

UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA
INSTITUTO SUPERIOR DE ECONOMIA E GESTÃO

MESTRADO EM: ECONOMIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

A ACTIVIDADE ECONÓMICA EM LISBOA.

EIXOS E PRAÇAS ESTRUTURANTES.

NUNO FILIPE DA GUIA CALEIA RODRIGUES

ORIENTAÇÃO: PROF. DOUTOR MANUEL BRANDÃO DE VASCONCELOS ALVES

JURI:

PRESIDENTE: PROF. DOUTOR MANUEL BRANDÃO DE VASCONCELOS ALVES

VOGAIS: DOUTOR JOSÉ PEDRO VELOSO DE SOUSA PONTES

DOUTOR PEDRO FERREIRA GUEDES CARVALHO

MAIO / 2003

GLOSSÁRIO DE TERMOS E ABREVIATURAS



CBD: Central Business District, também designado por Centro do Centro Urbano.

PDM: Plano Director Municipal.

CAE-Rev.2: Classificação Portuguesa das Actividades Económicas.

Lista das Secções de Actividade Económica segundo CAE-Rev.2 utilizadas.

A: AGRICULTURA, PRODUÇÃO ANIMAL, CAÇA E SILVICULTURA.

B: PESCA.

C: INDÚSTRIA EXTRACTIVA.

D: INDÚSTRIA TRANSFORMADORA.

E: PRODUÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE ELECTRICIDADE DE GÁS E DE ÁGUA.

F: CONSTRUÇÃO.

G: COMÉRCIO POR GROSSO E A RETALHO; REPARAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS, MOTOCICLOS E DE BENS DE USO PESSOAL E DOMÉSTICO.

H: ALOJAMENTO E RESTAURAÇÃO (RESTAURANTES E SIMILARES).

I: TRANSPORTES, ARMAZENAGEM E COMUNICAÇÕES.

J: ACTIVIDADES FINANCEIRAS.

K: ACTIVIDADES IMOBILIÁRIAS, ALUGUERES E SERVIÇOS PRESTADOS ÀS EMPRESAS.

L: ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, DEFESA E SEGURANÇA SOCIAL OBRIGATÓRIA.

M: EDUCAÇÃO.

N: SAÚDE E ACÇÃO SOCIAL.

O: OUTRAS ACTIVIDADES DE SERVIÇOS COLECTIVOS, SOCIAIS E PESSOAIS.

A ACTIVIDADE ECONÓMICA EM LISBOA. EIXOS E PRAÇAS ESTRUTURANTES

Nuno Caleia Rodrigues

Mestrado em: Economia e Gestão do Território

Orientador: Prof. Doutor Manuel Brandão Alves

Provas concluídas em:

RESUMO

No presente trabalho analisámos a forma como se distribui a actividade económica na cidade de Lisboa, utilizando para o efeito o emprego registado nos Quadros de Pessoal do Ministério do Trabalho e Solidariedade, para o ano de 1998, geo-referenciando a informação a cada uma das vias da cidade. Da análise efectuada ressalta a evidência de existência de economias de aglomeração no interior do centro do centro urbano (CBD), que não pode ser visto como um ponto, esvaziado das suas características espaciais. Em complemento, verificou-se que se pode considerar a existência de uma hierarquia entre vias, que permite estabelecer um paralelismo com a lei de escalonamento urbano. As vias com maior volume de emprego, desempenham um papel estruturante na espacialização da actividade económica.

Distinguindo na análise dois tipos de vias: os eixos e as praças estruturantes, verificámos que nas praças estruturantes as economias de aglomeração se manifestam de forma mais acentuada, sendo simultaneamente espaços públicos simbólicos de natureza comunal, por razões históricas e económicas. Neste sentido, as praças estruturantes são espaços privilegiados para intervenção da administração pública local, quando pretenda através do ordenamento urbano promover o desenvolvimento económico, com que este interactua. Conjugando as conclusões, podemos caracterizar a espacialização da actividade económica na cidade de Lisboa como uma rede de arestas (eixos estruturantes) e nós (praças estruturantes), caracterizando Lisboa como uma cidade-rede de praças.

PALAVRAS-CHAVE

CBD; Economias de Aglomeração; Economia Urbana; Lisboa; Praças.

JEL CLASSIFICATION: R12 e R14.

ECONOMIC ACTIVITY IN LISBON. STRUCTURAL AXIS AND SQUARES.

Nuno Caleia Rodrigues

Mestrado em: Economia e Gestão do Território

Orientador: Prof. Doutor Manuel Brandão Alves

Provas concluídas em:

Abstract

In this work we've analysed the distribution of economic activity inside the city of Lisbon, using the employment data of 'Quadros de Pessoal do Ministério do Trabalho e Solidariedade'. Proceeding with the address matching of this information to allow the use of GIS tools.

From the analysis we emphasize the evidence of agglomeration economies inside the central business district, that cannot be seen as a point or a featureless plain. Furthermore we've verified the existence of an hierarchy inside the urban structure, which can be seen as a parallel of the rank-size rule. The streets with larger employment volume display a structural role in the spatial distribution of economic activity.

We've considered two different spatial analysis units: structural axis (for roads or streets) and squares (in Portuguese 'praças') and observed that in structural squares the agglomeration economies were emphasized, being also symbolic public spaces by historical and economic reasons, which leads us to the consideration of structural squares as privileged spaces for the action of local authorities, when using urban management as an instrument to promote economic development.

The final conclusions leads us to consider Lisbon as a squares-network city, where the axis are structural streets and the nodes are structural squares.

Keywords: agglomeration economies; CBD; Lisbon; squares; urban economics

JEL CLASSIFICATION: R12 e R14.

ÍNDICE.

INTRODUÇÃO.....	10
1. A COMPOSIÇÃO DO ESPAÇO URBANO – FUNDAMENTOS TEÓRICOS.....	11
1.1. FACTORES DE DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO URBANO.....	12
<i>a) Correlação entre crescimento económico e urbanização e o abandono das hipóteses clássicas da análise económica.</i>	<i>13</i>
<i>b) Os factores de crescimento económico urbano nas cidades da sociedade de informação.</i>	<i>18</i>
1.2. ECONOMIAS DE AGLOMERAÇÃO COMO MOTOR DE FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	21
<i>a) Uma tipificação das economias de aglomeração.....</i>	<i>21</i>
<i>b) Do caso particular das economias de urbanização.</i>	<i>24</i>
<i>c) A ideia de equilíbrio entre forças centrífugas e centrípetas.....</i>	<i>27</i>
1.3. A ACESSIBILIDADE COMO VECTOR DE COMPOSIÇÃO DO ESPAÇO URBANO.	29
<i>a) O custo de transporte como custo de acesso.....</i>	<i>29</i>
<i>b) A acessibilidade e a formação dos sistemas urbanos em rede.....</i>	<i>33</i>
1.4. A PRAÇA ENQUANTO ELEMENTO AGLOMERADOR E PROMOTOR DA ACESSIBILIDADE.....	36
<i>a) O conceito de praça e o seu papel ao longo da história europeia.</i>	<i>36</i>
<i>b) O efeito combinado da aglomeração e acessibilidade numa praça.</i>	<i>39</i>
2. ESPACIALIZAÇÃO DA ACTIVIDADE ECONÓMICA NA CIDADE DE LISBOA.....	40
2.1. AS VIAS COMO OBJECTO DE ANÁLISE. HIERARQUIZAÇÃO.....	41
<i>a) A análise do emprego por via. Vantagens e condicionantes.</i>	<i>41</i>
<i>b) A hierarquização das vias da cidade: Um paralelismo à lei de escalonamento urbano.....</i>	<i>42</i>
<i>c) A definição de Eixos Estruturantes.....</i>	<i>46</i>
2.2. OS EIXOS ESTRUTURANTES DA REDE DE ACTIVIDADES.....	50
<i>a) Análise da espacialização do emprego segundo os sectores de actividade..</i>	<i>50</i>
<i>b) Análise da espacialização do emprego segundo as suas características.</i>	<i>59</i>
2.3. OS NÓS ESTRUTURANTES DA REDE DE ACTIVIDADES.	66
<i>a) A actividade económica localizada em praças.....</i>	<i>67</i>
<i>b) As características do emprego localizado em praças estruturantes.</i>	<i>75</i>
3. A FUNÇÃO DAS PRAÇAS NO TECIDO ECONÓMICO DE LISBOA.....	79
3.1. AS PRAÇAS NA ÁREA CENTRAL DA CIDADE: DO TERREIRO DO PAÇO AO SALDANHA.....	79
<i>a) A actividade económica dentro das praças.....</i>	<i>80</i>
<i>b) A actividade nas vias adjacentes às Praças.....</i>	<i>86</i>
3.2. AS PRAÇAS NA ESTRATÉGIA URBANA DE LISBOA.....	90
<i>a) A actividade económica e a cidade planeada.</i>	<i>91</i>
<i>b) As praças na revitalização e na renovação.....</i>	<i>96</i>

3.3. LISBOA CIDADE-REDE DE PRAÇAS.....	100
<i>a) O CBD não é um ponto.....</i>	<i>100</i>
<i>b) A rede de eixos e praças em complementaridade.....</i>	<i>102</i>
<i>c) As praças enquanto espaços urbanos de intervenção.....</i>	<i>104</i>
CONCLUSÃO.....	106
BIBLIOGRAFIA.....	108
ANEXOS	113
ANEXO 1.....	114
A1.1.: NOTA METODOLÓGICA.....	114
A1.2.: LISTAGEM DOS DADOS EM ANÁLISE POR VIA, SEGUNDO CAE-REV.2 (SECÇÃO)..	116
A1.3.: LEI DE ESCALONAMENTO URBANO - TESTE DE HIPÓTESE... ..	154
ANEXO 2.....	156
A2.1: ÍNDICE DE GINI SEGUNDO CAE-REV.2 (POR SECÇÃO).....	157
A2.2: ANÁLISE GEOGRÁFICA DA DISTRIBUIÇÃO DO EMPREGO POR VIA, DISCRIMINADO À SECÇÃO SEGUNDO CAE-REV.2.....	159
A2.3: LISTAGEM DOS 30 GRUPOS DE ACTIVIDADES MAIS RELEVANTES, SEGUNDO CAE-REV.2.....	175
ANEXO 3.....	176
A3.1: ANÁLISE DE DADOS SEGUNDO O GANHO MENSAL MÉDIO EFECTIVO	177
A3.2: TESTE ECONOMÉTRICO AO POTENCIAL EXPLICATIVO DA VARIÁVEL ‘DUMMY’ (EIXO OU PRAÇA ESTRUTURANTE) SOBRE O GANHO MENSAL MÉDIO EFECTIVO	179
A3.3: ANÁLISE DE DADOS SEGUNDO HABILITAÇÕES ACADÉMICAS.....	183
A3.4: ANÁLISE DE DADOS SEGUNDO FUNÇÕES DESEMPENHADAS.....	186

Lista de Quadros e Figuras.

Fig. 1.1.: Relação entre urbanização e crescimento económico (1970-1995).....	15
Quadro 1.1: População nas Maiores Cidades Europeias 1000-1950 (em milhares)	16
Fig. 1.2: Taxionomia das economias de urbanização.	24
Fig. 1.3: Relação custos de transacção, crescimento e aglomeração.	30
Fig. 2.1.: Distribuição das vias por volume de emprego.....	43
Fig. 2.2.: Pessoal ao serviço por via – de acordo com a sua dimensão.....	44
Quadro 2.1.: Distribuição do Emprego e das vias por Escalões de Pessoal ao Serviço.....	46
Fig. 2.3.: Eixos Estruturantes (de acordo com o pessoal ao serviço).....	47
Fig. 2.3a) Ampliação - Centro Histórico	48
Fig.2.3b) Ampliação – Área Central.....	49
Fig. 2.4.: Distribuição do emprego por secção de actividade segundo CAE-Rev.2	51
Quadro 2.2: Vias abrangidas pelo emprego de cada sector face ao total de vias com emprego na cidade .52	
Fig. 2.5.: Índice de Ginni segundo CAE-Rev.2 / Dimensão (Pessoal ao serviço).....	52
Fig. 2.6.: Espacialização do Emprego à Secção (A a D)	53
Fig. 2.7.: Espacialização do Emprego à Secção (E e F)	54
Fig. 2.8.: Espacialização do Emprego à Secção (G e H)	55
Fig. 2.9.: Espacialização do Emprego à Secção (I a K).....	56
Fig. 2.10.: Espacialização do Emprego à Secção (M a O).....	57
Fig. 2.11.: Proporção do Pessoal ao Serviço localizado em Eixos estruturantes	58
Quadro 2.3: Os 15 Grupos de Actividades mais Significativos.....	58
Fig. 2.12.: Pessoal ao Serviço por via segundo Ganho Mensal Médio Efectivo (em Esc.)	60
Fig. 2.13.: Distribuição das vias de acordo com o Ganho Mensal Médio Efectivo	61
Fig. 2.14.: Distribuição das vias face à Habilitação Académica dominante do emprego aí localizado.	63
Quadro 2.4.: Distribuição do Emprego, de acordo com as Habilitações Académicas, pelas vias.....	63
Fig. 2.15: As Praças de Lisboa (e vias confluentes)	66
Fig. 2.16.: As praças estruturantes da cidade.....	68
Quadro 2.5.: Composição sectorial da actividade nas praças estruturantes	69
Fig. 2.17: Comparação da composição sectorial da actividade económica das praças face à cidade	70

Fig. 2.18: Comparação da composição sectorial da actividade económica das praças estruturantes face aos eixos estruturantes	71
Fig. 2.19.: As praças estruturantes segundo o conjunto de actividades predominantes.....	73
Quadro 2.6.: Lista das praças estruturantes segundo o conjunto de actividades dominantes	74
Fig. 2.20.: Distribuição das vias face à Habilitação Académica dominante do emprego aí localizado, incluindo as praças estruturantes.	75
Fig. 2.21.: Distribuição das vias estruturantes de acordo com o Ganho Mensal Médio Efectivo.....	77
Fig. 3.1.: As Praças Estruturantes no centro histórico da cidade.....	79
Fig. 3.2: Distribuição do emprego nas praças por níveis de habilitações	83
Fig. 3.3: Distribuição do emprego nas praças por níveis de funções.....	83
Fig. 3.4.: As Praças Estruturantes segundo o conjunto de actividades predominantes na área central da cidade.....	84
Fig. 3.5.: O processo de causalidade cumulativa na aglomeração de empresas e trabalhadores	88
Fig. 3.6: As praças em cidades ‘orgânicas’ e ‘planeadas’	97
Fig. 3.7.: O CBD não é um ponto	101

AGRADECIMENTOS

A elaboração deste trabalho não teria sido possível sem a preciosa orientação do Professor Doutor Manuel Brandão Alves, a quem quero agradecer pela incansável tarefa de orientação, bem como pela sempre pronta disponibilidade e pelos valorosos contributos.

Uma palavra também de agradecimento ao CIRIUS e particularmente ao Dr. Vítor Escária, sem o qual a análise de dados aqui efectuada não teria sido possível.

Gostaria de manifestar o meu apreço pelo apoio dado pelas pessoas com quem trabalho na CML, sem o suporte das quais me teria sido impossível efectuar esta tarefa.

Finalmente, agradeço à minha família, em particular à minha mulher e aos meus pais, que terão sido quem mais me apoiou para que executasse este trabalho.

Naturalmente, o único responsável por uma eventual menor qualidade ou pelas incorrecções que neste persistam, serei eu próprio.

INTRODUÇÃO.

*“O desenvolvimento económico e a organização espacial são interactuantes”*¹, pelo que não se pode falar do primeiro sem ter, obrigatoriamente, implícito o segundo. A forma como se distribuem pessoas e actividades no espaço influencia a natureza e qualidade da sua vida².

Ao analisar a organização espacial da actividade económica na cidade de Lisboa, pretende-se contribuir para a compreensão do desenvolvimento económico, na sua manifestação que nos é espacialmente mais próxima.

Assumindo que competirá ao planeamento do território, designadamente, orientar, induzir e/ou disciplinar a localização dos diversos agentes no espaço³, neste trabalho pretende-se abordar o papel da administração pública local, neste contexto.

Para tal, vamos apresentar as praças como elementos urbanos com função estruturante para a composição do espaço, nas quais a intervenção pública poderá ser instrumental para o objectivo de desenvolvimento urbano. Tal será alcançável se potenciar os factores de desenvolvimento inerentes às praças (aglomeração e acessibilidades) e se induzir, pelo seu simbolismo, novos investimentos nestes e nos espaços adjacentes.

¹ Lopes (1995, pg. 19).

² Glaeser (2000).

³ Pardal et al. (2000)

1. A COMPOSIÇÃO DO ESPAÇO URBANO – FUNDAMENTOS TEÓRICOS.

Neste ponto pretende-se identificar alguns dos fundamentos teóricos para a economia urbana, que servem de base analítica para o trabalho a desenvolver.

Em primeiro lugar vamos analisar a questão da interdependência entre o desenvolvimento económico e a organização espacial, como um aspecto, entre outros, que dá relevo ao estudo das questões de composição do espaço urbano, do ponto de vista económico.

Nesta abordagem daremos particular relevo a dois dos princípios fundamentais da organização territorial relacionados com a economia urbana⁴: o princípio de aglomeração e o princípio da acessibilidade. O primeiro, para estruturar a compreensão da razão de ser da existência das cidades, focando os factores que conduzem os agentes à aglomeração; o segundo para dar resposta à questão de onde se processam as actividades dentro das cidades, para compreensão da composição do espaço urbano.

Uma vez que o presente estudo se debruça sobre o papel das praças na estruturação da actividade económica, vamos ainda procurar estabilizar o conceito de praça e reflectir sobre o papel que esta tem vindo a desempenhar nos espaços urbanos.

⁴ Camagni (1992)



1.1. Factores de desenvolvimento económico urbano.

O mecanismo de desenvolvimento económico, será aqui analisado enquanto processo de progressão económica e social de um espaço, de um para outro estágio que se considere mais desejável.

Este processo multi-dimensional, encontra-se relacionado com o crescimento económico, de tal forma que por vezes, na prática, parece reduzir-se a análise do desenvolvimento, ao crescimento per capita do rendimento ou do produto, quer por se considerar que mantendo tudo o resto constante, a progressão ou crescimento económico satisfarão as condições de passagem para um estágio evolutivo mais desejável; quer por ser, de per si, um poderoso referencial explicativo dos mecanismos de desenvolvimento⁵.

Contudo, e para não se cometerem os mesmos erros de análise que foram assinalados à teoria do crescimento associada aos espaços-nação, não devem ser negligenciados os resultados do debate Desenvolvimento *versus* Crescimento, agora à escala urbana (ou local). Assim, analisaremos o crescimento económico, com a perspectiva de procurar compreender os factores capazes de lhe dar sustentabilidade, de o formatar de modo a ir de encontro aos objectivos de desenvolvimento⁶, no intuito de poder interagir com este processo para dele retirar o melhor proveito.

⁵ Lucas (1988)

⁶ Lopes (1995)

a) Correlação entre crescimento económico e urbanização e o abandono das hipóteses clássicas da análise económica.

O estudo das causas inerentes ao crescimento económico, enquanto processo associado ao desenvolvimento, têm ocupado uma parte significativa das reflexões da teoria económica.

Apesar dos fenómenos económicos serem, como muitos dos fenómenos que envolvem o contributo humano, especializados e por essa via condicionados pelo local em que ocorrem, a teoria económica tem dado pouco relevo à variável espaço.

Não porque o espaço não fosse variável subjacente à análise dos economistas clássicos⁷, mas porque da análise destes se evoluiu noutros sentidos que não o da sua consideração. A ideia de que o espaço seria pouco relevante na análise económica, advém do facto desta se basear num referencial de rendimentos constantes e de mercado de concorrência perfeita.

Não obstante o quão discutíveis possam parecer as hipóteses de rendimentos constantes à escala e de mercado de concorrência perfeita, ao abandonarmos este referencial, verificamos que a não homogeneidade espacial é incontornável.

Quando se verifica, em alguns processos industriais, que os ganhos inerentes com a produção de uma unidade adicional de produto tendem a aumentar com o acréscimo de unidades de produção, pelo menos até determinada escala de produção, introduz-se a hipótese de rendimentos crescentes à escala. Neste contexto, podemos verificar

⁷ São disso exemplo: Adam Smith, que se preocupou em compreender a natureza e as causas da Riqueza das Nações, estando subjacente que esta era diferenciada em cada espaço-nação ou David Ricardo, que assumia que a localização da terra poderia ser factor importante para a determinação da sua renda, "...Se a terra tivesse a mesma propriedade, (...), nada se cobraria pela sua utilização a menos que possuísse vantagens especiais no respeitante à localização." (Ricardo, D., Princípios de economia política e de tributação, pg. 76) ainda que se tenha preocupado em explicar a renda, essencialmente, pelo diferencial de qualidade da terra como factor produtivo.

que, dependendo do grau das economias de escala e dos custos de transporte, o espaço tende a tornar-se marcadamente mais polarizado, estruturando-se numa dualidade de centro-periferia⁸, já que a actividade produtiva tende cumulativamente a concentrar-se onde existe maior procura e esta aumenta, por via da concentração de trabalhadores, com o aumento da concentração da actividade produtiva. Menos explorado tem sido o abandonar de outras hipóteses de concorrência perfeita, contudo, há quem defenda que mais do que os rendimentos crescentes é a concorrência imperfeita, designadamente a ausência de livre entrada ou a diferenciação do produto, que mais contribuem para o relevo do espaço na análise económica⁹.

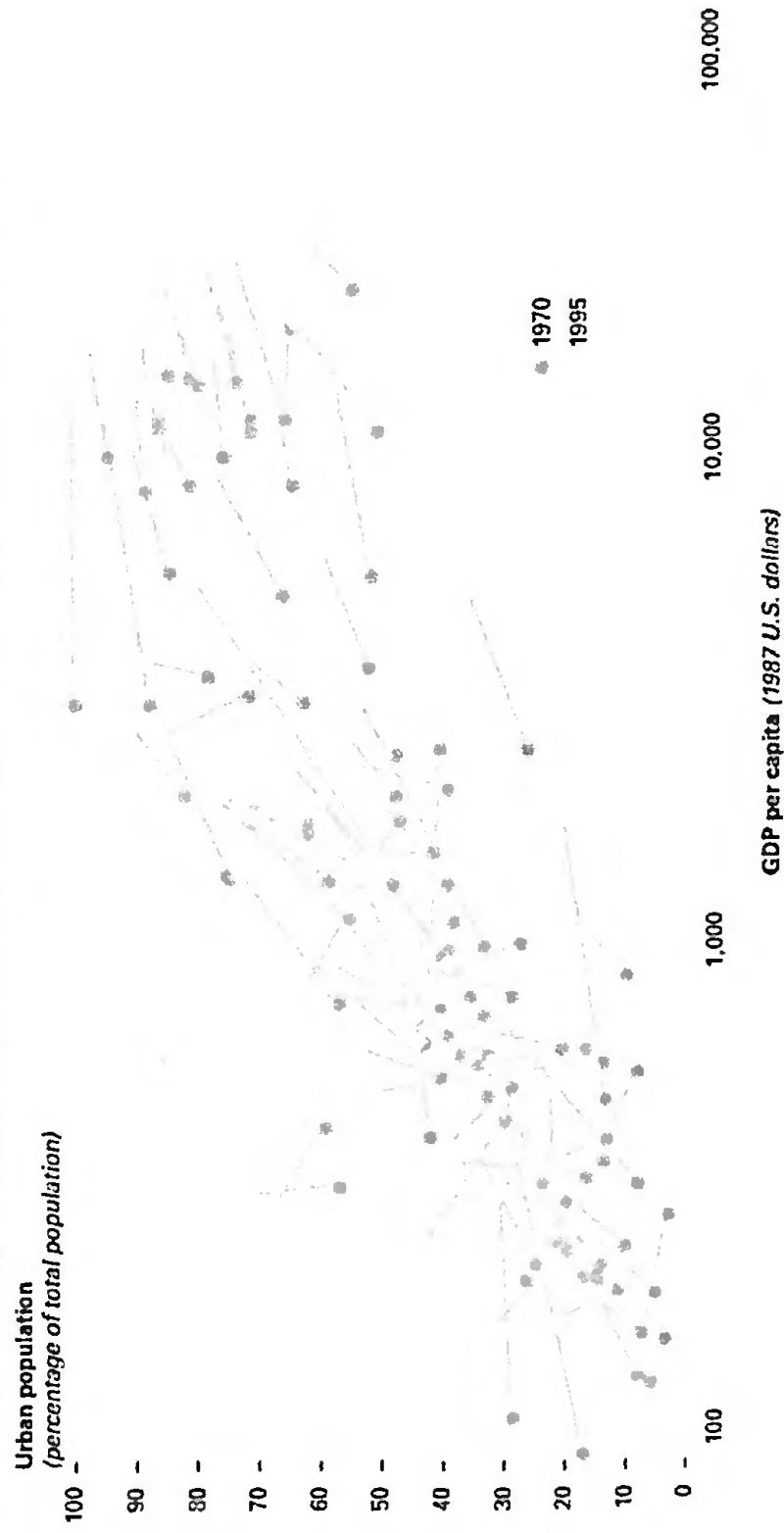
Deste modo, dificilmente se pode considerar um referencial na teoria do crescimento que ignore a componente espacial, dada a pertinência de abandono das hipóteses de concorrência perfeita.

A interdependência entre o espaço e o crescimento económico, é observável pela forte correlação entre urbanização e crescimento do Produto Interno Bruto per capita, verificável nas últimas décadas, a nível mundial (ver figura 1.1).

⁸ Krugman (1991a) ou Krugman (1991b)

⁹ Picard et al. (2002)

Fig. 1.1.: Relação entre urbanização e crescimento económico (1970-1995)



Note: Sample includes industrial and developing countries for which data are available. The figure shows progress from 1970 to 1995 in each country. GDP per capita is on a log scale.
Source: World Bank, *World Development Indicators*, 1998.

Fonte: Banco Mundial (2000), pg. 126

Mesmo que, matematicamente, esta correlação só tenha sido tratada nas últimas décadas, podemos observar que, historicamente, as cidades de maior dimensão populacional vêm associadas aos espaços de maior importância político-económica no quadro europeu¹⁰.

Quadro 1.1: População nas Maiores Cidades Europeias 1000-1950 (em milhares)

Cidades		1000	Cidades		1400	Cidades		1700
Constantinopla		450	Paris		275	Constantinopla		700
Córdoba		450	Bruges		125	Londres		550
Sevilha		90	Milão		125	Paris		530
Palermo		75	Veneza		110	Nápoles		207
Kiev		45	Génova		100	Lisboa		188

Cidades		1750	Cidades		1850	Cidades		1900	Cidades		1950
Londres		676	Londres		2 320	Londres		6 480	Londres		8 860
Paris		560	Paris		1 314	Paris		3 330	Paris		5 900
Nápoles		324	São Petersburgo		502	Berlim		2 424	Moscovo		5 100
Amsterdão		219	Berlim		446	Viena		1 662	Ruhr		4 900
Lisboa		213	Viena		426	São Petersburgo		1 439	Berlim		3 707

Fonte: Chandler e Fox, citado por Hohenberg e Lees (1996; pg 11 e 227)

A importância revelada pelos centros dos impérios europeus de cultura árabe (Córdoba) ou bizantina (Constantinopla), de uma Europa centrada no Mediterrâneo, no ano 1000, deu lugar ao longo do período pré-industrial ao despontar das cidades enquanto pólos comerciais, centros de trocas, primeiro a uma escala europeia ou mediterrânica (1400) e depois a uma escala ultramarina (1700). O período proto-industrial (1750) e industrial (após 1850) vem alterar de forma significativa a hierarquia urbana europeia, conferindo uma maior importância ao norte da Europa.

¹⁰ Hohenberg e Lees (1996)

Através desta referência histórica, podemos constatar uma relação próxima entre a dimensão urbana (medida pela população) e os espaços que se reconhecem como mais influentes no desenvolvimento económico europeu.

Perante estes factos podemos questionar se existirá uma relação de causa efeito entre urbanização e crescimento económico e em que sentido.

Por um lado, não se pode eliminar a hipótese de ser o processo de urbanização que gera crescimento económico. Tal poderá ser explicado, pelo lado da oferta, através dos rendimentos crescentes à escala e das externalidades positivas associadas à aglomeração urbana e, pelo lado da procura, através das vantagens associadas a uma maior dimensão de mercado num aglomerado urbano. Pelo que, podemos considerar que as economias de aglomeração contribuem para gerar maiores níveis de crescimento económico.

Por outro lado, será de encarar a hipótese de o crescimento económico gerar maiores graus de urbanização, o que se traduz por um processo de típico raciocínio de causalidade cumulativa, inerente aos modelos de centro-periferia já evocados, que levam a que os centros urbanos, tirando partido da sua maior capacidade para gerar crescimento económico, tendam a acumular vantagens face à periferia, potenciando cumulativamente o seu próprio crescimento, gerando maiores graus de dependência das periferias face a si.

Conjugando as duas perspectivas, que não se anulam, antes se complementam, será possível encarar a hipótese de existir uma causalidade circular entre estes dois fenómenos¹¹, que fará com que os dois processos se 'alimentem' mutuamente.

¹¹ Martin e Ottaviano (1996)

A correlação entre urbanização e crescimento económico leva-nos a considerar que algo inerente aos meios urbanos e à forma como nestes se têm vindo a organizar as actividades, potencia o aumento do produto. Será por este motivo que iremos analisar os factores inerentes às economias de aglomeração, enquanto factores de crescimento e eficiência urbana¹².

Neste sentido, podemos considerar que o crescimento urbano está interligado ao crescimento económico, sendo que, se as autarquias possuem poucos instrumentos para interferir directamente no processo de crescimento económico na sua globalidade, já o mesmo não se poderá dizer quanto ao crescimento urbano, sobretudo na forma que este poderá adoptar, que resulta directamente das opções assumidas pela autarquia no âmbito do ordenamento do território.

b) Os factores de crescimento económico urbano nas cidades da sociedade de informação.

Da correlação observada no ponto anterior, poder-se-á retirar que o reforço da importância das cidades tem levado ao incremento do seu papel no crescimento económico, cabendo também à teoria de suporte ao entendimento da economia das cidades, contribuir para explicar a natureza e causas do seu crescimento económico¹³.

As cidades tendem a ser encaradas, na teoria urbana mais recente, como espaços de fluxos¹⁴, sendo espaços privilegiados para o desenvolvimento das sociedades de

¹² Banco Mundial (2000)

¹³ Quingley (1998)

¹⁴ Castells (2000 [1996])

conhecimento. A teoria da 'nova economia' sugere que "*as cidades devem ser vistas como centros de criação e transmissão de ideias, (...) entidades de informação, que existem para acelerar o fluxo de aprendizagem e de conhecimento*"¹⁵. A importância deste facto é tanto maior quanto podemos observar o relevo que é dado aos '*knowledge spillovers*', enquanto externalidades geradas no processo de transmissão de conhecimento e, deste modo, associadas ao capital humano, na teoria económica do crescimento, onde o progresso técnico é tomado como motor do crescimento endógeno.

Sendo as cidades vistas como espaços de fluxos e sendo o progresso técnico o motor do crescimento, é compreensível a importância atribuída ao facto de um espaço possuir uma dotação de recursos humanos com nível de qualificação valorizado (habilitações médias e superiores), por ser este um requisito de um crescimento económico urbano sustentado, que relega para segundo plano outras preocupações, como a especialização sectorial do tecido económico¹⁶.

Num quadro em que as cidades são vistas como espaços de contactos, de relações de proximidade entre os agentes, importa realçar que os mais recentes desenvolvimentos na área das novas tecnologias de informação são considerados como dinamizadores dos contactos face-a-face, por serem destes complementares, e conseqüentemente fortalecedores do conceito e importância das cidades¹⁷, enquanto espaços de fluxos. O que o trabalho de Gaspar e Glaeser referenciado demonstra é que, por um lado estas 'novas tecnologias', como tantas outras inovações, foram geradas precisamente em meio urbano, por ser este o ambiente mais propício para esse efeito; por outro, o aumento do número de contactos 'electrónicos' gera um acréscimo de contactos complementares 'face-a-face', ao invés de os substituir, que

¹⁵ Glaeser (2000)

¹⁶ Glaeser et al. (1995)

¹⁷ Gaspar e Glaeser (1998)



tendem a desenrolar-se, essencialmente, em meios urbanos, reforçando a importância das cidades. Deste modo, sendo legítimo questionar se as mais recentes inovações tecnológicas se traduzirão num impacto que leve à redução da importância das cidades no processo de desenvolvimento económico e assumindo que para esta questão não existirão respostas cabais, julgamos poder crer que aos meios urbanos continuará reservado um papel de relevo.

