranded, time-fluid, space-induced, and context-dependent. Return is thus a multifaceted phenomenon that encompasses a multiplicity of individual, family and structure-related motivations shaped by both spatial and temporal dimensions (Constant & Massey, 2002; De Bree, Davids & De Haas, 2010; De Haas & Fokkema, 2010).

In the complex interplay of migrants' place attachments, feelings of liminality, and multiple possibilities of return, space plays a crucial role. As initially urged by Torsten Hägerstrand (1985), and later emphasised in works such as those of May and Thrift (2001), Massey (2005), or Schwanen and Kwan (2012), migrants (as well as non-migrants) face multiple – internal and external – constraints to their mobility endeavours. Particularly relevant to the discussion ahead, are the physical (or bodily) constrictions brought by and reinforced by age (the capability constraints mentioned by Hägerstrand), coupling constraints, related to the desire to move closer to family or acquaintances, and authority constraints, concerning

structural limitations imposed by outside forces such as immigration bodies. In a world that feels increasingly 'compressed', and where connectedness reaches its highest point (Harvey, 1990; Massey, 2005), spatio-temporal differentiations and inequalities (and associated mobility aspirations) have been subject to little discussion (Schwanen & Kwan, 2012). The ability to move across space depends on both biographical and socially embedded features and only a combined study of both can lead to a deeper understanding of the motives, experiences and outcomes of return aspirations. Differences across space, between the country of settlement and country of origin, can mould (and even dictate) a potential desire to return 'home'. Thus far, however, the discussion of spatialities in return migration often feeds into larger thematic discussions, rarely playing a central role itself (Plane & Jurjevich, 2009; Carling & Pettersen, 2014).

Space is not a stand-alone player though, as return aspirations are anything but static. As Johnson-Hanks (2005) argues in her study on Cameroon, life events and decisions are often not fully rational or logical since they are also contingent upon changing aspirations and judicious opportunism. Although the temporal dimension is key to understanding the migration process as a whole and, more specifically, return imaginaries, there are few studies that highlight temporal dimensions such as age or the life-cycle as core research topics (Plane & Jurjevich, 2009; Erdal & Ezzati, 2015). Erdal and Ezzati (2015), for instance, stress the importance of time as a transversal dimension that cuts across gender, class, religion, and national and ethnic boundaries, also underlining the fact that migration theories rarely incorporate the temporal dimension into the analysis. In short: age, length of stay in the receiving country and individual life-cycle stages significantly shape migrants' highly subjective constructions of 'home' and 'homeland', and their desires, attitudes and imaginaries of return. As shown by Dustmann, Bentolila, & Faini (1996), the desire to return increases with the age of entry in the host country, but tends then to decrease with the migrants' length of stay. As regards the life cycle, retirement frequently acts as a key temporal juncture for re-thinking a potential return (King, 2000; Hunter, 2011). As an alternative to permanent return, migrants often opt for swaying between countries of origin and settlement, moving across transnational social fields, and engaging in forms of pendulum migration which reflect their shared loyalties and ways of overcoming tensions within the household (De Haas & Fokkema, 2010; Zontini, 2015). Family – with men more prone to return than women and children – tends to play a central role in these 'timespaced' negotiations and dilemmas. Alternatively, there may also be a wish for 'integrated ageing'; the desire to stay put and grow older in the host country (Attias-Donfut, Teissier, & Wolff, 2005).

III. FROM A PLATFORM OF EMIGRATION TO A PLACE OF IMMIGRATION: LABOUR MIGRATION IN THE AZORES

A nine-island Portuguese archipelago in the North Atlantic, geographically remote and traditionally sharing weak social ties with mainland Portugal, the Azores has thus far received little research attention. Historically a place of emigration, the islands have

experienced strong outflows, mainly to North America, from as early as the nineteenth century. Following a latest major wave of emigration which peaked in the late 1950s, Azorean emigration has gradually decelerated since the mid-1970s (Williams & Fonseca, 1999; Rocha, Medeiros, & Ferreira, 2011), giving way to the arrival of a growing and increasingly diverse group of immigrants. While the first immigrants in the archipelago arrived in the mid-70s and early 80s, following the Portuguese decolonisation process, since the late 90s the number of foreign residents in the Azores has steadily increased (AIPA, 2011; Rocha *et al.*, 2011). This change in regional mobility patterns cannot be dissociated from broader, country-level socio-economic and political transformations such as accession to the European Union in 1986 and subsequent economic enhancement characterised by a boom of major construction projects and flourishing job opportunities.

Labour migrants in the Azores generally share the same characteristics as those in mainland Portugal in terms of countries of origin, motivations and professional incorporation into the labour market. The immigrants in the archipelago are largely concentrated in four main islands – São Miguel, Terceira, Faial and Pico. Migrants from the Portuguese former colonies in Africa were the first to arrive, followed by Eastern Europeans and Brazilians. Brazilians are currently the most numerous nationality of labour migrants in the archipelago. Cape Verdeans, traditionally the second largest group of labour migrants on the islands, are now the third, after the Chinese (Sefstat, 2008-2015). Similar to mainland Portugal, there are more male immigrants than females, although the latter have been increasing. Men work mostly in construction, fisheries and, in the specific case of the Chinese, in small self-owned businesses such as shops or restaurantsⁱ, while women tend to be employed in hotels, restaurants and personal services. More recently, the economic crisis in Portugal and in its autonomous regions, felt vigorously in the construction sector, led to a drop in the number of migrants arriving in the Azores. The number of migrants living in the archipelago between 2008 and 2014 has remained more or less constant, from a total of 3,513 migrants in 2008 to 3,536 individuals in 2014, with a slight decline in 2015 (3,361 individuals) (Sefstat, 2008-2015). There is a general tendency for migrants to settle and stay in the region for significant periods of time (Rocha *et al.*, 2011). In this, mixed marriages and family formation in the Azores are important factors to take into account, as shown by Mendes (2015) for the case of the Brazilian, Cape Verdean and Ukrainian communities in São Miguel island.

In a context of economic gloominess on the islands, migrants' aspirations, whether to stay, engage in onward migration, or return 'home', have gained increased relevance. This research also represents a useful update to the most comprehensive study on immigration in the Azores conducted by Rocha *et al.* (2011), which is based on surveys from 2004 and 2008, therefore leaving out the period of economic recession that significantly affected the islands since 2008. Understanding migrants' ideas about future mobility patterns represents additional evidence for planning and policies at the local, regional and national level.

IV. DATA AND METHODS

The analysis is based on 36 in-depth life narrative interviews with later-life labour migrants residing in the Azores and a seven-month period of ethnographic fieldworkⁱⁱ.

Data collection was carried out between June and December 2014; for this period, I was based in São Miguel island while also extensively travelling between the other islands. Follow-up interviews with a selected number of participants whose narratives were particularly rich thematically were conducted in January 2016. During this period not only did I re-interview some of my research participants and re-visit my main field sites, but I also engaged in a broader experience of return myself, what O'Reilly (2012) refers to as 'ethnographic returning'.

Defining older age is probably one of the greatest endeavours in the study of ageing and later-life (Rowles, 1986). Following a period of reflection and deliberation, a minimum threshold of 50 years old was set for the interviews. An admittedly arbitrary cut-off, this is however grounded on the central assumption that later-life is an increasingly diverse stage of life, and thus it was important to account for migrants' different experiences of age and ageing and contemplate a relational understanding of age (Biggs & Daatland, 2004; Hopkins & Pain, 2007). Other studies of ageing migrants have adopted similar age thresholds (Casado-Díaz *et al.*, 2004; Lulle & King, 2016).

The interviews took place in the migrants' homes or other convenient sites such as local associations or close-by public spaces. The participants were recruited through a combination of methods – my own prior networks and contacts, local institutions and associations, and snowballing – in order to develop and maximise the diversity of the sample collected. Given the in-depth nature of my interviews, I tended to adopt a free-flowing approach – naturally dependent on the participant's type of narrative – also keeping a list of questions and themes I wanted to cover throughout the interview. Stemming from a revival of stories and storytelling in human geography and, more broadly, a 'cultural turn' in social sciences, life narratives have gained renewed interest in recent decades, proving to be a core methodological tool able to successfully unpack the individually-experienced, socially and historically wrought, migration biographies and trajectories (Riley & Harvey, 2007; Cameron, 2012).

The interviews were transcribed and analysed following an inductive and dialectic process between research questions, the narrative texts and supporting theories. The primary data collected was complemented by fieldnotes, participant observation, and reflections arising from engagement in multiple activities with the study group. The labour migrants interviewed came mostly from Cape Verde, Brazil and Eastern European countriesⁱⁱⁱ, their age ranged from 50 to 72 years old, and there was a predominance of women. The majority of the migrants were settled in the Azores for 10 years or more and were married, although some did not have their families with them.

V. SPATIO-TEMPORALITIES IN MIGRANTS' RETURN ASPIRATIONS: EXPLORING THE 'FAMILY-WORK MATRIX' AND THE 'HOME-HOST COUNTRY DIALECTIC'

Through an inductive analysis of the data collected, four analytical dimensions emerged as central in understanding migrants' return aspirations: family, economic-occupational status, health, and place attachment. Bearing in mind that thoughts about return are the product of a multitude of factors rather than factors in isolation, the four dimensions highlighted must be looked upon as inextricably linked and highly dependent on each other. For Yolanda^{iv}, a Cape Verdean woman in her late 50s, living in the Azores since the early 80s, access to economic resources allowed her to keep in permanent contact with Cape Verde rather than prompting any desire to return. Having reached a comfortable economic situation through her small business, as well as attaining a respected social position in the island community, Yolanda maintains transnational links with her homeland by sending goods to disadvantaged children back home and by frequently visiting Cape Verde. Despite this close emotional link, Yolanda does not hold any illusions of return:

“I think it doesn't make any sense to go and live in Cape Verde now because I have all my grandchildren here. My family is all here, I only have one sister in Cape Verde. The life I have here can no longer be achieved in Cape Verde.”

As in Moran-Taylor and Menjivar's study (2005), the location of the immediate family, particularly children, seems to be a central factor shaping the desire to return 'home'. Also visible in Yolanda's narrative is apprehension about the economic climate in Cape Verde, and her strong place attachment to the Azores:

“When I go to Cape Verde, I'm there but I know home is here. But I always enjoy going back and helping the Cape Verdean people. It makes me feel good. (...) Life in Cape Verde, still today, is a lot of work, there's a lot of poverty. I remember when I was a kid, girls were not allowed in school because they would learn how to write to their boyfriends. We used to work in the fields from morning to evening and then go feed the animals. We used to cart water pails on our heads at 1 or 2 in the morning to bring water home to cook couscous for breakfast. Then in the morning it would start all over again.”

Like Yolanda, another Cape Verdean, Tito, also settled in the Azores long ago. A fisherman, he arrived in a fishing village in mainland Portugal in 1974. At the age of 20, he moved to the Azores to work in a local fisheries company. He is now in his early 60s, married to an Azorean woman and with two grown-up children. With no close family in Cape Verde (his siblings are migrants as well, most of them living in the Netherlands and Italy), the last time he visited the island where he was born was in 1982. Transnational links with Cape Verde have been lost over time. Reflecting on his 'homeland', he stresses:

“When you first leave you always think you’ll visit your homeland often but then(...) Now I don’t miss it that much anymore because I have many friends here, everyone knows me, and I’m well integrated; because I haven’t been back in Cape Verde for so many years(...).”

Asked where he sees himself in the future, he categorically replied:

“Here; I won’t leave anymore. And like me, many other Cape Verdeans won’t ever leave the Azores.”

In both narratives, there is a common thread related to the young age at the time of arrival in the Azores and the long period of settlement in the host country (Dustmann *et al.*, 1996). However, as noticeable in Camila’s case below, even when migration takes place at a later stage of life and less time has been spent in the host country, family formation (or family reunion) continues to be decisive in shaping migrants’ thoughts of return (Mendes, 2015). For this Brazilian woman in her early 50s, family ties have played a crucial role in her decision to settle permanently on the islands. In the Azores since the early 2000s, two main events determined her stay in the Azores: first, getting married to an Azorean and, secondly, having her daughter come from Brazil to join her and putting down her own roots in the Azores. Equally important is her successful business venture and relatively quick economic integration. Contrary to theories that see return as a consequence of an integration failure (Jensen & Pedersen, 2007), Camila’s (and other participants’) deep satisfaction in remaining in the Azores does not necessarily cancel the desire to keep close contact with the country of origin, and even return there temporarily. In these cases, family – the presence of ageing parents or children back in the homeland – actively contributes to the development of transnational lives (Baldassar, 2007). Thinking of her future possibilities of return, Camila says:

“The next few years will be here because I will never leave my daughter behind. My plan [once retired] is to spend the summer here, then three months in Brazil, and then I come back and spend another five or six months in the Azores. That’s my plan, to go to Brazil more often because I know my son and granddaughter miss me. My parents are older now and I also want to be closer to them. But this surely doesn’t mean leaving the Azores.”

Despite the majority of the participants being clear about their wish to stay in the Azores, the idea of return can sometimes be ambivalent or unsettled. For Kateryna, a Ukrainian woman in her mid-60s, the idea of return is not straightforward. Having arrived in the Azores in the early 2000s to work as a music teacher, Kateryna lives permanently divided between the islands where she has a job, and Ukraine where she has her husband and son. The permanent divide related to this ‘family-work matrix’ is apparent in her words:

“[When visiting Ukraine] I don’t want to come back but I know I need to; I have my work here. I still need to work. I no longer know where I’m the most important – either here because of my work or there because of my family.”

Ruminating about her possibilities of return in the future, Kateryna muses on the factors acting upon her decision to return and admits that her choice does not depend only on her and her own agency, but also on the situation back in Ukraine. As she puts it:

“I’m like a broken leaf in the wind, and the wind takes me wherever it wants to so(...) I don’t have any concrete idea now [about where she will be in the future] because I know it doesn’t depend only on me. It depends on the situation in my country [referring to Ukraine], work, people(…)”

For Davit, a Georgian man in his late 60s, in the Azores since the early 2000s, return aspirations are shaped by the time he has to wait to get his Portuguese retirement pension. Previously a construction worker, but unemployed since 2011, Davit’s stay in the Azores is permanently renegotiated in light of the available social benefits while he waits for a retirement pension that will support him (and his family) in the future. In Davit’s case, the idea of return is built around economic considerations – his retirement pension – but also the fact that his family is all back home. The spatio-temporalities of anticipating return echo throughout his narrative:

“Once I get my pension I think I will go back because I’m old now and then what will I do here by myself? There [in Georgia] I have my children, my grandchildren, everyone(...) here I have nobody. And then, I need a home. I don’t have a home here and cannot afford to buy one. As soon as this is over [the waiting time to get his pension], I think I will go back.”

As pointed out in other studies (Gardner, 2002; Hunter, 2011), also for Malam, a man from Guinea-Bissau in his early 60s, health issues have been the most important reason prolonging his stay in the host country. In mainland Portugal since 1982, he arrived in the Azores in the early 2000s. After many years working in construction he was diagnosed with eye cataracts. He has been unable to work since 2011. With his wife and three children back in Guinea-Bissau, whom he has not seen for seven years, he does not see any other reason to remain in the Azores other than the healthcare he would not have access to back home. When asked about his feelings on home and return, and despite having pointed out structural problems in Guinea-Bissau such as poverty, corruption and political instability, he unmistakably says:

“My home is in Guinea-Bissau. But if Guinea-Bissau didn’t exist in this world, then Portugal would be my home. [Pausing for a minute, he adds:] My wish is to return to my homeland. Once I get my eye surgery, and if everything goes well, I will go back to ‘my land.’”

Access to better healthcare links together the economic and social dimensions, but the presence of family back home, despite the long absence, also plays a critical role in Malam’s wish to return. A smaller number of migrants conveyed a more explicit desire to return home which is strongly associated with the current economic climate in Portugal, and the Azores, and normally reinforced by the presence of family back home. Interestingly enough, this does not necessarily conflict with a clearly-stated strong place attachment to the Azores. Return orientations are also clearly gendered: men tend to be more oriented to return than women, which can generate tensions within the household (De Haas & Fokkema,

2010). This can be linked to three main factors: first, male individuals tend to be more often unaccompanied in the Azores, having left their family back in the homeland; secondly, men seem to be able to find jobs or other casual work more easily back home which can potentially facilitate their re-integration; and thirdly, women tend to benefit more from the freedoms and economic autonomy gained abroad (De Haas & Fokkema, 2010).

More assertive aspirations of return are often found among migrants who arrived in the Azores at a later stage of their lives, mostly coming from Brazil and Eastern Europe. This can be generally linked to a prevalence of stronger memories, attachments and belonging to the country of origin compared to the receiving society. However, it is important to note that the migrants aspiring to return home have stayed in the Azores for a significant period of time (with no exceptions, over ten years), which contrasts with Cassarino's concept of 'short stay' for those who want to return (Cassarino, 2004). This 'delayed return' may be linked to the context of economic recession in the Azores, which has decreased migrants' ability to mobilise resources to return home promptly.

Meantime, acquiring permanent residency or, preferably, Portuguese citizenship is a central goal before returning home, even temporarily (Bastia, 2011; Senyurekli & Menjivar, 2012). This suggests the importance of keeping links with Portugal even after return, including the option of re-migration (to Portugal or other European countries). What is more, this puts into doubt the traditional assumption that return represents a final step in the migration cycle. Lucas, a Brazilian man in his mid-60s, in the Azores since the early 2000s, conveys a clear narrative of 'delayed return'. For him, the inability to get a job in the Azores, which he contrasts with the faster-growing Brazilian economy (at the time), fosters his return aspirations. Lucas' disappointment with life on the islands is thus related to the economic context – Lucas was laid off from his job in construction in 2010 – rather than to the social environment. The economic side of local integration hence plays a decisive role in his desire to go back:

"I feel at home in both places [Portugal and Brazil], but this idea of going home doesn't get out of my head; I simply can't ignore it. I need to go home because I don't have a job here. I have been planning and preparing things to go."

On the other hand, in the case of Vinicius, a Brazilian man in his early 60s, family plays a more crucial role. Having arrived in the archipelago in the early 2000s, when there were plenty of job opportunities in construction, he has seen the economic context of the islands change for the worse and could not help his son's desire to attempt his own 'European dream'. His son arrived in the Azores in 2011, got an Azorean partner and decided to settle permanently. While Vinicius was by then determined to return to Brazil, his son's arrival made him re-think his possibilities of return. A few years later, however, Vinicius' story carries a strong and immediate desire to go home:

"The thing that held me back here all this time was Wilson [his son]. Because I didn't want to leave him; but now there's no way around it. Because it's not only Wilson, I also have Gabriel and Alma [his two other children in Brazil], and my grandchildren, my house in Brazil, my little plot of land, everything waiting. I just cannot stay any longer because nothing is changing here."

VI. CONCLUSION: RETHINKING THE ROLE OF SPACE AND TIME IN ANTICIPATING RETURN

Aspirations of return, and return itself, are deeply spatio-temporal phenomena. Place, embodied in the migrants' place of origin and destination, can fundamentally shape migrants' imaginaries of return. Thoughts about permanent settlement and return also significantly shift over time as migrants navigate the lifecourse. It has been shown here that migration decisions are reversible, fluid, and in permanent negotiation. As Erdal and Ezzati (2015, p. 1214) put it: 'migrants and their descendants' return considerations are evidently multilayered and in process, rather than static'. This paper has identified family and work as decisive forces affecting migrants' return aspirations, and named here as the 'family-work matrix'. It has also stressed the importance of a 'home-host country dialectic' that profoundly affects migrants' ideas and possibilities of return. Space-related coupling constraints (Hägerstrand, 1985), and space-time geographies of inequality (Schwanen & Kwan, 2012), are clearly imprinted in both the 'family-work matrix' and the 'home-host country dialectic'.

This article has also shown that aspirations to return do not always result from, nor are caused by, failure to integrate. In fact, an apparently satisfactory social integration in the host country does not prevent the desire to return. The commonly accepted idea that successful integration in the host country leads to a weakening of transnational ties and reduces the desire to return has also been challenged. In a context of a seeming satisfactory social integration in the Azores, place seems to play a significant role in easing migrants' adaptation to the host country. In this case, the small size and community-feeling of the Azores seem to act as a facilitator of social integration and attachment to place. On the other hand, the not so vibrant local economy, particularly vulnerable to the recent economic crisis, appears to act in the opposite way, stirring the desire to return due to a lack of job opportunities. This can be linked to a more structuralist approach to return, according to which the place of settlement significantly affects migrants' integration process and feelings of belonging, and shapes their return expectations (Cassarino, 2004).

Unlike previous studies (Moran-Taylor & Menjivar 2005; Senyurekli & Menjivar 2012) in which migrants mostly lived in a permanent state of ambivalence about whether or not to engage in return migration, in the Azorean case the majority of the migrants interviewed do not intend to return to their homeland^v. The fact that most migrants have spent a substantial part of their adult lives in the Azores, having formed family or undertaken family reunion, helps explain their stronger desire to stay. In short, migrants with no aspirations of return tend to have at least one the following characteristics, oftentimes interlinked: i) they have lived in the Azores for a significant period of time (almost half of them arrived during the mid-late 70s and 80s); ii) arrived in the Azores at a younger age; iii) are employed or are recipients of social benefits; iv) have formed a new family in the Azores or have already reunited with their family brought over from back home; v) come from countries where the socio-economic

differential with Portugal/the Azores is substantial (mostly former Portuguese colonies in Africa); vi) have acquired Portuguese citizenship; vii) are mostly women.

Different groups of migrants show different rationales for return migration. This 'home-host country dialectic' is clear among labour migrants in the Azores. While African migrants tend to have limited aspirations of return given their longer presence in the Azores and the more difficult socio-economic and political context in their countries of origin, Brazilian migrants (and to a lesser extent Eastern Europeans) are more prone to return. This is mostly linked to the fast-growing economy in Brazil (in 2014) in comparison to the economic recession and limited job opportunities in Portugal and, especially, in the Azores. The important role of migrants' country of origin seems to be consistent with Carling and Pettersen's (2014) findings that aspirations of return change substantially according to the type of country migrants' plan to return to. An important opposing (or at least attenuating) factor to return, even in a context of long-term unemployment, should be highlighted nonetheless. The presence of a still reliable welfare system, including social and housing benefits, acts as an important attraction to stay put in the Azores, particularly for those coming from African countries where the welfare state is weak or non-existent. The possibility of enjoying a retirement pension later on proves to be a crucial factor in the decision to stay. Thus, this paper adds to previous studies (see also Hunter, 2011) by unpacking and underpinning the role of economic integration and support from the social services system as key factors influencing migrants' aspirations of return. The economic dimension, however, is not a force acting in isolation and the presence (or absence) of family also plays a critical role in the return rationale.

This paper started out with the question of whether to 'age here or there'. Having examined the return aspirations of the labour migrants in the Azores, it seems fair to say that, for the majority of the migrants interviewed, the ageing experience is imagined in one sole place, the host or home country. This tends to be related to the fact that, for these largely unskilled migrants, successful return is still associated with permanent return. Yet, it is important not to forget that, in the light of increasingly transnational lives, 'ageing here and there' becomes ever more present for migrants thinking about return (Hunter, 2011; Sinatti, 2011). More than fixed in time, return aspirations, ageing 'here' and/or 'there', are inevitably shifting, place-induced and context-dependent. Understanding migrants' rationales and demeanour towards return implies, above all, realising the fluidity of migration decisions over space and time. Future research will benefit from taking longitudinal and intersectional approaches in which variables such as age, class, gender, religion or ethnicity are brought together under the same theoretical framework. Forthcoming studies would also benefit from addressing a number of key questions. Who are the later-life migrants more likely to engage in return migration? How do individual and collective aspirations, attitudes and imaginaries play out in the desire to return home? Which implications do aspirations of return have for the home and host countries? Finally, from a policy-making perspective, and in light of increasing strategies to attract young skilled migrants back to their homeland, it would be interesting to further explore the benefits and challenges arising from attracting and re-integrating older migrants back home.

REFERENCES

- Ahlburg, D., & Brown R. (1998). Migrants' intentions to return home and capital transfers: a study of Tongans and Samoans in Australia. *Journal of Development Studies*, 35(2), 125-151.
- AIPA – Immigrant association of the Azores (2011). *Diagnóstico da população imigrante no concelho de Ponta Delgada. Desafios e potencialidades para o desenvolvimento local* [Immigrant population in Ponta Delgada. Challenges and opportunities for local development]. Lisbon: High Commission for Immigration and Intercultural Dialogue.
- Anwar, M. (1979). *The myth of return: Pakistanis in Britain*. London: Heinemann.
- Attias-Donfut, C., Teissier, P., & Wolff, F.-C. (2005). Les immigrés au temps de la retraite [Immigrants at the time of retirement]. *Retraite et Société*, 44, 11-47.
- Baldassar, L. (2007). Transnational families and aged care: the mobility of care and the migrancy of ageing. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 33(2), 275-297.
- Bastia, T. (2011). Should I stay or should I go? Return migration in times of crises. *Journal of International Development*, 23(4), 583-595.
- Biggs, S., & Daatland, S. (2004) Ageing and diversity: a critical introduction. In S. Biggs, & S. Daatland (Eds.), *Ageing and diversity* (pp. 1-9). London: Policy Press.
- Bolognani, M., & Erdal, M. B. (2016). Return imaginaries and political climate: comparing thinking about return mobilities among Pakistani origin migrants and descendants in Norway and the UK. *Journal of International Migration and Integration*, 18(1), 353-367.
- Brettell, C. (1979). "Emigrar para voltar": a Portuguese ideology of return migration. *Papers in Anthropology*, 20, 1-20.
- Cameron, E. (2012). New geographies of story and storytelling. *Progress in Human Geography*, 36(5), 573-592.
- Carling, J., & Pettersen, S. V. (2014). Return migration intentions in the integration-transnationalism matrix. *International Migration*, 52(6), 13-30.
- Casado-Díaz, M., Kaiser, C., & Warnes, A. (2004). Northern European retired residents in nine southern European areas: characteristics, motivations and adjustment. *Ageing and Society*, 24(3), 353-381.
- Castles, S., & Miller, M. J. (2009). *The age of migration: international population movements in the modern world* (4th ed.). Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Cassarino, J.-P. (2004). Theorising return migration: the conceptual approach to return migrants revisited. *International Journal on Multicultural Societies*, 6(2), 253-279.
- Cerase, F. (1974). Expectations and reality: a case study of return migration from the United States to Southern Italy. *International Migration Review*, 8(2), 245-262.
- Constant, A., & Massey, D. (2002). Return migration by German guestworkers: neoclassical versus new economic theories. *International Migration*, 40(4), 5-38.
- De Bree, J., Davids, T., & de Haas, H. (2010). Post-return experiences and transnational belonging of return migrants: a Dutch-Moroccan case study. *Global Networks*, 10(4), 489-509.
- De Haas, H., & Fokkema, T. (2011). The effects of integration and transnational ties on international return migration intentions. *Demographic Research*, 25(24), 755-782.
- De Haas, H., & Fokkema, T. (2010). Intra-household conflicts in migration decisionmaking: return and pendulum migration in Morocco. *Population and Development Review*, 36(3), 541-561.
- De Haas, H., Fokkema, T., & Fihri, M. (2015). Return migration as a failure or success? The determinants of return migration intentions among Moroccan migrants in Europe. *Journal of International Migration and Integration*, 16(2), 415-429.
- Dustmann, C., Bentolila, S., & Faini, R. (1996). Return migration: the European experience. *Economic Policy*, 11(22), 213-250.
- Erdal, M. B., & Ezzati, R. (2015). 'Where are you from' or 'when did you come'? Temporal dimensions in migrants' reflections about settlement and return. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 38(7), 1202-1217.
- Erdal, M. B., & Oeppen, C. (2013). Migrant balancing acts: understanding the interactions between integration and transnationalism. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39(6), 867-884.
- Gardner, K. (2002). *Age, narrative and migration: the life course and life histories of Bengali elders in London*. Oxford: Berg.

- Gmelch, G. (1992). *Double passage: the lives of Caribbean migrants abroad and back home*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Guarnizo, L. E. (1997). The emergence of a transnational social formation and the mirage of return migration among Dominican transmigrants. *Identities*, 4(2), 281-322.
- Hägerstrand, T. (1985). Time-geography: focus on the corporeality of man, society, and environment. In S. Aida (Ed.), *The science and praxis of complexity* (pp. 193-216). Tokyo: United Nations University Press.
- Harvey, D. (1990). Between space and time: reflections on the geographical imagination. *Annals of the Association of American Geographers*, 80(3), 418-434.
- Haug, S. (2008). Migration networks and migration decision-making. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 34(4), 585-605.
- Hopkins, P., & Pain, R. (2007). Geographies of age: thinking relationally. *Area*, 39(3), 287-294.
- Hunter, A. (2011). Theory and practice of return migration at retirement: the case of migrant worker hostel residents in France. *Population, Space and Place*, 17(2), 179-192.
- Jeffery, L., & Murison, J. (2011). The temporal, social, spatial and legal dimensions of return and onward migration. *Population, Space and Place*, 17(2), 131-139.
- Jensen, P., & Pedersen, P. J. (2007). To stay or not to stay? Out-migration of immigrants from Denmark. *International Migration*, 45(5), 87-113.
- Johnson-Hanks, J. (2005). When the future decides: uncertainty and intentional action in contemporary Cameroon. *Current Anthropology*, 46(3), 363-385.
- King, R. (2000). Generalizations from the history of return migration. In B. Ghosh (Ed.), *Return migration: journey of hope or despair?* (pp. 7-55). Geneva: International Organization for Migration.
- Klimt, A. (2000). European spaces: Portuguese migrants' notions of home and belonging. *Diaspora: A Journal of Transnational Studies*, 9(2), 259-285.
- Klimt, A. (1989). Returning 'home': Portuguese migrant notions of temporariness, permanence, and commitment. *New German Critique*, 46, 47-70.
- Levitt, P. (1998). Social remittances: migration driven local-level forms of cultural diffusion. *International Migration Review*, 32(4), 926-948.
- Lubkemann, S. C. (2005). The moral economy of non-return among socially-diverted migrants from Portugal and Mozambique. In L. Trager (Ed.), *Migration and economy: global and local dynamics* (pp. 257-287). New York: Altamira Press.
- Lulle, A., & King, R. (2016). Ageing well: the time-spaces of possibility for older female Latvian migrants in the UK. *Social & Cultural Geography*, 17(3), 444-462.
- Massey, D. (2005). *For space*. London: Sage.
- May, J., & Thrift, N. (2001). *Timespace: geographies of temporality*. London: Routledge.
- Mendes, D. (2015). *Percursos e práticas conjugais dos imigrantes em contexto insular* [Paths and conjugal practices of immigrants in an island context]. Saarbrücken: Novas Edições Acadêmicas.
- Moran-Taylor, M., & Menjivar, C. (2005). Unpacking longings to return: Guatemalans and Salvadorans in Phoenix, Arizona. *International Migration Review*, 43(4), 91-121.
- O'Reilly, K. (2012). Ethnographic returning, qualitative longitudinal research and the reflexive analysis of social practice. *The Sociological Review*, 60, 518-536.
- Plane, D., & Jurjevich, J. (2009). Ties that no longer bind? The patterns and repercussions of age-articulated migration. *Professional Geographer*, 61(1), 4-20.
- Portes, A., Guarnizo, L., & Landolt, P. (Eds.) (2003). *La globalización desde abajo: transnacionalismo inmigrante y desarrollo, la experiencia de Estados Unidos y América Latina* [Globalization from below: immigrant transnationalism and development, the experience of the United States and Latin America]. Mexico: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).
- Riley, M., & Harvey, D. (2007). Talking geography: on oral history and the practice of geography. *Social & Cultural Geography*, 8(3), 345-351.
- Rocha, G., Medeiros, O., & Ferreira, E. (2011). *Profiles and pathways of immigrants in the Azores*. Azores: Regional Department of the Communities.
- Rowles, G. (1986). The geography of ageing and the aged: toward an integrated perspective. *Progress in Human Geography*, 10, 511-539.
- Schwanen, T., & Kwan, M.-P. (2012). Critical space-time geographies. Thinking the spatiotemporal. *Environment and Planning A*, 44, 2043-2048.

- Sefstat (2008-2015). *População estrangeira residente em Portugal* [Foreign population residing in Portugal]. Retrieved from: <http://sefstat.sef.pt/distritos.aspx>
- Senyurekli, A. R., & Menjivar, C. (2012). Turkish immigrants' hopes and fears around return migration. *International Migration*, 50(1), 3-19.
- Silvano, F. (2015). As costureiras, as *queens* e os seus mantos. Desterritorialização, cultura material e construção do lugar [Dressmakers, queens and their cloaks: deterritorialization, material culture and the construction of place]. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, L(100), 133-142.
- Sinatti, G. (2011). 'Mobile transmigrants' or 'unsettled returnees'? Myth of return and permanent resettlement among Senegalese migrants. *Population, Space and Place*, 17(2), 153-166.
- Waldorf, B. (1995). Determinants of international return migration intentions. *The Professional Geographer*, 47(2), 125-136.
- Williams, A., & Fonseca, L. (1999). The Azores: between Europe and North America. In R. King, & J. Connell (Eds.), *Small Worlds, Global Lives. Islands and Migration* (pp. 55-76). London: Bloomsbury.
- Zontini, E. (2015). Growing old in a transnational social field: belonging, mobility and identity among Italian migrants. *Ethnic and Racial Studies*, 38(2), 326-341.

ⁱ It is important to highlight that the Chinese community is especially visible in the most populated island of São Miguel. Given the recent nature of this migration, these migrants are normally young or middle-aged adults.

ⁱⁱ This fieldwork is part of my recently completed PhD research at the University of Sussex, which also includes interviews with two other groups of older migrants – return migrants and lifestyle migrants.

ⁱⁱⁱ This includes participants from Poland, Ukraine, and Russia. Georgia is also included in this group.

^{iv} All names have been changed to preserve the anonymity of the participants. All quotations were translated into English by the author.

^v It must be acknowledged that, to some extent, this is a biased perspective since those who are/were oriented to return may have already left.

O HOTEL SANTIAGO DE ALFAMA COMO ALEGORIA DA POLÍTICA RECENTE DE REGENERAÇÃO URBANA

JOÃO SAFARA¹

EDUARDO BRITO-HENRIQUES²

RESUMO – Este artigo tem por objetivo discutir a turistificação urbana, nas suas relações com o urbanismo neoliberal e a reestruturação urbana no capitalismo globalizado, procurando mais particularmente averiguar o papel que a iniciativa JESSICA, enquanto instrumento de política neoliberal para a regeneração urbana, teve na turistificação da cidade de Lisboa. O artigo baseia-se numa metodologia de investigação micro-geográfica, procedendo a um estudo de caso detalhado, com a reconstituição da biografia de um edifício que foi recentemente convertido para hotel de luxo com financiamento JESSICA. O estudo mostra que, nessa mudança funcional, ocorreu uma elitização do local, e que a turistificação veio ocupar o vazio deixado após um longo período de desinvestimento e abandono gradual do edifício. O estudo conclui ainda que a turistificação deve ser vista como uma consequência e um reflexo da globalização na transformação da cidade, e que o fundo JESSICA não encaminhou mas antes se limitou a coadjuvar uma intenção de investimento que já estava latente.

Palavras-chave: turistificação; regeneração urbana; iniciativa JESSICA; biografia de edifícios.

ABSTRACT – THE SANTIAGO DE ALFAMA HOTEL AS AN ALLEGORY OF THE RECENT URBAN REGENERATION POLICY. This paper aims to discuss the process of urban touristification, and its relationship with neoliberal urbanism and urban restructuring in the era of global capitalism. In particular, the paper examines the role played by the Jessica initiative, as an instrument of neoliberal policy for the urban regeneration, in the touristification of the Lisbon city. This paper is based on a micro-geographical investigation, in which a detailed case study was conducted to reconstitute the biography of a building that has recently been converted into a luxury hotel using Jessica financing. The study shows that

Recebido: maio 2017. Aceite: agosto 2017.

¹ Doutorando em Turismo no Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa, R. Branca Edmée Marques, 1600-276, Lisboa, Portugal. E-mail: joao.safara@campus.ul.pt

² Professor Associado e Investigador Efetivo do Centro de Estudos Geográficos do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa, R. Branca Edmée Marques, 1600-276, Lisboa, Portugal. E-mail: eduardo@igot.ulisboa.pt

under this functional change there was an elitization of the locale and that touristification filled the void left after a long period of disinvestment and a gradual abandonment of the building. The study concludes that touristification should be seen as a consequence and a reflection of globalizing processes underlying the transformation of the city. The Jessica Fund did not guide but merely assist the investment intention that was already latent.

Keywords: Touristification; urban regeneration; JESSICA initiative; house biographies.

RESUMÉ – L'HÔTEL SANTIAGO DE ALFAMA, EN TANT QUE SYMBOLE DE LA POLITIQUE RÉCENTE DE RÉGÉNÉRATION URBAINE. On a cherché ici à comprendre le phénomène de «touristification» urbaine, dans le cadre de l'urbanisation néolibérale et de la restructuration urbaine liée au capitalisme mondialisé. On a cherché en particulier quel fut le rôle de l'initiative JESSICA, cet instrument de la politique néolibérale pour la rénovation urbaine, dans la «touristification» de la ville de Lisbonne. La méthode de recherche a été micro-géographique, par la réalisation d'une étude de cas détaillée, la reconstitution «biographique» d'un immeuble récemment converti en hôtel de luxe grâce au financement JESSICA. Ce changement fonctionnel a provoqué l'«élitisation» d'un lieu qui était demeuré vide après une longue période de désinvestissement et d'abandon progressif de l'édifice. On montre aussi que la «touristification» est une conséquence directe de la mondialisation sur la transformation de la ville, le fonds JESSICA ayant seulement appuyé une intention d'investissement qui était déjà latente.

Mots clés: «Touristification»; régénération urbaine; initiative JESSICA; biographie d'immeuble.

I. INTRODUÇÃO

1. Objetivos do estudo

Este artigo é sobre a articulação entre políticas públicas, turismo e reestruturação urbana no capitalismo globalizado. Um tema sobre o qual se produziu vasta bibliografia nas últimas décadas, mas que está longe de se encontrar esgotado.

Neste artigo, propomo-nos examinar esse nexa a partir de um instrumento de política em particular: o fundo JESSICA e a sua aplicação em Portugal. A iniciativa JESSICA representou a última geração de instrumentos de política de regeneração urbana da União Europeia (UE). Foi uma experiência inovadora de engenharia financeira aplicada à política de cidades e, nessa qualidade, corresponde a uma solução que encaixa no que, não sem crítica, tem sido designado de “urbanismo neoliberal” (Peck, Theodor, Brenner, 2009). Apesar de ter sido concebida como um instrumento de política para o desenvolvimento urbano sustentável, com ações elegíveis que recobrem um vasto espectro de domínios desde as mobilidades suaves à eficiência energética ou às TIC, em Portugal a iniciativa JESSICA foi canalizada maioritariamente para o turismo. Nas cidades de Lisboa e do Porto, mais de 62% dos fundos JESSICA foram aplicados em investimentos turísticos, designadamente alojamento (dados reportados no fim de 2015 pelo Jessica Holding

Fund, quando praticamente todo o montante estava utilizado). Embora se encontrem referências à iniciativa JESSICA em estudos recentes sobre a política de cidades (Barata Salgueiro, André & Brito-Henriques, 2015), está por fazer uma análise consistente do uso deste instrumento de política e dos seus efeitos e ainda não houve uma reflexão suficientemente profunda sobre a sua relação com o turismo, lacuna que o estudo que aqui se apresenta procura suprir.

Sinteticamente, podemos dizer que este artigo tem em vista dois objetivos: i) primeiro – e em termos mais gerais –, discutir a turistificação na sua relação com a transformação das cidades no capitalismo globalizado, entendendo por “turistificação” o processo de transmutação urbana em que novas infraestruturas, atividades e ambiências criadas pelo e para o turismo tomam o lugar das funções tradicionais urbanas (Jansen-Verbeke & Lievois, 1999); ii) e em segundo lugar, analisar a iniciativa JESSICA enquanto instrumento de regeneração urbana e o seu contributo para a turistificação da cidade.

2. Metodologia e organização do artigo

O estudo de caso é uma estratégia de investigação que procura compreender um dado fenómeno social através da examinação detalhada de um caso ou de um número reduzido de casos que são expressões desse fenómeno (Stake, 1995). Subjacente está a ideia de que, através de uma descrição atenta do caso selecionado, é possível identificar e expor as causas e os mecanismos que produzem o fenómeno assim como os agentes envolvidos.

Nesta pesquisa usa-se um tipo particular de estudo de caso inspirado nas biografias de casas (*house biographies*). Este termo descreve um género de estudos micro-geográficos que procura “iluminar a história de uma casa particular através das vidas dos seus vários residentes” (Blunt & Dowling, 2006, p. 39). As biografias de casas diferem das clássicas monografias de edifícios desenvolvidas na arquitetura e na história da arte na medida em que não se centram na crítica da materialidade do edificado. Versam uma abordagem mais holística que inclui a dimensão da cultura material, mas que se estende também à política e à sociologia ao colocarem o foco na relação do imóvel com os seus habitantes e proprietários (Blunt, 2008). Para Althaus e Glaser (2015), a biografia de casa pode ser descrita como uma narrativa das mudanças que um imóvel teve ao longo da sua vida, não só em termos das condições físicas ou estruturais, mas também de usos e apropriações, de experiências e de discursos. O propósito último é apreender as mudanças na cidade usando um prisma de microescala urbana, i.e. através de histórias particulares e da relação das pessoas com imóveis em concreto (Jacobs, Cairns, Strebel, 2012; Althaus & Glaser, 2015).

Embora ainda raros, começam a surgir estudos deste tipo sobre edifícios de hotéis (v. Goh, 2010). Neste artigo, é uma abordagem desse género que fazemos aplicada a um hotel de luxo situado no centro histórico de Lisboa – o Hotel Santiago de Alfama. Trata-se de um pequeno estabelecimento hoteleiro com menos de vinte quartos, instalado num edifício histórico e pertencente a uma nova geração de hotéis surgidos em Lisboa nos últimos anos que beneficiaram do fundo JESSICA.

No processo de recolha de dados para o desenvolvimento deste estudo de caso usámos uma abordagem multimétodo. Esta incluiu análise nos arquivos e registos históricos do imóvel junto da Câmara Municipal de Lisboa (CML) e na Conservatória Predial, mas também recolha direta de informação *in situ* e a partir de fontes primárias. Realizaram-se visitas ao imóvel para observação direta, assim como entrevistas semiestruturadas com o (i) atual proprietário do imóvel, (ii) o arquiteto responsável pelo projeto de reabilitação e pela condução das obras de adaptação do edifício, (iii) e funcionários do Turismo de Portugal, I.P. (TdP), entidade à qual coube a gestão do fundo JESSICA na região de Lisboa.

O corpo do artigo está organizado em quatro partes. Começamos com uma breve revisão da literatura para enquadrar teoricamente o problema em debate. Segue-se uma secção em que se apresenta e explica o funcionamento da iniciativa JESSICA, situando-a no contexto das políticas de regeneração urbana da União Europeia. A parte seguinte corresponde ao estudo do caso propriamente dito – a biografia do edifício do Hotel Santiago de Alfama – e a última parte do artigo é destinada à discussão final dos resultados e à conclusão.

II. ENQUADRAMENTO TEÓRICO: JUNTANDO AS PEÇAS DO DEBATE

1. Reestruturação urbana, globalização neoliberal e políticas regenerativas das cidades

O termo reestruturação urbana começou a ser usado nos anos 80 para designar as metamorfoses produzidas nas cidades e metrópoles capitalistas pela crise do modelo económico industrial-fordista (Soja, Morales, & Wolff, 1983). Através da lente deste conceito, tendências díspares e até contraditórias de desinvestimento e reinvestimento em diferentes setores da economia das cidades e em diferentes partes do tecido urbano puderam ser entendidas de forma concatenada, como expressões de uma desestruturação/reestruturação da configuração espacial da acumulação capitalista, ou, nos termos de Harvey (1982), de um “ajuste espacial” (*spatial fix*). Embora a teoria marxista e a teoria neoclássica divirjam quanto às causas da crise que espoletou este ajuste, está formado um amplo consenso na literatura quanto ao facto da desindustrialização, do abandono das áreas centrais das cidades e mesmo da contra-urbanização numa primeira fase, como depois dos movimentos contrários de reapropriação da centralidade pelos grupos mais afluentes da sociedade (gentrificação), de renovação e revitalização das frentes ribeirinhas, ou do aparecimento de novas centralidades terciárias associadas ao setor financeiro, ao consumo e à cultura, corresponderem a duas faces complementares dessa reestruturação urbana (Fainstein, 1990; Sassen, 2000; Zukin, 2010).

O nexos entre a reestruturação urbana e a globalização está consolidado na literatura. Tal como a reestruturação urbana, também a globalização é interpretada como um correlato da reestruturação pós-fordista e da correspondente reorganização do capitalismo à

escala mundial (Sassen, 2000). A globalização é ela própria vista como impulsora da reestruturação urbana. Essa presença da globalização na transformação das cidades é visível e tem sido assinalada no ‘urbanismo de megaeventos’ (Beriatos & Gospodini, 2004; Broudehoux, 2007), no aumento de escala e financeirização do imobiliário e no investimento em projetos icónicos (Barata Salgueiro, 1994; Sklair, 2006; Fainstein, 2008), ou ainda na globalização da gentrificação (Smith, 2002; Rofe, 2003).

Está igualmente bem identificada e descrita na literatura a conexão entre globalização e neoliberalismo (Sager, 2011). O neoliberalismo formou o ambiente ideológico e o aparato de políticas necessário à globalização económica. Peck *et al.*, (2009) assinalaram que esta conexão globalização-neoliberalismo é um fenómeno multiescalar que se exprime especialmente nas cidades. Dela resultou um novo paradigma de governo da cidade que se exprime em privatizações, parcerias público-privado, emulação de modelos empresariais na gestão urbana (o que inclui a descrença e abandono dos planos normativos de uso do solo e sua substituição por planeamento estratégico), assim como na priorização da competitividade e do crescimento sobre a equidade e a redistribuição (Hackworth, 2006; Peck *et al.*, 2009).

A regeneração urbana, tornada a grande prioridade do planeamento urbano nos últimos trinta anos, é, para Hackworth (2006) entre outros, o instrumento político por excelência de efetivação da cidade neoliberal. Justifica-se discursivamente pela necessidade de superar o ciclo de declínio associado à desindustrialização, de promover a recuperação económica adaptando a cidade aos desafios da nova economia global e de reverter a regressão demográfica e o envelhecimento atraindo novos residentes, sobretudo da ‘classe criativa’. A requalificação do edificado e do ambiente urbano ligadas à competitividade da cidade e ao marketing territorial são questões cruciais nas políticas regenerativas e nelas costumam estar igualmente presentes as novas soluções de planeamento e de governança associadas ao urbanismo neoliberal (Tallon, 2010; Guimarães, 2016).

2. Regeneração urbana, turistificação e gentrificação

A solução encontrada nas operações de regeneração urbana assenta normalmente num *mix* de cultura, consumo, entretenimento e capital imobiliário, combinado em doses variáveis (Hannigan, 1998; Fainstein & Judd, 1999; Lloyd & Clark, 2001). Os estudos desenvolvidos sobre os espaços e as formas construídas da regeneração urbana, sejam frentes ribeirinhas e docas renovadas (Goss, 1996; Edwards *et al.*, 2008), centros das cidades revitalizados (Lloyd, 2002; Skoll & Korstanje, 2014), locais de megaeventos (Beriatos & Gospodini, 2004), ou projetos de ‘redesenvolvimento’ urbano em áreas abandonadas ou com usos obsoletos (Tallon, 2010), mostram um forte investimento nos aspetos da memória e do *design*, o que diz muito sobre o vínculo da regeneração urbana à “economia dos signos” (Lash & Urry, 1994) e, por conseguinte, ao turismo.

Nos anos 90 percebeu-se que o turismo estava a emergir como alternativa ao desaparecimento da indústria nas cidades (Law, 1992). A transformação do espaço urbano pelo turismo tornou-se especialmente patente nessa nova categoria de espaços urbanos que

Fainstein e Judd (1999) designaram “cidades convertidas”, assim como na turistificação dos centros históricos (Jansen-Verbeke & Lievois, 1999). Resultados positivos dessa ligação do turismo ao renascimento das cidades foram descritos em numerosos estudos (McCarthy & Pollock, 1997; McCarthy, 1998; Orueta, 2007; Galdini, 2007; Foley & McPherson, 2007; Ashworth & Page, 2011).

Também em Portugal, e mais concretamente em Lisboa, há sinais dessa imbricação entre reconversão pós-industrial, políticas regenerativas, competitividade urbana e turismo desde os anos 90 (Brito Henriques, 1996). Datam dessa década os esforços para tornar Lisboa mais atrativa e competitiva, promovendo-a como um destino turístico urbano moderno. O Plano Estratégico de Lisboa de 1992 referia quatro objetivos estratégicos, sendo um precisamente tornar Lisboa competitiva no sistema das cidades europeias. A cidade iniciou então um programa ambicioso de valorização urbana e promoção da imagem externa, que envolveu a modernização de infraestruturas (rodovias e metropolitano), criação e renovação de equipamentos culturais, com intervenções arquitectónicas de grande escala e *design* sofisticado, e grandes operações de regeneração e ‘redesenvolvimento’ em áreas industriais obsoletas e na frente ribeirinha (Barata Salgueiro, 2001). A sediação da Presidência das Comunidades Europeias, em 1992, foi o pretexto para uma intervenção urbana de grande escala em Belém, com a construção do CCB. Entendia-se necessário projetar internacionalmente a imagem da cidade e, estrategicamente, os decisores públicos candidataram (com sucesso) Lisboa a Capital Europeia da Cultura (1994) e sede da Exposição Mundial de 1998, evento que foi motivo de uma transformação profunda na Lisboa Oriental, com a reconversão de antigas áreas industriais em espaços de recreio, de habitação de padrão elevado e de consumo.

Ao longo dos últimos anos, o turismo continuou a ser visto pelos decisores políticos (nacionais, regionais e locais) como uma alavanca para a regeneração urbana, designadamente em Lisboa. Essas relações entre turismo e regeneração urbana fortaleceram-se em especial e ganharam novas formas desde 2007, por um lado com o aparecimento de novos incentivos e instrumentos financeiros de promoção de turismo enquadrados pelas políticas regionais, por outro lado graças a um conjunto de alterações de flexibilização que se introduziram nos regimes jurídicos da reabilitação urbana, do arrendamento urbano, e do próprio alojamento turístico (Barata Salgueiro, Guimarães, & Mendes, 2017).

O entusiasmo que as relações entre turismo e regeneração acima referidas descrevem tem sido no entanto matizado por posições que realçam a falta de autenticidade e o empobrecimento das relações sociais e da vida de rua devido à hiper-securitização e estetização das áreas regeneradas pelo e para o turismo (Selby *et al.*, 2008; Zukin, 2010). Outra crítica põe em destaque o facto dos bairros turistificados e precintos turísticos serem espaços segregados e potencialmente excludentes (Judd, 2003), o que nos últimos tempos evoluiu para uma crescente atenção às relações entre turismo e gentrificação.

