

## L'aire métropolitaine de Lisbonne à la croisée des chemins

Miguel Padeiro, Nuno Marques Da Costa

### Résumé

Résumé : Cet article jette un éclairage sur les mutations spatiales récentes de l'agglomération de Lisbonne. L'attention est portée sur la relative explosion urbaine qui s'est traduite par deux grandes catégories de formes urbaines, puis sur les tensions spatiales spécifiques au cas lisboète. Enfin est abordé le système de régulation urbaine, résultat du processus démocratique post-1974 et dont la marge de manoeuvre est limitée par une conjoncture défavorable à l'aménagement.

### Abstract

This paper sheds a light on recent spatial changes in the Metropolitan Area of Lisbon. We focus on the relative urban explosion that has induced two main categories of urban forms. Then, specific spatial tensions are highlighted. Finally, the urban regulation system is examined : it is the result of the post-1974 democratic process and its room for manoeuvre is limited by the current crisis context, which can be seen as a harmful determinant for urban and regional planning.

---

### Citer ce document / Cite this document :

Padeiro Miguel, Marques Da Costa Nuno. L'aire métropolitaine de Lisbonne à la croisée des chemins. In: Le Globe. Revue genevoise de géographie, tome 153, 2013. Portugal. pp. 7-22;

doi : <https://doi.org/10.3406/globe.2013.6496>

[https://www.persee.fr/doc/globe\\_0398-3412\\_2013\\_num\\_153\\_1\\_6496](https://www.persee.fr/doc/globe_0398-3412_2013_num_153_1_6496)

---

Fichier pdf généré le 17/12/2018

## L'AIRE METROPOLITAINE DE LISBONNE A LA CROISEE DES CHEMINS

*Miguel PADEIRO, Nuno MARQUES DA COSTA*

Centro de Estudos Geográficos  
Instituto de Geografia e Ordenamento do Território  
Universidade de Lisboa

**Résumé :** Cet article jette un éclairage sur les mutations spatiales récentes de l'agglomération de Lisbonne. L'attention est portée sur la relative explosion urbaine qui s'est traduite par deux grandes catégories de formes urbaines, puis sur les tensions spatiales spécifiques au cas lisboète. Enfin est abordé le système de régulation urbaine, résultat du processus démocratique post-1974 et dont la marge de manœuvre est limitée par une conjoncture défavorable à l'aménagement.

**Mots-clés :** Forme urbaine, Expansion urbaine, Planification territoriale, Lisbonne, Suburbanisation.

**Abstract :** This paper sheds a light on recent spatial changes in the Metropolitan Area of Lisbon. We focus on the relative urban explosion that has induced two main categories of urban forms. Then, specific spatial tensions are highlighted. Finally, the urban regulation system is examined : it is the result of the post-1974 democratic process and its room for manoeuvre is limited by the current crisis context, which can be seen as a harmful determinant for urban and regional planning.

**Keywords :** Urban form, Urban sprawl, Spatial planning policy, Lisbon, Suburbanization.

### **Introduction**

Située à la fois en position périphérique à l'échelle européenne et au sommet d'une hiérarchie urbaine macrocéphale et d'un Etat centralisé, l'Aire Métropolitaine de Lisbonne (AML) est la région urbaine la plus dynamique du Portugal. Marquée par le caractère récent de l'aménagement du territoire et précocement confrontée à une croissance démographique mal préparée, l'agglomération est le réceptacle principal d'un processus multiséculaire de littoralisation du peuplement, un fait qui s'accroît avec la métropolisation et qui entraîne de multiples défis liés à la régulation urbaine. Nous abordons dans un premier temps la croissance urbaine

récente de l'agglomération, puis soulignons les spécificités des tensions spatiales existantes. Nous insistons, enfin, sur les contraintes organisationnelles de l'aménagement de l'espace urbain, dont les fondements sont à la fois liés à la poursuite d'une nouvelle efficacité stratégique et d'objectifs tracés hors du contexte national dans une conjoncture qu'il est difficile d'ignorer.

### **Les formes urbaines d'une croissance récente**

L'urbanisation constitue au Portugal un phénomène plus récent que dans le reste des pays d'Europe occidentale : le taux d'urbanisation est ainsi passé de 26,4% en 1970 à 59% en 2005<sup>1</sup>. C'est pourtant à partir des années 1950 que l'agglomération de Lisbonne, alors la seule du pays à présenter un solde migratoire positif, a connu un rythme de croissance démographique particulièrement soutenu : elle est passée de 1,3 à 2,5 millions d'habitants en trente ans (1950-1981), puis à 2,8 millions d'habitants en 2011 (Fig. 1). Particulièrement marquante sur la rive Nord du Tage, cette évolution est le résultat d'importantes vagues d'immigration, provenant dans un premier temps de l'exode rural des années 1950-1960 puis, après la Révolution des Oeillets (1974), du retour de près d'un million de Portugais installés dans les ex-colonies, notamment en Angola, au Cap-Vert et au Mozambique. Au cours des trois dernières décennies, l'arrivée massive de ressortissants de ces mêmes ex-colonies, du Brésil et plus récemment d'Europe de l'Est, est venue compléter cet accroissement de la population.