O facto da valorização do capital humano poder sobrepor-se à composição sectorial do tecido económico da cidade, não deverá servir para afastar em absoluto esta última, da análise dos factores de crescimento económico. Quanto mais não seja, porque o impacto das variações sectoriais no emprego à escala metropolitana não é idêntico de sector para sector. Efectivamente, é possível constatar que são os choques sectoriais locais, designadamente da indústria, serviços e sector público, que maior contributo dão para a variação do emprego à escala metropolitana¹⁸.

Assim, temos um referencial teórico de crescimento urbano que, ao apontar para a importância das cidades como espaços de fluxos e de conhecimento, dá maior importância ao factor humano e às externalidades a este associadas, como factores de crescimento endógeno. É o espaço privilegiado para considerar as acessibilidades e economias de aglomeração, como domínios de factores promotores do desenvolvimento.

¹⁸ Coulson (1999)

1.2. Economias de aglomeração como motor de formação do espaço urbano.

“Qu'on définisse la ville comme un ensemble compact de personnes et d'activités économiques, ou comme un ensemble de relations dans un espace physique restreint ou dominé par une polarité identifiable, l'élément d'agglomération en est toujours la caractéristique fondamentale et le principe générateur.”¹⁹

a) Uma tipificação das economias de aglomeração.

Para que existissem aglomerados populacionais, de características urbanas, tornou-se necessário, do ponto de vista económico, em primeiro lugar, que no sector primário da economia se produzissem excedentes comercializáveis, o que libertou agentes produtores para outros sectores, nos quais, existindo economias de aglomeração, se sentiram incentivados a permanecer juntos²⁰. Este processo não se caracteriza por ser um processo apenas datado ao período de 'criação' da cidade, a cidade renova-se continuamente, sendo que os factores que justificam a aglomeração ganham relevo todos os dias.

De acordo com a teoria de localização clássica, existem 3 factores básicos de localização. Destes, dois contribuem para determinar a distribuição regional da produção, os diferenciais de custos de transporte e de custo de mão-de-obra, o terceiro são as economias (ou deseconomias) de aglomeração, que actuam para concentrar (ou dispersar) as actividades numa dada região²¹. Neste contexto, as

¹⁹ Camagni (1992, pg. 25)

²⁰ Cheshire e Evans (1991)

²¹ Isard (1956)

vantagens para os agentes económicos que estão associadas a uma estrutura espacial concentrada, designadas por economias de aglomeração, serão aqui sistematizadas de acordo com o proposto por Hoover²² em três grandes categorias.

Em primeiro lugar, a actividade económica tende a concentrar-se no espaço quando um determinado processo produtivo apresenta economias de escala na produção, isto é, quando se manifesta como sendo mais rentável produzir uma unidade adicional de produto num mesmo espaço, ao invés de dispersar a produção. Essas economias, que são internas à empresa e que a levam a concentrar a sua produção, podem ser um primeiro argumento explicativo do facto da produção não se encontrar dispersa pelo espaço, por forma a ser realizada em todos os locais em que se encontrem consumidores, o que seria a forma mais lógica de pensar se assumíssemos o espaço como homogéneo, uma vez que tal levaria ao anular dos custos de transporte.

Por outro lado, verifica-se que diversas unidades económicas de uma mesma indústria, tendem a aglomerar-se, se daí retirarem vantagens, em espaços que têm vindo a ser considerados como 'distritos industriais'²³ ou 'clusters'²⁴, consoante as características que assumem. Tal poderá suceder a uma escala regional, como é exemplo o Silicon Valey ou a indústria vidreira da Marinha Grande, ou mesmo a uma escala local. Este tipo de economias poderá ser um importante elemento explicativo para o facto de encontrarmos ruas dentro de uma cidade com uma particular concentração de livrarias, antiquários, seguradoras, advogados, entre muitas outras funções.

²² Hoover (1937), Isard (1956) ou Fujita e Thyse (1996), entre outros

²³ Benko e Lipietz (org.) (1994)

²⁴ Porter (2000)

Essas vantagens podem advir: da redução dos custos associados ao processo produtivo ou dos custos de transacção nesse processo; por formação de um mercado de trabalho especializado através da criação de um 'saber-fazer' técnico local; pela constituição de uma 'atmosfera industrial marshalliana', capaz não apenas de incrementar a eficácia tecnológica e organizacional, mas também de acelerar o processo de inovação e de difusão do progresso técnico no interior do distrito industrial.

Estas vantagens designam-se por Economias de localização, caracterizando-se essencialmente por serem externas à empresa e internas à indústria ou sector de produção²⁵.

Por último, existem vantagens que revertem tanto para as famílias e para as empresas, como para a sociedade em geral e que se designam por economias de urbanização, sendo estas externas à empresa e à indústria. Estas podem advir de economias de escala dos serviços urbanos e acréscimos de eficiência dos serviços públicos, podem estar ligadas ao impacto sobre a eficiência intra-regional²⁶, contribuindo para a imagem de marketing do mercado local, como podem estar associadas ao gosto pela variedade da parte dos consumidores, que os levem a privilegiar espaços de diversidade como mercados preferenciais. Iremos prestar a estas particular atenção no ponto seguinte.

²⁵ Camagni (1992)

²⁶ Lopes (2001)

b) Do caso particular das economias de urbanização.

As economias de urbanização serão de particular importância em cidades onde tendem a aglomerar-se grande diversidade de funções, podendo os agentes tirar partido das vantagens associadas a essa diversidade.

Utilizando a taxionomia proposta por Camagni²⁷ (ver fig. 1.2), podemos estruturar as economias de aglomeração como pertencentes a dois grandes espaços de análise: o espaço da indivisibilidade e o espaço de interacção e de sinergias.

Fig. 1.2: Taxionomia das economias de urbanização.

Natureza da vantagem para a empresa Natureza das fontes das economias de urbanização	Redução de custos de produção	Redução de custos de transacção	Aumento da eficácia dos factores de produção	Valorização da produção	Economias dinâmicas (por redução de incerteza)
Sector Público:					
Presença de bens públicos	X	X	X		
Economias de Escala no fornecimento de Serviços públicos.	X	X	X		
Sector Privado - Output:					
Dimensão de Mercado Urbano	X	X			
Possibilidade de nichos Especializados	X	X		X	
Sector Privado - input:					
Mercado de Trabalho Urbano		X	X		
Acesso a Funções Superiores		X	X		X
Acesso a Funções Especializadas		X	X	X	X
Presença de Capital de Gestão		X		X	X
Informações e Contactos		X		X	X

□ - Área de Indivisibilidade;

□ - Área de Interação e de Sinergias

Fonte: Camagni (1992, pg.41) (adaptado)



Para constituir um espaço de indivisibilidade basta pensar que um determinado bem ou serviço não pode ser fornecido em quantidades não inteiras. Os agentes económicos retiram vantagens das economias de urbanização geradas no espaço de indivisibilidade, associadas ao sector público, pela presença de bens públicos e pela existência de economias de escala na produção e fornecimento de bens e serviços públicos, só viáveis a partir de uma dimensão mínima de população, que proporciona aos agentes económicos uma redução de custos de produção e de transacção e um aumento da eficácia dos factores de produção; e associadas ao sector privado, pela dimensão e características dos mercados urbanos com que interagem e pela possibilidade de existência de nichos especializados, que conduzem à redução dos seus custos de produção e dos custos de transacção.

Esta ultima fonte de economias de aglomeração, a possibilidade de nichos especializados, pode gerar vantagens adicionais ao permitir, só por si, a valorização da produção, caso o consumidor associe maior valor ao produto, por ser proveniente de um nicho especializado. Este é já o espaço de interacção e de sinergias no sector privado, que surge, numa forma complementar ao anterior, como a área em que as vantagens resultam do facto de a acção conjunta, coordenada, em cooperação entre os agentes, poder criar melhores condições para a obtenção dos seus objectivos. Pelo facto de se localizarem em meio urbano, os agentes têm acesso a um mercado de trabalho que lhes permite aumentar a eficácia da produção, têm acesso a funções superiores e especializadas, que lhes permitem reduzir custos de transacção e aumentar a eficácia de produção e têm acesso a um capital de gestão e a um mais completo conjunto de informação e contactos, que lhes permite reduzir custos de transacção e valorizar a produção.

²⁷ Camagni (1992)

Contudo, as áreas de indivisibilidade e de sinergias interpenetram-se, neste referencial, algumas fontes de economias de urbanização, como o acesso a funções superiores e especializadas, proporcionam vantagens às empresas quer porque só existem acima de um determinado limiar de procura, surgindo na área de indivisibilidade, quer porque geram sinergias.

Uma nota adicional para as economias de urbanização que se traduzem nas vantagens para as empresas associadas às economias dinâmicas (por redução da incerteza inerente ao ambiente em que actuam), dado que o meio urbano é, por excelência, um meio incubador de inovação, reduzindo, mais do que os custos, a incerteza face ao futuro, os riscos da empresa.

Como atrás foi referido, as externalidades associadas com os '*knowledge spillovers*' são vistas como motor do crescimento endógeno. Neste sentido, há que referir que, para além do papel que estas externalidades podem representar dentro de um determinado sector, é também notório que podem ser importantes em termos intersectoriais, assumindo, deste modo, igual relevo no âmbito das economias de urbanização. É possível encarar que existe alguma evidência que suporta a posição de que uma 'fertilização cruzada' de ideias entre sectores acelera o crescimento económico e partindo desta base, pode-se sustentar a ideia de que a diversidade urbana (a par da competitividade local) é factor determinante para o crescimento económico urbano²⁸, na linha do que havia sido lançado por Jacobs nos anos 60²⁹.

²⁸ Glaeser et al. (1992)

²⁹ Jacobs (1969)

c) A ideia de equilíbrio entre forças centrífugas e centrípetas

A configuração espacial da actividade económica pode ser vista como o resultado de um processo que envolve dois tipos de forças opostas: forças de aglomeração (centrípetas) e forças de dispersão (centrífugas). Do resultado destas forças sobre os agentes (empresas e consumidores), sugestiona-se uma situação de equilíbrio, numa lógica de Pareto, quando nenhum agente pode encontrar uma melhor localização que a localização presente³⁰.

As vantagens que se podem retirar da aglomeração foram exploradas no ponto anterior. Porém, o processo de aglomeração poderá acarretar também inconvenientes, que aqui designamos por forças centrífugas. De uma forma algo simplista podemos afirmar que as vantagens associadas à aglomeração são as que justificam que os agentes se juntem num mesmo espaço, enquanto que as desvantagens justificam que os agentes não estejam todos no mesmo ponto do espaço. Desta forma, podemos intuir que existe um ponderador de escala ou de dimensão a partir da qual o que era vantajoso deixa de o ser, trazendo mais inconvenientes do que benefícios.

De acordo com Krugman³¹, essas forças centrífugas estão, por um lado, associadas às forças mediadoras dos mercados, designadamente à renda de solo urbano, que absorve, enquanto elemento de equilíbrio de mercado, o impacto que os custos de acesso têm no comportamento locacional dos agentes. Por outro lado, estão associadas a factores externos ao mercado, como seja o congestionamento ou a poluição, que geram custos ou desvantagens adicionais para os agentes localizados no aglomerado urbano.

A esta ideia de equilíbrio está comumente associada a ideia de dimensão óptima da cidade ou do aglomerado. Tal facto é importante quer porque olhemos para esta noção como indicando a dimensão ideal, dado o número de funções e capacidade das infra-estruturas e equipamentos de que uma cidade está dotada, quer se quisermos saber que capacidade devem ter essas infra-estruturas e equipamentos e que funções devem na cidade estar representadas, se quisermos alcançar uma determinada dimensão.

Assumindo a relação de causalidade circular entre aglomeração e crescimento económico, verificamos que as economias de localização assumem papel decisivo na formação de 'clusters' ou de 'distritos industriais', impulsionando dessa forma o crescimento. Complementarmente, verificamos que as economias de urbanização contribuem no mesmo sentido, através dos ganhos inerentes às externalidades positivas derivadas da diversidade urbana.

Mais do que um debate de contrários, entre economias de localização (pró especialização sectorial) e economias de aglomeração (pró diversidade urbana) será, mais uma vez, a escala e espaço territorial em análise que deverá contribuir para ditar qual o argumento que deve assumir maior relevo. Não obstante, verificamos o importante papel que assumem, numa e noutra, as externalidades associadas ao capital humano e à formação do 'saber-fazer' local.

³⁰ Fujita e Thyse (1996)

³¹ Krugman (1995)

1.3. A acessibilidade como vector de composição do espaço urbano.

Encarando os custos de transporte como custos de acesso às diversas funções, pretende-se analisar a influência das acessibilidades, não só aos mercados e aos postos de trabalho, mas também a outras funções estruturantes, na composição do espaço urbano.

a) O custo de transporte como custo de acesso.

O conceito de custos de transporte surge, em simplificação, para aglutinar um conjunto de 'custos' associáveis à distância, como seja os custos de transporte e distribuição, propriamente ditos, os custos de marketing em mercados locais mais distantes, os custos de oportunidade do tempo de transporte para as pessoas e os custos psicológicos das viagens, o custo e a dificuldade de comunicar à distância, os custos da perda de valor da informação por passar de canais informais (face-a-face) para canais formais de informação (media), o risco de perda de informações essenciais por ausência³². Numa perspectiva mais ampla, os custos de transporte surgem como os custos de vencer a distância³³ para aceder a uma série de funções especializadas, que são necessárias ao desenrolar das actividades dos diversos agentes.

É pela existência de economias de aglomeração e de custos de transporte, que se justifica a concentração de actividades em alguns pontos do território. A renda urbana

³² Camagni (1992)

³³ Polèse (1998)

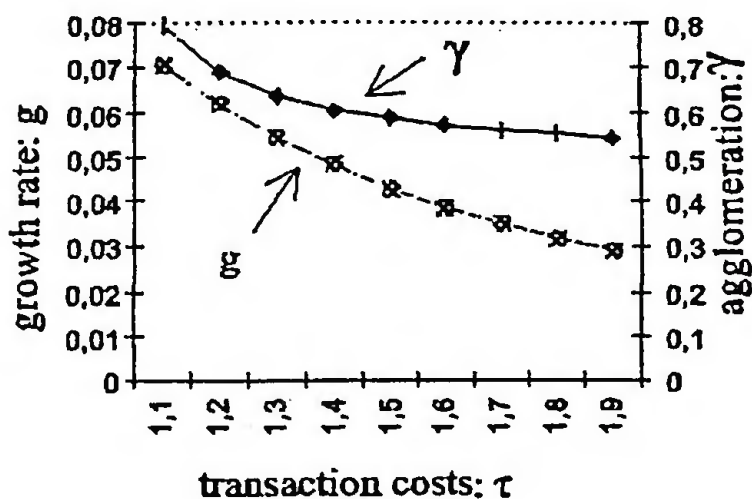
surge como elemento de equilíbrio, absorvendo algumas das vantagens associadas às economias de aglomeração.

Deste modo, a composição do espaço urbano será caracterizada por se encontrar predominantemente num determinado ponto, as actividades que maior renda estão dispostas a pagar para aí ficarem, dados os custos de transporte que terão de enfrentar. A lógica que preside a esta abordagem foi implementada por von Thünen e desenvolvida, designadamente por Park e Burgess, Hoyt e Harris e Hulmann nos anos 20 a 40³⁴, não deixando de estar presente, mais recentemente, no modelo de Fujita-Krugman-Venables³⁵.

Deste modo, proporcionar uma redução da distância ao mercado ou a qualquer outra função valorizada pelos agentes económicos, significa acrescentar valor a um lugar no espaço competitivo em que se insere.

Relacionando com o ponto anterior, podemos verificar, por exemplo, que a redução dos custos de transacção, enquanto custo de acesso aos produtos provenientes de outros espaços, promove quer a aglomeração, quer o crescimento de uma dada economia local, num processo de reforço mútuo, dado o processo de causalidade circular referido no ponto anterior (ver fig. 1.3)³⁶.

Fig. 1.3: Relação custos de transacção, crescimento e aglomeração.



Fonte: Martin e Ottaviano (1996)

³⁴ Benko (1999)

³⁵ Fujita et al. (1999)

³⁶ Martin e Ottaviano (1996)

Para além da ligação ao mercado de factores ou aos consumidores, no caso das empresas ou ao local de trabalho, no caso das famílias, se encararmos os custos de vencer a distância como os custos de acesso às diversas funções, vemos que outros factores podem contribuir para a composição do espaço urbano.

Dentro destas vamos abordar duas funções que serão particularmente relevantes para o nosso caso de estudo: o papel do porto e dos equipamentos.

Os portos ou grandes interfaces de transportes foram amplamente explorados na modelização do espaço urbano por Koide³⁷. A principal ideia que vamos daí retirar para este trabalho é a do papel determinante desta estrutura face à composição do espaço. Muitas grandes cidades beneficiam de uma vantagem natural, a presença de um porto ou o acesso a um curso de água principal³⁸. Muitas foram e de certa forma ainda estão, estruturadas em torno do porto, são disso exemplos Nova York, Chicago ou Los Angeles, nos Estados Unidos e na Europa, Londres, Amsterdão, Barcelona, Génova ou Lisboa (sem qualquer intenção de hierarquizar centros, mas a título meramente exemplificativo). Apesar de muita da sua prosperidade ter sido baseada na condição de facilidade de acesso à água, estas cidades continuam hoje a retirar desse factor um enorme proveito³⁹. Aplicação idêntica pode ser efectuada em relação a outros grandes interfaces de transportes, como os aeroportos para o caso de Frankfurt ou Zurique, contudo com implicações espaciais que não serão necessariamente iguais.

³⁷ Koide (1990)

³⁸ Fujita et al. (1999)

³⁹ Fujita e Mori (1996)

A ideia central, para o presente trabalho, será a do poder local ser capaz de retirar o máximo proveito da vantagem de possuir essa infra-estrutura, encarando-a como uma potencial vantagem estratégica, tendo portanto de ser integrada no planeamento da cidade.

Passada a revolução industrial e o seu modo de produção dominante, coloca-se a questão de equacionar o papel das grandes infra-estruturas portuárias no cenário urbano. Saber se deverão acompanhar a relocalização da indústria pesada, com quem mantiveram relações de forte proximidade, para espaços mais periféricos ou se mantêm um papel importante na estruturação urbana dos sectores económicos emergentes.

Não sendo este o objectivo central deste trabalho, para aqui retiraremos apenas a ideia de que uma forte infra-estrutura de transportes pode influenciar de forma muito significativa a espacialização dos diversos sectores da actividade económica.

Por outro lado, tem sido sistematizada a ideia de muitas das localizações das funções de equipamentos serem um dos principais factores de distinção entre o ordenamento intra-urbano europeu e norte-americano⁴⁰. Constatando que muitos equipamentos culturais, recreativos e de lazer se localizam predominantemente no centro das áreas urbanas europeias e na periferia das áreas urbanas norte-americanas, pode-se constatar que este facto afecta a localização dos agentes (nomeadamente dos agregados familiares), sendo proposto como razão para explicar o porquê de se encontrarem áreas habitacionais nobres no centro urbano de Paris ou Londres e áreas habitacionais degradadas no centro de Detroit ou Los Angeles.⁴¹ Tal facto poderá afectar de forma diferenciada não só a utilidade das famílias (sendo demonstrável que os trabalhadores ficam melhor numa cidade europeia, enquanto os desempregados

⁴⁰ Brueckner et al (1999) e Zenou (1999)

estão pior) como também os lucros das empresas (designadamente pelo facto de tal justificar um mais baixo preço para a renda de solo urbano, nas cidades americanas)⁴².

b) A acessibilidade e a formação dos sistemas urbanos em rede.

Tendo presente que as empresas pretendem escolher a sua localização de modo a retirar o maior proveito das economias de aglomeração, temos um factor explicativo para o facto de existirem aglomerados que se caracterizam por uma elevada concentração de actividades económicas. Contudo, as empresas não se poderão colocar todas num mesmo ponto, já que, para os seus clientes, não é indiferente a distância que têm de percorrer para obter os bens ou serviços produzidos por essa empresa. Esta dualidade transporta-nos para dois conceitos fundamentais da estruturação da teoria que visa explicar a forma como as actividades económicas se distribuem no espaço. Por um lado temos o conceito de limiar de procura, enquanto conjunto mínimo de solicitações de um determinado bem ou serviço que viabiliza a sua produção num determinado ponto do espaço; por outro temos o conceito de alcance do bem, enquanto distância máxima que um cliente está disposto a percorrer para ter acesso a esse bem ou serviço. Note-se que, quando se refere distância máxima a percorrer, pensa-se, mais concretamente, no custo máximo que o cliente está disposto a suportar para alcançar um determinado bem, no sentido que foi expresso no ponto anterior.

⁴¹ Brueckner et al (1999)

⁴² Zenou (1999)

O princípio da aglomeração e o princípio da acessibilidade, bem como os conceitos com estes princípios relacionados de limiar de procura e alcance do bem, são pilares fundamentais na explicação da distribuição da actividade económica no espaço, que tem na teoria dos espaços urbanos ou de formação dos sistemas urbanos (teoria dos lugares centrais) o seu referencial explicativo. Por esta teoria podemos verificar que os estabelecimentos tendem a localizar-se num conjunto específico de lugares (lugares centrais) por razões que se prendem com as economias de aglomeração, sendo que a estes lugares, acedem para adquirir bens e serviços um conjunto de consumidores que já aí reside ou que reside no que se designa por região complementar ao lugar central⁴³.

Este referencial explicativo assenta no trabalho pioneiro desenvolvido por Lösh e Chiställer e tem no sistema em rede dos centros urbanos o seu paradigma de referência, sendo que este sistema estabelece as 'regras' de interligação entre os diferentes centros urbanos que existem num espaço ou região.

As actividades económicas não fornecem todas o mesmo tipo de bens e serviços, se alguns desses bens e serviços são de consumo frequente, sendo que , neste caso o consumidor exigirá encontrar um fornecedor a uma distância relativamente reduzida, dada a frequência com que necessita de a ele se deslocar; outros serão de consumo menos regular, sendo que para esses será aceitável que se efectue um percurso mais longo, dado que a deslocação não será tão frequente.

Uma outra abordagem, com resultados algo similares, distingue dois grandes conjuntos de bens, consoante a atitude que o consumidor manifesta no acto da sua aquisição, se por um lado existem bens que o consumidor pretende adquirir com

⁴³ Alves (2002)

facilidade, sem grande deslocação e sem investir muito tempo ou esforço de prospecção de mercado, bens designáveis de 'convenience goods', de que é exemplo a mercearia ou o vídeo-clube; existirão outros bens, em que antes da sua aquisição o consumidor pretende comparar preços, conhecer detalhadamente as condições e está disposto a despende um maior esforço de aquisição, são bens designáveis de 'shopping goods', de que é exemplo o automóvel. Será de esperar que os fornecedores do primeiro tipo de bens se dispersem no espaço, tentando conquistar área de mercado para si, sem forte concorrência directa, enquanto que os fornecedores do segundo tipo se concentrarão mais próximos dos seus concorrentes no espaço, tentando tirar partido de todos os consumidores que se dirigem à concorrência⁴⁴.

Regressando à ideia de frequência no acesso a uma determinado função, na aquisição de um bem ou serviço, temos que se pode estabelecer uma hierarquia entre funções, na qual se considera de hierarquia inferior a função a que mais vezes se recorre e de hierarquia superior aquela a que menos vezes se necessita de recorrer.

Deste modo, admitindo que um determinado centro urbano dispõe de um limiar de procura que justifique a presença de uma função de nível superior, então, também disporá de limiar de procura para todas as outras funções de nível inferior. Podemos assim, estabelecer uma hierarquia entre centros urbanos, sendo que os centros urbanos se distinguem, na sua hierarquia, pelos diferentes níveis de funções que aí são desempenhadas.

⁴⁴ McDonald (1997)

Este conceito de hierarquia é o fundamento para se chegar ao conceito de rede urbana, onde supondo a hierarquia entre o conjunto de centros urbanos, se sublinha as relações entre os diferentes elementos desse conjunto⁴⁵.

1.4. A praça enquanto elemento aglomerador e promotor da acessibilidade.

*"Praça (Do lat. Platia) Local público, amplo, cercado de edifícios, onde habitualmente desembocam diversas ruas... sendo elemento fundamental do período barroco..."*⁴⁶ A importância a estas atribuída chega a ter tal relevo, que se possa defender que *"... para o homem latinizado e mediterrânico, o essencial e definitivo da cidade seja a praça e o que esta significa, a tal ponto que, quando esta falta, não entende que se possa chamar cidade a uma tal aglomeração urbana."*⁴⁷

a) O conceito de praça e o seu papel ao longo da história europeia.

Neste trabalho, vamos apresentar as praças, enquanto espaços públicos, de apropriação colectiva, delimitados por edifícios e com duas ou mais vias nele confluentes, como elementos com função estruturante para a composição do espaço urbano.

⁴⁵ Alves (2002)

⁴⁶ Academia das Ciências de Lisboa, *Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea*, II Vol., pg. 2927

⁴⁷ Goitia (1982, pg. 10)

Ao nos referirmos a 'praças' vamos considerar a grande família de espaços urbanos que genericamente se podem enquadrar nesta designação, como praças, largos, terreiros, campos, adros⁴⁸ *Grosso modo*, dois vectores essenciais permitem fazer a distinção dos diversos tipos de elementos dessa família de 'praças urbanas' serão essencialmente a função dominante (ou conjunto de funções) que os pontua e a sua dimensão (ou forma, em determinados casos particulares). Contudo, uma característica importante que lhes é transversal e que se deve ter em mente, será o grau de apropriação ou usufruto desses espaços por parte da população.

A importância da Praça na estrutura urbana europeia tem antecedentes do tempo da Grécia Antiga. O ágora grego surgiu, na sua raiz, como espaço de encontro comunal, o mercado, que veio a ganhar neste ampla vivacidade, surge como consequência da reunião de consumidores que teriam, pelo menos a princípio, outros motivos que não apenas os comerciais para ali se deslocarem⁴⁹. Desse modo evoluiu durante a época romana, servindo de centro social de encontro e de mercado.

Durante o período que em Portugal se caracterizou pela ocupação muçulmana, verificou-se, no nosso país, uma ausência total de grandes praças⁵⁰, proliferando os largos ou pequenos espaços livres de junção entre diversas vias que se espalhavam de uma forma rotulada como 'orgânica', pela cidade.

Na Idade Média, onde, com frequência, a evolução urbana assume características iminentemente 'orgânicas', as praças vêm a desempenhar papéis distintos, servindo de base à localização dos edifícios comunais e vindo a distinguir-se as funções de praças centrais (essencialmente no contexto germânico) e praças de mercado⁵¹.

⁴⁸ Teixeira (Coord.) (2001), pg. 8

⁴⁹ Mumford (1998 [1961])

⁵⁰ Barbosa (1993)

⁵¹ Delfante (1997)

No período renascentista o urbanismo europeu é marcado pelos conceitos humanistas e idealistas, de forte vínculo artístico e a concepção de praça é por estes influenciada, as formas geométricas são mais regulares, a arquitectura envolvente é mais nobre e nestas irão localizar-se os poderes vigentes à época. Durante este período e qualquer que seja a forma da cidade, a praça pontua o seu centro.⁵²

Os séculos XVII e XVIII vêem o planeamento assumir papel de destaque no desenho urbano europeu. É época para pontuar as cidades de fortes elementos cénicos e simbólicos, 'nascem' a 'Plaza Mayor' em Madrid, a 'Place de la Concorde' em Paris, a 'Place de la Bourse' em Bordéus e a 'Praça do Comércio' em Lisboa, entre outras⁵³.

O século XIX assiste a uma mudança radical das problemáticas inerentes ao urbanismo e à arquitectura, as cidades continuam a expandir-se para lá dos seus limites formais, a revolução industrial começa a trazer para o meio urbano um forte contingente de mão-de-obra, sem a respectiva renovação e crescimento ordenado do parque habitacional, é época de abandono da perspectiva idealista que a antecedeu, ao mesmo tempo que surgem sinais de um congestionamento não controlável dos tecidos urbanos⁵⁴. O esquema de composição das praças é mais desgarrado e misturam-se com a praça, a que não é atribuída qualquer função específica, rotundas, jardins e outros espaços livres sem qualquer característica.⁵⁵

⁵² Delfante (1997)

⁵³ Delfante (1997)

⁵⁴ Mumford (1998 [1961])

⁵⁵ Delfante (1997)

b) O efeito combinado da aglomeração e acessibilidade numa praça.

Deste modo, verificamos que a praça assume um papel centralizador e marcante na evolução dos centros urbanos europeus e mais concretamente latinos e mediterrânicos.

Do ponto de vista económico, podemos verificar que a praça surge simultaneamente como elemento aglomerador e promotor de acessibilidades.

É espaço de acessibilidades privilegiadas, uma vez que assumindo um papel estruturante na composição da cidade, frequentemente condiciona e faz distribuir os fluxos de circulação de pessoas no espaço urbano. Surge com frequência como interface de transportes. Estar na praça é, com frequência, estar no centro do aglomerado urbano, com todas as implicações que daí advêm para a praça e para as vias que nela irão confluir.

É, ao mesmo tempo, elemento aglomerador, essencialmente pelas funções que nela estão representadas e que fazem aí dirigir-se e permanecer um elevado número de cidadãos. Seja na 'praça mercado', ou na praça de outras funções, esta, enquanto espaço público de passagem e de permanência, tem características de centralidade de elevada atractibilidade.

Assim sendo, e dado o papel desempenhado pelos factores de aglomeração e de acessibilidades na composição do espaço urbano do ponto de vista económico, não será de rejeitar a ideia de as praças desempenharem papel de alguma notoriedade na estruturação dos centros urbanos.

2. ESPACIALIZAÇÃO DA ACTIVIDADE ECONÓMICA NA CIDADE DE LISBOA.

Neste ponto pretende-se analisar a forma como se estrutura espacialmente a actividade económica não Estatal, na cidade de Lisboa. Para tal, recorreremos aos Quadros de Pessoal do Ministério do Trabalho e Solidariedade para o ano de 1998.

Esta opção tem subjacente a aceitação da variável emprego, como indicador de dimensão da actividade económica. É sabido que as diversas actividades económicas não utilizam o factor trabalho com a mesma intensidade, decorrente de utilizarem processos tecnológicos diferenciados, pelo que, ao recorrer-se à análise desta variável para se afirmar que existe uma maior dimensão de actividade económica num determinado local, estamos apenas a afirmar que existe uma maior concentração de emprego nesse ponto do espaço.

Realce-se que não se pretende com estes dados medir o volume total de emprego de cada actividade ou de cada ponto do espaço em análise, até porque tal não seria possível, uma vez que os dados em análise retratam o emprego em estabelecimentos que dispõem de pelo menos um trabalhador por conta de outrem. Deste modo, aqui não será observado o emprego em unidades que funcionam exclusivamente com trabalhadores por conta própria. Para além do exposto, esta base de dados não cobre o emprego da Administração Pública.

Como metodologia, tratou-se a informação atrás referida, através das ferramentas disponíveis nos Sistemas de Informação Geográfica, afectando os dados de cada estabelecimento à via (Avenida, Rua, Praça, ...) em que este se localiza (ver nota metodológica no anexo 1).

2.1. As vias como objecto de análise. Hierarquização.

Antes de iniciarmos a nossa análise devemos começar por definir a entidade espacial de referência adoptada para este trabalho e que designamos por eixos estruturantes.

a) A análise do emprego por via. Vantagens e condicionantes.

No presente trabalho propomo-nos analisar a distribuição intra-urbana do emprego. Tal tarefa pressupõe a definição de uma unidade territorial diferente daquilo que é hábito utilizar em termos estatísticos, uma vez que as unidades estatísticas de referência têm, na sua mais baixa unidade estatística, a subsecção, definida em termos censitários e com o objectivo de delimitar, se quisermos, um quarteirão residencial, que é para medir população residente que os censos estão estabelecidos. Neste trabalho, pressupomos que, da mesma forma que é plausível pensar que a população reside em quarteirões, é possível considerar que a actividade económica se espacializa por frente de rua, tendo na via para a qual está direccionada a sua unidade territorial de referência.

Ao analisar o emprego por via (rua, praça, avenida, largo, ...), temos um mecanismo de análise territorial poderoso, mais próximo da unidade territorial de referência do agente económico quando escolhe a sua localização e que pensamos ser a escala territorial privilegiada para a análise de dados intra-urbanos, mais vantajosa do que outras unidades territoriais estabelecidas, como a freguesia cujo princípio de delimitação é meramente administrativo.