O conceito de gentrificação turística, trabalhado inicialmente por Gotham (2005), aplica-se sobretudo a bairros residenciais históricos e coloca em destaque o efeito do turismo na transformação desses bairros, com a passagem de usos de habitação e comércio tradicional para usos turísticos e de entretenimento, que se repercutem no aumento

do valor das propriedades imobiliárias. Tem-se referido que a expulsão dos residentes pode ocorrer de forma direta, indireta e induzida, através dos mecanismos contratuais e valor das rendas, mas também pelo sentimento de privação e exclusão no acesso a bens e a espaços de uso coletivo e pela perda do sentido de pertença ao lugar (Dirksmeier & Helbrecht, 2015; Cócola Gant, 2015). Contudo, permanecem mal conhecidos os processos e mecanismos exatos da gentrificação e os atores nela envolvidos: Gotham (2005) considerou como atores chave as cadeias hoteleiras e de cafés e restaurantes, Gladstone e Préau (2008) puseram em destaque o papel dos trabalhadores jovens dos serviços turísticos e recreativos como gentrificadores, enquanto Füller e Michel (2014) colocam a tónica nos pequenos investidores que transferem casas do mercado residencial convencional para o arrendamento de curta duração. Além disso, não há consenso na literatura em relação ao balanço final dos efeitos do turismo na cidade e há razões para considerar que demonizar a gentrificação turística é uma forma simplista de encarar o problema (Skoll & Korstanje, 2014). Embora boa parte da bibliografia recente coloque o foco nos conflitos gerados pela turistificação do espaço urbano, há estudos que sugerem que políticas restritivas do desenvolvimento do turismo e orientadas estritamente para as comunidades residentes são ineficazes e acabam por inibir a revitalização dos bairros históricos (Andrade & Lamela, 2015).

III. A INICIATIVA JESSICA NO QUADRO DOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA EUROPEUS

Até aos anos 90 não havia no quadro europeu programas de políticas específicas para as cidades. As operações em áreas urbanas financiavam-se caso tivessem enquadramento nas prioridades das políticas regionais e apenas nesses casos. O primeiro instrumento de política de iniciativa comunitária pensado especificamente para as cidades – intitulado *Projetos Pilotos Urbanos (PPU)* – surgiu em 1990. Como a iniciativa URBAN, que representou uma evolução dos PPU, dirigia-se à revitalização económica e social de áreas urbanas em crise e assentava no apoio a projetos pontuais inovadores, o que dava às operações apoiadas um carácter de exceção.

Foi já no presente século que a Comissão Europeia começou a conduzir uma política mais ativa em prol das cidades. Entre 2000 e 2006, a iniciativa URBAN II viu o seu envelope financeiro reforçado, passando a mobilizar conjuntamente FEDER e FSE. Com as assinaturas do Acordo de Bristol, em 2005, e da Carta de Leipzig, em 2007, a autonomia dos temas urbanos na agenda política europeia tornou-se mais evidente. O lançamento do Programa Operacional URBACT em 2007 inscreveu-se nesse esforço. No entanto, foi através dos programas operacionais regionais que se continuou a fazer o essencial do financiamento do desenvolvimento urbano (Barata Salgueiro *et al.*, 2015).

A iniciativa JESSICA – *Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas* (Apoio Europeu Comum para o Investimento Sustentável em Zonas Urbanas) foi criada por uma decisão deliberativa da Comissão Europeia de 2006 (artigo 44º ao 46º do

Regulamento n.º 1083/2006 e artigo 43º ao 46º do Regulamento n.º 1828/2006, ambos da Comissão Europeia). Contou com a colaboração do Banco Europeu de Investimento (BEI) e do Banco de Desenvolvimento do Conselho da Europa (BDCE) e o seu objetivo foi promover a regeneração e o desenvolvimento urbano sustentável apoiando financeiramente operações de empresas, parcerias público-privado e fundos de investimento.

A principal novidade da iniciativa JESSICA consistiu no modelo de funcionamento e gestão. A JESSICA assentou numa lógica de alavancagem de fundos públicos por capitais privados e de cooperação multinível entre instituições comunitárias e dos Estados-membros, tendo sido concebida para funcionar em moldes semelhantes aos fundos de capitais das sociedades financeiras, o que reflete uma tendência neoliberalizante da política urbana na UE. Para a operacionalização da JESSICA em Portugal, foi constituído um *holding fund* gerido pelo BEI e participado simultaneamente por FEDER, proveniente das autoridades de gestão regionais, e por capitais nacionais, estes através da Direção-Geral de Tesouro e Finanças. Este fundo de participações foi investido na constituição de cinco fundos de desenvolvimento urbanos (FDU), um por cada região NUTS II do Continente. A gestão dos FDU foi atribuída a entidades financeiras, que podiam ser públicas ou privadas, selecionadas em concurso público em função de um plano de negócio apresentado, das quais se esperava que participassem financeiramente nos FDU alavancando o *holding fund* com capitais próprios ou alheios. Contratualmente, os FDU podem ser aplicados através de empréstimos, garantias, ou de participação no capital das sociedades promotoras dos projetos urbanos (na prática tem ocorrido apenas o financiamento através de empréstimos), sendo que a definição das modalidades concretas de investimento dos FDU é remetida para os planos de negócio que as entidades gestoras definem.

Um ponto relevante e diferenciador da iniciativa JESSICA quando comparado com outros instrumentos financeiros comunitários é a obrigatoriedade dos utilizadores finais reembolsarem os apoios concedidos (Kalvet *et al.*, 2012). O investimento que utilize financiamento JESSICA terá de ser realizado em ‘produto urbano’ que gere diretamente rendimento de modo a que o montante reembolsável permita refinar novas candidaturas (*revolving cycle*). Os investimentos têm de ter uma componente de capitais privados (montantes mínimos entre 15% a 20% do projeto) e os ativos financiados pelos FDU podem ter adicionalmente alavancagem bancária pela instituição financeira gestora do próprio FDU ou por outra instituição financeira. Os critérios de escolha dos projetos têm em linha de conta a capacidade e velocidade de reembolso, existindo similaridade com os critérios comerciais de seleção de projetos na banca comercial.

Em Portugal, a aprovação dos FDU foi deliberada através de concurso público concluído em setembro de 2011, tendo sido selecionadas três entidades para a sua gestão: o Banco Português de Investimento (BPI), a Caixa Geral de Depósitos (CGD) e o Turismo de Portugal, IP (TdP), tendo este último ganho a gestão dos FDU de Lisboa e do Algarve. Assim, ficou atribuída ao TdP a responsabilidade de análise, seleção e validação dos projetos a apoiar pelos fundos JESSICA nestas duas regiões, a decisão da concessão dos financiamentos, a verificação da elegibilidade das despesas e o acompa-

nhamento da execução do projeto até à cessação da vigência do contrato de financiamento. Este, no caso de Lisboa, reveste sempre a forma de empréstimo, sendo que o prazo máximo de reembolso é de 15 anos, podendo existir um período de carência máximo de 4 anos.

O JESSICA Holding Fund Portugal foi constituído com uma dotação total de 130 milhões de euros, dos quais 100 milhões correspondem a subscrição de FEDER, embora apenas 5 milhões provenientes da Região de Lisboa. Com a alavancagem, o FDU de Lisboa ficou dotado em 21,2 milhões de euros. Até 2015 este fundo tinha permitido apoiar perto de 20 projetos, representando um volume de investimento total aproximado de 80 milhões de euros. Com a exceção de um pequeno projeto (600 000€ de investimento total) de reabilitação em Sintra, todos os projetos financiados ocorreram na cidade de Lisboa, tendo sido o fundo maioritariamente aplicado em investimentos em hotéis ou outros tipos de alojamento para turistas.

IV. O CASO DO HOTEL SANTIAGO DE ALFAMA

O Hotel Santiago de Alfama é exemplo de um desses projetos apoiados pelo fundo JESSICA na cidade de Lisboa. Ocupa um imóvel localizado nos números 10 a 14 da Rua de Santiago, entre o Miradouro de Santa Luzia e o Castelo de São Jorge, em pleno centro histórico, numa área com elevada densidade de recursos patrimoniais, museus, restaurantes, galerias e antiquários. Situando-se hoje na freguesia de Santa Maria Maior, pertencendo, até à reorganização administrativa de 2012, à freguesia de Santiago, uma das mais antigas, de fundação medieval. O nome do hotel alude a esse topónimo comum da rua e da antiga freguesia.

Apesar de sempre ter havido uma certa diversificação social, o bairro do Castelo e a parte alta de Alfama, onde o hotel se situa, foram preferidos na Idade Média para a habitação de famílias nobres e abastadas, enquanto pescadores e marinheiros viviam maioritariamente perto do rio Tejo (Galhardo, 2014). O imóvel do Hotel Santiago de Alfama tem que ver com esse passado. Começou por ser o paço dos Castros, família que usou o título de condes de Basto e que foi influente durante a união dinástica ibérica, remontando talvez ao século XV (Andrade, 1948). A aparência exterior é sóbria. Como a estrutura sobreviveu ao terramoto de 1755, não foi objeto de grandes reformas modernizantes nem embelezadoras. O edifício impressiona mais pelo volume da massa construída do que pela beleza da fachada. Tem uma área bruta privativa total de 2 400m² e uma área de implantação de 499,69 m². Trata-se de um prédio em propriedade total com sete pisos (cinco acima do solo e dois abaixo), composto por dois núcleos adjacentes de volumetrias distintas e origem independente que se interligaram de forma orgânica ao longo da história.

O Hotel situa-se numa área em regressão demográfica há várias décadas. Reconstituindo a evolução populacional na antiga freguesia de Santiago, identifica-se uma primeira fase de crescimento continuado até 1940 (interrompida apenas na década

da I Guerra Mundial e da gripe pneumónica); a partir dessa altura, segue-se uma segunda fase de declínio, que a década de 50 aparentemente ainda nega (embora o crescimento observado entre 1950 e 60 possa ser devido a uma ‘ilusão estatística’ resultante da reorganização das freguesias de Lisboa de 1959), mas que se torna ininterrupto desde 1960 (fig. 1). Tal situação, de resto, não é atípica, antes descrevendo uma tendência observada na generalidade do centro histórico de Lisboa.

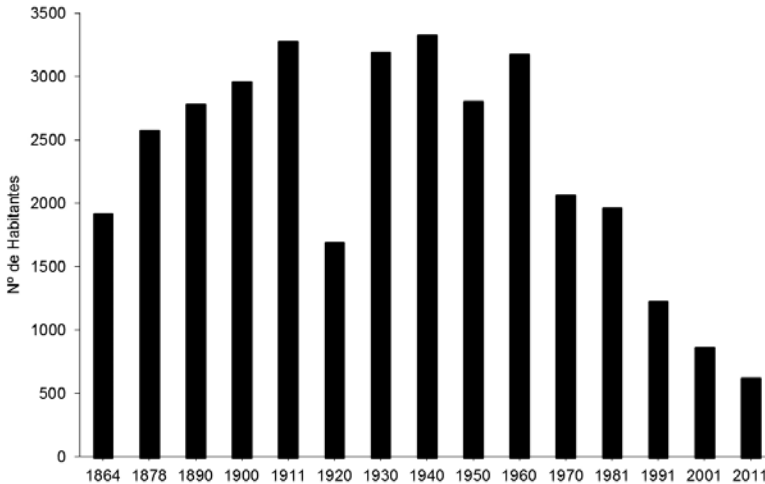


Fig. 1 – Evolução demográfica da antiga freguesia de Santiago, Lisboa.

Fig. 1 – Demographic evolution in former parish Santiago, Lisbon.

Fonte: INE (censos)

A história do edifício aqui em estudo reflete essas tendências de evolução da cidade e a sua análise ajuda a perceber como tais tendências se relacionam com mudanças na estrutura económica, com reconfigurações nas relações de poder e com a entrada e saída de diferentes atores em cena ao longo do tempo.

1. A fase de proletarização e decadência

Tende a associar-se o crescimento demográfico das cidades a fases de pujança económica e melhorias no ambiente urbano e a regressão populacional a contextos de crise e degradação do quadro de vida nas cidades. A biografia do edifício do Hotel Santiago de Alfama mostra uma realidade diferente: ao crescimento demográfico que esta parte da cidade experimentou entre meados dos séculos XIX e XX correspondeu uma fase de degradação das condições físicas do imóvel e da ambiência social.

As mudanças no edifício ao longo do século XIX traduzem na sua materialidade transformações mais fundas na estrutura económica, social e política da cidade. O edifício manteve-se por mais de três séculos como habitação nobre. Primeiro, integrado

na casa de Bastos e depois, talvez por razões políticas, devido à queda em desgraça dos Castros que tomaram o partido filipino na Restauração, na posse dos Pery de Linde, descendentes de mercadores flamengos radicados em Lisboa no século XVI e que a partir do século XVIII encontramos a exercer cargos públicos na corte e funções militares. Mais tarde, a transição da economia de privilégios nobiliárquicos e fundiários típica do Antigo Regime para a nova economia industrial e liberal no século XIX traduz-se na transferência do imóvel para as mãos de um capitalista, Manuel Brás, que o adquire em outubro de 1856 por um conto de réis – um valor baixo, o que sugere que a propriedade estaria desvalorizada – e que por morte o deixará a uma sobrinha-neta, Maria Neves Carvalho (Andrade, 1948).

O declínio dos sistemas domésticos complexos do Antigo Regime sustentados por rendas e comendas, com consanguíneos de vários graus coabitantes e criadagem numerosa, cujo fim definitivo se dá com a afirmação da sociedade burguesa e industrial (Monteiro, 2003), fez com que as casas nobres antigas se tornassem um modelo de habitação obsoleto. A partir do século XIX, a relação dos proprietários com esse tipo de edificado altera-se. Os velhos paços passam a ser vistos como ativos que devem gerar lucro. A industrialização e a procura de habitação pelo proletariado urbano em expansão abrem hipóteses novas de rendibilização do capital imobilizado no edificado. Muitos desses edifícios foram refuncionalizados, subdivididos e acrescentados nos logradouros e terraços, originando o ‘pátio’ como nova tipologia de habitação plurifamiliar operária (Pereira, 1994).

O edifício do Hotel Santiago de Alfama seguiu essa trajetória de transformação. Os investimentos feitos pelo novo proprietário depois de 1856 foram orientados mais por critérios quantitativos do que qualitativos, com o intuito de permitir maior número de inquilinos através de obras sucessivas e desordenadas de subdivisão e acréscimo, e não tanto de beneficiar a qualidade da construção ou a sua habitabilidade. Uma descrição do edifício em Andrade (1948, p. 50) dava conta disso ao fazer referência à “deturpação arquitetónica, [...à] sua fachada de múltiplos e incríveis enxertos, [...aos] vulgaríssimos arranjos de mestre-de-obras, [...e à] amálgama de escadas, saguões, pátios interiores, cubículos improvisados”.

Com a morte de Maria Neves Carvalho, em 1933, o imóvel é deixado em testamento à Santa Casa de Misericórdia da sua terra natal, Vila Nova da Barquinha, com a condição de usufruto por parte dos sobrinhos e afilhada. De acordo com comunicações entre os usufrutuários, inquilinos e CML disponíveis no arquivo camarário, o imóvel possuía nessa data 19 fogos habitacionais arrendados. Em 1944 instala-se no piso térreo uma marcenaria, onde, em 1965, por trespasse, se irá estabelecer uma fábrica de camisas e roupa interior – a Sociedade Pinto, Diniz & C^a Lda. –, que também ocupará parte do primeiro andar. Alguns dos operários eram residentes no próprio edifício.

A consulta dos processos relativos a este imóvel no arquivo histórico da CML mostra que esta fase de proletarização do edifício está associada a uma degradação física do edifício. O primeiro registo de intimação da CML aos proprietários para que estes realizem obras de beneficiação data de 1920, em resposta a queixas dos inquilinos. A situação

agrava-se com a passagem do tempo. Ao longo das décadas de 40 e 50, foram produzidas dez intimações com teor semelhante e subsequentes pedidos para realização de obras. Na década de 60, há referências a seis vistorias camarárias decorrentes de protestos dos arrendatários e por mudança de inquilinos, todas com escasso ou nenhum resultado uma vez que os usufrutuários vão alegando falta de meios para a realização de obras dado o baixo valor das rendas e o seu condicionamento por imperativos legais. A ruína iminente do imóvel começa a ser referida nas queixas apresentadas pelos inquilinos desde 1968. Da análise dessa documentação, percebem-se como pontos mais críticos o mau estado do telhado com subsequentes infiltrações (graves) de água nas paredes. As más condições do imóvel chegam a produzir vítimas mortais: em 1948, no decurso de obras coercivas destinadas à recuperação do telhado e fachada, morre um trabalhador, por razões que se viriam a atribuir a falta de segurança.

2. A fase de elitização e renovação associada ao turismo

Após mais de um século de proletarização e decadência, o rumo do imóvel muda em setembro de 2006. Obtido consentimento dos usufrutuários ainda vivos, a Santa Casa da Misericórdia de Vila Nova da Barquinha vende o edifício (propriedade) a uma sociedade detida por investidores indo-britânicos – a PPNS Properties Portugal Lda. – pelo valor de 375 000 €, a que se somaram mais 135 000 € pela compra do direito de usufruto aos usufrutuários, já idosos. Este momento marca não apenas a entrada do capital transnacional na história do edifício, como também do turismo. Consumada a aquisição, o novo proprietário negocia com os últimos inquilinos – um pequeno número de irredutíveis que foram resistindo à degradação do imóvel na expectativa de uma indemnização – a rescisão dos contratos de arrendamento. O imóvel fica totalmente devoluto em 2008. Adicionalmente, faz entrar na CML, em 2007, um pedido de licenciamento para a instalação de uma unidade hoteleira de 4 estrelas de 17 camas, numa área de construção de 1950 m², que viria a ter deferimento em março de 2010.

A crise financeira de 2008 e a turbulência global que se lhe seguiu atrasa a concretização do projeto. Em maio de 2011, o edifício, devoluto e em estado de pré-ruína, mas com projeto hoteleiro aprovado, passa para a posse de uma sociedade por quotas de direito português – Projecto Rua de Santiago, Unipessoal Lda. –, que é detida por sua vez por uma sociedade de direito inglês – a *Lisbon Real Estate Limited*, em que esta é detida por uma sociedade de serviços financeiros e gestão de fortunas domiciliada na Ilha de Man – a *Isle of Man Assurance Limited (IOMA)*. O valor de transação foi de 1 250 000 €, o que representou enormes mais-valias para a PPNS Lda. (mesmo tendo pago o valor do serviço de arquitetura e indemnizações a antigos moradores e tendo em conta que 420 000 € foram financiados pelo Barclays Bank, com o imóvel dado como garantia para hipoteca constituída e registada em nome do banco).

Por detrás da sociedade portuguesa, da inglesa e do veículo financeiro da ilha de Man encontra-se um casal de investidores pertencente à nova elite global de gestores e quadros altamente qualificados, ele com dupla nacionalidade portuguesa e inglesa e um currículo

com passagens por bancos de investimento em Londres e pelo topo da administração da maior empresa de telecomunicações portuguesa, ela de nacionalidade holandesa e infância passada na Nova Zelândia.

A investidora assume o papel de gestora executiva do hotel, bem como a responsabilidade societária e judicial das empresas, sendo gerente na Projecto Rua de Santiago, Unipessoal Lda. e *Director* na *Lisbon Real Estate Limited*. Como é comum (normalmente por proteção patrimonial e/ou planeamento fiscal internacional) nas estruturas financeiras internacionais que envolvam jurisdições mais ‘opacas’ como a da ilha de Man, não se conseguiu obter via informação pública o beneficiário final da sociedade *Isle of Man Assurance Limited (IOMA)* e a ligação ao referido casal. Presume-se no entanto, através das notícias veiculadas pelos *media* sobre o hotel e o supracitado casal, bem como das entrevistas que realizámos, que os beneficiários finais da empresa serão essas duas pessoas.

Em 2012, em plena crise, os novos proprietários contratam ao ateliê do arquiteto Luís Rebelo de Andrade uma alteração ao projeto hoteleiro inicial. O programa sugerido consistia na reconversão do imóvel para uma unidade turística de luxo *world-class*, que se posicionasse no mercado como um dos melhores hotéis de charme da cidade de Lisboa (fig. 2 e 3).



Fig. 2 – O edifício do Hotel Santiago de Alfama (exterior), antes das obras de reabilitação e conversão para unidade hoteleira. Figura a cores disponível online.

Fig. 2 – The Hotel Santiago de Alfama building (outside), before the refurbishment and construction works and conversion into hotel unit. Colour figure available online.



Fig. 3 – O edifício do Hotel Santiago de Alfama (exterior), após as obras de reabilitação e conversão para unidade hoteleira. Figura a cores disponível online.

Fig. 3 – The Hotel Santiago de Alfama building (outside), after the refurbishment and construction works and conversion into hotel unit. Colour figure available online.

Fonte: arquivo de Luís Rebelo de Andrade

O projeto viria a ser submetido à CML em 2013, com a novidade de propor dois novos pisos abaixo do solo para zonas técnicas e serviços do hotel, o que aumentou a área de construção para 2 400 m². A obra, que na fase de infraestruturas e acabamentos ficou a cargo da Construtora San José S.A., pertencente a um grupo baseado em Espanha que opera mundialmente e em cujo portfólio se conta o premiado projeto do Museu do Louvre Abu Dhabi, revestiu particular complexidade, de forma que os trabalhos se estenderam por quase vinte meses. Como explicou o arquiteto responsável pelo projeto em entrevista aos autores, o edifício tinha sido alvo de inúmeras reconstruções e alterações arquitetónicas ao longo dos tempos, à medida das necessidades dos utilizadores e também por escassez de meios financeiros ou controlo camarário e tinha uma estrutura labiríntica; os trabalhos de reabilitação física e construção civil foram por isso exigentes. Além disso, com as obras estendidas ao nível subterrâneo, foi necessário realizar estudos arqueológicos, que atrasaram a conclusão das obras.

No que toca ao investimento e aos meios de financiamento do projeto, o promotor solicitou ao TdP um financiamento JESSICA através do FDU Lisboa logo em 2012. Em outubro desse ano obteve a formalização de um empréstimo JESSICA no montante de

1 100 000€, projetando um investimento total de 2 436 934€, para o qual deu como garantia (hipoteca voluntária) o próprio imóvel. Segundo confirmou o proprietário em entrevista, esse empréstimo foi crucial para o desenvolvimento do projeto numa altura em que Portugal se encontrava sob um programa de resgate financeiro, em recessão económica e com a maioria da banca tradicional a limitar fortemente o crédito por falta de recursos próprios e a considerar o imobiliário atividade não financiável.

À data da candidatura ao fundo JESSICA, era ainda a proposta inicial de criação de um hotel de 4 estrelas que estava em cima da mesa. Com o novo projeto de reabilitação e a alteração do programa para um hotel de 5 estrelas, o montante do investimento total disparou para os 3 500 000€. Para além das obras de remodelação do edifício, foi canalizado importante investimento para o *design* de interiores e ambiência. Assim, adicionalmente ao fundo JESSICA, a sociedade promotora solicitou em outubro de 2013 um financiamento junto da banca comercial, desta feita ao Banco Popular Portugal S.A., no montante de 1 050 000€, dando novamente o imóvel como hipoteca. Em 2015, foi obtido um último reforço de financiamento pelo mesmo banco no valor de 350 000€, com registo de uma terceira hipoteca sobre o mesmo imóvel.

Inaugurado em julho de 2015, o Hotel Santiago de Alfama é atualmente uma unidade hoteleira de 5 estrelas, com 6 suites e 13 quartos, restaurante de autor (o Fábrica de Santiago, nome que é uma alusão pós-industrial à memória do imóvel), cabeleireiro e salão de massagens, além de uma loja de produtos regionais *gourmet*. No final de 2015, segundo o relatório e contas da empresa proprietária, tinha ao serviço 25 trabalhadores, com um custo médio por empregado de cerca de 14 000€/ano.

Em termos de nicho de mercado, a unidade enquadra-se na categoria de ‘hotel boutique’. Anhar (2001) e Aggett (2007) descrevem este género de alojamento como um hotel de pequena dimensão, único, intimista, de arquitetura e decoração diferenciadas, customizado e com elevada qualidade e personalização do serviço, sendo por norma mais caro que o hotel de cadeia. O mercado alvo do hotel boutique são consumidores com gosto por *design*, atentos às ‘tendências e estilo de vida’ (*trends & lifestyle*), que se querem sentir membros de uma comunidade global que aprecia experiências customizadas e a sofisticação de locais elitizados (Strannegard & Strannegard, 2012). Tal como sucede aqui, consumidores deste tipo de unidades procuram espaços com uma ambiência e estética que reflitam ‘estilo de vida’, identidade e um posicionamento de diferenciação e elevado status social (Strannegard & Strannegard, 2012).

A atmosfera do Hotel Santiago de Alfama é intimista, sofisticada e eclética. A proprietária e também gerente do hotel concebeu a decoração numa interpretação própria da identidade do lugar, introduzindo pormenores pessoais que criam um sentido de domesticidade. Os pátios interiores, com as suas cisternas de água, têm ressonâncias orientalizantes que remetem para o passado árabe de Alfama. Os quartos são amplos, com áreas que variam entre os 22,5 e os 50 m², de cores suaves e decoração *clean*, ponteados por detalhes únicos, como largas banheiras de tina pousadas sobre painéis de mosaico hidráulico, menus de almofadas e pequenas zonas de repouso. Muito do mobiliário foi concebido propositadamente para o hotel e a decoração apostou em *layouts* diferentes em

cada quarto, de forma a acomodar uma individualidade própria. O investimento em obras de arte, de várias origens e trazidas em grande parte pela proprietária nas suas viagens pelo mundo, é notório, coexistindo pinturas de artistas contemporâneos com pequenos móveis e antiguidades indianos e do sudeste asiático, azulejos e mármore portugueses.

O ambiente social do Hotel Santiago de Alfama é cosmopolita. Os hóspedes são em larga maioria estrangeiros que procuram um serviço personalizado, *design*, charme e história. Como referido por Strannegard e Strannegard (2012), este tipo de clientes, por dominarem os códigos de gosto e comportamentos cosmopolitas, sente-se ‘em casa’ neste tipo de propriedades, independentemente de estarem em Lisboa ou noutra cidade mundial.

Em termos de marketing e canais de vendas, o Hotel Santiago de Alfama tem um website próprio com possibilidades de efetuar reservas, página oficial de Facebook e trabalha quer com websites multioferta e generalistas, como o www.booking.com e o www.hotels.com, quer com websites mais dirigidos para o mercado de luxo e hotelaria de charme, como o www.secretplaces.com ou o www.i-escape.com. O hotel tem sido alvo de diversas reportagens em revistas nacionais e internacionais dedicadas ao turismo de luxo, como a *CondéNast Traveller*, a *Méditerranée Magazine* e o *Telegraph Travel*. Os preços de quarto/noite com pequeno-almoço variam entre os 210 e os 340€ – o que significa que cada quarto produz hoje, num dia, rendimento superior ao que provavelmente, antes da conversão do edifício em hotel, se auferia num mês inteiro com o total das rendas dos antigos inquilinos.

V. DICUSSÃO FINAL E CONCLUSÃO

Na biografia do edifício do Hotel Santiago de Alfama podemos ver refletidas sucessivas fases da história urbana de Lisboa. As metamorfoses por que o edifício passou – de casa nobre para pátio operário, de pátio operário para hotel de luxo – exprimem a adaptação do imóvel a essas mudanças – a industrialização, no primeiro caso; a turistificação associada à reestruturação urbana pós-industrial, no segundo – com consequências na paisagem, ao nível da materialidade do edificado e na atmosfera do lugar, assim como no ambiente social. Muito sintomaticamente, no mesmo imóvel onde existiram em tempos dezanove apartamentos sombrios e húmidos, destinados a famílias trabalhadoras pobres, estão hoje dezanove quartos e suites espaçosos e arejados, bem decorados, por onde circula a nova elite global de viajantes endinheirados, e um restaurante de *chef* veio ocupar o lugar onde existiu uma fábrica de camisas.

Analisando a história deste edifício, percebe-se que as transmutações que ele foi sofrendo ao longo do tempo estiveram associadas a diferentes estratégias de valorização do capital imobilizado no ambiente construído, em função do que em cada momento surgia como oportunidade mais viável de rentabilização do investimento. O próprio processo de proletarianização do edifício, ocorrido durante o ciclo urbano da industrialização,

foi em si uma forma de tentar maximizar o lucro. Por outro lado, olhando para este caso em concreto, é visível que não se podem entender as razões da turistificação urbana desligadas das estratégias do imobiliário. A conversão do edifício em hotel surge porque, num contexto pós-industrial e de globalização, isso aparece como uma forma de rentabilização rápida e eficiente do capital imobiliário. A alavancagem no crédito é outro dado essencial a reter nesta história. É ela que catapulta o projeto turístico-imobiliário em questão para um escalão *world-class*, permitindo ao hotel posicionar-se globalmente como um produto diferenciado. A estreita imbricação das esferas turismo-imobiliário-banca ressalta deste estudo de caso como algo essencial para compreender a turistificação urbana.

O nexa entre globalização, turismo e reestruturação urbana, bastante sublinhado na literatura, surge em grande destaque nesta história. A dimensão global está presente não apenas pelo facto do hotel operar nesse mercado, mas também porque provieram desse espaço os protagonistas essenciais da conversão do edifício em hotel. O Hotel Santiago de Alfama é portanto, a vários títulos, incluindo na atmosfera cosmopolita que nele se vive, um enclave da globalização no tecido da cidade. Este facto é relevante porque revela um lado menos referido na literatura sobre globalização e reestruturação urbana: a introdução do capital transnacional na regeneração urbana está a ser realizado também por investidores privados em pequenas promoções e não apenas por grandes projetos imobiliários desenvolvidos por fundos de investimento que operam à escala do quarteirão, ou por grandes consórcios de investidores alavancados nos mercados financeiros globalizados, como a literatura tende mais frequentemente a referir. Este estudo de caso mostra ainda que são múltiplos os atores que intervêm na turistificação da cidade e na gentrificação turística: não apenas as grandes cadeias de hotéis e cafés (Gotham, 2005), não apenas os pequenos investidores que deslocam fogos para o arrendamento de curta duração (Füller & Michel, 2014), mas também investimentos hoteleiros independentes e diferenciados, conduzidos por investidores individuais integrados nos circuitos do capital global e com bom acesso ao crédito.

O *mix* de *design*, memória, consumo e imobiliário, tantas vezes sublinhado na literatura como sendo a 'fórmula mágica' da reestruturação urbana pós-industrial ou pós-moderna (v., e.g., Hannigan, 1998; Zukin, 2010), está bem presente também no caso analisado, se bem que aqui numa escala micro. Esse investimento no ambiente construído, muito articulado com a economia dos signos, está na origem da elitização do local. Muitas das questões levantadas na literatura a respeito do carácter excludente dos espaços turistificados têm aplicação aqui. Contudo, a biografia do edifício e o caso concreto do hotel estudado mostram também que culpar a turistificação pela expulsão dos residentes e como fonte de conflitos sociais nem sempre é adequado. O investimento turístico apareceu neste caso após um caminho de degradação e abandono progressivo do edifício que claramente vinha de muito antes das políticas neoliberais. Tão-pouco se pode dizer que o capital globalizado e a turistificação tenham sido responsáveis por romper uma harmonia social pré-existente. O passado pré-turístico do local estava já impregnado de histórias pessoais de privação, exclusão e injustiça, e marcado por uma forte tensão social e conflitualidade entre inquilinos e proprietários.

Por último, uma nota acerca do papel da iniciativa JESSICA neste processo. Como instrumento de política neoliberal que é, percebe-se que não teve por finalidade regular ou orientar, contrariar ou corrigir o mercado, mas sim coadjuva-lo subsidiariamente, desbloqueando dificuldades de crédito e facilitando os investimentos.

O caso em concreto do Hotel Santiago de Alfama mostra que a opção de investir na hotelaria tinha sido equacionada antes da iniciativa JESSICA estar no terreno. O fundo JESSICA talvez não deva portanto ser visto como causa da turistificação da cidade de Lisboa, mas como um elemento facilitador desse processo, que num período crítico de bloqueio do acesso ao crédito na banca tradicional funcionou como seu substituto e, por isso, foi crucial.

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem aos entrevistados o tempo que disponibilizaram e os dados que forneceram para a reconstituição da biografia do edifício, especialmente ao Arq. Luís Rebelo de Andrade, que facilitou o acesso ao seu arquivo pessoal, e à direção do Hotel Santiago de Alfama, por abrir as portas para a pesquisa de campo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aggett, M. (2007). What has influenced growth in the UK's boutique hotel sector? *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 19(2), 169-177.
- Althaus, E., & Glaser, M. (2015). Legacies of modernism. House-biographies of large post-war residential complexes in Switzerland. In F. Zanfi & G. Carameellino (Eds.), *Post-war middle-class housing: Models, construction and change* (pp. 243-262). Berna: Peter Lang.
- Andrade, F. (1948). *A freguesia de Santiago. Subsídios para a história das suas ruas, edifícios e igreja paroquial* [The freguesia of Santiago. Subsidies for the history of its streets, buildings and parish church]. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- Andrade, M., & Lamela, C. (2015, agosto). *Tourism without gentrification? Obstacles to achieve a "Happy Medium"*. Comunicação apresentada à 12th Conference of the European Sociological Association, Praga, República Checa.
- Anhar, L. (2001). *The definition of boutique hotels*. Retrieved from: <http://www.hospitalitynet.org/news/4010409.html>
- Ashworth, G., & Page, S. (2011). Urban tourism research: recent progress and current paradoxes, *Tourism Management*, 32(1), 1-15.
- Barata Salgueiro, T. (1994). Novos produtos imobiliários e reestruturação urbana [Real estate new products and urban restructuring]. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, XXIX(57), 79-101.
- Barata Salgueiro, T. (2001). *Lisboa, periferia e centralidades* [Lisbon, outskirts and centralities]. Oeiras: Celta.
- Barata Salgueiro, T., André, I., & Brito-Henriques, E. (2015). A política de cidades em Portugal: instrumentos, realizações e perspectivas [Urban policy in Portugal: tools, achievements and prospects]. In P. Neto & M. M. Serrano (Eds.), *Políticas públicas, economia e sociedade. Contributos para a definição de políticas no período 2014-20* [Public policies, economy and society. Contributions for the policies definition in the period 2014-20] (pp. 49-81). Alcochete: Smartbook
- Barata Salgueiro, T., Mendes, L., & Guimarães, P. (2017). Tourism and urban changes: lessons from Lisbon. In M. Gravari-Barbas, & S. Guinand (Eds),

- Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises. International Perspectives* (pp. 255-275). Oxon: Routledge,
- Beriatos, E., & Gospodini, A. (2004). "Glocalising" urban landscapes: Athens and the 2004 olympics. *Cities*, 21(3), 187-202.
- Blunt, A. (2008). The 'skyscraper settlement': home and residence at Christodora House. *Environment and Planning A*, 40(3), 550-571.
- Blunt, A., & Dowling, R. (2006). *Home*. Abingdon e New York: Routledge.
- Brito-Henriques, E. (1996). *A Lisboa turística, entre o imaginário e a cidade. A construção de um lugar turístico urbano* [The Tourist Lisbon, between the imagery and the city. The building of an urban tourism place]. Lisboa: Edições Colibri.
- Broudehoux, A.-M. (2007). Spectacular Beijing: the conspicuous construction of an olympic metropolis. *Journal of Urban Affairs*, 29(4), 383-399.
- Cócola Gant, A. (2015, agosto). *Tourism and commercial gentrification*. Comunicação apresentada à International Conference 'The ideal city. Between myth and reality', Urbino, Itália.
- Dirksmeier, P., & Helbrecht, I. (2015). Resident perceptions of new urban tourism: a neglected geography of prejudice. *Geography Compass*, 9(5), 276-285.
- Edwards, D., Griffin, T., & Hayllar, B. (2008). Darling Harbour: looking back and moving forward. In B. Hayllar, T. Griffin, & D. Edwards (Eds.), *City spaces – tourist places: Urban tourism precincts* (pp. 275-294). Oxford e Burlington, MA: Butterworth-Heinemann.
- Fainstein, S. S. (1990). The changing world economy and urban restructuring. In D. R. Judd, & M. Parkinson (Eds.), *Leadership and urban regeneration* (pp. 31-47). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Fainstein, S. S. (2008). Mega-projects in New York, London and Amsterdam. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(4), 768-785.
- Fainstein, S. S. & Judd, D. R. (1999). Cities as places to play. In D. R. Judd & S. S. Fainstein (Eds.), *The tourist city* (pp. 261-272). New Haven CT: Yale University Press.
- Foley, M., & Mcpherson, G. (2007). Glasgow's Winter Festival: can cultural leadership serve the common good? *Managing Leisure*, 12 (2), 143-156.
- Füller, H., & Michel, B. (2014). 'Stop being a tourist!' New dynamics of urban tourism in Berlin-Kreuzberg. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38, 1304-1318.
- Galdini, R. (2007). Tourism and the city: opportunity for regeneration. *Tourism: An International Multi-disciplinary Journal of Tourism*, 2(2), 95-111.
- Galhardo, J. (2014). As desigualdades fontes de dinâmicas urbanas no centro histórico de Lisboa [Inequalities of sources of urban dynamics in the Lisbon historic centre]. *Cadernos Metrópole*, 16(32), 513-536.
- Gladstone, D., & Préau, J. (2008). Gentrification in tourist cities: evidence from New Orleans before and after Hurricane Katrina. *Housing Policy Debate*, 19(1), 137-175.
- Goh, D. (2010). Capital and the transfiguring monumentality of Raffles Hotel. *Mobilities*, 5(2), 177-195.
- Goss, J. (1996). Disquiet on the waterfront: reflections on nostalgia and utopia in the urban archetypes of festival marketplaces. *Urban Geography*, 17(3), 221-247.
- Gotham, F. (2005). Tourism gentrification: The case of new Orleans' vieux carre (French Quarter). *Urban Studies*, 42(7), 1099-1121.
- Guimarães, P. (2016). A eficácia dos projetos especiais de urbanismo comercial. Evidências de Braga [The effectiveness of the special projects of commercial urbanism. Evidence from Braga]. *Fimistera – Revista Portuguesa de Geografia*, LI(102), 47-64.
- Hackworth, J. (2006). *The neoliberal city. Governance, ideology, and development in American urbanism*. Ithaca: Cornell University Press.
- Jansen-Verbeke, M. & Lieviois, E. (1999). Analysing heritage resources for urban tourism in European cities. In D. G. Pearce, & Richard W. Butler (Eds.), *Contemporary issues in tourism development* (pp. 81-106). Londres e Nova Iorque: Routledge.
- Hannigan, J. (1998). *Fantasy city: Pleasure and profit in the postmodern metropolis*. Londres e Nova Iorque: Routledge.
- Harvey, D. (1982). *The limits to capital*. Oxford: Basil Blackwell.
- Kalvet, T., Vanags, A., & Maniokas, K. (2012). Financial engineering instruments: the way forward for cohesion policy support? Recent experience from the Baltic states. *Baltic Journal of Economics*, 12(1), 5-22.

- Jacobs, J., Cairns, S., & Strebel, I. (2012). Doing building work: methods at the interface of geography and architecture. *Geographical Research*, 50(2), 126-140.
- Judd, D. R. (2003). Visitors and the spatial ecology of the city. In L. Hoffman, S. S. Fainstein, & D. R. Judd (Eds.), *Cities and visitors: Regulating people, markets, and city space* (pp. 23-38). Oxford: Blackwell.
- Lash, S., & Urry, J. (1994). *Economies of signs and space*. Londres e Thousand Oaks, CA: Sage.
- Law, C. (1992). Urban tourism and its contribution to economic regeneration. *Urban Studies*, 27(3), 599-618.
- Lloyd, R. (2002). Neo-bohemia: art and neighborhood redevelopment in Chicago. *Journal of Urban Affairs*, 24(5), 517-532.
- Lloyd, R., & Clark, T. N. (2001). The city as an entertainment machine. In K. F. Gotham (Ed.), *Critical Perspectives on Urban Redevelopment* (pp. 357-378). Nova Iorque: Elsevier.
- McCarthy, J. (1998). Reconstruction, regeneration and re-imaging: the case of Rotterdam. *Cities*, 15(5), 338-341.
- McCarthy, J., & Pollock, A. S. (1997). Urban regeneration in Glasgow and Dundee: a comparative evaluation. *Land Use Policy*, 14(2), 137-148.
- Monteiro, N. G. (2003). *O crepúsculo dos grandes. A casa e o património da aristocracia em Portugal (1750-1832)* [The twilight of nobility. The manor and patrimony of the aristocracy in Portugal (1750-1832)]. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda
- Orueta, D. (2007). Madrid: urban regeneration projects and social mobilization. *Cities*, 24(3), 183-193.
- Peck, J., Theodor, N., & Brenner, N. (2009). Neoliberal urbanism: models, moments, mutations. *SAIS Review of International Affairs*, 29(1), 49-66.
- Pereira, N. T. (1994). Pátios e vilas de Lisboa, 1870-1930: a promoção privada do alojamento operário. *Análise Social*, XXIX(127), 509-524.
- Rofe, M. W. (2003). 'I want to be global': theorising the gentrifying class as an emergent elite global community. *Urban Studies*, 40(12), 2511-2526.
- Sager, T. (2011). Neo-liberal urban planning policies: a literature survey 1990-2010. *Progress in Planning*, 76(4), 147-199.
- Sassen, S. (2000). *Cities in a world economy* (2ª ed.). Thousand Oaks, CA: Pine Forge Press.
- Selby, M., Hayllar, B., & Griffin, T. (2008) The tourist experience of precincts. In B. Hayllar, T. Griffin, & D. Edwards (Eds) *City spaces, tourist places: Urban tourism precincts* (pp. 183-201). Amsterdão: Butterworth-Heinemann.
- Sklair, L. (2006). Iconic architecture and capitalist globalization. *City*, 10(1), 21-47.
- Skoll, G. R., & Korstanje, M. (2014). Urban heritage, gentrification, and tourism in Riverwest and El Abasto. *Journal of Heritage Tourism*, 9(4), 349-359.
- Smith, N. (2002). New globalism, new urbanism: gentrification as global urban strategy. *Antipode*, 34(3), 427-450.
- Soja, E., Morales, R., & Wolff, G. (1983). Urban restructuring: an analysis of social and spatial change in Los Angeles. *Economic Geography*, 59(2), 195-230.
- Stake, R. E. (1995). *The art of case study research*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Strannegard, L., & Strannegard, M. (2012). Works of art: aesthetic ambitions in design hotels. *Annals of Tourism Research*, 39(4), 1995-2012.
- Tallon, A. (2010). *Urban regeneration in the UK*. Oxon e Nova Iorque: Routledge.
- Zukin, S. (2010). *The naked city: The death and life of authentic urban places*. Nova Iorque: Oxford University Press.

REFLEXIONES ACERCA DE LA DELIMITACIÓN Y DEFINICIÓN DEL MEDIO RURAL. DISEÑO DE UN ÍNDICE DE RURALIDAD PARA GALICIAⁱ

FRANCISCO XOSÉ ARMAS QUINTÁ¹

XOSÉ CARLOS MACÍA ARCE²

RESUMEN – La tarea de delimitar y definir el medio rural ha sido, y sigue siendo, una misión compleja en la que la mayor parte de los investigadores sociales admiten que no existe una definición estricta y consensuada sobre el término. En el presente artículo se expone una revisión de la literatura científica acerca de las distintas conceptualizaciones del medio rural y sus posibles delimitaciones. Junto a ello se propone un índice de ruralidad para Galicia, una región del noroeste de España con un medio rural muy diverso fruto de las importantes transformaciones que han tenido lugar desde mediados del pasado siglo.

Palabras clave: Medio rural; índice de ruralidad; agricultura; pluriactividad; desarrollo.

RESUMO – REFLEXÕES ACERCA DA DELIMITAÇÃO E DEFINIÇÃO DO ESPAÇO RURAL. DESENHO DE UM ÍNDICE DE RURALIDADE PARA A GALIZA. A tarefa de delimitar e definir o espaço rural foi, e continua a ser, uma missão complexa na qual grande parte dos investigadores sociais admite não existir uma definição estricta e consensual sobre o termo. No presente artigo expõe-se uma revisão da literatura científica sobre as distintas conceptualizações do espaço rural e as suas possíveis delimitações. Adicionalmente, propõe-se um índice de ruralidade para a Galiza, uma região do noroeste de Espanha com um espaço rural muito diverso devido às importantes transformações que tiveram lugar desde meados do século passado.

Palavras-chave: Espaço rural; índice de ruralidade; agricultura; pluriatividade; desenvolvimento.

Recibido: setembro 2016. Aceite: janeiro 2017.

¹ Profesor del Departamento de Didácticas Aplicadas, Universidad de Santiago de Compostela. Facultad de Formación del Profesorado, Avda. de Ramón Ferreiro, s/n., 27002, Lugo, España. E-mail: francisco.armas@usc.es

² Profesor del Departamento de Didácticas Aplicadas, Universidad de Santiago de Compostela. Facultad de Ciencias de la Educación, Avda. de Xoán XXIII, s/n., 15782, Santiago de Compostela, España. E-mail: carlos.macia@usc.es

ABSTRACT – REFLECTIONS ON THE DELIMITATION AND DEFINITION OF RURAL AREAS. THE DESIGN OF A RURAL INDEX FOR GALICIA. The task of delimiting and defining rural areas has been, and continues to be, a complex one. Indeed, most social researchers admit to there being an absence of a strict, consensual definition of the term. In this article, a review of scientific literature looking at various conceptualisations of rural areas and their possible boundaries is discussed. Together with this, an Index of Rurality for Galicia is proposed, a region in north western Spain with highly diverse rural areas due to major transformations which have taken place since the middle of last century.

Keywords: Rural areas; index of rurality; agriculture; pluriactivity; development.

RÉSUMÉ – RÉFLEXIONS SUR LA DÉLIMITATION ET LA DÉFINITION DU MILIEU RURAL. ÉLABORATION D'UN INDICE DE RURALITÉ VALABLE POUR LA GALICE. Délimiter et définir le milieu rural a toujours été, et continue à être, une tâche complexe et la plupart des enquêteurs sociaux admettent qu'il n'existe pas de définition stricte et consensuelle de cette notion. On réalise ici une révision de la littérature scientifique concernant les divers concepts relatifs au milieu rural et à ses limites, et on propose un indice de ruralité valable pour la Galice, cette région du nord-ouest de l'Espagne dont le milieu rural, très divers, a subi des transformations importantes depuis la moitié du siècle passé.

Mots clés: Milieu rural; indice de ruralité; agriculture; pluriactivité; développement.

I. INTRODUCCIÓN

La definición y delimitación de las áreas rurales ha sido, y sigue siendo, una tarea compleja por las múltiples variables que deben ser analizadas y la gran diversidad de estos espacios. El concepto de lo rural ha pasado en las dos últimas décadas de ser sinónimo de tosco o atrasado, a tener connotaciones positivas y asociarlo a calidad (Sancho Comíns & Reinoso Moreno, 2012). Campo y ciudad, rural o urbano, no tienen el mismo significado en cualquier parte del mundo. En algunos casos, se podría afirmar que ha llegado la urbanización del campo a muchos países desarrollados y la ruralización de las ciudades a otros en vías de desarrollo (García Ramón, Tlla i Pujol, & Valdovinos Perdices, 1995). El medio rural es frecuentemente dotado de una importancia simbólica como indicador de la identidad nacional, o bien como oposición a la modernidad (Woods, 2011).

Las transformaciones que tuvieron lugar en el medio rural son, en la actualidad, un hecho incuestionable tanto a nivel espacial, funcional y socioeconómico (Sancho Comíns & Reinoso Moreno, 2012) y han sido objeto de estudio de numerosas disciplinas interesadas en su análisis y evolución (Prados, 2009a). Lo rural se ha considerado, durante muchos años, sinónimo de agrario y aunque en la actualidad ese vínculo esté, en algunos casos muy presente, existe una gran variedad de usos y actividades económicas (García Ramón *et al.*, 1995). Las áreas rurales han pasado de tener un papel básicamente agrario, de provisión de alimentos, materias primas y recursos humanos a las ciudades, hacia un

perfil más pluriactivo y multifuncional (Rubio Terrado, 2010), siendo objeto de cambios estructurales a una escala sin precedentes como consecuencia de la transformación de su economía y sociedad (Shucksmith & Chapman, 1998).

El medio rural actual muestra una complejidad de usos y funciones que se contrapone con la polarización claramente definida entre campo y ciudad de la primera mitad del siglo XX (García Ramón *et al.*, 1995). Esta evolución hace que el medio rural comience a ser visto no como una simple superficie de producción, sino como un espacio que aporta una serie de valores de elevado interés para la sociedad global (paisaje, cultura, justicia social y alimentación saludable) y cada vez más urbanizada (Armesto López, 2005). Lo rural está presente en la imaginación popular y se revela tanto como un espacio imaginativo conectado con todas las clases de significados culturales, que van desde lo idílico hasta lo opresivo, como objeto de deseo de estilo de vida (Cloke, 2006). Estos espacios son, a menudo, valorados por sus paisajes escénicos y entornos naturales, pero también por ser el hogar de culturas indígenas diversas que atestiguan formas de vida tradicionales (Woods, 2011).

Las variadas funciones y significados que han sido atribuidos al medio rural, han hecho de lo rural un concepto complejo y ambiguo, siendo muy difícil tanto explicar por qué un espacio es rural o urbano, como trazar una línea en un mapa que separe a ambos (Woods, 2011). Ya no se puede hablar de una frontera de lo urbano y de lo rural sino de un “gradiente de urbanización” en lo que se refiere a la intensidad de la edificación, en la actividad y estructura económica, o en la movilidad de personas y mercancías (Roca, 2003).

Una de las debilidades de la literatura científica que aborda la definición del medio rural y su delimitación, es la asociación que se hace, en una parte importante de las investigaciones, de la agricultura con el medio rural (García Fernández, 1975; Bouhier, 1979; Villares Paz, 1982; Halfacree, 1993; Marsden, Murdoch, Lowe, Munton, & Flynn, 1993). Hoy día es bien conocido el declive de la agricultura y el sector primario en su conjunto a favor de otras actividades como es el caso de los servicios (Shucksmith & Chapman, 1998). Es cada vez más necesario intentar definir y delimitar las áreas rurales, no sólo para fijar el “nebuloso” concepto de lo rural sino para poder medir las diferencias en los distintos grados de ruralidad en cada territorio (Cloke, 1977) y adecuar así las líneas de actuación de las políticas orientadas a promover su desarrollo (López González, Crecente Maseda, & Miranda Barros, 2004).

II. LA PERSEVERANCIA EN LA DEFINICIÓN DEL MEDIO RURAL

Las posturas acerca de la delimitación y definición de las áreas rurales son muy diversas dado que se trata de un proceso complejo asociado, en ocasiones, a un cierto matiz de subjetividad. Hay autores que relativizan la vigencia de la distinción rural-urbano (Camarero, 1993), aquellos que defienden la ruptura de lo rural con lo agrario (García Sanz, 1998), y los que consideran inútil o bien imposible, cualquier intento de delimitación conceptual del término rural (Bericat Alastuey, 1993; Sancho Hazak, 1997). La sociedad

rural y el espacio rural ya no deben ser vistos como algo indivisible ya que la ruralidad está caracterizada por una multitud de espacios sociales que solapan una misma área geográfica. Mientras los espacios geográficos de la ciudad y el campo pueden llegar a difuminarse, no ocurre lo mismo con la distinción social de la ruralidad donde sus diferencias con la ciudad aún prevalecen (Cloke, 2006).

En el pasado, la emigración a las ciudades, el crecimiento urbano, y la concentración de la actividad económica definían a los centros urbanos, mientras que el medio rural perdía población y sufría el abandono y la marginalidad. Pero la situación actual es mucho más compleja y la disposición de factores no está tan polarizada debido a que la globalización establece un corredor de interrelaciones de las características demográficas, residenciales, sociales y económicas en las zonas urbanas y rurales (Prados, 2009a).