Une telle croissance démographique a produit dans l'AML au moins deux types de formes urbaines. L'émergence de "quartiers clandestins" en périphérie, sur des terrains à vocation paysagère et/ou agricole, s'est d'abord effectuée sous le regard permissif d'autorités publiques mal préparées à un tel accroissement démographique (Silva, 2007). Ces quartiers se sont formés à travers la construction individuelle et spontanée jusqu'à la fin des années 1960, puis sous la forme de lotissements illégaux à partir des années 1970 (Antunes, 2011 ; Costa, 2008). Représentant plus de 9'000 hectares (3% du territoire de l'AML) et comptant environ 200'000 habitants, ils ont conduit à l'adoption de plusieurs textes législatifs visant à leur légalisation *a posteriori* et à leur reconversion. La

(re)qualification de ces espaces très divers, dispersés et touchant toutes les communes de l'AML, pose encore de nos jours un défi majeur aux pouvoirs publics, d'autant plus important que dans certaines communes de la rive Sud du Tage (Péninsule de Setúbal), le nombre de logements précaires a plus que doublé entre 1991 et 2001 (Partidário, 2010). Ces espaces présentent généralement une faible urbanité (Marques da Costa et al., 2009), sont déficitaires en équipements publics, infrastructures de base, hiérarchisation des voies, espaces verts, et figurent parmi les principales causes de la déstructuration urbaine et fonctionnelle habituellement identifiées au sein de l'AML (Marques da Costa et al., 2009). Plus récemment, un urbanisme d'enclaves a étendu et accentué le caractère fragmenté des tissus urbains en s'appuyant sur le réseau viaire et les autoroutes. L'essentiel de cette urbanisation récente se présente sous la forme de "polygones de lotissements", légaux désormais et répondant à une demande institutionnelle qui s'exprime à travers la propension des municipalités à établir de larges périmètres urbanisables. Elle s'inscrit dans la lignée de l'urbanisme moderne et fonctionnaliste, et a accentué ainsi la spatialité réticulaire (Portas et al., 2011) de la tache urbaine, contribuant largement au développement de cette dernière sous la forme du *leapfrog development* ou d'une "dispersion concentrée" (Soares, 2002). Si la fragmentation de l'espace urbain constitue un fait relativement commun à l'ensemble des villes européennes, elle prend dans la région de Lisbonne une dimension jugée particulièrement préoccupante. Le décalage entre l'aire artificialisée et la croissance démographique est marqué : alors que la population de l'AML augmentait de 0,4% par an entre 1992 et 2000, l'aire artificialisée croissait à un rythme annuel de 2,1 % (Caetano et al., 2005). Elle représente au total environ 20% de la surface de l'AML (Caetano et al., 2005), mais surtout présente de hauts indices de porosité et de fragmentation (Rodrigues, 2009 ; Rodrigues et al., 2008). Une telle fragmentation se traduit par la multiplication, au sein de la région urbaine dans son ensemble, dans la ville-centre comme en périphérie, de vides urbains, terrains vagues, cultivés ou en pâturages jouxtant lotissements pavillonnaires, immeubles ou centres commerciaux (Cavaco, 2007 ; dos Santos, 2011).

Parallèlement, la ville-centre de Lisbonne perdait 110'000 habitants entre 1991 et 2001, puis encore 16'000 entre 2001 et 2011, alors que le reste de l'AML en gagnait 224'000 (+ 160'000 dans la dernière décennie). Si la déprise du centre constitue, comme pour d'autres métropoles européennes, un fait en partie contesté par l'existence d'un processus de gentrification dans certains quartiers centraux (Xerez, 2008 ; Estevens, 2007) et par le maintien d'une forte centralité économique autour du quartier de Saldanha (Barata Salgueiro, 2006), il n'en demeure pas moins que le centre-ville présente des taux élevés de logements vacants, pouvant atteindre 14% dans la ville-centre et jusqu'à 46% dans le centre historique (quartier de la Baixa) (EPUL, 2007), avec un très important vieillissement du parc de logements et un marché locatif très peu étendu, mais également un important vieillissement de sa population et une réduction de la natalité (Oliveira, Pinho, 2010). Avec la constitution de quartiers périphériques, la commune la plus densément peuplée de l'AML (et du pays) n'est pas la ville-centre, chose rare, mais sa voisine Amadora (Baptista, Silva Nunes, 2004 ; Silva Nunes, 2011).