Porém, se esta opção detém vantagens terá, certamente, também inconvenientes. Ao afirmarmos que um determinado número de postos de trabalho se localizam numa determinada via, estamos a partir da hipótese simplificadora de que estes se

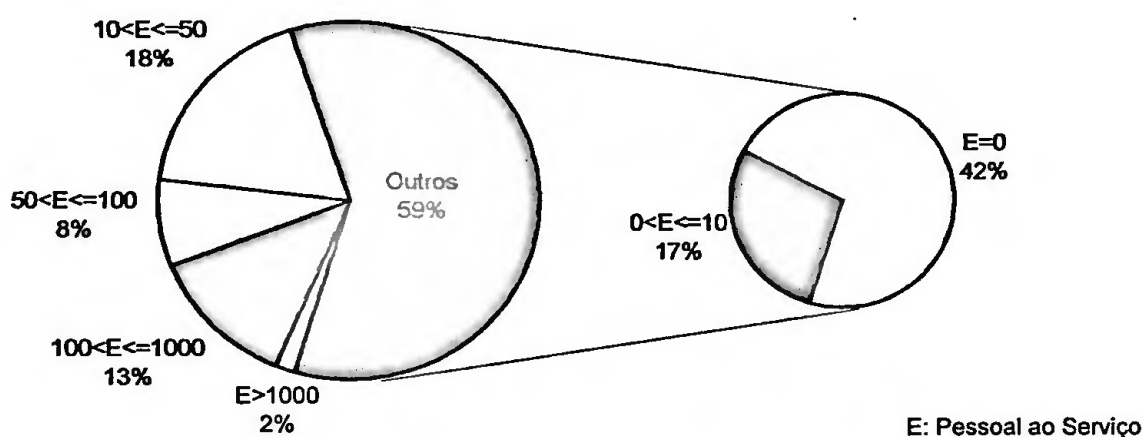
distribuem ao longo da via de forma homogénea. No caso de vias mais extensas, esta hipótese poderá estar longe ser considerada como próxima da realidade, a título de exemplo veja-se o caso da Avenida Lusíada, na qual todo o emprego aí referenciado diz respeito a um único troço da via, no qual se localiza o Centro Comercial Colombo. Então, porque não considerar uma unidade territorial mais pequena, como o troço de via ou até mesmo o edifício? Tal hipótese, ainda que ensaiada nos dados em análise, mostrou-se impraticável pela simples razão de que o preenchimento do campo de morada detém um elevado nível de lacunas quanto ao número de polícia (número de porta se quisermos), elemento essencial para poder espacializar os dados a um nível territorial inferior. Deste modo, e para não cairmos numa situação em que as não respostas apresentariam um peso demasiado elevado, optamos pelas vias como unidade de análise.

b) A hierarquização das vias da cidade: Um paralelismo à lei de escalonamento urbano.

Ao designar um conjunto de vias por eixos estruturantes, estamos a pressupor a existência de um escalonamento urbano ainda não referenciado. Esse escalonamento urbano será aqui apresentado como um paralelismo ao que decorre em outras escalas territoriais entre aglomerados populacionais. A existência de uma ordenação hierarquizada entre as diferentes aglomerações de actividades económicas nas vias da cidade começa por ser perceptível, nos dados em análise, aquando da observação de que o emprego se distribui por cerca de 2080 vias, que representam 58% das vias da cidade de Lisboa (63% da sua extensão). Isto é, o emprego analisado não se distribui de forma homogénea no interior da cidade, sendo que em cerca de 1/3 das vias não se registou qualquer posto de trabalho.

Se representarmos por E o pessoal ao serviço, verifica-se que em cerca de 60% das vias da cidade (que representam 48% da sua extensão) não existe um significativo volume de emprego ($E \leq 10$). Podemos então constatar que o emprego em análise se localiza essencialmente em 40% das vias da cidade.

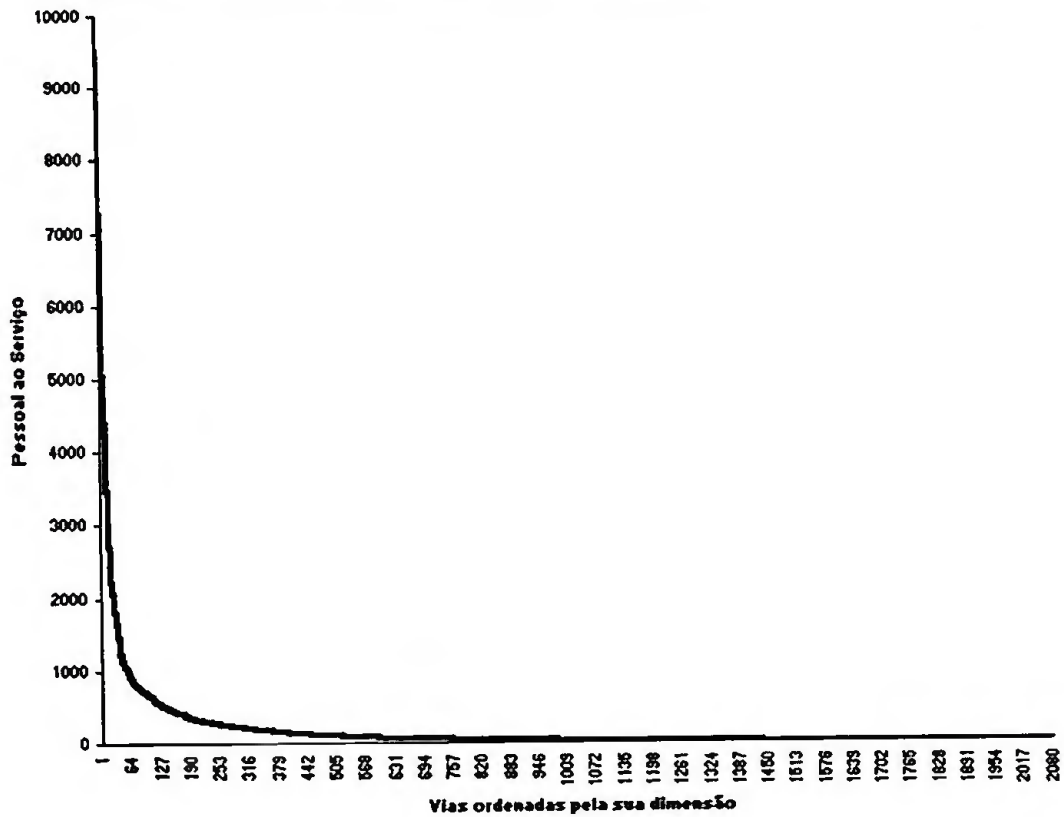
Fig. 2.1.: Distribuição das vias por volume de emprego



A observação acima efectuada conduz, então, a um raciocínio de escalonamento urbano, similar àquele que é efectuado para a análise de redes de centros urbanos à escala regional.

Se utilizarmos como variável de dimensão das vias, o emprego (de acordo com os dados em análise), no lugar da população utilizada para dimensionar os centros urbanos, verificamos que dentro do centro urbano, se detecta um pequeno número de vias de elevada dimensão, crescendo o número de vias à medida que diminui essa mesma dimensão. Se ordenarmos as vias pela sua grandeza, verificamos que um processo de hierarquização idêntico ao descrito pela Lei de Escalonamento Urbano (Lei de Zipf), pode ser sustentável (fig. 2.2).

Fig. 2.2.: Pessoal ao serviço por via – de acordo com a sua dimensão



Evocando, então, a lei de Zipf⁵⁶ e testando a relação

$$Y = KX^{-\alpha} \quad \left\{ \begin{array}{l} Y : \text{Pessoal ao Serviço} \\ X : \text{N}^\circ \text{ de Ordem de uma via} \\ K : \text{Dimensão da maior unidade} \\ \alpha : \text{parâmetro a estimar econometricamente} \end{array} \right.$$

loglinearizando-a,

$$\ln Y = \ln K - \alpha \ln X \Leftrightarrow y = k - \alpha x$$

⁵⁶ Ver Lopes 2001 e Alves (2002).

verificamos pelo teste de hipótese (utilizando para o efeito a estatística t), que somos levados a rejeitar a hipótese de coeficiente nulo para o parâmetro 'ordem' (α), reconhecendo capacidade explicativa a este factor (x)⁵⁷ (ver anexo 1), sendo a equação de ajustamento estimada:

$$y = 14.468 - 1.662x, \quad R^2 = 0.854$$
$$t : (143.12) \quad (110.45)$$

De notar que se verifica um valor estimado do parâmetro $\hat{\alpha} = -1.66$, que indicia um certo afastamento à hipérbole quadrática ($\hat{\alpha} = -1$), o que revela alguma desproporção entre os eixos de maior dimensão e os que lhes são subseqüentes (em ordem).

Tal implica que podemos constatar a existência de um padrão de escalonamento, uma relação de ordem, pela qual a dimensão de cada eixo está fortemente relacionada com a dimensão do eixo de ordem superior e condiciona a dimensão do eixo seguinte na ordem urbana. A lei de Zipf assume-se como lei por se constatar que a relação ordem/dimensão é bastante regular em diversos espaços urbanos e em diferentes momentos históricos. Ao observar-se uma relação de ordem algo semelhante neste trabalho, não se presume a existência de uma lei, ou da mesma lei, antes se refere a existência para Lisboa, neste momento de análise, de uma relação de ordem de natureza algo semelhante.

⁵⁷ Greene (2000), Cap. 6

c) A definição de Eixos Estruturantes.

Vamos analisar a distribuição do emprego dentro da cidade de Lisboa, dando particular atenção às vias que possuem alguma dimensão empregadora. A existência de um escalonamento urbano permite a consideração de uma relação de hierarquia entre as vias da cidade, isto é, uma relação que terá subjacente uma dependência das vias de ordem inferior face às vias de ordem superior, dentro de Lisboa. Deste modo, iremos designar por *Eixos Estruturantes* o conjunto de vias com mais de 100 pessoas ao serviço. '*Eixos*' por serem um conjunto de vias que funcionam como elemento agregador e de comunicação dentro do centro urbano, '*Estruturantes*' por condicionarem a actividade económica à sua volta que é protagonizada pelas vias de dimensão inferior.

Vamos concentrar a nossa análise neste conjunto de eixos estruturantes - os 15 % de vias com mais de 100 pessoas ao serviço (que representam 30% da extensão de vias da cidade), onde se concentra cerca de 88% do emprego analisado.

Quadro 2.1.: Distribuição do Emprego e das vias por Escalões de Pessoal ao Serviço

	>1000	1000≤>100	100≤>50	50≤>10	≤10
Emprego	45%	43%	6%	5%	1%
% Eixos	2%	13%	8%	18%	17%

Fig.2.3b) Ampliação – Área Central



da República e Av. Cinco de Outubro, destacando-se em termos de emprego, as avenidas transversais: Duque d'Ávila; João Crisóstomo e Miguel Bombarda, até ao Campo Pequeno donde se segue para oriente pela Av. João XXI e para ocidente pela Av. de Berna, que liga na Praça de Espanha com as avenidas José Malhoa e Colúmbano Bordalo Pinheiro. Seguindo pelas avenidas da República e Cinco de Outubro até Entrecampos, o emprego localiza-se para oriente na Avenida dos Estados Unidos da América, ligando pela Av. Almirante Gago Coutinho ao eixo referido da Almirante Reis; para norte pelo Campo Grande, Praça de Alvalade e Av. de Roma e para ocidente pela Av. das Forças Armadas. O emprego assume menor expressão na Coroa de Transição onde se destaca na zona ocidental a Av. Infante

Santo e a Av. da Torre de Belém; na zona Norte a Estrada de Benfica; a Av. Lusíada e a Alameda das Linhas de Torres; na zona oriental a Estrada de Chelas, a Av. Marechal Gomes da Costa e o Aeroporto da Portela.

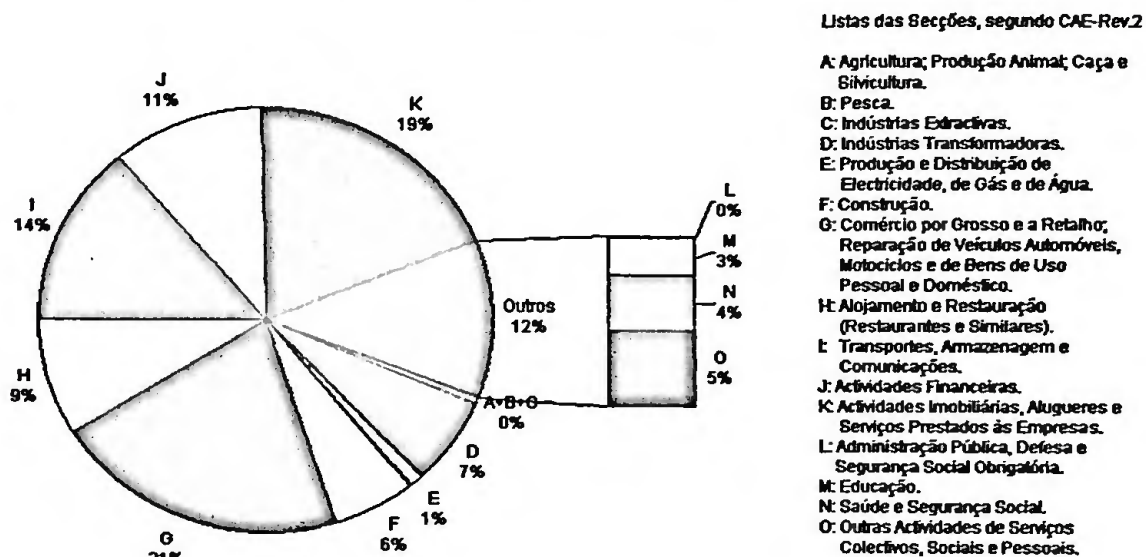
2.2. Os eixos estruturantes da rede de actividades.

Identificados os principais eixos da actividade económica na cidade, pretende-se caracterizá-los em maior detalhe e ver que factores comuns ou diferenciadores lhes dão relevo, quer estejam estes relacionados com a sua localização, quer estejam relacionados com o seu perfil sectorial ou com as características do emprego neles localizado.

a) Análise da espacialização do emprego segundo os sectores de actividade..

A análise da distribuição sectorial do emprego mostra-nos uma cidade intensamente terciarizada, o que de per si não surpreende. De acordo com os dados em análise podemos verificar que o sector primário (CAE A a C) praticamente não tem expressão em termos de emprego na cidade de Lisboa. Se a este juntarmos o sector secundário (CAE D), a produção e distribuição de electricidade, gás e água (CAE E) e o sector da construção (CAE F), verifica-se que juntos não chegam aos 15% de emprego da cidade.

Fig. 2.4.: Distribuição do emprego por secção de actividade segundo CAE-Rev.2



É o sector do comércio e serviços que detém maior significado na análise. O comércio (por grosso e a retalho, incluindo a reparação de veículos e de bens de uso pessoal e doméstico – CAE G) e o alojamento e a restauração (CAE H) representam 30% do emprego analisado. Os serviços de natureza essencialmente mercantil e vocacionados para as empresas (CAE I a K) representam 44%, enquanto que os serviços pessoais e colectivos (CAE L a O) os restantes 12% (ainda que se aceite que estes sectores estão particularmente subvalorizados nos dados em análise).

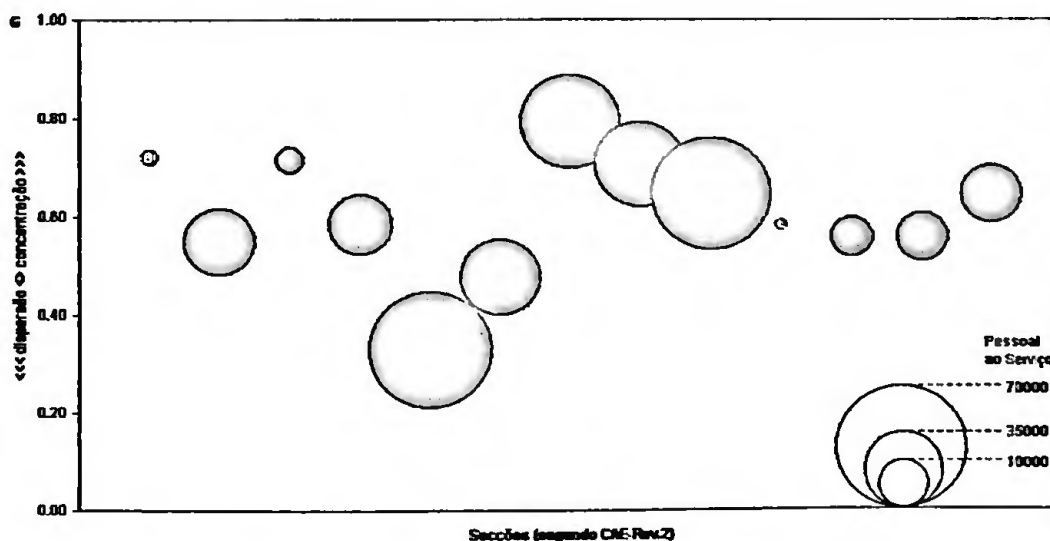
O emprego de cada sector espacializa-se de diferentes forma na cidade. Se por um lado existem sectores que marcam presença na maioria das vias com emprego, como é o caso do comércio (CAE G) e do alojamento e restauração (CAE H), a maioria deles, não obstante a sua dimensão empregadora ser mais ou menos significativa, apenas marcam presença num número reduzido de vias da cidade, como as actividades financeiras (CAE J) (ver anexo 2).

AaC	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
5%	40%	2%	34%	70%	51%	28%	17%	49%	1%	13%	26%	36%

Deste modo temos que se a actividade económica tem, no seu todo, tendência para se aglomerar em apenas algumas vias da cidade, quando essa análise é sectorial essa tendência é naturalmente mais significativa

Para além disso, se optarmos por analisar a distribuição do pessoal ao serviço pelas vias em que existe actividade económica através do cálculo do Índice de Ginni (optando-se por dimensionar cada via pelo número de estabelecimentos do sector nela presentes), temos a distribuição dos sectores conforme representado na fig. 2.5.

Fig. 2.5.: Índice de Ginni segundo CAE-Rev.2 / Dimensão (Pessoal ao serviço)



$$G_s = \frac{\sum_{i=1}^{n-1} (F_i - T_i)}{\sum_{i=1}^{n-1} T_i}$$

s : secção de actividade segundo CAE – Rev.2
i : vias (*i* : *i* = 1, ..., 2081)
F : frequência acumulada de estabelecimentos
T : frequência acumulada de pessoal ao serviço

De salientar que o valor deste indicador para a cidade é de 0.46.

Daqui podemos retirar que os sectores do comércio são os que se apresentam mais dispersos pelos estabelecimentos, ao passo que os referidos sectores dos serviços, essencialmente às empresas (CAE I a K), apresentam maior concentração nos estabelecimentos de algumas das vias em que estão presentes.

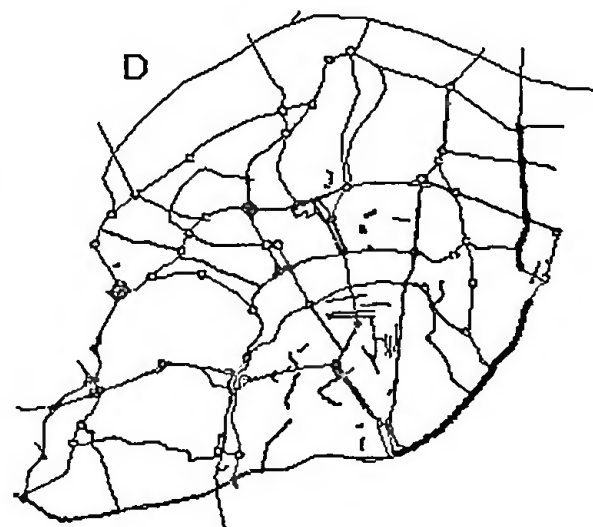
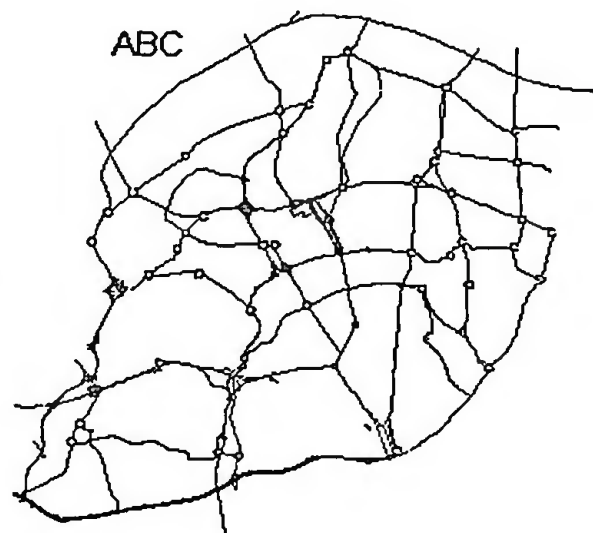
Vamos, em seguida, analisar a distribuição do emprego (segundo os dados em análise), pelos eixos de via da cidade, para cada secção da CAE-Rev.2 (ver anexo 2, para maior detalhe).

Fig. 2.6.: Espacialização do Emprego à Secção (A a D)

A: Agricultura, Caça, Produção Animal e Silvicultura;
B: Pesca;
C: Indústria Extractiva;
D: Indústria Transformadora

Sendo conhecido o processo de terciarização do centro urbano, não surpreende, portanto, o facto de se encontrar um pouco significativo volume de emprego nas actividades do sector primário (CAE A a C), sendo que a concentração mais significativa se reporta ao sector das pescas, que se encontra localizado na cintura ocidental do Porto de Lisboa e no Campo Grande a indústria extractiva.

Quanto à Indústria Transformadora (CAE D), apesar das diversas crónicas de morte anunciada quanto à sua presença no centro urbano de Lisboa, o seu peso não deixou de ser algo relevante ao longo da década de 90,

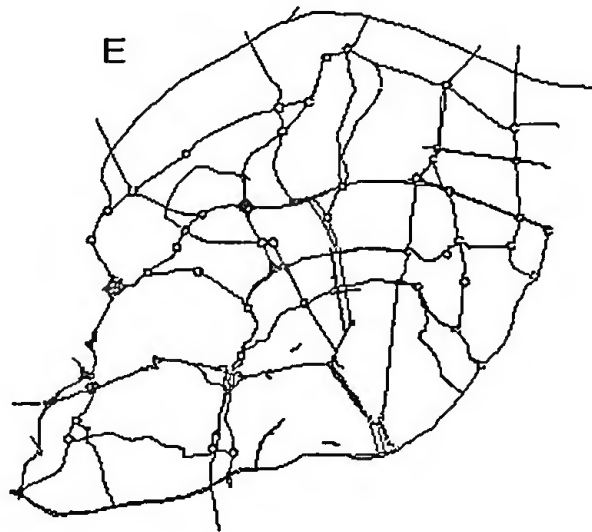


mantendo-se (em 1998) com uma concentração de estabelecimentos industriais, designadamente na zona ribeirinha oriental, mais significativa do que seria de esperar. Numa análise mais detalhada verifica-se que, no conjunto da cidade, são as indústrias relacionadas com as artes gráficas e impressão aquelas que representam maior volume de emprego.

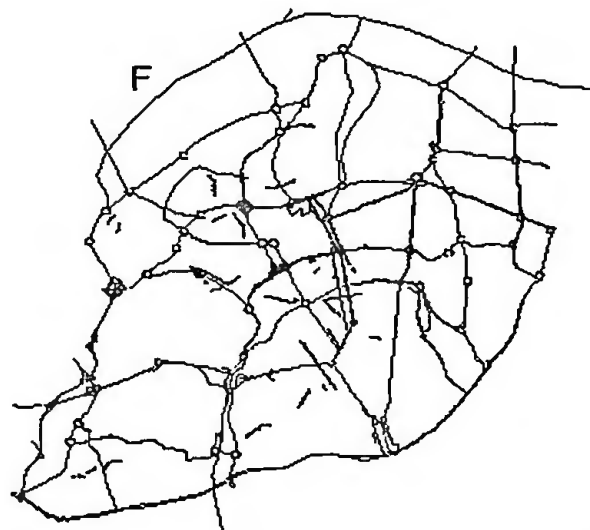
Fig. 2.7.: Espacialização do Emprego à Secção (E e F)

E: Produção e Distribuição de Electricidade, de Gás e de Água;
F: Construção

O sector da produção e distribuição de electricidade, gás e água, funcionando em regime monopolista, em termos locais, apresenta uma localização muito concentrada em algumas vias da cidade, não constituindo, pela dimensão do sector, peso muito relevante para a análise da composição do espaço urbano.



Quanto ao sector da construção (CAE F), deve-se começar por referir que a leitura destes dados é algo ambígua, uma vez que se considera estabelecimento do sector tanto os locais de instalação de 'ateliers', serviços administrativos ou escritórios de uma maneira geral, como se considera estabelecimento do sector o



local onde esteja no momento de análise a decorrer uma obra. Dada esta ressalva, refira-se apenas que da leitura dos dados se conclui que o emprego do sector,

apresentando alguma tendência para a concentração espacial, ainda que pouco significativa, localiza-se de forma mais intensa na chameira urbana, enquanto espaço envolvente ao centro urbano de maior concentração de actividades. Neste sector, será o grupo da construção de edifícios e engenharia civil o que apresenta um volume de emprego mais significativo.

Fig. 2.8.: Espacialização do Emprego à Secção (G e H)

G: Comércio por Grosso e a Retalho; (...);

H: Alojamento e Restauração (...)

Quanto ao Comércio e ao Alojamento e Restauração (CAE G e H), verifica-se uma tendência mais próxima da dispersão territorial. São também estes sectores que apresentam um maior número de grupos de actividade com peso significativo na cidade. Note-se a influência das grandes superfícies no comércio a retalho, nomeadamente quanto à Avenida Lusíada (C. C. Colombo) e à Avenida Engenheiro Duarte Pacheco (C. C. Amoreiras), sendo as únicas vias em que a concentração de emprego atinge valores muito significativos neste sector (CAE G). Quanto ao sector do alojamento e restauração (CAE H) este apenas atinge valores significativos nas principais vias rodoviárias da cidade.

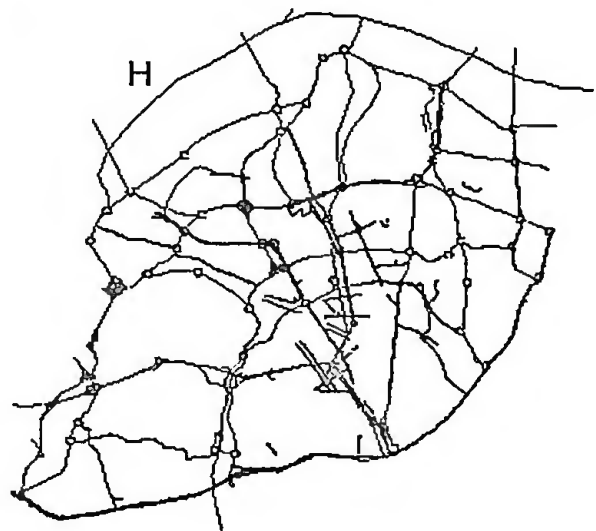


Fig. 2.9.: Espacialização do Emprego à Secção (I a K)

I: Transportes, Armazenagem e Comunicações;
J: Actividades Financeiras;
K: Actividades Imobiliárias, Alugueres e Serviços
Prestados às Empresas.

Na actividade de Transporte, Armazenagem e Comunicações (CAE I), verifica-se uma muito elevada concentração, podendo-se salientar duas realidades distintas, por um lado toda a actividade relacionada com a indústria e o porto de Lisboa, com elevada concentração na zona ribeirinha oriental; por outro lado a actividade relacionada com o tráfego aéreo, com concentração essencialmente junto do aeroporto e no centro da cidade.

Com uma igualmente elevada concentração apresentam-se os sectores das Actividades Financeiras (CAE J), com elevadíssima concentração no interior do centro urbano, sendo o grupo de Intermediação Monetária o mais significativo de toda a cidade. No âmbito dos Serviços Prestados às Empresas (CAE K), verifica-se elevada concentração no interior norte do centro urbano.

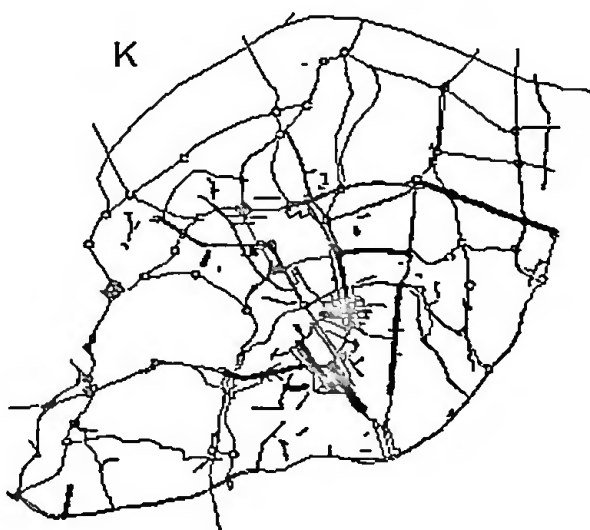
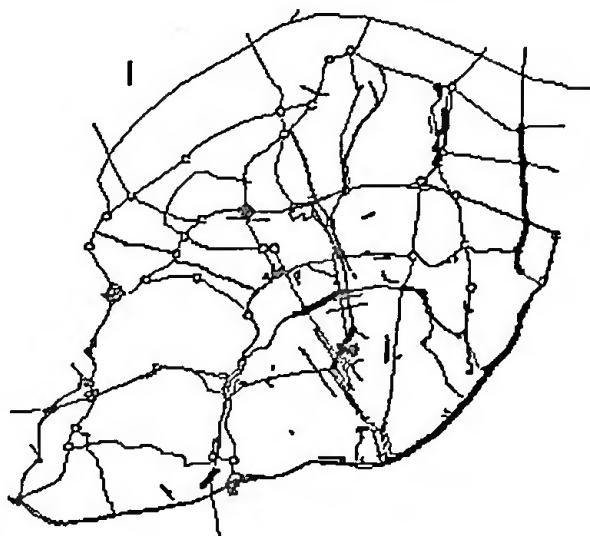
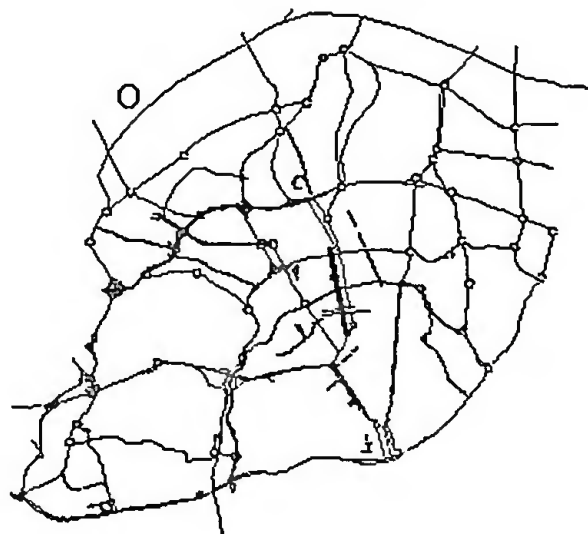
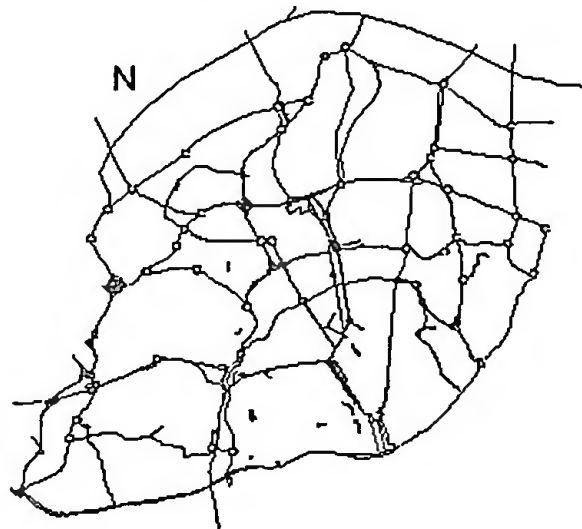
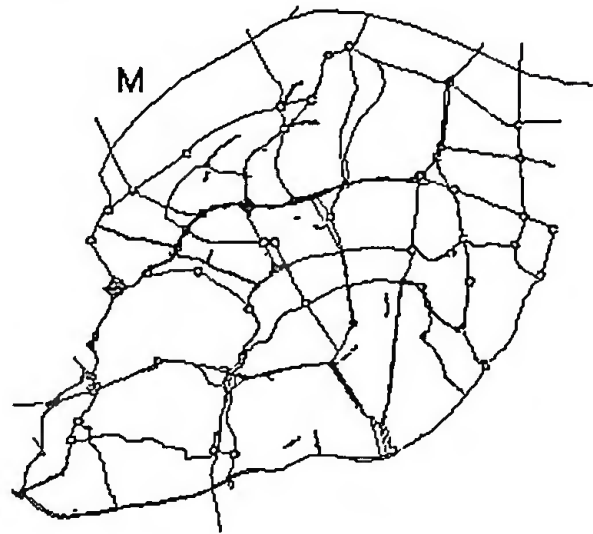


Fig. 2.10.: Espacialização do Emprego à Secção (M a O)

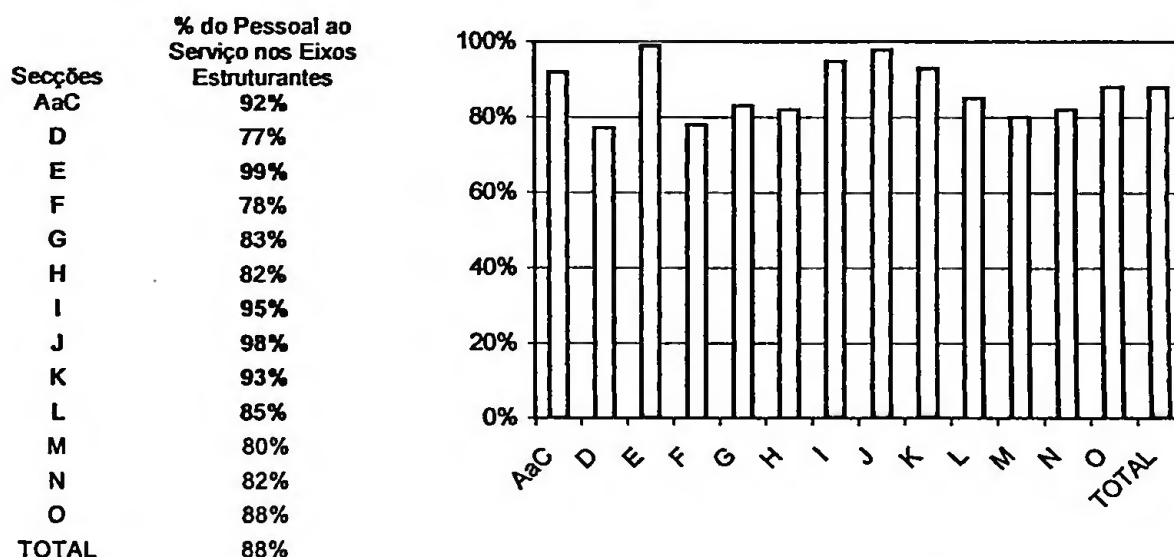
M: Educação;
N: Saúde e Acção Social;
O: Outras Actividades de Serviços Colectivos,
Sociais e Pessoais.