La definición de lo rural puede llegar a resultar confusa ya que las investigaciones sobre aspectos rurales multidisciplinares, parecen dar carta blanca para llevar a cabo muchos tipos de investigaciones con este título (Muilo, 2010). Existe la necesidad de delimitar las áreas rurales de una forma clara y multidimensional, dado que las primeras definiciones fueron tratadas como un concepto unidimensional, utilizando criterios en su delimitación basados casi todos en la variable demográfica, omitiendo factores tan notables como los socioculturales (Bosak & Perlman, 1982). El hecho de que existan distintas percepciones sobre los elementos naturales, los económicos o los culturales que caracterizan la ruralidad, fue lo que llevó a la amplia diversidad de las definiciones propuestas (Entrena-Durán, 2012).

La dificultad de definir las áreas rurales llevó a una buena parte de los autores a intentar definir el medio rural en base a una división a tres niveles: áreas rurales remotas, áreas rurales centrales, y áreas rurales próximas a las centrales con diferentes grados de ruralidad. Esta distinción puede ser válida en espacios rurales dentro de un mismo país, pero no para llevar a cabo comparaciones a nivel internacional dada la gran diversidad entre ellas, tanto desde el punto de vista demográfico como en su estructura territorial (Muilo, 2010). A este respecto Cloke (2006) reconoce tres grandes marcos teóricos significativos en lo que se refiere a la construcción de la ruralidad. El primero de ellos puede asociarse a conceptos funcionales de la ruralidad, identificando elementos funcionales de la sociedad y el paisaje rural. El segundo está representado por el uso de conceptos político-económicos de cara a clarificar la naturaleza y posición de lo rural, reconociendo que las áreas rurales están conectadas con las dinámicas de la economía política nacionales e internacionales, y lo que ocurre en el medio rural está relacionado con lo que ocurre fuera de estas áreas. Por último, la tercera corriente teórica hace referencia a las construcciones sociales de la ruralidad.

Cada vez más, y sobre todo en medios rurales occidentales, tienen lugar multiplicidad de actividades y usos que pueden ser considerados urbanos. Por otra parte, también se han extendido al medio rural pautas de comportamiento y modos de vida urbanos, lo que provoca que, cada vez más, los límites entre lo rural y lo urbano sean más difusos y máxime en el contexto de la Sociedad de la Información y al proceso globalizador en el que vivimos (Esparcia, 2012). Para Halfacree (1993), la proliferación de representaciones

diversas de los espacios rurales está llevando a que la imagen de lo rural se esté desprendiendo del espacio rural geográfico, es decir, la forma en el que el campo está siendo imaginado en los discursos populares quizá tenga poca correspondencia con las realidades actuales de los espacios rurales y la vida rural. Según Rubio Terrado (2010), cuando un medio rural no coincide con el modelo de ruralidad, nuestra percepción inicia un desplazamiento hacia la noción de lo urbano. Pero la diversidad creciente de las áreas rurales y la dificultad de establecer una delimitación llevó a Friedland (2002) a subrayar que ya no solo la ciudad es urbano ni campo lo rural. Prados (2009a) asiente que la expansión de los procesos de urbanización hacia zonas rurales periféricas es una consecuencia de la madurez de las metrópolis, y que el envejecimiento demográfico y la llegada de inmigración extranjera están presentes tanto en las ciudades como en el campo.

En la actualidad, las definiciones del medio rural engloban conjuntos muy heterogéneos con los consecuentes problemas e imprecisiones a la hora de su caracterización y delimitación. La preocupación por delimitar y definir el medio rural está motivada por la creciente importancia que adquieren las estadísticas oficiales para monitorizar las políticas públicas y la asignación de recursos (Sabalain, 2011). A este respecto Woods (2011) señala que la necesidad de los gobiernos de delimitar las áreas rurales para aplicar las políticas rurales, ha perpetuado el uso de definiciones cuantitativas del medio rural, dando lugar a una serie de definiciones poco congruentes. En esta línea Rodríguez (2011) apunta la necesidad de cambiar la forma de medir lo rural, pues debe haber una combinación de criterios con el fin de capturar la heterogeneidad de los espacios rurales.

Fueron muchos los autores que han intentado, con un éxito limitado, definir y categorizar el medio rural. Entre ellos se podrían citar a Cloke (1977), Hoggart (1990), Clout (1993), Cloke y Goodwin (1993), Halfacree (1993), Lázaro Araujo (1995), Ceña-Delgado (1995); García de León (1996); Guibertau Cabanillas (2002), Waldorf (2006), Sabalain (2011) y Rodríguez (2011) entre otros. Pese a haber muchas características que pueden ser consideradas a la hora de definir los espacios rurales, Ramos y Romero (1995) sostienen que estas áreas son, desde el punto de vista territorial, una fuente de recursos, receptor de residuos y soporte de actividad y Marsden *et al.* (1993), un almacén de pequeñas empresas emprendedoras que son vistas como un aspecto clave de dinamismo económico y de innovación.

Márquez Fernández (2002), asiente que el concepto de medio rural tiene, en la actualidad, diversas acepciones que están vinculadas al paisaje, al medio, al espacio, al territorio, al desarrollo, etc. y de ahí que las áreas rurales sean, por su variedad y heterogeneidad, muy difíciles de clasificar. La atracción que las áreas naturales protegidas ejercen sobre un determinado sector de población que desea vivir, trabajar y disfrutar de su tiempo libre en estos espacios, fue definido por Prados (2009b) con el concepto de naturbanización. Este concepto incluye el deseo de un nuevo medio ambiente residencial, la recuperación de actividades económicas tradicionales y aquellas que se basan en la tradición y el patrimonio cultural. La naturbanización tiene sus raíces en el concepto de contraurbanización y se asienta en procesos de desconcentración urbana y sus efectos en la distribución de la población en las áreas rurales (Prados, 2009b).

Otros autores entienden diversas formas de comprender lo rural, una forma de hábitat en la que una población se adscribe a un lugar en el que el paso del tiempo forja una tradición, y una forma de ocupación en la que la actividad agraria ya no prevalece y se convierte en un espacio pluriactivo (García Sanz, 1998). Lo que sí parece incuestionable es que se debe hablar de pluralidad de áreas rurales que, además, comparten características comunes (De Arriba, 2011).

Lois González (2014) apunta otra forma de definir el medio rural teniendo en cuenta el nivel de artificialización del territorio y señala que, mientras en las ciudades es casi imposible observar ningún elemento del paisaje o de espacio originarios, en el rural la humanización de los lugares es moderada y con un conjunto de paisajes característicos. A este respecto Pratt (1996) señala que, aunque no sea posible precisar una “verdadera” ruralidad, quizás sea posible identificar algunos discursos que apoyen las desiguales relaciones sociales, escenarios económicos, etc. En el caso europeo, Ballas, Kalogeresis y Labrianidis (2003) señalan que las áreas rurales son extremadamente diversas y no pueden ser definidas únicamente en base a un simple criterio cuantitativo, siendo necesarias metodologías más sofisticadas que tengan en cuenta variables demográficas, económicas, sociales, etc.

III. LO RURAL Y LO URBANO: ALGUNOS INTENTOS EN SU DELIMITACIÓN

La dificultad para definir y delimitar las áreas rurales llevó a las administraciones públicas, a organismos nacionales e internacionales y a investigadores, a establecer criterios para concretar elementos y problemáticas que ayudasen a definir las y delimitarlas, utilizando una mezcla de criterios objetivos y subjetivos (García Ramón *et al.*, 1995).

Uno de los trabajos pioneros más relevantes al respecto fue el que llevó a cabo Cloke (1977) al diseñar un índice de ruralidad para Inglaterra y Gales. Clout (1993) diferenció para las áreas rurales europeas tres grandes grupos: espacios rurales dinámicos con crecimiento económico, espacios rurales con bajos niveles de desarrollo económico, pero con un gran potencial de futuro, y aquellos espacios rurales en proceso de abandono con densidades de población muy bajas y con recursos ambientales poco aptos para la agricultura. Del mismo modo que Clout (1993) y Ballas *et al.* (2003), presentaron una tipología de áreas rurales europeas a nivel regional utilizando técnicas de análisis estadístico de clústeres con el objetivo de agrupar las regiones europeas y definir así varios tipos de áreas rurales.

Halfacree (1995) intentó definir el medio rural a partir de representaciones sociales, y entre los aspectos que fueron atribuidos a las áreas rurales fueron aquellos relacionados con el medio ambiente, lo inexplorado, lo bello, el aire puro, etc. Este autor intenta aproximarse a la diversidad y variedad de vidas y experiencias que hoy día se encuentran en las áreas rurales, defendiendo que no se puede menospreciar aquello que no es ordinario en la vida rural. Insiste en la diversidad de las características sociales y económicas de la población que decide ir a vivir al rural, así como de experiencias

de contraurbanización inusuales lejos de los patrones que habitualmente lo caracteriza, calificando a este proceso con el término de “contraurbanización olvidada” (Halfacree, 2007). A este respecto Lawrence (1996) sostiene que es importante reconocer el modo en el que el campo ejerce de un lugar común extraordinario donde la gente que vive allí se apoya en la creación de una variedad de relaciones entre la tecnología, las personas y la naturaleza.

Otros autores llevaron a cabo clasificaciones de las áreas rurales en sus respectivos países como es el caso de Márquez Fernández (2002). Esta autora, partiendo de la dificultad que ello implica, delimitó para el caso de España, tres tipos de zonas rurales poco favorecidas: áreas de montaña, espacios rurales con un elevado riesgo de despoblamiento, y áreas rurales donde es necesario que continúe la actividad agraria, pese a sus limitaciones, para la conservación del medio natural. También surgieron tentativas de desarrollo de índices simples como el que diseñó Esparcia (2012) conjugando diferentes indicadores. Este autor diferenció para la realidad valenciana dos grados de ruralidad en función del número de criterios que cumplía cada municipio.

Bibby y Shepherd (2004), distinguen tres aspectos que pueden ser utilizados a la hora de delimitar las áreas urbanas y rurales: la superficie construida, el particular sistema de asentamientos, y el tercer aspecto está relacionado con el término urbano el cual, ha sido usado para denotar una separación económica de la “tierra” como fuente directa de ingresos y generación de riqueza. La baja densidad de población, el elevado número de explotaciones agrícolas o la población dedicada al sector primario y la lejanía de los centros urbanos, son características que podrían identificarse y asociarse a las áreas rurales. Teniendo en cuenta este argumento, Waldorf (2006) diseñó un índice de ruralidad para los Estados Unidos partiendo de cuatro variables: tamaño demográfico, densidad de población, extensión del área urbana, y lejanía o perifericidad.

Desde un punto de vista regional, López Ratón y Santiago Pérez (2005) elaboraron un índice de ruralidad para delimitar y clasificar los municipios gallegos a partir de varios indicadores demográficos y de ocupación. Se basaron, para la construcción del índice, en 15 indicadores de los que resultó un índice de ruralidad que oscila entre 0 y 1, siendo los valores más próximos a cero los de mayor ruralidad. En su aplicación para el caso de Galicia, resultaron ser rurales 248 municipios (79%), semiurbanos 60 (19%) y urbanos 7 (2%).

López González *et al.* (2004), ponen énfasis en la necesidad de delimitar el medio rural con el fin de orientar, de una forma más correcta, las líneas de actuación de las políticas de desarrollo rural. Para ello subrayan que la unidad mínima de análisis para identificar y delimitar las áreas rurales debería ser la local, dado que de realizarlo a una escala mayor como la comarcal, provincial, o regional, se correría el riesgo de perder las particularidades y singularidades de estos espacios. Estos autores propusieron un sencillo procedimiento para la jerarquización rural de los municipios en Galicia. El método está basado en la selección de 46 indicadores y la asignación de puntos a cada indicador con el objeto de la elaboración de un “ranking de ruralidad” que les permitió clasificar los municipios gallegos en función de su grado de ruralidad. De los resultados que obtuvie-

ron diferenciaron cinco tipos de áreas rurales: los situados en las zonas muy urbanizadas, los de gran atractivo turístico, los que presentan actividades diversificadas, los que tienen un predominio agrícola, y los de difícil acceso o marginales.

Lois González (2014), llevó a cabo una tipificación simple de los distintos tipos de espacios rurales en Galicia adoptando tres criterios y estableciendo otros tantos niveles de ruralidad en este espacio: la ocupación humana del territorio medida en densidades de población, el peso de la actividad agraria en las estructuras económicas tanto locales como comarcales, y la distancia a las principales ciudades. Teniendo en cuenta estas tres variables el autor diferenció tres grados de ruralidad: áreas rurales con un efectivo humano aún destacado y que estarían influidas por la urbanización difusa de las periferias urbanas, áreas más alejadas y periféricas con un elevado grado de despoblación y envejecimiento y, por último, el rural que aún conserva un sustrato agrario significativo y que concentra a una buena parte de las principales comarcas productoras primarias de la región.

Paül Carril (2014), también para Galicia, utilizó siete indicadores y estableció cuatro intervalos en función de un determinado límite en los indicadores propuestos. El autor asigna distintos grados de ruralidad dependiendo del número de variables cumplidas. De este modo, considera municipios de elevada ruralidad los que cumplen seis o siete de los indicadores, y de ruralidad intermedia los que cumplen de dos a seis. La principal conclusión a la que llega el autor es que, en Galicia no existe un continuo urbano-rural, sino que el paso de lo urbano a lo rural es claro y tajante.

IV. LA NECESIDAD DE UN ÍNDICE DE RURALIDAD PARA GALICIA

Las áreas rurales, en su proceso de transición al modelo postproductivista, se están adaptando a una nueva situación ambiental, demográfica, social, económica, territorial y política (Rubio Terrado, 1999). Una de las principales características de este modelo productivo es la diversificación de las actividades productivas, fenómeno al que se le acuñó el nombre de pluriactividad, y que según Rubio Terrado (2010), debe ser objeto básico de las políticas rurales. En este sentido Van der Ploeg *et al.* (2000), señalan que la pluriactividad está siendo vista como una parte integral del desarrollo rural y que, combinada con la agricultura, puede llegar a ser una estrategia de subsistencia para las familias rurales. Autores como Kinsella, Wilson, Jong, y Renting (2000) apuntan que la pluriactividad no es algo nuevo y que ha sido una estrategia tradicional de adaptación económica de los problemas rurales para lograr la supervivencia cuando las condiciones del mercado se hacían duras. Pero para que la diversificación tenga éxito deben estar fundamentados en el profesionalismo y en la innovación (Bonnamour, 2001).

La obligación de delimitar las áreas rurales, sobre todo para orientar las líneas de actuación de las políticas de desarrollo rural, llevó a instituciones y organismos nacionales e internacionales a adoptar criterios propios para abordar esta compleja tarea utilizando, básicamente, los criterios de la densidad y volumen demográfico. La Unión Euro-

pea, con el objeto de homogeneizar las estadísticas entre los estados miembros, creó definiciones estándares para los conceptos estadísticos, demográficos, geográficos y socioeconómicos utilizados en las diferentes encuestas sociales.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) distinguió dos niveles jerárquicos de unidades territoriales, un nivel local y otro regional. A nivel local fueron consideradas áreas rurales aquellas que poseían una densidad de población inferior a 150hab/km² mientras que, a nivel regional, se diferenciaron tres tipos en función de la población que residían en cada una de ellas. Consideró regiones predominantemente rurales a aquellas que el 50% de su población residía en áreas rurales, regiones significativamente rurales a las que entre el 15% y el 50% vivía en comunidades rurales y, por último, las regiones predominantemente urbanas en las que menos del 15% de su población vivía en zonas rurales.

La Oficina de Estadística de la Unión Europea (EUROSTAT) clasificó las regiones europeas utilizando también el criterio de la densidad de población. De un lado identifica las regiones muy densamente pobladas, que albergan a municipios con una densidad de población superior a los 500hab/km². Del otro, considera regiones intermedias a aquellas con municipios con una densidad de población inferior a los 500hab/km² y superior a 100hab/km². Por último, identifica las regiones rurales a las que tienen municipios con una densidad demográfica inferior a los 100hab/km².

A nivel nacional, el Instituto Nacional de Estadística (INE) español utiliza el volumen demográfico en lugar de la densidad de población, para delimitar las áreas urbanas de las rurales. Considera municipios urbanos a aquellos que tienen un volumen demográfico superior a los 10 000 habitantes, municipios semiurbanos a los que tengan entre 2 000 y 10 000 habitantes y que, a su vez, tengan al menos una entidad de población con más de 2 000 habitantes. Por último, considera municipios rurales a los que tengan menos de 2 000 habitantes y todos aquellos que, teniendo una población entre 2 000 y 10 000 habitantes, no tengan ningún núcleo de población que supere los 2 000 habitantes.

Teniendo en cuenta la dificultad que conlleva definir y delimitar el medio rural, se decidió diseñar un índice de ruralidad que se aplicó a Galicia. Pese a que ya se han elaborado algunas propuestas de delimitación de lo “rural” en esta región, la creación de un nuevo índice viene motivada, fundamentalmente, por varios factores. En primer lugar, se intenta aportar una delimitación más precisa de las distintas ruralidades que existen en este espacio. En las propuestas de delimitación del medio rural para Galicia expuestas en la revisión bibliográfica, solo una de ellas diferencia tres tipos de ruralidad en Galicia (Lois González, 2014) pero sin la elaboración de índice alguno. En el índice creado por López Ratón y Santiago Pérez (2005), pese a tener en cuenta un considerable número de variables, no define grados de ruralidad ya que, de los tres intervalos resultantes de la aplicación del índice, dos hacen referencia a espacios urbanos (urbano y semiurbano), y el tercero engloba a todo el medio rural. La última de las propuestas analizadas de delimitación del medio rural en Galicia de Paül Carril (2014), no crea un índice propiamente dicho, sino que establece la delimitación de los grados de ruralidad (en este caso dos) en

función de un determinado valor en las variables seleccionadas, llegando a la conclusión de que en esta región no existe un continuo rural urbano, sino que el paso de lo rural a lo urbano es tajante.

Otra de las razones por las que se decidió crear un nuevo índice de ruralidad en Galicia, vino motivada por la necesidad, desde nuestro punto de vista, de incorporar la distancia, medida en tiempo de desplazamiento a los principales centros urbanos, a la hora de establecer los distintos grados de ruralidad. Esta variable, junto con otros indicadores que se expondrán a continuación, combinadas de forma ponderada, resultó un índice que delimita no solo las áreas urbanas y rurales, sino que, diferenciando varios grados de ruralidad, ayuda a comprender mejor las distintas realidades del mundo rural.

Quizás, el aspecto que más influyó a la hora de proponer este índice de ruralidad, fue la necesidad de elaborar un índice que dibujase el panorama urbano rural en Galicia y que sirviese para analizar tanto la diversidad del medio rural en este territorio, como los procesos de urbanización que están teniendo lugar tanto en los municipios más cercanos a las ciudades, como a lo largo de todo el Eje Atlántico. La realidad económica y social de los municipios que han experimentado un fuerte crecimiento urbano por su proximidad a las ciudades, es muy distinto de aquellos núcleos que conforman las villas y cabeceras de comarca que se emplazan en un contexto mucho más rural. Se cubre, desde nuestro punto de vista, la necesidad de delimitar con una mayor precisión los diferentes grados de ruralidad en Galicia, ayudando a orientar y aplicar las políticas de desarrollo rural. Esta necesidad de delimitación se hacía cada día más patente debido a los profundos cambios que estos espacios han experimentado en los últimos años. Y esta heterogeneidad es, si cabe, más acusada en el caso de Galicia. Se trata de una región que fue eminentemente rural, con unas características propias donde las distancias, su situación periférica, y la dispersión de sus asentamientos condicionaron su desarrollo.

El índice de ruralidad que aquí se presenta se basa en una fórmula en la que se combinaron seis variables: densidad de población, evolución de la población en los últimos diez años, tasa de envejecimiento, número de viviendas por cada cien habitantes, población ocupada que trabaja en el sector agrario, y el tiempo de desplazamiento en minutos a la ciudad más próxima de 50 000 habitantes o más. Los datos referidos a la población fueron consultados del Padrón municipal de habitantes del Instituto Nacional de Estadística español para el año 2013, los datos de variación poblacional en los diez últimos se refieren al período 2003-2013, y los datos de viviendas y la población ocupada en el sector primario se consultaron en el Censo de Población y Viviendas del año 2011 del Instituto Nacional de Estadística. Por último, el cálculo de las distancias, medida en minutos y desplazándose en coche, se llevó a cabo desde cada municipio a la ciudad más próxima de 50 000 habitantes utilizando la aplicación *Google Maps* teniendo en cuenta la ruta más rápida.

Un considerable número de los núcleos rurales que están próximos a las ciudades experimentaron en las últimas décadas, un notable crecimiento demográfico y económico al absorber población urbana en busca de una mayor calidad de vida, viviendas más baratas y al mismo tiempo con una buena oferta de servicios. La distancia se midió en tiempo ya que una buena red de comunicaciones, puede hacer que espacios rurales más

alejados, pero bien comunicados, experimenten una dinámica económica y demográfica más positiva que otros más cerca físicamente, pero a una distancia en tiempo mayor. La fórmula que se utilizó para crear el índice de ruralidad es la que sigue:

$$I_r = \frac{\text{Log}(dpob)^{-1} + \text{Log}(evpob)^{-1} + \text{Log}(tenv) + \text{Log}(vivhab) + \text{Log}(pobagr) + \text{Log}(tdesp)}{n}$$

dpob: Densidad de población.

evpob: Evolución de la población en los últimos diez años.

tenv: Tasa de envejecimiento.

vivhab: Número de viviendas por cada 100 habitantes.

pobagr: Población ocupada que trabaja en el sector agrario.

tdesp: Tiempo de desplazamiento a la ciudad más próxima de 50 000 habitantes o más.

n: Número de variables.

Una vez calculado el índice para los 315 municipios gallegosⁱⁱ, se procedió a normalizar los valores entre -1 y 1, siendo los valores más próximos a 1 los municipios con un mayor grado de ruralidad y los municipios con valores próximos a -1 los más urbanos. Con el fin de llevar a cabo, además de una clasificación urbano-rural, se decidió establecer tres grados de ruralidad y otros dos para clasificar los municipios urbanos. El resultado de la normalización del índice de ruralidad y su clasificación para Galicia fue el siguiente: 7 municipios urbanos (2%), 79 semiurbanos (25%), 82 semirurales (26%), 106 rurales (34%), y 41 muy rurales (13%) (fig. 1).

El resultado de la delimitación urbano rural tras la aplicación del índice de ruralidad, evidencia el fuerte componente rural de este territorio y resalta su diversidad a través de los grados de ruralidad definidos. La utilización del criterio de la densidad de población en las propuestas de EUROSTAT y la OCDE en Galicia, dibujan un panorama eminentemente rural, además de limitarse a una simple clasificación de municipios urbanos y rurales, con lo que no se refleja la diversidad del mundo rural. En el caso del INE, pese a usar el volumen demográfico en lugar de la densidad de población, adolece de la misma debilidad aún introduciendo una categoría más. La ventaja del índice de ruralidad con respecto al propuesto por el INE, EUROSTAT y la OCDE, radica en que, además de tener en cuenta indicadores demográficos, incorpora otros relacionados con la actividad económica, la vivienda y la distancia a las siete ciudades de la comunidad.

Esta delimitación permite distinguir una ruralidad intensa, que se corresponde con la montaña de Lugo y Ourense además de algunos municipios emplazados en el interior de las provincias de Pontevedra y A Coruña, afectados por un intenso proceso de despoblación y declive económico; una ruralidad moderada que abarca la mayor parte de las provincias de Lugo y Ourense, salvo sus dos capitales y coronas urbanas y que engloba a municipios que no están afectados por el abandono ni por el crecimiento de las ciudades y sus periferias y donde domina un tejido agrario y ganadero importante. Por último, los municipios con un grado de ruralidad débil que son aquellos que están próximos a los núcleos urbanos o bien conectados con ellos, y los que albergan a las villas y cabeceras de

comarca. Junto a ello, el índice también permite diferenciar a la Galicia urbana y semiurbana que conforma el Eje Atlántico, un área que se articula en torno a la autopista AP-9 y que se extiende de norte a sur desde Ferrol a Vigo-Tui (fig. 1).

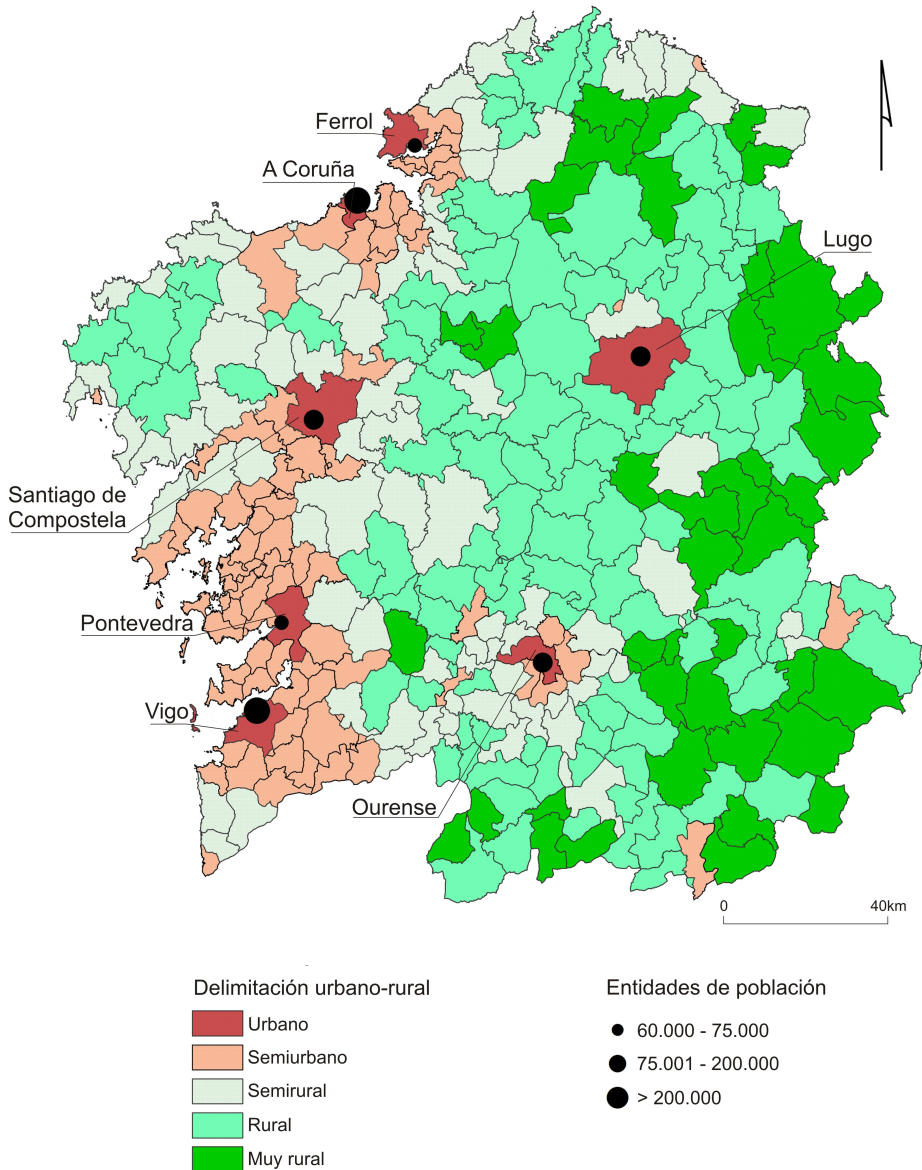


Fig. 1 – Índice de ruralidad. Delimitación urbano-rural en Galicia. Figura en color disponible en línea.

Fig. 1 – Index of rurality. Rural-urban delimitation in Galicia. Colour figure available online.

El índice de ruralidad elaborado para el caso de Galicia representa, desde nuestro punto de vista, los diferentes grados de ruralidad en esta comunidad y podría ser muy útil a la hora de aplicar las políticas de desarrollo rural, en especial el Programa de Desarrollo Rural para el período 2014-2020. De acuerdo con la estrategia Europa 2020, uno de los objetivos estratégicos de la política de desarrollo rural del período 2014-2020 es lograr un desarrollo territorial equilibrado de las economías y comunidades rurales, incluyendo la creación y conservación del empleo. Pero para ello es necesario, previamente, delimitar y diferenciar las distintas realidades en estos espacios para ajustar y diseñar actuaciones en la línea de conseguir los objetivos propuestos. El índice de ruralidad que aquí se presenta, puede ser también útil a la hora de aplicar las distintas iniciativas de la Estrategia Gallega de Especialización Inteligente (RIS3 Galicia) destinadas a transformar el modelo productivo gallego hacia uno nuevo basado en la innovación y el conocimiento.

V. A MODO DE CONCLUSIÓN

Fueron muchos los intentos y esfuerzos llevados a cabo para definir y delimitar las áreas rurales y, pese a ello, a día de hoy no existe una definición comúnmente aceptada entre la comunidad científica, lo que evidencia la complejidad de este proceso. La mayor parte de las delimitaciones se asientan en criterios demográficos, como los usados por instituciones y organismos públicos, pero es necesario diseñar indicadores que tengan en cuenta aspectos sociales, culturales y económicos que permitan identificar los espacios rurales de una forma más objetiva y comparable.

La necesidad, para el caso de Galicia, es si cabe más apremiante debido a las intensas transformaciones que han tenido lugar en su medio rural en las últimas décadas. Se ha pasado de un espacio eminentemente rural y agrícola, donde tres de cada cuatro habitantes residían y trabajaban en el campo, a convertirse en una sociedad eminentemente urbana y terciarizada. El fuerte proceso urbanizador que ha tenido lugar en esta región en las últimas décadas, así como el fuerte declive económico y demográfico en el que están sumergidos los municipios rurales más periféricos, dio como resultado un amplio elenco de “ruralidades” que van desde los tradicionales espacios agrarios “modernizados”, a espacios residenciales con un peso mayoritario del sector servicios que mermaron su pasado vínculo rural.

El índice de ruralidad propuesto permite dibujar la realidad urbano-rural en Galicia. Además de conocer la diversidad de su medio rural estableciendo tres gradientes de ruralidad, muestra los procesos de urbanización que están teniendo lugar en las áreas más cercanas a los centros urbanos y a lo largo del Eje Atlántico. La diferenciación de las distintas realidades que conviven en este territorio, permitirán a los gestores públicos orientar de un modo más preciso, las estrategias de desarrollo. Tras aplicar el índice de ruralidad, forman parte de la Galicia urbana siete municipios clasificados como urbanos (2%), que se corresponden con las siete ciudades gallegas y 79 municipios semiurbanos (25%) donde los procesos de urbanización son más intensos y sus características, otrora rurales, están muy mermadas debido a la fuerte influencia de las ciudades.

De otro lado, la Galicia rural la forman ochenta y dos municipios semirurales (26%), ciento seis rurales (34%), y cuarenta y uno (13%) muy rurales. Este último grupo lo componen los municipios más periféricos y con unas características físicas que impidieron que el sector agrario tradicional se transformase y modernizase, y su distancia a las ciudades condicionase el desarrollo de un tejido económico alternativo al sector primario. En el otro extremo del panorama rural gallego están los municipios semirurales, áreas rurales dinámicas que acogen población procedente de las ciudades y que se benefician de su proximidad. Sus “nuevos” pobladores procedentes de la ciudad, buscan una mayor calidad de vida y motivados, a su vez, por un menor coste de la vivienda y una amplia dotación de servicios.

Por último, están los municipios categorizados como rurales, que no están afectados por la influencia del proceso urbanización que envuelve a las ciudades, ni tampoco sufren la fuerte pérdida demográfica, el envejecimiento y el declive económico de los más periféricos. Son espacios donde tiene mucha presencia el sector primario, especialmente la agricultura y la ganadería. En estos municipios, la agricultura sigue siendo el elemento que los define, aunque desprendidos de su carácter tradicional y de autoconsumo, para convertirse en una agricultura comercial.

El diseño y aplicación de este índice de ruralidad permite, no solo acercarse de un modo más preciso, a “resolver” el problema de la delimitación urbano-rural en Galicia, sino que contribuye a conocer mejor la diversidad y heterogeneidad de estos espacios de cara al diseño de estrategias y programas de desarrollo rural.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Armesto López, X. A. (2005). Notas teóricas en torno al concepto de postproductivismo agrario. [Theoretical notes on the concept of agricultural post-productivism]. *Investigaciones Geográficas*, 36, 137-156.
- Ballas, D., Kalogeris, T., & Labrianidis, L. (2003 August). A comparative study of typologies for rural areas in Europe. In *ERSA Conference Papers, European Regional Science Association*. Jyväskylä: Finland.
- Bericat Alastuey, E. (1993). La teoría del vacío rural [The rural vacuum theory]. In *Consejería de Agricultura y Pesca, Junta de Andalucía (Eds), El desarrollo rural a las puertas del siglo XXI [Rural development at the gates of the 21st century]* (pp. 45-54). Sevilla: Junta de Andalucía.
- Bibby, P., & Shepherd, J. (2004). *Developing a new classification of urban and rural areas for policy purposes. the methodology*. London: Department for Environment, Food and Rural Affairs.
- Bonnamour, J. (2001). El mundo rural ante el nuevo siglo: retos y desafíos [The rural world facing the new century: issues and challenges]. In F. García Pascual (Ed.), *El mundo rural en la era de la globalización: incertidumbres y potencialidades* [The rural world in the era of globalization: uncertainties and potentialities] (pp. 23-41). Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Bosak, J., & Perlman, B. (1982). A review of the definition of rural. *Journal of Rural Community Psychology*, 3(1), 3-34.
- Bouhier, A. (1979). *La Galice. Essai d'interpretation d'un vieux complexe agraire* [Galicia. Interpretation of an old agrarian complex]. La Roche-sur-Yon (Vendée) : [s.n.]. (Imp. Yonnaise).
- Camarero, L. (1993). *Del éxodo rural y del éxodo urbano* [Rural exodus and urban exodus] Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Ceña-Delgado, F. (1995). Planteamientos económicos del desarrollo rural: una perspectiva histórica

- [Economic approaches to rural development: a historical perspective]. In E. Ramos, & J. Cruz (Coords.), *Hacia un nuevo sistema rural* [Towards a new rural system] (pp. 91-129). Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Cloke, P. (2006). Conceptualizing rurality. In P. Cloke, T. Marsden, & P. Mooney (Eds.), *The handbook of rural studies* (pp. 18-28). London: SAGE Publications.
- Cloke, P. (1977). An index of rurality for England and Wales. *Regional Studies*, 11, 31-46.
- Cloke, P., & Goodwin, M. (1993). Rural change: structured coherence or unstructured incoherence? *Terra*, 105(3), 166-174.
- Clout, H. (1993). *European experience of rural development*. London: Rural Development Commission.
- De Arriba, R. (2011). Mutaciones en la Europa rural y límites de la política económica de desarrollo rural en la actualidad [Mutations in rural Europe and limitations of the economic policy of rural development at present]. *Cuadernos de desarrollo rural*, 8(66), 177-194.
- Entrena-Durán, F. (2012). La ruralidad en España: de la mitificación conservadora al neorruralismo [Rurality in Spain: From conservative mythification to de-urbanisation]. *Cuadernos de desarrollo rural*, 9(69), 39-65.
- Esparcia, J. (2012). Evolución reciente, situación actual y perspectivas futuras en el desarrollo rural en España y en la UE [Recent evolution, current situation and future perspectives in the rural development in Spain and the EU]. *Revue Marocaine d'Administration Locale et de Développement*, 79, 53-84.
- Friedland, W. H. (2002). Agriculture and rurality. Beginning the final separation? *Rural Sociology*, 67(3), 350-371.
- García de León, M. (1996). La ciudad y el campo: las imágenes opuestas de "el otro" [The city and the countryside: the contrasting images of "the other"]. In Ministerio de Agricultura (Eds.), *El campo y la ciudad* [The countryside and the city] (pp. 13-44). Madrid: Ministerio de Agricultura.
- García Fernández, J. (1975). *Organización del espacio y economía rural en la España Atlántica* [Organisation of space and rural economy in Atlantic Spain]. Madrid: Ed. Siglo XXI.
- García Ramón, M. D., Tulla i Pujol, A. F., & Valdovinos Perdices, N. (1995). *Geografía rural* [Rural geography]. Madrid: Síntesis.
- García Sanz, B. (1998). *La sociedad rural ante el siglo XXI* [The rural society facing the 21st century]. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Guibertau Cabanillas, A. (2002). Fortalezas y debilidades del modelo de desarrollo rural por los agentes locales [Strengths and weaknesses of the rural development model by local stakeholders]. In Márquez Fernández (Coord), *Nuevos horizontes en el desarrollo rural* [New horizons in rural development] (pp. 87-104). Madrid: Akal.
- Halfacree, K. (2007). Sill surprises in store. Revisiting the ordinary in rural geography. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 50, 87-103.
- Halfacree, K. (1995). Talking about rurality: social representations of the rural as expressed by residents of six English parishes. *Journal of Rural Studies*, 11(1), 1-20.
- Halfacree, K. (1993). Locality and social representation: space, discourse and alternative definitions of the rural. *Journal of Rural Studies*, 9(1), 23-27.
- Hoggart, K. (1990). Let's do away with rural. *Journal of Rural Studies*, 6(3), 245-257.
- Kinsella, J., Wilson, S., Jong, F., & Renting, H. (2000). Pluriactivity as a livelihood strategy in Irish farm households and its role in rural development. *Sociologia Ruralis*, 40(40), 481-496. doi: 10.1111/1467-9523.00162
- Lawrence, M. (1996). Reading, writing, and the rural. *Journal of Rural Studies*, 12(1), 79-85.
- Lázaro Araujo, L. (1995). El desarrollo rural en el contexto de la Unión Europea [Rural development in the context of the European Union]. In E. Ramos, & J. Cruz (Coords.), *Hacia un nuevo sistema rural* [Towards a new rural system] (pp. 237-255). Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Lois González, R. C. (2014). As transformacións recentes nun rural galego que mudou [Recent transformations in a changed rural Galicia]. In P. Saavedra Fernández, & R. Rodríguez González (Dir.), *A terra en Galicia: pasado presente e futuro* [A land in Galicia: present past and future] (pp. 112-137). Granada: Universidade Internacional Menéndez Pelayo y Lalín, Concello de Lalín.

- López González, F. J., Crecente Maseda, R., & Miranda Barros, D. (2004). *Caracterización rural de los municipios gallegos de cara a una acertada aplicación de iniciativas comunitarias de desarrollo rural* [Rural characterisation of the Galician municipalities in terms of a successful application of community initiatives in rural development]. Bilbao: Congreso Internacional de Ingeniería de Proyectos.
- López Ratón, M., & Santiago Pérez, M. I. (2005). Construcción de un índice de ruralidad y clasificación de los municipios gallegos [Creation of a rurality and classification index of Galician municipalities]. Guimarães: *I Congreso de Estatística e Investigación Operacional da Galiza e Norte de Portugal*.
- Marsden, T., Murdoch, J., Lowe, P., Munton, R., & Flynn, A. (1993). *Constructing the countryside*. London: University College London Press.
- Márquez Fernández, D. (Coord.). (2002). *Nuevos horizontes en el desarrollo rural* [New horizons in rural development]. Madrid: Akal.
- Muilo, T. (2010). Needs for rural research in the northern Finland context. *Journal of Rural Studies*, 26(1), 73-80.
- Organisation de Cooperation et de Developpement Economiques (OCDE) (1994). *Créer des indicateurs ruraux pour étayer la politique territoriale* [Create rural indicators to support territorial policy]. Paris: OECD.
- Paül Carril, V. (2014). Que espazos rurais nun país urbano? Dúas aproximacións xeográficas ao rural galego [What rural spaces are there in an urban country? Two geographical approaches to rural Galicia]. In R. Lois, & D. Pino (Coords.), *A Galicia Urbana* [The Urban Galicia] (pp. 699-721). Vigo: Edicións Xerais de Galicia.
- Prados, M. J. (2009a). Naturbanization: New identities and processes for rural-natural areas. In M. J. Prados (Ed.), *Naturbanization: new identities and processes for rural-natural areas* (pp. 3-7). London: Taylor & Francis Group.
- Prados, M. J. (2009b). Conceptual and methodological framework of naturbanization. In M. J. Prados, (Ed.), *Naturbanization: new identities and processes for rural-natural areas* (pp. 11-28). London: Taylor & Francis Group.
- Pratt, A. (1996). Discourses of rurality: loose talk or social struggle. *Journal of Rural Studies*, 12(1), 69-78.
- Ramos, E., & Romero, J. (1995). Para una concepción sistémica del desarrollo rural [For a systemic conception of rural development]. In E. Ramos, & J. Cruz (Coords.), *Hacia un nuevo sistema rural* [Towards a new rural system] (pp. 49-89). Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Roca, J. (2003). La delimitación de la ciudad: ¿una cuestión imposible? [City delimitation: an impossible question?] *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 35(135), 17-36.
- Rodríguez, A. (2011). Pertinencia y consecuencias de modificar los criterios para diferenciar lo urbano de lo rural [Relevance and consequences of modifying criteria to differentiate between the urban and the rural] In M. Dirven, R. Echeverri Perico, C. Sabalain, A. Rodríguez, D. Candia Baeza, C. Peña, & S. Faiguenbaum (2011), *Hacia una nueva definición de "rural" con fines estadísticos en América Latina* [Towards a new definition of "rural" for statistical purposes in Latin America] (pp. 31-42). Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Naciones Unidas.
- Rubio Terrado, P. (2010). Modelización de los cambios y evolución reciente del sistema rural español [Modelling of changes and recent evolution of the Spanish rural system]. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 54, 203-235.
- Sabalain, C. (2011). El concepto de rural en los países de la región [The concept of rural in the countries in the region] In M. Dirven, R. Echeverri Perico, C. Sabalain, A. Rodríguez, D. Candia Baeza, C. Peña, & S. Faiguenbaum (2011), *Hacia una nueva definición de "rural" con fines estadísticos en América Latina* [Towards a new definition of "rural" for statistical purposes in Latin America] (pp. 21-29). Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Naciones Unidas.
- Sancho Comíns, J., & Reinoso Moreno, D. (2012). La delimitación del ámbito rural: una cuestión clave en los programas de desarrollo rural [Rural delimitation: a key issue in rural development programmes]. *Estudios Geográficos*, 73(273), 599-624. doi:10.3989/geoogr.2012.i273
- Sancho Hazak, R. (1997). Estructura demográfica y tipificación de los asentamientos y áreas rurales españolas [Demographic structure and settlement typification and Spanish rural areas]. In C. Gómez Benito, & J. González Rodríguez (Eds.),

- Agricultura y sociedad en la España Contemporánea* [Agriculture and society in Contemporary Spain] (pp. 173-224). Madrid: Ed. CIS.
- Shucksmith, M., & Chapman, P. (1998). Rural development and Social Exclusion. *Sociología Ruralis*, 38(2), 225-242.
- Van der Ploeg, J. D., Renting, H., Brunori, G., Knickel, K, Mannion, J., Marsden, T. ... Ventura, F. (2000). Rural development: from practices and policies towards theory. *Sociología Ruralis*, 40(4), 391-408.
- Villares Paz, R. (1982). *La propiedad de la tierra en Galicia (1500-1936)* [Land ownership in Galicia (1500-1936)]. Madrid: Ed. Siglo XXI.
- Woods, M. (2011). *Rural. Key ideas in geography*. Abingdon: Routledge.

ⁱ Esta publicación fue realizada en el marco del proyecto “Los retos en el sistema metropolitano español ante la Estrategia Europea 2020 en un contexto de crisis. La consolidación de un observatorio urbano y metropolitano”, financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología (CSO2013-47833-C4-1-R).

ⁱⁱ En el momento de la creación del índice de ruralidad aún no se habían producido la fusión de los municipios Oza dos Ríos y Cesuras y de Cerdedo y Cotobade. Estas fusiones dieron lugar a dos nuevos municipios de nombre *Oza-Cesuras* y *Cerdedo-Cotobade*. Estas fusiones fueron aprobadas por la Xunta de Galicia a través del DECRETO 83/2013 del 6 junio (DOG Núm. 108, 7 de junio de 2013) y del DECRETO 134/2016 del 22 de septiembre (DOG Núm. 197, lunes 17 de octubre de 2016) pasando a tener la Comunidad Autónoma de Galicia desde este momento 313 municipios.

MAPPING OF LAND UNITS AND LAND CAPABILITY CLASSIFICATION IN PORTUGAL: THE CASE OF THE MUNICIPALITY OF LOURINHÃ

RITA LOPES¹

MANUEL MADEIRA²

PEDRO ARSÉNIO³

ABSTRACT – Land units can be an advantageous tool in landscape planning, in land suitability and land capability classification. It is vital to deepen the knowledge on their delimitation procedures, particularly in areas where available data is scarce and presents a certain complexity. The municipality of Lourinhã, based on sedimentary rocks, was chosen as a case study. Land units were mapped using lithological units (1:50 000), landform types and soil unit (1:25 000) information. Several inadequacies were observed both in the soil and soil capability maps¹. There was evidence of a strong information deficiency on the basic characteristics of soil units and the presence of rock outcrops was not revealed in such maps. From the lithological units and landforms, 33 basic physiographic units were delimited, and their association with soil units resulted in an equal number of land units, afterwards generalized. The delimited land units have proven to be suitable for a land capability classification at the municipality scale, revealing great potential to identify the nature and severity of the major land (and soil) degradation risks. Also, they prove to be useful for improvement of the soil capability classification and to standardize the definition of the National Agricultural Reserve by using identical delimitation criteria.

Keywords: Landforms; soils; GIS; land classification; landscape planning.

Recebido: fevereiro 2016. Aceite: julho 2017.

¹ Landscape Architecture Master's degree, School of Agriculture, Universidade de Lisboa, Tapada da Ajuda, 1349-017, Lisboa, Portugal. E-mail: pereiralopesrita@gmail.com

² Full Professor and Researcher at the Forest Research Centre, School of Agriculture, Universidade de Lisboa, Tapada da Ajuda, 349-017, Lisboa, Portugal. E-mail: mavmadeira@isa.ulisboa.pt

³ Professor and Researcher at the LEAF Research Centre - Linking Landscape, Environment, Agriculture and Food, School of Agriculture, Universidade de Lisboa, Tapada da Ajuda, 349-017, Lisboa, Portugal. E-mail: arseniop@isa.ulisboa.pt

RESUMO – A DELIMITAÇÃO DE UNIDADES DE TERRA E A CLASSIFICAÇÃO DA CAPACIDADE DA TERRA EM PORTUGAL: O CASO DO CONCELHO DE LOURINHÃ. As *unidades de terra*ⁱⁱ podem ser um instrumento vantajoso no ordenamento do território, na *avaliação da aptidão e da capacidade da terra*. É crucial aprofundar o conhecimento dos procedimentos da sua delimitação, nomeadamente em áreas onde a informação apresenta alguma complexidade. Como caso de estudo optou-se pelo concelho de Lourinhã, que assenta sob formações sedimentares. As *unidades de terra* foram mapeadas a partir da geologia (1:50 000), formas de relevo e solos (1:25 000). Observaram-se inadequações na carta de solos, bem como na respectiva carta de capacidade de uso do solo. Constatou-se uma forte deficiência de informação sobre as características das unidades de solos e os afloramentos rochosos não eram evidenciados em tais mapas. A partir das unidades litológicas e das formas de relevo delimitaram-se 33 *unidades fisiográficas básicas*, e a sua associação com as unidades de solos resultou em igual número de *unidades de terra*, posteriormente generalizadas. As *unidades de terra* delimitadas mostraram-se adequadas para a classificação da *capacidade da terra* à escala municipal, revelando um grande potencial para identificar a natureza e intensidade dos principais riscos de degradação da terra (e do solo). Além disso, provaram ser uma via adequada para o aperfeiçoamento da classificação da carta de capacidade de uso do solo e para a padronização da definição da Reserva Agrícola Nacional utilizando critérios de delimitação idênticos.

Palavras-chave: Formas de relevo; solos; SIG; classificação da terra; ordenamento do território.

RÉSUMÉ – LA CARTOGRAPHIE DES TYPES DE TERRAIN ET LA CLASSIFICATION DE LEUR CAPACITÉ PRODUCTIVE AU PORTUGAL: LE CAS DU CANTON DE LOURINHÃ. La détermination des Types de terrain, selon leurs aptitudes et leur capacité d'utilisation, peut être un instrument efficace d'organisation du territoire. Il serait fondamental d'améliorer les processus de leur délimitation, surtout dans les régions où celle-ci présente une certaine complexité. On a choisi le cas du canton de Lourinhã, en terrain sédimentaire. Les types de terrain y ont été cartographiés à partir des cartes géologiques (au 1:50 000), du relief et des sols (au 1:25 000). Des erreurs ont été détectées sur les cartes des sols et de leur capacité d'utilisation. On a constaté une forte déficience d'information sur les caractéristiques des divers types de sols et une totale absence d'information sur les affleurements rocheux. On a délimité 33 unités physiographiques de base, à partir des données lithologiques et morphologiques et, en les associant aux données pédologiques, on a obtenu un même nombre de types de terrain. Ceux-ci ont alors été classés selon leur productivité, à l'échelle du canton, ce qui a beaucoup aidé à déterminer la nature et l'intensité des principaux risques de dégradation de ces terrains et des sols. C'est aussi un moyen efficace d'améliorer la carte de capacité d'utilisation des sols et de généraliser les critères de délimitation à utiliser pour la définition de la Réserve Agricole Nationale.

Mots clés: Formes de relief; sols; SIG; classification des terrains; aménagement du territoire.

I. INTRODUCTION

Land units are an essential tool for several landscape planning applications as they express a “tract of land that is ecologically homogeneous at the scale level concerned” (Zonneveld, 1989, p. 68). Land units have also been used as a mapping tool and provide a basis for land suitability and land capability assessment (Zonneveld, 1989, p. 68; OEH, 2012).

Recent studies demonstrate that land units can be used as a main concept in the resolution of landscape planning issues. For instance, Blasi, Zavatiero, Marignani, Smiraglia, Copiz, Rosati, and Del Vico (2008) used the land unit approach to design an ecological network of sites in the Rome Province (Lazio, Italy), in order to fulfill the main ecological needs of species, community and ecosystems. Also, Capotorti, Guida, Siervo, Smiraglia, and Blasi (2012) used land units as a tool to describe the ecological classification of land in Italy and show how these units can act as reliable frameworks to implement national conservation strategies. In addition, the land capability mapping in Tasmania was developed using land units, that is, homogeneous units in terms of climate, relief, lithology and soils (Grose, 1999)

In Portugal, the land unit concept has been only partially developed in soil surveys associated with the evaluation of land suitability. In particular, Agroconsultores and Coba (1991) in the elaboration of the Portugal Northeast soil map delimited *natural regions* corresponding to large landscape units combining physiographic features (that is, landform types), climate, vegetation and land use, thus creating homogenous zones approaching the land unit concept. Later, Agroconsultores and Geometral (1995) also produced the Entre-Douro and Minho soil and land suitability maps at 1:100 000 scale, delimiting large *morpho-climatic units*, relatively homogenous as to climate, lithology, geomorphology, topographical conditions, vegetation and land use. Meanwhile, Abreu, Pinto, & Oliveira (2004) defined *landscape units*, at the national level, as areas where the landscape presents a specific pattern associated with a particular character, defined by geomorphology, lithology, soils, land use, farm dimension, human settlement pattern, climate, proximity of the sea and presence of important structures and infrastructures. Although the delimitation procedure of *landscape units* (Abreu *et al.*, 2004) is not quite clear, the concept adjusts itself fairly to the land definition as expressed by FAO (2007).