Le double enjeu de régulation urbaine qui se pose, dans l'agglomération de Lisbonne, de réurbanisation (traitement des espaces intersticiels) et de réutilisation des tissus anciens, relève, sinon d'un objectif de maîtrise de l'expansion urbaine également en vogue dans la grande majorité des villes européennes, du moins d'un désir de limiter la tendance à la fragmentation des espaces urbains. La tendance démographique actuelle annonce un total de 2,94 millions d'habitants à l'horizon 2020 (Malheiros, 2010) : elle nécessite un regard sur les spécificités des tensions et dysfonctionnements qui aiguissent les termes d'une situation que les plans maîtrisent difficilement.

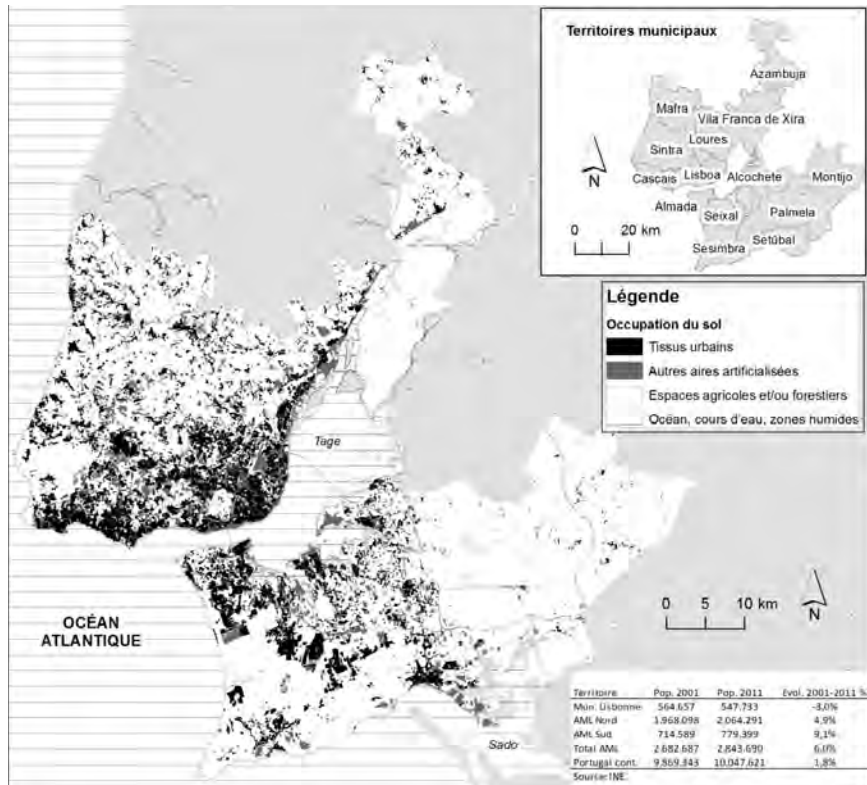


Fig. 1 : Occupation du sol dans l'AML. Sont mentionnées toutes les municipalités (concelhos) de l'AML.

Source : Carte d'Occupation du Sol (COS), 2007.

### La singularité des tensions spatiales

Cette expansion spatiale et démographique se confronte en effet à des tensions qui sont spécifiques à l'agglomération de Lisbonne et qui reflètent une triple dimension culturelle, géographique et économique à l'origine d'enjeux très particuliers à la métropole portugaise. Trois d'entre elles singularisent et exacerbent le cas lisboète par rapport à d'autres métropoles européennes.

En premier lieu, le régime d'occupation en propriété est largement prédominant. L'AML présente un taux d'occupants-proprétaires de 76,3% des résidences (Marques da Costa, 2007), ce qui situe l'agglomération bien au-dessus de métropoles de taille comparable en Europe. Le Portugal, avec 75,1% de logements en propriété, possède le 3<sup>e</sup> taux le plus élevé de l'UE-15 (CECODHAS, 2007) : la forte croissance démographique de l'agglomération jusqu'aux années 1970, conjuguée à l'absence de toute politique d'aide à l'accession, avait dans un premier temps favorisé le marché locatif mais également l'initiative privée et la construction clandestine (Cardoso, 1991 ; Guerra, 2011). Les hauts niveaux d'inflation des années post-révolutionnaires, couplés à des politiques de gel des loyers, eurent ensuite pour effet de faire quasiment disparaître le marché locatif, alors que la demande de logements diminuait considérablement sous l'effet de taux d'intérêts élevés (Rodrigues, 2001). Face à l'augmentation des constructions clandestines, la politique d'encouragement à l'acquisition puis, à la fin des années 1990, la chute des taux d'intérêt contribuèrent à une explosion de la demande et de l'occupation en régime de propriété. Dans ce contexte où l'initiative relève le plus souvent de la responsabilité individuelle (Rio Fernandes, 2007), l'offre publique de logements sociaux apparaît pratiquement inexistante (Guerra, 2011) : on comptait en 2011 environ 52'000 logements sociaux, soit 18,4 logements sociaux pour 1'000 habitants. La quasi inexistence d'une politique de logements sociaux constitue un sérieux obstacle aux fonctions redistributives des politiques territoriales, en ne produisant pas d'effet de levier pour la localisation des tissus urbains.