Os dados em análise apresentam uma menor qualidade de cobertura na área dos serviços pessoais e colectivos, por força da não integração da informação dos estabelecimentos do Estado. Por esse motivo, considera-se insuficiente a informação referente ao à Secção L, não sendo esta apresentada. Quanto aos outros sectores e tendo presente o exposto, realça-se que para os dados disponíveis os sectores apresentam uma certa tendência para a concentração, sendo a Saúde e Segurança Social (CAE N) concentrada essencialmente ao centro e a Educação (CAE M) e as Outras Actividades de Serviços (CAE O) concentrada essencialmente na coroa norte e noroeste da cidade.



Acrescente-se ao atrás referido que a tendência para a concentração das actividades das secções I a K, se manifesta essencialmente nos eixos estruturantes da cidade referidos no ponto anterior. Por outro lado, são as actividades das secções D e F que mais se representam fora dos eixos estruturantes da cidade, ainda que mantendo uma significativa presença nestes.

Fig. 2.11.: Proporção do Pessoal ao Serviço localizado em Eixos estruturantes



Numa análise mais detalhada, podemos ver que os grupos de actividades com maior representação no emprego analisado, são principalmente as pertencentes a sectores com características de concentração (a azul).

Quadro 2.3: Os 15 Grupos de Actividades mais Significativos

Ranking	SECÇÃO	GRUPO	DESIGNAÇÃO	% do Total
1	J	651	Intermediação Monetária	7.26%
2	G	524	Comércio a Retalho de Outros Produtos Novos em Estabelecimentos Especializados.	6.24%
3	H	553	Restaurantes.	4.44%
4	F	452	Construção de Edifícios (no todo ou em parte); Engenharia Civil.	3.70%
5	K	745	Seleção e Colocação de Pessoal.	3.65%
6	I	602	Outros Transportes Terrestres.	3.11%
7	G	514	Comércio por Grosso de Bens de Consumo, excepto Alimentares, Bebidas e Tabaco.	2.98%
8	K	741	Actividades Jurídicas, de Contabilidade e de Auditoria; Consultoria Fiscal; Estudos de Mercado e Sondagens de Opinião; Consultoria Empresarial e de Gestão; Gestão de Sociedades de Participações Sociais (Holdings).	2.96%
9	I	642	Telecomunicações.	2.69%
10	K	747	Actividades de Limpeza Industrial.	2.68%
11	I	621	Transportes Aéreos Regulares.	2.37%
12	K	748	Outras Actividades de Serviços Prestadas Principalmente às Empresas.	2.27%
13	J	660	Seguros, Fundos de Pensões e de Outras Actividades Complementares de Segurança Social.	2.27%
14	N	851	Actividades de Saúde Humana.	2.06%
15	K	746	Actividades de Investigação e Segurança.	2.05%



À intermediação monetária, actividades de serviços às empresas, telecomunicações e ao sector dos seguros, juntam-se sectores com forte propensão à concentração de emprego, mas que podem induzir a uma leitura enganadora. Os serviços de selecção e colocação de pessoal, de transportes, de actividades de limpeza e de investigação e segurança, apresentam uma espacialização do emprego por estabelecimento de referência, mesmo que não seja nesse ponto do espaço que toda a mão-de-obra realiza a sua actividade.

Será preciso continuar a descer na lista de ranking de grupos de actividades para encontrar, alguma novidade, que surge com o aparecimento dos primeiros grupos de actividades da indústria transformadora, em 25º e 26º lugar do ranking, sendo actividades relacionadas com a impressão e edição e que representam, no conjunto, 2.5% do emprego analisado (ver anexo 2).

b) Análise da espacialização do emprego segundo as suas características.

Para efectuar a análise das características do emprego (ver anexo 3) recorreu-se à análise do Ganho Mensal Médio Efectivo, para procurar saber se existiam diferenças na forma como o emprego era remunerado nas diferentes áreas da cidade, como indicador do seu nível de qualificação. Complementarmente, analisou-se o emprego quanto às Habilitações Literárias do Pessoal ao Serviço e quanto às Funções Desempenhadas dentro da Empresa, por serem variáveis com potencial explicativo das diferenças registadas na primeira.

Da análise efectuada há a realçar que cerca de 17% dos eixos de via analisados não obtiveram respostas nestes factores.

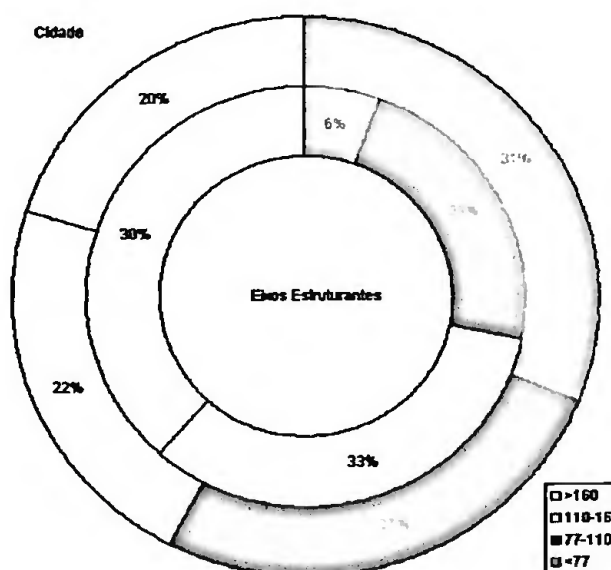
Em apenas cerca de 20% dos eixos analisados o Ganho Mensal Médio Efectivo, em 1998, ultrapassava em média os 160 000 escudos por mês (798€), sendo que destes 60% fazem parte dos eixos estruturantes da cidade. Como termo de comparação refira-se que o salário mínimo nacional em 1998 era de aproximadamente 59 000 escudos por mês (294€) e o salário médio nacional de, aproximadamente, 111 000 escudos por mês (554€).

Fig. 2.12.: Pessoal ao Serviço por via segundo Ganho Mensal Médio Efectivo (em Esc.)



Dito de uma outra forma, enquanto que na cidade predominam as vias com mais baixa remuneração média, os eixos estruturantes caracterizam-se por ser predominantemente eixos de mais elevada remuneração média, isto é, apenas 6% dos eixos estruturantes têm em média um ganho inferior a 77 000 escudos/mês (384€), sendo que essa mesma proporção é de quase 1/3 na cidade. Assim, se para a cidade, a proporção de vias em que a média se encontra num determinado escalão de remuneração diminui, à medida que o escalão de remuneração aumenta (ver fig. 2.13), nos eixos estruturantes passa-se precisamente o inverso. Deste modo, poderá ser possível afirmar que nos eixos estruturantes se encontram melhores níveis de remuneração do que fora destes.

Fig. 2.13.: Distribuição das vias de acordo com o Ganho Mensal Médio Efectivo na cidade (círculo exterior) face aos Eixos Estruturantes (círculo interior)



Procuraremos, agora, saber se tal facto advém de características do emprego localizado nos eixos estruturantes como as habilitações académicas ou as funções

desempenhadas. No que respeita a estas variáveis, optou-se por efectuar uma análise privilegiando as características dominantes, isto é, o escalão da variável que no espaço em análise dispõe da mais elevada frequência relativa (ver anexo 3).

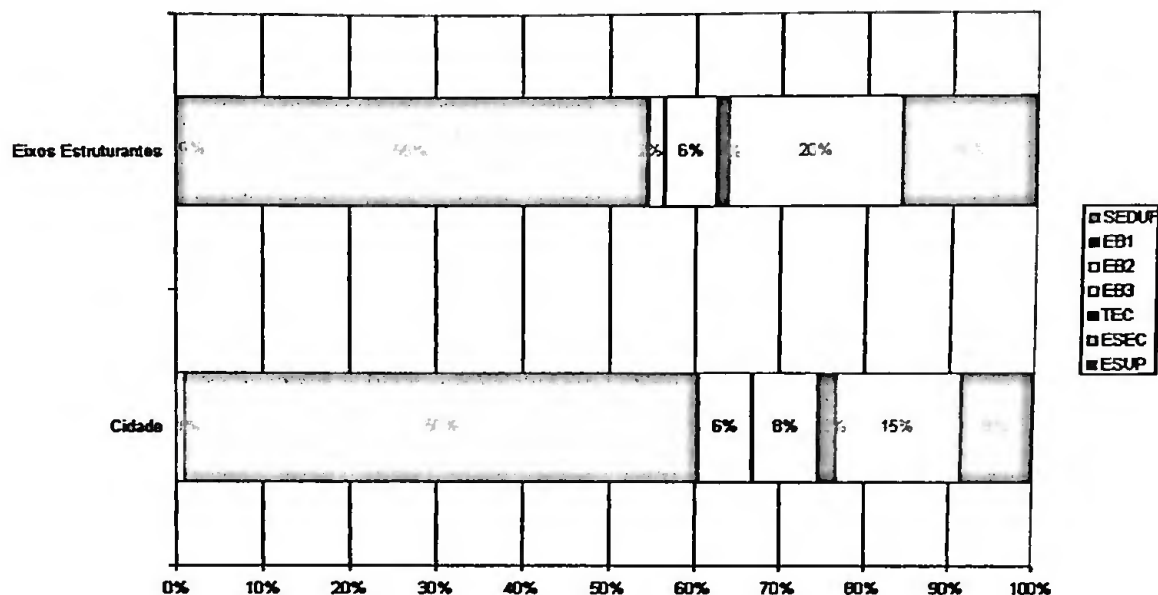
Quanto às habilitações do pessoal ao serviço, verifica-se que, na cidade, as habilitações académicas dominantes do emprego localizado nas diversas vias, se caracterizam por ser maioritariamente o 1º ciclo do ensino básico. Esta constatação denota as baixas habilitações académicas da força de trabalho em actividade na cidade de Lisboa.

Tendo este fenómeno justificações que ultrapassam os limites da cidade, não deixa de ser fortemente condicionante da capacidade produtiva nesta instalada.

Sendo que, se por um lado as vias cuja habilitação dominante é o 1º ciclo do ensino básico se localizam essencialmente fora dos eixos estruturantes (mais de 70%), por outro lado, temos que das vias em que a habilitação académica dominante do emprego aí localizado é o ensino superior, mais de metade se localiza dentro dos eixos estruturantes.

Assim, para esta variável, a diferença de composição média dos eixos estruturantes face ao padrão da cidade reside num maior número de vias nas quais a habilitação académica dominante do emprego aí localizado é de nível superior, em 16% dos eixos estruturantes a habilitação académica dominante do emprego é o ensino superior, face aos 8% da cidade, ainda que essa diferença não seja tão acentuada como a registada para o ganho médio efectivo.

Fig. 2.14.: Distribuição das vias face à Habilitação Académica dominante do emprego aí localizado.



O facto de o escalão de habilitações académicas superiores ser o mais significativo numa maior percentagem de eixos estruturantes, não significa que dentro do total dos eixos estruturantes se encontre uma maior proporção de empregados com habilitação académica superior, uma vez que tal poderá advir de diferentes formas de distribuição do emprego pelo conjunto das vias. De facto, a proporção de empregados que possuem uma qualificação académica não superior ao ensino básico é de 55% na cidade, face aos 53% nos eixos estruturantes, ao passo que a proporção de empregados com formação académica superior é de 16% na cidade, face aos 17% dos eixos estruturantes (ver anexo 3).

Quadro 2.4.: Distribuição do Emprego, de acordo com as Habilitações Académicas, pelas vias

	Sem Educação Formal	EB1	EB2	EB3	Ensino Técnico	Ensino Secundário	Ensino Superior	Total
Cidade	2%	26%	12%	16%	8%	22%	16%	100%
Eixos Estruturantes	1%	24%	12%	16%	8%	23%	17%	100%

Deste modo, poderá ser difícil sustentar que nos eixos estruturantes da cidade se encontra uma força de trabalho mais qualificada, que nos restantes eixos da cidade, ainda que, proporcionalmente, as habilitações académicas de nível superior predominem mais em eixos estruturantes, do que nas restantes vias da cidade.

As funções exercidas pelo pessoal ao serviço são essencialmente funções de pessoal qualificado, em toda a cidade. Os eixos em que as funções exercidas dominantes são as de quadros médios ou superiores, são muito pouco representativos e localizam-se, essencialmente, fora dos eixos estruturantes (ver anexo 3).

Como conclusão, podemos afirmar que não será de rejeitar a hipótese de o diferencial de remuneração registado dentro dos eixos estruturantes, face ao padrão da cidade, ser apenas parcialmente explicado pelas características do emprego (habilitações académicas e funções exercidas), podendo caber ao factor localização, mais precisamente ao simples facto de o emprego se localizar dentro ou fora de um eixo estruturante, uma importante capacidade de resposta (ver anexo 3 – teste econométrico).

A explicação do potencial explicativo do factor localização, residirá no facto de existirem vantagens para a empresa associadas à presença no centro do centro urbano e dentro deste, nos locais de maior aglomeração, para lá das características do próprio mercado de trabalho. Essas vantagens, designáveis por economias de urbanização, podem estar associadas ao acesso a funções superiores ou especializadas, à presença de um capital de gestão e ao nível de informações e contactos, passíveis de gerar vantagens para a empresa quer pelo aumento da eficácia dos factores de produção; quer pela redução dos custos de transacção, pela

valorização da produção e, por via de redução de incerteza, pelas economias dinâmicas geradas (ver fig. 1.2)⁵⁸.

Neste caso, desempenharão papel importante, em particular, as vantagens passíveis de serem retiradas de um dado nível de informação e contactos, uma vez que poderá advir dos ganhos gerados por estas, a justificação da propensão para um gasto maior com os factores de produção (quer solo, quer trabalho) no centro do centro urbano. Conforme modelizado por Fujita e Thisse⁵⁹, o lucro da empresa $\Pi(x)$ pode ser apresentado como função dos ganhos associados ao nível de contactos que uma firma, localizada num determinado local (x), efectua com outra(s) em quaisquer outro(s) local(is) (y) :

$$\Pi(x) = A(x) - R(x)S_f - W(x)L_f,$$

$$\text{sendo } A(x) \equiv \int_x a(x,y)f(y)dy \quad \text{com } a(x,y) = V[q^*(x,y) - c(x,y)q^*(x,y)]$$

ora, se a empresa está disposta a localizar-se no centro do centro urbano, onde o preço do solo é maior (logo maior a renda a pagar pela localização $\Rightarrow \uparrow R(x)S_f$) e está igualmente disposta a pagar um maior volume de salários ($\Rightarrow \uparrow W(x)L_f$), então é necessário que esse aumento de custos seja compensado pelas vantagens retiradas pelo nível de contactos proporcionado por essa localização, se quisermos, pelos 'informational spillovers' ($a(x,y)$), que representa as vantagens associadas a um nível óptimo de contactos $q^*(x,y)$, deduzidas dos custos associados ao estabelecimento desses contactos $c(x,y)q^*(x,y)$.

⁵⁸ Camagni (1992)

⁵⁹ Fujita e Thisse (2000)

2.3. Os nós estruturantes da rede de actividades.

Nas cidades, nomeadamente latinas ou mediterrânicas, o conceito de praça aparece frequentemente designado como elemento aglomerador ou caracterizador fundamental. Pretende-se aqui analisar até que ponto tal acontece hoje em dia, no que respeita à actividade económica em Lisboa. Pretende-se ler a importância desses 'nós' da rede de actividades, enquanto elementos estruturantes e potencialmente determinantes da localização de actividades económicas.

Neste ponto, vamos analisar os dados apenas para as vias que se encaixam no conceito de 'Praça' apresentado no capítulo 1, que considera a grande família de espaços designados por 'praças', 'largos', 'campos' e 'terreiros'. Dentro desta categoria recaem 9% das vias da cidade. Podemos, ainda, observar que 30% das vias da cidade são 'praças' ou vias que confluem directamente em praças (ver fig. 2.15).

Fig. 2.15: As Praças de Lisboa (e vias confluentes)

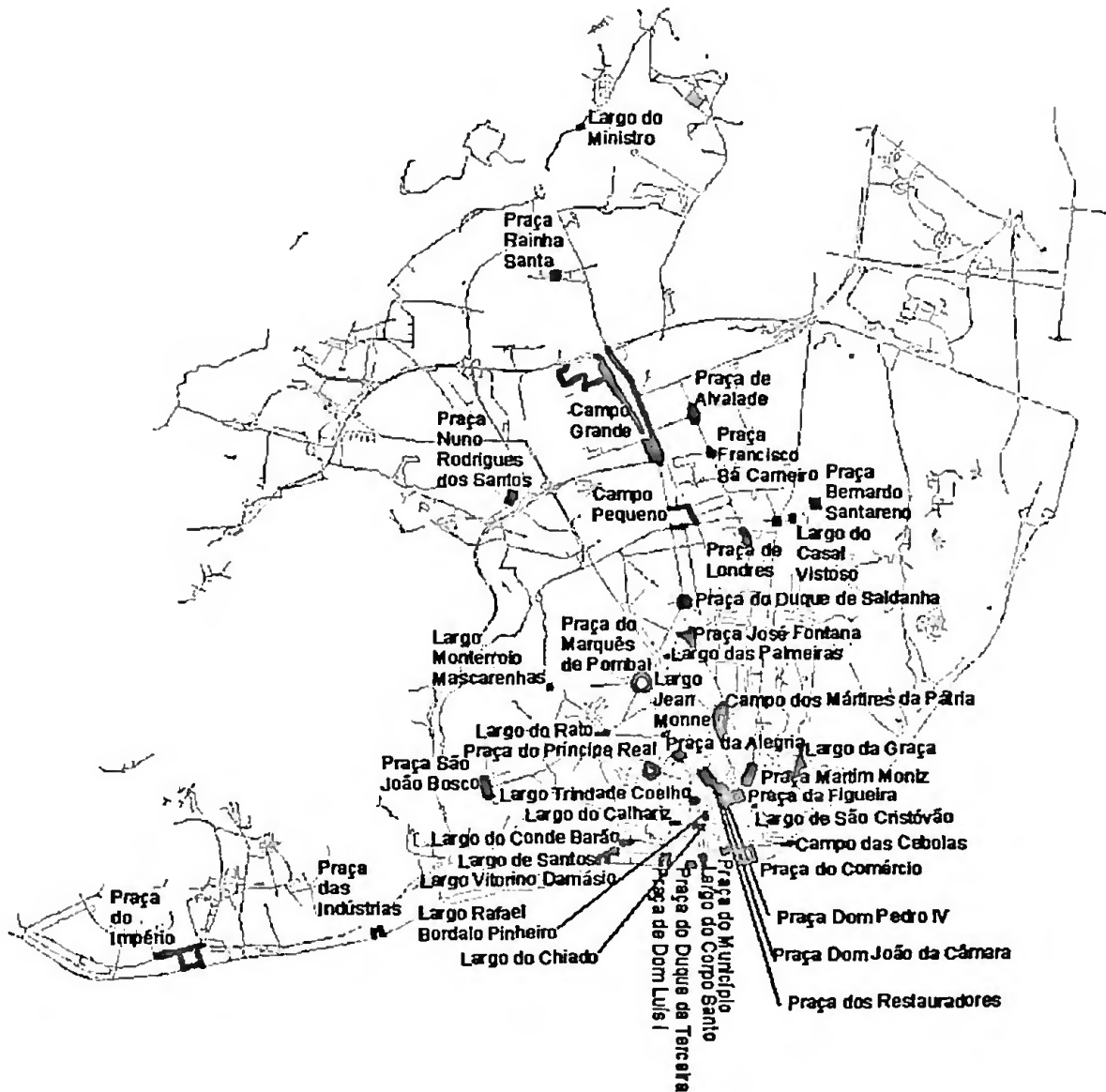


a) A actividade económica localizada em praças.

Vamos, neste ponto, analisar as características da actividade económica localizada em praças. De notar que dentro desta 'categoria' de Praça recaem uma diversidade de espaços urbanos, com funções diferenciáveis. Em cerca de 1/3 destes espaços não foi registado nenhum posto de trabalho, sendo essencialmente largos, enquanto espaços vazios de confluência de ruas em áreas residenciais, muito comuns no centro histórico, nas zonas de Alfama ou Mouraria; ou mesmo espaços planeados para funções exclusivamente residenciais, como os que se encontram, por exemplo, na zona ocidental, em Belém. Por outro lado, em cerca de 20% das praças registou-se mais de 100 pessoas ao serviço e, tal como fizemos para as vias da cidade, como um todo, iremos analisar estas praças, que designaremos por 'praças estruturantes', em maior detalhe.

Começemos por observar a espacialização das praças estruturantes na cidade (fig. 2.16), para notar que estas se encontram essencialmente na área central da cidade, ocorrendo de forma mais frequente no centro histórico (nos espaços que observamos em maior detalhe na fig. 2.2a) e de forma mais espaçada na área central da cidade (definida na fig. 2.2b)). Em seguida analisaremos o perfil sectorial das actividades localizadas em cada uma delas (quadro 2.5).

Fig. 2.16.: As praças estruturantes da cidade





Quadro 2.5.: Composição sectorial da actividade nas praças estruturantes

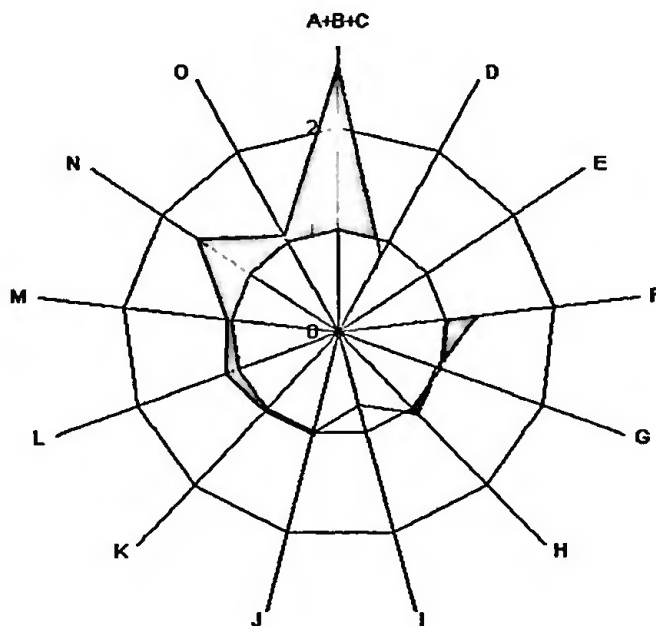
Praças Estruturantes	Pessoal ao Serviço	Decomposição por Secção segundo CAE-Rev. 2													
		A+B+C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	
CAMPO GRANDE	2741	9%	6%		29%	11%	10%	4%	10%	14%		0%	6%	1%	
PRAÇA DE ALVALADE	1921		10%		4%	32%	8%	1%	5%	38%			0%	2%	
PRAÇA DO MARQUÊS DE POMBAL	1353		22%		5%	4%	6%	3%	19%	39%				2%	
PRAÇA JOSÉ FONTANA	1145		1%		2%	5%	0%	9%		80%			3%		
PRAÇA BERNARDO SANTARENO	974				3%	4%	1%	0%		92%			0%		
LARGO DO CALHARIZ	758				0%	4%	1%		94%					0%	
PRAÇA DOM PEDRO IV	718		1%		1%	40%	46%	6%	3%	0%				3%	
PRAÇA DE DOM LUÍS I	708					4%	1%	95%						1%	
PRAÇA DO DUQUE DE SALDANHA	619		1%		5%	35%	15%		11%	33%				0%	
CAMPO PEQUENO	586		5%		15%	15%	3%	4%	44%	13%			1%	1%	
LARGO TRINDADE COELHO	537					1%	10%			0%			89%	1%	
LARGO DA GRAÇA	440		9%		8%	58%	15%		6%	1%		1%	0%	2%	
PRAÇA DA FIGUEIRA	437		11%			53%	21%		10%				2%	3%	
LARGO MONTERROIO MASCARENHAS	437		26%			67%				6%				1%	
PRAÇA DOS RESTAURADORES	369		6%			30%	23%	9%	17%	7%	4%			4%	
PRAÇA DO COMÉRCIO	369					4%	4%	78%	5%	9%			1%		
PRAÇA FRANCISCO SÁ CARNEIRO	359	0%	19%			16%	16%	3%	4%	6%		18%	16%	3%	
LARGO JEAN MONNET	356		1%			10%			80%	9%					
PRAÇA DA ALEGRIA	347	1%	6%			27%	15%	1%		7%	5%			37%	
PRAÇA DAS INDÚSTRIAS	307					0%	14%	1%						85%	
LARGO DO RATO	287					41%	18%	9%		1%			5%	26%	
LARGO DO CORPO SANTO	273		8%			9%	3%	64%	11%	5%					
PRAÇA DO MUNICÍPIO	241				6%	5%		1%	85%					3%	
LARGO VITORINO DAMÁSIO	237				35%	43%	2%	18%		2%			0%		
PRAÇA DE LONDRES	235				15%	43%		1%	20%	15%			1%	5%	
PRAÇA NUNO RODRIGUES DOS SANTOS	230		1%		3%	13%		60%		21%		1%			
PRAÇA DO PRÍNCIPE REAL	227					16%	2%		15%	19%	4%	19%	14%	11%	
LARGO DAS PALMEIRAS	224				4%	4%	1%	7%		84%					
LARGO DE SÃO CRISTÓVÃO	214						2%						98%		
PRAÇA MARTIM MONIZ	213				0%	65%	11%	8%		6%				10%	
PRAÇA SÃO JOÃO BOSCO	206					22%							77%	0%	
PRAÇA RAINHA SANTA	206		9%		31%	34%	6%			19%				1%	
CAMPO DOS MÁRTIRES DA PÁTRIA	203	1%	14%			7%	23%	35%	2%	1%		1%	5%	11%	
LARGO RAFAEL BORDALO PINHEIRO	187	2%				9%		71%		9%				10%	
PRAÇA DO IMPÉRIO	181					7%								93%	
LARGO DO CONDE BARÃO	175		9%		24%	27%	9%		17%	11%				2%	
LARGO DO CHIADO	151					17%			74%	7%				2%	
PRAÇA DOM JOÃO DA CÂMARA	141		1%			12%	28%		24%	13%				23%	
LARGO DO MINISTRO	140											99%		1%	
LARGO DE SANTOS	140					35%	10%	7%		31%			9%	7%	
PRAÇA DO DUQUE DA TERCEIRA	126	10%				13%	16%	37%	18%	6%					
CAMPO DAS CEBOLAS	118		2%			19%	3%	69%		3%				4%	
LARGO DO CASAL VISTOSO	113				23%	37%	10%			3%			7%	20%	

Quanto ao peso que representam as praças estruturantes, refira-se que este se situa nos 7% do emprego dos eixos estruturantes. No entanto, estes são eixos que, em

média, apresentam uma dimensão inferior (enquanto comprimento em metros lineares), na ordem dos 70% da extensão média dos eixos estruturantes e que, caso se pretendesse vir a aferir dados de densidade de emprego, possuem ainda uma outra particularidade, ao passo que o emprego numa via se localiza, regra geral, em duas frentes de rua, numa praça, este vai localizar-se apenas numa frente de rua, uma vez que uma praça se caracteriza por ser um polígono não ocupado no seu interior.

Deste modo, podemos afirmar que o emprego nas praças não difere muito, em volume, do emprego nos eixos estruturantes, sendo que, se estas desempenham alguma função, não será, necessariamente, a de aglomerarem no seu interior um maior volume de actividade que a sua envolvente directa.

Fig. 2.17: Comparação da composição sectorial da actividade económica das praças face à cidade⁶⁰



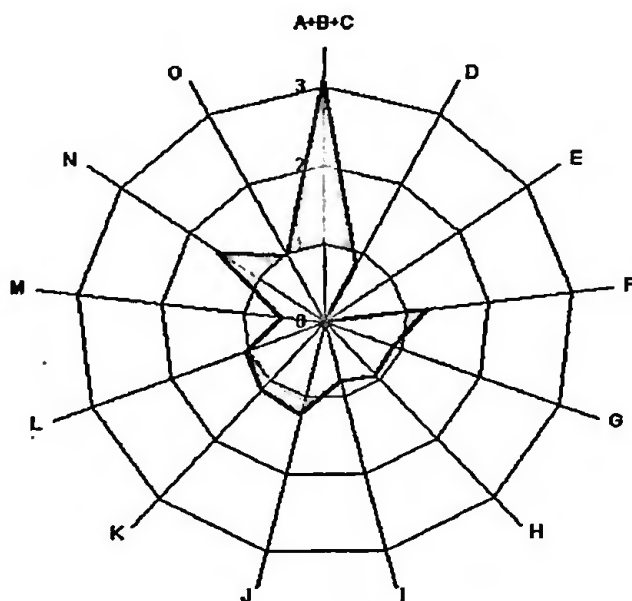
A estruturação sectorial da actividade económica nas 'praças' não difere, para a maioria dos sectores de actividade, de forma significativa da localização da actividade

⁶⁰ Para o efeito calculou-se o quociente de localização para cada secção de actividades, sendo

$$QL_i = \frac{\text{Peso relativo da secção } i \text{ nas praças}}{\text{Peso relativo da secção } i \text{ na cidade}}$$

económica na cidade, como um todo (fig. 2.17), sendo que o peso relativo do emprego dentro das praças é idêntico, para a maioria dos sectores, ao peso relativo do emprego do sector na cidade ($QL=1$). Contudo, pode-se afirmar que os sectores de serviços pessoais e colectivos, com particular destaque para as actividades de Saúde e Segurança Social (CAE N), surgem de forma um pouco mais significativa nas praças da cidade de Lisboa. Note-se que, não sendo muito relevante a presença do sector primário (CAE A a C), esta se torna particularmente mais relevante nas praças que fora delas, sendo de supor que tal advirá essencialmente de funções administrativas ou representativas, associadas a empresas do sector. Por outro lado, nota-se a total ausência do sector E (Produção e Distribuição de Electricidade, Gás e Água).