Despite the scarce applications of the land unit concept in Portugal, the legislation regulating the National Agricultural Reserve (*Reserva Agrícola Nacional*, RAN) recognizes the need for the delimitation of homogenous areas defining land units and pointing out that “the land units that present a high or moderate suitability for agriculture”, are to be integrated in the RAN, after being classified “according to the classification methods of the land suitability classification recommended by the Food and Agriculture Organization (FAO)” (articles 8th and 6th of Decree Law n° 73/2009, 31st March, respectively). As large areas of Portugal still requires classification, such law foresees that, when it is alternatively possible to use the FAO classification, it is also possible to affiliate into RAN “the areas with soil capability classes A, B and Ch”, or “alluvial or colluvial areas” or else areas where these classes are largely represented. Besides the absence of the classification rec-

ommended by FAO (1976, 2007) in the most part of the country, the soil capability map shows deficiencies, namely in the littoral central region, where soil capability units were not adequately framed with the general system of the Official Soil Service (SROA, 1973; IDRHa & SPCS, 2005). It should be emphasized that “soil capability map” and soil “capability classification” are a translation of the Portuguese terms *carta de capacidade de uso do solo* and *classificação da capacidade de uso do solo* (SROA, 1972), which approximately correspond to the land capability classification (Klingebiel & Montgomery, 1961). Although the aim was to develop a classification based on the land capability classification (by the United States Soil Conservation Service), the soil capability classification (in Portugal) did not consider the climate and was based on less detailed soil information compared to that used in the USA (SROA, 1972).

Since the land unit concept is rarely used in Portugal and is considered in the legislation that regulates RAN areas, it is therefore crucial to implement the methodology regarding land units mapping and to evaluate whether RAN areas can be assessed, especially where the information is scarce and presents great complexity. In this context, a study was developed aiming to (i) analyze the land unit concept applicability, (ii) develop a methodology in areas where the existing data is considered insufficient, (iii) evaluate how much land units are in accordance with the existing soil capability units, and (iv) assess whether the land unit delimitation can lead to a unifying methodology for the RAN delimitation. As a case study, the municipality of Lourinhã (an area based on sedimentary rocks) was chosen, since it is used intensively for agricultural purposes.

II. METHODOLOGY

1. Study area

The study was carried out in the municipality of Lourinhã located in Portugal’s West Coast, part of the Lisbon district (fig. 1). It comprises an area of about 147km² with a population of ca. 25 000 inhabitants. The majority of the territory is used for temporary crops (fig. 1); thence the landscape is profoundly influenced by agricultural activity (fig. 1), especially horticulture. The area exhibits mild temperatures, high relative humidity, and low frost risk in winter. According to the climate based on the closest weather stations and/or pluviometric stations (Reis & Gonçalves, 1981), for the period of 1951/1981, the mean annual precipitation (MAP) in Lourinhã varied from 600 to 700mm, since it was 567mm in Cabo Carvoeiro, 608mm in Caldas da Rainha and 780mm in Torres Vedras. The daily temperature range is relatively narrow, given the small difference between the mean maximum and the mean minimum temperature, either in the warmest month or in the coldest month. In Cabo Carvoeiro, the closest station to the ocean, the range is 4.5°C in the warmest and 5.3°C in the coldest month; in Caldas da Rainha the range is more pronounced: 8.5°C in the warmest month and 7.7°C in the coldest month, probably because of its greater distance from the ocean. The monthly mean relative humidity of the air is high and above 77% in Caldas da Rainha, and 81% in Cabo Carvoeiro.

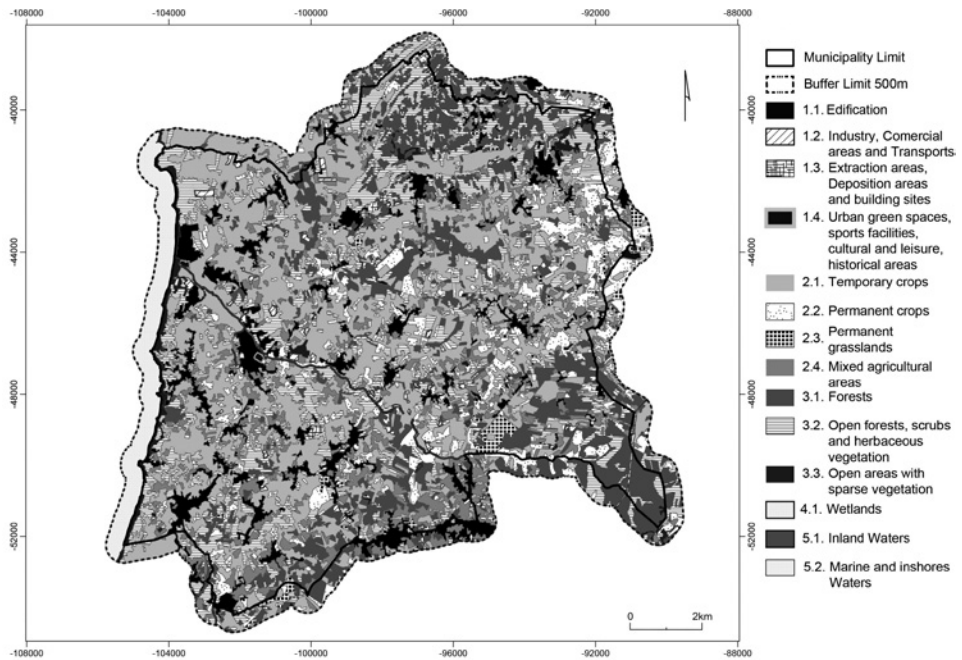


Fig. 1 – Location and limits of the Municipality of Lourinhã and Occupation and Soil Use Map COS 2007 (Direcção-Geral do Território, 2007).

Fig. 1 – Localização e limites do concelho de Lourinhã e Carta de Ocupação e Uso do Solo COS 2007 (Direcção-Geral do Território, 2007).

2. Reorganization of data and land unit delimitation

The procedure for land unit delimitation (see flowchart of fig. 2) was adjusted to the available data for the study area, respecting the fundamental concepts introduced by Zonneveld (1995). After collecting basic available data, field observations were carried out. Following the field observations, it was possible to aggregate and dimension the geological formations and landform types. Geological formations were aggregated into lithological units, the alluvial and colluvial areas being taken from the soil map of Portugal, since its scale was more appropriate. Landform analysis was performed according to the Hammond (1954, 1964a, 1964b) methodology and aggregated into landform types. Soil information from the Portugal soil map (using the Portugal Soil Classification, PSC) (SROA, 1973; IHDRA, 1999) was inferred to the World Reference Base for Soil Resources (WRB, 2006) resulting in eight soil-mapping units. Lithological units and landform types were intersected resulting in basic physiographic units; to each of these units, information regarding soil units, as a qualitative attribute, and rock outcrops were added. The land cover map COS 2007 Level 2 (1:25 000) (Direcção-Geral do Território, 2007) and the soil capability map (1:25 000) (DGADR) were also used to support the analysis of land units. Therefore, the obtained land units were afterwards grouped into generalized land units.

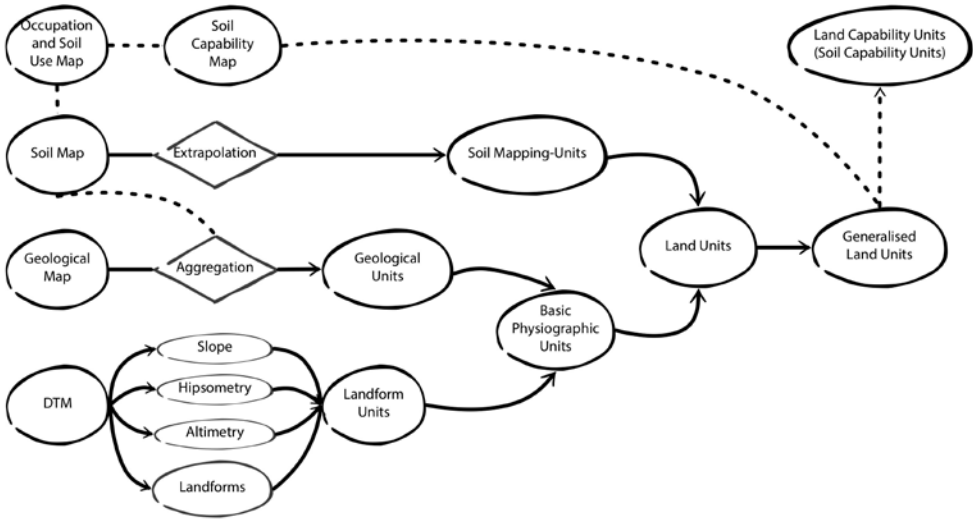


Fig. 2 – General flowchart for data reorganization and land unit delimitation.

Fig. 2 – Fluxograma geral do tratamento de dados e delimitação das unidades de terra.

2.1. Lithological units

Geological information was gathered from the geological map of Portugal (1:50 000) – sheets 26-D (Caldas da Rainha – Zbyszewski & Almeida, 1960a, 1960b), 26-C (Peniche – França, Zbyszewski, & Almeida, 1960a; França, Zbyszewski, & Almeida, 1960b), 30-A (Lourinhã – Manuppella, Antunes, Pais, Ramalho, & Rey, 1999a; Manuppella, Antunes, Pais, Ramalho, & Rey, 1999b) and 30-B (Bombarral – Zbyszewski, 1966a, 1966b). The sheets were appended, in order to obtain a geologic map of the study area. These sheets show a distinct legend and content, thus a lithological map was derived from a simplification and aggregation of the existing 22 geological formations, aiming to reach the closest uniformity to lithological units. Lithological units were delineated through the similarity described on top of the lithological formations following the criteria of its topographical position, texture of the detrital or clastic sedimentary rocks and moreover the nature or composition of the rocks (calcareous or not calcareous). For the lithological unit delimitation information from the Portugal soil map regarding the alluvial and colluvial areas was also used. This was due to the fact that the alluvial areas in the geological map did not coincide with those in the soil map. Firstly, because the geological map and the soil map have different scales; secondly, because some alluvial areas of the geological map are colluvial areas according to the soil map. Hence, it was preferable to use the alluvial and colluvial areas of the soil map for the land unit delimitation. Finally, some information on the characteristics of the soil units (e.g. texture) was also jointly used with the grain size of rocks regarding different geological formations.

2.2. Landform units

A digital terrain model (DTM) was prepared by projecting data from Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) into the ETRS89-TM06 reference system, using bilinear resampling to a 30 meter pixel resolution. This DTM was used to identify the landform types based on the Hammond (1954, 1964a, 1964b) methodology, following the procedures specified by Morgan and Lesh (2005). The analysis was implemented in ArcGis using ESRI modelbuilder, as implemented by Mendes (2010). To run the model it was necessary to define a parameter of the focal statistics tool, the pixel radius circular window. That is, the pixel radius that determined the number of cells within a certain circular neighbourhood surrounding each pixel; this tool allows to calculate the percentages needed in the estimation of the various parameters (Morgan & Lesh, 2005). In this case, a 15 pixel radius was used because it was considered to be the most appropriate for the scale of this study.

According to the procedures specified by Morgan and Lesh (2005), the landform analysis is divided in four sub-models, three of them are related with the parameters set by Hammond (1954, 1964a, 1964b) as means to determine three different characteristics which are determinant in land form analysis – near-level areas, local relief and profile type – and the fourth sub-model reclassifies the results of the first three sub-models based on the local interpretation according to the field observations. Firstly, the percentage of near-level areas is considered – corresponding to areas presenting slope values below 8% – and later a first landform type will be described as “Flat to nearly flat sloping”, which consists of landforms predominantly dominated by near-level areas. Later, the local relief and profile type sub-models will assist in the delimitation of different landform types as, for instance, the “gently sloping” areas, which can be further divided into “gently sloping lowlands” and “gently sloping uplands”, differentiating the surfaces according to its concavity/convexity (Mendes, 2010). Finally, the last sub-model will consist of a reclassification of the different areas obtained by the combination of the previously mentioned attributes (near-level areas, local relief and profile type), in order to obtain a final map of aggregated landform types. The geological formations were used to support the landforms delimitation.

2.3. Soils

Information regarding soil was taken from the Portuguese soil map (1:25 000) - sheets 337, 338, 349, 350, 361 e 362 (Direcção-Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural, DGADR). The information of the Portugal soil map (SROA, 1973; IHERA, 1999) was extrapolated to the WRB (2006) system as shown in table I. In the first column are represented the identification numbers of which the general soil mapping unit obtained as a result. Some soil mapping units are marked with ^(A) as they may include small areas of Leptosols and eventually Luvisols and Vertisols; with ^(B) in general can be qualified as calcic; and with ^(C) may include small areas of Luvisols and Vertisols. Also, for

each of the soil families an indication is given of the various soils phases as (a) agropedic phase; (d) shallow phase; (h) hydromorphic phase; (i) flooded phase; (p) stony phase. It should be emphasized that the delimitation of soil map units in the Portuguese soil map was not supported by the previous delimitation of basic physiographic units (landforms). Also, soil units identified in the study area generally reflect their relationship with the local soil parent material, and are not framed in the report of the geological map.

Table I – Correspondence between soil families (Portugal Soil Classification, PSC; IHERA, 1999) and the Reference Soil Groups (WRB, 2006) in the Lourinhã municipality, and symbols of the resulting general soil-mapping units.

Quadro I – Correspondência entre as famílias de solos (Classificação dos Solos de Portugal; IHERA, 1999) e os Grupos de Solos de Referência (WRB, 2006) no município de Lourinhã e símbolos das unidades cartográficas gerais resultantes.

Soil-mapping units ID	Soil Families (PSC)	Reference Soil Groups (WRB)
1 ^A	Art; Ba; Lpt; Lpt(a); Lpt(a,h); Lpt(a,p); Lpt(p); Lvt; Lvt(a); Lvt(p); Paco(a); Pago; Pago(a); Pao; Pao(a); Patc(a); Pato; Pato(a); Pato(a,h); Pato(a,p); Ppt; Ppt(a); Ppr; Ppr(p); Pto; Vago; Vago(a); Vao(a); Vato; Vato(a); Vt(a); Vt(a,p); Vt(d); Vt(p); Vto(a)	Regosols, Cambisols.
2	Arc; Arc; Ec; Pcdc; Pcdc(a); Pcdc(a,p); Pcdc(p); Pcdc'(a); Pcsd(a); Pcsd'(a); Pcst; Pcst'; Pcst'(a); Pcst'(h); Vcst; Vcst(a); Vcd; Vcd(p); Vcdc(a)	Regosols ^B , Calcisols, Leptosols ^B .
3 ^C	Bva; Pagc; Pc; Pcs; Pcs'; Pcs'(a,d,p); Spc(p); Spc'; Svc'; Vac'; Vac'(a)	Calcisols, Regosols ^B .
4	A; A(h); A(i); Aa; Aac; Aac(h,i); Ac; Ac(h); Al(h); Alc(h); At; At(h); At(p); Atl; Atl(a); Atl(h); Ca; Cal; Calc	Fluvisols.
5	Sbl(h); Sb; Sb(a); Sb(h); Sba; Sbac; Sbc; Sbl; Sbl(a,h)	Regosols, Fluvisols.
6	Rg; Rgc	Arenosols.
7	Ap; Ap(a); Pz; Pz(a)	Arenosols, Regosols, Podzols.
Social Area	Asoc	Social Area.

Several difficulties emerged with the analysis of soil data. The scale (1:25 000) suggests a detailed soil map, but it presents great spatial variability related to the soil parent material, as designations such as “fine sandstones, clays and claystones” or “fine and coarser interstratified sandstones” are used. Many soil units presented in the soil map of Portugal are distinguished generally by the color, which is not necessarily related to different physical and chemical characteristics. Several soil units considered in the soil map of Portugal are absent in the PSC Handbook (SROA, 1973), lacking therefore a general morphological description and a typified characterization (such as thickness and effective soil depth, horizons, texture, concentration of calcium carbonate, complex exchange characteristics...) other than their designation (IHERA, 1999). Although characteristics of some soil units in the soil map are shown in the PSC Handbook (SROA, 1973), morphological and analytical characterization details for the same units occurring in the area

under study are not known. Given these difficulties in establishing reliable inferences, it was only possible to consider general aspects of the relation between the soil parent material and the different soil units presented in the soil map. There were two options: either considering the lithological information from the soil map or the general lithological units obtained from the geological map. The authors opted for the second one, in order to acquire a result that could be referenced to the geological information available but also because the designations of the soil parent material suggest a great heterogeneity and would bring even more subjectivity to the results. Consequently, the criteria used to define the soil-mapping units (Reference Soil Groups *sensu* WRB, 2006) were mostly associated with the possible soil profile differentiation, the calcium carbonate occurrence, the nature of limestone rocks and the topographical position. The different soil types were transferred from one system to the other according with the correlations of diagnostic soil horizons established by Sousa, Madeira, & Monteiro (2004) and also taking into account the studies carried out by Gomes (1978), Madeira (1986) and Marques (2010). It is noteworthy that the soil information available is not sufficient for an accurate soil classification at first level within the WRB (2006) system.

3. Land units

In the present case study, the concept of *basic physiographic units*, a concept already developed in some soil maps of Portugal (Agroconsultores & Coba, 1991; Agroconsultores & Geometral, 1995), was used to support the delimitation of land units. These units resulted from the intersection of lithological units and landform types; after the intersection it was also necessary to eliminate the small sliver polygons that resulted from the intersection. In this case, the authors opted to eliminate all polygons with an area under 11ha and associate them with the biggest adjacent area. Such polygons were eliminated because their shape/area did not make sense for practical terms, being interpreted as “noise”.

The *basic physiographic units* were used to frame the information regarding soils and rock outcrops in order to delimitate the land units. Moreover, the predominant soil mapping units within each land unit were also considered, as well as the presence/absence of rock outcrops. Therefore, information regarding soils was only framed on the basic physiographic unit polygons based on the most relevant soil types inside each polygon. Information regarding rock outcrops was framed using the soil capability map and confirmed by field observations.

After framing the information concerning the soil attribute and presence or absence of rock outcrops with the *basic physiographic units*, land units were obtained as a result. Thus, land units were described by geology, landforms, soils and presence/absence of rock outcrops. Additionally, the resulting land units had to be generalized in order to compare them with the soil capability map. Thus, the texture and hardness of the lithological materials, topographical position and presence of rock outcrops were used as criteria for land unit assessment.

III. RESULTS

1. Lithological units

As reported in table II and figure 3, eleven lithological units resulted from the aggregation of the geological formations reported in the geological map of Portugal. The A lithological unit includes the alluvial areas surrounding the main watercourse network, and is defined by its topographical position and comprises an area of 1,454.73ha.

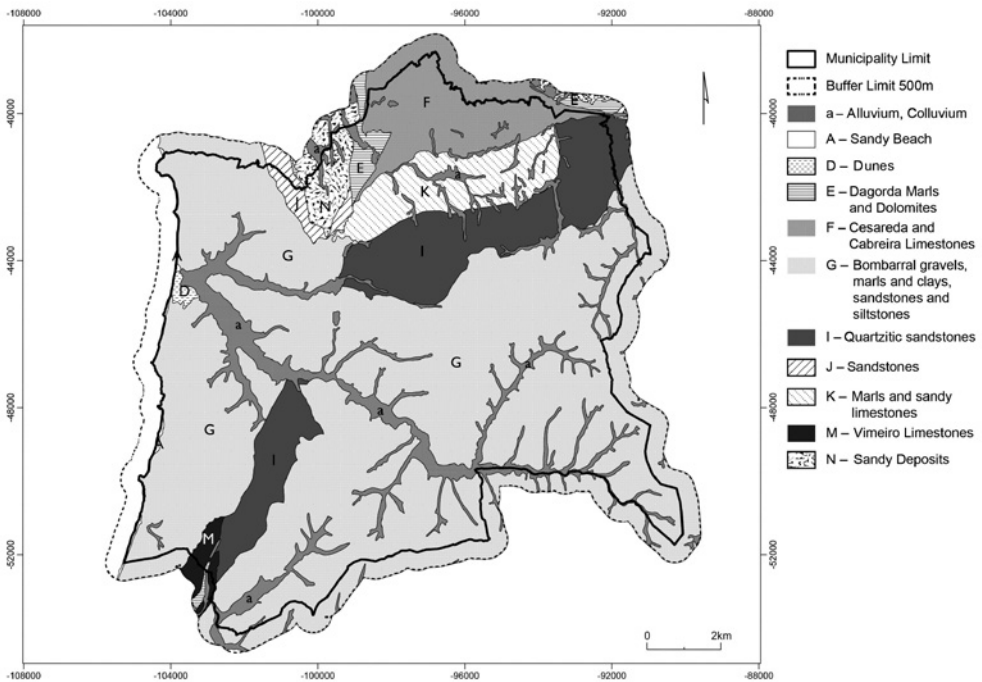


Fig. 3 – Distribution of the general lithological units.

Fig. 3 – Distribuição das unidades geológicas gerais.

The A (24.9ha) and D (38.1ha) lithological units are defined by its location and are associated with sandy beach and dunes, respectively. The E lithological unit corresponds to Lourinhã's oldest geological formation (Dagorda marls and dolomites), covering an area of 109.2ha.

Both the F and K lithological units are located in the Cesareda plateau and are distinguished from each other by the nature of their lithological materials; the former (860.6ha) includes calcareous formations in thick benches, while the latter (752.2ha) comprises marls and sandy limestones.

Unit G is the largest unit of the area (9,240.5ha) and includes materials corresponding to sandstones (variable grain size), marls, and some formations composed by clays and siltstones, and gravels.

Unit I (1,835.1ha) marks the transition between the G and K lithological units. This unit is distinct from the former G presenting an apparently homogeneous texture composed by quartzitic sandstones, and from unit K by the absence of calcareous materials.

In the southern part of the Lourinhã municipality area, the M lithological unit includes another calcareous formation (Vimeiro limestones), comprising an area of 69.7ha.

Finally, the N and J units, located in the typhonic valley of Bolhos (Manuppella *et al.*, 1999b), distinguished themselves by the consolidation and maybe grain size of the lithological formations: unit N (206.1ha) corresponds to sandy deposits, whereas unit J (125.5ha) is associated with sandstones.

Table II – Description and areas of the lithological units defined for the Lourinhã municipality.

Quadro II – Descrição geral e áreas das unidades litológicas definidas para o concelho de Lourinhã.

Lithological units ID	General description	Area (ha)	Area (%)
<i>a</i>	Alluvium, Colluvium	1,454.7	9.9
A	Beach sands	24.9	0.2
D	Dunes	38.1	0.3
E	Dagorda marls and dolomites	109.2	0.7
F	Cesareda and Cabreira limestones	860.6	5.8
G	Bombarral gravels, marls and clays, sandstones and siltstones	9,240.5	62.8
I	Quartzitic sandstones	1,835.1	12.5
J	Sandstones	125.5	0.8
K	Marls and sandy limestones	752.2	5.1
M	Vimeiro limestones	69.7	0.5
N	Sandy deposits	206.1	1.4
Total		1,4716.6	100.0

2. Landforms

The aggregated landform types resulting from the landform analysis model are described in table III and represented in figure 4. The landform description was given according to the prevalent slope gradient class.

Table III – Characteristics and areas of the major landforms.

Quadro III – Características e áreas das formas de relevo principais.

Landform units ID	Description	Slope gradient classes present* (%)	Area (ha)	Area (%)
F	Flat to nearly flat sloping	<u>0-5</u> ; 5-8	5,020.6	34.1
S	Gently sloping	5-8; 8-12	5,319.8	36.2
Ss	Strongly sloping	8-12; 12-16	3,890.9	26.4
St	Steep slopes	<u>16-25</u> ; >25	485.3	3.3
Total			1,4716.6	100.0

* The underlined represents the prevalent slope gradient class

The landform class *flat to nearly flat sloping*, occupying 5,020.6ha, includes alluvial and colluvial areas as well as its surrounding areas; also, it includes the Cesareda plateau, where several colluvial/alluvial areas occur, and the area corresponding to the typhonic valley of “Bolhos” with sandy materials.

The landform class *gently sloping*, comprises the largest area of the municipality (5,319.8ha) and is related to the top areas corresponding to the ridgelines, where most of the settlement occurs.

The *strongly sloping* landform class is primarily associated with the fluvial incision shaping the valleys; it is largely associated with the *Rio Grande* watershed and occupies about 3,890.9ha.

Finally, the landform class *steep slopes*, has a smaller expression comprising 485.3ha of the municipality area. This class describes the areas along the coastline in transition to the cliffs and the cliffs themselves, and also areas sectioned by geological faults, as *Cruz da Columbeira* and *Vila Verde faults* (Manuppella *et al.*, 1999b) that slice up the I lithological unit.

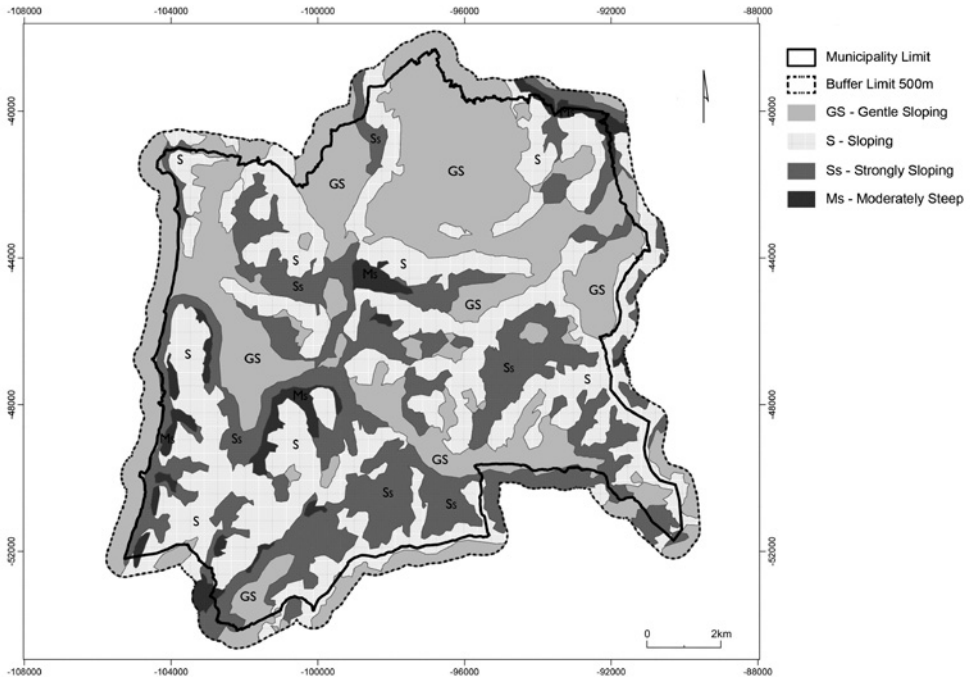


Fig. 4 – Distribution of the major landforms.

Fig. 4 – Distribuição das formas de relevo principais.

3. Soil-mapping units

The distribution of resulting eight soil-mapping units is shown in figure 5. Unit 1, mostly composed by *Regosols* and *Cambisols* (table IV) is the largest soil-mapping unit in the Lourinhã municipality, occupying 9, 394.5ha; small areas of *Leptosols* and eventually *Luvisols* and *Vertisols* may also occur. The cartographic information regarding these soil units suggests that the land use system has a strong influence on soil characteristics, as agropedic phases are frequent; in addition, mostly in the northern area of the municipality (Cesareda plateau), stony phases occur along with bedrock outcrops (fig. 9). The soils in this unit, generally present a coarse to medium or even fine texture, although local variations may occur since the parent material varies from fine sandstones, clays and mudstones, to coarser sandstones and related rocks (IHERA, 1999); also, erosion and/or landslide deposits and soil creep may also influence the soils of this unit, as it can be realized by some families' designations resulting from colluvial deposition (IHERA, 1999) and by references regarding landslide occurrences (Cipriano, 2001).

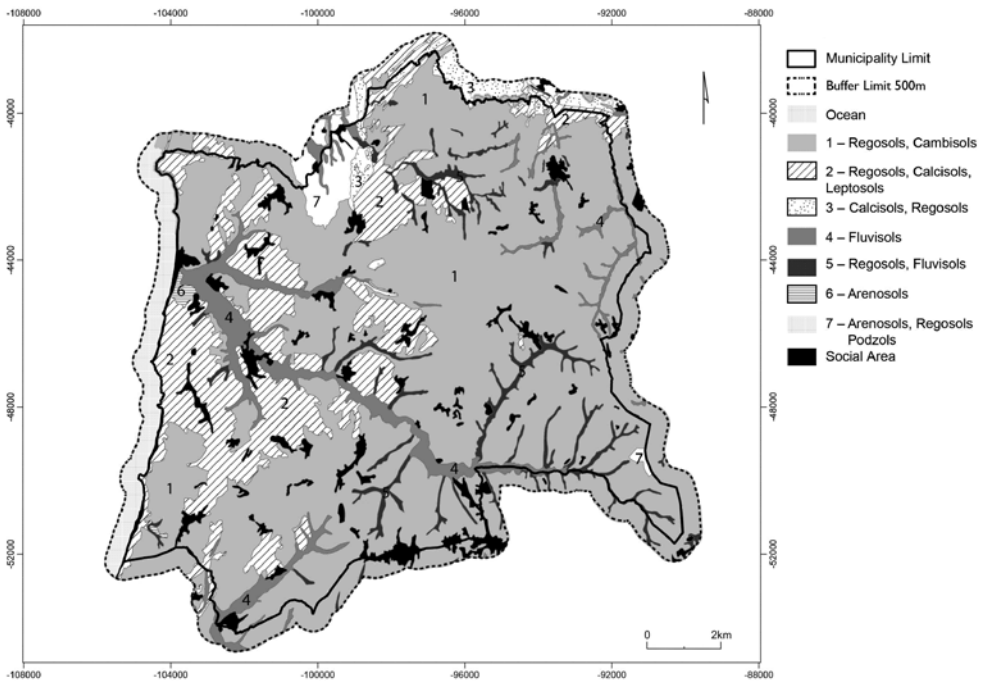


Fig. 5 - Distribution of the general soil-mapping units.
 Fig. 5 - Distribuição das unidades cartográficas gerais de solos.

Unit 2 covers 2,758.8ha and may include *Regosols*, *Calcisols* and *Leptosols* mostly developed on compact calcareous rocks; the *Regosols* and *Leptosols* may be qualified as calcic (*sensu* WRB, 2006) in some areas. Unit 3 (129.2ha) including *Calcisols* and *Regosols* (mostly calcic) is largely developed over non-compact calcareous materials, and is mostly located in the northern part of the municipality.

Unit 4 includes *Fluvisols* and occurs in alluvial areas (as designated in both geological and soil maps), whereas unit 5 (associated with *Regosols* and *Fluvisols*) occurs in colluvial areas (as designated in the soil map), which are mostly designated as alluvial areas in the geological map; these soil-mapping units together comprise 1,454.7ha.

Unit 6 (37.2ha) corresponds to *Arenosols* developed on sandy dune formations near the coast. Finally, unit 7 (222.5ha) includes *Arenosols*, *Regosols* and *Podzols* developed on the sandy formations, which filled the “Bolhos” typhonic valley.

Table IV – Constitution and areas of general soil mapping units.

Quadro IV – Constituição e áreas das unidades cartográficas gerais de solos.

Soil-mapping units ID	Description	Area (ha)	Area (%)
1	Regosols ^A , Cambisols	9,394.5	63.8
2	Regosols ^B , Cambisols, Leptosols ^B	2,758.8	18.7
3	Calcisols, Regosols ^B	129.2	0.9
4	Fluvisols	909.3	6.2
5	Regosols, Fluvisols	545.4	3.7
6	Arenosols	37.2	0.3
7	Arenosols, Regosols, Podzols	222.5	1.5
Social Area	Social Area	719.7	4.9
Total		1,4716.6	100.0

4. Land units

From the intersection between the landforms and lithological units, 33 basic physiographic units were delineated. As mentioned, after framing the soil attribute and the presence of rock outcrops to the basic physiographic units, 33 land units were defined. These resulting land units were then grouped in 11 general land units (table V, fig. 6). Although most of these units are explained by their topographical position, the texture of the lithological materials and presence of rock outcrops was also used as criteria for their aggregation.

Land unit 1 represents the alluvial and colluvial areas mostly located at lower altitudes with flat slopes, corresponding mainly to *Fluvisols* (and eventually *Regosols*), and comprising an area of 1,473.8ha; field observations indicate that this area is not intensively used for agriculture, possibly due to flooding events and to hydromorphic soil conditions affecting plant rooting.

Unit 2 (27.4ha) is associated with the beach area, with sandy materials and flat slopes, whereas the land unit 3 is associated with *Arenosols* (over sand dunes) and occupies 36.9ha.

Unit 4 (2,528.1ha) occurs in the areas with gentle slopes adjacent to the main alluvial areas that are located on the slope base, and soils mostly correspond to *Regosols* (in part calcic) and *Cambisols*; drainage limitations may occur in this unit since some hydromorphic phases exist.

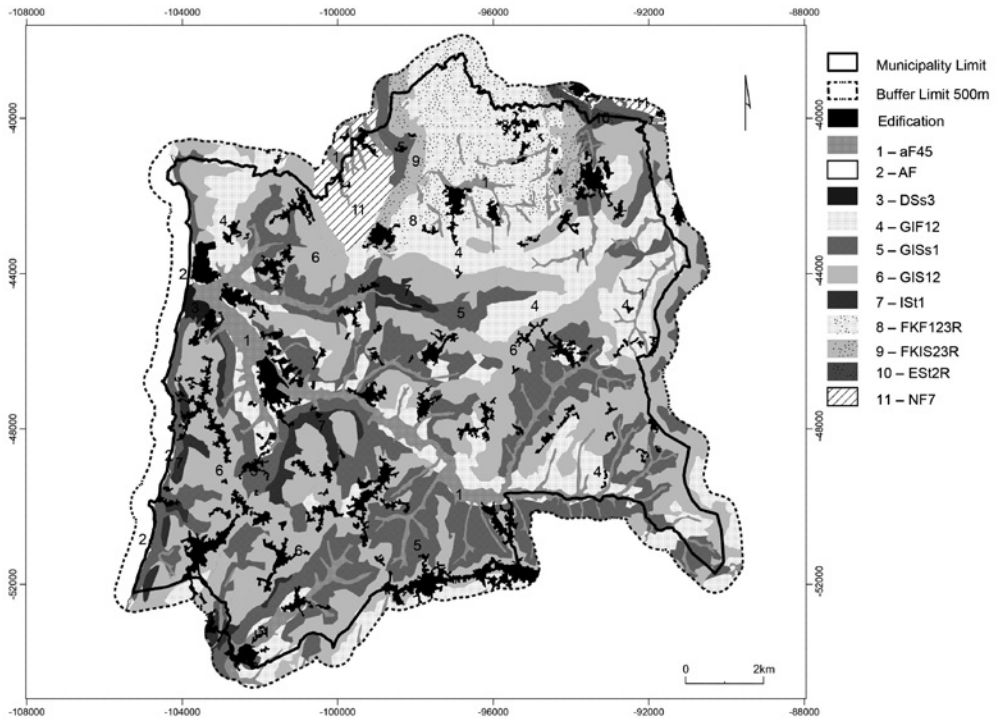


Fig. 6 – Distribution of the generalized land units.
 Fig. 6 – Distribuição das unidades de terra generalizadas.

Unit 5 (3,360.4ha) represents the slope areas bordering the alluvial and colluvial areas and presents great grain size variability, corresponding mostly to *Regosols*, *Cambisols* and *Leptosols*, at a low extent; in this unit, erosion evidence was observed in some areas.

Land unit 6, where most of the settlement is concentrated, is the largest unit of the area (5,021.1ha) and describes the top sloping areas that include the ridgelines, *Regosols* and *Cambisols* being dominant, and, calcic *Regosols* and *Leptosols* occur at a lower extent; this unit, as mentioned for unit 5, presents great grain size variability associated with the parent materials corresponding to sandstones.

Table V – Attributes and areas of the land units.
 Quadro V – Atributos e áreas das unidades de terra.

Land units ID	Composition	Geology	Landforms	Soils	Rocky outcrops	Area (ha)	Area (%)
1	aF45	a	F	4, 5	-	1,473.8	10
2	AF	A	F	-	-	27.4	0.2
3	DSs3	D	Ss	3	-	36.9	0.3
4	GIF12	G, I	F	1, 2	-	2,528.1	17.2
5	GISs1	G, I	Ss	1	-	3,360.4	22.8
6	GIS12	G, I	S	1, 2	-	5,021.1	34.1
7	ISt1	I	St	1	-	387	2.6
8	FKF123R	F, K	F	1, 2, 3	R	1,160.6	7.9
9	FKIS23R	F, K, I	S	2, 3	R	375.1	2.6
10	ES2R	E	St	2	R	29.3	0.2
11	NF7	N	F	7	-	316.9	2.1
Total						1,4716.6	100.0

Unit 7 is mainly located along the coast representing the cliffs and areas sectioned by geological faults and it describes exceptional situations of steep slopes, where *Regosols*, *Cambisols* and *Leptosols* may occur. It comprises an area of 387ha.

Unit 8 (1,160.6ha) is located in the Cesareda plateau and represents the areas with gentle slopes where limestone formations occur and the presence of rock outcrops (not clear by the information reported in the soil map; fig. 5 and table IV) is a main landscape feature (fig. 7); soils mostly correspond to *Regosols* and *Cambisols*, but *Calcisols* and *calcic Regosols* may also occur in small areas.

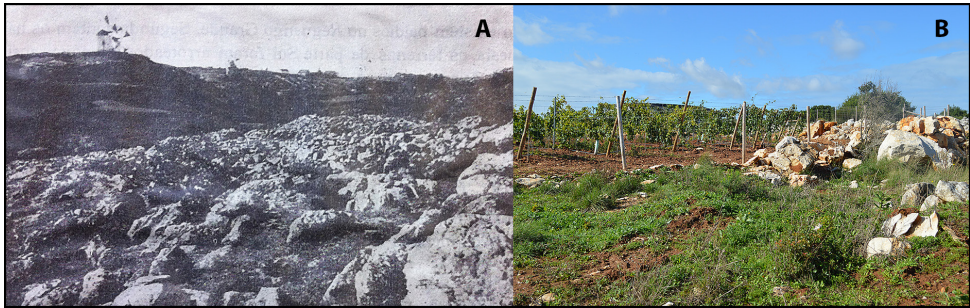


Fig. 7 - (A) Rock outcrops in Cesareda plateau (Ribeiro, 1940); (B) Removal of rock outcrops in the Cesareda plateau for a vineyard installation. Colour figure available online.

Fig. 7 - (A) *Afloramentos rochosos no planalto da Cesareda (Ribeiro, 1940)*. (B) *Remoção de afloramentos rochosos no planalto da Cesareda para a instalação de uma vinha*. Figura a cores disponível online.

The land units 9 and 10 are also located in the Cesareda plateau, likewise they have a significant presence of rock outcrops. Unit 9 (375.1ha), associated with *Calcic Regosols*, *Regosols*, *Cambisols*, *Calcisols* and *Leptosols*, describes the sloping areas, while unit 10 (29.2ha), associated with *Regosols* (partially calcic), *Cambisols* and *Leptosols* (partially calcic), describes areas with steep slopes.

Finally, the land unit 11 (316.9ha) corresponds to a gentle sloping landform and is associated with a mosaic of *Arenosols*, *Regosols* and *Podzols* developed on the sandy deposits located in the “Bolhos” typhonic valley.

IV. DISCUSSION

The applicability of the land unit concept involved a certain complexity given the type and quality of the available biophysical data for the area under study. Firstly, difficulties arose from the scale and legend heterogeneity of the geological map, and strong uncertainty may exist regarding the top of the lithological formations as a result of the sedimentary nature of geological formations and also due to the fact that their description is primarily related with the age or deposition environments rather than lithological differentiation; that is, a strong heterogeneity of soil parent material is expected. Secondly, the land unit delimitation process endorsed the recognition of strong deficiency of information on basic characteristics of soil units and therefore a limiting capacity to establish their classification; also, the rockiness (boulders and outcrops of bedrock material) was not revealed in the soil map and was confounded by the stoniness (coarse fragments). Although the presence of bedrock outcrops (as a soil characteristic) is indicated in the soil capability map, it did not overcome the deficiency (and inadequacy) of information provided by the soil map (1:25 000) (fig. 8, table I).

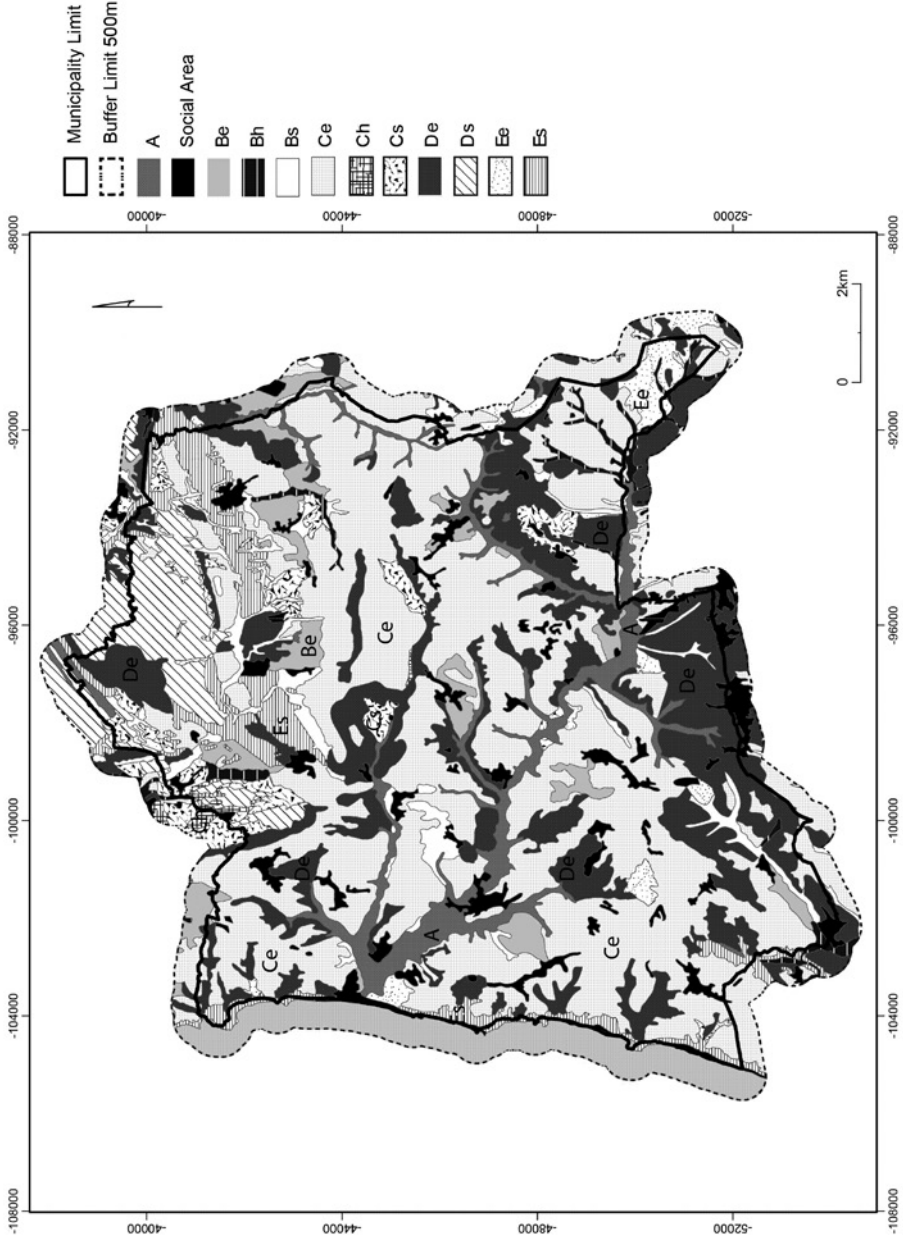


Fig. 8 – Soil capability map.

Fig. 8 – Carta de capacidade de uso do solo.

The reorganization and improvement of information following the land unit assessment creates conditions for a deeper understanding of the land characteristics and qualities which may support the land capability and land suitability classification, enabling an adaptation of methodologies already used in other regions for the whole country (Agroconsultores & Coba, 1991; Agroconsultores & Geometral, 1995; Agroconsultores & Geometral, 2004). That is, the land unit approach may be a useful tool to support land planning decisions (at different scales) and legislation (RAN) using identical criteria.

Our study indicates some similarity between the land units and the distribution of some soil capability classes and subclasses (figs. 6 and 8). For example, land unit 1 largely coincides with areas of the A soil capability class and some areas of the Bh and Bs subclasses (figs 6 and 8); also, Ds and ES subclasses largely coincides with the land units 8 and 9. However, our study also suggests that the landscape discrimination by the land unit approach is more detailed than that corresponding to the distribution of soil capability classes and subclasses, as shown in the soil capability map (fig. 8). For example, the Ce soil capability subclass comprising 6,751.7ha (about 45.9% of the total area; table VI) corresponds to the largest area of the Lourinhã Municipality, and includes mostly areas of land units 4 and 6 and areas of land unit 5 (figs. 6 and 8). This suggests that the land unit delimitation, following an improved framework of permanent biophysical features of the land, may facilitate a deeper land capability assessment (soil capability classes). Similar considerations could be developed for the De soil capability subclass.

According to the Soil Capability Handbook of Portugal (SROA, 1972), the subclass Ce corresponds to areas with severe limitations regarding erosion risks, with slopes up to 25% and limited effective soil depth (> 25cm), and may be used for occasional cropping. Nevertheless, the areas of the subclass Ce (soil capability map; fig. 8) mostly correspond to those of land units 4, 6 and 5, where the dominant slope gradient classes are 0-5%, 5-8% and 8-12%, respectively (fig. 6 and table III). Although some soils in such subclass areas may show an effective depth lower than 50cm, most of them have an effective depth greater than 50cm (SROA, 1973), and therefore could be considered in the Be capability subclass (slope up to 15% and effective soil depth > 35cm); also, most areas of those land units could be included in the A2 land suitability established by Agroconsultores & Geometral (1995) for *Entre Douro e Minho* for areas where slopes may range up to 15% and the effective soil depth is at least 50cm. Indeed, in field observations it was observed that most of the Ce subclass areas are intensely used for agriculture, as opposed to what is considered for the Ce soil capability subclass (SROA, 1972). As long as agricultural management practices are implemented to control the erosion processes, such areas may not show biophysical constraints to be classified as Ce. Similar considerations could be outlined for most of the areas classified in De soil capability subclass (figs. 6 and 8).

Table VI – Soil capability classes and subclasses in the Soil Capability Mapⁱ corresponding to the Lourinhã municipality (soil limitation degree increases from A to E).

Quadro VI – Classes e subclasses de capacidade de uso na Carta de Capacidade e Uso do Soloⁱ do município de Lourinhã (o grau de limitação do solo aumenta de A para E).

Soil capability ⁱ classes and subclasses	Soil use limitations	Area (ha)	Area (%)
A	Few limitations	881.9	6.0
Be	Erosion and runoff	558.2	3.8
Bh	Excess water	162.1	1.1
Bs	Root zone limitations	517.9	3.5
Ce	Erosion and runoff	6,751.7	45.9
Ch	Excess water	25.6	0.2
Cs	Root zone limitations	420	2.8
De	Erosion and runoff	3,071.1	20.9
Ds	Root zone limitations	598.1	4.1
Ee	Erosion and runoff	292.2	1.9
Es	Root zone limitations	718.1	4.9
Social Area		719.7	4.9
Total		1, 471.6 61	100.0

According to the soil capability map, only 14.4% of the area (6% of class A and 8.4% of class B) is well suited for intensive cropping and grazing activities; however, most of this land is not used for intensive cropping, which may be associated with flooding susceptibility and drainage limitations in some areas, as suggested by the hydromorphic and flooding phases reported in the soil map (table I). Therefore, considering that the subclass Ch only occupy 0.2% of the municipality area (table VI), only 14.6% of the area would be, in principle, considered within the National Agricultural Reserve (according to the Ministerial Order n° 73/2009, 31st March). As mentioned, large areas of the Lourinhã municipality, especially those corresponding to land units 4, 6 and 5, could be positioned in the B capability class (mostly Be subclass), or in A2 suitability class (moderate suitability for agricultural crops) established for The *Entre-Douro e Minho* region (Agroconsultores & Geometral, 1995). Consequently, following the same Ministerial Order n° 73/2009, 31st March, that recognizes that “are part of the RAN the land units that present a high or moderate suitability for agriculture”, it is concluded that RAN areas could reach a high proportion of the municipality area, as the proportion of those land units reach about 74% (table V). This large discrepancy is clearly associated with the fact that the soil capability units were not delimited within a framework of land units, with most of the area considered to have steep slopes (Ce subclass). In short, the land unit delimitation may allow an improved framework of the soil capability classes and subclasses as well as an improved outline to identify and delimitate RAN areas.

Land physical limitations in the Lourinhã municipality are mostly associated with erosion, rockiness, drainage/flooding and climate. Meanwhile, the area may be largely prone to erosion susceptibility, as about 72.5% (table VI) of the area is included in erosion subclasses of different classes. Although the apparent contradiction with aforementioned considerations regarding land capability classification, it should be emphasized that ero-

sion (sheet and rill erosion) is common and pronounced even in areas with gentle slopes (as land unit 6 with a prevalent slope gradient between 5-8%), as recognized by field observations (fig. 9).



Fig. 9 – Soil erosion observed during the field observations. Colour figure available online.

Fig. 9 – Evidência de erosão observada durante o trabalho de campo. Figura a cores disponível online.

Besides the soil erodibility and the slope angle, soil erosion is also associated with the removal of hedgerows, stonewalls and other fences (delimitating land parcels) for easier crop management, resulting in an increment of slope length and uniformity, and with reduction of soil protection (fig. 10). That is, despite the slope and soil erodibility effects, erosion susceptibilities in the municipality of Lourinhã are strongly related to the great changes in the land use system and the absence of required conservation measures. Also, landslides and soil creep should be also taken into account for land capability purposes, as Cipriano (2001, p. 111) reported that “the nature of the clay soils may be the cause of the population’s decay, as prolonged rains create landslides that drag everything with it”.

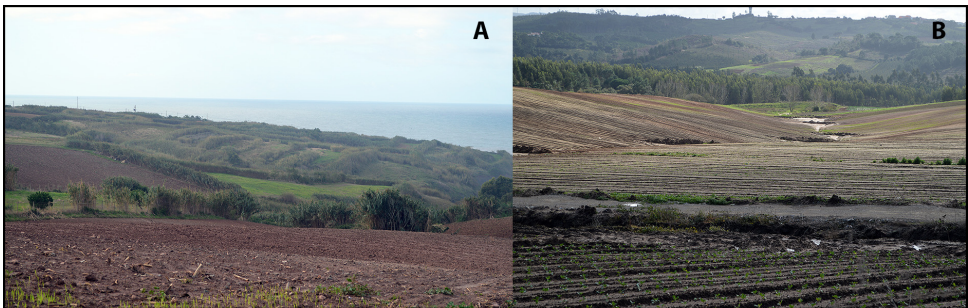


Fig. 10 – Coastal areas with hedgerows (A) and innermost areas with large crop fields (B).

Colour figure available online.

Fig. 10 – Áreas costeiras com sebes de compartimentação (A) e áreas de cultivo interiores com grande dimensão (B). Figura a cores disponível online.