Deuxième source de tensions, le poids de l'automobile et de la "rue-route" (Domingues, 2009) contribue à poser à l'urbanisme un défi particulièrement difficile face à une offre alternative de transports en situation relativement précaire et peu dense. Quasiment absentes du paysage jusqu'à la fin des années 1980, les autoroutes ont depuis lors connu une expansion telle que le Portugal se situe désormais en 4<sup>e</sup> position de l'OCDE en longueur d'autoroutes par habitant (données OCDE), et deuxième de l'Union Européenne après le Luxembourg. L'AML possède ainsi la plus grande densité autoroutière d'Europe au niveau NUTS II, avec plus de 220 km de voies pour 1'000 km<sup>2</sup> (données OCDE). Plus que

les grands axes de transports collectifs lourds, le surdimensionnement de l'appareillage autoroutier et l'apparition permanente de nouveaux noeuds préfigurent les nouveaux lotissements urbains (Portas et al., 2011), ce dont la récente ouverture de l'A21 (en 2005) vers Mafra et la cité balnéaire d'Ericeira, au Nord-Ouest, est une illustration, avec des taux de croissance annuelle de la population de l'ordre de 4 (à Malveira et Mafra) à 5,7% (à Venda do Pinheiro) sur la période 2001-2011. De cette association entre rigidité territoriale en matière de mobilité résidentielle, évoquée plus haut, et de l'éloignement des résidents, il résulte une surconsommation de la mobilité, en particulier du transport individuel, mesurée en termes de distances parcourues et, au plan urbanistique, par l'omniprésence en ville de coupures urbaines et d'une large voirie quasiment autoroutière.

Enfin, la multiplicité des sites protégés dans une région urbaine à fort potentiel écologique se heurte à une pression qui n'est pas seulement urbaine, mais également touristique. Les plans de protection ont fait l'objet d'une grande attention au cours des deux dernières décennies (Fig. 2) : Plans d'Aménagement du Littoral (Plano de Ordenamento da Orla Costeira - POOC), Réserves Naturelles de l'Estuaire du Sado et de l'Estuaire du Tage, Parcs Naturels de la Serra da Arrábida et de Sintra-Cascais, Parc Marin de l'Arrábida, Paysage Protégé de la Falaise Fossile de Costa da Caparica, ainsi que plusieurs Zones de Protection Spéciale (ZPE) englobant les deux estuaires, le Cap Espichel et une partie des réserves et parcs naturels (Beja, Rosa, 2010). Par ailleurs, le régime général des Réserves Agricole et Ecologique Nationales (RAN et REN) couvre environ 75% du territoire de l'AML et s'impose aux Plans Directeurs Municipaux (PDM) en tant que servitude d'utilité publique. Cet ensemble d'aires protégées fait face, néanmoins, au développement du tourisme résidentiel et de la spéculation immobilière qui lui est associée, notamment sur la rive Sud du Tage (Almada, Sesimbra, Setúbal), à l'attraction des villes balnéaires (Costa da Caparica, ligne de Cascais) et à la construction de complexes hôteliers (Tróia). Almada, au Sud, présente le deuxième plus fort taux d'utilisation saisonnière des logements après Lisbonne, mais Sintra, Cascais et Mafra connaissent également une forte augmentation au cours des dernières années (Ferreira, 2009). Dans le cas des Mouchões, îles alluvionnaires situées en

amont de l'estuaire du Tage (municipalité de Vila Franca de Xira), elles relèvent de propriétaires privés et sont actuellement protégées par la Réserve Naturelle de l'Estuaire du Tage: elles font néanmoins régulièrement l'objet de projets touristiques de grande envergure.