Fig. 2.18: Comparação da composição sectorial da actividade económica das praças estruturantes face aos eixos estruturantes⁶¹



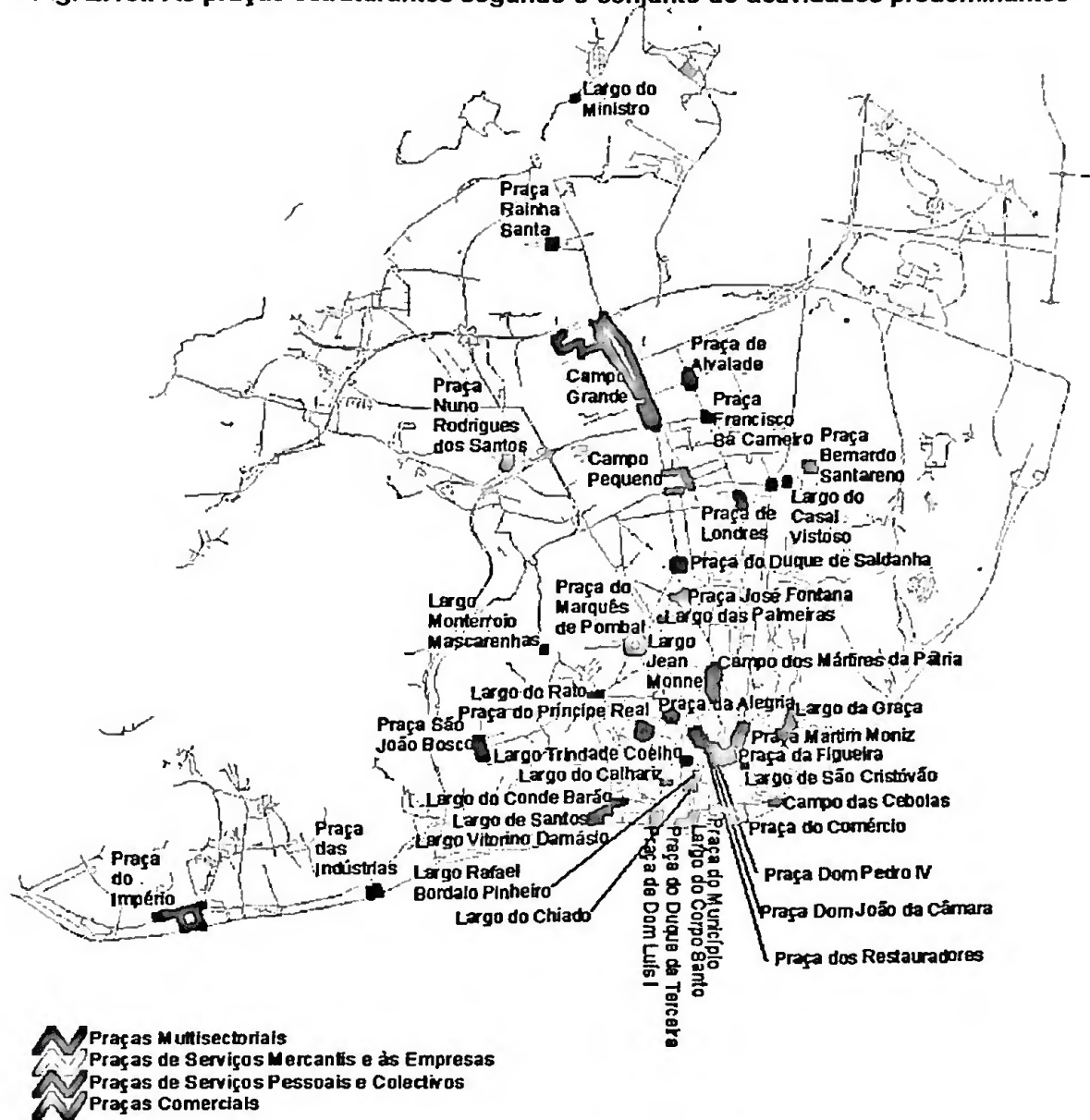
⁶¹ Para o efeito calculou-se o quociente de localização para cada secção de actividades, sendo

$$QL_i = \frac{\text{Peso relativo da secção } i \text{ nas praças estruturantes}}{\text{Peso relativo da secção } i \text{ nos eixos estruturantes}}$$

Quanto à distribuição sectorial do emprego dentro das praças estruturantes, denota-se que esta é relativamente próxima da composição sectorial do emprego do total dos eixos estruturantes, verificando-se diferenças, grosso modo, similares às encontradas quando comparada a distribuição sectorial do emprego face à cidade (fig. 2.18).

Analisar as Praças Estruturantes como um todo não permite identificar as suas especificidades próprias, pelo que vamos agora individualizar a análise das Praças Estruturantes. Note-se que, à medida que vamos descendo na escala territorial de análise mais sensíveis se tornam os dados a determinadas particularidades, pelo que, a presença de um determinado estabelecimento de maior dimensão pode alterar significativamente a leitura de uma Praça, tornando-se esta análise mais condicionada pela ausência da administração pública, referida no início do capítulo.

Fig. 2.19.: As praças estruturantes segundo o conjunto de actividades predominantes



A Actividade Económica em Lisboa.
Eixos e Praças Estruturantes.

As Praças Estruturantes podem caracterizar-se em 4 grandes grupos, do ponto de vista de composição sectorial da actividade económica. Temos que cerca de 1/3 destas praças são multisectoriais, no sentido em que o emprego nelas registado se distribui por diferentes secções de actividades não cabendo a nenhum conjunto de secções específico um maior papel de destaque.

Igual peso possuem as Praças cuja actividade se concentra essencialmente na prestação de serviços mercantis e às empresas (CAE I a K), sendo esta a função de muitas das praças do centro histórico e das praças situadas ao longo dos eixos estruturantes da área central da cidade.

Com menor peso surgem as praças cujas actividades se destinam à prestação de serviços pessoais e colectivos (CAE L a O), localizadas essencialmente fora da área central da cidade a ocidente; bem como as praças cujas actividades principais se resumem ao comércio e à restauração (CAE G e H), integradas essencialmente no centro histórico.

Quadro 2.6.: Lista das praças estruturantes segundo o conjunto de actividades dominantes

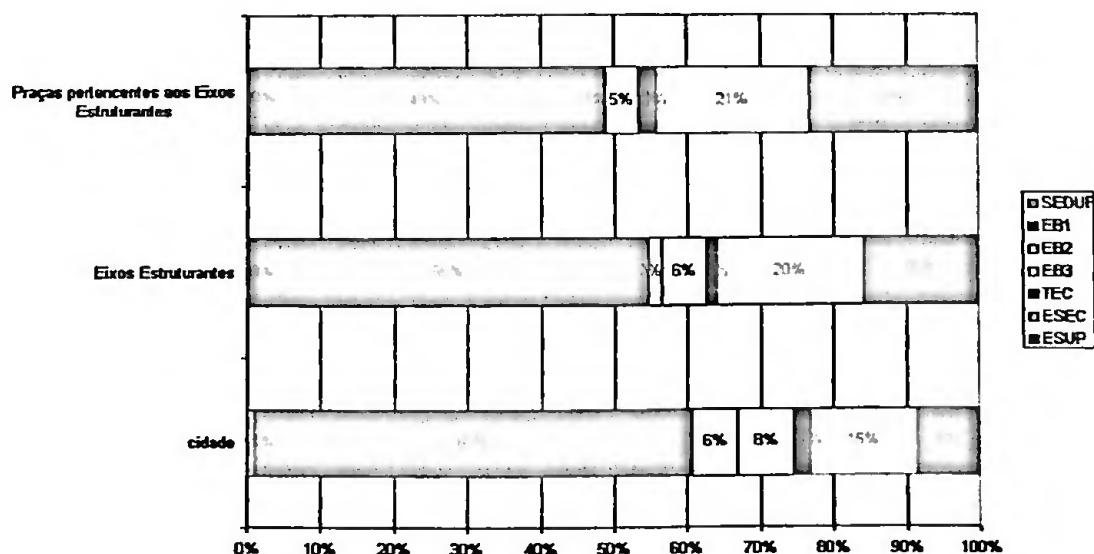
Praças Multisectoriais	CAMPO GRANDE
	PRAÇA DE ALVALADE
	PRAÇA DO DUQUE DE SALDANHA
	PRAÇA DOS RESTAURADORES
	PRAÇA FRANCISCO SÁ CARNEIRO
	PRAÇA DA ALEGRIA
	LARGO DO RATO
	LARGO VITORINO DAMÁSIO
	PRAÇA DE LONDRES
	PRAÇA DO PRÍNCIPE REAL
	PRAÇA RAINHA SANTA
	CAMPO DOS MÁRTIRES DA PÁTRIA
	LARGO DO CONDE BARÃO
	PRAÇA DOM JOÃO DA CÂMARA
LARGO DE SANTOS	
Praças de Serviços Mercantis e às Empresas	LARGO DO CASAL VISTOSO
	PRAÇA DO MARQUÊS DE POMBAL
	PRAÇA JOSÉ FONTANA
	PRAÇA BERNARDO SANTARENO
	LARGO DO CALHARIZ
	PRAÇA DE DOM LUÍS I
	CAMPO PEQUENO
	PRAÇA DO COMÉRCIO
	LARGO JEAN MONNET
	LARGO DO CORPO SANTO
	PRAÇA DO MUNICÍPIO
	PRAÇA NUNO RODRIGUES DOS SANTOS
	LARGO DAS PALMEIRAS
	LARGO RAFAEL BORDALO PINHEIRO
LARGO DO CHIADO	
Praças de Serv. Pessoais e Colectivos	PRAÇA DO DUQUE DA TERCEIRA
	CAMPO DAS CEBOLAS
	LARGO TRINDADE COELHO
	PRAÇA DAS INDÚSTRIAS
	LARGO DE SÃO CRISTÓVÃO
Praças Comerciais	PRAÇA SÃO JOÃO BOSCO
	PRAÇA DO IMPÉRIO
	LARGO DO MINISTRO
	PRAÇA DOM PEDRO IV
	LARGO DA GRAÇA
PRAÇA DA FIGUEIRA	
LARGO MONTERROIO MASCARENHAS	
PRAÇA MARTIM MONIZ	

Deste modo, se a actividade das praças pertencentes aos eixos estruturantes, possui algum factor que a distinga da actividade dos eixos estruturantes, este não se preenderá, pelo menos de forma muito significativa, com a especialização sectorial, quando estas são analisadas como um todo, sendo que para encontrar a sua especificidade é necessário individualizar a análise. Em seguida, iremos procurar saber se existe alguma especificidade das características do emprego dentro destas praças.

b) As características do emprego localizado em praças estruturantes.

Se verificámos que quanto aos eixos estruturantes existe uma maior propensão para encontrar um emprego em que a habilitação dominante é mais qualificada e, principalmente, mais bem remunerado nestes que na média da cidade, podemos ver que, se analisarmos as praças estruturantes, essa tendência será ainda mais acentuada.

Fig. 2.20.: Distribuição das vias face à Habilitação Académica dominante do emprego aí localizado, incluindo as praças estruturantes.



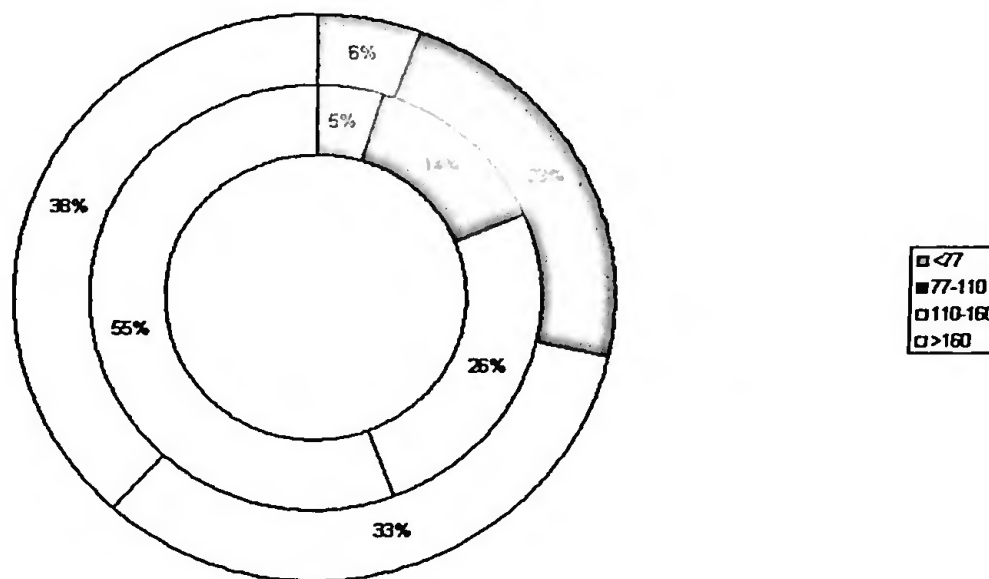
Efectivamente, se quanto às habilitações académicas dominantes nos eixos estruturantes se verificava que em 16% destes predominavam os empregados com formação académica superior, essa percentagem ascende aos 23% nas praças pertencentes aos eixos estruturantes, sendo que em 46% das praças predominam habilitações académicas acima do ensino básico.

Contudo, tal como para os eixos estruturantes, este facto não representa uma muito maior proporção de indivíduos com habilitação académica superior (essa proporção era de 17% nos eixos estruturantes e é de 18% nas praças estruturantes) ou uma muito menor proporção de indivíduos cuja habilitação académica não ultrapasse o ensino básico (essa proporção era de 53% nos eixos estruturantes e é de 52% nas praças estruturantes) (ver anexo 3).

Já quanto ao ganho mensal médio efectivo verifica-se que em mais de metade das praças pertencentes aos eixos estruturantes predominam eixos em que essa variável é superior a 160000 escudos/mês (798€), mantendo-se o princípio de que à medida que cresce o escalão de rendimento se encontram mais eixos em que o valor do ganho mensal médio efectivo do pessoal ao serviço aí localizado se encontra nesse escalão.



Fig. 2.21.: Distribuição das vias estruturantes de acordo com o Ganho Mensal Médio Efectivo comparando os Eixos Estruturantes (círculo exterior) com as Praças Estruturantes (círculo interior)



Note-se que esta propensão para encontrar um emprego melhor remunerado nas praças estruturantes é bem mais significativa do que a tendência para aí encontrar um emprego com habilitações académicas superiores. O facto de se encontrar um emprego melhor remunerado pode, em nosso entender, ser um indicador preliminar de vantagens inerentes à aglomeração, sendo de intuir que as praças estruturantes, desempenham um papel de centralidade importante na estruturação da actividade económica (ver anexo 3 – teste econométrico). Mais do que por via de uma especialização sectorial que se traduza num perfil sectorial comum a todas as praças, é possível que seja por uma maior especialização funcional que se distinguem as centralidades urbanas na actual economia⁶². Esta especialização funcional leva a caracterizar o emprego não tanto pelo sector de actividade a que respeita, mas

⁶² Duranton e Puga (2001)

principalmente pelas funções desempenhadas dentro da empresa, caracterizadas não apenas como acima se fez (distinguindo entre quadros superiores; quadros médios;...), mas considerando se o pessoal ao serviço exerce funções de chefia, funções comerciais, de marketing, entre outras.

A redução de custos organizacionais, designadamente custos de comunicação intra-empresariais, tem levado as organizações a optarem por diferentes estratégias de localização para os diferentes serviços que compõem a empresa, sendo que para o centro urbano são privilegiadas funções de representação institucional, de liderança organizacional, funções que tirem partido das economias de urbanização, um pouco à imagem do que se tem passado para o sector primário e secundário da economia, sendo realocadas em áreas periféricas as funções que consumam maiores quantidades de solo e que não requeiram comunicações em proximidade com agentes externos à empresa.

3. A FUNÇÃO DAS PRAÇAS NO TECIDO ECONÓMICO DE LISBOA.

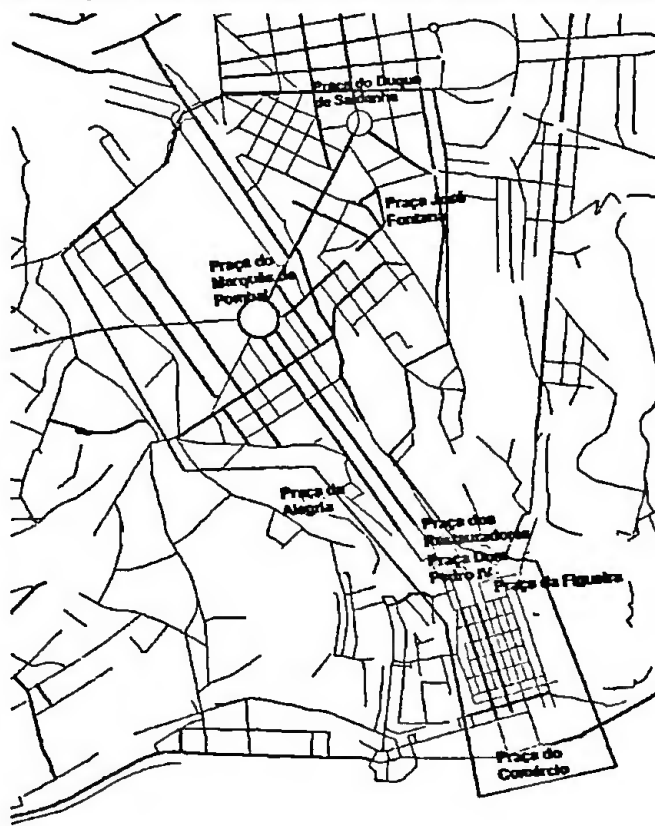
Após analisada a espacialização da actividade económica na cidade, pretende-se reflectir sobre o papel assumido pelas praças. De entre as funções por estas desempenhadas e dando particular relevo ao seu papel enquanto elemento aglomerador e/ou potenciador de acessibilidades, vamos identificar as principais praças a estudar e observar as funções desempenhadas no contexto em que se inserem.

3.1. As praças na área central da cidade: do Terreiro do Paço ao Saldanha.

A estrutura económica apresentada encontra no seu centro um eixo que podemos delimitar utilizando as praças que o compõem: Praça do Comércio / Praça Dom Pedro IV (Rossio) / Praça do Marquês de Pombal / Praça do Duque de Saldanha.

Dentro desta área da cidade encontra-se cerca de $\frac{1}{4}$ do emprego registado nos dados em análise (note-se que apenas consideramos os eixos integralmente dentro deste

Fig. 3.1.: As Praças Estruturantes no centro histórico da cidade



espaço, ficando de fora vias como a Av. da República ou Av. António Augusto Aguiar, por se encontrarem apenas parcialmente dentro do polígono em análise).

a) A actividade económica dentro das praças.

A Praça do Comércio (Terreiro do Paço) é um espaço privilegiado pela reconstrução pombalina, planeado na influência da maioria das praças monumentais do século XVIII, concentra um forte simbolismo de Estado e apresenta-se como espaço cénico por excelência de 'salão nobre' de Lisboa. Por este motivo, estão aí localizados muitos serviços da Administração Pública Central, cujos dados não foram aqui analisados. O emprego em análise aí registado (369 pessoas ao serviço) concentra-se essencialmente nas actividades financeiras (78%), sendo remunerado acima da média da cidade (o ganho mensal médio efectivo era de 193 884 esc/mês em '98), embora não se trate de pessoal particularmente bem habilitado (73% não dispõe de qualificações acima do ensino básico), sendo sobretudo pessoal especializado (64%) e qualificado (29%).

“Se, de facto, houve intenção de secundarizar o Rossio em favor da Praça do Comércio, essa intenção foi completamente frustrada. Tendo durante séculos rivalizado enquanto espaço de sociabilidade, essa característica vai-se progressivamente esbatendo no que deixou de ser o Terreiro do Paço e de modo nenhum se perde, antes se revigora, no Rossio, que, no século XIX, retoma a sua função de verdadeira ágora da cidade.”⁶³

⁶³ Santana e Sucena (Dir.) (1994), pg. 785

Os dados em análise estão em consonância com esta ideia, tratando-se a Praça do Comércio de ser um espaço iminentemente institucionalizado, quer pelos ministérios e diversos serviços da Administração Pública, quer pela instituições financeiras que aí predominam face a outras ocupações. A Praça Dom Pedro IV (Rossio) é, por seu turno e conforme caracterizada no capítulo anterior, uma praça comercial. Das 718 pessoas aí empregadas, verifica-se que estas exercem actividade principalmente no sector do comércio (40%) e no alojamento e restauração (46%). Este perfil de actividades é mais consentâneo com a ideia de espaço público comunal, área de sociabilidade, contribuindo enquanto causa e podendo ser simultaneamente consequência, para o elevado fluxo de pessoas que aí se dirige. Estando aí empregado sobretudo pessoal qualificado (52%) ou praticante (18%), 65% dos quais não possui mais habilitações do que o ensino básico, o ganho mensal médio efectivo é inferior ao registado para a Praça do Comércio (112 000 esc/mês).

Junto da Praça Dom Pedro IV encontramos a Praça da Figueira e a Praça dos Restauradores. Enquanto que a Praça da Figueira tem um perfil de actividades próximo do registado no Rossio, por ser eminentemente uma praça comercial (com 53% dos 437 empregados no comércio e 21% no alojamento e restauração), a Praça dos Restauradores, mantendo ainda um forte carácter comercial (53% dos 369 empregados no comércio e no alojamento e restauração), tem já um volume de empregados no sector de actividades financeiras com algum significado (17%), como que a fazer a ponte para o que adiante se regista.

A Praça do Marquês de Pombal foi proposta enquanto nó viário estruturante da expansão para norte da cidade, para projectar o seu alargamento por absorção de espaços que então não seriam mais do que o seu 'hinterland', tendo esta ideia vindo a vingar ao longo do tempo, continua a ter um forte papel na cidade actual. Não sendo uma praça, no sentido de apropriação pública do seu centro, é um nó viário de 1º

nível, com importância fulcral na rede de transportes urbanos da cidade e em consequência um espaço de fácil acessibilidade. O emprego aí registado (1353 postos de trabalho) distribui-se pelos serviços mercantis e às empresas (com particular relevo para a CAE K – Actividades imobiliárias, alugueres e serviços prestados às empresas 39% e para as actividades financeiras 19%), tendo ainda, à data de análise, uma presença forte de empresas da indústria transformadora, que aí tinham os seus escritórios. O nível médio de remuneração aí registado é particularmente alto (303 193 esc./mês), sendo que aí trabalhava principalmente pessoal qualificado (53%), quadros médios (14%) e superiores (15%), registando-se um número significativo de indivíduos com formação acima do ensino básico (58%), sendo que 21% dispunham de formação superior.

A Praça do Duque de Saldanha é o ponto de partida para as avenidas novas, espaço de desenvolvimento da cidade moderna, ortogonal e tem como função essencial a de ser um importante nó de transportes públicos, encontrando a função acessibilidade um papel preponderante sobre outras, característica própria das praças da sua época. O emprego aí registado (619 pessoas ao serviço) reparte-se por diversos sectores de actividade, assumindo particular relevo o comércio (35%) e os serviços prestados às empresas (33%), sendo remunerado acima da média (ganho mensal médio de 188 839 esc./mês) e constituindo-se essencialmente por pessoal qualificado (40%) e quadros superiores (29%), com habilitações ao nível do secundário (30%) e do superior (33%).

Entre as Praças do Marquês de Pombal e do Duque de Saldanha há ainda a salientar o elevado volume de emprego registado na Praça José Fontana (1145 pessoas ao serviço), que se caracteriza por ser praticamente na íntegra do sector de serviços às empresas, sendo maioritariamente pessoal qualificado (56%) ou especializado (17%), ainda que no seu conjunto particularmente bem habilitados do ponto de vista

académico (55% com formação de secundário e 19% com formação superior),
auferem um rendimento consideravelmente baixo (101 102 esc./mês).

Fig. 3.2: Distribuição do emprego nas praças por níveis de habilitações

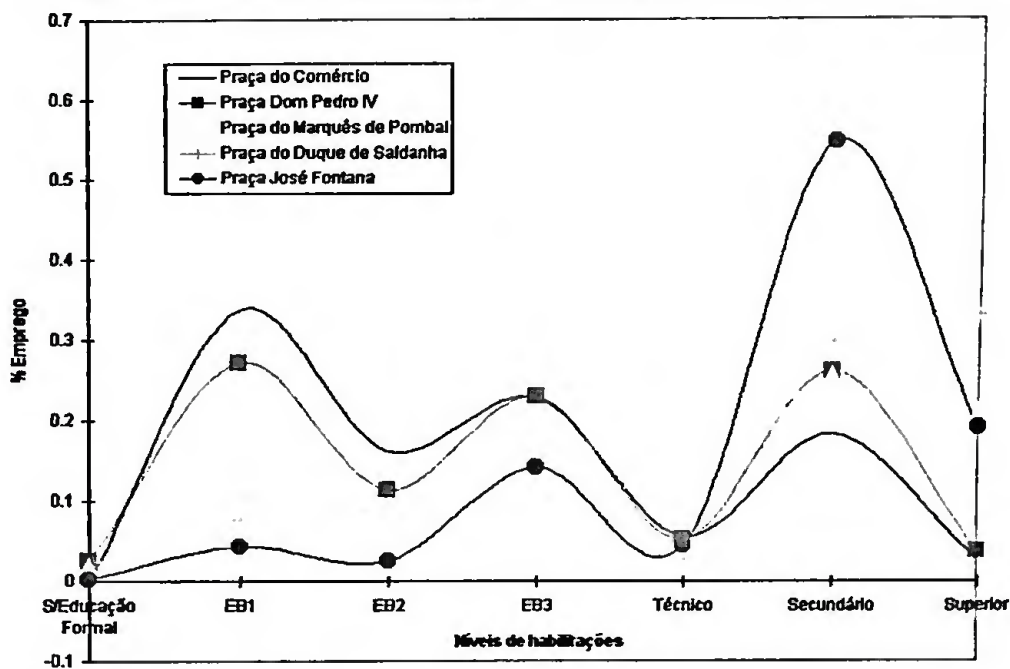
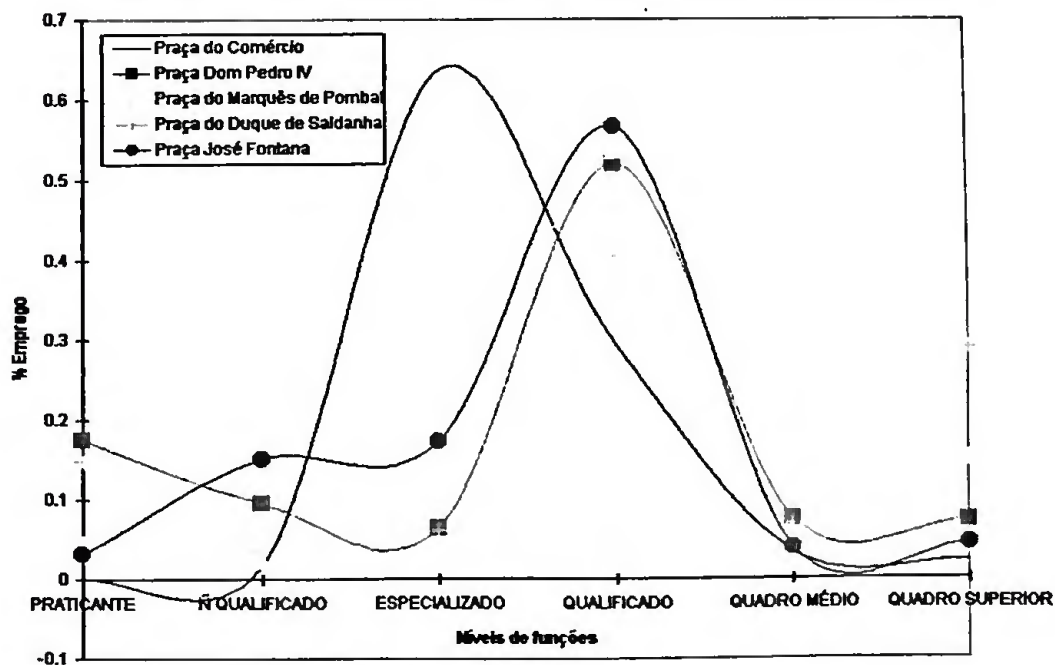


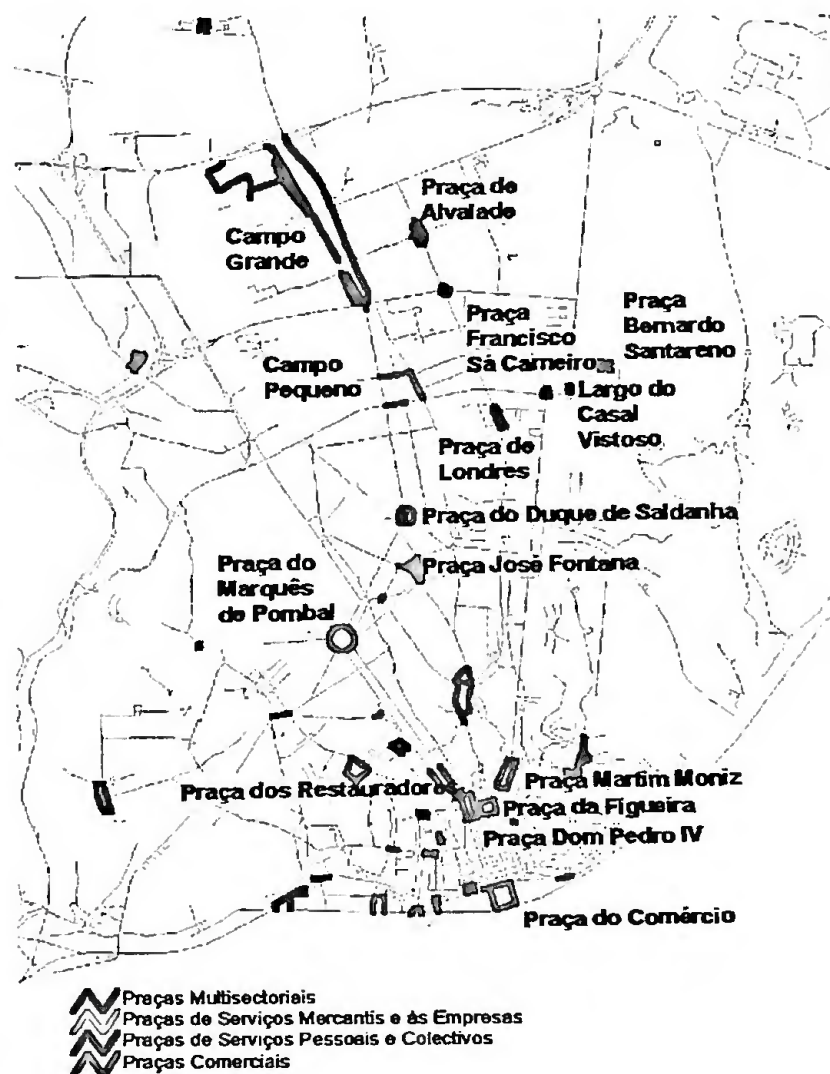
Fig. 3.3: Distribuição do emprego nas praças por níveis de funções



Assim, sendo que a distribuição do emprego em cada uma dessas praças pelos diferentes níveis de funções é algo coincidente ao nível de maior frequência, com excepção para a Praça do Comércio, é de alguma forma, menos homogéneo nos

extremos, sendo que as praças do centro histórico registam menor proporção de quadros médios e superiores do que as praças do Marquês de Pombal e Saldanha.

Fig. 3.4.: As Praças Estruturantes segundo o conjunto de actividades predominantes na área central da cidade



Deste modo, vemos intercalarem-se, nesta área central da cidade, praças com funções comerciais com praças com funções de prestação de serviços às empresas e de actividades financeiras. Retomando a fig. 2.12 vemos que esse processo de integração é uma constante por toda a área central da cidade. À Praça do Duque de Saldanha segue-se o Campo Pequeno, praça de serviços às empresas e de actividades financeiras, ainda que com uma presença significativa de comércio, o Campo Grande, espaço marcadamente multisectorial e a Praça de Alvalade, com forte

presença dos serviços às empresas e de comércio. Se preferíssemos um percurso pela Av. Almirante Reis, teríamos uma situação idêntica com o acrescentar dos sectores de serviços pessoais e colectivos. Tendo um mesmo ponto de partida na Praça da Figueira e na Praça Martim Moniz, marcadamente comerciais, encontram-se no final da avenida praças de serviços de apoio às empresas com maior ou menor presença comercial, como a Praça de Londres e a Praça Bernardo Santareno (respectivamente) e praças de serviços pessoais e colectivos com significativa presença do comércio, como a Praça Francisco Sá Carneiro e o Largo do Casal Vistoso.

Assim, deparamos com um centro do centro urbano (CBD) composto essencialmente por Praças vocacionadas para albergarem emprego na área dos serviços mercantis (actividades financeiras e serviços às empresas), com forte poder de remuneração do factor trabalho e melhor dotadas de qualificações nesse mesmo factor. Estas praças são intercaladas por funções comerciais, em praças especializadas ou nas praças de serviços, sempre que a apropriação do espaço público o permita, que lhes conferem um estatuto de ponto de aglomeração de pessoas, incrementando o seu carácter de centro do centro urbano.

A concentração da actividade comercial é, aliás, indicador de espaço de fácil acessibilidade, designadamente dos consumidores, factor que é determinante para a localização destas actividades, que tendem "historicamente a agrupar-se em conjuntos ou centros comerciais que ocupam uma praça ou cruzamento, preenchem integralmente uma série de quarteirões, ou dispõem-se de forma linear ao longo de eixos privilegiados de tráfego"⁶⁴.

⁶⁴ Salgueiro (2001)

b) A actividade nas vias adjacentes às Praças.

Os eixos que concentram a maior parte da actividade económica da cidade como que gravitam em torno de praças e nós viários que os estruturam dentro do centro urbano da cidade.