Physical limitations related to rockiness are mostly associated with the limestone formations (land units 8 and 9) in the Cesareda plateau (Ribeiro, 1940; fig. 7), and may have a strong impact on trafficability. Likewise, limitations regarding flooding and drainage must be considered, especially in those areas that apparently did not present constraints for agricultural purposes (as the soil capability map states). Despite drought associated with uneven rainfall distribution, limitations regarding climate may be also strongly associated with the effect of wind in exposed areas, as is suggested by the landscape compartment in areas close to the coast (fig. 10), which in turn may contribute to minimize soil erosion.

V. CONCLUSIONS

From the present study, it becomes evident that land unit mapping can potentially provide greater information than the soil capability map. The land unit mapping is an essential tool to assist in landscape planning, by assisting data collection and by improving the information available in soil and soil capability maps, as it may aid in the reorganization, requalification and homogenization of available information. Even in areas with great complexity, as the area under study, land unit mapping enables the outlining of unified methodologies, with identical criteria, to assess the capability and suitability of the land. The land unit mapping may enable the development of a unified system to more accurately delineate management tools (such as the RAN) for the whole country, meeting the general requirements of the existing legislation. Thereby it is an essential support for the landscape planning decisions. As land unit mapping is a top-down process that requires a careful data analysis, further research should be developed in larger areas to clarify its potential benefits regarding land planning in Portugal. The land unit delimitation is an essential tool to improve land limitations assessment and support land capability and suitability classifications.

ACKNOWLEDGEMENTS

Authors gratefully acknowledge Isabel Roussado for helping handling data and Paulo Marques for fieldwork assistance. The support of Prof. Ana Carla Madeira for English style improvement is also acknowledged.

REFERENCES

- Abreu, A. C., Pinto, T. C., & Oliveira, R. (2004). *Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental* [Contribution for the Identification and Characterization of Landscape in Continental Portugal]. Lisboa: Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

- Agroconsultores, Coba. (1991). *Carta de Solos, Carta do Uso Actual da Terra e Carta de Aptidão da Terra do Nordeste de Portugal, Escala 1:100 000* [Soil Map, Current Land Use Map and Land Suitability Map of the Northeast of Portugal, Scale 1:100 000]. Vila Real: Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.
- Agroconsultores, Geometral. (1995). *Carta dos Solos e Carta de Aptidão para a Agricultura em Entre-Douro e Minho, Escala 1:100 000, Memórias* [Soil Map and Suitability Map for Agriculture in Entre-Douro and Minho, Scale 1:100 000, Reports]. Direcção Regional da Agricultura e Entre-Douro e Minho.
- Agroconsultores, Geometral. (2004). *Elaboração da Carta dos Solos e de Aptidão das Terras da Zona Interior Centro – Memória* [Drafting of the Soil Map and Land Suitability Map of the Interior Central Area of Portugal – Report]. Lisboa: Ministério da Agricultura, Pescas e Florestas. Instituto de Desenvolvimento Rural e Hidráulica.
- Blasi, C., Zavattoni, L., Marignani, M., Smiraglia, D., Copiz, R., Rosati, L., & Del Vico, E. (2008). The concept of land ecological network and its design using land unit approach. *Plant Biosystems*, 142(3), 540-549.
- Capotorti, G., Guida, D., Siervo, V., Smiraglia, D., & Blasi, C. (2012). Ecological classification of land and conservation of biodiversity at the national level: the case of Italy. *Biological Conservation*, 147, 174-183.
- Cipriano, R. M. (2001). *Vamos Falar da Lourinhã* [Lets Talk About Lourinhã]. Lourinhã: Câmara Municipal da Lourinhã.
- Decreto-Lei nº73/2009 de 31 de Março, Diário da República nº 63-31 - I série [Law Decree nº73/2009 of March 31, Official Gazette of the Republic of Portugal nº 63-31 – I series]. Ministério da Agricultura do Desenvolvimento Rural e das Pescas.
- Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural [General Directorate for Agriculture and Rural Development]. Retrieved from: <http://www.dgadr.mamaot.pt/cartografia/cartas-solos-cap-uso-analogico>
- Direcção-Geral do Território (2007). *Carta de Ocupação e Uso do Solo (COS 2007)* [Soil Cover Map (COS 2007)]. Retrieved from: http://www.dgterritorio.pt/cartografia_e_geodesia/cartografia/cartografia_tematica/cos/cos_2007/
- França, J. C., Zbyszewski, G., & Almeida, F. M. (1960a). *Carta Geológica de Portugal na Escala 1:50 000: Folha 26-C Peniche* [Geological Map of Portugal in the Scale of 1:50 000: Sheet 26-C Peniche]. Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.
- França, J. C., Zbyszewski, G., & Almeida, F. M. (1960b). *Carta Geológica de Portugal na Escala 1:50 000: Notícia Explicativa da Folha 26-C Peniche* [Geological Map of Portugal in the Scale of 1:50 000: Explanatory Report of the Sheet 26-C Peniche]. Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.
- Grose, C. J. (Eds.) (1999). *Land Capability Handbook: Guidelines for the Classification of Agricultural Land in Tasmania*. 2nd Edition. Tasmania: Department of Primary Industries, Water and Environment, Launceston.
- Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). (2007). Land evaluation: towards a revised framework. *Land and Water Discussion Paper*, 6, Rome: FAO.
- Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). (1976). A Framework for land evaluation. *Soils Bulletin*, 32.
- Gomes, A. M. A. (1978). *Os Solos de Duas Parcelas de Estudo no Eucaliptal da Quinta de Santo António - Cercal. Suas Características Morfológicas e Esboço Cartográfico* [Soils of Two Study Plots in Eucalypt Plantations of Quinta de Santo António – Cercal. Morphological Characteristics and Mapping Draft]. Relatório final da Licenciatura em Engenharia Florestal. Lisboa: Instituto Superior de Agronomia.
- Hammond, E. H. (1964a). Analysis of properties in land geography: an application to broad-scale landform mapping. *Annals of the Association of the American Geographers*, 54(1), 11-19.
- Hammond, E. H. (1964b). Classes of land surface form in the forty-eight states, U.S.A. *Annals of the Association of the American Geographers*, 54(1) (map sup). Retrieved from: <https://catalogue.nla.gov.au/Record/6855708>
- Hammond, E. H. (1954). Small-scale continental landform maps. *Annals of the Association of the American Geographers*, 44(1), 33-42.
- Instituto do Desenvolvimento Rural e Hidráulica (IDRHa). Sociedade Portuguesa da Ciência do Solo (SPCS) (2005). *Bases para a Revisão e Atualização da Classificação dos Solos em Portugal* [Base for the Review and Update of the Soil

- Classification in Portugal]. Lisboa: Sociedade Portuguesa da Ciência do Solo.
- Instituto de Hidráulica, Engenharia Rural e Ambiente (IHERA). (1999). *Nota Explicativa da Carta de Solos de Portugal e da Carta de Capacidade de Uso do Solo* [Explanatory Report of the Soil Map of Portugal and Soil Capability Map]. Lisboa: Divisão de Solos, Direcção de Serviços dos Recursos Naturais e Aproveitamentos Hidroagrícolas.
- IUSS Working Group WRB (2006). World reference base for soil resources 2006. *World Soil Resources Reports*, 103. Rome: FAO.
- Klingebiel, A. A., & Montgomery, P. H. (1961). *Land Capability Classification*. Washington: Soils Conservation Service U.S. Department of Agriculture.
- Madeira, M. (1986). *Influência dos Povoamentos de Eucalipto (E. globulus Labill.) no Solo, Comparativamente aos Povoamentos de Sobreiro (Q. suber L.) e de Pinheiro (P. pinaster Ait.)* [Influence of Eucalytus Plantations (E. globulus Labill.) on Soil, Relative to Cork Oak (Q. suber L.) and Pine (P. pinaster Ait.) stands]. Tese de doutoramento. Lisboa: Instituto Superior de Agronomia..
- Manuppella, G., Antunes, M. T., Pais, J., Ramalho, M. M., & Rey, J. (1999a). *Carta Geológica de Portugal na Escala 1:50 000: Folha 30-A Lourinhã* [Geological Map of Portugal in the Scale of 1:50 000: Sheet 30-A Lourinhã]. Lisboa: Instituto Geológico e Mineiro.
- Manuppella, G., Antunes, M. T., Pais, J., Ramalho, M. M., & Rey, J. (1999b). *Carta Geológica de Portugal na Escala 1:50 000: Notícia Explicativa da Folha 30-A Lourinhã* [Geological Map of Portugal in the Scale of 1:50 000: Explanatory Report of the Sheet 30-A Lourinhã]. Lisboa: Instituto Geológico e Mineiro.
- Marques, P. J. P. (2010). *Os Solos da Mata Nacional de Leiria: Características e Classificação* [The Soils of the Leiria National Forest: Characteristics and Classification]. Dissertação de Mestrado em Engenharia Agronómica. Lisboa: Instituto Superior de Agronomia.
- Mendes, A. R. (2010). *Avaliação da Qualidade Cénica da Paisagem: Aplicação da Metodologia de Steinitz ao Litoral Alentejano* [Landscape Scenic Quality Evaluation: Application of Steinitz Methodology to the Alentejo Coast]. Dissertação de Mestrado em Arquitectura Paisagista. Lisboa: Instituto Superior de Agronomia.
- Morgan, J. M., & Lesh, A. M. (2005). *Developing Land-form Maps Using ESRI's Modelbuilder*. Baltimore: Towson University Center for Geographic Information Sciences.
- Office of Environment and Heritage (OEH). (2012). *The Land and Soil Capability Assessment Scheme. Second Aproximation*. Sydney: New South Wales Government.
- Reis, R. M., & Gonçalves, M. (1981). *O Clima de Portugal: Caracterização Climática da Região Agrícola do Ribatejo e Oeste* [The Climate of Portugal: Climatic Characterization of the Oeste and Ribatejo Agricultural Region]. Lisboa: Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica.
- Ribeiro, A. L. (1940). *Monografia da Freguesia de Reguengo Grande (Concelho de Lourinhã)* [Monography of Reguengo Grande Parish (Lourinhã Municipality)]. Anais do Instituto Superior de Agronomia, Vol. XI, Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.
- Serviço de Reconhecimento e Ordenamento Agrário (SROA). (1973). *Carta dos Solos de Portugal. Classificação e Caracterização dos Solos de Portugal: Dados Analíticos das Unidades Pedológicas* [Soil Map of Portugal. Classification and Characterization of the Soils of Portugal: Analytical Data of Soil Units]. Vol. II, 6ª ed. Lisboa: Secretaria de Estado da Agricultura, Ministério da Economia.
- Serviço de Reconhecimento e Ordenamento Agrário (SROA). (1972). *Carta de Capacidade de Uso do Solo de Portugal: Bases e normas adoptadas na sua elaboração* [Soil Capability Map of Portugal: Basis and Standards adopted for its Elaboration]. *Boletim de Solos do SROA*, 12, 1-195.
- Sousa, E. C., Madeira, M., & Monteiro, F. G. (2004). A Base de Referência para os Solos do Mundo e a Classificação dos Solos de Portugal [World Reference Base for Soil Classification and the Classification of the Soils of Portugal]. *Revista de Ciências Agrárias*, 27(1),13-23.
- Zbyszewski, G. (1966a). *Carta Geológica de Portugal na Escala 1:50 000: folha 30-B Bombarral* [Geological Map of Portugal in the Scale 1:50 000: Sheet 30-B Bombarral]. Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.
- Zbyszewski, G. (1966b). *Carta Geológica de Portugal na Escala 1:50 000: Notícia Explicativa da Folha 30-B Bombarral* [Geological Map of Portugal in

the Scale 1:50 000: Explanatory Report of the Sheet 30-B Bombarral]. Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.

Zbyszewski, G., & Almeida, F. M. (1960a). *Carta Geológica de Portugal na Escala 1:50 000: Folha 26-D Caldas da Rainha* [Geological Map of Portugal in the Scale 1:50 000: Sheet 26-D Caldas da Rainha]. Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.

Zbyszewski, G., & Almeida, F. M. (1960b). *Carta Geológica de Portugal na Escala 1:50 000: Notícia Explicativa da Folha 26-D Caldas da Rainha*

[Geological Map of Portugal in the Scale 1:50 000: Explanatory Report of the Sheet 26-D Caldas da Rainha]. Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.

Zonneveld, I. S. (1995). *Land Ecology: An Introduction to Landscape Ecology as a Base for Land Evaluation, Land Management and Conservation*. Amsterdam: SPB Academic Publishing.

Zonneveld, I. S. (1989). The land unit: a fundamental concept in landscape ecology and its applications. *Landscape Ecology*, 3(2), 67-86.

ⁱ The terms “soil capability map” and “soil capability classification” are a translation of the Portuguese terms *carta de capacidade de uso do solo* and *classificação da capacidade de uso do solo*, which approximately correspond to the land capability classification (Klingebiel & Montgomery, 1961). Although the aim was to develop a classification based on the land capability classification (by the United States Soil Conservation Service), the soil capability classification (in Portugal) did not consider the climate and was based on less detailed soil information as compared to that used in the USA (SROA, 1972).

ⁱⁱ *Unidades de Terra* is the concept defined in the Legal Regime of the National Agricultural Reserve: portions of the territory possessing a high degree of homogeneity with respect to their physical characteristics, especially in the agro-climatic, morphological and pedological aspects.

GOVERNANÇA COMO MODELO DE GESTÃO DOS TERRITÓRIOS: UM OLHAR SOBRE O DOURO VINHATEIRO

RITA ALCÂNTARA¹

RESUMO – A Região Demarcada do Douro, em Portugal, é considerada uma das mais antigas do mundo na regulamentação da actividade vitivinícola. O objetivo deste artigo é analisar a Região do Douro na perspectiva da governança e dos agentes e a (des)articulação de poderes que organizam o espaço. No marco teórico, aprofunda-se o entendimento sobre governança e se estabelece diálogo com a abordagem institucionalista, por meio das políticas públicas portuguesas específicas para o setor, mediante o suporte de levantamentos bibliográficos, entrevistas e pesquisas de campo. Conclui-se que, no processo de gestão do Douro produtor de vinhos, o modelo de governança não ocorre em sua plenitude, uma vez que dele participam apenas dois atores: o Estado e o setor privado.

Palavras-chave: Governança; instituições; políticas públicas; economia do vinho; organização do espaço.

ABSTRACT – GOVERNANCE AS A MODEL OF TERRITORIAL MANAGEMENT: THE CASE OF THE DOURO WINE REGION. The demarcated wine-producing region of Douro, in Portugal, is considered to be one of the world's oldest in the business of wine regulation. The objective of this paper is to study how it is governed, its agents and the (dis) articulation of powers that organize the space. In theoretical terms, the nature of this governance is analysed from an institutionalist approach, through specific Portuguese public policies for the sector with the support of a literature review, interviews and field research. It concludes that the governance model of wine production in Douro is incomplete as it only involves two actors: the state and the private sector.

Keywords: Governance; institutions; public policy; economics of wine; organization of space.

Recebido: setembro 2016. Aceite: março 2017.

¹ Professora Associada do Departamento de História da Universidade Federal Rural de Pernambuco – Ufrpe, Rua Dom Manoel de Medeiros, s/n, Dois Irmãos, CEP 52171-900, Recife/PE, Brasil. E-mail: ritaalcantara@outlook.com

RÉSUMÉ – LA GOUVERNANCE, EN TANT QUE MODÈLE DE GESTION TERRITORIALE: LE CAS DU VIGNOBLE DU DOURO. La Région classée du vignoble do Douro est considérée comme celle où le commerce du vin a été le plus anciennement réglementé au monde. On étudie ici la façon dont sa gouvernance, ses agents et la (des)articulation des pouvoirs y organisent l'espace. Au plan théorique, on analyse la nature de cette gouvernance, en abordant le problème institutionnel des politiques publiques portugaises relatives à ce secteur, grâce à des consultations bibliographiques, à des entrevues et au travail de terrain. En conclusion, la production du vin apparaît gérée par une gouvernance incomplète, puisqu'elle ne comporte que deux acteurs : l'État et le secteur privé.

Mots clés: Gouvernance; institutions; politiques publiques; économie viticole; organisation de l'espace.

I. INTRODUÇÃO

É possível pensar o espaço através de vários prismas, como o econômico, o político, o social, etc. Em Portugal, existem várias regiões demarcadas onde se cultiva a vinha e se produz o vinho, dentre elas, a Alentejo, o Douro e a Estremadura. Todavia, há algo singular no “Douro e seu entorno”, cuja paisagem foi construída pelo homem e organizada para a produção de vinhos, dentre eles, o do Porto.

O segmento é regulamentado a vários níveis, tais como a expansão da área, a quantidade a ser produzida e a renovação da vinha. Então, o que faz essa região diferente das outras?

A Região Demarcada do Douro (RDD) é a das mais antigas do mundo em termos de regulamentação do negócio do vinho. A realidade remete a uma lógica de produção controlada, com liberações de produção, expansão e renovação das vinhas previamente autorizadas. A estratégia é de uma produção estável, relativamente pequena, capaz de manter o preço elevado. Esses e outros aspectos levaram a região a adquirir uma grande notoriedade associada ao vinho fortificado, dito vinho do Porto.

A especificidade da região em termos de paisagem tornou-a Patrimônio da Humanidade, em dezembro de 2001. Em nosso entendimento, sua importância extrapola os limites de um acidente geográfico e de um bem público, para se converter numa matriz de possibilidades estratégicas, da qual depende, parcialmente o desenvolvimento de base territorial da região.

Além disso, a região do Douro, produtora de vinhos, é lugar de encontro de lógicas globais e locais, devido essencialmente à produção e ao comércio do vinho do Porto, já que a sua economia assume funções que vão muito além do espaço local.

A política econômica de organização do espaço encontra-se atrelada a um padrão institucional implantado e alterado em vários momentos, para ajustar-se e equilibrar-se às novas realidades. Nesse contexto, há vários acordos, tratados, instituições formais e organizações que constituem elementos fundamentais para operacionalização da produção e comércio do vinho do Porto.

Três municípios destacam-se com organizações na estruturação atual da região: Vila Real, com a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD), a cultura e o Instituto dos vinhos do Porto e Douro (IVDP); Peso da Régua, com a Casa do Douro e a expansão do turismo; e Lamego, onde há especial vigor na formação em hotelaria, na produção de espumantes e no fumeiro. Este conjunto forma a “Douro Alliance” (fig. 1).

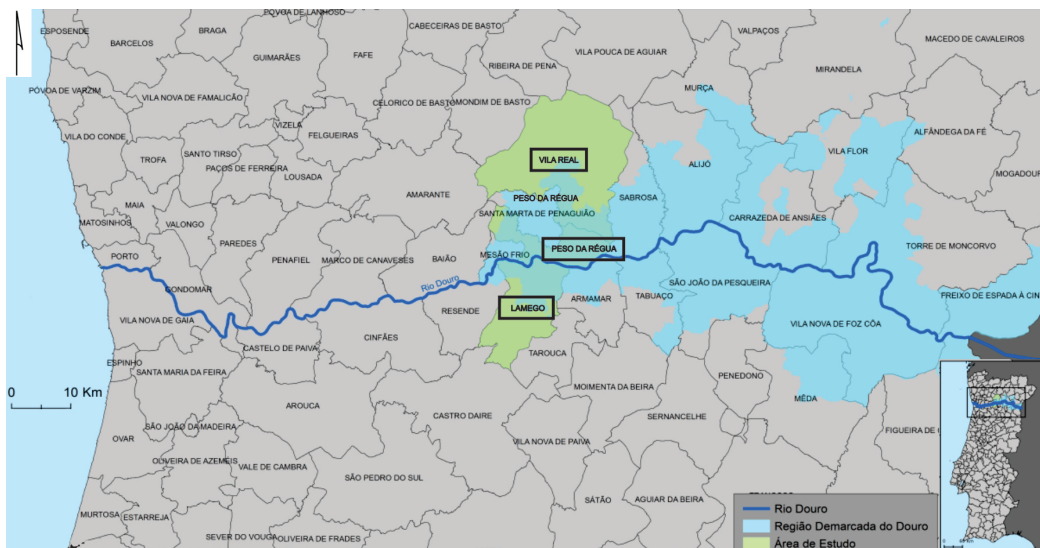


Fig. 1 – Região Demarcada do Douro (Douro Alliance: Vila Real, Régua e Lamego).
Figura a cores disponível online.

*Fig. 1 – Douro Demarcated Region (Douro Alliance: Vila Real, Régua e Lamego).
Colour figure available online.*

Fonte: Carta Administrativa de Portugal – CAOP (2015)

Estes três espaços reuniam 95 672 habitantes, 46% da população da região do Douro em 2011, assim distribuídos: Vila Real (25%), Peso da Régua (8%) e Lamego (13%).

Na tentativa de estabelecer um entendimento entre as relações urbano-rurais na RDD, defendemos que o essencial está associado ao vinho, e não é possível dissociá-lo do território nem das cidades mais importantes, pois neles estão o Estado, outros atores públicos e o setor privado. A produção de vinho é local, mas a representatividade econômica extrapola essa dimensão e alcança a cidade do Porto e a de Vila Nova de Gaia.

A partir desta configuração, o objetivo aqui é analisar e entender a Região do Douro, produtora de vinhos, na perspectiva da governança, e dos agentes, bem como a (des)articulação de poderes que organizam o espaço. O período de análise é o século passado e os primeiros 15 anos do século atual, embora em algumas ocasiões voltemos um pouco

mais no tempo para garantir a compreensão do processo. As questões que norteiam este trabalho são: 1) Em que medida houve alteração no papel do Estado?; 2) Quem são os agentes envolvidos no processo de governação/ governança no Douro?; 3) Em que medida as políticas e fundos de financiamento da União Europeia (UE) tiveram impacto no negócio de vinhos do Porto?

Com a questão teórica aprofunda-se o entendimento sobre a governança e a abordagem institucionalista, procurando se estabelecer diálogo entre elas, por meio das políticas públicas portuguesas específicas para o setor de vitivinicultura.

Para responder às questões colocadas, foi feita uma pesquisa documental no Instituto Nacional de Estatística (INE), no Instituto dos Vinhos do Douro e Porto (IVDP) e em cooperativas ligadas ao setor, bem como um conjunto de entrevistas a especialistas no Douro. Paralelamente, foi feita a revisão da literatura para a construção do quadro teórico.

Este trabalho está inserido numa análise crítica sobre o método histórico e dialético, que consiste em investigar acontecimentos, processos e instituições do passado, para verificar sua influência na sociedade atual. É pertinente lembrar que este artigo não tem a pretensão de contemplar todos os elementos que compõem e envolvem a realidade do Douro, e sim promover um olhar, mais um olhar, desse universo.

O artigo encontra-se organizado em quatro secções. A primeira aborda o Douro. A segunda expõe o marco teórico voltado para a governança e a dimensão institucional, de forma combinada, no contexto da Região Demarcada do Douro. A terceira analisa o Douro, sob a ótica do processo de governança. Por último, apresentam-se as considerações finais.

II. GOVERNANÇA E INSTITUIÇÕES

Apesar da existência de textos e teorias sobre a abordagem institucionalista e a governança trabalhadas de forma individualizada, tais como Martin (2000); Amin (2000); Fernandes e Chamusca (2009); Ferrão (2013); Chamusca (2013), entre outros, optamos por pensá-las aqui de forma combinada, discutindo conceitos como instituições e governança, no contexto de políticas e regulamentos implementados na Região do Douro, produtora de vinhos. Tais conceitos serão trabalhados, procurando-se, sempre que possível, ilustrá-los com exemplos.

Lacaze (1995, p. 21) afirma que, “além de se tornar uma política pública definida como tal, o ordenamento do território é um campo de forças onde, por um lado, há o poder centralizador dos estados, desejosos de impor um modelo de organização fundamentado no controle e no domínio, e, por outro, há o jogo complexo das iniciativas individuais e das forças econômicas, no qual as cidades desempenham papel principal”.

Para Veblen (1965), a abordagem institucionalista apresenta uma visão histórica e evolutiva do processo de transformação econômica e social, e adota como ponto de partida da análise a sociedade com seus comportamentos. Essa teoria atribui grande impor-

tância ao poder e ressalta o papel do Estado, destacando os sistemas ideológicos e de poder expressos nas esferas política e governamental, como variáveis que determinam a evolução do processo de desenvolvimento.

Falar de jogo de poder remete para a questão das instituições, posto que elas são criadas e posteriormente modificadas pela sociedade para organizar a vida em comum. Portanto, se existe uma política de planejamento do território, ela precisa estar fundamentada em instituições formais. Ayres (Mehier, 1995, considera que as instituições constituem um elemento a partir do qual os sistemas econômicos podem ser analisados, além de serem essenciais para a concretização de determinada política pública.

Relativamente à compreensão das instituições e seu papel, importa considerar que North (1993, p. 7) as define “como um conjunto de regras, procedimentos de aceitação e normas de comportamentos morais e éticos, criados para restringir o comportamento dos indivíduos. As instituições políticas e econômicas formam a estrutura de incentivos de uma sociedade, portanto, são fatores fundamentais ao desempenho econômico”.

Ampliando o conceito de instituição econômica, North (1993, p. 7) aponta “a existência de regras formais e informais. A última torna-se relevante, uma vez que são consideradas como informações passadas de geração em geração, constituindo parte da cultura de um grupo”.

Williamson (1993) e North (1993) concordam com a existência de interdependência e complementaridade, posto que as instituições informais influenciam as instituições formais. Por outras palavras, as instituições misturam-se, combinam-se e contradizem-se em alguns momentos, de acordo com um processo dinâmico que se materializa no espaço.

De modo geral, as instituições formais mudam em menor espaço de tempo e precisam da ação coerciva do Estado para a mudança, enquanto as instituições informais dependem da vontade, da crença de seus seguidores – a sociedade. As crenças não mudam em espaços de tempo curtos, ao contrário, demoram para se consolidar. Enfim, as instituições (formais e informais) têm o papel de restringir o processo de decisão de cada agente (Alston, 1999).

A perspectiva institucional na geografia é evidenciada por Martin (2000) quando distingue os conceitos de ambiente institucional e arranjo institucional. O conceito de ambiente institucional, compreendido como sistema formal e informal de normas e convenções, atua como suporte para o aproveitamento de recursos específicos no território, permitindo evidenciar mecanismos de coordenação.

A noção de arranjo institucional, por sua vez, denota uma forma particular de organização, como as agências reguladoras, as companhias de desenvolvimento regional, os consórcios municipais etc., que apoiam a formação de um território. O interesse por esses conceitos reside no entendimento de como as organizações econômicas, políticas e sociais surgem, funcionam, evoluem e criam arranjos influenciados pelo ambiente institucional. Torna-se clara a grande influência dos trabalhos de North (1993) e Williamson (1993) na abordagem institucional da geografia.

North estende sua análise às organizações que, assim como as instituições, proveem estrutura para interação humana, mas com elas não se confundem. Segundo ele:

“(...) as organizações se compõem de grupos de indivíduos unidos por um propósito comum. As organizações são políticas (partidos políticos, congressos, agências reguladoras), econômicas (empresas, sindicatos, cooperativas), sociais (igrejas, clubes, associações) e educativas (escolas, universidades)” (North, 1993, p. 7-8).

Partindo dessa concepção, North (1993) distingue instituições e organizações: as primeiras como as regras do jogo; e as últimas como os jogadores. Posteriormente, ele afirma que as instituições determinam as organizações e vice-versa. Em outras palavras, quando ocorrem alterações, é gerada, temporariamente, uma situação de desequilíbrio, que leva os agentes a repensar novas organizações e instituições que estejam adaptadas à situação presente. As organizações políticas ou econômicas competem para transformar as instituições da maneira que mais atenda a seus interesses.

Há um diálogo entre a realidade institucional do Douro vinhateiro e o entendimento institucionalista. A título de exemplo, a visão do meio sob a organização produtiva do Douro vinhateiro teve e tem consequências importantes na própria indução da Região Demarcada do Douro, por meio de distintas organizações oficiais, como a Comissão de Viticultura da Região Duriense (criada em 1907 e extinta em 1932), a Associação dos Exportadores do Vinho do Porto, a Casa do Douro (1932), a Associação das Empresas de Vinho do Porto (constituída em 1975), o Instituto dos Vinhos do Douro e do Porto, I. P., adiante designado por IVDP¹, e a Federação Renovação Douro, que, de certa forma, atuam sob uma concepção regional.

As organizações citadas constituem elementos fundamentais deste Estado na aplicação e cumprimento da lei no processo de gestão do território. Apropriando-se do pensamento de Marx e Veblen, segundo Roll (1962), as várias organizações reforçam o processo de mudança e constroem o sistema estatal, baseando-se num conflito entre forças. Tal é evidente no Douro, como testemunha Pereira (2015), quando refere que num dos polos estão os pequenos produtores e, no outro, os comerciantes/exportadores.

Tentando estabelecer uma relação entre as instituições e a governança na região do Douro, entendemos que no essencial esta relação está associada ao vinho, e não é possível dissociar nada do território nem das cidades mais importantes da região, pois nela e nelas se encontra o Estado e diferentes stakeholders dos setores público e privado. Deste modo, entende-se como essencial considerar as instituições como organizadoras do processo, posto que, em vários momentos, as pressões entre o setor comercial e o setor produtivo conduziram o Estado a estabelecer novo arranjo institucional para atender às demandas pertinentes do momento.

A mudança no arranjo institucional encontra-se intrinsecamente ligada às reflexões de ordem econômica e política envolvidas, como sustenta Lacaze (1995), para quem a organização dos poderes públicos e a ação econômica concentram o essencial dos meios de ação utilizáveis.

Neste sentido, é possível estabelecer o diálogo com a governança, que “é uma nova forma de governar, um “novo modelo de gestão” do território para erradicar a pobreza e promover o desenvolvimento, como sublinhou Kofi Annan (1998, p. 2) em discurso.”

Ao se falar em governança importa distinguir este conceito de governação. Na governação, está posto o tradicional governo, um modelo com o Estado no centro, seguindo uma lógica hierárquica. No modelo de governança existe uma tríade formada pelo Estado, a sociedade civil e o setor privado, em que o Estado recua em seu papel de decisor, abrindo espaço para a participação ativa dos outros agentes, mas mantendo um papel importante na mediação, em vários entendimentos, e garantindo a legitimidade das ações.

Segundo o Livro Branco da Governança Europeia (2001), são cinco os princípios da boa governança. O primeiro diz respeito à abertura, transparência e comunicação ampla da informação com linguagem acessível. A partir da divulgação, há a possibilidade de promover a participação da sociedade civil – segundo princípio –, e a qualidade das políticas depende dessa participação, entre concepção e execução, que favorecerá a eficácia das ações e a confiança no processo.

O terceiro princípio é o da responsabilização. A partir do momento em que há a participação, existe, simultaneamente, a responsabilização. Para isso, torna-se necessário definir, de forma clara, as atribuições para os poderes legislativo e executivo, considerando-se que a governança não é um fim em si mesma, mas um processo dinâmico e flexível. Neste percurso, conforme Bock (2006,), se todas as etapas acontecerem de forma satisfatória, mesmo sabendo da diversidade existente, haverá a eficácia – quarto princípio – do novo modelo de gestão. Mas, para isso, faz-se necessária uma consulta mais eficaz e transparente (Comissão das Comunidades Europeias, 2001) no centro da definição das políticas, sem desprezar as experiências do passado.

Em todo o processo, as políticas deverão estar fundamentadas em objetivos claros, ser eficazes e oportunas, dar respostas às necessidades do momento. Para Ferrão (2015), melhores práticas, legislação mais adequada e instituições mais capacitadas tornarão, certamente, as políticas mais eficazes.

Finalmente, há a coerência, como quinto princípio. Neste ponto, exige-se a coerência das políticas e liderança política para agir com a diversidade. Os princípios são importantes e devem ser postos em prática de forma conjunta, mas, para isso, é necessária uma cultura reforçada de consulta e diálogo.

Ampliando o entendimento de governança territorial, Carmo (2014, p. 42) diz “ser um conceito amplo e encontrar-se num campo particular: o território, que é um objeto complexo, relativamente ao qual há uma multiplicidade de atores”. No caso específico do Douro e mesmo apenas em relação ao vinho do Porto, toda essa particularidade encontra-se presente. Lá estão o Estado, os pequenos produtores, representados pela Casa do Douro, a Associação de Exportadores de Vinho do Porto e, hoje, a União Europeia.

A sociedade e as instituições não são estáticas. No início do século XXI, vários autores, como Ascher (2001) e Jouve (2005), sublinharam a ideia de que a sociedade contemporânea se transforma rapidamente, colocando novos desafios à governação dos territórios e obrigando a repensar modelos e estratégias de organização política, econômica e social.

Aprofundando esse raciocínio, Fernandes (2009) e Chamusca (2013) apontam que a questão estrutural da governação está na estabilidade e na eficiência institucional, e se relaciona com o respeito às leis, com as estruturas deliberativas e com o equilíbrio entre as reivindicações da sociedade. Carmo (2014) vê a capacitação institucional e social como um dos aspectos fundamentais do processo de governança. Seguindo o entendimento do Livro Branco da Governança Europeia, Ferrão (2013 e 2015) coloca a participação pública como necessária, não apenas em momentos predefinidos, mas em todo o ciclo de política, considerando para o efeito a necessidade da existência de dispositivos institucionais que a favoreçam.

III. GOVERNANÇA NO DOURO

É possível observar um padrão institucional na Região Demarcada do Douro, no que tange ao uso do solo agrícola e à organização da produção. Dois usos refletem de modo claro esse padrão: o cultivo da vinha e a produção do vinho. Pereira (2008), afirma que na longa história da Região Demarcada do Douro e do sistema de regulação da produção e do comércio dos seus vinhos, determinada pelo alvará régio de 10 de setembro de 1756, começaram a ser tomadas as primeiras medidas legislativas, visando organizar e controlar a produção e o comércio de alguns dos vinhos mais prestigiados, no sentido de proteger a sua qualidade e reputação.

Para viabilizar o uso e o controle, existem organizações formais com uma lógica de atuação diferenciada, embora haja interdependência entre elas, uma vez “que não se pode compreender o território considerando elementos isoladamente, fora dos fenômenos circundantes” (Stalin, citado em Lakatos & Marconi, 2000, p. 84).

Nesse caso, portanto, as instituições e regulamentações são elementos comuns à construção política e econômica de organização do espaço e controle da produção de vinho, pois possibilitam sua inserção e continuidade na economia global.

1. Tradição e mudança

Para analisar a governança na região do Douro, faz-se necessário expor como era estruturado o negócio do vinho para, em seguida, mostrar a situação atual. É preciso, pois, revisitar, regressar a tempos longos.

Adentrando a análise, chamar a atenção para a especificidade da RDD em seu processo histórico de plantio e produção vinho e, ao mesmo tempo, mostrar que as mudanças foram paulatinamente implantadas garantindo a competitividade e a tradição no saber fazer.

A representatividade da produção de vinho e de seu comércio em Portugal despontou, segundo Oliveira (1993, p. 223), como uma “poderosa coluna que sustentava a nação portuguesa no século XIX. Seu fortalecimento era contínuo, despertando o interesse de estudiosos em termos históricos, técnicos e do Estado, esse último preocupado em

manter-se no controle”. Martins (1988, p. 391) reitera que o vinho do Porto “constitui, sem dúvida, o mais importante produto da história econômica portuguesa dos últimos três séculos”.

Vários arranjos institucionais (citados anteriormente) surgiram como instrumentos de governo, não apenas para melhorar o desempenho, mas também para adequá-lo às exigências de determinado contexto.

Houve problemas em relação à expansão das vinhas, nas exportações, adulterações, falsificações e sobreprodução. A sociedade exigia fiscalização, defesa dos interesses dos viticultores, defesa da denominação de origem e qualidade do produto. Para aprofundar a crise, estabeleceu-se uma fase de proliferação de pragas, que chegou a devastar cerca de 50% das áreas de cultivo. Diante de tantas intercorrências, Peixoto (2004) aponta o mês de julho de 1926 como um marco na regulação do vinho do Porto. Foram cinco decretos emitidos de forma incomum, que mudaram a face do setor.

Os produtores e exportadores foram enquadrados em grêmios ou associações específicas. Para o primeiro grupo criou-se a Federação na Casa do Douro, e os exportadores foram reunidos no Grêmio dos Exportadores do Vinho do Porto. Percebe-se, pois, a necessidade de novas políticas que emergiram de imperativos proclamados por movimentos sociais. Para intermediar, coordenar e fiscalizar as ações desse órgão, surgiu o Instituto de Vinhos do Porto (IVP), em 1933.

Nos anos 30 do século passado institucionalizou-se o benefícioⁱⁱ, mediante a criação de um métodoⁱⁱⁱ para controlar a produção e a qualidade do vinho do Porto na Região Demarcada do Douro.

Como associação de capital público, o IVP tornou-se o centro de decisão e controle dos negócios do vinho, assumindo posição hegemônica durante algumas décadas, juntamente com o Instituto dos Vinhos do Douro e Porto (IVDP), tanto no controle da qualidade e quantidade dos vinhos do Porto quanto regulamentando o processo produtivo e as denominações de origem Douro e Porto.

Antes da revolução de 1974^{iv}, vigorava o modelo corporativo, com organizações profissionais. O Grêmio dos Exportadores representava o comércio e, por outro lado, a Casa do Douro era o representante da produção. A articulação e a disciplina de cada setor competiam ao Estado, por meio do Instituto do Vinho do Porto. Depois da revolução no setor de vinho do Porto, o grêmio foi extinto e as empresas exportadoras associaram-se livremente e criaram a Associação dos Exportadores de Vinho do Porto, que depois passou a ser Associação das Empresas de Vinho do Porto, enquanto a Casa do Douro resistiu à extinção, porque naquela ocasião mantinha funções corporativas, tinha poderes de representação e mantinha poderes de tutela na denominação de origem, o que dificultou sua extinção.

Novas necessidades levaram a mudanças institucionais, e, usando o entendimento de North (1990), as instituições e organizações seriam mais fortes em sua adaptação à nova realidade. Segundo Ferrão (2015), as políticas públicas devem estimular a mudança e a transformação em função de determinados valores, desejos e finalidades, que precisam ser explicitados e debatidos.

Nos anos 90 do século XX, o sistema instalado evoluiu para o Conselho Interprofissional, mudou-se o estatuto da Casa do Douro e criou-se, em 1995, uma Comissão Interprofissional da Região Demarcada do Douro (CIRDD), que incorporava representantes dos produtores e dos exportadores. Para Moreira (1998, p. 257), naquela ocasião, “a Casa do Douro deixou de ter poder para regulamentar em matéria de vinhos do Porto”, mas manteve as tarefas de repartição dos benefícios e de intervenção no controle e fornecimento de aguardentes”.

Neste século persistem alguns problemas na Região Demarcada do Douro, que levou o Estado a decretar, em novembro de 2003, uma nova reforma institucional, com a fusão do Conselho Interprofissional e o Instituto do Vinho do Porto, no Instituto dos Vinhos do Douro e Porto.

A Casa do Douro, principal representante dos pequenos produtores, vivenciou uma crise interna, com uma asfixia financeira que se arrastou por pelo menos duas décadas. Esse facto, inevitavelmente, enfraqueceu-a, levando o Estado a intervir, e delegar suas atribuições ao IVDP. Soma-se a isso a falência do modelo corporativo, segundo afirma Pereira (2015), em entrevista.

A superação parcial dessa crise instalada veio em 2003, com a nova legislação que designou a tutela do vinho do Porto ao Instituto dos Vinhos do Porto (IVP), enquanto a tutela dos vinhos do Douro passou para a CIRDD, em colaboração com a Casa do Douro. Nesse período, criou-se o Instituto dos Vinhos do Douro e Porto (IVDP)^{vi}, que agrega o IVP e a CIRDD, instituto diferente, de tipo interprofissional, embora o diretor seja nomeado pelo Estado.

Com o novo enquadramento legal a Casa do Douro perdeu poderes de regulação. Manteve-se como instituição de direito público, em vez de ter passado a instituição de direito privado e, por essa via, resolvido os problemas advindos do modelo anterior. Com o tempo a situação tornou-se insustentável e, em 2014, o Estado decidiu vender a instituição. Neste momento, o caso encontra-se em tribunal.

Percebem-se, pois, alterações ao longo do tempo. A emergência das políticas neoliberais acabará por vingar, segundo defendem os jornais regionais e os responsáveis pelas grandes firmas de vinho do Porto. Se isso ocorrer, seus representantes, que comandam o processo, posicionar-se-ão para anular a existência do benefício e deixar livre o funcionamento do mercado, seguindo as regras da União Europeia. É certo que a qualidade continuará a ser controlada, mas a produção não, tanto em termos quantitativos quanto em termos de distribuição do direito de produzir.

O que é que estas questões têm a ver com a governança? Segundo Pina (2015), em entrevista, os pequenos produtores não têm quem os represente. A Casa do Douro neste momento não existe. É certo que há uma série de associações que oficialmente os representariam, mas na prática isso não ocorre. O IVDP não os representa. O modelo de cooperativas não deu certo, e, por conta de resultados financeiros insuficientes, os associados se desvinculam delas.

Hoje, as grandes firmas são obrigadas a comprar as uvas dos pequenos produtores para atender à demanda. Se o benefício acabar, a partir daí cada firma produzirá a quantidade de vinho do Porto que achar pertinente. O que acontecerá com os pequenos produtores?

Outro aspecto preocupante na RDD é o “mercado” de transferência de licença, o qual há anos se faz de forma contida (Pina, 2004). O controle rígido fez-se presente e ficou estabelecido que a ampliação dos vinhedos e sua legalização fossem feitas por transferência de licenças de replantação anteriormente concedidas^{vii}. Da portaria que estabelece as regras^{viii} resultou um “mercado” de licenças, segundo Pina (2004), em que as grandes firmas apareciam como as principais interessadas, conduzindo à concentração, com algumas empresas adquirindo quintas, vinhedos, e fazendo a replantação de vinhas.

A cessão seria possível, posto que, na área, existia um número significativo de pequenos proprietários idosos com dificuldade de continuar no negócio, e os jovens, por sua vez, já haviam deixado a área em busca de novas oportunidades.

Todavia, a transferência de registros não seria regra geral quando, ao mesmo tempo, viticultores familiares, animados com apoios comunitários advindos do Banco Mundial e da União Europeia, aproveitaram a possibilidade de apoio em sucessivos programas, tais como o Programa de Apoio à Reestruturação da Vinha (CEE 2239/86), o Programa Operacional de Reestruturação da Vinha e Melhorias das Estruturas Vitivinícolas e o Regime de Apoio à Reestruturação e Reconversão da Vinha Tradicional.

A Organização Comum do Mercado opera desde 2003 e, por meio do Regulamento (CE) n.º 1493/99 do Conselho, de 17 de maio, ficou estabelecida a organização comum do mercado vitivinícola, revogado pelo Reg. (CE) n.º 479/2008, com todas as possibilidades postas em prática para melhorar a qualidade e produtividade, num desafio para aumentar a competitividade global.

Neste sentido, vários autores concordam, dentre eles Pina (2004; 2015), ser nítida a inserção da classe empresarial, capitalizada e tecnicamente preparada nos espaços mais privilegiados, com vinhedos ampliados e requalificados para mecanização^{ix}. Os dados do IVDP (2014) confirmam a lenta e contínua inserção da categoria dos exportadores na produção: em 2010, eram 242, passando a 259 em 2015. Em oposição, estão milhares de pequenos proprietários, com exploração familiar, em que a tradição e o empirismo têm raízes profundas. Isso nos leva a perceber a lenta transformação no campo para um quadro de desigualdade socioeconômica, confirmado por indicadores do IVDP, acima citados.

De acordo com os dados do IVDP (2014), a Região Demarcada do Douro possui 23 464 viticultores, totalizando 43 805ha, distribuídos entre várias categorias. Os produtores com até 1ha são 15 114 e ocupam uma área de 5 726ha. No outro extremo, estão os que operam acima de 20ha, representados por apenas 259 produtores, que ocupam uma área de 11 168ha, ou seja, quase o dobro do grupo anterior. Para melhor visualização da realidade em questão, às grandes propriedades representam apenas 1% do total de exploradores, detendo 25% da área total. (fig. 2) Enquanto isto, 64% dos exploradores ocupam apenas 135ha da área. Revela-se concentração fundiária, com um pequeno número de proprietários explorando uma enorme porção de terras. Em entrevista, pode saber-se que 32 quintas que ocupam uma área de 2 000ha pertencem a apenas a um grupo, e 600ha de vinha pertencem a outro grupo.

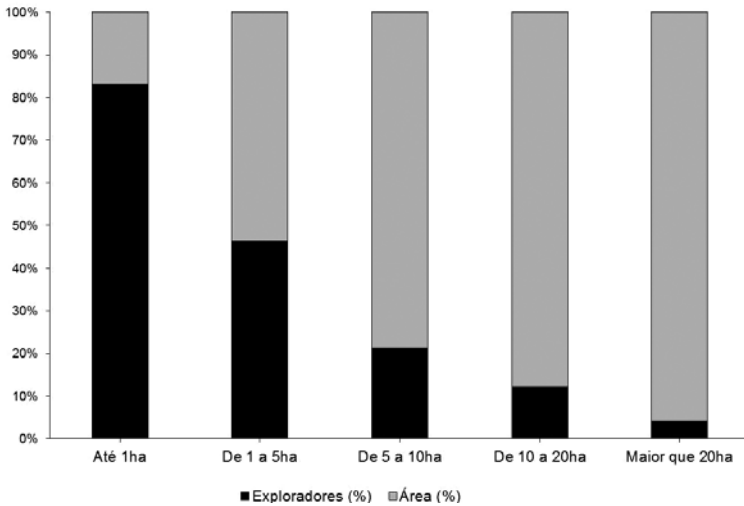


Fig. 2 – Exploradores por Área (%). Região Demarcada do Douro, 2014.

Fig. 2 – Explorers by Area (%). Douro Demarcated Region, 2014.

Fonte: Adaptado de IVDP (2014)

A expansão de grupos fortes e o apoio dado pelo Estado podem remeter a outra região do Nordeste brasileiro, a Zona da Mata, e alcançar o senhor de engenho de tempos longínquos, envolvido com a monocultura da cana-de-açúcar. Este ator, mais adiante, tornou-se usineiro e, ao mesmo tempo, político, enfim, dominante, usufruindo de subsídios, incentivos e benefícios do Estado, e hoje seus descendentes são políticos e empresários, a exemplo do que ocorre no Complexo Industrial e Portuário de Suape (Domingues, 2015).

Diante de conjunturas que levam à mudança institucional percebe-se que, nas negociações e nos acordos, estão os três elementos: o Estado, o pequeno produtor e o exportador. O jogo de poder é evidente, com os grupos dominantes a escolher seus sucessores e a influenciar a criação de instituições que defendam seus interesses, como afirmavam Veblen (1965) e North (1981; 1990).

Quando comparamos a região portuguesa com a estrutura fundiária brasileira – historicamente desigual, segundo indicadores do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE),^x os quais apontam para uma enorme desigualdade na distribuição de terras, vemos situações semelhantes. No caso do Brasil, essa desigualdade leva a conflitos pela posse da terra, resultando, algumas vezes, em mortes. Então, questiona-se: esse seria um problema de países em desenvolvimento que adotaram o modelo do colonizador (monocultura e grande propriedade)? Como se explica a existência de concentração fundiária hoje em Portugal, “país desenvolvido”?

Apesar da desigualdade existente, não há pobreza de facto, tratando-se da RDD. Como vivem as pessoas que estão na base da economia do vinho? No Douro, consegue-se garantir um padrão de vida satisfatório a qualquer produtor que tenha 3ha e uma coordenação de ajuda (em termos de mão de obra) entre os membros da família e comuni-

dade. Os mais jovens têm formação e trabalham em serviços nas cidades próximas, e, conjugando o rendimento formal com os ganhos do vinho, asseguram bons níveis de qualidade de vida, apesar de a região ser das mais pobres de Portugal. Por outro lado, os idosos têm reformas e, acrescentando-se a elas os rendimentos oriundo do vinho, possuem uma vida sem maiores problemas. As necessidades não são prementes. No entanto, isso não invalida que novas políticas públicas tenham no centro de suas formulações melhores condições para o pequeno produtor, além da inserção dos vinhos no mercado global, por via de médias e grandes empresas.

2. Agentes e (des)articulação de poderes

Pode considerar-se que o sistema de gestão do vinho, no Douro, tem três níveis: local, regional e o de quem controla os mercados e as cadeias de abastecimento. O poder local, a municipalidade, as câmaras, são importantes e vivenciam concretamente o dia a dia do território, mas não têm influência direta no processo de governança do negócio do vinho como definidor de regulamentos. Percebe-se que o negócio do vinho acontece no nível local, mas sua importância econômica extrapola essa dimensão, alcança a cidade do Porto e a de Vila Nova de Gaia e até a economia nacional que por sua vez encontra-se atrelada aos regulamentos da União Europeia.

Na região, o Estado ainda é forte, dentre outras razões, por via de poderes desconcentrados do Estado, tutelados indiretamente pelos ministérios. São espaços de negociação em termos de orçamento, espaços de poder, embora nada ou pouco ligados à questão do vinho.

O controlo do mercado, pode abordar-se de duas formas. A primeira é de ordem prática, ou seja, do poder não apenas definido pela lei. Um setor fundamentalmente econômico, associado à produção e ao comércio, tem sua estrutura essencialmente definida pelo comércio e pelos mercados. Da mesma forma, os mercados comandam as conjunturas. É a “mão invisível”. Existem também as “mãos visíveis” das grandes empresas, que se encontram não apenas no setor produtivo e no comércio, mas também dominam o mercado. Neste sentido, as empresas de distribuição de vinhos do Douro e Porto têm um peso forte, algumas são internacionais, outras desnacionalizadas, estas últimas anteriormente de capital português, a exemplo da empresa Porto Cruz, que é francesa, e a Taylor, composta sobretudo por capitais ingleses, e tantas outras.

A segunda forma de controle diz respeito ao plano jurídico interno, os agentes do modelo que opera desde 2003 são o IVDP e o Conselho Interprofissional, composto por lavradores, viticultores, produtores e negociantes. É um conselho paritário, embora presidido pelo representante do Estado, que é o presidente do IVDP. As profissões escolhem seus representantes e o IVDP os nomeia. Teoricamente, por lei, é um conselho autorregulador e interprofissional. Para Moreira (1998), é evidente que a autorregulação profissional tem como limites a regulação legislativa e regulamentar do Estado. Reitera Pereira (2015) em entrevista ser certo que todos os procedimentos e direções do sistema pertencem ao IVDP, órgão de tutela estatal.

Existem também aspectos conjunturais que promovem uma organização do sistema. O primeiro diz respeito ao Conselho Interprofissional, composto por representantes dos viticultores e do comércio. Aqui está posta uma diferença significativa quanto ao poder de influenciar e favorecer seus interesses. A representação do comércio é não apenas coesa, bem estruturada, mas também forte. Soma-se a isso o facto de que o comércio avançou em direção a fusões, à concentração, e pode-se afirmar que meia dúzia de empresas são bastante representativas e dominam o setor, com os exportadores a ter cada vez mais poder na produção.

Enquanto isso, o segundo grupo, o dos produtores, não é bem organizado, pois lhes falta formação. Como resultado, a estrutura de representação não existe. A Casa do Douro desapareceu em 31 de dezembro de 2014 (Diário da República, 2014), e sem esta deixou de haver uma associação, uma estrutura representativa dos 30 a 40 mil viticultores profissionais. Existem associações diversas, mas sem representação forte, perdendo-se a organização dicotômica dos vinhos do Douro e do Porto, no plano jurídico.