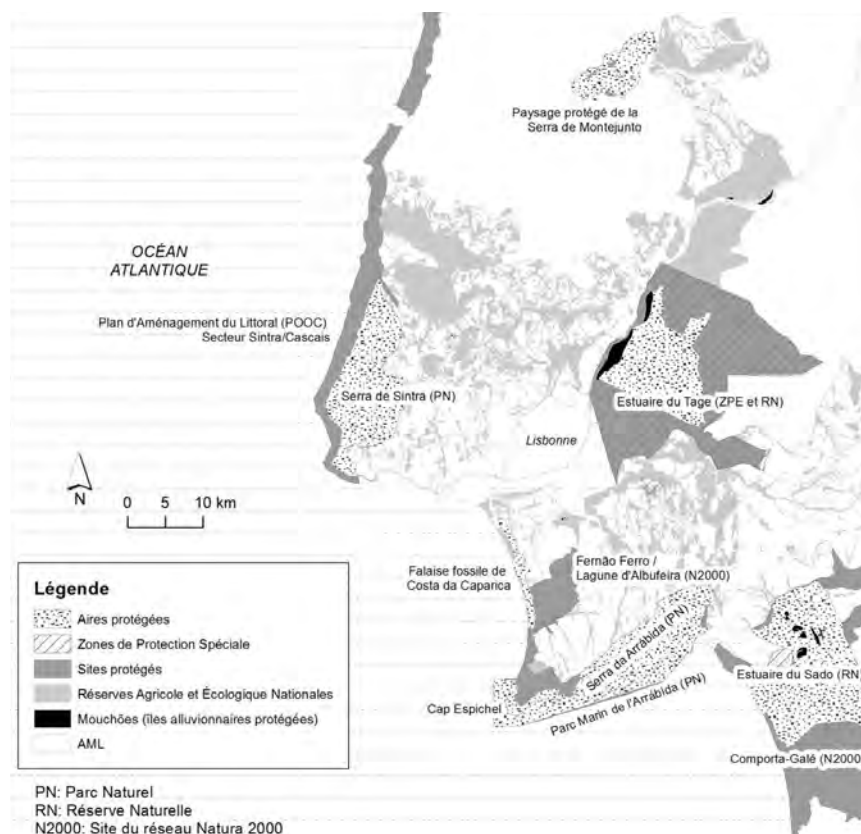


Fig. 2 : Aires protégées de l'AML.

Source : Institut de Conservation de la Nature (ICN).

Le télescopage entre vellétés de l'expansion urbaine, en partie liée à l'économie résidentielle, et impératifs agri-environnementaux accentue les conflits d'usage et d'occupation du sol et entraîne régulièrement des

modifications *ad hoc* des PDM effectuées en faveur de projets considérés favorables au développement.

Le poids de la responsabilité privée dans la construction et dans la mobilité quotidienne, la pression exercée par le développement de l'économie résidentielle et par la poussée des résidences secondaires en contexte périurbain dans une région au climat agréable, sont autant de freins à une régulation efficace de l'expansion urbaine et à une résolution des questions liées à la requalification de quartiers dégradés et à la dépendance de la ville vis-à-vis de l'automobile. Ces éléments posent la question du fonctionnement de la régulation urbaine.

### **Marges de manœuvre de la régulation urbaine dans une démocratie immature**

La transition démocratique, à la suite de la Révolution de 1974, est achevée. Pour autant, d'une manière générale la tradition législative et réglementaire de l'aménagement est considérée comme immature (Nunes Silva, 1993 ; Abreu, 2007). La planification urbaine est d'ailleurs chose récente dans l'histoire institutionnelle portugaise (Alden, Pires, 1996), née du processus de démocratisation post-1974 : certes, le Plan Directeur de la Région de Lisbonne (PDRL), en 1964, a initié un ensemble de réalisations, mais ce n'est qu'au cours des années 1990 que sont établis localement les Plans Directeurs Municipaux (PDM) de première génération. Le Plan Régional d'Aménagement du Territoire pour l'AML, premier successeur du PDRL à l'échelle régionale, date de 2002. Au cours de cette période, la planification a alors affronté plusieurs obstacles liés au manque d'expérience de l'administration (Catita, 2009) et des consultants privés chargés de l'élaboration des plans (Alves et al., 1993). Les déficiences législatives se traduisent également par la non-application de certaines mesures. C'est ainsi que l'absence de décret d'application empêcha la concrétisation de la taxe municipale de transports, équivalente du Versement Transport et instituée par une loi approuvée en 1983, ou que le Plan Régional d'Aménagement du Territoire de l'AML (PROT-AML) de 1992 ne fut jamais appliqué (Soares, 2003). Par ailleurs, les documents d'orientation ou d'urbanisme adoptent le plus souvent une dimension essentiellement intentionnelle et

discursive, avec une très faible capacité d'exécution et d'évaluation (Catita, 2009). Enfin, les plans régionaux sont peu contraignants. La faible culture territoriale - et de planification du territoire - a été maintes fois soulignée (Ferrão, 2010 ; Abreu, 2007 ; Gaspar, 2007). Elle se traduit par un relatif effacement de l'urbanisme face au geste architectural d'une part, face au projet d'ingénierie de l'autre (Alves et al., 1993), ce qui aboutit à des projets au discours métropolitain mais à l'ambition réelle plutôt locale, ainsi qu'à une posture moins ancrée dans une stratégie de planification que dans des réponses rationnelles à des problèmes concrets et ponctuels.