É essa a situação da Baixa Pombalina, delimitada pelas praças do Comércio, do Rossio, da Figueira e do Martim Moniz; caracteriza-se por um conjunto de eixos onde os únicos sectores que ganham representatividade são os do comércio e alojamento e os de serviços prestados às empresas e actividades financeiras (como pode ser revisto nas figuras 2.3 a 2.6), em consonância com o que se passa nas praças que delimitam a malha pombalina.

Desenvolvendo-se a actividade para norte pela Avenida da Liberdade (e vias adjacentes, com destaque para as rua Castilho, Rodrigo da Fonseca e Alexandre Herculano), até ao Marquês de Pombal, estamos em pleno centro da cidade onde as vias são representativas para praticamente todos os sectores, mas essa representatividade é marcadamente maior nas actividades financeiras e nos serviços às empresas, igualmente em consonância com as praças que delimitam as vias.

Seguindo do Marquês de Pombal, pela Avenida Fontes Pereira de Melo até ao Saldanha, onde começa a ortogonalidade das Avenidas Novas, em torno das Avenidas da República e Cinco de Outubro, até ao Campo Grande, vemos que estas vias permanecem como sendo importantes para praticamente todos os sectores (figuras 2.3 a 2.6), sendo, contudo, particularmente mais significativa a concentração de actividades financeiras (nas avenidas Fontes Pereira de Melo, da República e Cinco de Outubro), de serviços prestados às empresas (em quase todos os eixos, mas

com mais relevo nas avenidas da República e João Crisóstomo) e nas actividades de serviços pessoais e colectivos (na Av. Cinco de Outubro). O sector comercial tem presença significativa em praticamente todas as vias, sem nunca chegar a atingir valores extremamente significativos.

Deste modo, pelo que é analisado neste ponto, surge uma significativa relação entre a actividade desenvolvida nas praças e nos eixos adjacentes. Não fica, contudo, claro se essa relação será uma relação de dependência, nem do sentido dessa dependência, ou se, simplesmente, a actividade se concentra nesses eixos estruturantes não distinguindo as vias das praças como espaços de localização.

Da evolução histórica da cidade de Lisboa podemos retirar que o processo de terciarização se tem vindo a expandir do centro histórico (Baixa Pombalina) para norte pelo percurso assinalado neste ponto⁶⁵, tendo as praças, designadamente do Marquês de Pombal, do Duque de Saldanha e de Alvalade, desempenhado um papel de algum protagonismo, sendo pioneiras na concentração terciária face à sua envolvente, quer porque desde logo projectadas para esse fim (como a Praça do Marquês de Pombal ou a Praça de Alvalade), quer porque a actividade comercial tende a privilegiar esses espaços de aglomeração.

No capítulo anterior vimos que existe uma propensão para encontrar vias com um mais elevado volume de remunerações médias nas praças estruturantes face aos eixos estruturantes (e destes face às restantes vias da cidade). Este facto leva a considerar que é privilegiada a procura de emprego pelo estabelecimentos terciários das praças, podendo estar por esse facto habilitados a melhor remunerar o factor trabalho, face a estabelecimentos localizados noutros pontos da cidade, sendo

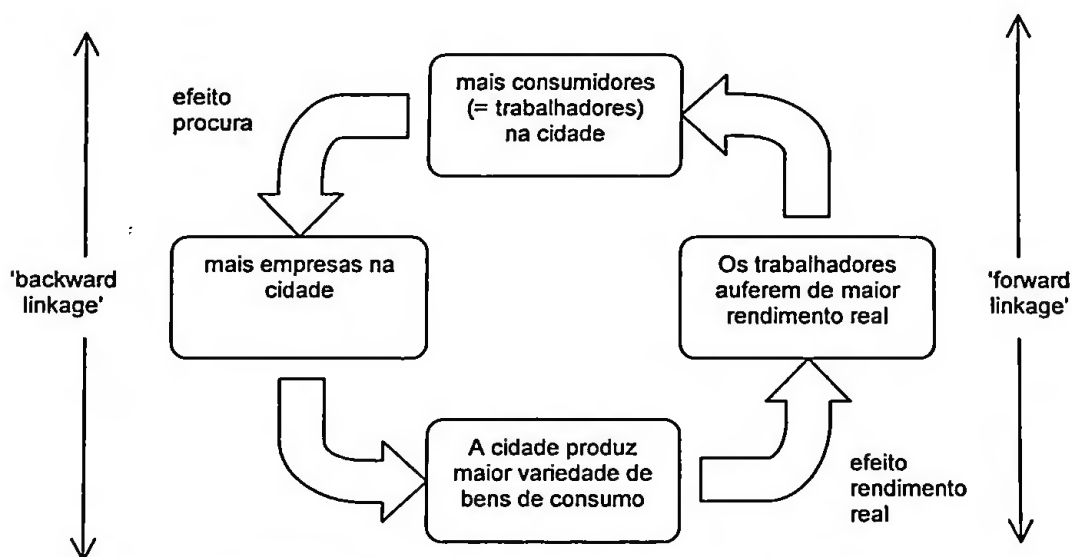
⁶⁵ Salgueiro (2001)

possível considerar que constitui evidência da existência de economias de aglomeração.

Sendo que as actividades económicas concorrem pela obtenção de espaço de acessibilidade privilegiada, da qual o centro do centro urbano (CBD) é paradigma de optimização e sendo que, dentro deste, as praças desempenham papel simbólico de acessibilidade, por se constituírem comumente como interface de transportes, reconhece-se às praças estruturantes uma capacidade de atracção de actividades económicas de relevo.

Essa capacidade de atracção das actividades económicas irá desencadear, por processo de causalidade cumulativa, uma crescente importância dos espaços onde se aglomera a actividade em detrimento da sua envolvente, gerando relações de dependência numa situação tipificada pelos modelos de centro-periferia.

Fig. 3.5.: O processo de causalidade cumulativa na aglomeração de empresas e trabalhadores



Fonte: Fujita e Thisse (2000), pg. 29, adaptado

Partindo de uma situação que, por razões históricas confere a um espaço maior centralidade, os efeitos de procura, gerados pela maior presença de trabalhadores, com maior rendimento real; e de rendimento real, gerado pela presença de mais firmas

que produzem uma maior variedade de bens de consumo, geram um processo de 'bola de neve' que irá continuamente reforçando as posições de um 'centro cada vez mais centro' e de uma 'periferia cada vez mais periférica' e dependente do centro. Este processo, conforme apresentado por Myrdal, é observável a diversas escalas territoriais, veja-se a esse exemplo as clivagens norte/sul à escala mundial, o reforço de posição do 'arco Londres/Milão' à escala europeia ou as divergências litoral/interior à escala nacional, e gerou, no âmbito da ciência política e das relações internacionais, o espaço de pensamento da 'teoria da dependência', que, com diferentes correntes de carácter ideológico, pretende explicar o posicionamento global dos países subdesenvolvidos face aos países desenvolvidos, como resultante de condições históricas e de processos de causalidade cumulativa, mais do que da (in)capacidade dos países subdesenvolvidos de gerarem, por si, processos de desenvolvimento convergentes num 'steady state', como a teoria económica neo-clássica parecia fazer supor inevitável⁶⁶.

O que aparenta suceder é que um mecanismo de contornos algo similares ocorrerá também à escala intra-urbana, o que poderá contribuir para explicar a aglomeração de actividades num pequeno conjunto de eixos dentro do centro do centro urbano, que reforça a posição de um centro urbano face à sua periferia.

Pretende-se em seguida analisar de que forma pode a administração pública central lidar com a espacialização da actividade económica dentro da cidade, procurando condicionar, por via do desenvolvimento urbano, o desenvolvimento económico que esta espacialização pode alimentar.

⁶⁶ Rodrigues (2000)

3.2. As praças na estratégia urbana de Lisboa.

*"Associado à industrialização, o urbanismo aparece para alguns como desejável e para muitos como inevitável: nenhum país lhe escapa, qualquer que seja a sua fase de desenvolvimento..."*⁶⁷, sendo o urbanismo área multidisciplinar de actuação, o papel que pode ser esperado da intervenção fundamentada na ciência económica pode ser orientado para dois níveis de actuação: *"ao nível da organização do espaço intra-urbano e ao da ligação inter-centros que ultrapassará mesmo a escala regional, o que não significa que os dois aspectos possam ser considerados de modo dissociado"*⁶⁸.

A actuação ao nível da organização do espaço intra-urbano será aqui encarada com o apoio do modelo de desenvolvimento urbano explicitado para a cidade de Lisboa no princípio da década de '90⁶⁹, onde se encontra o referencial estratégico para fundamentar a análise da forma como se encontra espacializada a actividade económica na cidade.

Estabelecendo a relação entre desenvolvimento urbano e organização espacial da actividade económica, pretende-se questionar de que modo pode a administração pública local interferir no desenvolvimento através do ordenamento intra-urbano, numa lógica de planeamento urbano integrado. Dentro desta questão haverá que questionar a intervenção que detém nas praças o seu objecto indutor, para alcançar os objectivos do planeamento.

⁶⁷ Lopes (1995, pg. 242)

⁶⁸ Lopes (1995, pg. 244)

⁶⁹ CML (1992)

a) A actividade económica e a cidade planeada.

Num novo olhar sobre a espacialização dos eixos estruturantes (figuras 2.2, 2.2a) e 2.2b)) na cidade de Lisboa vemos que existe uma coincidência espacial entre a cidade cujo desenho urbano resulta de processos de planeamento e a concentração das actividades económicas. Será assim, pelo menos no que respeita aos processos de planeamento que não visaram a constituição de áreas exclusivamente residenciais.

Tendo a cidade de Lisboa mais de 2 milénios de história, muitas terão sido as acções da administração pública que condicionaram o desenho urbano da cidade, conforme se conhece hoje. Das suas raízes ressaltam as influências deixadas pela ocupação romana, passando pela estruturação urbanística de domínio primeiro germânico e depois muçulmano do espaço interior à cerca moura, da qual muito hoje perdura, até à mudança do paço real da alcáçova para o paço da ribeira, que pontua a expansão da cidade até aos limites marcados pela cerca fernandina, no século XIV. Uma cidade que do ponto de vista económico seria caracterizada por possuir uma localização geográfica privilegiada, numa região de solos férteis, na qual o posicionamento face ao rio Tejo lhe conferia, desde cedo, características favoráveis, quer à indústria do sal, quer ao desenvolvimento das trocas comerciais, tanto por via fluvial para uma vasta região no interior da península, como na ligação ao mediterrâneo por via marítima. Situação portuária essa que será importante na Lisboa dos Descobrimentos.

Contudo, será na Lisboa da segunda metade do séc. XVI e do séc. XVII que vamos encontrar as primeiras acções de planeamento urbano de contornos mais próximos do significado que hoje se dá, nomeadamente com a urbanização do que hoje se conhece por Bairro Alto, fora do perímetro das muralhas e cujo traçada rectilíneo em muito contrastava com o desenho urbano do interior das muralhas, paradigma de uma evolução urbana em 'mancha de óleo'.

Resultam de processos de planeamento urbano ao longo dos séculos XVIII a XX, designadamente, a actual configuração da Baixa Pombalina; da Avenida da Liberdade e zona envolvente a norte; da abertura (por reperfilamento) da Avenida Almirante Reis; da Avenida da República e avenidas novas.

O projecto de reconstrução da cidade de Lisboa após o terramoto de 1755, vem sublinhar uma viragem social em curso, uma vez que, conforme refere José Augusto França: *"tinha de contar com outra rede de apoios, não da nobreza cortesã arruinada mas de uma nova classe a criar ou a inventar, senhora de poder económico novo e real, progressivo ou progressista."*⁷⁰ O mesmo autor prossegue afirmando que: *"O tecido ortogonal que Eugénio dos Santos desenvolveu ... permitiu estabelecer a ligação desejada entre as duas vastas praças da cidade, o Terreiro onde fora o Paço e o Rossio onde fora o palácio da inquisição",*⁷¹ arrumando a população por ofícios em ruas largas e rectilíneas para as quais davam as oficinas. Quanto ao Terreiro do Paço, o projecto pombalino procurou transformá-lo em "Praça do Comércio", designação que vem homenagear a classe que tornou possível a empresa de reconstrução pombalina (e que a este havia de sobreviver, mesmo após a reabilitação da nobreza perseguida por Pombal, no tempo de D. Maria), tentando conciliar perspectivas visa *"dedicar a praça maior da cidade ao rei entronado em estátua, e dar-lhe uma utilidade mercantil com a sua bolsa"*⁷², cabendo ao Rossio um estatuto de praça popular.

O desenvolvimento urbano, interrompido pelas dificuldades financeiras do reino e pelas invasões francesas, vem conhecer algum progresso ao termo da guerra civil (1834) e após a extinção das ordens religiosas (e conseqüente reconversão para

⁷⁰ França (1994, pg. 366)

⁷¹ França (1994, pg. 367 a 370)

⁷² França (1994, pg. 372)

equipamentos públicos dos 65 conventos de frades da capital, para usos militares ou civis, como hospitais, tribunais e até um parlamento), com Fontes Pereira de Melo, em meados do séc. XIX. Esse fomento possível, assente na infra-estruturação rodovia e ferroviária, numa banca frágil, mas em nenhuma indústria, vem beneficiar a capital, não tanto pelos seus progressos, mas mais pelos seus consumos⁷³, é também por esta altura que surge o “plano geral de melhoramentos”, vivia-se sob influência da Paris haussmaniana e pretendia-se integrar uma visão geoestratégica de Lisboa no contexto europeu, envolvendo já ligações europeias e transcontinentais, para o desenvolvimento do caminho-de-ferro e, sobretudo, de um novo porto, a criar por aterros de regularização da zona costeira da cidade, contudo, do plano não se passou logo à prática. Será já no último quartel de oitocentos que o desenvolvimento urbano conhece maior fulgor, com a concretização de algumas das ideias anteriores, como o prolongamento do passeio público em avenida (que viria a ser da Liberdade) até um novo parque, pontuando numa nova rotunda o desenvolvimento para norte da cidade, em bairros que Ressano Garcia veio a implementar, graças à alteração das condições de expropriação, até à zona que ainda hoje se chama de “avenidas novas”. É também por esta altura que se dá a implementação da nova Avenida dos Anjos (hoje Almirante Reis), com o mesmo princípio urbanístico da intervenção referida anteriormente.

Ainda que o processo de planeamento experimentasse maiores ou menores dificuldades ao longo dos anos, para a implementação das intenções nele registadas, denota-se hoje na “Lisboa planeada” uma forte presença de actividades económicas. Facto que se prenderá com as características urbanísticas dessa cidade planeada, as ruas mais amplas, os quarteirões infraestruturados, a facilidade de circulação, fosse ou não fosse a pé e o favorecimento que era dado a muitas dessas vias por uma atracção,

⁷³ França (1994)

de índole comercial, de um significativo volume de pessoas às novas praças projectadas.

Contudo, interessa compreender os instrumentos de planeamento de que a administração pública local actualmente dispõe, para interferir na tipologia de ocupação de cada via da cidade. Efectivamente, e de modo diverso do que se passa noutras cidades, nomeadamente noutras cidades europeias, onde o município é detentor de todo o solo urbano, será apenas por via do zonamento, de incentivos pontuais ou de acções pro-activas de mobilização de agentes que o poder público pode actuar na definição da estrutura de composição do espaço urbano. Isto porque, não dispõem as autarquias de posse de solo de reserva, nas áreas centrais da cidade, que lhes possa dar poderes significativos para optar sobre a distribuição dos diferentes usos no tecido urbano.

Da breve análise das hipóteses que cabem à política de zonamento, podemos observar que o plano municipal de ordenamento do território de nível superior, o Plano Director Municipal, estabelece, para a cidade de Lisboa, proporções de ocupação da superfície construída, por grandes tipologias de ocupação, sendo estas muito generalistas (como habitação; indústria; ou comércio e serviços). O grau de generalidade deste tipo de definição não permite antever pela utilização em exclusivo desta vertente da política urbanística, eficácia suficiente para alcançar os objectivos estratégicos a que o município se propõe, como a modernização da sua base económica; a valorização do investimento produtivo, em detrimento do especulativo; a aposta em sectores industriais de ponta e no quaternário; a permissão de uma indústria compatível nas áreas consolidadas e a aposta nos sectores de inovação e investigação na charneira urbana.

O planeamento urbano, tal como hoje é estruturado (pelo decreto-lei 380/99), terá de ter em conta a forma como a actividade económica se encontra estruturada no tecido urbano, a forma como as diferentes funções se repartem pela rede de actividades, as

complementaridades e dependências entre elas geradas, não sendo mais possível trabalhar apenas num referencial quadri-partido (habitação; indústria; comércio e serviços e equipamentos colectivos), sendo necessário, para a actividade económica, ir mais além. É necessário procurar compreender o porquê de uma função se encontrar num ponto do espaço, as relações que esta estabelece com outras e o impacto que terá a sua substituição, se esta não for efectuada tendo em atenção esta realidade. Serão muitos os problemas de ordenamento urbano que Lisboa encara para o futuro, sendo alguns deles tema recorrente de manchetes de jornal: a realocização do porto ou do aeroporto; a periferização da actividade industrial ou a saída dos ministérios do Terreiro do Paço, o que se refere é que, sem atenção a este referencial de funcionamento em rede da actividade económica, dificilmente se pode planear o futuro da cidade, sem ficar sujeito a que uma imponderada decisão possa pôr em causa todo o funcionamento de tecido económico.

A este propósito, e ainda que respeitante a um quadro legal de competências para o poder local significativamente diferente, refira-se o que já foi exposto sobre o processo de reabilitação da 'Times Square' e as lições que daí se retiraram⁷⁴. Independentemente dos juízos de valor que se possam fazer sobre a proposta de reabilitação urbanística em causa, o que tem vindo a ser sublinhado é que o sucesso para alcançar os objectivos a que o poder local se propunha em Nova Iorque, dependeu, mais do que da política de zonamento e do desenho e valências urbanas propostas para o local, da capacidade de seleccionar e mobilizar os agentes económicos certos para se virem a instalar no local e, com isso, implementarem a reabilitação efectiva dessa área central da cidade.

⁷⁴ Stern (2001)

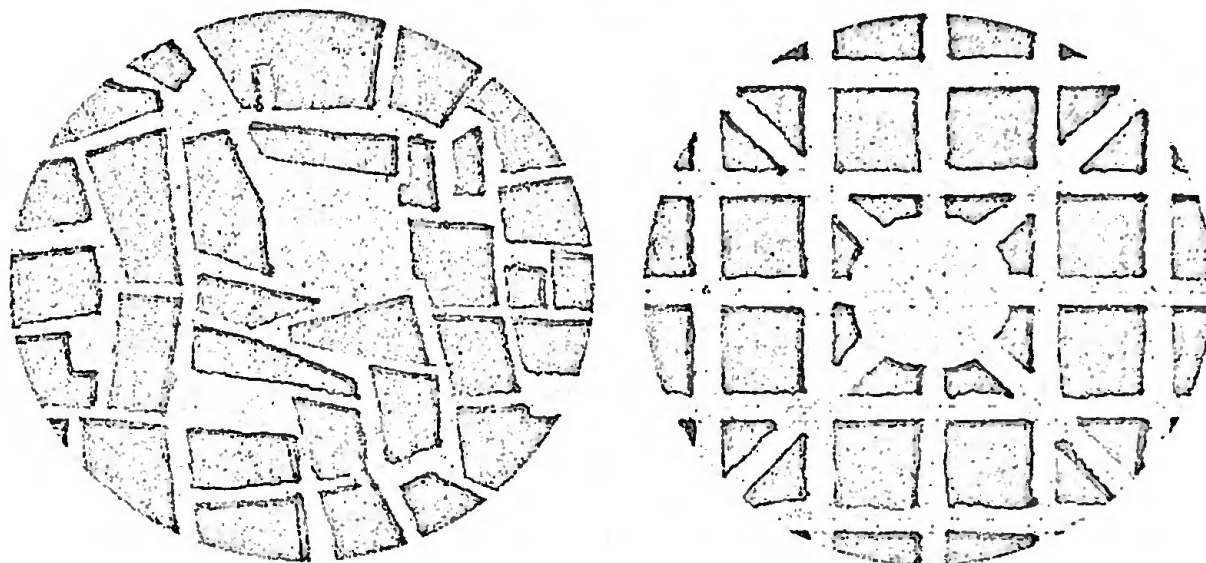
Deste modo, pretende-se sublinhar que a política de zonamento será um instrumento importante, para permitir o alcançar dos objectivos estratégicos a que a cidade se propõe, devendo, contudo, ser conduzida de uma forma pro-activa ao invés de reactiva, de maneira a evitar que a margem de manobra que é dada à cidade para a sua expansão e/ou reconversão não se esgote com acções desconexas e de fraca capacidade para promover a realização desses objectivos.

A administração pública local dispõe já dos meios necessários, com maiores ou menores acertos, para efectuar a política de zonamento por via da elaboração ou promoção de planos municipais de ordenamento do território. Necessita, isso sim, de meios eficazes para promover a realização e implementação das propostas urbanísticas dos referidos planos.

b) As praças na revitalização e na renovação.

As praças são objecto urbano recorrente tanto das cidades planeadas como orgânicas⁷⁵, sendo que a distinção entre estas duas tipologias advém da entidade que detém o controlo sob os mecanismos que influenciam o desenho urbano, isto é, do facto de o desenho urbano da primeira ser resultado da acção em um momento de uma determinada autoridade, cujo resultado perdura no tempo; ao passo que na segunda o desenho urbano resulta da soma das acções, consonantes ou divergentes, dos diferentes indivíduos que vivem na cidade. Naturalmente que as cidades não serão unicamente planeadas ou orgânicas, sendo que o desenho urbano vigente resultará da combinação histórica das duas tipologias apresentadas, contudo, como se dizia ao início, as praças são um espaço urbano que encontramos quer numas, quer noutras.

Fig. 3.6: As praças em cidades 'orgânicas' e 'planeadas'



Fonte: Kostof (1992), pg. 44

As praças situadas em áreas consolidadas são, com frequência, fruto de um desenvolvimento orgânico do espaço urbano⁷⁶, assumem-se neste como espaços de uso público e de confluência de duas ou mais artérias da envolvente. Com outro carácter surgem as praças centrais de maior relevo na cidade de Lisboa, situadas igualmente em tecidos consolidados, mas resultado directo de intervenções planeadas.

A intervenção nestes espaços, enquanto espaços públicos, deve ser vista como instrumento de melhoria da qualidade do ambiente urbano e como investimento, por ser potencialmente indutora da revitalização da envolvente. A intervenção municipal numa praça pode ser simbólica, por materializar num espaço de forte visibilidade, uma intenção do que pretende a administração pública para a cidade, podendo induzir intervenções privadas para lá dos limites da própria praça, representando uma estratégia para a cidade e servindo de sinal para as intenções de investimento no espaço urbano. Deste último aspecto foram casos recentes as intervenções no

⁷⁵ Kostof (1992)

Terreiro do Paço, Rossio, Praça da Figueira, Largo Camões, Praça Martim Moniz e Praça do Município. Ao se dotar uma praça de infraestruturas renovadas (tanto ao nível dos transportes, como de comunicação) e ao se requalificar o seu espaço público, deve-se fazê-lo na perspectiva de criar as condições físicas de suporte à melhoria da qualidade de vida daqueles que da praça usufruem, tanto no desenvolvimento das actividades económicas, como na perspectiva habitacional.

Porém, estes investimentos só serão capazes de ultrapassar a mera despesa cénica, passível de ser criticada como 'fachadismo' e penetrar no processo económico, se forem desenvolvidos numa perspectiva de participação dos agentes que se pretende que aí venham a actuar, se forem desenvolvidos à luz de uma estratégia urbanística que se torna pública e em parceria com os diferentes intervenientes da sociedade que irão dar corpo à pretendida revitalização. É necessário que o espaço público seja qualificado, mas será igualmente necessário que os usos vigentes nas praças sejam compatíveis com a valorização da estrutura económica da cidade. Nos espaços exemplificados, a administração pública local actuou sobre as áreas de domínio público, porém, mais complexos são os esforços que é necessário desenvolver para que os particulares actuem, nas suas propriedades, em consonância com o interesse manifestado pelo município, quer nos conteúdos, quer nos 'timings' da acção.

No planeamento do crescimento do centro de Lisboa, por integração do seu 'hinterland' mais próximo, assume particular relevo a área da cidade que estrategicamente foi designada por charneira urbana⁷⁷. Ao exemplo do que aconteceu no passado, deve-se ponderar se esse desenvolvimento se poderá fazer tendo nas praças um elemento de planeamento eficaz. Tal deve ser ponderado de acordo com o que tem sido o reflexo do ordenamento do território recente, no qual as praças deixam

⁷⁶ Guerreiro, (2001)

de aparecer como elementos de apropriação do espaço público, sendo, quanto muito, relevantes enquanto nós rodoviários.

Julgamos ser possível sustentar que, num processo de superação da modernidade⁷⁸, que passa pelo condicionamento da actividade que se desenvolve ao espaço em que se insere (na economia como na arquitectura ou no urbanismo), algumas inflexões podem ser efectuadas em relação ao passado recente e as praças podem ver crescer o seu relevo enquanto espaços indutores de crescimento urbano.

Para tal é necessário ter presente as vantagens passíveis de serem associadas aos processos de co-aglomeração⁷⁹, enquanto referencial de crescimento económico que sustenta que mais do que pela especialização funcional do centro urbano, será no sucesso de articulação das diversas componentes sectoriais, que reside a capacidade de conferir sustentabilidade ao crescimento económico.

Por outro lado, há que assumir que a qualidade do ambiente urbano detém um papel cada vez mais relevante na atractividade dos centros urbanos na rede de cidades europeias (ou mesmo mundial) a novos investimentos. É disso exemplo o inquérito anual a empresários europeus levado a cabo pela empresa Healey & Baker, no “European cities monitor”, no qual podemos ver que o factor ambiente urbano tem vindo a ganhar importância enquanto factor condicionante da localização de novos escritórios na Europa, na última década.

Contudo, há que compreender da leitura do passado, que todas as acções de renovação territorial que conduziram à expansão da cidade, acima mencionadas, foram conduzidas com base em mecanismos de expropriação que conferiram ao poder público direitos de propriedade sobre o solo a reconverter para uso urbano. Desse modo, a autarquia, sendo detentora da propriedade do solo, pode condicionar

⁷⁷ CML (1992)

⁷⁸ Montaner (2001)

⁷⁹ Jacobs (1969) e Ricci (1999)

mais do que o desenho urbano, os usos e funções a implementar em cada parcela desse território, mesmo que os investimentos de edificação fossem de sua responsabilidade ou da responsabilidade de particulares.

3.3. Lisboa cidade-rede de Praças.

Em síntese, vamos tentar sistematizar as principais ideias que foram sendo apresentadas ao longo do trabalho e que, esperamos, este tenha contribuído para sustentar.

a) O CBD não é um ponto.

Com frequência, deparamos no quadro teórico de pensamento da economia urbana com a referência ao centro do aglomerado urbano (por vezes designado por CBD) como sendo um ponto no espaço, esvaziando-se este das características espaciais que o compõem. Ao analisar em mais detalhe a estruturação da actividade económica dentro da área central da cidade de Lisboa (aquela que é mais emprego-intensiva na sua ocupação) e que se assume como sendo o centro principal da área metropolitana ou do aglomerado urbano em que se insere, verifica-se que a lógica de raciocínio prevalecente para análises a escalas territoriais superiores pode, ainda aqui, continuar a ser utilizada.

Vimos, por um lado, como a lei de escalonamento urbano encontra uma possibilidade de raciocínio paralelo à escala intra-urbana, o que permite considerar a existência de uma hierarquia entre as diversas vias da cidade. Por outro lado, constata-se o forte pendor aglomerativo da actividade económica, mesmo dentro da cidade, sendo que

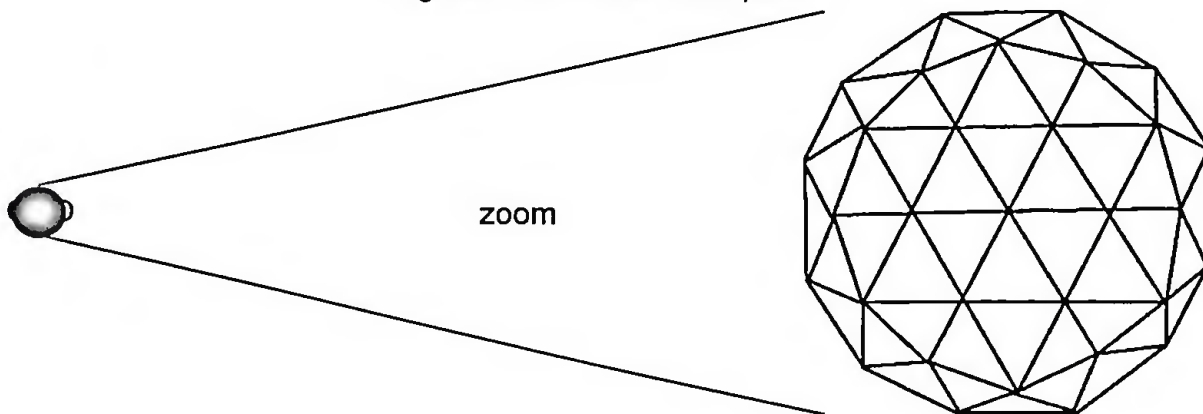
88% do emprego analisado se concentra em cerca de 15% das vias, a que designámos de eixos estruturantes.

De notar que estes mesmos eixos são os que se encontram melhor dotados do ponto de vista das acessibilidades por transportes públicos, quer rodoviários (autocarros), quer e principalmente, ferroviários (metropolitano). Por outro lado, são eixos de importância histórica, caracterizando-se por ser, essencialmente, as principais vias do centro histórico da cidade e as principais vias de saída da cidade medieval, que foram evoluindo para se transformar no que hoje são os eixos estruturantes em termos de emprego. Tal facto vem confirmar o relevo que tem vindo a ser dado ao progresso dos meios de transporte e às acessibilidades, como elementos condicionantes da evolução da composição do centro urbano⁸⁰.

Podemos ainda constatar que nos eixos estruturantes e dentro destes com particular destaque para as 'Praças', existe uma maior probabilidade de encontrar emprego mais qualificado e, principalmente, melhor remunerado.

Deste modo, apresentamos o centro não como um ponto, mas como um espaço, onde se representa a espacialização da actividade económica como uma rede de eixos e nós estruturantes.

Fig. 3.7.: O CBD não é um ponto



⁸⁰ Anas et al. (1998)

Neste contexto, podemos encarar a evidência aglomerativa como indicador da existência de economias de aglomeração⁸¹, nas quais as 'praças' pertencentes aos eixos estruturantes, desempenham um papel importante, por se apresentarem como espaços onde as vantagens aglomerativas se manifestam com maior evidência, designadamente, pela forma como é remunerado o factor trabalho. Se as vantagens que se podem retirar das externalidades inerentes à comunicação ('informational spillovers') são força centrípeta no sentido da aglomeração, surge como natural que seja nos espaços públicos comunais, de que as praças são exemplo paradigmático, que essas forças se manifestem com maior intensidade.

b) A rede de eixos e praças em complementaridade.

A estrutura de eixos hierarquizada pode fazer supor uma organização intra-urbana *a la* Christaller, que não terá uma adesão absoluta. Ao passo que numa estrutura urbana organizada conforme apresentado por Christaller os aglomerados de nível superior desempenham todas as funções dos aglomerados de nível inferior e a estas acrescentam mais algumas funções, a organização do centro urbano faz articular um conjunto de pontos de aglomeração de actividades complementares, que deixarão ao centro urbano de que fazem parte maior ou menor papel de relevo consoante consigam, no seu conjunto, um maior ou menor número de funções urbanas, sendo, deste modo, alcançada a complementaridade entre os nós e eixos desta rede urbana. Contudo, julgamos que desse princípio de organização existirão vários conceitos de relevo para a análise que foi efectuada, são eles os princípios de limiar de procura – enquanto volume mínimo de procura que justifica a iniciativa de oferta de um bem - e de alcance do bem – enquanto distância e custo máximo que o comprador está

⁸¹ Polèse (1998), pg. 83

disposto a suportar para efectivar a aquisição⁸². Ocorre que será de admitir que as áreas de influência que condicionam um e outro princípio, para o caso em análise, sejam muito diversas para cada estabelecimento, sendo que na sua maioria, se não em todos, em muito extravasarão a área que confina cada uma das praças.

Não tendo sido possível, neste trabalho, contribuir para a definição desses limiares para os diferentes estabelecimentos, podendo ser esta uma área potencial de pesquisa futura, ressalta, desde já, que a constituição da actividade económica em rede de complementaridade entre os diversos eixos e nós, de que as praças são elementos constituintes, permite antever que nas praças se misturem actividades cujos limiares não ultrapassem os limites do centro do centro urbano, ao passo que outras deterão limiares de dimensão metropolitana ou até mesmo nacional ou internacional, como é próprio de uma capital.