Tal conjuntura leva à proximidade do grande capital privado com o Estado. É fácil a uma associação que representa a grande empresa, com argumentos bem fundamentados, tomar alguma decisão ou influenciar o Conselho Interprofissional e, assim, chegar ao IVDP. Por outro lado, os pequenos produtores mantêm-se desarticulados, numa situação de fragmentação que evidencia enfraquecimento. A sociedade local vivencia isso, segundo informações obtidas em pesquisa de campo. Para Pina (2015), se os pequenos se unissem, eles comandariam o processo.

A definição dos benefícios anuais é feita pelo Conselho Interprofissional. Para definição do processo, análises “fundamentadas” são feitas por técnicos que estimam o que as grandes empresas exportadoras preveem exportar e a quantidade para cada produtor. O conselho delibera em reuniões formais. Essas reuniões ocorrem todos os anos entre julho e agosto, e a decisão chega aos produtores por meio do IVDP.

Na escala macro, em termos da legislação internacional de vinhos, sua tutela e representação competem ao Estado nacional, que pode delegar representações.

Existe outro agente no processo de gestão: a União Europeia. Seu papel no negócio do vinho do Douro se dá por meio da Política Agrícola Comum (PAC), que se organiza em duas fases. A primeira, já consolidada, tinha sua atenção para os países do Norte (mais fortalecidos), com a política do leite, carne e cereais. Posteriormente, voltou a atenção para os países do Sul, mas de forma secundária, com menos apoio a culturas preteridas. É um processo relativamente recente que, para Ferrão (2016), não tem como sentido o ordenamento do território, mas termina resultando grande efeito na organização do espaço e na compreensão da paisagem rural.

No caso específico, do negócio do vinho do Douro, a política agrícola europeia volta-se para resolver a questão do excedente de vinho existente no mercado. Isso ocorre mediante acordo possível com normatização dos preços dos vinhos para transformar o vinho excedente em aguardente vinícola a um custo adicional, que seria subsidiado. A Itália, a Espanha e a França aprovaram o uso dos subsídios europeus, todavia, essa política não foi implementada em Portugal. Para os grupos portugueses, mesmo com subsí-

dios, tal política não seria rentável, posto que deixariam de pagar 150 euros a pipa para pagar 500 euros por ela. Por outro lado, numa escala maior, resolvia-se o problema da produção excedente de vinhos, transformando-a em aguardente. Entende-se que no modo capitalista de produção as grandes firmas manipulam e controlam o que lhes é conveniente. São algumas das estratégias usadas para se manter no mercado com vantagens competitivas.

Entendemos, pois, que a União Europeia não tem influência direta, mas tem força, à medida que as normas nacionais têm de se adequar às normas da União Europeia. É evidente que os tratados são respeitados, sobretudo a relação entre os mercados. Numa escala macro, existe a PAC, desmembrada em outros programas, como o Plano de Desenvolvimento Rural e o Programa Vitis, estratégico para os vinhos.

Toda a legislação que promova alterações profundas tem de ser submetida às leis nacionais, ou melhor, a legislação portuguesa precisa se submeter àquela da União Europeia. Por exemplo, a evolução da Casa do Douro, de certa maneira, é determinada pela União Europeia. Essa instituição pretendia assumir funções de comércio, o que foi vetado, pois um órgão de tutela corporativa não pode assumir função de regulador e, ao mesmo tempo, função de ator econômico.

Neste contexto, como se pode interpretar a alteração no papel do Estado? A transformação na Casa do Douro deve ser associada ao modelo de política que houve nos anos 90 do século passado. Foi a passagem da tutela do Estado e das profissões de um modelo corporativo (extinto em 1974, mas na realidade apenas parcialmente) para o modelo interprofissional. O Estado não abdica de sua posição de regulador, mas articula a posição de autorregulação para quem está no setor. Há, evidentemente, aspectos ligados à liberalização, mas seria uma explicação simples, que não condiz com as particularidades do setor.

Há outros aspectos que o modelo de autorregulação não controla totalmente, em especial no que diz respeito aos interesses dos pequenos produtores. O Estado tem de representar os interesses coletivos, entretanto, delega para que se autorregulem. Para Moreira (1998), a autorregulação só opera no espaço deixado livre pela regulação estatal. É pertinente lembrar que, no seio desses órgãos existem interesses privados reivindicados por grupos fortes. O diretor do IVDP é quem convoca e preside as reuniões interprofissionais. Na análise da governança, não é possível desligar a governança institucional da governança econômica e do mercado.

A cadeia de abastecimento dos vinhos do Douro vem desde as vinhas até os mercados, e, neste contexto, há uma luta pelo poder por meio do estabelecimento do preço, da quantidade a ser produzida, do escoamento dos excedentes ou não. E mais: Onde se encontram os verdadeiros centros de decisão? Em Nova York, na sede de uma grande empresa de distribuição internacional. E, se são eles que dominam, podem criar mercados conjunturais imateriais, como, por exemplo, o valor de um vinho algumas vezes definido por uma revista internacional. Nesse mesmo contexto, pode ser visto o papel da União Europeia, em larga medida dependente de quem determina as taxas de juros, o valor dos *spreads* e as políticas de inflação ou deflação.

Entretanto, percebe-se a autonomia do Estado Português em relação à denominação de origem do vinho, mas Portugal tem de se enquadrar nas diretrizes da União Europeia, fazendo os devidos ajustes na legislação. Isto é uma das exigências básicas para se manter no bloco. A título de exemplo, no que diz respeito aos investimentos futuros em Portugal a União Europeia aponta que não haverá investimento para a infraestrutura viária, pois segundo o entendimento de Bruxelas a prioridade, no momento, será para a cultura.

Exemplificando a prática integrada à teoria, podemos fazer um paralelo tanto com as ideias da abordagem institucionalista como com o modelo de governança. No primeiro caso, *Commons* (Bazzoli & Dutraive, 1995) coloca no centro da teoria econômica a análise dos processos de produção de regras de comportamento pela ação coletiva, a fim de compreender as atividades econômicas e o capitalismo. Em *Commons*, as instituições tornam-se, assim, sedes de uma rede de transações reguladas, em que o indivíduo é, ao mesmo tempo, subordinado e ator.

No segundo caso, o modelo de governança é entendido como uma forma nova de planejar e gerir, com o envolvimento de outros atores, além do Estado. Teoricamente, o setor privado e a sociedade civil são inseridos no contexto, dialogando em busca da melhor estratégia. No entanto, a participação só ganha verdadeira relevância, quando se associa à possibilidade ou capacidade de decidir, segundo Ferrão (2015).

Nesta equação, encontram-se três elementos: o Estado, o setor privado e a sociedade civil. Na disputa, encontram-se dois elementos: o Estado, em seu papel de mediação e institucionalização por meio das leis; e o setor privado, representado por dois segmentos que disputam no campo de força: os pequenos produtores e a associação dos exportadores. Neste sentido, em termos de equilíbrio na participação, o processo de governança não ocorre de forma plena, embora não esteja apenas esta variável em questão, pois, se acontecem melhores práticas e instituições mais adequadas, políticas públicas específicas podem ser eficazes.

IV. CONSIDERAÇÕES FINAIS

É possível observar uma aproximação entre dispositivos institucionais e a organização do espaço na Região Demarcada do Douro. Essa percepção ocorre ao se concentrar a atenção na adoção de estratégias, normas e procedimentos que conferem força política e econômica a determinadas organizações envolvidas com o negócio do vinho. Para fundamentar essa ideia e esclarecê-la, dividimos o trabalho em alguns pontos, embora saibamos que essa divisão na prática não existe, porque, quando um segmento é alterado, os outros envolvidos também o são. Eles se contradizem em determinados momentos, complementam-se em outros, enfim, são inseparáveis.

O primeiro ponto prende-se com a regulamentação. O negócio do vinho é profundamente regulamentado em Portugal. O Estado sempre esteve presente no controle e na organização da região, mediante políticas territoriais explícitas, pensadas para aquele território. Mais recentemente delibera a autorregulação aos próprios interessados. Seria

uma forma de descentralização territorial, mas é sua a última palavra na criação de instituições e reorganização do uso do espaço. Percebe-se, pois, que houve alteração no papel do Estado, embora ele não abdique de sua posição de regulador.

A nível europeu existe a regulamentação comunitária. Nesse caso, o que é pensado em Portugal a respeito da política de vinhos ou política agrícola está alinhado com as diretrizes gerais da União Europeia. Deste modo, mesmo não assumindo interferência direta na política de vinhos, a UE encontra-se presente numa posição superior em termos de diretrizes gerais, mas não acima do Estado nacional.

Em termos de operacionalização do processo de governança estão o Estado e o setor privado. Em nosso entendimento, existe um jogo de forças, como em qualquer outra situação, e o vencedor, na instituição das leis e na formulação de políticas territoriais explícitas, é o grupo mais bem estruturado e com maior poder de barganha. No presente caso, o grupo dominante é o dos exportadores.

No que se refere ao comércio e à exportação, estes mantêm-se em situação confortável, mesmo com as oscilações de mercado, uma vez que seus representantes têm-se expandido para a área de cultivo e produção, comprando vinhedos e quintas.

Ainda neste contexto, podemos acrescentar outro ponto para reflexão, que diz respeito à questão da tradição e mudança. Existe a regulamentação do negócio do vinho, porém a modernização está presente, mesmo de forma lenta, no que se refere à troca das vinhas e ao processo de produção. Nessa dimensão, é essencial o papel da Universidade Trás-os-Montes e Alto Douro, desenvolvendo conhecimento para o melhoramento das castas e da qualidade do vinho e formando enólogos e outros especialistas que têm proporcionado enorme aumento da qualidade e aumento também do valor acrescentado.

A Região Demarcada do Douro é hoje viável em duas direções. Primeiramente, com a manutenção de sua paisagem, alcança o negócio de turismo, aumentando significativamente o número de visitantes de ano para ano e aumentando também, mas não tanto, o número e a qualidade de unidades de alojamento e restauração. Para sua viabilidade, encontra-se em vigor a regulamentação para preservação, qualificando-se com maior valoração. Pode ser visto como associado a este plano o papel do pequeno produtor, conservando a paisagem e a cultura que justificaram sua valoração.

A outra direção é aquela historicamente vivida pela região: da produção de vinho, sua manutenção no mercado internacional com produtos diferenciados, o vinho do Porto e o vinho de mesa, e da disputa histórica entre pequenos produtores e exportadores.

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), financiadora do Programa de Estágio Sênior na Universidade do Porto, Portugal.

Ao Professor José Alberto Rio Fernandes (FLUP, Porto, Portugal), meu supervisor, por possibilitar o processo de aprendizagem e o desenvolvimento deste trabalho de pesquisa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alston, L. J. (1999). *A framework for understanding the New Institutional Economics*. Illinois: University of Illinois.
- Amin, A. (2000). Una perspectiva institucionalista sobre el desarrollo económico regional [An Institutional Perspective on Regional Economic Development]. *Cadernos do IPPUR*, 14(2), 47-68.
- Annan, K. (1998). *Report of the Secretary-General on the work of the Organization*. Chapter II. ONU.
- Barcelos, R. M. (2003). *A Nova Economia Institucional: Teoria e Aplicações* [The New Institutional Economy: Theory and Applications]. Brasília: UnB/IH/ECO.
- Bazzoli, L., & Dutraive, V. (1995). L'économie de l'action collective de John Roger Commons [The Economics of Collective Action by John Roger Commons]. In V. Dutraive (Coord.), *L'Économie Institutionnaliste: les fondateurs* (pp. 29-45). Paris: Economica.
- Bock, S. (2006). "City 2030" – 21 cities in quest of the future: New forms of urban and regional governance. *European Planning Studies*, 14(3), 321-334.
- Carmo, F. (2014). Planos Regionais de Ordenamento do Território e governança territorial: do discurso às evidências da prática [Regional Plans for Spatial Planning and territorial governance: from discourse to evidence of practice]. *GOT – Revista de Geografia e Ordenamento do Território*, 5, 41-65.
- Chamusca, P. (2013). Novos desafios e objetivos de governação territorial: discutindo a reorganização do Estado e a conceptualização da governança como modelo de gestão dos territórios [New challenges and objectives of territorial governance: discussing the reorganization of the State and the conceptualization of governance as a model of territorial management]. *GOT – Revista de Geografia e Ordenamento do Território*, 4, 31-55.
- Comissão das Comunidades Europeias (2001). *Governança Europeia. Um Livro Branco* [European Governance. A White Paper]. Bruxelas: Comissão das Comunidades Europeias. Retrieved from: <http://www.laicidade.org/wp-content/uploads/2006/09/ue-governanca-2001.pdf>
- Domingues, R. A. (2015). *Ordenamento do Território no Complexo Portuário de Suape – Brasil* [Territory Planning at the Suape Port Complex – Brazil]. Anais do X Congresso da Geografia Portuguesa. Os valores da geografia, Lisboa.
- Domingues, R. A. (2013). Instituições e o controle do espaço: um olhar da geografia [Institutions and the control of space: a look of geograph]. *XIII Colóquio Internacional de Geocrítica*. Retrieved from: <http://www.ub.edu/geocrit/xiii-coloq-programa.htm>
- Fernandes, J. A. R., & Chamusca, P. (2009). Governância, planeamento e estratégias de desenvolvimento territorial: reflexões a propósito da teoria e da prática [Governance, planning and territorial development strategies: reflections on theory and practice]. *Inforgeo*, 24, 27-43.
- Ferrão, J. (2015). *Políticas Territoriais Eficazes e Participadas* [Effective and Participated Territorial Policies]. Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa Animar-DI. PT. Retrieved from: <http://www.animar-dl.pt/comunicacao/ponto-de-vista/704-politicas-territoriais-eficazes-e-participadas-joao-ferrao>
- Ferrão, J. (2013). Governança, Governo e Ordenamento do Território em Contextos Metropolitanos [Governance, Government and Spatial Planning in Metropolitan Contexts]. In A. Ferreira, J. Rua, G. J. Marafon, & A. C. P. Silva (Org.), *Metropolização do Espaço: Gestão Territorial e Relações Urbano-Rurais* [Metropolization of Space: Territorial Management and Urban-Rural Relations] (pp. 255-281). Rio de Janeiro: Consequência.
- Jouve, B. (2005). From government to urban governance in Western Europe: A critical analysis. *Public Administration and Development*, 4(25), 285-294.
- Lakatos, E. M., & Marconi, M. A. (2000). *Metodologia científica* [Scientific methodology]. 3ª ed. São Paulo: Atlas.
- Lacaze J. P. (1995). *O ordenamento do território* [Territorial planning]. Lisboa: Instituto Piaget.
- Lei nº 97/2012 (2012). Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território [Ministry of Agriculture, the Sea, Environment and Spatial Planning]. Aprova a orgânica do Instituto dos Vinhos do Douro e do Porto, I. P. Retrieved from: <http://legislacaoportuguesa.com/decreto-lei-n-o-972012-d-r-n-o-80-serie-i-de-2012-04-23/>

- Lavrador, A., & Rocha, J. (2010). *A região demarcada dos vinhos verdes, uma paisagem e uma identidade ameaçadas. paisagem, património e desenvolvimento* [The demarcated region of green wines, an endangered landscape and identity. Landscape, heritage and development]. Actas do XII Colóquio Ibérico de Geografia. Porto: Faculdade de Letras, Universidade do Porto. Retrieved from: <http://web.letras.up.pt/xiicig/comunicacoes/134.pdf>
- Martins, C. A. (1988). Os ciclos do vinho do Porto: ensaio de periodização [Port wine cycles: periodization test]. *Análise Social*, XXIV(100), 391-429.
- Martin, R. (2000). *Institutional approaches in economic geography. A companion to economic geography*. London: BlackWell Publishers.
- Marques, H. (1987). Região demarcada dos vinhos verdes [Green wine region]. *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, 1(3), 135-242.
- Mehier, C. (1995). Les apports de Clarence Edwin Ayres: place et rôle de la technologie dans la dynamique économique [The contributions of Clarence Edwin Ayres: the role and role of technology in economic dynamic]. In V. Dutraive (Coord.), *L'Économie Institutionnaliste: les fondateurs* [Institutional Economics: the founders] (pp. 61-75). Paris: Economica.
- Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas (2015). Artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 83/97, de 9 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 423/99, de 21 de setembro; n.º 5 do artigo 92.º do Regulamento (CE) n.º 497/2008, do Conselho, de 29 de abril. Retrieved from: <https://www.ivdp.pt/pagina.asp?content=destaque&cod=200>
- Moreira, V. (1998). O sistema regulatório do vinho do Porto (e dos demais vinhos do Douro) [The regulatory system for Port wine (and other Douro wines)]. In V. Moreira (Ed.), *O governo de Baco* [The government of Bacchus] (pp. 225-283). Porto: Edições Afrontamento Lta.
- North, D. C. (1993). Desempeño económico en el transcurso de los años [Economic performance over the year]. *Conferencia de North en Estocolmo*, Suecia, el 09 diciembre del 1993 al recibir el Premio Nobel de Ciencias Económicas. Retrieved from: www.eumed.net
- North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. New York: Cambridge University Press.
- North, D. C. (1981). *Structure and change in economic history*. New York: W.W. Norton.
- Oliveira, A. (1993). O Douro país vinhateiro. Da produção ao comércio. Algumas considerações [The Douro wine country. From production to trade. Some considerations]. *Revista de História*, 12, 221-244.
- Peixoto, F. (2004). Entrepósito de Gaia. Um viveiro de conflitos. Douro [Warehouse of Gaia. A breeding ground for conflict. Douro]. *Estudos & documentos*, 18(6), 57-88.
- Pereira, G. M. (2008). *Nos 250 anos da região demarcada do douro: da companhia pombalina à regulação interprofissional* [In the 250 years of the demarcated region of Douro: from the Pombaline company to interprofessional regulation] In F. Sousa (Org.) *A Companhia e as relações económicas de Portugal com o Brasil, a Inglaterra e a Rússia* [The Company and Portugal's economic relations with Brazil, England and Russia] (pp. 175-185). Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Pina, M. H. M. (2004). A expansão e a reconversão vitícola na região demarcada do Douro - algumas problemáticas [The expansion and reconversion of vineyards in the demarcated region of the Douro]. *Actas do V Congresso da Geografia Portuguesa*, Associação Portuguesa de Geógrafos, Universidade do Minho, Guimarães (pp. 319-342).
- Raffestin, C. (1993). *Por uma geografia do poder* [For a geography of power]. São Paulo: Ática.
- Roll, E. (1962). *História das doutrinas económicas* [History of economic doctrines]. São Paulo: Nacional.
- Rückert, A. A. (2007). A Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasil. Uma política territorial contemporânea em construção [The National Policy of Territorial Planning, Brazil. A contemporary territorial policy under construction]. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales*, XI(245), 66.
- Veblen, T. (2000). Sobre la naturaleza del capital [On the nature of capital]. *Revista de Economía Institucional*, 2, 197-216.
- Veblen, T. (1965). *A teoria da classe ociosa: um estudo econômico das instituições* [The theory of the idle class: an economic study of institution]. São Paulo: Pioneira.
- Williamson, O. E. (1993). *Transactions cost economics and organization theory* [Transactions cost economics and organization theory]. Berkeley: University of California.

Diário da República (2014). Portugal. 1.^a série, N.º 199, 15 de outubro. Retrieved from: <https://www.ivdp.pt/pt/docs/legislacao/410.pdf>

Diário da República (2008). Portugal. 2.^a série – N.º 102 – 27 de maio de 2015. Retrieved from: <https://dre.pt/application/conteudo/67324020>

ⁱ É um instituto público, integrado na administração indireta do Estado, de natureza interprofissional, nos termos do Decreto-Lei n.º 97 (2012), de 23 de abril.

ⁱⁱ Benefício é a autorização que cada produtor recebe para produzir vinho do Porto.

ⁱⁱⁱ A partir de 1940, a Casa do Douro começou a repartir o benefício de acordo com um método sofisticado de classificação idealizado pelo Eng. Álvaro Moreira da Fonseca.

^{iv} O regime do Estado Novo, a mais antiga ditadura europeia, acabaria por ser deposto a 25 de abril de 1974. Informações disponíveis em: <http://www.dw.com/pt/cronologia-1970-1974>

^v O regime regulatório do vinho do Porto é mais denso do que o dos demais vinhos de qualidade. Mais informações em Moreira (1998).

^{vi} É um instituto público de natureza interprofissional, nos termos do Decreto-Lei n.º 97 (2012), de 23 de abril. O Instituto é integrado na administração indireta do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira e património próprio.

^{vii} Segundo Pina (2014, p. 324), no ano 2000, as licenças chegaram a ser ‘comercializadas’ a 4 000 contos/hectare.

^{viii} Foi publicada a portaria que estabelece as regras de transferência de direitos de replantação entre explorações, os quais, transferidos para a Região Demarcada do Douro, não podem ser utilizados para o abrigo do disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 83/97, de 9 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 423/99, de 21 de setembro, em que manda o governo, pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, o seguinte: 1.º O disposto na presente portaria destina-se a fixar, para o território do continente, as regras complementares de aplicação do n.º 5 do artigo 92.º do Regulamento (CE) n.º 497/2008, do Conselho, de 29 de abril, relativamente à transferência de direitos de replantação entre explorações (Diário da República, 2008).

^{ix} Esse não é um processo geral, posto que alguns, dentre os melhores vinhos, são produzidos por métodos tradicionais, cuja colheita é feita durante a noite, mas algumas uvas são deixadas para colheita na noite seguinte. Tudo isso é em prol da qualidade e sofisticação do como fazer.

^x Órgão do governo brasileiro encarregado do levantamento de dados do país. É semelhante ao INE.

ILÍDIO DO AMARAL (1926-2017): UMA VASTA OBRA DEDICADA À GEOGRAFIA DAS REGIÕES TROPICAIS

FRANCISCO ROQUE DE OLIVEIRA¹

*Aqui estou agora de coração em África
nesta noite fria e nu do capote das ilusões
ouvindo este sábio que tudo sabe tudo sabe de África*

Francisco José Tenreiro (1963)

Ilídio do Amaral, professor catedrático jubilado da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, faleceu em Lisboa no passado dia 24 de Março, com 90 anos de idade. Nascido em Luanda (Angola) a 3 de Setembro de 1926, Ilídio Melo Peres do Amaral foi autor de uma vasta obra dedicada à Geografia das regiões tropicais, tendo concluído ao longo de 60 anos de prolifera vida científica perto de 500 trabalhos, repartidos por domínios de especialidade muito diversos, com particular incidência para as temáticas da Geomorfologia, Geografia Urbana, Geografia Política, Geografia Histórica e História da Geografia. Angola e o arquipélago atlântico de Cabo Verde constituíram os espaços privilegiados dos seus estudos de Geografia Física e Humana. No panorama da Geografia portuguesa do século XX, Ilídio do Amaral terá sido também o geógrafo mais vezes chamado a desempenhar funções institucionais e públicas de relevo, sobressaindo os cargos de vice-presidente e presidente em exercício do Instituto de Alta Cultura (1971-1976), organismo sob tutela do Ministério da Educação responsável pela formulação da política científica e difusão internacional da língua e cultura portuguesas, e de vice-reitor e reitor da Universidade de Lisboa (1975-1979), coincidindo com o período particularmente difícil da transição para o regime democrático em Portugal (Ferreira, 2013, p. 370-371). Entre outros, desempenhou ainda os cargos de vice-presidente da Junta de Investigações Científicas do Ultramar (1979-1980) e de director do Centro de Geografia do Instituto de Investigação Científica Tropical (1984-2005), instituição que sucedeu à Junta depois do fim do império colonial português e de instaurada a democracia, reorientando os respectivos objectivos de acordo com a pragmática própria da cooperação científica internacional e da ajuda pública ao desenvolvimento prestada aos novos países de expressão portuguesa em África (IICT, 1983, p. 145-151; Castelo, 2012, p. 392-403; 2013, p. 359-387).

¹ Professor Auxiliar e Investigador Efetivo do Centro de Estudos Geográficos do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa, R. Branca Edmée Marques, 1600-276, Lisboa, Portugal. E-mail: foliveira@campus.ul.pt

Durante vários anos foi director adjunto do Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, que transformou «de oficina em fábrica», como disse em certa circunstância o seu então director, Orlando Ribeiro, referindo-se às múltiplas tarefas a que Ilídio do Amaral não se furtou neste Centro fundado em 1943 com o apoio do Instituto de Alta Cultura (Ribeiro, 2017 [1972], p. 783). Em 1967, coube-lhe organizar o I Seminário Internacional de Geografia, evento que confirmou a projecção internacional do Centro de Estudos Geográficos depois da visibilidade alcançada no imediato pós-guerra, quando Ribeiro assumira a organização do XVI Congresso Internacional da Geografia, em 1949 (Ribeiro, 1968). Fora da Faculdade de Letras de Lisboa, Amaral prestou colaboração docente ou institucional à generalidade das Universidades portuguesas e das antigas colónias portuguesas em África, e foi professor visitante em diversas universidades estrangeiras, sobretudo do Brasil. No biénio de 1965-1966, presidiu à direcção da Sociedade Portuguesa de Espeleologia, período que se reconhece ter correspondido a uma reorganização e promoção geral das actividades desta Sociedade (SPE, 2017). Entre 1984 e 1989, foi presidente da comissão instaladora da Universidade Internacional (Lisboa), tendo sido depois o seu primeiro reitor. Integrou ainda diversas outras instituições, como a Academia das Ciências de Lisboa, a Academia Portuguesa de História, a Academia Internacional de Cultura Portuguesa, a Sociedade de Geografia de Lisboa e a Royal African Society (Londres). Fez parte da direcção da revista *Finisterra* (1966-1979), editada pelo Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa e que fundou em conjunto com Orlando Ribeiro e Suzanne Daveau, e encabeçou a comissão editorial da revista *Garcia de Orta – Série de Geografia* (1973-2002), sucessivamente publicada pela Junta de Investigações do Ultramar e pelo Instituto de Investigação Científica Tropical. Integrou também os corpos editoriais da *Revista Internacional de Estudos Africanos* (Lisboa) e *Geografia* (Rio Claro, Brasil).

Depois de realizar parte dos seus estudos secundários em Angola, Ilídio do Amaral fixou-se em Lisboa em 1943, onde viria a frequentar o curso de Contabilidade do Instituto Comercial de Lisboa, que o preparou para uma breve carreira na actividade bancária em Lisboa e Luanda. Inscrito como aluno voluntário na licenciatura em Geografia da Universidade de Lisboa, aí submeteu em 1956 uma dissertação intitulada *São Paulo de Assunção de Luanda*, que constituiu o primeiro exemplo de monografia sobre um tema das regiões tropicais apresentada em provas de licenciatura em Geografia nesta Universidade (Amaral, 1979, p. 13; Amaral & Amaral, 1996, p. 7; 2016, p. 13; cf. Almeida *et al.*, 2003, p. 354). Este trabalho inaugura também a primeira linha de pesquisas que consolidou, consagrada à geografia urbana da África subsariana e, em particular, ao caso de Luanda. Mais de uma década depois, esta série de trabalhos será coroada com a publicação do livro *Luanda. Estudo de Geografia Urbana* (Amaral, 1968), obra premiada pela Sociedade de Geografia de Lisboa e pela Câmara Municipal de Luanda, que explora a génese e evolução da cidade, as actividades urbanas e incorpora os contributos de autores como Georges Balandier, Jean Dresch, Guy Lasserre, Pierre Monbeig, Milton Santos e Jean Tricart, tal como os estudos conjuntos de Raymond Murphy, J. E. Vance Jr. e Bart Epstein sobre a estrutura interna do CBD. A cidade sul-africana de Joanesburgo (Amaral, 1966e) e Beira, em Moçambique (Amaral, 1969a), constituem outros casos de cidades africanas que Amaral investigou enquanto sistematizava a sua compreensão sobre o fenómeno da urbanização em contexto angolano em *Ensaio de um estudo geográfico da rede urbana de Angola* (Amaral, 1962).

Seguindo o protocolo da Universidade portuguesa da época, em 1958 Ilídio do Amaral ingressa como professor extraordinário na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa a convite de Orlando Ribeiro, que aí coordenava o ensino da Geografia. Começa por ter a seu cargo as cadeiras de Geografia Económica e Climatologia, a que depressa se acrescentaram a Geografia Urbana e a Geomorfologia e onde deu particular destaque aos territórios das regiões tropicais. Em paralelo, inicia também uma colaboração intensa com a Junta de Investigações Científicas do Ultramar no quadro de dois dos organismos científicos constituídos no âmbito da Junta, ambos sediados no Centro de Estudos Geográficos e dirigidos por Ribeiro: o Agrupamento Científico de Preparação de Geógrafos para o Ultramar Portu-

guês, instituído em 1958 e onde Amaral trabalhou como bolsheiro, e a Missão de Geografia Física e Humana do Ultramar, criada em 1960 e para a qual foi um dos cinco adjuntos nomeados (MU, 1968, p. 24 e 97). É sabido que a actividade destes organismos, funcionando sob a égide da Junta, reflecte, em última instância, o contexto internacional decorrente da conferência de Bandung, de 1955, e os ajustamentos da política científica associada às questões coloniais que Portugal empreendeu durante as últimas duas décadas do seu império (Castelo, 2012, p. 399-401; Cruz, 2016, p. 72-77; Oliveira, 2016, E47).

Foi nesse quadro que, logo em 1959, Ilídio do Amaral iniciou os trabalhos de campo tendentes à elaboração de uma dissertação de doutoramento em Geomorfologia regional, sobre o nordeste de Angola. Em 1960 – ano em que vê ser publicado na colecção «Estudos, Ensaios e Documentos» da Junta de Investigações do Ultramar *Aspectos do povoamento branco de Angola*, livro que inclui uma síntese histórica sobre a ocupação portuguesa da então colónia, a cartografia da distribuição geográfica da população e uma análise demográfica com base nos dados do censo de 1950 (Amaral, 1960) –, regressará a Angola para uma segunda missão de estudo enquadrada no seu projecto de doutoramento sobre a evolução do relevo entre os rios Loge e Cuanza, o Atlântico e a Baixa do Cassange (Amaral, 1969b, p. 8-9). No entanto, a sublevação camponesa iniciada nessa mesma região angolana em Março de 1961, considerada como o começo da Guerra Colonial que Portugal a breve trecho travaria em simultâneo nos teatros de Angola, Guiné e Moçambique e se prolongou até 1974, inviabilizou a realização deste projecto de pesquisa. Em resultado disso, Ilídio do Amaral decide submeter às provas de doutoramento um estudo focado na maior ilha do arquipélago de Cabo Verde. Trata-se da monografia *Santiago de Cabo Verde. A Terra e os Homens* (Amaral, 1964), prontamente publicada pela Junta de Investigações do Ultramar e premiada nesse mesmo ano pela Academia das Ciências de Lisboa. Sempre muito próximo dos geógrafos e da Geografia tropical produzida de Lisboa por esses anos, Pierre Gourou dedicar-lhe-ia uma longa recensão, publicada nas páginas dos *Annales de Géographie* em 1968 (Gourou, 1968).

Este estudo sobre a ilha de Santiago insere-se numa sequência de trabalhos sobre as ilhas do Atlântico gizada por Orlando Ribeiro de acordo com o modelo clássico da Geografia Regional e a inspiração confessa na abordagem integrada deste conjunto insular deixada em suspenso desde os trabalhos de Elisée Reclus (Ribeiro, 1954, p. 13-14). Tal linha de estudos veio a constituir um dos traços característicos da produção dos geógrafos de Lisboa, fortemente orientada para as regiões tropicais: às monografias do próprio Orlando Ribeiro sobre a ilha da Madeira (1949) e a ilha cabo-verdiana do Fogo (1954), seguiram-se aquelas de Raquel Soeiro de Brito sobre a ilha de São Miguel, nos Açores (1955), e de Francisco Tenreiro sobre São Tomé, no golfo da Guiné (1961) (Amaral, 1979, p. 14-15; Ferreira, Gaspar & Medeiros, 1986, p. 66 e 74-75). Reeditada pela Associação das Universidades de Língua Portuguesa em 2007, *Santiago de Cabo Verde* sobressai por uma original e pertinente hierarquização das matérias abordadas, que se iniciam com um capítulo sobre «O clima e o tempo» que subverte a sequência dos temas da Geografia Física aplicada nas monografias que seguiam o esquema «clássico» assente por Albert Demangeon em *La Picardie et les régions voisines* (1905), assim como pela bibliografia actualizada, onde os especialistas ressaltam a leitura do estudo de Guy Lasserre sobre a Guadalupe e a sintonia com as mais modernas teorias explicativas da circulação atmosférica geral (Rebelo, 1992, p. 1565-1566; Medeiros, 1999, p. 5-6; Rebelo, 1999, p. 47-48; Almada, 2014, p. 121-122).

Na década que se seguiu à publicação desta monografia, Ilídio do Amaral continuou a dedicar a sua atenção ao aprofundamento de determinados aspectos geomorfológicos do litoral da ilha de Santiago (Amaral, 1967a; 1974a). O arquipélago cabo-verdiano voltaria a estar no cerne das suas preocupações científicas quando animou a publicação da *Bibliografia geral de Cabo Verde* (2 vols., 1980-1981) e a *Bibliografia Geográfica de Cabo Verde* (1.º vol., 1995, em colaboração com Ezequiel Correia e António Gonçalves) (Amaral, 1980-1981a; Correia, Amaral & Gonçalves, 1995). Em qualquer caso, a partir do final da década de 1960 Angola e a respectiva geomorfologia impor-se-ão definitivamente como o espaço e o tema da maior parte dos seus estudos em Geografia Física (Ferreira, Gaspar & Medeiros,

1986, p. 66; Amaral 1979). Esta linha central da sua pesquisa fora lançada ainda em 1961, com um trabalho sobre o relevo entre os rios Zaire e Loge elaborado em parceria com Orlando Ribeiro e Mariano Feio, autor que desde meados da década de 1940 publicava com regularidade sobre diversos aspectos da geomorfologia da Angola (Ribeiro, Feio & Amaral, 1961; Amaral, 1979, p. 15-16). Ilídio do Amaral retomaria o tema das aplanções e do seu escalonamento em *Aspectos do relevo do Noroeste de Angola entre os rios Loge e Cuanza* (Amaral, 1970). Ao mesmo tempo, iniciava uma série de artigos mais autónoma com 'Inselberge' (ou montes-ilhas) e superfícies de aplanção na bacia do Cubal da Hanha, em Angola e Formas de 'Inselberge' (ou montes-ilhas) e de meteorização superficial e profunda em rochas graníticas do Deserto de Moçâmedes (Angola), na margem direita do rio Curoca (Amaral, 1969c; 1973a). Datam também desses anos diversos outros estudos sobre formas cársticas no nordeste e no sudoeste de Angola (Amaral, 1973b; 1973c) e sobre as paisagens morfológicas do deserto de Moçâmedes (Amaral, 1973d; 1974b; 1977; 1982a; 1985; cf. Amaral, 1979, p. 15-16; 1992, p. 1624-1625). Vale recordar que todas estas pesquisas foram alicerçadas em trabalho de campo regular empreendido a partir de 1964 em Angola, que por regra decorreu em paralelo com a investigação que Ilídio do Amaral realizava sobre a geografia urbana de Angola, África do Sul e Moçambique, tendo também aproveitado excursões e viagens de estudo em França e Espanha. Entre Dezembro de 1965 e Julho de 1966, beneficiou ainda de uma bolsa da Fundação Calouste Gulbenkian para a realização de um estágio no Instituto de Geografia da Universidade de Munique focado no estudo dos problemas de evolução do relevo terrestre, onde foi orientado por Herbert Louis, oportunidade que Amaral voltou a utilizar para estudar aspectos da evolução urbana dessa e de outras cidades alemãs. Em 1969, já na qualidade de professor convidado, leccionaria na Universidade de Munique um Seminário de Geomorfologia Tropical (Amaral, 1969b, p. 6-12; Amaral & Amaral, 1996, p. 10).

O trabalho de Ilídio do Amaral sobre o *inselberg* do Cubal da Hanha, de 1969, deu a medida do cientista que até à data mais profundamente fora capaz de se integrar em Portugal nas perspectivas climática e litológica da Geomorfologia (Rebelo, 1992, p. 1569-1571). Sobressai também a leitura crítica que paralelamente foi capaz de oferecer sobre alguma da bibliografia internacional de referência relativa à Geografia Física publicada por esses anos, conforme o exemplo dado nas páginas do 1.º número da *Finisterra* (1966). Entre outras, assinou aí recensões a *The Morphology of the Earth* (1962) de Lester C. King, *Das Klima der Vorzeit* (1961) de Martin Schwarzbach, *Principes et méthodes de la Géomorphologie* (1965) de Jean Tricart, *Traité de Glaciologie* (vol. 1, 1964) de Louis Lliboutry, *Précis d'hydrologie marine et continentale* (1965) de André Guilcher, *Theoretical geomorphologie* (1964) de Adrian E. Scheidegger, *Weltkarten zur Klimakunde* (1963) de Helmut Landsberg, Horst Lippmann, Karlheinz Paffen e Carl Troll e *Klimadiagram-Weltatlas* (1960 e 1964) de Helmut Walter e Heinrich Leith (Amaral, 1966a; 1966b; 1966d; 1966f). Obras entretanto tornadas clássicas como *Allegemeine Klimageographie* (1964) de Joachim Blüthgen, *The History of the study of landforms or the development of Geomorphology* de Richard J. Chorley, Anthony J. Dunn e Robert P. Beckinsale (vol. 1, 1964) e *The Earth Sciences* de Arthur N. Strahler (2.ª ed., 1965) serão recenseadas por si logo no ano seguinte (Amaral, 1967b). Não menos revelador da sua destreza e do seu método é o facto de Amaral ter conseguido intercalar no referido número inaugural da revista *Finisterra* recensões críticas a *Megalopolis* (1961) de Jean Gottmann e *Land use in central Cape Town* (1965) de David Hywel Davies (Amaral, 1966c; 1966g). Por outro lado, a persistência das suas preocupações por aspectos específicos da geomorfologia de Angola é patente em títulos muito mais recentes como *Luanda e os seus dois arcos complexos de vulnerabilidade e risco* (Amaral, 2002a) e *O rio Cambongo-Negunza e os seus afluentes: um exemplo da complexidade de padrões de drenagem em Angola* (Amaral, 2006), servindo como testemunho eloquente de uma excepcional longevidade científica.

Além da colaboração pontual emprestada à *Encyclopaedia Britannica*, Ilídio do Amaral contribuiu para a *Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura* com dezenas de entradas de temática geográfica, sintoma-

ticamente iniciadas em 1963 com um extenso texto sobre a geografia física de África (Amaral, 1963) e concluídas mais de três décadas depois com uma reflexão de teor geopolítico intitulada *A África no limiar do século XXI: um continente em crise* (Amaral, 1995). Contudo, na transição da década de 1970 para 1980 assinala-se nova evolução de interesses na sua obra. O primeiro indício desta metamorfose traduz-se por uma série de documentos sobre política e gestão científica e tecnológica, com frequentes incursões em matérias específicas das Ciências Sociais e Humanas em África, e que se manterá muito presente até ao final dos anos 90. Trata-se de um reflexo directo das sucessivas funções que foi chamado a desempenhar em organismos universitários e de investigação científica, assim como das actividades de consultor que realizou junto de instituições como a Fundação Calouste Gulbenkian e a UNESCO (Amaral & Amaral, 1996, p. 11-12; 2016, p. 23-24 e 56-84). Em paralelo, desenvolveu um interesse crescente pela sistematização de actividades e de bibliografia pertinente relativa à «Escola geográfica de Lisboa», designação que fora atribuída aos geógrafos trabalhando em torno de Orlando Ribeiro por alguns dos seus pares franceses mais próximos, como Pierre Gourou (1958, p. 367, n. 2). Quer as nótulas periódicas que dedicou à Geografia praticada no Curso Superior de Letras e na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa desde o início do século XX (Amaral, 1981a; 1982b; 1983a; 1986b), quer as sínteses que propôs sobre a contribuição dos geógrafos portugueses organizados em torno do Centro de Estudos Geográficos da mesma Universidade para o conhecimento das regiões tropicais (Amaral, 1979; 1983b; 1992), quer ainda os diversos testemunhos que deixou sobre alguns dos seus contemporâneos (Amaral, 1963-1964; 1981b; 1981c; 1984; 1997a; 2010; Amaral & Amaral, 1984a), constituem repositórios imprescindíveis para quem hoje pretenda realizar uma visão de conjunto sobre a Geografia portuguesa e o desenvolvimento da ciência em Portugal no século XX. Neste capítulo, merecem destaque as cerca de 3000 referências incluídas e comentadas na *Bibliografia Geográfica de Portugal – Segundo volume 1947-1974* (1982), compilação orientada por Ilídio do Amaral em parceria com Suzanne Daveau (Amaral & Daveau, 1982), e que actualizou a primeira versão deste importante projecto bibliográfico, concretizada em 1948 por Mariano Feio a partir da bibliografia preparada por Hermann Lautensach para o *Geographisches Jahrbuch* (vol. 45, 1931 e vol. 59, 1948) e acrescentada por este geógrafo alemão no final do 2.º volume de *Portugal. Auf Grund eigener Reisen und der Literatur* (1937) (Lautensach & Feio, 1948).

No longo percurso científico de Ilídio do Amaral, a Geografia Política e a Geografia Histórica veriam entretanto afirmar-se como dois outros campos de interesse privilegiado, tendo sempre África – e uma vez mais Angola – como principal objecto de estudo. Estas temáticas surgem com frequência articuladas num mesmo trabalho, para além de estabelecerem vínculos profundos com outros domínios do conhecimento, com destaque para a História, a Ciência Política e as Relações Internacionais. No início da década de 1980, num contexto marcado pelas incursões militares da República da África do Sul em território angolano, Amaral elabora um longo relatório focado na génese do troço de fronteira entre o rio Cumene e o rio Cubango. Este trabalho foi produzido no âmbito do grupo de estudos de Geografia das Regiões Tropicais que coordenava no Centro de Estudos Geográficos, tendo tido uma versão revista e definitiva publicada pouco depois nas páginas da *Garcia de Orta* (Amaral, 1980-1981b; 1982c). Seguir-se-á um conjunto de ensaios progressivamente alargado à generalidade das matérias relativas à partilha de África após a Conferência de Berlim de 1884-1885, à discussão dos conceitos de fronteira, nação e nacionalismo, aos problemas da construção do Estado-nação no interior das fronteiras herdadas da colonização, tal como aos processos de integração regional em África em contexto pós-colonial (Amaral, 1986a; 1986c; 1994; 1996a; 1997b). Na mesma linha, aprofundará ainda o estudo do complexo sector de fronteira situado no leste de Angola, no contacto do antigo reino do Barotze, posteriormente colonizado pela Grã-Bretanha como Rodésia do Norte (Zâmbia) (Amaral, 2000a). Já em 2015, oferecerá uma ampla síntese de mais de 30 páginas destas matérias, acrescida de uma nótula sobre a fixação dos limites internacionais entre as duas partes da ilha de Timor, onde uma vez mais se reconhece uma atenção sempre desperta para a bibliografia entretanto publicada sobre a questão (Amaral, 2015).

Em paralelo, Ilídio do Amaral foi capaz de executar diversas investigações específicas sobre o reconhecimento geográfico do interior do continente africano e as expedições que sustentaram esse processo desde meados do século XVIII, ainda que dando particular atenção aos papéis desempenhados pela Comissão Central Permanente de Geografia e pela Sociedade de Geografia de Lisboa em finais do século XIX (Amaral & Amaral, 1984b; Amaral, 1986d; 1988a; 1990). Da sua análise de documentação histórica referente aos séculos XVI e XVII resultou também uma proposta de reconstrução das características urbanas de Mbanza Kongo, capital do Reino do Congo (Amaral, 1987a; 1991a). Sensivelmente o mesmo período histórico e a mesma geografia foram tratados em *O reino do Congo, os Mbundu (ou Ambundos), o reino dos Ngola (ou de Angola) e a presença portuguesa de finais do século XV a meados do século XVI* (Amaral, 1996b), livro galardoado pela Academia Portuguesa de História com o «Prémio de História Calouste Gulbenkian – História da Presença Portuguesa no Mundo», em 1997. Os primórdios da presença e da administração portuguesa do «reino de Angola» e a importância das vias fluviais no apoio à penetração europeia nessas partes de África tiveram tratamento em *O rio Cuanza (Angola), da barra a Cambambe: reconstrução de aspectos geográficos e acontecimentos históricos dos séculos XVI e XVII* (Amaral, 2000b). Quase em simultâneo, Amaral deu à estampa *O consulado de Paulo Dias de Novais. Angola no último quartel do século XVI e primeiro do século XVII* (Amaral, 2000c), livro onde retomou o fio cronológico dos sucessos narrados em *O reino do Congo*, cobrindo o consulado do primeiro governador da capitania de Angola, Paulo Dias de Novais (1575-1589). Aí retomou também vários elementos deixados anos antes num estudo comparativo das cartas de doação de diversas capitâncias brasileiras e aquela outorgada a Dias de Novais para Angola, com ênfase para as medidas que afectavam a organização dos espaços (Amaral, 1991b).

Do mesmo modo que persistiu na exploração dos primórdios da construção do espaço urbano de Luanda que vinha dos seus primeiros trabalhos das décadas de 1950 e 1960 (Amaral, 2000d), Ilídio do Amaral abordou por mais de uma vez a geografia de Lisboa renascentista com base na copiosa análise de fontes da época (Amaral, 1988b; 2002b). E se os materiais de arquivo necessários para a escrita da história de África, de Angola e das respectivas cidades nunca deixaram de ser convocados para a sua obra (Amaral, 2000e; 2001; 2002c; 2007; 2014a), nos últimos anos interessou-se também pelas fontes bibliográficas relativas à exploração do Pacífico Sul protagonizada entre 1605 e 1606 pelo português ao serviço de Castela, Pedro Fernandes de Queirós (Amaral, 2014b). Esta pesquisa ocorrera-lhe ao preparar, anos antes, um artigo sobre a multiplicação de micro-Estados insulares após a II Guerra Mundial (Amaral, 1987b) e propunha-se servir de prelúdio a um inquérito mais vasto sobre os 54 *Memoriales* redigidos por Fernandes de Queirós em Madrid, entre 1607 e 1614, projecto que não chegou a conseguir realizar (Amaral, 2014b, p. 11-16). Em contrapartida, estes mesmos últimos anos da sua actividade científica ficaram ainda marcados por um conjunto de trabalhos centrados na história da Academia das Ciências de Lisboa (Amaral, 2009; 2012a) e em algumas raridades bibliográficas pertencentes ao espólio desta instituição (Amaral, 2012b). Desta fase final da sua inesgotável curiosidade intelectual sobressaem ainda os dois volumes consagrados aos *Estudos preliminares de inéditos juvenis de José Correia da Serra* (Amaral, 2012c; 2013a), correspondentes a uma abordagem aos manuscritos «Catalogue Raisonné des Voyageurs de ma Bibliothèque» (1769) e «Zibaldone di Materie Diverse» (1767-1768) desta que foi uma figura central dos tempos inaugurais da Academia das Ciências de Lisboa e do Iluminismo português, antes de se ter notabilizado na Europa e nos Estados Unidos da América como naturalista e diplomata.

Tal como se destacara com propostas inovadoras para as temáticas da Geomorfologia tropical e subtropical mercê dos seus estudos sobre os *montes-ilhas* (Ribeiro, 2017 [1986], p. 980), Ilídio do Amaral deixou um contributo original para o domínio da Geografia Urbana de África, o qual muito contribuiu para autonomizar o estudo dos espaços urbanos no contexto da Geografia portuguesa do século XX. Hábil gestor de instituições de ensino e investigação e divulgador científico perseverante, foi protagonista destacado da difícil transição dos estudos geográficos tropicais da última fase do império

colonial português para o contexto da descolonização e, posteriormente, de consolidação de uma nova semântica que substituiu os «países tropicais» pelos «países do Sul» e a antiga «tropicologia» pelas novas aproximações ao «Sul Global» (Amaral, 2013b). Entre os muitos reconhecimentos e louvores que recebeu em vida, Ilídio do Amaral foi condecorado em 2007 com a medalha de Primeira Classe da Ordem do Vulcão, a maior distinção que a República de Cabo Verde atribui a personalidades civis. Poucas imagens se ajustarão melhor à figura deste investigador incansável, professor de verbo cativante e claro, homem elegante e culto, melómano inveterado que não elegia entre J. S. Bach, Beethoven e o jazz que aprendera a amar com o seu colega e amigo Francisco Tenreiro.

Ilídio do Amaral morreu preparando um trabalho sobre a geografia das Utopias dos séculos XVI e XVII, tema a que dizia ter chegado por via dos catálogos manuscritos do jovem José Correia da Serra e das suas investigações sobre as viagens e os sonhos quiméricos que animaram Pedro Fernandes de Queirós na sua busca de um continente austral. Estas *Utopias*, mesmo inacabadas, não deixam de ser também a comovente imagem de uma vida que foi uma longa e preenchida viagem.

LISTA BIBLIOGRÁFICA

- Almada, A. (2014). A Insularidade enquanto objecto de estudo da Geografia humana: do exotismo ao reconhecimento institucional. In J. García Álvarez, J. C. Garcia (Coord.), *História da Geografia e Colonialismo* (pp. 111-126). Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Almeida, A. C. de, et al. (Coord.). *Fragmentos de um retrato inacabado. A Geografia de Coimbra e as metamorfoses de um país*. Coimbra: Centro de Estudos Geográficos.
- Amaral, I. do (1960). *Aspectos do povoamento branco de Angola*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.
- Amaral, I. do (1962). *Ensaio de um estudo geográfico da rede urbana de Angola*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.
- Amaral, I. do (1963). África. In *Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, vol. 1 (cols. 572-582). Lisboa: Editorial Verbo.
- Amaral, I. do (1963-1964). Francisco Tenreiro (1921-1963). *Boletim do Centro de Estudos Geográficos*, 3(20-21), 5-12.
- Amaral, I. do (1964). *Santiago de Cabo Verde. A Terra e os Homens*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.
- Amaral, I. do (1966a). Síntese geomorfológica mundial. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 1(1), 111-114.
- Amaral, I. do (1966b). Flutuações climáticas do Globo. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 1(1), 114-119.
- Amaral, I. do (1966c). Megalopolis. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 1(1), 131-135.
- Amaral, I. do (1966d). Livros novos de Geografia Física. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 1(1), 135-137.
- Amaral, I. do (1966e). Johannesburg. Do campo mineiro à conurbação. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 1(2), 240-256.
- Amaral, I. do (1966f). A propósito de dois atlas climáticos. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 1(2), 273-283.
- Amaral, I. do (1966g). O CBD, um problema de geografia espacial. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 1(2), 284-287.
- Amaral, I. do (1967a). Litoral da ilha de Santiago (Cabo Verde), na área da Praia. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 2(4), 292-293.
- Amaral, I. do (1967b). Livros novos de Geografia Física. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 2(4), 266-269.
- Amaral, I. do (1968). *Luanda. Estudo de Geografia Urbana*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.
- Amaral, I. do (1969a). Beira, cidade e porto do Índico. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 4(7), 76-93.
- Amaral, I. do (1969b). *Curriculum vitae de Ilídio Melo Peres do Amaral*. Lisboa: s.n.
- Amaral, I. do (1969c). *Inserberge* (ou montes-ilhas) e superfícies de aplanção na bacia do Cubal da Hanha, em Angola. *Garcia de Orta*, 17(4), 475-526.
- Amaral, I. do (1970). Aspectos do relevo do Noroeste de Angola entre os rios Loge e Cuanza. In *Curso de Geologia do Ultramar*, vol. 2 (pp. 67-80). Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.
- Amaral, I. do (1973a). Formas de *Inselberge* (ou montes-ilhas) e de meteorização superficial e profunda em rochas graníticas do Deserto de Moçâmedes (Angola), na margem direita do rio Curoca. *Garcia de Orta – Série Geografia*, 1(1), 1-34.
- Amaral, I. do (1973b). Contribuição para o conhecimento do *Karst* ou *carso* de Nova Caipemba, no noroeste de Angola. *Garcia de Orta – Série Geografia*, 1(2), 1-28.
- Amaral, I. do (1973c). Nota sobre o *Karst* ou *carso* do planalto da Humpata (Huila) no sudoeste de Angola. *Garcia de Orta – Série Geografia*, 1(2), 29-36.