C'est donc également en matière d'objectifs que l'aménagement du territoire de l'AML présente des limites. D'une part, la discipline souffre à la fois de l'application du principe de subsidiarité et de multiples localismes - un fait qui n'est pas spécifique au Portugal (Ascher, 1995 ; Béhar, 2007) - et du poids de la promotion privée dans les modes de production de la ville. Dans le premier cas, l'absence d'un système de péréquation financière à l'échelle métropolitaine et la primauté des taxes foncières assises sur la population résidente favorise une tendance expansive des PDM (Almeida et al., 2013), à travers une offre croissante de terrains classés comme urbanisables (Ribeiro, 2009), qui s'accroît avec le temps malgré l'injonction de plus en plus pressante à la maîtrise de l'expansion de la tache urbaine (Arq Pais, 2004 ; Carranca, Castro, 2011). Par exemple, le périmètre urbanisable de Vila Franca de Xira (Nord-Est de Lisbonne) a augmenté de 18% d'un PDM à l'autre (1993 et 2009) (Carranca, Castro, 2011). Dans le second, en partie du fait du développement de l'idéologie néolibérale (Barata Salgueiro, 1999), les pouvoirs publics adoptent de plus en plus les modalités du partenariat public-privé et transfèrent aux acteurs privés la conduite de projets urbanistiques dont la dimension lucrative marginalise l'impératif social (Alves, 2012) et la logique de l'intérêt collectif (Galvão, 2008), comme en témoigne le Parc des Nations, site de l'Exposition Universelle de 1998, établi comme une nouvelle polarité de prestige et comme nouvelle centralité économique.

C'est en ce sens que le poids des décisions liées à la conjoncture économique et financière prend une ampleur justifiant la critique récente au modèle néolibéral de l'aménagement. S'il est vrai que l'aménagement du territoire tend à disparaître des priorités lorsque le contexte est à la contraction des dépenses publiques (Caspersen et al., 2006), le bilan de la période la plus récente reste toutefois à réaliser. Le désengagement de l'Etat, la place croissante donnée à la maîtrise d'ouvrage privée dans les opérations d'urbanisme, la disparition de financements publics pour plusieurs projets considérés structurants (ligne à grande vitesse, nouvel aéroport, par exemple), les restrictions financières touchant les transports publics et qui s'accompagnent d'importantes réductions de performances (baisse de fréquences, limitation des rames, réduction de la vitesse commerciale), concourent en effet à abaisser la capacité du système de transports à lier fonctionnellement les territoires urbains de l'AML. Au même moment, alors que les PDM se maintiennent en tant que seuls véritables documents d'urbanisme imposables aux tiers et que leur révision s'étale sur plusieurs années à un rythme si lent qu'ils courent le risque de la délégitimation, les orientations stratégiques font fi de l'austérité et sont établies comme si de rien n'était, sur le même mode que les orientations de toutes les métropoles européennes (soutenabilité, compétitivité, cohésion sociale). La capacité de contrôle des temporalités, la résistance vis-à-vis des conjonctures (Pereira, 2009), sont pourtant deux modalités indispensables d'un processus de planification réussi.

### **Conclusion**

Dans un pays où se maintient une inégalité sociale parmi les plus élevées de l'Union Européenne (4<sup>e</sup> coefficient de Gini sur les revenus - Atkinson, Marlier, 2010), il est difficile d'ignorer le rôle assigné à la programmation des investissements, récemment jugée excessive par le discours politique dominant. Derrière les tensions spatiales mentionnées dans cet article se multiplient celles liées à la dégradation de quartiers centraux et suburbains ; au-delà des équilibres urbains souhaités par les autorités publiques se situent ceux de l'accès de populations paupérisées aux services, aux emplois et aux aménités urbaines, et dont la brutalité de la crise a accentué l'insolvabilité. Certes, et cela est généralement

oublié dans les analyses publiques, un nombre non négligeable de ressources et de solidarités locales procèdent des liens familiaux, d'une manière tellement marquée au Portugal qu'elles y forment, plus qu'ailleurs, un système dit de société-providence (Sousa Santos, 2012). Pour autant, elles ne suffisent pas. L'agenda urbanistique demeure conditionné par les limitations imposées par la crise financière et ne saurait à lui seul répondre aux défis qui attendent la région urbaine pour les vingt années à venir : cohésion sociale interne et convergence économique européenne ne se satisferont guère de plans ignorant les spécificités de Lisbonne.