No centro urbano, esse sim, é de esperar que a presença de funções de nível superior seja secundada por todas as funções de nível inferior que as antecedam. Para que tal seja viável, é necessário que as funções se misturem, na rede de actividades, cabendo às praças, ou ao seu conjunto, espelhar a dimensão que é protagonizada em cada área da cidade.

Deste modo, existindo uma hierarquia entre as diversas vias da cidade e assumindo que entre estas se estabelecem interacções, faz sentido caracterizar o centro do centro urbano como uma rede de actividades, de que são parte integrante os eixos e nós estruturantes. Notando que o fenómeno de globalização e a crescente mobilidade de factores a este associada, vem alterar de forma significativa o modo como é encarada a concorrência espacial, sendo que os mercados deixaram de ser vistos

⁸² Lopes (1995)

como sendo espaços necessariamente contíguos⁸³. Neste sentido, a localização de um estabelecimento numa cidade como Lisboa, cidade primaz do sistema urbano nacional, deve ser analisada não apenas no princípio de competitividade interno ao espaço-nação, mas numa perspectiva mais ampla em termos espaciais, compreendendo que um dado estabelecimento concorre com outros localizados no interior do mesmo centro urbano, na sua área complementar, bem como em centros urbanos mais distantes no espaço, que sejam parte integrante da rede global de cidades em que se insere.

c) As praças enquanto espaços urbanos de intervenção

O processo de desenvolvimento urbanístico tem assistido, desde a generalização do uso do automóvel, a um crescente afastamento das pessoas das ruas, designadamente dos espaços públicos de encontro nas cidades, sendo que o advento da era industrial, no seu comprometimento com os postulados da propriedade privada e do individualismo, veio delimitar de forma mais clara os espaços públicos dos espaços privados dentro da cidade⁸⁴. Em complemento, as cidades pós-industriais ou terciárias, encontram nos fluxos de troca de informação o seu elemento comum⁸⁵.

As praças, enquanto espaços simbólicos de troca de informação, desempenham, por razões históricas e económicas, que se prendem com as economias de aglomeração e dentro destas de urbanização e com as acessibilidades, uma função estruturante.

A intervenção nas praças pode, por esse simbolismo, ser instrumental na política quer de revitalização das áreas consolidadas, quer de renovação nas zonas de expansão.

⁸³ Alves (2002)

⁸⁴ Hohenberg e Lees (1996) cap. 9

Para que tal suceda será necessário não apenas uma política de ordenamento do território de carácter de zonamento, mas, também, uma postura pro-activa que seja capaz de conduzir à eficaz implementação dos objectivos estratégicos de ordenamento, por interferência directa nos conteúdos e nos momentos de actuação do sector privado.

Não será admissível planear o ordenamento intra-urbano do centro de Lisboa sem ter em atenção toda a estruturação da actividade económica da cidade, sendo necessário pensar que funções económicas existem e que funções se pretende que venham a existir, que relações estabelecem as funções de um ponto do espaço com as outras da sua envolvente, que impacto se pode esperar de uma alteração estrutural que imponha uma mudança de usos a uma área da cidade, de que modo é que essas acções podem influenciar o desenvolvimento urbano, sendo que, através desse, influenciarão o desenvolvimento económico futuro.

⁸⁵ Hohenberg e Lees (1996) cap. 9

CONCLUSÃO

Pelo exposto ao longo deste trabalho, sistematizamos as principais conclusões em quatro pontos fundamentais, que visam justificar a ideia de que a actividade económica se espacializa numa rede de eixos e praças estruturantes no centro de Lisboa.

1. Dentro de Lisboa evidencia-se a existência de economias de aglomeração, dada pela concentração do emprego num número reduzido de vias. Pelo que se sustenta a ideia de que o centro do centro urbano (CBD) não pode ser visto como um ponto, mas sim um espaço de características não homogéneas, onde existem áreas específicas de maior atractividade para a localização de actividades económicas.
2. Dentro de Lisboa existe um escalonamento de vias, de acordo com a sua dimensão, dada pelo volume de emprego, que permite aceitar a existência de uma hierarquia viária, na perspectiva da espacialização da actividade económica., sendo que se admite que os espaços de maior dimensão empregadora condicionem a vida económica à sua volta tendo, assim, uma função estruturante.
3. Encara-se a espacialização da actividade económica no interior do centro urbano, como uma rede de eixos e nós estruturantes. Dentro destes, as Praças apresentam-se como espaços onde o emprego é melhor remunerado, face à sua envolvente, sublinhado-se nestas as vantagens inerentes às economias de



aglomeração. Contudo, os nós desta rede de actividades não têm o monopólio da concentração de actividades, sendo que estas também se distribuem de forma significativa pelos eixos, podendo deter, ainda assim, um simbolismo histórico mais forte, que aliado a uma mais intensa vantagem aglomerativa lhe dê uma maior notoriedade urbanística.

4. Julga-se ser de considerar que a intervenção urbanística pela administração pública numa praça, que contribua para reforçar o papel desempenhado por esta, designadamente, na rede de actividades económicas em que se insere, poderá ser vista como um investimento público com retorno ao nível da melhoria do desenvolvimento urbano, por poder fazer alastrar os benefícios aí gerados por todo o centro urbano.

Assim sendo, sublinha-se que, pela forma como se distribui a actividade económica no espaço, podemos caracterizar Lisboa como uma cidade-rede de Praças.

Bibliografia.

Alves, M. B., Martins, A. N., Pinto, M. L. V. e Madruga, P. (2001), *Métodos de Análise da Evolução do Sistema Espacial Português: as Regiões, as Cidades e os Fenómenos Urbanos*, CIRIUS, Série Didática, Documento de Trabalho N.º 2/2001.

Alves, M. B. (2002), A Formação de Sistemas Urbanos, in: Costa, J. S. (Coord.) (2002), *Compêndio de Economia Regional*, Coimbra: Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional (Cap. 3).

Anas, A., Arnott, R. e Small, K. (1998), Urban Spatial Structure, *Journal of Economic Literature*, 36, pp. 1426-64.

Anderson, S. P. e de Palma, A. (2000), From Local to Global Competition, *European Economic Review*, 44, pp. 423-448.

Banco Mundial (2000), *World Development Report 1999/2000. Entering the 21st Century*, Oxford University Press (cap. 6).

Barbosa, J. M. S. P. (1993), *Da Praça Pública em Portugal*, Dissertação para Doutoramento, Universidade de Évora (Vol. I, Cap. II).

Benko, G. (1999), *A Ciência Regional*, Oeiras: Celta Editora (cap. 2).

Benko, G. e Lipietz, A. (Orgs.) (1994), *As Regiões Ganhadoras – Distritos e Redes: os Novos Paradigmas da Geografia Económica*, Oeiras: Celta Editora (Parte I).

Brueckner, J. K., Thisse, J.-F. e Zenou, Y. (1999), Why is Central Paris Rich and Downtown Detroit Poor? An Amenity Based Theory, *European Economic Review*, 43, pp. 91-107.

Camagni, R. (1992), *Principes et Modèles de l'Économie Urbaine*, Association de Science Regionale de Langue Française, Bibliotheque de Science Regionale, Paris: Ed. Economica (Cap. I e II).

Castells, M. (2000 [1996]), *The Space of Flows*, in: Susser, I. (ed) (2002), *The Castells Reader on Cities and Social Theory*, Blackwell Publishers (Cap. 8).

Cheshire, P. C. e Evans, A. W. (ed.) (1991), *Urban and Regional Economics*, Edward Elgar Publishing (Int.).

CML, Câmara Municipal de Lisboa (1992), *Plano Estratégico de Lisboa*, Câmara Municipal de Lisboa.

Coulson, N. E. (1999), *Sectoral Sources of Metropolitan Growth*, *Regional Science and Urban Economics*, 29, pp. 723-43.

Delfante, C. (1997), *A Grande História da Cidade. Da Mesopotâmia aos Estados Unidos*, Lisboa: Instituto Piaget (Cap. 5-7).

Duranton, G. e Puga, D. (2001), *From Sectoral to Functional Specialisation*, CEP/LSE DP0511

França, J. A. (1994), *De Pombal ao Fontismo. O Urbanismo e a Sociedade*, in: Moita, I. (coord.) (1994), *O Livro de Lisboa*, Lisboa: Livros Horizonte (Cap. VIII).

Fujita, M., Krugman, P. e Venables, A. J. (1999), *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*, MIT Press (Cap. 4 e 5).

Fujita, M., Mori, T. (1996), *The Role of Ports in Making of Major Cities: Self-Agglomeration and Hub-Effect*, *Journal of Development Economics*, Vol 49, pp. 93-120.

Fujita, M., Thisse, J.-F. (1996), *Economics of Agglomeration*, Discussion Paper Series No. 1344 – International Trade, Centre for Economic and Policy Research.

Fujita, M. e Thisse, J.-F. (2000), *The Formation of Economic Agglomerations: Old Problems and New Perspectives*, in: Huriot, J.-M. e Thisse, J.-F. (eds.) (2000), *Economics of Cities. Theoretical Perspectives*, Cambridge University Press (pt. 1).

Gaspar, J. e Glaeser, E. L. (1998), *Information Technology and the Future of Cities*, *Journal of Urban Economics*, vol. 43, Issue 1, pp. 136-56.

Glaeser, E. L. (2000), *The New Economics of Urban and Regional Growth*, in: Clark, G., Feldman, M. P. e Gertler, M. S. (2000), *The Oxford Handbook of Economic Geography*, Oxford University Press (Pt. 5).

Glaeser, E. L., Kallal, H. D., Scheinkman, J. A. e Shleifer, A. (1992), *Growth in Cities*, *Journal of Political Economy*, Vol. 100, No. 61, pp. 1126-1152.

Glaeser, E. L., Scheinkman, J. A. e Shleifer, A. (1995), *Economic Growth in a Cross-Section of Cities*, *Journal of Monetary Economics*, 36, pp. 117-143.

Greene, W. H. (2000), *Econometric Analysis*, Prentice Hall International (Cap. 6)

Guerreiro, M. R. P. (2001), *Espaços Públicos Centrais, Estrutura Urbana e Território. Os Largos e as Praças de Lisboa até ao século XVII, Génese e Formação*, in: Teixeira, M. C. (coord.) (2001), *A Praça na Cidade Portuguesa*, Lisboa: Livros Horizonte, pp. 17-27.

Hohenberg, P. M. e Lees, L. H. (1996), *The Making of Urban Europe 1000-1994*, Harvard University Press (Cap. 7 e 9).

Hoover, E. (1937), *Location Theory and the Shoe and Leather Industries*, Harvard University Press.

Isard, W. (1956), *Location and Space Economy*, MIT Press (Cap. 8).

Jacobs, J. (1969), *The Economy of Cities*, Random House.

Koide, H. (1990), *General Equilibrium Analysis of Urban Spatial Structure: the Port-City Model Reconsidered*, *Journal of Regional Science*, Vol. 30, N.º 3, pp. 325-347.

Kostof, S. (1991), *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings through History*, London: Thames & Hudson (Caps. 1 a 3).

Krugman, P. (1991a), *Geography and Trade*, MIT Press.

Krugman, P. (1991b), *Increasing Returns and Economic Geography*, *Journal of Political Economy*, vol. 99, n.º 3, pp. 483-99.

Krugman, P. (1995), *Urban Concentration: the Role of Increasing Returns and Transport Costs*, World Bank Report no.: 14430.

Lopes, A. S. (2001), *Policopiado distribuído para acompanhamento das aulas de Economia Urbana*, Mestrado em Economia e Gestão do Território do ISEG, ano lectivo 2000-2001.

Lopes, A. S. (1995), *Desenvolvimento Regional. Problemática, Teoria, Modelos*, 4ª edição, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian (cap. 3).

Lucas, R. E. (1988), On the Mechanics of Economic Development, *Journal of Monetary Economics*, 22, pp. 3-42.

Martin, P., Ottaviano, G. I. P. (1996), *Growth and Agglomeration*, CEPIL, document de travail n.º 96-14.

McDonald, J. F. (1997), *Fundamentals of Urban Economics*, New Jersey: Prentice-Hall inc. (Cap. 3).

Montaner, J. M. (2001), *A Modernidade Superada, Arquitectura, Arte e Pensamento do século XX*, Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA.

Mumford, L. (1998 [1961]), *A Cidade na História: suas Origens, Transformações e Perspectivas*, 4ª edição, São Paulo: Martins Fontes.

Pardal, S., Lobo, M. C., Correia, P. V. D. (2000), *Normas Urbanísticas – Volume IV. Planeamento Integrado do Território: Elementos de Teoria Crítica.*, Lisboa: DGOTDU – UTL.

Picard, P. M., Thisse, J.-F., Toulemonde, E. (2002), *Economic Geography and the Role of Profits*, CEPR Discussion Paper 2002/27.

Polèse, M. (1998), *Economia Urbana e Regional. Lógica Espacial das Transformações Económicas*, Coimbra: Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional.

Porter, M. E. (2000), Locations, Clusters, and Company Strategy, in: Clark, G., Feldman, M. P. e Gertler, M. S. (2000), *The Oxford Handbook of Economic Geography*, Oxford University Press (Pt. 13).

Quingley, J. M. (1998), Urban Diversity and Economic Growth, *Journal of Economic Perspectives*, 12(2), Spring 1998, pp. 127-138.

Ricci, L. A. (1999), Economic Geography and Comparative Advantage: Agglomeration versus Specialization, *European Economic Review*, 43, pp. 357-77.

Rodrigues, J. C. (2000), *A Geopolítica do Petróleo. Anatomia dos Conflitos. Diplomacias, Seguranças e Soberanias*, Lisboa: Atelier de Livros (cap. 1).

Salgueiro, T. B. (2001), *Lisboa, Periferia e Centralidades*, Oeiras: Celta Editora (cap. 7).

Santana, F., Sucena, E. (Dir.) (1994), *Dicionário da História de Lisboa*, Lisboa: Carlos Quintas e Associados – Consultores, Lda.

Stern, W. J. (2001), O Ressurgimento de Times Square: uma Lição Inesperada, in: Magnet, M. (org.) (2001), *Paradigma Urbano. As Cidades do Novo Milénio*, Lisboa: Quetzal Editores (Cap. VI).

Teixeira, M. C. (Coord.) (2001), *A Praça na Cidade Portuguesa*, Lisboa: Livros Horizonte.

Zenou, Y. (1999), *Agglomeration Economies in European and American Cities*, CORE Discussion Paper 9902, Université Catholique de Lovain.

ANEXO 1

A1.1.: Nota Metodológica.

No presente trabalho é analisada a distribuição do pessoal ao serviço por via da cidade de Lisboa, de acordo com os dados dos Quadros de Pessoal 1998, do Departamento de Estatística do Trabalho, Emprego e Formação Profissional do Ministério do Trabalho e da Solidariedade, trabalhados nos termos do protocolo existente entre essa instituição e o CIRIUS/ISEG.

A base geográfica de referenciação foi obtida junto do Departamento de Informação Urbana da Câmara Municipal de Lisboa e tem como base o voo de 1998, sendo o sistema de projecção cartográfica o sistema Hayfor-Gauss, Datum 73, com origem de coordenadas no Castelo de São Jorge.

Numa breve descrição da metodologia utilizada refira-se que numa 1ª fase foi tratada a informação estatística com particular relevo para o campo de morada, o qual houve necessidade de harmonizar, por forma a possibilitar a georeferenciação, com a base de moradas utilizada na informação geográfica. Efectuada essa tarefa, na qual tendo-se iniciado o trabalho com um conjunto de 29752 registos a que correspondia o código de localização de Lisboa, acabaram por se eliminar 1767 registos (1061 por não corresponderem a moradas do concelho de Lisboa e 706 pelo facto do campo de morada se encontrar insuficientemente preenchido para possibilitar a identificação da via a que dizia respeito o registo), trataram-se 27985 registos para o conjunto de variáveis que em seguida iremos apresentar.

A análise geográfica dos dados foi efectuada pela utilização do software de SIG ARCVIEW, a partir do qual se obtiveram os outputs apresentados ao longo do trabalho.

Variáveis	Tipo	Descrição	original
numemp	N.º	Código de Empresa	x
numest	N.º	Código de estabelecimento	x
codest	N.º	(numemp*10000)+numest	
xcodrua	N.º	código de rua	
via	string	nome de rua	
pcd	(0;1)	Praca (1= via é praca, campo ou largo)	
viah	(0;1)	Hierarquia (1=via com +100 trabalhadores)	
morest98	string	morada (original)	x
codest98	N.º	código postal	x
loceste98	string	localidade	x
ldest98	N.º	local (DDCC)	x
caest298	N.º	CAERev2 (5 digit)	x
nacest98	N.º	NACE estab (3 digit)	x
sec_o	string	CAERev2 (1 letra)	
subsec	string	CAERev2 (2 letra)	
divis_o	N.º	CAERev2 (2 digit)	
grupo	N.º	CAERev2 (3 digit)	
classe	N.º	CAERev2 (4 digit)	
subclass	N.º	CAERev2 (5 digit)	
pest98	N.º	Pessoal Estab.	
PS98	N.º	Soma pest98 por via	x
male98	N.º	Pessoal Estab. (H)	x
pmpest	N.º	%H por via	
female98	N.º	Pessoal Estab. (M)	x
pfpest	N.º	%M por via	
mear98p	N.º	media ponderada por pest98 de ear98 por via	
ear98	N.º	Ganho mensal médio dos trabalhadores do Estab.	x
midadep	N.º	media ponderada por pest98 de idade98 por via	
idade98	N.º	idade media	x
domf	(1;6)	funcao dominate por via	
qsup98	N.º	quadros superiores	x
qmed98	N.º	quadros medios	x
pqua98	N.º	peessoal qualificado	x
pep98	N.º	peessoal especializado	x
pnqua98	N.º	peessoal nao qualificado	x
prat98	N.º	practicantes	x
domhab	(1;7)	habilitação dominante por via	
seduf98	N.º	sem educacao formal	x
pcicl98	N.º	1 ciclo EB	x
p6y98	N.º	2 ciclo EB	x
lsec98	N.º	3 ciclo EB	x
techn98	N.º	curso técnico	x
usecon98	N.º	secundario	x
tert98	N.º	superior	x

A.1.2.: Listagem dos dados em análise por via, segundo CAE-REV.2 (Secção)

Nomenclatura das secções segundo CAE-REV.2:

A: AGRICULTURA, PRODUÇÃO ANIMAL, CAÇA E SILVICULTURA.

B: PESCA.

C: INDÚSTRIA EXTRACTIVA.

D: INDÚSTRIA TRANSFORMADORA.

E: PRODUÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE ELECTRICIDADE DE GÁS E DE ÁGUA.

F: CONSTRUÇÃO.

G: COMÉRCIO POR GROSSO E A RETALHO; REPARAÇÃO DE VEÍCULOS
AUTOMÓVEIS, MOTOCICLOS E DE BENS DE USO PESSOAL E DOMÉSTICO.

H: ALOJAMENTO E RESTAURAÇÃO (RESTAURANTES E SIMILARES).

I: TRANSPORTES, ARMAZENAGEM E COMUNICAÇÕES.

J: ACTIVIDADES FINANCEIRAS.

K: ACTIVIDADES IMOBILIÁRIAS, ALUGUERES E SERVIÇOS PRESTADOS ÀS
EMPRESAS.

L: ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, DEFESA E SEGURANÇA SOCIAL OBRIGATÓRIA.

M: EDUCAÇÃO.

N: SAÚDE E ACÇÃO SOCIAL.

O: OUTRAS ACTIVIDADES DE SERVIÇOS COLECTIVOS, SOCIAIS E PESSOAIS.

P: FAMÍLIAS COM EMPREGADOS DOMÉSTICOS.

Q: ORGANISMOS INTERNACIONAIS E OUTRAS INSTITUIÇÕES EXTRA-
TERRITORIAIS

Pessoal ao Serviço por via, à secção segundo CAE-REV2

MORADA	A+B+CD	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	Total global	
AEROPORTO PORTELA	19		117	237	301	8187	38	424	8	84	84	20	9519	
RUA CASTILHO		40	154	962	692	159	1349	3855		65	28	95	7399	
AVENIDA DA LIBERDADE		867	341	46	817	522	309	2352	1457	107	205	229	7252	
AVENIDA CINCO DE OUTUBRO		70	142	119	653	398	721	1329	721	239	53	163	1294	5902
AVENIDA ENGENHEIRO DUARTE PACHECO	60	46	3	68	1657	423	18	318	1724		114	21	926	5378
AVENIDA DA REPÚBLICA	5	17	12	487	536	768	377	1422	1104		155	117	53	5053
AVENIDA MARECHAL GOMES DA COSTA	1	589	767	341	427	5	893		1980		36	2	1	5042
AVENIDA FONTES PEREIRA DE MELO	2	138	4	121	433	213	1770	1177	738			155	49	4800
RUA PRIMEIRO DE MAIO					16	36	4545		5			4	3	4609
AVENIDA INFANTE DOM HENRIQUE	3	1370	37	118	821	102	1379	287	422		47			4586
AVENIDA JOÃO XXI	9	10		109	369	137	52	3297	162		39	97	55	4336
AVENIDA LUSÍADA		24			2981	749	34	72	112				354	4326
AVENIDA ALMIRANTE REIS	16	205		71	814	644	52	316	1275		230	87	166	3876
RUA ÁUREA		14			314	71	481	2920	30			2	34	3866
CALÇADA DO DUQUE					8	29	3177		1			2		3217
AVENIDA JOÃO CRISÓSTOMO	34	353		66	167	92	9	12	1882		23	14	201	2853
CAMPO GRANDE	245	172		802	292	269	113	268	386		13	153	28	2741
ESTRADA DE BENFICA		283		35	908	374	144	200	77		121	53	517	2712
AVENIDA DE BERNA		54		16	62	55	1015	561	140		18	23	664	2608
RUA ALEXANDRE HERCULANO		161		6	143	117	53	1366	527		3	43	25	2444
AVENIDA ANTÓNIO AUGUSTO DE AGUIAR	11	343	8	31	595	161	41	401	373		13	191	90	2258
RUA DOM JOÃO V	11		32	127	15				2016			17	3	2221
RUA JOLY BRAGA SANTOS			2	41			2		2126					2171
RUA DO COMÉRCIO	3			22	16	7	2114		8					2170
AVENIDA JOSÉ MALHOA				2	152			1813	35				78	2081
AVENIDA DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA	1	98	241	99	167	86	14	21	1262			23	45	2057
AVENIDA DUQUE D'ÁVILA	2	137	9	7	350	427	49	474	350	43		28	56	1932
PRAÇA DE ALVALADE		190		83	622	150	10	92	736			6	32	1921
AVENIDA DUQUE DE LOULÉ	10	38		27	71	347	205	211	505		159	17	285	1875
RUA ANDRADE CORVO				53	83	50	1183	386	8	3		3	2	1771
AVENIDA DE ROMA	7	26		91	655	508	63	90	92			77	117	1726
AVENIDA ALMIRANTE GAGO COUTINHO	2	162		611	427	25	41	28	159		76	43	91	1665
RUA D AEROPORTO PORTELA					6	190	1457							1653
AVENIDA CASAL RIBEIRO			23	48	100	50	378	815	125		1	102	8	1650
RUA TOMÁS DA FONSECA		1			386	3	754	4	341			98	3	1590
ALAMEDA DAS LINHAS DE TORRES		23		21	297	114	122	91	210		19	4	601	1502
RUA MAJOR NEUTEL DE ABREU				1	68	9		23	1230		165			1496
AVENIDA COLUMBANO BORDALO PINHEIRO		20		506	234	289	25	208	104		25	25	6	1442
RUA RODRIGO DA FONSECA		31		12	294	587	12	142	197		16	34	41	1366
PRAÇA DO MARQUÊS DE POMBAL		294		61	56	87	46	255	526				28	1353
AVENIDA DA TORRE DE BELÉM	3				33	11	89	48	1139		13	2		1338
RUA DE ENTRECAMPOS		9		209	86	31	769		46			24	8	1183
AVENIDA DO BRASIL		59		165	418	53	61	14	331			15	33	1149
PRAÇA JOSÉ FONTANA		6		19	57	4	107		916			36		1145
RUA CAMILO CASTELO BRANCO			547		8	15	41	366	34	83		10	21	1125
AVENIDA DAS FORÇAS ARMADAS	3	9		587	262	35	2	7	99		10	85	25	1124
AVENIDA VINTE E QUATRO DE JULHO	43	40		9	470	133	256	15	89				42	1097
ESTRADA DE CHELAS		15		1	190	5	132		691				54	1088
RUA GENERAL FIRMINO MIGUEL				4	61	14	355	363	273				6	1076
RUA DE SANTA MARTA		7			163	106	570	4	163			15	32	1060
AVENIDA MIGUEL BOMBARDA	3	37		60	221	42	16	383	136			34	108	1040
RUA DE SÃO DOMINGOS	1	56			19	10		115	791		47			1039
RUA DO CONDE DE REDONDO		71		4	328	80	426	26	65		2	9	26	1037
AVENIDA INFANTE SANTO		185	173	22	180	40	22	19	330		3	22	25	1021

RUA DA BICA DO SAPATO				36		10		973					1019			
RUA DE DONA ESTEFÂNIA		129		28	217	90	49	376	53		24	14	33	1013		
RUA AUGUSTA		15		1	514	64	16	350	36			3	7	1009		
PRAÇA BERNARDO SANTARENO				30	39	5	4		895			1		974		
RUA MARQUÊS DE FRONTEIRA		33		4	116	50	19	44	122		2	8	562	960		
RUA MOUZINHO DA SILVEIRA			43		5	36	71	226	553					934		
RUA TOMÁS RIBEIRO		4	68		87	225	119	28	14	232		123	24	924		
RUA DOS FANQUEIROS		29	26		35	565	40	18	147	41		6	12	920		
AVENIDA DE ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA			450			180	97			106		33	12	38	916	
RUA DOS LUSÍADAS			25	7	78	181	48	9	8	520		10	3	11	900	
RUA LÚCIO DE AZEVEDO			2			22	3	22		814			10		873	
AVENIDA DOS COMBATENTES		7			4	160	275	30	101	275			16	1	869	
AVENIDA CONDE DE VALBOM			17		169	193	169	24	20	119	49		79	18	857	
RUA DA PRATA			82			518	129	22	26	37			3	35	852	
RUA RODRIGUES SAMPAIO			27		11	161	86	186	17	204		120	30	842		
AVENIDA VISCONDE DE VALMOR		2	41		46	122	37	388	41	123			9	25	834	
RUA DUQUE DE PALMELA			197		11	103	128	2	79	182		3	18	99	822	
AVENIDA ENGENHEIRO ARANTES E OLIVEIRA		3	101		51	144	165	30	11	228		40	5	44	822	
RUA LUCIANO CORDEIRO		7	53		92	190	88	202	10	118			35	18	813	
AVENIDA ELIAS GARCIA		6	102		128	174	111	5	51	128		6	45	36	792	
RUA MORAIS SOARES			34		13	362	126	89	58	24		39	17	29	791	
RUA TIERNO GALVAN			11			153	10		357	255				4	790	
RUA DE CAMPOLIDE			71		43	452	66	62	22	11		9	42	9	787	
RUA BRAAMCAMP		15	23		16	97	110	70	256	126		16	44	8	781	
AVENIDA ÁLVARES CABRAL					133	154	85	3	116	114		95	48	28	777	
AVENIDA BARBOSA DU BOCAGE		1		218	50	58	32	222	85	75		25		4	770	
AVENIDA ÁLVARO PAIS					90	6	3	410	157	78		7	3	12	766	
LARGO DO CALHARIZ					2	33	11		710					2	758	
RUA CINTURA PORTO			10		3	228	155	188	6	68			16	75	749	
AVENIDA MARECHAL CRAVEIRO LOPES					13	68	168	4		158		284	43	5	743	
ESTRADA DO PAÇO DO LUMIAR			25		5	353	7	3	4	74		223	17	28	739	
AVENIDA MARQUÊS DE TOMAR			41		7	144	68	66	162	134		29	11	62	724	
AVENIDA DE BRASÍLIA		297	44			60	157	8	3	93		59			721	
PRAÇA DOM PEDRO IV			9		5	285	330	44	23	1				21	718	
AVENIDA DOS DEFENSORES DE CHAVES			58	33	96	102	91	3	85	123		12	88	25	716	
RUA SOEIRO PEREIRA GOMES			21		59	21	14	206	108	123				161	713	
RUA DO SALITRE			70		34	8	116	15		314		6	80	68	711	
PRAÇA DE DOM LUÍS I						26	4	671							7	708
RUA DE ARTILHARIA UM			32		11	94	60	52	36	289	8	68	32	24	706	
AVENIDA SIDÓNIO PAIS		19	3	8	15	150	94	215		157			24	17	702	
AVENIDA LUÍS BIVAR			2			49	97		7	14		43	431	50	693	
RUA DO ALECRIM					11	186	218	148		96			6	27	692	
RUA IVONE SILVA							118	8	556	5					687	
AVENIDA DA IGREJA			61			348	140	28	50	29			13	12	681	
DOCA ALCANTARA						49	14	507		97		6		5	678	
RUA LATINO COELHO		1	26		3	204	284	53	12	65			9	15	672	
RUA DA GLÓRIA			17			33	65		1	556					672	
AVENIDA PRAIA DA VITÓRIA			57		3	132	52	82		227		44	42	26	665	
RUA C AEROPORTO PORTELA						5	449	152		47				7	660	
RUA DA ESCOLA POLITÉCNICA			389			139	57		17	37			2	18	659	
RUA ACTOR ANTÓNIO SILVA		1	13		4	299	6	105		227			2		657	
AVENIDA GUERRA JUNQUEIRO			7			343	117	20	25	65		23	17	30	647	
ESTRADA DA LUZ		2	31		36	282	76	9	24	140		4	19	24	647	
RUA BARATA SALGUEIRO			1	7	3	33	80	27	293	132			9	60	645	
PRAÇA DO DUQUE DE SALDANHA			4		33	217	94		67	202				2	619	
RUA JOÃO SARAIVA			184		13	166		159		72			18	6	618	
RUA TRÊS NA MATINHA			4			250	3	17	110	227					611	

RUA PADRE AMÉRICO		34	295	51	8	53	29	108			13	3	594
DOCA PESCA	17	7		506	19	36						3	588
RUA DE PASCOAL DE MELO	3	21	25	170	80	18	35	185			16	33	586
CAMPO PEQUENO		30	85	90	17	23	259	76			3	3	586
TRAVESSA DO CASTRO											584		584
RUA DO INSTITUTO INDUSTRIAL		6		55	2	15	169	337					584
RUA DA PALMA		8		251	67	20	43	47			135	9	580
RUA DE XABREGAS	9	63	17	65	45	237	4	99			3	14	556
AVENIDA DE BERLIM			472	79				4					555
RUA NOVA DA TRINDADE	2	13	53	20	67	110	85	30			134	39	553
RUA SARAIVA DE CARVALHO	3	53		261	61	11	17	14	8		69	55	552
RUA BARÃO DE SABROSA		70	118	116	19	8	2	156	46		7	9	551
RUA CIDADE DE GABELA												538	538
RUA PORTAS DE SANTO ANTÃO		7		140	338		2	8	4		1	37	537
LARGO TRINDADE COELHO				4	53			1			476	3	537
RUA GONÇALVES ZARCO			358	39	11			110			15		533
RUA JOAQUIM ANTÓNIO DE AGUIAR		85	35	69	8	10	10	288	2		3	21	531
RUA DOM FRANCISCO MANUEL DE MELO		208	198	37	18	21		12	29			1	524
RUA CIDADE DE BOLAMA			45	246	125		24	31			4	49	524
AVENIDA AFONSO COSTA		4	20	51		431	11				3		520
RUA DA JUNQUEIRA	1	22	19	271	72	5		83	5		8	34	520
RUA AMILCAR CABRAL		199	92	77				137			1	9	515
RUA DE SÃO SEBASTIÃO DA PEDREIRA		16	201	63	30	31	5	87	1		72	7	513
RUA DO CENTRO CULTURAL		126		166		15	2	190				4	503
AVENIDA ÓSCAR MONTEIRO TORRES	6	9	13	174	93	5	3	132			58	8	501
RUA DOUTOR JOSÉ ESPÍRITO SANTO				466				28			6		500
RUA JOSÉ FALCÃO	1		5	38	25		3	403			4	18	497
AVENIDA DE CEUTA		11	46	156	21	7	3	20			6	226	496
AVENIDA GENERAL NORTON DE MATOS				69	13				108		1	303	494
RUA FERNANDO PALHA		183		114	13	11	8	162					491
RUA DA MADALENA		28		279	52	25	5	83	6			12	490
RUA DE ARROIOS		40	49	124	23	223		22				5	486
RUA ROSA ARAÚJO	4	69		59		33	62	60	14		2	183	486
RUA ANTÓNIO PEDRO		126	52	119	63			89	4		11	8	472
RUA GARRETT	4	11		213	68		48	87			7	32	470
RUA FRANCISCO PEREIRA DE SOUSA			3	7				458					468
RUA VÍTOR CORDON		44		80	19	4	34	115			3	163	462
RUA PEDRO NUNES		6	63	196	23	28		49	21		67	3	456
RUA GOMES FREIRE		103	41	89	78	27	12	66			27	9	452
AVENIDA DOM CARLOS I		35		112	37	66	11	37	107			46	451
RUA CORONEL BENTO ROMA		50	7	64		165	118	35				10	449
AVENIDA GOMES PEREIRA		60		193	57	2	3	80			22	26	443
RUA ALEXANDRE FERREIRA		1	31	106	16	3	6	14			265		442
RUA DA REPÚBLICA PERUANA			51	13				376				1	441
LARGO DA GRAÇA		41	33	256	64		25	6	4		2	9	440
ALAMEDA DOM AFONSO HENRIQUES		98	19	93	39	9	13	26	23		72	47	439
PRAÇA DA FIGUEIRA		48		233	93		42				7	14	437
LARGO MONTERROIO MASCARENHAS		115		292				27				3	437
RUA DA BENEFICÊNCIA		13	17	98	97	3	14	161			19	12	434
RUA ALMIRANTE BARROSO		18		51	10	21	196	90				46	432
RUA FERREIRA BORGES		15	2	22	209	57	2	62	6		6	47	428
RUA SILVA CARVALHO		118		114	45	11		120	9			9	426
RUA PROFESSOR REINALDO DOS SANTOS		3	87	210	7	25	35	44	8		6		425
RUA ANTÓNIO PATRÍCIO		6	8	201	16		2	5			166	21	425
RUA POSSIDÓNIO DA SILVA	1	21	240	78	8			21			52	3	424
RUA DOM LUÍS I		4	89	20	26	181	7	52	41		1	3	424
RUA PASSOS MANUEL		105	15	114	50	101	4	9	9		4	7	418