- Amaral, I. do (1973d). Imagens do deserto de Moçâmedes (Angola). *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 8(16), 317-321.
- Amaral, I. do (1974a). Alguns aspectos geomorfológicos do litoral da ilha de Santiago (arquipélago de Cabo Verde). *Garcia de Orta – Série Geografia*, 2(1), 19-28.
- Amaral, I. do (1974b). A propósito de formas escavadas em leitos fluviais e em vertentes de rochas graníticas no deserto de Moçâmedes (Angola). *Garcia de Orta – Série Geografia*, 2(1), 1-18.
- Amaral, I. do (1977). Paisagens morfológicas do deserto de Moçâmedes (Angola) entre os rios Curoca e Cunene (1.ª parte). *Garcia de Orta – Série Geografia*, 4(1-2), 1-28.
- Amaral, I. do (1979). A «Escola geográfica de Lisboa» e a sua contribuição para o conhecimento geográfico das Regiões Tropicais. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, (polic.).
- Amaral, I. do (1980-1981a). *Bibliografia geral de Cabo Verde (Anotada e ilustrada)*, 2 vols. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, (polic.).
- Amaral, I. do (1980-1981b). Entre o Cunene e o Cubango, ou a propósito de uma fronteira africana. *Garcia de Orta – Série Geografia*, 6(1-2), 1-50.
- Amaral, I. do (1981a). Notas acerca do ensino e da investigação científica em Geografia, em Portugal. In *I Coloquio Ibérico de Geografia* (pp. 23-33). Salamanca: Universidad de Salamanca.
- Amaral, I. do (1981b). Homenagem a Orlando Ribeiro. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 16(31), 5-14.
- Amaral, I. do (1981c). *Bibliografia científica de Orlando Ribeiro*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, (polic.).
- Amaral, I. do (1982a). Paisagens morfológicas do deserto de Moçâmedes (Angola), entre os rios Curoca e Cunene (2.ª parte). *Garcia de Orta – Série Geografia*, 7(1-2), 1-34.
- Amaral, I. do (1982b). Apontamentos para a história do ensino universitário de Geografia em Portugal. In *II Colóquio Ibérico de Geografia, Lisboa, 1980 – Comunicações*, vol. 1 (pp. 135-138). Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Amaral, I. do (1982c). *Entre o Cunene e o Cubango, ou a propósito de uma fronteira africana*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, (polic.).
- Amaral, I. do (1983a). Geógrafos e Geografia na Faculdade de Letras de Lisboa. *Revista da Faculdade de Letras*, Número (extra-série), comemorativo do cinquentenário da Revista da Faculdade de Letras de Lisboa, 68-82.
- Amaral, I. do (1983b). Estudos de Geografia das Regiões Tropicais (Contribuições da «Escola Geográfica de Lisboa»). *Garcia de Orta – Série Geografia*, 8(1-2), 1-44.
- Amaral, I. do (1984). Homenagem a Orlando Ribeiro. In *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro*, vol. 1. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 19-26.
- Amaral, I. do (1985). Processos e formas de evolução do relevo em rochas da orla sedimentar do deserto de Moçâmedes (Angola). 1.ª parte. *Garcia de Orta – Série Geografia*, 10(1-2), 1-40.
- Amaral, I. do (1986a). The geographical factor in the formation of modern states. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 21(41), 57-76.
- Amaral, I. do (1986b). Terceira (Açores). Estudo geográfico. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 21(41), 166-174.
- Amaral, I. do (1986c). Fronteiras do Sahel: alguns aspectos geográficos. *Garcia de Orta – Série Geografia*, 11(1-2), 1-54.
- Amaral, I. do (1986d). Progressos do conhecimento geográfico da África em finais do século XIX. In *História e desenvolvimento da ciência em Portugal*, vol. 2 (pp. 1141-1171). Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- Amaral, I. do (1987a). Mbanza Kongo, cidade do Congo, ou São Salvador. Contribuição para o conhecimento geográfico de uma aglomeração urbana africana ao sul do Equador, nos séculos XVI e XVII. *Garcia de Orta – Série Geografia*, 12(1-2), 1-40.
- Amaral, I. do (1987b). A irrupção de Estados-insulares após a Segunda Guerra Mundial: um facto novo em Geografia Política. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 22(44), 297-359.
- Amaral, I. do (1988a). Projectos portugueses da travessia da África central: uma viagem ao Nordeste de Angola em meados do século XVIII. In *Os Portugueses e o Mundo. Conferência Internacional*, vol. 2 (pp. 120-132). Porto: Fundação António José de Almeida.
- Amaral, I. do (1988b). Lisboa uma capital do Renascimento. In *O Humanismo português, 1500-1600* (pp. 619-652). Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- Amaral, I. do (1990). Presença portuguesa em África e aculturação: reflexões a partir de três textos dos séculos XVII, XVIII e XIX. In *Os Portugueses e o Mundo. Conferência Internacional*, vol. 5 (pp. 39-48). Porto: Fundação António José de Almeida.
- Amaral, I. do (1991a). Notas de geografia histórica sobre uma capital africana do século XVI: Mbanza Kongo, no Reino do Congo. In J. V. Serrão (Org.), *Estudos de homenagem a Jorge Borges de Macedo* (pp. 291-310). Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica.
- Amaral, I. do (1991b). Medidas portuguesas para a organização dos novos territórios nas margens continentais do Atlântico sul no século XVI: apontamentos de geografia histórica. *Revista da Universidade de Coimbra*, 36, 277-316.

- Amaral, I. do (1992). Contribuição dos geógrafos portugueses para o conhecimento científico das regiões tropicais. In *História e desenvolvimento da ciência em Portugal no século XX*, vol. 3 (pp. 1609-1628). Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- Amaral, I. do (1994). New reflections on the theme of international boundaries. In Clive H. Schofield (Ed.), *Global boundaries. World boundaries*, vol. 1 (pp. 16-23). London; New York: Routledge.
- Amaral, I. do (1995). A África no limiar do século XXI: um continente em crise. In *Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, vol. 23 (pp. 387-418). Lisboa: Editorial Verbo.
- Amaral, I. do (1996a). Boundaries in post-colonial Africa and the building of the national territory. In W. Blocmans, J. B. de Macedo, J.-P. Genet (Eds.), *The heritage of the pre-industrial European state. The origins of the modern state in Europe* (pp. 197-210). Lisboa: Arquivos Nacionais/Torre do Tombo.
- Amaral, I. do (1996b). *O reino do Congo, os Mbundu (ou Ambundos), o reino dos Ngola (ou de Angola) e a presença portuguesa de finais do século XV a meados do século XVI*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Amaral, I. do (1997a). Homenagem ao Professor Orlando Ribeiro. In A. Réffega, et al. (Eds.), *A erupção vulcânica de 1995 na ilha do Fogo (Cabo Verde)* (pp. 235-356). Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Amaral, I. do (1997b). Fronteiras internacionais africanas. In J. R. Magalhães, J. C. Garcia (Orgs.), *As Fronteiras de África* (pp. 13-22). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Amaral, I. do (2000a). Partilhas territoriais tradicionais e coloniais na África ao sul do Sara: jogos políticos africanos no rescaldo da Guerra de 1914-1918. In M. E. M. Santos (Ed.), *Actas da III Reunião Internacional de História de África* (pp. 47-70). Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Amaral, I. do (2000b). *O rio Cuanza (Angola), da barra a Cambambe: reconstrução de aspectos geográficos e acontecimentos históricos dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Amaral, I. do (2000c). *O consulado de Paulo Dias de Novais. Angola no último quartel do século XVI e primeiro do século XVII*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Amaral, I. do (2000d). Primórdios da construção do espaço urbano em Luanda nos finais do século XVI e princípios do século XVII: o regime de doação de ‘chãos’. In *Construindo o passado angolano: as fontes e a sua interpretação. Actas. II Seminário Internacional sobre a História de Angola* (pp. 545-564). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Amaral, I. do (2000e). Duarte Lopes, natural de Benavente, e as suas relações com o Reino do Congo e as Índias Ocidentais no último quartel do século XVI: o viajante, mercador e embaixador. In D. Lopes, F. Pigafetta, *Relação do Reino do Congo e das Terras Circunvizinhas* (pp. 5-39). Benavente: Câmara Municipal de Benavente.
- Amaral, I. do (2001). Análise das estruturas e funções urbanas na África Ocidental antes da presença europeia. In W. Rossa, R. Araujo, H. Carita (Eds.), *Universo Urbanístico Português 1415-1822: Actas do Colóquio Internacional* (pp. 1833-1846). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Amaral, I. do (2002a). Luanda e os seus dois arcos complexos de vulnerabilidade e risco. *Territorium. Revista de Geografia Física Aplicada no Ordenamento do Território e Gestão de Riscos Naturais*, 9, 89-115.
- Amaral, I. do (2002b). Lisboa: cidade de Quinhentos. In D. de Góis; A. A. Nascimento (Ed.), *Elogio da Cidade de Lisboa = Urbis Olisiponis Descriptio* (pp. 11-40). Lisboa: Guimarães Editores.
- Amaral, I. do (2002c). *Construindo a História de Angola: a importância da utilização cruzada de fontes. (Reflexões de um geógrafo)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Amaral, I. do (2006). O rio Cambongo-Negunza e os seus afluentes: um exemplo da complexidade de padrões de drenagem em Angola. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 41(82), 15-48.
- Amaral, I. do (2007). *Sobre as relações entre a Geografia e a História. Reflexões de um geógrafo*. Luanda: III Encontro Internacional sobre História de Angola.
- Amaral, I. do (2009). *Nótulas históricas sobre os primeiros tempos da Academia das Ciências de Lisboa*. Lisboa: ed. do Autor, (polic.).
- Amaral, I. do (2010). Recordando o Grande Amigo e Colega Francisco Tenreiro... In I. Mata (Org.), *Francisco José Tenreiro: as múltiplas faces de um intelectual* (pp. 35-40). Lisboa: Edições Colibri.
- Amaral, I. do (2012a). *Nótulas históricas sobre os primeiros tempos da Academia das Ciências de Lisboa*. Lisboa: Edições Colibri.
- Amaral, I. do (2012b). *As Bíblias e outras raridades das coleções de Frei Manuel do Cenáculo: da sua existência na Biblioteca da Academia das Ciências de Lisboa*. Lisboa: Edições Colibri.
- Amaral, I. do (2012c). *Estudos preliminares de inéditos juvenis de José Correia da Serra. A propósito do “Catalogue Raisonné des Voyageurs de ma Bibliothèque” (1769)*. Lisboa: Edições Colibri.
- Amaral, I. do (2013a). *Estudos preliminares de inéditos juvenis de José Correia da Serra. A propósito dos “Zibaldone di Materie Diverse I a IV”*. Lisboa: Edições Colibri.

- Amaral, I. do (2013b). *Cidades na África Subsariana no século XXI, como partes do Sul Global*. Praia: Universidade de Cabo Verde.
- Amaral, I. do (2014a). Subsídios para a História da Geografia no primeiro decénio do século XXI. In J. García Álvarez, J. C. Garcia (Coord.), *História da Geografia e Colonialismo* (pp. 21-41). Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Amaral, I. do (2014b). *Pedro Fernandes de Queirós ou Pedro Fernández de Quirós (1565-1615), o descobridor de ilhas, o visionário de um continente cheio de riquezas “en la parte Austral Incognita” e de projectos para a sua colonização: quando a história, a geografia e a Utopia se cruzam (séculos XVI-XVII)*. Lisboa: Edições Colibri.
- Amaral, I. do (2015). O papel da Sociedade de Geografia de Lisboa na delimitação das fronteiras das antigas colónias portuguesas em África e de Timor. *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 133(1-2), 33-60.
- Amaral, A., & Amaral, I. (1984a). *Bibliografia científica de Orlando Ribeiro*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Amaral, A., & Amaral, I. (1984b). A viagem dos pombeiros angolanos Pedro João e Amaro José entre Mucari (Angola) e Tete (Moçambique), em princípios do século XIX, ou a história da primeira travessia da África central. *Garcia de Orta – Série Geografia*, 9(1-2), 17-58.
- Amaral, I. do, & Amaral, A. (1996). *Bibliografia científica de Ilídio do Amaral*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Amaral, I. do, & Amaral, A. (2016). *Bibliografia científica de Ilídio do Amaral*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Amaral, I. do, & Daveau, S. (Org.), (1982). *Bibliografia Geográfica de Portugal*, vol. 2, 1947-1974. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Castelo, C. (2012). Investigação científica e política colonial portuguesa: evolução e articulações, 1936-1974. *História, Ciência, Saúde – Manguinhos*, 19(2), 391-408. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702012000200003>
- Castelo, C. (2013). Ciência, Estado e desenvolvimento no colonialismo português tardio. In M. B. Jerónimo (Org.), *O Império Colonial em questão (séc. XIX-XX). Poderes, saberes e instituições* (pp. 349-387). Lisboa: Edições 70.
- Correia, E., Amaral, I. do, & Gonçalves, A. (1995). *Bibliografia Geográfica de Cabo Verde*, vol. 1. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Cruz, B. P. da (2016). O Gabinete dos Negócios Políticos do Ministério do Ultramar. In D. R. Curto (Dir.), *Políticas coloniais em tempo de revoltas – Angola circa 1961* (pp. 59-125). Porto: Edições Afrontamento.
- Ferreira, A. de B., Gaspar, J., & Medeiros, C. A. (1986). Notas em torno do desenvolvimento da Geografia em Portugal. *Anales de Geografia de la Universidad Complutense*, 6, 63-79.
- Ferreira, P. R. (2013). Os reitores. In S. C. Matos, J. Ramos do Ó (Coord.), *A Universidade de Lisboa nos séculos XIX e XX*, vol. 1 (pp. 327-385). Lisboa: Tinta-da-China.
- Gourou, P. (1958). São Miguel des Açores. *Annales de Géographie*, 67(362), 367-370.
- Gourou, P. (1968). Santiago de Cabo Verde. La terre et les hommes, de Ilídio de [sic] Amaral. *Annales de Géographie*, 77(419), 106-110.
- Instituto de Investigação Científica Tropical [IICT] (1983). *Da Comissão de Cartographia (1883) ao Instituto de Investigação Científica Tropical (1983): 100 Anos de História*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Lautensach, H., & Feio, M. (Org.) (1948). *Bibliografia Geográfica de Portugal*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Medeiros, C. A. (1999). Homenagem a Ilídio do Amaral. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 34(67-68), 5-9.
- Ministério do Ultramar [MU] (1968). *Junta de Investigações do Ultramar: seus organismos; pessoal científico, técnico e auxiliar*. 8ª edição. Lisboa: Centro de Documentação Científica Ultramarina, (mimeogr.).
- Oliveira, F. R. de (2016). Orlando Ribeiro – Cadernos de campo, Moçambique 1960-1963. *Luso-Brazilian Review*, 53(2), E45-E48. Disponível em: <http://lbr.uwpress.org/content/53/2/E45.full.pdf+html>
- Rebelo, F. (1992). A Geografia Física em Portugal no séc. XX. In *História e desenvolvimento da ciência em Portugal no século XX*, vol. 3 (pp. 1153-1585). Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- Rebelo, F. (1999). Riscos de inundação rápida em Cabo Verde. Apontamentos de observação numa breve visita à Praia e ao Mindelo em Junho de 1999. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 34(67-68), 47-55.
- Ribeiro, O. (1954). *A ilha do Fogo e as suas erupções*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.
- Ribeiro, O. (1968). Primeiro Seminário Internacional de Geografia. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, 3(6), 135-146.
- Ribeiro, O. (2017). *Mestres, Colegas, Discípulos*, org. Suzanne Daveau, vol. 2. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Ribeiro, O., Feio, M., & Amaral, I. (1961). Nota preliminar acerca do relevo de Angola entre os rios Zaire e Loge. *Garcia de Orta*, 9(3), 509-514.
- Sociedade Portuguesa de Espeleologia [SPE] (2017). Morreu o Prof. Ilídio do Amaral, antigo presidente da SPE. Disponível em: <http://spe.pt/espeleologia/noticias-espeleologia/389-morreu-o-prof-ilidio-do-amaral-antigo-presidente-da-spe>

TEORIAS NÃO-REPRESENTACIONAIS NA GEOGRAFIA I: CONCEITOS PARA UMA GEOGRAFIA DO QUE ACONTECE

DANIEL PAIVA¹

RESUMO – As teorias não-representacionais são incontornáveis na geografia cultural contemporânea, pelo que se justifica uma revisão crítica dos principais contributos que tem fornecido à disciplina. Com isso em mente, o objetivo deste artigo é abordar o desenvolvimento das teorias não-representacionais na geografia, e providenciar uma leitura crítica do seu impacto na geografia cultural. As teorias não-representacionais podem ser caracterizadas como uma perspetiva teórica que foca os aspectos processuais e dinâmicos do quotidiano – as práticas, as experiências, as performances – procurando ir para além de leituras segmentadas da realidade e da experiência humana. Para atingir o propósito do artigo, abordarei as genealogias teóricas das teorias não-representacionais e os seus principais fundamentos em três partes: (i) subjetividade, afetos, e sensações; (ii) materialismo relacional; e (iii) movimento, tempo, e eventos.

Palavras-chave: Teorias não-representacionais; geografia cultural; afeto; *assemblage*; evento.

ABSTRACT – NON-REPRESENTATIONAL THEORIES IN GEOGRAPHY I: CONCEPTS FOR A GEOGRAPHY OF WHAT HAPPENS. Non-representational theories are central in contemporary cultural geographies, and for this reason a critical review of its contributions is pertinent. With that in mind, the objective of this article is to approach the expansion of non-representational theories in geography, and to provide a critical reading of its impact in cultural geography. Non-representational theories may be characterized as a theoretical perspective that focuses on the processual and dynamic aspect of everyday life – practices, experiences, and performances – and that seeks to go beyond segmented analysis of reality and human experience. In order to reach this article's goal, I will approach the genealogy of non-representational theories and their main concepts in three segments: (i) subjectivity, affect, and sensation; (ii) relational materialism; and (iii) movement, time, and events.

Keywords: Non-representational theories; cultural geography; affect; *assemblage*; event.

Recebido: outubro 2016. Aceite: fevereiro 2017.

¹ Investigador Associado do Centro de Estudos Geográficos do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa, R. Branca Edmée Marques, 1600-276, Lisboa, Portugal. E-mail: daniel.paiva@campus.ul.pt

RÉSUMÉ – LES THÉORIES NON-REPRÉSENTATIONNELLES EN GÉOGRAPHIE I: DES CONCEPTS ADAPTÉS À UNE GÉOGRAPHIE DE «CE QUI SE PASSE». La Géographie culturelle contemporaine ne peut ignorer les théories non-représentationnelles. C'est pourquoi on présente ici l'évolution de leur usage en Géographie ainsi qu'une lecture critique de leur influence sur la Géographie culturelle. Ces théories apportent une vision nouvelle sur le processus et la dynamique du quotidien, sur les usages, les expériences et leurs résultats. On essaie ainsi de dépasser une présentation parcellaire de la réalité et des expériences humaines. Pour cela, on présente les généalogies de ces théories et leurs bases principales : 1. la subjectivité, l'affect et les sensations, 2. le matérialisme relationnel, 3. le mouvement, le temps, les événements.

Mots clés: Théories non-représentationnelles; Géographie culturelle; affect; assemblage; événement.

I. INTRODUÇÃO

Desde o início do século, as teorias não-representacionais têm tomado uma posição cada vez mais influente na geografia cultural. A sua expansão está ligada a um interesse crescente entre os geógrafos em perceber e explicar os aspetos processuais e performativos da vida quotidiana, criando uma “geografia do que acontece” (Thrift, 2008, p. 2). Na sequência do interesse da geografia sobre as estruturas sócio-espaciais (Harvey, 1973), a identidade pessoal em relação ao lugar (Tuan, 1977) ou o papel dos símbolos e dos discursos (Soja, 1996), o interesse das teorias não-representacionais passa a ser compreender os processos da vida quotidiana e explicar como os espaços, estruturas, práticas, identidades e relações sociais produzem experiências e afetações no dia a dia que potenciam ou são geradas pelos acontecimentos mundanos. Apesar do desenvolvimento das teorias não-representacionais não estar ligado apenas à Geografia, com contribuições significantes de outros cientistas sociais (Vannini, 2015), é por excelência no seio da Geografia que estas teorias se têm desenvolvido (Lorimer, 2005; Thrift, 2008; Anderson & Harrison, 2010), muito devido ao facto de que as relações entre o ser humano e todo o ambiente que o rodeia são a preocupação central da própria disciplina.

O objetivo deste artigo é discutir os principais fundamentos das teorias não-representacionais¹. As teorias não-representacionais têm como foco a experiência e a prática da vida quotidiana, mas pretendem analisar mais do que aquilo que é conscientemente percebido pelos sujeitos (Thrift, 2008). Para isso, as teorias não-representacionais trabalham com um entendimento alargado do sujeito e da sua capacidade de ação, considerando-os como relacionais, sendo a sua ação potenciada ou constrangida pelas materialidades com que se relaciona (Anderson & Harrison, 2010; Simpson, 2015). Nesse âmbito, são os fluxos afetivos entre corpos e materialidades que combinam aspetos de significação representacional e aspetos performativos não-representacionais que são principalmente focados (McCormack, 2013; Anderson, 2014). É justamente este foco nos aspetos que estão para além da representação na performatividade do dia a dia que levam ao desígnio de ‘teoria não-representacional’. No entanto, este mesmo desígnio tem sido sujeito a críticas, visto que o foco em aspetos não-representacionais não implica a exclusão da representação, que é fundamental na performatividade do dia a dia, levando alguns autores a propor a designação ‘mais-do-que-representacional’ (Lorimer, 2005). Este foco tende a esbater alguns dos limites tradicionais nas ciências sociais, como as divisões social/biológico ou mente/corpo, alargando assim o espetro de análise do que é ‘cultural’, passando agora a incluir o biológico, o natural, e o físico.

Este artigo divide-se nas seguintes secções. Primeiro, começarei por discutir as genealogias teóricas das teorias não-representacionais. De seguida, abordarei os seus principais fundamentos em três partes: (i) subjetividade, afetos, e sensações; (ii) materialismo relacional; e (iii) movimento, tempo, e eventos. Por último, farei um breve comentário sobre o impacto desta viragem conceptual.

II. UMA GENEALOGIA DO NÃO-REPRESENTACIONAL NA GEOGRAFIA

Anderson e Harrison (2010) argumentam que as teorias não-representacionais emergem na Geografia Humana principalmente na sequência da influência do construtivismo social durante os anos 80 e 90 do século passado. Para estes autores, o construtivismo social foi o modo dominante de análise social e cultural na Geografia Humana, sendo o principal fundamento teórico do que ficou conhecido como a Nova Geografia Cultural. Neste campo, o interesse de investigação incidia principalmente numa questão de representação, e em especial no que respeita às estruturas de significado simbólico de uma sociedade ou cultura. São seminais neste aspeto os trabalhos sobre paisagens de Cosgrove e Daniels (1988), Duncan (1990) e Zukin (1991). Os trabalhos influenciados pelo construtivismo social, para Anderson e Harrison (2010), deixaram na Geografia Cultural duas ideias-chave. Primeiro, que as ordens simbólicas societárias são socialmente construídas e arbitrárias. Em segundo lugar, que a interpretação destas mesmas ordens simbólicas é plural e contestada, e difere de lugar para lugar. Poder-se-ia acrescentar uma terceira ideia-chave, que já está na ponte entre o interesse da Nova Geografia Cultural nas ordens simbólicas e o interesse das teorias não-representacionais na performance política, que é a importância das dinâmicas de poder e influência das estruturas simbólicas na prática quotidiana (Agnew, 1987; Massey, 1994).

Voltando à lógica de Anderson e Harrison (2010), os mesmos afirmam que as teorias não-representacionais rompem com o construtivismo social ao criticar a separação que este faz entre o mundo e os significados que lhe são atribuídos. As teorias não-representacionais vêm contestar essa divisão, afirmando que o conhecimento não é divisível da realidade no qual emerge, contrariando a clássica divisão cartesiana entre representação e realidade, entre mente e corpo. Neste sentido, a produção de conhecimento passa a preocupar-se não apenas com as representações mentais da realidade (e.g. significados, sentimentos, discursos, estruturas), mas também com o modo como essas representações são produzidas e praticadas corporeamente no decorrer das ações e interações de que o mundo é constituído (incluindo práticas, hábitos, afetos). A performance torna-se assim numa palavra-chave.

Um momento-chave nesta transição é a crítica de Thrift e Dewsbury (2000) às 'geografias mortas'. Num seminal editorial na revista *Environment and Planning D*, os autores argumentaram que as análises geográficas dominantes nesse momento, assentes na representação, apresentavam a realidade geográfica como uma realidade estática e imutável, negligenciando a natureza contínua e processual dos fenómenos geográficos, e traçaram as principais linhas do que deveria ser uma geografia performativa, com grande ênfase no não-representacional.

Mas a evolução das teorias não-representacionais na Geografia Humana não pode ser apenas atribuída ao construtivismo socialⁱⁱ. O impacto da filosofia pós-estruturalista (Doel, 2010) e da pós-fenomenologia (Ash & Simpson, 2014) são inescapáveis quando se fala de teorias não-representacionais. Neste sentido, as teorias não-representacionais podem também ser vistas como descendentes da linhagem crítica das geografias estruturalistas e da linhagem hermenêutica das geografias humanistas que se desenvolveram na década de 1970, embora configurem os temas de pesquisa de um modo diferente. Por um lado, se o interesse nas estruturas sociais permanece, o foco passa agora por perceber como é que essas estruturas sociais afetam a ação social (Anderson, 2014). Por outro lado, o interesse na subjetividade e na percepção dos fenómenos pelos indivíduos permanece central nas teorias não-representacionais,

mas trabalhos recentes no âmbito da pós-fenomenologia têm alterado a maneira como se aborda esses aspetos. Enquanto a geografia humanista de base fenomenológica se focava na representação mental do mundo pelo sujeito, as teorias não-representacionais de base pós-fenomenológica abordam o modo como o sujeito em si emerge relacionalmente com o mundo (Ash & Simpson, 2014).

Importa também salientar a importância da teoria ator-rede, desenvolvida por sociólogos como Law (2004) e Latour (2005), e cujos preceitos significantes para a geografia foram essencialmente absorvidos pelas teorias não-representacionais. A noção alargada de agênciaⁱⁱⁱ que Latour (2005) defende é talvez a peça central desta absorção. As reflexões de Latour (2005) foram particularmente felizes em descentralizar a noção de agência do ser humano, passando-se a considerar a agência como um fluxo no qual participam não só humanos (e seres vivos não-humanos), mas também diversos actantes, nomeadamente objetos, tecnologias ou a própria morfologia do espaço. Esta perspetiva tem sido particularmente útil em estudos urbanos para analisar a ação social em relação com o espaço e os seus objetos (Bender & Farias, 2010; McFarlane, 2011).

Estas três correntes (filosofia pós-estruturalista, filosofia pós-fenomenológica, e teoria ator-rede) têm em comum a destabilização de noções fundamentais como a de estrutura, sujeito, corpo, ou agência, passando a entendê-los de uma maneira fluída e processual, e é por esse motivo que se tornaram instrumentais para o objetivo de focar os aspetos performativos da experiência do mundo. Na próxima secção, discutir-se-ão os principais fundamentais das teorias não-representacionais na Geografia, abordando-se alguns fundamentos teóricos, nomeadamente: (i) subjectividade, afetos e sensações; (ii) materialismo relacional; e (iii) movimento, tempo e eventos.

III. SUBJETIVIDADE, AFETOS E SENSACÕES

A noção de sujeito e subjetividade é central para um programa de investigação focado na experiência performativa do mundo. No entanto, a relevância dos processos não-representacionais nessa experiência performativa obrigaram a uma reformulação da noção de sujeito e subjetividade (Wylie, 2010; Simpson, 2015).

Numa primeira instância, as teorias não-representacionais vêm destabilizar e descentralizar o sujeito. Esta descentralização tem várias origens, desde as reflexões no campo da filosofia pós-estruturalista (Deleuze, 1988) e da pós-fenomenologia (Böhme, 1995; Stiegler, 1998; Nancy, 2007) a novas teorias da psicologia social (Brennan, 2004). Têm estas em comum a noção que não é possível, ou pelo menos não é prodcente, separar em absoluto o sujeito e o seu exterior, bem como não o é separar a mente (ou psicologia) e o corpo (ou fisiologia) do sujeito. O conceito comum que articula estas noções tem sido o conceito de afeto^{iv}. A leitura mais tradicional de afeto será a de Espinosa, que é recuperada e repensada por Deleuze (1988), sendo afeto definido como o conjunto de capacidades de um organismo para afetar outros organismos e ser ele próprio afetado. Pensar a partir da noção de afeto implica perceber que a ação humana não é apenas determinada pelo pensamento consciente. Ela é também determinada por vários processos não-representacionais, como sensações ou sentidos, sentimentos, pulsões, hábitos, reflexos fisiológicos automáticos, entre outros (Massumi, 2002; Thrift, 2008). O sujeito é constantemente afetado por diversos estímulos ambientais percebidos pelo sistema neurológico, e as teorias não-representacionais na Geografia têm focado esta interacção constante que coloca em causa a ideia de um sujeito contido, isto é, que o sujeito se resume ao seu corpo e que este pode ser entendido sem se entender o ambiente em que vive (Brennan, 2004; Thrift, 2008). A partir da leitura do afeto, esbatem-se as distinções entre o social e o biológico, entre cultura e natureza, e entre mente e corpo (Brennan, 2004).

Neste âmbito, tem tido particular importância para a geografia o conceito de atmosferas afetivas, o qual tem potenciado vários estudos empíricos (Bissel, 2010; Edensor, 2012; Ash, 2013b; Bille, 2015).

Anderson (2014) define atmosferas afetivas como o que está “entre” no espaço urbano, o terreno partilhado onde os afetos se transmitem. No entanto, estes não se transmitem apenas entre corpos. Como Thrift afirma, a transmissão afetiva é também “uma propriedade de espaços particulares embebidos num afeto ou numa combinação de afetos ao ponto de espaço e afeto serem regularmente coincidentes” (2008, p. 222), isto é, as materialidades têm um papel relevante. Para autores como Stewart (2011), os indivíduos são invariavelmente forçados a sintonizarem-se com as atmosferas dos lugares onde se encontram, pelo impacto no seu corpo.

Apesar disto, tem sido argumentado que descentralizar completamente a agência do sujeito será ir longe demais. Tendo em conta que os processos não-representacionais funcionam em diálogo com o pensamento reflexivo (Long & Moore, 2012; Blackman, 2012), tem-se estabelecido um entendimento do sujeito enquanto sujeito relacional mas reflexivo, enquanto presença autociente no mundo (Wylie, 2010; Simpson, 2015).

Na sequência da importância dada aos processos que estão para além da representação, têm surgido vários estudos que se debruçam sobre sentidos menos explorados, como a audição (Duffy & Waitt, 2011; Gallagher & Prior, 2014), o tacto (Paterson, 2009) ou o olfacto (Henshaw, 2014), emergindo assim uma linha de investigação geográfica sobre paisagens sensoriais, ou *sensescapes* (Degen, 2008; Middleton, 2010), que dá seguimento ao interesse da geografia humanista sobre sentidos (Tuan, 1977), e que se interliga com uma *sensorial turn* ao nível das ciências sociais que reformula métodos etnográficos para o estudo social, antropológico e geográfico dos sentidos (Howes, 2005; Pink, 2009; Pink, 2013).

IV. MATERIALISMO RELACIONAL

Relacionado com a descentralização do sujeito e da agência, e com a perspetiva afetiva sobre o corpo, está uma maior importância dada ao papel das materialidades na ação social. O conceito mais central deste materialismo relacional será o de *assemblage*. Esta importância é herdada da teoria ator-rede e da sua consideração do ‘social’ não como uma entidade pré-dada, mas como formações ou associações na qual participam não só humanos (denominados atores), mas toda uma série de entidade não-humanas (denominadas actantes), como textos, objectos, tecnologias, entre outros (Latour, 2005). *Assemblage*, portanto, refere-se à mobilização, ou encontro, de vários atores e actantes na ação social. Todas as formações sociais são vistas como uma montagem de elementos específicos que determinam a ação social através do seu relacionamento. Para além do pensamento de Latour (2005), é também a definição de Deleuze e Guattari (1987) de *assemblage* que tem sido mobilizada. Esta tem a vantagem de os filósofos considerarem dois níveis em cada *assemblage*: um nível de atividade, de formação física, e um nível de expressão, associado aos fenómenos afetivos.

A participação de diferentes materialidades na ação social tem sido considerada de diferentes modos na Geografia (Anderson & Wylie, 2009), não sendo possível classificar de forma simplista esses modos devido à própria multiplicidade de formas que as materialidades assumem e os modos como elas se diluem na ação social (Anderson & Harrison, 2010). Mas é possível distinguir duas vertentes nos estudos sobre os modos de relacionamento que estas materialidades provocam.

Uma linha significativa de trabalhos que emerge neste contexto é a exploração da agência da morfologia espacial e da arquitetura nas práticas, nas sensações, nos ritmos e na apropriação do espaço. Por exemplo, Kährholm (2007; 2008; 2009), Amin (2008) e Dewsbury (2015) têm argumentado que a morfologia espacial do espaço público é determinante para a apropriação do espaço na medida em que determinadas materialidades como o mobiliário urbano influenciam a localização e os ritmos dos indivíduos. Por outro lado, outros estudos têm apontado para a influência afetiva da morfologia espacial e as suas variações, como o de Adey (2008) que mostra como espaços como os aeroportos são desenhados

para induzir uma determinada mobilidade no seu interior, sendo a experiência espacial planeada ao detalhe dos afetos, para assegurar controlo sobre os indivíduos nesses espaços, ou o estudo de Edensor (2012) sobre iluminação no festival *Blackpool Illuminations* que mostra a participação da luz nas atmosferas afetivas de Blackpool. Outros estudos semelhantes têm analisado centros comerciais (Miller, 2014), edifícios (Kraftl & Adey, 2008), praias (Lobo, 2014), ou transportes (Bissell, 2010).

Outra linha significativa sobre materialidades incide sobre objetos, e em particular novas tecnologias digitais. Destes, destacam-se os estudos de Ash (2012a; 2012b; 2013a) sobre videojogos que mostram como o corpo se adapta e sintoniza com as materialidades das novas tecnologias à medida que as utiliza. Um conceito essencial neste âmbito é o conceito de *affordance*, apresentado por Gibson (1979) para se referir às possibilidades de relação entre organismos e objetos que são apercebidas através de estímulos que os objetos provocam nos organismos (Thrift, 2008). Mais concretamente, *affordances* são “convites ou significados ecológicos que estão ontologicamente enraizados em coisas ou quasi-coisas” (Griffero, 2014, p. 51). Simplificando, raramente um objeto é inexpressivo, e as suas qualidades são – nem sempre conscientemente – percebidas pelos sujeitos que daí retiram um possível uso para o objeto. Para Griffero (2014), existem vários tipos de *affordances*, que vão desde indicações práticas que aferimos dos objetos a estímulos emocionais que deles emanam. Este é um nível que as teorias não-representacionais vêm acrescentar às relações de significação representacional (Thrift, 2008). No entanto, *affordances* apenas explicam parte da relação performativa não-representacional com o mundo. Como Dewsbury (2015) e Bissel (2015) argumentam, os hábitos corporais têm um papel central na performance do dia a dia, e os vários espaços em que estamos e os objetos que usamos são apropriados e manuseados através de gestos que fazemos automaticamente através de hábitos estabelecidos.

V. MOVIMENTO, TEMPO, E EVENTOS

No cerne das teorias não-representacionais está o intuito de perceber os aspetos processuais dos fenómenos, de descrever e explicar o que acontece. Para tal, importa especialmente perceber como é que as relações se desenvolvem na prática, os fluxos e movimentos das coisas e os seus resultados. Esta intenção advém de duas percepções. Primeiro, a ideia de que a própria vida é constituída por movimento, que se tem estabelecido tanto por via da *affective turn*, cujos principais autores apresentam os fluxos afetivos como movimentos espaço-tempo que alteram constantemente o estado dos corpos envolvidos (Massumi, 2002; Clough, 2007), como por via da ecologia política, que tem apresentado a vida social e política como *assemblages* vibrantes compostos por movimentos que alteram o estado de coisas constantemente (Bennett, 2010; Goodman, 2010). Estas perspetivas têm animado abordagens vitalistas, as quais se focam na sobreposição de aspetos geoculturais e físico-biológicos na ação social (Pløger 2006; Greenhough, 2010; Pløger, 2015). Por outro lado, a percepção de que no mundo atual os movimentos de pessoas, bens e informação aumentam cada vez mais, e que muitos desses movimentos, especialmente os de informação, passam despercebidos, leva a um maior interesse nos espaços de movimento (Thrift, 2008).

Este interesse espelha também uma transição mais vasta no campo da Geografia no sentido da introdução da variável tempo em vários dos conceitos fundamentais da disciplina. Desde o fim do século XX, a noção de espaço passou regularmente para uma noção de espaço-tempo (Crang, 2012), o lugar passou a ser visto como um evento e não como uma entidade estável (Massey, 2005), e a noção de territorialização tem destabilizado a noção de território enquanto entidade perene (Brighenti, 2010), de modo semelhante a como o conceito de regionalidade se debruça sobre a produção da ideia de região e os processos subjacentes (Campbell, 2016).

Na sequência deste interesse, as teorias não-representacionais têm explorado e desenvolvidos os conceitos de ritmo. O ponto de partida comum destes estudos tem sido as reflexões de Lefebvre (2004) em torno da ritmanálise. Lefebvre (2004) propôs o estudo da espacialidade a partir dos ritmos, argumentando que a ritmicidade é algo que é comum a tudo: ao humano, ao social, ao biológico, ao espacial. Para o autor, o estudo dos ritmos, começa no corpo, porque é este que os capta, mas o objetivo deve ser perceber como os diferentes ritmos dos elementos espaciais se conjugam para formar conjuntos poli-rítmicos, sendo necessário compreender as interações espaço-temporais dentro destes conjuntos. Esta perspectiva tem sido aplicada com especial interesse na área dos estudos urbanos, em particular no estudo da apropriação do espaço público (Simpson, 2008; Lehtuvuori & Koskela, 2013; Wunderlich, 2013; Paiva, 2016) e na mobilidade urbana (Vannini, 2012), mas também na apropriação de outros espaços como espaços digitais (Ash, 2015) ou lúdicos (Henriques, 2010).

Outro conceito fundamental que tem estruturado estudos não-representacionais é o conceito de evento. Este conceito aponta para o estudo de acontecimentos, focando o modo como a transformação do mundo é feita através de instâncias de agência relacional que incluem elementos humanos e não-humanos, e que produzem efeitos e significados acerca desses efeitos (Shaw, 2012). É particularmente importante como alguns dos elementos dos eventos são capazes de ‘forçar’ outros elementos, seja através da criação ou destruição de elementos, da afetação ou do controlo (Shaw, 2012). Eventos destacam-se por produzirem invariavelmente significados acerca do que acontece. Neste âmbito, eventos são uma parte importante da pertença dos sujeitos ao mundo e da presença do mundo perante o sujeito, visto que o corpo humano está sempre envolvido num evento e tende a sintonizar-se com ele (Stewart, 2011; Pløger, 2015). Pelo seu foco na transformação social, o conceito de evento aponta também para um modo de compreender como aspetos representacionais ou estruturais como significados sociais ou instituições nascem a partir da ação social e a moldam (Shaw, 2012).

VI. CONCLUSÃO

As teorias não-representacionais emergiram neste século como uma das principais perspectivas na geografia cultural, assumindo-se como um romper com o momento pós-moderno na geografia (para uma crítica do pós-modernismo a partir das teorias não-representacionais, ver Anderson, 2014). A sua emergência não implica a desconsideração de elementos fundamentais para outras perspectivas no âmbito da disciplina, como estruturas sociais, sentido de identidade ou significados coletivos, mas a leitura destes elementos passa a fazer-se a partir da lente do afeto, o que possibilita um entendimento performativo, relacional e processual destes elementos, sendo o foco alargado para a sua produção, conteúdo e influência na ação social. A geografia a partir das teorias não-representacionais procura observar principalmente o que se move, o que acontece, ou o que muda, afastando-se de leituras que abordam a distribuição de elementos humanos e não-humanos no espaço e o território como estruturas estáveis.

AGRADECIMENTOS

A investigação conducente a este artigo foi financiada pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia através da bolsa de doutoramento para o projeto “Som Urbano: Territórios, Atmosferas Afetivas e Políticas Públicas” (SFRH/BD/108907/2015). O autor agradece ao Professor Herculano Cachinho pela orientação científica e a dois revisores anónimos pelos comentários e sugestões de melhoria.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adey, P. (2008). Airports, mobility and the calculative architecture of affective control. *Geoforum*, 39, 438-451.
- Agnew, J. (1987). *Place and Politics: The Geographical Mediation of State and Society*. Nova Iorque: Allen & Unwin.
- Amin, A. (2008). Collective culture and urban public space. *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, 12(1), 5-24.
- Anderson, B. (2014). *Encountering Affect. Capacities, Apparatuses, Conditions*. Surrey: Ashgate.
- Anderson, B., & Harrison, P. (Ed.) (2010). *Taking-place: non-representational theories and geography*. Surrey: Ashgate.
- Anderson, B., Kearnes, M., McFarlane, C., & Swanton, D. (2012). On assemblages and geography. *Dialogues in Human Geography*, 2(2), 171-189.
- Anderson, B., & Wylie, J. (2009). On geography and materiality. *Environment and Planning A*, 41(2), 318-335.
- Ash, J. (2015). Interview with Pasi Väliäho on Video Games and Rhythm. *Theory, Culture & Society*, 32(7-8), 291-300.
- Ash, J. (2013a). Technologies of captivation: videogames and the attunement of affect. *Body & Society*, 19(1), 27-51.
- Ash, J. (2013b). Rethinking affective atmospheres: Technology, perturbation and space times of the non-human. *Geoforum*, 49, 20-28.
- Ash, J. (2012a). Technology, technicity, and emerging practices of temporal sensitivity in videogames. *Environment and Planning A*, 44, 187-203.
- Ash, J. (2012b). Attention, videogames and the retentional economies of affective amplification. *Theory, Culture & Society*, 29(6), 3-26.
- Ash, J., & Simpson, P. (2014). Geography and post-phenomenology. *Progress in Human Geography*. Retrieved from: <http://phg.sagepub.com/content/early/2014/08/07/0309132514544806.abstract>
- Bennett, J. (2010). *Vibrant Matter: A Political Ecology of Things*. Durham: Duke University Press.
- Bille, M. (2015). Lighting up cosy atmospheres in Denmark. *Emotion, Space and Society*, 15, 56-63.
- Bissell, D. (2015). Virtual infrastructure of habit: the changing intensities of habit through gracefulness, restlessness and clumsiness. *Cultural Geographies*, 22(1), 127-146.
- Bissell, D. (2010). Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 270-289.
- Blackman, L. (2012). *Immaterial Bodies: Affect, Embodiment, Mediation*. Londres: Sage.
- Böhme, G. (1995). *Atmosphäre: Essays zur neuen Ästhetik* [Atmosphere: essays on the new aesthetics]. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Brennan, T. (2004). *The Transmission of Affect*. New York: Cornell University.
- Brighenti, A. (2010). On Territorology. Towards a General Science of Territory. *Theory, Culture & Society*, 27(1), 52-72.
- Campbell, N. (2016). *Affective Critical Regionality*. Londres: Rowman & Littlefield.
- Cosgrove, D., & Daniels, S. (1988). *The Iconography of Landscape: Essays on the Symbolic Representation, Design and Use of Past Environments*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Clough, P. (2007). *The Affective Turn: Theorizing the Social*. Durham: Duke University Press.
- Crang, M. (2012). Commentary. Temporal ecologies: multiple times, multiple spaces, and complicating space times. *Environment and Planning A*, 44(9), 2119-2123.
- Cresswell, T. (2012). *Geographical Thought: A Critical Introduction*. Londres: Wiley.
- Degen, M. (2008). *Sensing Cities Regenerating public life in Barcelona and Manchester*. Londres: Routledge.
- Deleuze, G. (1988). *Spinoza: Practical Philosophy*. São Francisco: City Lights Books.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1987). *A Thousand Plateaus. Capitalism and Schizophrenia*. Londres: University of Minnesota Press.
- Dewsbury, J. D. (2015). Non-representational landscapes and the performative affective forces of habit: from 'Live' to 'Blank'. *Cultural Geographies*, 22(1), 29-47.
- Doel, M. (2010). Representation and difference. In B. Anderson, & P. Harrison (Eds.), *Taking-place: non-representational theories and geography* (pp. 117-130). Surrey: Ashgate.
- Duffy, M., & Waitt, G. (2011). Sound diaries: a method for listening to place. *The Journal of Media Geography*, VII, 119-136.

- Duncan, J. S. (1990). *The city as text. The politics of landscape interpretation in the Kandyan Kingdom*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Edensor, T. (2012). Illuminated Atmospheres: Anticipating and Reproducing the Flow of Affective Experience in Blackpool. *Environment and Planning D*, 30(6), 1103-1122.
- Fariás, I., & Bender, T. (2010). *Urban Assemblages. How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*. Oxon: Routledge.
- Gallagher, M., & Prior, J. (2014). Sonic geographies: Exploring phonographic methods. *Progress in Human Geography*, 38(2), 267-284.
- Gibson, J. (1979). *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin.
- Goodman, S. (2010). *Sonic warfare: Sound, affect, and the ecology of fear*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Greenhough, B. (2010). Vitalist Geographies: Life and the More-Than-Human. In B. Anderson, & P. Harrison (Eds.), *Taking-place: non-representational theories and geography* (pp. 37-54). Surrey: Ashgate.
- Gregg, M., & Seigworth, G. (2010). *The Affect Theory Reader*. Durham: Duke University Press.
- Griffero, T. (2014). *Atmospheres: aesthetics of emotional spaces*. Londres: Ashgate.
- Harvey, D. (1973). *Social Justice and the City*. London: Edward Arnold.
- Henriques, J. (2010). The vibrations of affect and their propagation on a night out on Kingston's dancehall scene. *Body & Society*, 16(1), 57-89.
- Henshaw, V. (2014). *Urban Smellscapes. Understanding and Designing City Smell Environments*. London: Routledge.
- Howes, D. (2005). *Empire of the Senses: The Sensual Culture Reader*. Oxford: Berg.
- Miller, J. C. (2014). Approximating new spaces of consumption at the Abasto Shopping Mall, Buenos Aires, Argentina. *Journal of Cultural Geography*, 31(2), 206-217.
- Middleton, J. (2010). Sense and the city: exploring the embodied geographies of urban walking. *Social & Cultural Geography*, 11(6), 575-596.
- Kärholm, M. (2009). To The Rhythm of Shopping – On Synchronisation in Urban Landscapes of Consumption. *Social & Cultural Geography*, 10(4), 421-440.
- Kärholm, M. (2008). The Territorialisation of a Pedestrian Precinct in Malmö: Materialities in the Commercialisation of Public Space. *Urban Studies*, 45(9), 1902-1924.
- Kärholm, M. (2007). The Materiality of Territorial Production: A Conceptual Discussion of Territoriality, Materiality, and the Everyday Life of Public Space. *Space and Culture*, 10(4), 437-453.
- Kraftl, P., & Adey, P. (2008). Architecture | Affect | Inhabitation: Geographies of Being-In Buildings. *Annals of the Association of American Geographers*, 98(1), 213-231.
- Latour, B. (2005). *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- Law, J. (2004). *After Method. Mess in social science research*. Oxon: Routledge.
- Lehtovuori, P., & Koskela, H. (2013). From Momentary to Historic: Rhythms in the Social Production of Urban Space, the Case of Calçada de Sant'Ana, Lisbon. *The Sociological Review*, 61(S1), 124-143.
- Lobo, M. (2014). Affective energies: Sensory bodies on the beach in Darwin, Australia. *Emotion, Space and Society*, 12, 101-109.
- Long, N., & Moore, H. (2012). Sociality Revisited: Setting a New Agenda. *Cambridge Anthropology*, 30(1), 40-47.
- Lorimer, H. (2005). Cultural geography: the busyness of being 'more-than-representational'. *Progress in Human Geography*, 29(1), 83-94.
- Massey, D. (2005). *For Space*. London: Sage.
- Massey, D. (1994). *Space, place, and gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- McCormack, D. (2013). *Refrains for Moving Bodies: Experience and Experiment in Affective Spaces*. Durham: Duke University Press.
- McFarlane, C. (2011). Assemblage and Critical Urbanism. *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, 15(2), 204-224.
- McFarlane, C. (2009). Translocal assemblages: space, power, and social movements. *Geoforum*, 40(4), 561-567.
- Nancy, J. L. (2000). *Being Singular Plural*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Paiva, D. (2016). Collapsed rhythms: the impact of urban change in the everyday life of elders. *Space and Culture*, 19(4), 345-360.
- Paterson, M. (2009). Haptic geographies: ethnography, haptic knowledges and sensuous dispositions. *Progress in Human Geography*, 33(6), 766-788.

- Pink, S. (2013). Engaging the Senses in Ethnographic Practice: Implications and Advances. *The Senses and Society*, 8(3), 261-267.
- Pink, S. (2009). *Doing Sensory Ethnography*. London: Sage.
- Pløger, J. (2015). The Evental City: Moment, Situation, Presence. *Space and Culture*. Retrieved from: <http://sac.sagepub.com/content/early/2015/09/08/1206331215595729.full.pdf+html>
- Pløger, J. (2006). In Search of Urban Vitalis. *Space and Culture*, 9(4), 382-399.
- Shaw, I. (2012). Towards an evental geography. *Progress in Human Geography*, 36(5), 613-627.
- Simpson, P. (2015). What remains of the intersubjective?: On the presencing of self and other. *Emotion, Space and Society*, 14, 65-73.
- Simpson, P. (2008). Chronic Everyday Life: Rhythm-analysing Street Performance. *Social & Cultural Geography*, 9(7), 807-829.
- Soja, E. (1996). *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Oxford: Basil Blackwell.
- Stewart, K. (2011). Atmospheric Attunements. *Environment and Planning D: Society and Space*, 29(3), 445-453.
- Stiegler, B. (1998). *Technics and Time 1: The Fault of Epimetheus*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Thrift, N., & Dewsbury, J. (2000). Dead Geographies – And How to Make Them Live. *Environment and Planning D: Society and Space*, 18(4), 411-432.
- Thrift, N. (2008). *Non-representational Theory. Space, Politics, Affect*. Oxon: Routledge.
- Tuan, Y. F. (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Vannini, P. (2015). *Non-Representational Methodologies: Re-Envisioning Research*. London: Routledge.
- Vannini, P. (2012). In Time, Out of Time: Rhythm-analyzing Ferry Mobilities. *Time & Society*, 21(2), 241-269.
- Wunderlich, F. M. (2013). Place-Temporality and Urban Place-Rhythms in Urban Analysis and Design: An Aesthetic Akin to Music. *Journal of Urban Design*, 18(3), 383-408.
- Wylie, J. (2010). Non-representational Subjects? In B. Anderson, & P. Harrison (Eds.), *Taking-place: non-representational theories and geography* (pp. 99-114). Surrey: Ashgate.
- Zukin, S. (1991). *Landscapes of Power: From Detroit to Disney World*. California: University of California Press.