### **Bibliographie**

- ABREU, A. D. O. C. D. 2007. "Paisagem e ordenamento do território". *Inforgeo*, 20-21, pp. 73-77.
- ALDEN, J. & PIRES, A. D. R. 1996. "Lisbon : Strategic planning for a capital city". *Cities*, 13, pp. 25-36.
- ALMEIDA, J., CONDESSA, B., PINTO, P. & FERREIRA, J. A. 2013. "Municipal Urbanization Tax and land-use management : The case of Tomar, Portugal". *Land Use Policy*, 31, pp. 336-346.
- ALVES, F. B., SACADURA, F. C. & VAZ, L. C. 1993. *Planos e planeadores : PDM e Administração Municipal*. Lisbon, 5 July 1993 : Portuguese Society of Urbanists.
- ALVES, T. 2012. "Requalificar cidades : do betão aos conteúdos. Tomando sempre novas qualidades". In : JACINTO, R. (ed.) *A cidade e os novos desafios urbanos*. Guarda, Lisboa : Centro de Estudos Ibéricos, Ancora Editora.
- ANTUNES, J. J. 2011. *Projecto de requalificação urbana dos bairros de génese ilegal das Galinheiras e dos Fetais*. Mestrado, Universidade Técnica de Lisboa.
- ARQ PAIS 2004. *IP7 - Eixo viário Norte-Sul. Viaduto do eixo viário Norte/Sul sobre a Av. Padre Cruz. Estudo de impacte ambiental - Resumo não técnico*, Lisboa, MOPHT, IEP.
- ASCHER, F. 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, O. Jacob.
- ATKINSON, A. B. & MARLIER, E. (eds.) 2010. *Income and living conditions in Europe*, Bruxelles : European Commission.

- BAPTISTA, L. V. & SILVA NUNES, J. P. 2004. "Contexto metropolitano e (re)classificação urbana : apontamentos sobre a cidade de Lisboa e um bairro residencial na sua periferia". *Ciudades*, pp. 87-100.
- BARATA SALGUEIRO, T. 1999. "Cidade pósmoderna. Espaço fragmentado". *Inforgeo*, 12-13, pp. 225-236.
- BARATA SALGUEIRO, T. 2006. "Oportunidades e transformação na cidade centro". *Finisterra*, XLI, pp. 9-32.
- BEHAR, D. 2007. "Un objet local mal identifié : l'action territoriale en réseau". *Pouvoirs Locaux*, 73, pp. 15-20.
- BEJA, P. & ROSA, S. 2010. *Diagnóstico sectorial : Conservação da natureza e biodiversidade*, Lisboa, CCDR-LVT.
- CAETANO, M., CARRÃO, H. & PAINHO, M. 2005. *Alterações da ocupação do solo em Portugal Continental : 1985-2000*, Amadora, Instituto do Ambiente.
- CARDOSO, A. 1991. *O planeamento municipal e a habitação*, Porto, Escher.
- CARRANCA, M. A. & CASTRO, N. 2011. *Dinâmica dos perímetros urbanos nos PDM revistos após a publicação do PNPOT - Fase 1 : Análise*, Lisboa, DGOTDU.
- CASPERSEN, O. H., KONIJNENDIJK, C. C. & OLAFSSON, A. S. 2006. "Green space planning and land use : an assessment of urban regional and green structure planning in Greater Copenhagen". *Danish Journal of Geography*, 106, pp. 7-20.
- CATITA, A. 2009. "A situação actual do sistema de planeamento e gestão territorial : uma nova era, novas responsabilidades". *Inforgeo*, pp. 9-15.
- CAVACO, C. S. 2007. *Os espaçamentos ilegítimos ou a condição suburbana do vazio*. Seminário de Estudos Urbanos. Lisboa : ISCTE.
- CECODHAS 2007. *Housing Europe 2007 : review of social, co-operative and public housing in the 27 EU member states*, Bruxelas, CECODHAS (European Social Housing Observatory).
- COSTA, D. C. T. D. 2008. *As áreas urbanas de génese ilegal : contributos para um modelo de avaliação de desempenho urbanístico*. Mestrado em Engenharia Civil, Universidade Técnica de Lisboa.
- DOMINGUES, A. 2009. *A rua da estrada*, Lisboa, Dafne Editora.

DOS SANTOS, S. C. S. 2011. *Espaços urbanos expectantes como oportunidades para a requalificação : entre a cidade e o rio (envolvente da Cordoaria)*. Mestrado em Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa.

EPUL 2007. *Devolutos : propostas para dinamizar a colocação dos fogos devolutos no mercado imobiliário*, Lisboa, EPUL, Comissão de Estudo de Devolutos.

ESTEVENS, A. 2007. *As expressões espaciais da segregação residencial na Área Metropolitana de Lisboa*. 1<sup>st</sup> International Conference of Young Urban Researchers. Lisboa.

FERRÃO, J. 2010. "Governança e ordenamento do território. Reflexões para uma governança territorial eficiente, justa e democrática". *Prospectiva e Planeamento*, 17, pp. 1-11.

FERREIRA, M. J. 2009. *O papel das dinâmicas e estratégias residenciais no desenvolvimento territorial da Área Metropolitana de Lisboa*. 15º Congresso da APDR. Mindelo, Cabo Verde.

GALVÃO, S. 2008. *Repensar o planeamento local : que soluções para a rigidez das normas dos planos municipais ?* Actas do Encontro Anual 2008 Ad Urbem. Lisboa : Ad Urbem, DGOTDU, FCT.

GASPAR, J. 2007. "Notas em torno do processo de elaboração do PNPOT". *Sociedade e Território*, pp. 74-86.

GUERRA, I. 2011. "As políticas de habitação em Portugal : à procura de novos caminhos". *Cidades, Comunidades e Territórios*, 22, pp. 41-68.

MALHEIROS, J. (ed.) 2010. *Perspectivas demográficas para a Área Metropolitana de Lisboa*, Lisboa : Área Metropolitana de Lisboa.

MARQUES DA COSTA, E., SIMÕES, J. M. & BARROSO, S. 2009. *Sistema urbano, habitação e equipamentos : diagnóstico sectorial*, Lisboa, CCR-LVT.

MARQUES DA COSTA, N. 2007. *Mobilidade e Transporte em Areas Urbanas, O caso da Area Metropolitana de Lisboa*. PhD, Universidade de Lisboa.

NUNES SILVA, C. 1993. "As determinantes económicas e políticas do planeamento municipal em Portugal". *Finisterra*, XXVIII, pp. 23-58.

OLIVEIRA, V. & PINHO, P. 2010. "Lisbon". *Cities*, 27, pp. 405-419.

PARTIDARIO, M. D. R. 2010. *Avaliação ambiental estratégica da alteração do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa : relatório ambiental*, Lisboa, CCDR-LVT.

PEREIRA, M. 2009. "Desafios contemporâneos do ordenamento do território : para uma governabilidade inteligente do(s) território(s)". *Prospectiva e Planeamento*, 16, pp. 77-102.

PORTAS, N., DOMINGUES, Á. & CABRAL, J. 2011. *Políticas urbanas II : transformações, regulação e projectos*, Lisboa, FCG.

RIBEIRO, J. F. 2009. *Cenários de desenvolvimento para a Área Metropolitana de Lisboa no horizonte 2020*, Lisboa, CCDR-LVT.

RIO FERNANDES, J. A. 2007. "Urbanismo sustentável : redução, reciclagem e reutilização da cidade". *Revista da Faculdade de Letras*, I, pp. 163-178.

RODRIGUES, D. 2001. *A evolução do parque habitacional português : reflexões para o futuro*, Lisboa, INE.

RODRIGUES, M. 2009. *A forma urbana em Portugal continental : aplicação de índices quantitativos na caracterização morfológica das cidades*. Dissertação de Mestrado, Universidade de Lisboa.

RODRIGUES, M., ROCHA, J., MARQUES DA COSTA, E., ESTANQUEIRO, R. & TENEDÓRIO, J. A. 2008. *Forma urbana sustentável : análise exploratória em SIG de índices para caracterização das cidades portuguesas*. VI Colóquio de Geografia de Coimbra, Sociedade da Informação Geográfica. Coimbra, 12-13 de Dezembro de 2008.

SILVA NUNES, J. P. 2011. *Florestas de cimento armado : os grandes conjuntos residenciais e a constituição da metrópole de Lisboa (1955-2005)*, Lisboa, FCG.

SILVA, R. E. L. D. 2007. *Metodologia para identificação das margens urbanas metropolitanas por abordagem multi-estratégica - Uma aplicação à área metropolitana de Lisboa*. Mestrado em Gestão do Território, Universidade Nova de Lisboa.

SOARES, L. J. B. 2002. "A realidade incontornável da dispersão". *Sociedade e Território*, pp. 123-129.

SOARES, L. J. B. 2003. "Ordenamento e planeamento do território no contexto metropolitano". In : TENEDÓRIO, J. A. (ed.) *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa : Área Metropolitana de Lisboa.

SOUSA SANTOS, B. D. 2012. *Portugal - Ensaio contra a autoflagelação*, Coimbra, Almedina.

XEREZ, R. 2008. *Dinâmicas do território : centralidades e gentrificação na Area Metropolitana de Lisboa*. VI Congresso Português de Sociologia. Lisboa : Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas.

### **Notes**

1. Sauf mention contraire, toutes les données présentées dans ce texte sont issues de l'INE (Instituto Nacional de Estatística).