ⁱ Uso aqui o termo 'teorias não-representacionais' no plural (como Anderson & Harrison, 2010) e não no singular (como Thrift, 2008) porque aquilo que se tem denominado 'Teoria Não-representacional' não é de facto uma teoria, mas uma perspectiva de investigação que mobiliza e produz várias teorias, geralmente relacionadas com aspectos não-representacionais da experiência e prática geográfica (Cresswell, 2012).

ⁱⁱ Anderson e Harrison (2010) admitem e apontam outras possíveis genealogias para as teorias não-representacionais na Geografia, mas não as desenvolvem.

ⁱⁱⁱ Em inglês, *agency*. Poderá ser traduzido como agência, ou capacidade de ação.

^{iv} Em inglês *affect*. Em português, afeto está associado a emoções, mas *affect* é um conceito mais vasto, relacionado com todas as capacidades de um organismo afetar e ser afetado. Para uma genealogia mais vasta do conceito, ver Clough (2007), Thrift (2008), ou Gregg e Seigworth (2010).

^v Para outros usos do termo *assemblage* em Geografia, ver McFarlane (2009) e Anderson, Kearnes, McFarlane e Swanton (2012).

APONTAMENTOS SOBRE “CIDADES DA PATRIMONIALIZAÇÃO GLOBAL”

VINICIUS SODRÉ MALULY¹

Pensar a patrimonialização global enquanto processo e como fenômeno espacial que se universaliza é o desafio assumido para o pensamento sobre as novas práticas de planejamento direcionadas a cidades-patrimônio. A espetacularização dessas, no ato do patrimonializar, está em vívido debate há alguns anos, sob óticas interdisciplinares diversas (Jeudy, 2005; Choay, 2006). Nesse viés, a realização de uma crítica a esse processo, que problematize o discurso da materialidade do espaço e compreenda a organicidade da cidade e o seu ordenamento territorial, é fundamental para que se avaliem os contornos que a patrimonialização adquire no século XXI e, ademais, construir uma tese propositiva aos habitantes de cidades mercantilizadas via patrimônio que seja embasada na realidade urbana por eles vivenciada.

O livro *Cidades da patrimonialização global: simultaneidade totalidade urbana – totalidade-mundo* do geógrafo brasileiro Everaldo Batista da Costa, publicado em 2015, trata dos usos e das apropriações do território urbano no contexto do processo que denomina patrimonialização global. Como se dá o reordenamento territorial (em totalidade) dos centros históricos de seletas cidades do mundo e da vida das populações locais é a questão de matriz eminentemente geográfica a ser respondida. O autor, nesse intento, parte do método dialético (e, enquanto teoria geográfica, da dialética espacial) para questionar a essência e a aparência, o trato do território urbano, a partir da categoria totalidade, cara à Geografia Crítica.

A seguir, apresentamos as três partes que constituem o livro, indicando, sinteticamente, os motes centrais desenvolvidos pelo autor em cada uma delas.

I. DIALÉTICA DA MEMÓRIA E AS CIDADES-PATRIMÔNIO NO BRASIL

Na primeira parte do livro, Costa define *patrimonialização global e dialética da memória* para a compreensão da relação urbanização vs. tomada econômico-cultural da cidade antiga. A patrimonialização global é entendida como vetora de uma ordem patrimonial universal, a qual incide sobre os acontecimentos no e do território; pelo método dialético, o autor problematiza a verticalidade da patrimonialização global face às horizontalidades próprias à memória, ao uso e às apropriações populares do território e de setores da cidade. Já a dialética da memória é constituída enquanto «a memória coletiva

¹ Mestre em Geografia pelo Departamento da Universidade de Brasília, UnB – Brasília, DF, 70910-900, Brasil. E-mail: vmaluly@gmail.com

ou individual, o conhecimento, a religião, a passagem dos ritos e costumes, junto à urbanidade canibal que ressignifica os lugares da vida». Diante disso, «é possível o esquecimento de fatos e de coisas do mundo urbano ante o esforço de sua renovação, requalificação, reconstrução ou rememoração» (Costa, 2013, p. 88-98; Costa, 2015, p. 114-115).

A arte e o urbanismo barrocos são elementos materiais e simbólicos que conduzem à análise da ressignificação processual cidadina, por trazer como pano de fundo Ouro Preto e Diamantina – dois dos mais importantes núcleos urbanos coloniais portugueses da ampla zona mineradora brasileira¹. A periodização proposta pelo autor, para analisar a ressignificação histórica dessas cidades, se dá em cinco fases correlatas:

“1. As cidades coloniais como particularidade de *um* devenir universal vinculado ao período mercantil moderno (...); 2. As cidades coloniais como territórios de identidade, quando o barroco é reconhecido como símbolo cultural do novo Estado-nação (...); 3. As cidades coloniais como territórios de identidade do capital, com a incipiente projeção mercantil do barroco (...); 4. As cidades coloniais como cidades-patrimônio-mercadoria (...); 5. As cidades coloniais barrocas – como possibilidade de vir a ser – de empoderamento dos bens materiais e simbólicos por parte da população.” (Costa, 2015, p. 59).

Costa, então, investiga os efeitos territoriais promovidos pela patrimonialização global com respeito aos princípios geográficos da escala, dos sítios e das situações espaciais. Apresentam-se as cidades em dupla e paradoxal função, face à dialética da memória: produtoras de *identidade* no cotidiano que alimenta a memória individual, representantes de pretensa identidade coletiva por meio das cidades e pela memória açambarcada como *identidade do capital*.

II. GESTÃO URBANA E RECOLONIZAÇÃO DOS CENTROS HISTÓRICOS

Na segunda parte do livro, Costa correlaciona a patrimonialização às instâncias globais de seu financiamento, às intervenções territoriais e polemiza a ideia de preservação no século XXI; problematiza o reordenamento das cidades sob o jugo do capital financeiro e situa o papel universal do Comitê do Patrimônio Mundial, órgão da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO), que instituiu o Patrimônio da Humanidade desde 1972 e define as principais diretrizes preservacionistas a serem aplicadas aos bens chancelados pelo organismo.

Reconhece uma verdadeira Geografia do Patrimônio Mundial a qual, em certa medida, nos países do Sul, cataliza desigualdades que se encontram nas cidades tornadas objeto do mercado patrimonial global, universalizando-as e fragmentando-as, simultaneamente. Isso se torna aparente no trato da memória, no uso do território, na apropriação e na espetacularização da própria cidade, sendo esse processo composto por sequências dialéticas que fazem dele dinâmico, retroalimentar e complexo.

O apoderamento territorial soberano, propulsado pela patrimonialização global, via recolonização de centros históricos, estabelece e é estabelecido na esteira do desenvolvimento geográfico desigual, ao gerar distinções e concentrações inerentes ao movimento do capital. Esse desenvolvimento é simbolizado e materializado na concentração de bens patrimoniais até hoje inscritos: a metade deles (49%) reduzida à região (definida pela própria UNESCO) de América do Norte/Europa. A outra metade dos bens é distribuída pelas demais regiões do mundo – Ásia/Pacífico (21%), América Latina e Caribe (14%), África (9%) e Estados Árabes (7%).

Ao final da segunda parte, Costa demonstra como a patrimonialização global – enquanto conceito e processo – rebate, efetivamente, no território urbano, tendo como casos Ouro Preto e Diamantina. Elabora uma cartografia inédita reveladora da lógica de recolonização do centro histórico, com a espa-

cialização de um forte setor de serviços voltado ao atendimento turístico, mas casada com a estética barroca e a teatralidade histórica que fomentam, paradoxalmente, a periferação da população dessas cidades, provocando uma *decomposição* do território em prol da *universalização* daquilo que se tem por “cidade histórica” (Costa, 2015, p. 320).

III. DIALÉTICA DO ESPAÇO E TOTALIDADE

A terceira parte do livro é a síntese dialética da obra, resultado e produto de uma tese e de uma antítese demonstradas anteriormente. A simultaneidade totalidade urbana – totalidade-mundo é o próprio processo espacial discutido ao longo do livro, pois ambas as totalidades remetem à causalidade inerente à patrimonialização enquanto projeto universal, empreendida sob auspícios do capital, em uma realidade de uso (e desuso) local. A confluência e o rearranjo das diversas esferas de poder inerentes à realidade vivida espacialmente, somadas à persuasão da arte e do símbolo recriadas no barroco e fomentadas pela gestão e pela ideologia capitalista, reproduzem, em constante interação, uma periferia urbana enquanto elemento estabelecido nessa totalidade dialético-espacial tão cara à tese do autor.

Nesta última parte, a periferação é discutida no contexto da segregação socioespacial produtora de uma urbanização marginal e precária, contraposta à valorização e à valoração empreendidas nos centros históricos, para o caso das cidades brasileiras analisadas. Nas palavras do autor:

(...) dialeticamente, a cidade histórica se universaliza e se decompõe, pois os mecanismos que servem à sua universalização (que catalizam o processo de patrimonialização, projetando-as globalmente) são os mesmos que a divide, simultaneamente, o que favorece a fragmentação articulada do território urbano e um imaginário coletivo distorcido sobre o Patrimônio Mundial, quando as ações público-privadas convergem para a área de tombamento. (...) Vigora uma visão distorcida e fragmentada de território urbano, preservação patrimonial e mesmo de cidade histórica (nas escalas médias e pequenas do urbano). (Costa, 2015, p. 26)

IV. PERSPECTIVAS E POSSIBILIDADES

Os desdobramentos últimos da proposta apresentada originam-se da definição lógica de que há duas decorrências concebíveis com base na patrimonialização global: 1) uma “*banalização pela cenarização progressiva* de sítios históricos”; 2) uma “potência universal de ressignificação dos lugares” (Costa, 2015, p. 452). Esta última é incorporadora, paradoxalmente, da *possibilidade* de superação e de sobrepujamento da cidadania diante do contexto globalizador dos sítios patrimoniais e produtor das contradições urbanas. Para que ambos os entendimentos se realizem em totalidade, é destacada a urgência em se conceber, na teoria e na prática, a “cidade histórica” em seu movimento totalizante, para além do centro declarado, incluindo as periferias e a sua vida cotidiana à análise patrimonial global, instâncias essas que exigem aproximação multidimensional do fato urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Choay, F. (2006). *A alegoria do patrimônio* [The allegory of patrimony]. São Paulo: Editora da UNESP.
- Costa, E. B. (2016). A paisagem barroca como memória estética nacional [The baroque landscape as national aesthetic memory]. *Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia*, V(51), 67-87. doi: [10.18055/Finis4292](https://doi.org/10.18055/Finis4292)
- Costa, E. B. (2015). *Cidades da patrimonialização global: simultaneidade totalidade urbana – totalidade-mundo* [Cities of global patrimonialization: simultaneity urban totality – totality-world]. São Paulo: Humanitas, FAPESP.
- Costa, E. B. (2013). Intervenções em centros urbanos no período da globalização [Interventions in urban centers in the period of globalization]. *Cidades (Presidente Prudente)*, 9, 86-117.
- Jeudy, H. (2005). *Espelho das cidades* [Mirror of cities]. Rio de Janeiro: Casa da Palavra.

¹ Também em Costa (2016) há um importante debate geográfico sobre a paisagem barroca no Brasil e na América Latina.

NORMAS DE PUBLICAÇÃO

A Finisterra utiliza a [plataforma RCAAP](#) para a submissão e revisão por pares dos manuscritos submetidos.

Tipos de manuscritos

A Finisterra publica artigos, sínteses, atualizações bibliográficas e comentários de autor, além de curtas notícias de acontecimentos científicos recentes.

Dimensão dos manuscritos

Os artigos não devem exceder 50 000 caracteres com espaços, incluindo resumo e palavras-chave (no mínimo em duas línguas), bibliografia, figuras e quadros.

As sínteses bibliográficas não devem ultrapassar 30 000 caracteres com espaços.

As atualizações bibliográficas, comentários de autor, resenhas e notícias devem ter um máximo de 10 000 caracteres com espaços.

Formatação do texto e secções

Os textos originais devem ser preparados em suporte digital, em versão recente do Microsoft Word, OpenOffice ou RTF. Em conformidade, o ficheiro deve ser identificado pelo apelido do 1º autor/a, seguido de `_txt` e da respetiva extensão (ex: Castro_txt.docx).

O texto do manuscrito apresenta-se em espaço duplo, usa uma fonte de 12 pontos e sempre que pertinente, emprega itálico em vez de sublinhado (excepto em endereços URL); as indicações das figuras e quadros estão inseridos no texto, não no final do documento na forma de anexos. Os capítulos têm numeração romana e os seus títulos são apresentados em maiúsculas. Se existirem subcapítulos têm numeração árabe e são formatados a negrito com letra minúscula.

A indicação bibliográfica de um/a autor/a, no decurso do texto, deve ser feita pelo apelido, apenas com inicial maiúscula, seguido da data da obra e, se for uma citação, com indicação das páginas [ex: Couto (2010) ou (Alves, 2011) ou (Ribeiro, 2011: 23-24)].

Havendo 2 autores/as usa-se “&” entre os apelidos [ex: (Castro & Alves, 2009)]; se forem três ou mais autores/as indica-se o apelido do 1.º seguido de “et al.” [ex: (Tavares et al., 2011)]. Se forem necessárias abreviaturas indica-se o nome ou título completo a primeira vez que for referido, seguido da sigla entre parêntesis [ex: Instituto Nacional de Estatística (INE)].

Título

Deve ser conciso, exprimindo o conteúdo. Se necessário, usar subtítulo. É apresentado em maiúsculas a negrito e centrado.

PUBLISHING RULES

Finisterra uses the [RCAAP](#) platform for submission and peer review of submitted manuscripts.

Types of documents

Finisterra publishes articles, summaries and bibliographical updates, in addition to short news of recent scientific developments.

Size of manuscripts

Articles must not exceed 50,000 characters with spaces, including abstract and keywords in two languages, references, figures and tables.

Bibliographical notes and summaries must not exceed 30,000 characters with spaces

Bibliographical updates, Commentary, Book Review and news should have a maximum of 10,000 characters with spaces.

Formatting of text and sections

The originals must be prepared in digital form, using a recent version of Microsoft Word, OpenOffice or RTF. The file must be identified by the 1st author's last name, followed by `_txt` and the extension of the Word version. (Ex: Castro_txt.docx).

The text of the manuscript is presented in double space, uses a 12-point font and, where relevant, uses italics instead of underlining (except for URLs); the indications of figures and tables are inserted in the text, not at the end of the document in the form of attachments.

The chapters must be numbered using Roman numerals and the titles typed in capital letters. Sub-chapters must be numbered using Arabic numerals, and typed in bold lowercase.

The bibliographical indication of an author in the course of the text must be made by the surname, only with an initial capital letter, followed by the date of the work and, if it is a citation, indicating the pages [eg: Couto (2010) or (Alves, 2011) or (Ribeiro, 2011: 23-24)].

Being 2 authors should use “&” between surnames [ex: (Castro & Alves, 2009)]; if there are three or more authors, the surname of the 1st is followed by “et al.” [eg: (Tavares et al., 2011)]. If abbreviations are required, the name or full title shall be indicated the first time it is mentioned, followed by the abbreviation in brackets [eg: Instituto Nacional de Estatística (INE)].

Title

Should be concise and informative. A subtitle may be used if necessary. Should be typed in bold capitals and centered.

Autores/As

O nome dos/as autores/as é escrito em maiúsculas pequenas, sob o título do texto, à direita (ex. FRANCISCA ALVES)

A seguir ao nome insere-se uma nota que indica a situação profissional e o e-mail de cada autor/a.

A sequência dos nomes dos/as autores/as é da responsabilidade dos próprios.

Resumos

São apresentados resumos em português, inglês e francês, para além da língua do texto.

A tradução do resumo inclui obrigatoriamente a tradução do título.

A dimensão do resumo é de cerca de 1500 caracteres com espaços.

O resumo deve exprimir o conteúdo do texto, ressaltando os aspetos essenciais, sem que o leitor precise de consultar o texto. Não devem incluir-se nos resumos referências bibliográficas nem citações.

No fim de cada resumo são apresentadas palavras-chave, num máximo de cinco.

Notas de pé de página

Não se incluem notas de pé de página, exceptuando a afiliação dos/as autores/as.

Não se aceitam notas que sejam meras referências bibliográficas.

As notas que forem imprescindíveis (no máximo até 10) terão sequência numérica árabe e ficarão no final do texto.

Figuras

A palavra “figura” contempla os seguintes tipos de imagens: mapas, gráficos, desenhos, fotografias, infografias, etc.

Deve sempre existir uma versão a preto e branco de todas as figuras a cores, pois a Finisterra não imprime o manuscrito a cores. Caso o/a autor/a tenha interesse em que isso aconteça, serão cobrados os respetivos custos.

As figuras a cores apenas ficarão disponíveis online.

O título surge em duas línguas (original do texto e em inglês), deve ser conciso exprimindo o conteúdo da imagem. Deve ser feito um ficheiro separado, com os títulos das figuras, numeradas em árabe, em duas línguas. Esse ficheiro deve ser identificado pelo apelido do/a 1º autor/a, seguido de `_fig` e da extensão do Word (ex: `Durão_fig_docx`).

Todas as figuras devem ser referidas no texto, usando a palavra “figura” se esta ficar no meio da frase, ou a abreviatura “fig.” caso se usem parêntesis [ex: (fig. 1)].

Cada figura deve ser enviada em ficheiro individualizado/separado do texto (que não deve exceder 5 MB; o conjunto não pode ultrapassar os 30 MB), em formato `.jpeg`, `.tiff`, `.bpm`, `.gif`, `.png`, com uma resolução não inferior a 300 dpi. Cada ficheiro individualizado é identificado pelo apelido do/a primeiro/a autor/a, nº da figura e extensão (ex: `Durão_fig. 2. jpeg`).

Authors

The author's names should be typed in small capitals, beneath the title aligned to the right (eg: FRANCISCA ALVES). Following the name, insert a note indicating the professional situation and the e-mail of each. The sequence of the names of the authors are their own responsibility.

Abstracts

Two abstracts should be submitted one in the language used in the text and the other one in one of languages accepted by the journal.

The translation of the abstract must include the translation of the title

The abstract should convey the contents of the article, emphasizing the essential aspects, so that the reader gets a clear idea of the manuscript before reading it.

No references or citations should be included in the abstracts.

Each abstract should have approximately 1,500 characters including spaces. A maximum of five keywords should be provided at the bottom of each abstract.

Endnotes

No endnotes are allowed with the exception of authors' affiliations.

Notes with bibliographic references will not be accepted. All notes deemed indispensable (not more than 10) should be numbered sequentially in Arabic numerals and presented at the end of the manuscript.

Figures

Figures may include maps, graphs, drawings, photographs, infographics, etc.

The title should be concise and informative.

Please provide a separate file with the titles of figures in two languages, numbered using Arabic numerals. This file must be identified by the 1st author's surname, followed by `_fig` and extension of the Word version. Ex: `Durão_fig_docx`

All figures should be mentioned in the text by the word figure if it appears in mid-sentence or by the abbreviation `fig.` if parentheses are used Ex: (fig. 1).

Pictures must be submitted as separate image files in `jpeg`, `tiff`, `png`, `gif` or `bpm` formats, with a resolution of no less than 300 dpi. Each figure file must not exceed 5 MB and the total cannot exceed 30 MB. Each figure is identified by the name of first author, figure number and extension. Ex: `Durão_fig. 2. jpeg`.

The figures should have sufficient quality and legibility to allow reduction for the journal pages.

Reproduction will be in black and white, unless the author bears the cost for colour reproduction.

As figuras devem ter qualidade e legibilidade suficientes de forma a permitir redução para a mancha da revista.

A reprodução em papel será feita a preto e branco, salvo se o/a autor/a custear as despesas para reprodução a cor.

Nas convenções deve evitar-se a multiplicação de escalas de cinzentos, pela dificuldade de distinção entre elas, sendo aconselhado o uso de escalas de cinzento que permitam fácil leitura.

As legendas devem ser simples mas claras.

A fonte só deve ficar expressa, se tiver havido recurso a autores/as que não os do texto.

Quadros

Os quadros devem ser incluídos no texto e aí mencionados através de numeração romana.

Os títulos devem ser claros mas sintéticos, em duas línguas.

Devem evitar-se quadros que não caibam numa só página.

Os quadros devem ser simples, evitando frases longas, números extensos e demasiadas casas decimais.

A formatação dos quadros contempla linhas horizontais, sem limites verticais exteriores, sendo permitidas linhas verticais internas (ver números anteriores da revista).

A fonte só deve ficar expressa, se tiver havido recurso a autores/as que não os do texto.

Referências bibliográficas

Inclui exclusivamente as referências bibliográficas citadas no texto.

É inserida no final do texto, com o título “Referências Bibliográficas”.

Apresentada por ordem alfabética.

As referências bibliográficas não devem aparecer em notas de rodapé.

No caso de existirem diversas obras do/a mesmo/a autor/a segue-se a ordem cronológica, com a obra mais recente em primeiro lugar.

Se existir mais do que uma obra do mesmo ano e autor/a acrescentam-se à data as letras “a”, “b”, “c”, etc.

A Finisterra segue as Normas APA.

Direitos de Autor

Cabe aos/às autores/as dos manuscritos obter autorização para publicação de material sujeito a Direitos de Autor.

Direitos de Edição

Os direitos de edição pertencem ao Centro de Estudos Geográficos do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa.

A edição de um texto submetido à Finisterra para publicação implica que seja um original.

A publicação implica a aceitação das “normas para submissão de manuscritos”, “deveres dos/as autores” e o envio de uma “carta de aceitação”.

Multiplication of gray scales should be avoided due to the difficulty of distinguishing between them.

Legends should be concise and clear.

Whenever a picture does not belong to the author of the manuscript, its source should be mentioned.

Tables

Tables should be included in the text and referred to therein using Roman numerals.

The headings should be clear and concise, and typed in two languages

Tables that do not fit on a single page should be avoided.

Tables should be as simple as possible, avoiding long sentences, and large numbers with too many decimal places.

The format of tables should have horizontal lines without outer vertical limits; internal vertical limits are allowed (see the journal’s earlier issues).

Whenever a table does not belong to the author of the manuscript, its source should be mentioned.

References

Includes only those cited in the text.

Are included at the end of the text, with the title “REFERENCES”.

Must be in alphabetical order.

Must not appear as footnotes.

In case there are several works by the same author, references must follow chronological order, with the most recent one first.

Whenever there are several works of the same year and by the same author letters a, b, c, etc. should come after the date.

For citation reasons is highly recommended bibliographic information in English.

APA Citation Style

Authors’ rights

It is the authors’ duty to obtain permission for publication of materials subject to copyright.

Edition rights

The publishing rights belong to the Centre for Geographical Studies of the Institute of Geography and Spatial Planning of the University of Lisbon.

The edition of a text submitted to the Finisterra for publication implies that it is an original.

The publication implies acceptance of the “norms for submission of manuscripts”, “authors’ duties” and the sending of a “letter of acceptance”.

Conditions for submission

As part of the original manuscript submission process, authors are required to verify compliance of the submission with respect to all clauses listed in this section.

Condições Para Submissão

Como parte do processo de submissão de manuscritos originais, os/as autores/as são obrigados/as a verificar a conformidade da submissão em relação a todas as cláusulas listadas nesta secção. As submissões que não estiverem de acordo com as normas serão devolvidas aos/as autores/as. Sublinha-se que a contribuição é original e inédita e não se encontra sob revisão ou para publicação por outra revista ou editora. Caso contrário, deve-se justificar em “Comentários ao Editor” na plataforma [RCAAP](#) (a Diretora e a Comissão Executiva avaliarão a pertinência da publicação nestas condições).

O texto segue os padrões de estilo e requisitos bibliográficos descritos em “Instruções para Autores/as”, na secção “Sobre a Revista”, na plataforma [RCAAP](#) ou no site da [Finisterra](#).

Em caso de submissão na Plataforma [RCAAP](#) a uma “Secção” (ex. artigos), verificar se as instruções disponíveis em “Assegurando a Revisão Cega por Pares” foram seguidas.

Declaração de direito autoral

Os textos são originais, não publicados nem submetidos a outras revistas.

A reprodução de material sujeito a direitos de autor foi antecipadamente autorizada.

As opiniões expressas nos textos submetidos à Finisterra são da responsabilidade dos/as autores/as.

Os/As autores/as comprometem-se a seguir as “[Normas para submissão de manuscritos](#)”, na plataforma [RCAAP](#) ou no site da [Finisterra](#).

Sempre que o texto precisar de sofrer alterações, por sugestão dos Revisores Científicos e/ou da Comissão Executiva, os/as autores/as comprometem-se a aceitar essas sugestões e a introduzi-las nas condições solicitadas. Sempre que houver alterações de que os/as autores/as discordem, devem ser apresentadas as respectivas justificações, caso a caso.

Política de privacidade

Os nomes e endereços fornecidos nesta revista serão usados exclusivamente para os serviços prestados por esta publicação, não sendo disponibilizados para outras finalidades ou a terceiros.

Direitos de publicação

Todos os direitos de publicação pertencem ao [Centro de Estudos Geográficos](#) na sua qualidade de Editor da Revista Finisterra.

Submissions that do not conform to the standards will be returned to the authors.

It should be emphasized that the contribution is original and unpublished and is not under review or for publication by another journal or publisher. Otherwise, it should be justified in “Comments to the Editor” in the [RCAAP](#) platform (the Director and the Executive Committee will evaluate the pertinence of the publication in these conditions).

The text follows the style standards and bibliographic requirements described in “Instructions for Authors”, in the section “About the Magazine”, in the [RCAAP](#) platform or in the Finisterra website.

In the case of a submission to the [RCAAP](#) Platform for a “Section” (eg. articles), check that the instructions in “Ensuring the Blind Review by Peers” were followed.

Copyright statement

The texts are original, not published or submitted to other journals or editors.

Reproduction of copyrighted material has been authorized in advance.

The opinions expressed in the texts submitted to the Finisterra are the responsibility of the authors.

The authors undertake to follow the “Norms for submitting manuscripts”, on the [RCAAP](#) platform or on the Finisterra website.

Whenever the text needs to change, at the suggestion of the Scientific Reviewers and / or the Executive Committee, the authors undertake to accept these suggestions and to introduce them in the requested conditions. Whenever there are changes that the authors disagree with, the respective justifications should be presented, case by case.

Privacy policy

The names and addresses provided in this journal will be used exclusively for the services provided by this publication and are not available for other purposes or to third parties.

Publication rights

All publication rights belong to the [Centre of Geographical Studies](#) in its capacity as Editor of the Journal Finisterra.

PUBLICAÇÕES DO CENTRO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS

MEMÓRIAS

	€
Alcoforado M J (1992) <i>O clima da Região de Lisboa</i> . 15, 347 p.	15,00
Alegria M F (1990) <i>A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego</i> . 12, 560 p., fig. e mapas	10,00
Dias M H (1991) <i>Leitura e comparação de mapas temáticos em geografia</i> . 13, 433 p., fig. e mapas	10,00
Fonseca M L (1990) <i>População e território. Do país à área metropolitana</i> . 14, 416 p.	15,00

PUBLICAÇÕES AVULSAS

Amaral A (2016) <i>Bibliografia Científica de Ilídio Amaral</i> . 133 p.	5,00
Amaral A (1996) <i>Bibliografia Científica de Ilídio Amaral</i> . 106 p.	6,50
Barata Salgueiro T, Cachinho, H (Eds.) (2011) <i>Retail Planning for the Resilient City. Consumption and Urban Regeneration</i> . 332 p.	15,00
Cavaco C (2016) <i>Novas elites, novas mobilidades em turismo. Fluxos e territórios</i> . 415 p.	20,00
Cavaco C (coord) (2008) <i>Turismo. Inovação e desenvolvimento (Actas do I Seminário “Turismo e Planeamento do Território”)</i> . 393 p.	20,00
Daveau S (2010) <i>Um antigo mapa de Portugal (c. 1525). Reconstituição a partir do Códice de Hamburgo</i> . 359 p. CD-ROM	20,00
Daveau S (1998) <i>Bibliografia científica de Orlando Ribeiro (2.ª Parte, 1981-95)</i>	1,00
Dias M H, Botelho T, Coronel Henrique F (Coord.) (1999) <i>Quatro séculos de imagens da cartografia portuguesa, (2ª Ed.)</i> , LIV p. + 71 p.	20,00
Fonseca M L (coord) (2008) <i>Cities in movement. migrants and urban change</i> . 281 p.	20,00
Fonseca M L (coord.) (2006) <i>Desenvolvimento e Território: Espaços Rurais Pós-Agrícolas e Novos Lugares De Turismo E Lazer</i> . 361 p.	20,00
Gaspar J, Vale M (1998) <i>Desenvolvimento industrial e território (actas do seminário internacional)</i> . 326 p.	12,50
Henriques E B, Sarmento J. M, Lousada, M A (Eds.) (2010) <i>Water and Tourism Resources Management, Planning and Sustainability</i> . 269 p.	20,00
Medeiros E J R (2009) <i>O Processo de Cooperação Transfronteiriça na EU. Os casos de estudo do INTERREG-A nas regiões de fronteira: Portugal-Espanha e Suécia-Noruega</i> . 144 p.....	14,00
Medeiros I M (2011) <i>Dinâmicas socioeconómicas e governanças no litoral norte de Moçambique (Província de Cabo Delgado)</i> . 163 p.	12,00
Moreira, L M (2011) <i>O Alto Minho na Obra do Engenheiro Militar Custódio José Gomes de Villasboas</i> . 349 p.	10,00
Oliveira F R de (coord) (2012) <i>Leitores de mapas: dois séculos de história da cartografia em Portugal</i> . 191 p.	5,00
Oliveira F R, Mendoza Vargas H (2010) <i>Mapas de metade do mundo. A cartografia e a construção territorial dos espaços americanos: séculos XVI a XIX</i> . 643 p.	20,00

Oliveira F R, Esteves M H (2012) <i>IV Simpósio Ibero-Americano de História da Cartografia</i> . Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa, 11 - 14 de Setembro de 2012 – Relatório. 94 p.	8,00
Oliveira, F R (2017) <i>Percepções europeias da China. Ideias e imagens na origem da moderna sinologia</i> . 179 p.	7,00
Pires I M (ed.) (2008) <i>A integração dos Mercados Ibéricos: um processo dependente e territorialmente diferenciado?</i> 201 p.	18,00
Simões J M, Ferreira C (Eds) (2009) <i>Turismos de nicho: motivações, produtos, territórios</i> . 411 p.	20,00
Simões J M (concepção), Costa E M da, Henriques E B, Queirós M, Lousada M A, Neves M (colaboração) (2007) <i>Portugal: Olhares da Geografia</i> . 211 p.	50,00
Vários (2007) <i>Geophilia: o sentir e os sentidos da Geografia Homenagem a Jorge Gaspar</i> . 717 p.	25,00

PUBLICAÇÕES DOS GRUPOS DE INVESTIGAÇÃO (*)

Abreu D de (2011) (1ª reimpressão) <i>Análise de Dados II. Programa</i> . E.P-R.U., 69: 114 p. + 288 p (Anexos)	22,50
Abreu D de (2006) <i>Análise de Dados II. Programa</i> . E.P.R.U., 69: 150 p.	Esgotado
Abreu D de (1993) <i>Programa de Análise Regional e Urbana</i> . E.P.R.U. ¹ , 40: 111 p.	Esgotado
Alberto A (2001) <i>O contributo da educação geográfica na educação ambiental</i> . <i>A Geografia no Ensino Secundário</i> . E.G.H.R. ² , 43: 177 p. + anexos	18,50
Alcoforado, M J (2010) <i>Climatologia Urbana para o Ensino</i> . CliMA, 3: 179 p.	Esgotado
Alcoforado M J (1993) <i>Programa de Climatologia</i> . A.I.G-E. ³ , 16: 99 p.	Esgotado
Alcoforado M J, Alegria M F, Pereira A R, Sirgado C (2009) <i>Domínios Bioclimáticos de Portugal. Definidos por comparação dos índices de Gausson e de Emberger</i> . CliMA, 1: 57 p. e mapas (reedição).....	8,00
Alcoforado M J, Andrade H, Lopes A, Oliveira S (Eds) Frago M, Lombardo M, Matzarakis A (2008) <i>Estudos sobre cidades e alterações climáticas</i> . A.I.G-E., 8: 108 p.	12,00
Alcoforado M J, Dias M H (2002) <i>Imagens climáticas da Região de Lisboa</i> . A.I.G-E. (CD-ROM).	5,00
Alcoforado M J, et al. (eds) (2004) <i>Urban climate studies in Lisbon</i> . A.I.G-E., 1: 72 p.	10,00
Alcoforado M J, Lopes A, Andrade H, Vasconcelos J (2005) <i>Orientações climáticas para o Ordenamento em Lisboa</i> . Área de Investigação de Geo-Ecologia, 4: 81 p.	Esgotado
Alegria J M (2004) <i>As migrações pendulares de trabalho geradas por Évora</i> . E.P.R.U., 58: 213 p.	18,00
Almeida D (2011) <i>Planeamento e gestão de frentes de água. A frente ribeirinha norte de Almada</i> . TERRiTUR, 3: 112 p.	10,00
Alves T, Carvalho F T (org. e ed.) (2012) <i>Portugal. Vinte anos de integração na Europa. Mudanças e Perspectivas</i> . MOPT, 102 p.	10,00
Alves T (2010) <i>Geografia da Noite: Conhecer, Compreender, e Repensar os Territórios</i> . TERRiTUR: 176 p.	14,00

* Algumas das publicações esgotadas estão disponíveis online.

¹ E.P.R.U – Estudos para o Planeamento Regional e Urbano.

² E.G.H.R. – Estudos de Geografia Humana e Regional.

³ A.I.G-E – Área de Investigação de Geo-Ecologia.

Alves T (2005) <i>Serviços e desenvolvimento que oportunidades para as áreas rurais</i> . E.P.R.U., 62: 118 p.	15,00
Alves T (2005) <i>Geografia dos serviços</i> . E.P.R.U., 65: 176 p.	12,00
Andrade H, Vieira R (2005) <i>O estudo climático de um Espaço Verde de Lisboa: o Jardim da Gulbenkian</i> . A.I.G-E., 5: 45 p.	12,00
André I (2005) <i>Metodologias de investigação em geografia humana</i> . E.G.H.R.: 90 p.	12,50
Arrabaça P (2003) <i>Formas urbanas na cidade construída. Agualva-Cacém, 1953-2001</i> . E.P.R.U., 57: 286 p.	20,00
Aurindo M J (2006) <i>Portugal em Cartaz – representações do destino turístico</i> . E.G.H.R., 48: 208 p.	15,00
Avelino J L (1998) <i>O protagonismo territorial das cidades intermédias. O sistema urbano local de Santarém/Almeirim/Cartaxo</i> . E.P.R.U., 48: 315 p.	20,00
Barata H D (1996) <i>O Porto de Lisboa. O porto, a economia regional e o território</i> . E.P.R.U., 44: 188 p.	10,00
Barata Salgueiro T (1993) <i>Programa de geografia urbana</i> . E.G.H.R., D6: 126 p.	Esgotado
Barata Salgueiro T (1998) <i>Globalização e reestruturação urbana</i> . E.G.H.R., D7: 118 p.	Esgotado
Barata Salgueiro T (2002) <i>Lisboa e os desafios da nova economia</i> . E.G.H.R., 44: 132 p.	18,00
Cavaco C (2004) <i>Repensar Portugal na Europa. Perspectivas de um país periférico</i> . E.P.R.U., 59: 135 p.	15,00
Cavaco C (1999) <i>Desenvolvimento rural desafio e utopia</i> . E.P.R.U., 50, 455 p.	20,00
Cavaco C (coord.) (2002) <i>Repensar Portugal na Europa, perspectivas de um país periférico</i> . E.P.R.U., 55: 393 p.	20,00
Cavaco C (coord.) (1995) <i>As regiões de fronteira. Inovação e desenvolvimento na perspectiva do mercado único europeu</i> . E.P.R.U., 43: 408 p.	Esgotado
Cavaco C, Ramos A, Gomes H (1999) <i>O tapete no desenvolvimento local de Arraiolos</i> . E.P.R.U., 47: 56 p.	4,00
Cavaco C, Fonseca M. L. (2001) <i>Território e turismo no Brasil</i> . E.P.R.U., 53: 225 p.	18,00
Claudino S (1995) <i>Ensino superior português, diplomados e desenvolvimento regional</i> . E.G.H.R., B9: 220 p.	11,00
Correia S (2013) <i>Análise de padrões temporais e espaciais de descargas eléctricas atmosféricas em Portugal Continental</i> . Clima, 5: 124 p.	15,00
Dias M H (2007) <i>Cartografia temática: programa</i> . A.I.G-E., 6: 146 p.	Esgotado
Dias M H (coord.) (2003) <i>Contributos para a história da cartografia militar portuguesa</i> . CEG-IgeoE (CD-ROM)	20,00
Dias M H (1993) <i>Expressão gráfica</i> . (2ª Edição), 11: 71 p.	Esgotado
Ferreira A B, Ramón J, Román V, Zêzere J L, Rodrigues M L (1999) <i>A glaciação Plistocénica da Serra do Gerês</i> . A.G.F.A. ⁴ , 37: 151 p.	Esgotado
Ferreira D de B (2005) <i>Geografia física dos oceanos</i> . A.G.F.A.: 240 p.	20,00
Ferreira D de B (1993) <i>Agroclimatologia</i> . A.G.F.A., 34: 119 p.	5,00
Fonseca M L (1993) <i>Programa de geografia económica</i> . E.P.R.U., 39: 106 p.	5,00
Fonseca M L (coord.) (1995) <i>Lisboa: abordagens geográficas</i> . E.P.R.U., 42: 136 p.	9,00
Fonseca M L (2005) <i>Migrações e território, programa</i> . E.P.R.U.: 202 p.	Esgotado

⁴ A.G.F.A – Área de Geografia Física e Ambiente.

Fonseca M L, Malheiros J (2005) <i>Social integration & mobility: education, housing & health</i> . E.P.R.U., 67: 154 p.	15,00
Fonseca M L, Malheiros J, Esteves A, Caldeira M J (2002) <i>Immigrants in Lisbon – routes of integration</i> . E.P.R.U., 56: 111 p.	Esgotado
Fragoso M (2004) <i>O contexto atmosférico dos episódios de precipitação intensa no Sul de Portugal</i> . A.G.F.A., 39, 148 p.	20,00
Gaspar J, Kulhe E, Schätzl L (1998) <i>Effects of the European Integration Process on the Spatial Economic Development in Portugal</i> . E.P.R.U., 46: 159 p.	7,50
Gaspar J, Pires I, Henriques E B (2000) <i>Towards a rural-urban partnership in Europe. Some findings from SPESP study</i> . E.P.R.U., 51: 165 p.	12,50
Leal M (2008) <i>As cheias rápidas em bacias hidrográficas da AML Norte: factores condicionantes e desencadeantes</i> . SLIF, 8: 136 p.	15,00
Lopes A (2005) <i>Modificações no clima de Lisboa como consequência do crescimento urbano. Vento, ilha de calor de superfície e balanço energético</i> . A.I.G-E, 3: (CD).	5,00
Malheiros J M (2009) <i>Ambiente social urbano – programa da unidade curricular</i> . NETURB: 103 p.	14,00
Marques R J (2000) <i>Desenvolvimento local em espaço rural e novas competências</i> . E.G.H.R., 42, 193 p.	15,00
Medeiros C A (1999) <i>A Ilha de S. Jorge (Açores)</i> . E.G.H.R., C17: 67 p.	5,00
Mora C (2006) <i>Climas locais da Serra da Estrela. Características regionais e particularidades locais dos planaltos e do alto vale do Zêzere</i> . A.I.G-E, 7: (CD-ROM)	5,00
Moreira F J (1994) <i>O Turismo em Espaço Rural</i> . E.G.H.R., B8: 225 p.	Esgotado
Morgado P, Rocha J (2008) <i>Modelação geográfica de indicadores de desenvolvimento sustentável. Uma aplicação à área metropolitana de Lisboa</i> . E.P.R.U. 71: 137 p.	17,00
Neto C S (1993) <i>A flora e a vegetação dos meios palustres do Superdistrito Sadense</i> . A.I.G-E., 96 p.	7,50
Neto C S (2009) <i>Fitogeografia de Portugal</i> . CliMA, 2: 246 p.	20,00
Neto C S (2012) <i>Ambiente e Biodiversidade: Programa</i> . CliMA, 4: 159 p.	15,00
Neves M (2006) <i>Os sistemas litorais da Estremadura norte: classificação e caracterização geomorfológica</i> . DILIF, 4: 118 p.	12,50
Oliveira F R, Esteves M H (2012) <i>IV Simpósio Ibero-Americano de História da Cartografia – Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa, 11 - 14 de Setembro de 2012 – Relatório</i> . HEGEC: 94 p.	8,00
Oliveira P (2003) <i>Inundações na cidade de Lisboa. Guia de Hidrogeografia Urbana</i> . DILIF ⁵ , 181 p.	15,00
Paixão R (2012) <i>Avaliação da vulnerabilidade biofísica do sistema dunar de Peniche-Baleal</i> . SLIF, 9: 147 p.	15,00
Pereira A R (2008) <i>Sistemas litorais: dinâmicas e ordenamento</i> . DILIF, 5: 113 p.	15,00
Pereira A R, Regnaud H, Dias J A, Laranjeira M M (1994) <i>Contribuições para a geomorfologia e dinâmicas litorais em Portugal</i> . L.A.G.F ⁶ , 35: 91 p.	Esgotado
Pereira A R, Ramos C e colaboradores (2000) <i>Contrastes espaciais concelhios de algumas componentes ambientais em Portugal Continental</i> . DILIF, 1: 40 p.	Esgotado

⁵ DILIF – Linha de Investigação em Dinâmica Litoral e Fluvial.

⁶ L.A.G.F – Linha de Acção de Geografia Física.

Ramos C (2009) <i>Dinâmica fluvial e ordenamento do território. Programa de unidade curricular do 2.º ciclo</i> . SLIF, 8: 96 p.	15,00
Ramos C (2005) <i>Programa de hidrogeografia</i> . DILIF: 122 p. http://www.ceg.ul.pt/download/Publicacoes_Download/CRamos/Programa_Hidrogeografia.pdf	Online
Reis J, Torres A, Mendes L, Lopes P (2004) <i>Boas práticas na educação geográfica</i> . E.G.H.R., 46: 177 p.	18,00
Rocha J, Sousa P M (2007) <i>Integração de dados estatísticos na classificação de imagens de satélite</i> . E.P.R.U., 70: 158 p.	17,50
Rodrigues M L (2009) <i>Geodiversidade, Património Geomorfológico e Geoturismo</i> . TERRiTUR: 123 p.....	15,00
Sarmento J, Henriques E B (Eds) (2013) <i>Tourism in the global south: heritages identities and development</i> . TERRiTUR: 250 p.	20,00
Simões J (2009) <i>Geografia do Lazer e do Turismo. Programa</i> . E.P.R.U., 66: 171 p. (reedição)	12,00
Taborda J P, Alcoforado M J, Garcia J C (2004) <i>O clima do sul de Portugal no século XVIII</i> . A.I.G-E., 2: 211 p. http://clima.ul.pt/images/pdf/pub/b_mja_2004_climasulportugal.pdf	Online
Trindade, J (2010) <i>Monotorização e análise de indicadores da dinâmica de praias expostas</i> . SLIF, 7: 120 p.	15,00
Vale M (coord.) (2001) <i>Desinvestimento e impactos económicos, sociais e territoriais</i> . E.P.R.U., 54: 289 p.	20,00
Vale M (2005) <i>Teorias e políticas de desenvolvimento regional</i> . E.P.R.U., 63: 96 p.	15,00
Vários (1994) <i>Regional Conference of the International Geographical Union</i> . E.P.R.U., 41: 109 p.	6,00
Vários (2000) <i>28th International Congress of the International Geographical Union</i> . E.P.R.U., 52: 116 p.	7,50
Vários (2002) <i>Olhares sobre o território e a espacialidade</i> . E.G.H.R.: 152 p.	18,00
Vários (2005) <i>Cartografia Militar Portuguesa dos séculos XVIII e XIX</i> . 176 p.	Esgotado
Ventura J E (1996) <i>Aspectos da Distribuição Espacial das Chuvas no Sul de Portugal</i> . A.G.F.A., 36: 92 p.	Esgotado
Zêzere J L (2001) <i>Distribuição do Ritmo dos Movimentos de Vertente na Região a Norte de Lisboa</i> . A.G.F.A., 38: 167 p.	Esgotado
Zêzere J L (2005) <i>Dinâmica de Vertentes e Riscos Geomorfológicos, Programa</i> . A.G.F.A., 41: 128 p.	Esgotado

APONTAMENTOS DE GEOGRAFIA

Série Investigação

	€
Barata Salgueiro T, Cachinho H (2002) <i>Comércio, consumo e (re)produção do espaço urbano</i>	3,00
Barata Salgueiro T, Cachinho H (2006) <i>As Relações Cidade - Comércio. Dinâmicas de evolução e modelos interpretativos</i>	2,50
Benko G (2000) <i>Mundialização da economia e metropolização do Mundo</i>	2,00
Borges B, Duarte A, Paixão R, Pedro P, Ramos C (2007) <i>Cheias Rápidas em Áreas Urbanas e sua Percepção: o caso da Bacia da R.ª de Odivelas</i>	4,00
Esteves A, Caldeira M J (2000) <i>Reiventando culturas: contribuições da comunidade cabo-verdiana para a dinâmica cultural de Lisboa</i>	3,00
Fernandes A, Santos C, Neto L, Ricardo S, Pereira A R (2004) <i>Turismo Natureza no concelho de Marvão. Uma proposta condicionada em Agosto/Setembro de 2003</i>	2,50
Gaspar J (2000) <i>Perspectivas da Geografia para o século XXI</i>	3,00
Gaspar J (2001) <i>Developing cohesive cities: a perspective from the ground</i>	2,00
Gaspar J (2001) <i>The structuring role of urban systems in Peripheral European Regions</i>	3,00
Henriques E B (2000) <i>As indústrias culturais e o sector económico da cultura. Questões conceptuais e metodológicas</i>	1,50
Lopes A, Vieira H (2001) <i>Heat fluxes from Landsat images</i>	3,50
Lousada M A (2003) <i>The police and the issues of urband spaces, 1780-1830</i>	1,50
Medeiros C A (2000) <i>Ponta Delgada no contexto das cidades insulares portuguesas</i>	1,50
Pereira A R (2000) <i>Risco em ambiente litoral</i>	1,50
Pereira A R, Neves M (2000) <i>The interaction between marine and sub-aerial processes in the evolution of rocky coasts. The example of Castelejo - SW, Portugal</i>	1,50
Pereira A R, Laranjeira M M, Neves M (2000) <i>A resilience checklist to evaluate coastal dune vulnerability</i>	2,25
Pereira, A R; Zêzere, J L; Morgado, P (2006) <i>Recursos naturais em Portugal: da inventariação à avaliação das potencialidades do território</i>	3,50
Rodrigues M L (2008) <i>A cartografia geomorfológica: evolução, conceitos e metodologias (O mapa geomorfológico de pormenor e alguns aspectos de aplicação)</i>	2,50
Vale M (2000) <i>How successful is Lisbon and Tagus valley. Former peripheral european region?</i>	1,50
Vieira G T (2000) <i>Cálculo do efeito de sombra com o Sistema de Informação Geográfica ILWIS 2.1</i>	2,50
Zêzere J L (2000) <i>A classificação dos movimentos de vertente: tipologia, actividade e morfologia</i>	2,00
Zêzere J L, Pereira A R, Sousa P M (2006) <i>Perigos naturais e tecnológicos no território de Portugal Continental</i>	3,00

Série Ensino

Gaspar J, Henriques E B, Vale M (2000) <i>Lisboa: porta para o Sudoeste Europeu</i>	3,00
---	------

ERRATA

Finisterra, LII, 105, 2017

Página	Linha	Onde se lê	Leia-se
4	40	... arranque dos estudos de Geografia nos...	... arranque dos estudos de Geografia de Género nos...

FINISTERRA

REVISTA PORTUGUESA DE GEOGRAFIA

ASSISTENTES EDITORIAIS / *EDITORIAL ASSISTANTS*

Rute VIEIRA
Daniela FERREIRA

TRADUÇÃO E REVISÃO / *TRANSLATION AND REVISION*

Francês – Suzanne DAVEAU
Inglês – Jennifer McGARRIGLE; Sandra OLIVEIRA

CAPA / *COVER*

Pedro CALAPEZ

CONTACTOS / *CONTACTS*

Toda a correspondência deve ser dirigida a:
Letters should be addressed to:

FINISTERRA. REVISTA PORTUGUESA DE GEOGRAFIA
CENTRO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS
UNIVERSIDADE DE LISBOA
Edifício IGOT, Rua Branca Edmée Marques,
1600-276 Lisboa, Portugal

E-mail: rev.finisterra@campus.ul.pt
<http://www.ceg.ulisboa.pt/revistafinisterra>
<http://revistas.rcaap.pt/finisterra>
<http://www.ceg.ul.pt/finisterra>
Finisterra Tel: +351 210 442 926

VENDA / *SALE*

Número avulso / *Single issue*: 12 €

Assinatura anual (3 números + correio) / *Annual subscription (3 volumes + postal charge)*
PORTUGAL: 30 € EUROPA; 40 € OUTROS PAÍSES / *OTHER COUNTRIES*

Periodicidade – Quadrimestral
Tiragem – 300 exemplares

Pré-impressão e impressão/ *Pre-printing and printing*:

EUROPRESS - Indústria Gráfica
Rua João Saraiva, 10-A
1700-249 Lisboa

ÍNDICE

ARTIGOS		
José-María Serrano-Martínez Ramón García-Marín	La construcción de infraestructuras de transporte en España: compleja realidad territorial y devenir incierto	3-28
Renato Miguel do Carmo Sofia Santos Daniela Ferreira	'Unequal mobilities' in the Lisbon metropolitan area: daily travel choices and private car use	29-48
Dora Sampaio	Ageing 'here' or 'there'? Spatio-temporalities in older labour migrants' return aspirations from the Azores	49-64
João Safara Eduardo Brito-Henriques	O Hotel Santiago de Alfama como alegoria da política recente de regeneração urbana	65-84
Francisco Xosé A. Quintá Xosé Carlos Macía Arce	Reflexiones acerca de la delimitación y definición del medio rural. Diseño de un índice de ruralidad para Galicia	85-101
Rita Lopes Miguel Madeira Pedro Arsénio	Mapping of land units and land capability classification in Portugal: the case of the municipality of Lourinhã	103-127
Rita Alcântara	Governança como modelo de gestão dos territórios: um olhar sobre o Douro vinhateiro	129-148
COMENTÁRIO DE AUTOR		
Francisco Roque de Oliveira	Ilídio do Amaral (1926-2017): uma vasta obra dedicada à Geografia das regiões tropicais	149-158
SÍNTESE BIBLIOGRÁFICA		
Daniel Paiva	Teorias não-representacionais na Geografia I: conceitos para uma geografia do que acontece	159-168
ATUALIZAÇÃO BIBLIOGRÁFICA		
Vinicius Sodré Maluly	Apontamentos sobre "Cidades da Patrimonialização Global"	169-172