RUA PRIMEIRO DE DEZEMBRO	3			248	134		28				2	417	
TRAVESSA DO CARMO				5				407			3	415	
RUA DA BOAVISTA		26	152	3	176	18		30			3	7	415
RUA DE SÃO JOSÉ	2	6		3	125	35	80	24	64		12	57	408
AVENIDA JÚLIO DINIS		13		10	112	39	4	93	93		11	31	406
RUA GREGÓRIO LOPES		43		14	240	8	1	46	52				404
RUA DE DONA FILIPA DE VILHENA		11		4	122	23		8	217		2	16	403
RUA DE SANTA JUSTA		8			331	49	5	4	2			1	400
RUA DOS CORREIROS		52			163	130	17		7			24	393
RUA DO VALE DE PEREIRO		14		270	3	3			81		18		390
ESTRADA DA TORRE		1		104	13	5		7	51	206			387
RUA LUÍS DE CAMÕES		63		4	192	71		25	16			11	382
AVENIDA DAS NAÇÕES UNIDAS		3		10	137	118	42	3	9	4		49	375
AVENIDA FREI MIGUEL CONTREIRAS		14		88	80	117	35		38				372
PRAÇA DOS RESTAURADORES		22			111	84	33	63	27	14		15	369
PRAÇA DO COMÉRCIO					16	13	288	18	32		2		369
AVENIDA CONSELHEIRO FERNANDO DE SOUSA		119		92	34		8	32	72		6	4	367
RUA SOUSA LOPES		1			243	39	6	2	19		39	17	366
RUA DA OLIVEIRA AO CARMO	124	3		8	5	9		135	76				361
PRAÇA FRANCISCO SÁ CARNEIRO	1	68			57	56	11	13	20	65	56	12	359
RUA DE ALEXANDRE BRAGA	101		113	32	12	5		47	46			2	358
TRAVESSA DE SANTO ANTÃO	1			10	84	263							358
LARGO JEAN MONNET	3				37			284	32				356
RUA DE SÃO PAULO	2	23		12	173	68	28	15	1	11		23	356
RUA DOUTOR JOÃO DE BARROS	9	10			43	7			286				355
RUA FILIPE FOLQUE	14	33			135	63	6	13	63		7	20	354
RUA SERPA PINTO	6				37		2		16			290	351
RUA DAS TAIPAS	18				5	2			1		324		350
PRAÇA DA ALEGRIA	3	21			94	53	4		25	19		128	347
RUA DOS SOEIROS	9		171	61	23		15	52				14	345
RUA DOS DOURADORES	11		9	160	67	25	1	20				51	344
RUA JULIETA FERRÃO	21		264	4				46			6		341
RUA FRANCISCO STROMP					5		13		20			297	335
RUA DOS ANJOS	6			224	44	5	3	28			1	23	334
RUA PINHEIRO CHAGAS				32	42	34	8		180	13	23		332
RUA DA MISERICÓRDIA	51		2	68	80	5	88	36				2	332
RUA LAURA ALVES	30			10	223	8		20				36	327
RUA DUARTE GALVÃO			4	101	4		9	5		4	192	6	325
RUA RODRIGUES FARIA	291			9	4			20					324
RUA DO VALE FORMOSO	61		23	208	16	6		7				2	323
RUA DOS ARNEIROS	59		55	55	9			135				10	323
RUA DOM PEDRO V	39		3	63	36		18	8			88	68	323
TRAVESSA TEIXEIRA JÚNIOR				312			6	4					322
AVENIDA MANUEL DA MAIA				37	9			46	207	3	19		321
AVENIDA DE MADRID	1		51	95	26	116	9	12				7	317
AVENIDA RIO DE JANEIRO	28		4	106	74		22	48			6	28	316
RUA JOSÉ DA COSTA PEDREIRA				26	1			221			66		314
RUA DE SÃO NICOLAU	6	36			110	20	13	99	27			1	312
RUA ALFREDO DA SILVA	8				274		23		5				310
PRAÇA DAS INDÚSTRIAS					1	42	4					260	307
RUA DE BORGES CARNEIRO	12		5	108	25		11	108	25		12		306
RUA DO CARMO	5		21	237	6	5	4	12			2	13	305
RUA MARIA	23				251	3			28				305
RUA PROFESSOR MIRA FERNANDES	52		38	52	5	17	84	52			1	3	304
AZINHAGA DA TORRE DO FATO	18		10	108	4		11	42			77	32	302
RUA SANCHES COELHO	74		135	28				63					300
RUA ENGENHEIRO VIEIRA DA SILVA				6	67	18		207					298



AVENIDA DE PARIS		9		116	47		2	25	13		85	297
AVENIDA DOM JOÃO II				82	63		22	126			4	297
AZINHAGA DOS ULMEIROS				269	20		4				4	297
AVENIDA DO COLÉGIO MILITAR			78	72		7	11	26	18	7	77	296
RUA EÇA DE QUEIROZ		18		9	51	7	14	177		14	6	296
RUA DA CONCEIÇÃO		14	4	92	62	16	88	14			5	295
RUA DOUTOR JOÃO SOARES				8	10				275			294
RUA DOS SAPATEIROS	10	10		54	64	52	1	85	8		9	293
CALÇADA DA BOA-HORA	1	43		11	20	13	145		27	18	11	289
AVENIDA ROVISCO PAIS				44	41	16	2	16	93	34		288
RUA VIRGÍLIO CORREIA			162	90	13		1	9		4	8	287
LARGO DO RATO				118	53	25		3		14	74	287
AVENIDA MOUZINHO DE ALBUQUERQUE				30	5	17		228			5	285
RUA CIDADE DE LIVERPOOL		1	4	27	4	238			10			284
RUA ARISTIDES DE SOUSA MENDES	2			6		6		229	25		16	284
RUA CARLOS MARDEL			13	184	11			17	30	16	12	283
AVENIDA RESSANO GARCIA	28		12	69	30	17	3	99	10	3	11	282
RUA BASÍLIO TELES			4	14	12	2	127	94		21	6	280
RUA JORGE BARRADAS	11		13	196	12	5		40		1		278
AVENIDA DO URUGUAI	7		6	149	41	2	11	11	33	8	9	277
ESTRADA CIRCUNVALAÇÃO	66	2	4	126	61	3		3			11	276
AVENIDA SANTOS E CASTRO	44			47				182	2			275
RUA DE BELÉM	5			42	170	5	44	2		7		275
LARGO DO CORPO SANTO	21			25	7	176	29	15				273
RUA CONDE DE SABUGOSA	38		3	118	33	29		28	2	5	16	272
AVENIDA JOÃO PAULO II			40	15	15	6			71	121	4	272
CALÇADA DA AJUDA	5		14	73	68	3	27	5	16	40	20	271
RUA NEWTON	9		20					241				270
RUA DE SÃO BENTO	12		18	127	34	3	6	27	9	2	30	268
RUA SOUSA MARTINS	18		1	40	23	124		22		28	10	266
ESTRADA DE MOSCAVIDE	47			95	35		48	20	15	4	1	265
RUA DO BENFORMOSO	6			227	26			3			3	265
RUA NOVA DO ALMADA			109	88	13		10	26			19	265
RUA PERO DA COVILHÃ			246	2				4			13	265
RUA DOUTOR JOÃO COUTO			2	23				2		1	234	262
AVENIDA DOUTOR MÁRIO MOUTINHO				13				153	25	69		260
AVENIDA DOM VASCO DA GAMA				12	6		6	84	119	3	29	259
RUA RUI COELHO	2							257				259
RUA DO MIRANTE		59		9	1	190						259
RUA DE SÃO LÁZARO		6		211	28			9			5	259
RUA COELHO DA ROCHA	2	3	20	78	26	4	4	112		3	6	258
RUA CAPELO				2	8	11		4		2	231	258
TRAVESSA DA SAÚDE				3	5		3	14	233			258
RUA FIALHO DE ALMEIDA	16			70	13			97	3	7	50	256
AVENIDA PADRE MANUEL DA NÓBREGA	22		9	147	55	9		6	2		5	255
CALÇADA DA ESTRELA	3		37	61	29	3	8	34	39	4	32	250
RUA DOUTOR ESTÊVÃO DE VASCONCELOS	36		15		1	3		195				250
RUA DOM CRISTÓVÃO DA GAMA				80				85	48	36	1	250
RUA TOMÁS DE ANUNCIÇÃO	15		6	111	30	8	31	6			37	244
RUA ARCO DO CARVALHÃO	45		24	32	12		8	104		19		244
CALÇADA DOS BARBADINHOS	29		99	8	12	60	1	11		22		242
PRAÇA DO MUNICÍPIO			15	12		2	205				7	241
RUA DAS FLORES	149			10	5			49	14	12		239
LARGO VITORINO DAMÁSIO			82	102	4	43		5		1		237
RUA ALVES REDOL			19	79		1		99	10	28		236
RUA DOUTOR NICOLAU DE BETTENCOURT				39			109	14			74	236
RUA NEVES FERREIRA	2	92	2	131		9						236

RUA SAMPAIO E PINA	16			27	11			94		11	76	235
RUA GONÇALVES CRESPO		16	14	20	26			23		121	15	235
PRAÇA DE LONDRES			35	102		3	46	35		2	12	235
CAÇADA MARQUÊS DE ABRANTES	6	29		58	27	7	5	37		25	37	234
RUA DE DIOGO DO COUTO		15		38	26	134	11	5			4	233
RUA CONDE DE ALMOSTER		24	100	90	3			9		4		230
PRAÇA NUNO RODRIGUES DOS SANTOS		3	7	30		139		49	2			230
RUA PRIOR DO CRATO		22		50	61	5	54	18	10	2	7	229
ESTRADA DA PORTELA	63	25	86	27		27						228
RUA DE SÃO FILIPE NÉRI				4	15		25	133		44	6	227
RUA DA GRAÇA	8	10	139	42	6	10					11	227
PRAÇA DO PRÍNCIPE REAL				37	4		35	43	8	43	31	227
LARGO DAS PALMEIRAS			10	8	3	15		188				224
RUA LUÍS AUGUSTO PALMEIRIM	7	62	84	44		5				15	6	223
RUA DO SÍTIO AO CASALINHO DA AJUDA				2	7			7		207		223
RUA PROFESSOR FERNANDO DA FONSECA			157	33				16	8		8	222
TRAVESSA DA QUEIMADA	160			12	33			14			2	221
RUA DOM LUÍS DE NORONHA	1		7	106	6			67		24	9	220
RUA VIEIRA DA SILVA	19			147	35	8		2			9	220
RUA JOSÉ ESTÊVÃO	101		6	72	29			10		1		219
RUA LUÍS PASTOR DE MACEDO			21	122	14	28		7		26		218
RUA JOÃO ORTIGÃO RAMOS	72		1	64	7	5		51	12		6	218
RUA PADRE LUÍS APARÍCIO	1		10	30		90	1	77	1		6	216
RUA PROFESSOR FRANCISCO GENTIL	2		19	33	60		23	57		15	6	215
RUA DOM FRANCISCO DE SOUSA COUTINHO								213		1		214
RUA DO CRUCIFIXO	9			30	40	7	35	65		22	6	214
LARGO DE SÃO CRISTÓVÃO					4					210		214
PRAÇA MARTIM MONIZ			1	138	23	16		13			22	213
RUA FRANCISCO METRASS	2		8	133	36		7	4	8	10	2	210
RUA CIDADE DE RABAT	24		3	104	3			60	13		1	208
RUA DE SANT'ANA À LAPA	8		9	156	2		9	9			15	208
RUA DAS PEDRALVAS			101	51	4			5			46	207
PRAÇA RAINHA SANTA	19		63	71	12			39			2	206
PRAÇA SÃO JOÃO BOSCO				46						159	1	206
RUA ALMEIDA E SOUSA	7		28	93	26		17	7		6	22	206
RUA MARQUESA DE ALORNA	3		12	73	28	1	5	7	56		20	205
CAMPO DOS MÁRTIRES DA PÁTRIA	2	28		14	46	72	4	2	2	11	22	203
AVENIDA SACADURA CABRAL	21			121	27			10		10	12	201
AVENIDA GENERAL ROÇADAS	25		8	109	22	2		10	8	12	5	201
AZINHAGA DOS LAMEIROS	30		2	160				6				198
RUA DOS BACALHOEIRO	4			39	85	61	4	5				198
RUA DO AÇÚCAR	31		35	55	13	7			57			198
RUA DO CRUZADO OSBERNO	1			21	3	121		46			5	197
RUA AUGUSTO GIL	39		4	110	11			1	28		1	197
RUA DA IMPRENSA NACIONAL	4			17	54	10		88	10	13		196
RUA DE SÃO JOÃO DA PRAÇA	37			54	27	52		14		8	4	196
RUA BERNARDO LIMA			3	103	16	18	2	45			8	195
RUA DA VITÓRIA	7			132	28	2		17			9	195
ESTRADA DAS LARANJEIRAS				43	6			137			8	194
RUA VISCONDE DE SANTARÉM	57			19	1	44		60		13		194
AVENIDA DO RESTELO	1			6	6			64	4		113	194
RUA DA PENHA DE FRANÇA	2		54	65	17	17	14	1		21	1	192
RUA DO SOL A CHELAS	23			35						133		191
CAÇADA DA TAPADA			8	43	26			34	13	43	23	190
RUA DE MARVILA	42		71	18	4	7		44		1	3	190
RUA CIDADE DE BISSAU				190								190
ALTO DO CARVALHÃO				5	5	3	169	7				189

RUA TOMÁS DE FIGUEIREDO		11		72	32	7	15		22				30	189
TRAVESSA DO PINHEIRO							189							189
RUA CONDE DE FICALHO		176			11			1						188
RUA DE SANTO AMARO					25	7			41	33	26	55		187
LARGO RAFAEL BORDALO PINHEIRO	3				17		133		16				18	187
RUA DE SÃO JULIÃO		39			12	19	26	28	37				26	187
RUA DE SÃO DOMINGOS DE BENFICA		1		112	31	9			26				6	185
RUA BERNARDIM RIBEIRO		30			16	2			124			6	6	184
PRAÇA DO IMPÉRIO					12									169
AVENIDA SANTA JOANA PRINCESA		2			17	117			10	23	9	3		181
TRAVESSA DA BOA-HORA À AJUDA		21		20	119	9			4		3	5		181
RUA DA REPÚBLICA DA BOLÍVIA		3		72	64	14			8		2	17		180
RUA DA SOCIEDADE FARMACÉUTICA				18	41	14			28	51	3	24		179
RUA DA ROSA		30		27	56	42			17		1	6		179
CAMINHO DE PALMA DE CIMA						12		1		163		2		178
RUA REINALDO FERREIRA		36		16	86	32	1		5					178
RUA DAS PRAÇAS						8			2	168				178
JARDIM NOVE DE ABRIL											177			177
RUA CONDE DAS ANTAS		40			15	4			116			2		177
RUA ANTÓNIO ENES				21	45	25			21		62	1		175
RUA CIPRIANO DOURADO					63	49	4	8	12	39				175
ESTRADA DO MANIQUE		18			29	2	87		39					175
RUA DA COZINHA ECONÓMICA		2			17	55	99		2					175
LARGO DO CONDE BARÃO		16		42	48	15		30	20				4	175
AVENIDA ANTÓNIO SERPA				15	45	71	15		15		3	9		173
AVENIDA GRÃO VASCO				9	43	41		13	9	40	8	9		172
RUA DAMASCENO MONTEIRO		64		19	37	13	2	17	9		7	4		172
RUA DO DESTERRO		102			59	5	1				5			172
RUA ACÁCIO DE PAIVA		44		10	75	9			31				2	171
RUA PROFESSOR JORGE DA SILVA HORTA		159							8				2	169
RUA PALMIRA		19			76		7		39	25		3		169
AVENIDA DOUTOR ALFREDO BENSAÚDE		78	4			5	5	6	6		64	1		169
AVENIDA DE PÁDUA		96		1	2	5			64					168
RUA TENENTE ESPANCA		31		1	34	26	5		51	12	2	5		167
RUA DO QUATRO DE INFANTARIA		27			98	15	7				2	18		167
RUA DAS AMOREIRAS			94		21	21	7		22				1	166
RUA DOIS MATINHA		45							108				13	166
RUA DOS REMOLARES				51	32	23	56						3	165
RUA DO ARSENAL		1		20	63	24	34	6		4		13		165
RUA SARMENTO DE BEIRES	1	3		9	104		4		42					163
RUA IVENS		3			56	4	3	59	6		2	29		162
RUA DA VENEZUELA		18		28	68	5	6		26		3	6		160
RUA DAS JANELAS VERDES		64		3	2	82						9		160
ESTRADA DE TELHEIRAS				4	2	2			152					160
RUA DO LUMIAR		8		18	29	19					85			159
AVENIDA DAS DESCOBERTAS					13	8			17	90	22	8		158
RUA DE PONTA DELGADA		5		55	5	7	4		18	27	27	2	6	156
RUA DAVID DE SOUSA	27	5		48	16		14		46					156
RUA DE INFANTARIA 16		29		3	93	16	4		6		4	1		156
ESTRADA DE SÃO BARTOLOMEU		15			6		129		6					156
RUA TABAQUEIRA		140			16									156
RUA JOÃO FREDERICO LUDOVICE		7		42	86	12			5			3		155
RUA QUIRINO DA FONSECA				39	34	15	10		49		2	6		155
RUA DA MANUTENÇÃO		13			82	18	27	2	7		6			155
RUA CLÁUDIO NUNES		11			52	22			57		7	5		154
TRAVESSA DO GIESTAL		3		2	106	3			39		1			154
RUA PROFESSOR LIMA BASTO		24			35	34			23		29	8		153

RUA DO PAU DE BANDEIRA				8	133			5				7	153			
LARGO DO CHIADO				25			112	11				3	151			
RUA JOSÉ DURO		2		95	32		8				8	5	150			
AVENIDA SANTOS DUMONT		18		6	9		20	20	66		8	2	149			
RUA MANUEL MARQUES		1	7		8	68		10	44			9	1	148		
RUA MARIA ANDRADE			31		8	52	19		3			3	32	148		
RUA JOÃO PINTO RIBEIRO					7	57	48		5	5			26	148		
RUA CARLOS ALBERTO DA MOTA PINTO					103	22		22						147		
RUA DA VOZ DO OPERÁRIO			22			6	4					21	94	147		
RUA XAVIER DE ARAÚJO									146					146		
RUA FRANCISCO SANCHES		1			86	19	14	6	4			3	11	144		
RUA DA ALEGRIA			49		36	56			1				2	144		
RUA LEOPOLDO DE ALMEIDA			2		14	81			2	45				144		
AVENIDA CONSELHEIRO BARJONA DE FREITAS				2	1	79	9	25		20			7	143		
RUA DE PEDROUÇOS		21	23		20	63	2	4		1		3	6	143		
RUA DO LORETO			11			67	36		5	12			3	9	143	
RUA DE SANTO ANTÓNIO À ESTRELA					3	72	8			26		10	21	2	142	
RUA PROFESSOR SOUSA DA CÂMARA					30	43			18			42	8	141		
RUA ANTÓNIO PEREIRA CARRILHO					4	42	62			22		11		141		
PRAÇA DOM JOÃO DA CÂMARA			1			17	39		34	18			32	141		
RUA PEREIRA HENRIQUES			39		9	83		9		1				141		
RUA FERNÃO MENDES PINTO						11				97		14		19	141	
RUA DOM CARLOS DE MASCARENHAS			25		15	35	8	1		14		3	37	2	140	
RUA ABRANCHES FERRÃO						122	5		2	2				9	140	
LARGO DO MINISTRO												139		1	140	
LARGO DE SANTOS					49	14	10		44			13	10	140		
CAIS DO SODRÉ					34	33	59	13							139	
AVENIDA AFONSO III			10			83	7	12		12			11	4	139	
RUA DO NORTE A CARNIDE			17				9	2				10	100		138	
RUA DOUTOR GAMA BARROS			18			44	45	16		1				13	137	
RUA DO SACRAMENTO À LAPA						5	5					99		28	137	
RUA ALFREDO GUIADO						121				1				14	136	
RUA DO VALE FORMOSO DE CIMA			23		19	38	30	6		19					135	
RUA DE RAMALHO ORTIGÃO			2			8	60	19		44			1		134	
AZINHAGA DAS LAJES			27			92	15								134	
RUA DE SÃO TOMÉ			5			15	9	6				99			134	
RUA MARECHAL SALDANHA			12				2	24					5	91	134	
RUA PEDRO JOSÉ PEZERAT			6				29			98				1	134	
RUA ACTOR TABORDA						34	32	5	4	22			34	2	133	
RUA LUÍS CRISTINO DA SILVA						59	38	12		24					133	
RUA DO GRILO			4			5	72	17	18	10	2		2	1	131	
RUA MARIANO PINA						1	122	4		4					131	
RUA MARQUÊS DE SÁ DA BANDEIRA			15	7		2	34	14	1		10	28	2	18	131	
RUA MIGUEL LUPI			30			5	9	17		43			20	7	131	
RUA AGOSTINHO NETO						8	22	18		33			39	10	130	
RUA FILIPE DA MATA			11			19	76	15		7					129	
RUA DO VALE DE SANTO ANTÓNIO			30			2	63	1	2	6	25				129	
RUA DO TERREIRO DO TRIGO						5	16	95	11	2					129	
RUA DOM JERÓNIMO OSÓRIO						93	2			27				6	128	
RUA BERNARDINO COSTA						23	50	43	9	3					128	
RUA ALVES TORGO			16			8	44	3		10	20		10	16	127	
RUA CIDADE DA HORTA			46			8	37	23	1		9			2	1	127
RUA LEITE DE VASCONCELOS			10			36	61	4	13		1			2	127	
TRAVESSA DA FÁBRICA DOS PENTES			25				6	73			10				12	126
RUA PADRE FRANCISCO			4				84	10		5	20			3	126	
RUA DA LAPA						2	21	19	2	4		68	10		126	
CALÇADA DE CARRICHE			46				59	16					1	4	126	

A Actividade Económica em Lisboa.
Eixos e Praças Estruturantes.

Anexos

PRACA DO DUQUE DA TERCEIRA	13				16	20	46	23	8								126	
ESTRADA DA AMEIXOEIRA			3	1					1	120							125	
ALAMEDA DE SANTO ANTONIO DOS CAPUCHOS	36			14	14	1			49		8	3					125	
RUA CARVALHO ARAUJO	23		4	23	20	7			44								123	
RUA CORREIA TELES	6		7	67	9	1	8	17		2	6						123	
RUA DOS LAGARES D'EL-REI	1			47	4			20	50								122	
RUA DO TELHAL A SAO JOSE	4		31	55	6				11	10						5	122	
RUA DE ANDALUZ	25		13		5	44	4	7								23	121	
RUA DO JARDIM DO TABACO			2	1	10	68	21	18								1	121	
RUA AMELIA REY COLAÇO	7		101	4		3			5								120	
CALÇADA DE SANTANA	14		1	18	24				16	31						14	118	
CAMPO DAS CEBOLAS	2			23	4	81			3							5	118	
RUA ANTONIO MARIA CARDOSO				2				65	42								9	118
AZINHAGA DA CIDADE	30		6	75					6								117	
RUA DE SAO BERNARDO	1	26		8				9	73								117	
TRAVESSA DO SALITRE						93			24								117	
RUA DO POÇO DOS NEGROS	1			61	22	11				19						3	117	
RUA DOUTOR ALVARO DE CASTRO	25			60	31												116	
RUA ACTOR VALE			3	4	78	4	5		4	9	9						116	
RUA JOÃO DE FREITAS BRANCO				7	80	3				26							116	
RUA APRÍGIO MAFRA	42		8	59							7						116	
RUA MARIA PIA	10		22	34	18	14			15							3	116	
RUA CIDADE DE NAMPULA	2		21	21	5			49				14				4	116	
RUA GENERAL TABORDA	5		6	70	16				10							8	115	
RUA DOUTOR ANTONIO CÂNDIDO				46	4				5							60	115	
RUA DO PATROCÍNIO	1			19	16				38			36				5	115	
RUA HUGO CASAES				24	5					86							115	
RUA NOVA DE SAO MAMEDE				31	24				21			33				5	114	
RUA JOÃO DAS REGRAS	2			95	15											2	114	
LARGO DO CASAL VISTOSO				26	42	11			3			8				23	113	
RUA CAROLINA MICHAELIS DE VASCONCELOS				21	73					10		3				6	113	
RUA DO FORNO DO TIJOLO	31			49	11	4	5	2				4				7	113	
RUA DO CAMPO DE OURIQUE	8		12	37	36						14	3				2	112	
RUA DO ARCO DO MARQUÊS DE ALEGRETE				4	49	38				14		3				3	111	
AVENIDA MADAME CURIE	10		40	18	18	5			6			8				5	111	
AZINHAGA DA TORRINHA	7		95	4			5										111	
TRAVESSA DO CONDE DA PONTE				4	75	7		2	15			8					111	
RUA DA EMENDA	5		10	20	8	22			45							1	111	
RUA JORGE COLAÇO	13		11	75	3				4							4	110	
RUA FRANCISCO GENTIL MARTINS		83		5	12												110	
RUA ANDRADE				24	56	23				7							110	
RUA DE BARROS QUEIRÓS					54	55										1	110	
RUA DA ASSUNÇÃO	3		2	80	9			14								2	110	
RUA MARQUES DA SILVA	2			19	10				3	25	47					3	109	
CALÇADA DO CARMO	14			33	38	2	2	4								16	109	
TRAVESSA DA ÁGUA-DA-FLOR	6	1		89		7			6								109	
ESTRADA DO FORTE DA AMEIXOEIRA	41			57	2				5							3	108	
RUA CAPITÃO RAMIRES	2		14	36	10				38							8	108	
RUA DA PÁScoa	43		4	8	2				49							2	108	
TRAVESSA NOVA DE SAO DOMINGOS				104	2				2								108	
RUA DO PARAÍSO	1			23	22	42				18						2	108	
RUA ABADE FARIA	13			58	3				12			21					107	
TRAVESSA DA PEREIRA	63		29	2												13	107	
POÇO DO BORRATÉM	3			48	44				10							2	107	
RUA AGOSTINHO LOURENÇO				8	6	14	14		40	24							106	
RUA ALIANÇA OPERÁRIA	1	52		1	28	3		11	2							8	106	
RUA DOS JERÓNIMOS		6		31	59			6	4								106	

RUA LUZ SORIANO		6		14	9					71	6	106
TRAVESSA DA ARROCHELA								4		102		106
AVENIDA DA RIBEIRA DAS NAUS			90	2	14							106
AVENIDA MARCONI		41		23				41				105
RUA NÉLSON DE BARROS		16	32	30		23		2			2	105
RUA DE SÃO VICENTE DE PAULO										104		104
RUA BARTOLOMEU DIAS		14	1	47	8			2		9	23	104
RUA AQUILES MACHADO	1		2	65	10		13			7	6	104
TRAVESSA DO CORPO SANTO						63	28	9			4	104
RUA GUALDIM PAIS		30	12	33	3	25						103
TRAVESSA HENRIQUE CARDOSO		33		53	14					1	2	103
RUA DA COVA DA MOURA		2		71		19		11				103
AZINHAGA DO LOUREIRO										102		102
RUA DE BUENOS AIRES				16	10	5	24	9	8		30	102
RUA DO FERRAGIAL		25	10	15	8	23	1	20				102
RUA DE EMÍLIA DAS NEVES				62	10	2		6		2	19	101
RUA MARIA LAMAS				22	36				43			101
RUA DOM JOÃO DE CASTRO			3	69	6			3	18		2	101
ALAMEDA ROENTGEN			22	8	18			39		11	3	101
RUA DA ATALAIA		9	8	4	71	4		2		2	1	101
RUA TOMÁS ALCAIDE	12	26		7	1				55			101
RUA TRISTÃO VAZ		20		46	3			4	13	10	4	100
RUA DOS CAVALEIROS		7		72	15			3		3		100
CALÇADA DA PICHELEIRA		18	21	47	5	9						100
RUA GENERAL SILVA FREIRE			49	32	7		3	8				99
AVENIDA RAINHA DONA AMÉLIA			1	18			13	5		53	9	99
RUA NOVA DO CARVALHO		14		7	78							99
RUA AMÉRICO DURÃO			30	3		7		52		4	2	98
AVENIDA PADRE CRUZ			13	51	3					31		98
RUA JOSÉ DOS SANTOS PEREIRA		2	22	44	4			26				98
RUA LUÍS DE FREITAS BRANCO		5	31	25	25	4		3	1	1	3	98
RUA MARTENS FERRÃO				23	30			4		24	16	97
LARGO DE SÃO SEBASTIÃO DA PEDREIRA		3		58	15			13			8	97
ESTRADA A-DA-MAIA			2	50	14	13		7			11	97
RUA HELIODORO SALGADO	9	2	41	15	10	6		10			4	97
TRAVESSA OLIVAL A SANTOS										96		96
RUA FERNÃO LOPES			3	36	25		1	6	9	4	12	96
RUA FERNANDO CURADO RIBEIRO				9				31	58			96
TRAVESSA DAS FLORINDAS		87	2					7				96
LARGO DO CHAFARIZ DE DENTRO		1		3	30	62						96
CALÇADA DO COMBRO		8		57	21					6	4	96
RUA VIRIATO		31	9	20	9		14	11			1	95
RUA DOMINGOS SEQUEIRA			2	39	6		10	5	12	5	16	95
RUA DOS NAVEGANTES		46		25	5	8		9			2	95
RUA DE SANTA BÁRBARA		2	50	10				4			29	95
CALÇADA DE PALMA DE BAIXO		45	26	2	11		2			5	3	94
RUA ANGELINA VIDAL		20		41	3		6	9			15	94
RUA DO TELHAL AOS OLIVAIS		8		48	5			11	22			94
RUA DUARTE PACHECO PEREIRA	10			35	35		8		4		2	94
RUA PADRE ANTÓNIO VIEIRA			7	7	26	12	36	1		3	1	93
RUA DE ALCÂNTARA				62	23			2		5	1	93
RUA DA MOURARIA			4	89								93
AVENIDA DA ÍNDIA		31	5	40				16				92
CAMPO DE SANTA CLARA		23	5	24	8			5		27		92
RUA DOS CAMINHOS DE FERRO		18	1	2	62	7		2				92
RUA DO JARDIM DO REGEDOR			20	11	55			3			3	92
CALÇADA DE DOM GASTÃO		12		10	10	10	24		24		1	91

RUA DO FORTE DE SANTA APOLÓNIA	35	1			13	10		32		91
RUA MARIA VELEDA					83	5		3		91
RUA DA ESCOLA DO EXÉRCITO	29	8	28			15			10	90
RUA DOS CAETANOS	90									90
RUA DAMIÃO DE GOIS	63		24					2		89
RUA ANTERO DE QUENTAL	13		60	12		2	2			89
LARGO DO MASTRO	9		66		8		3			89
RUA JOÃO DO NASCIMENTO COSTA		12	50	5	21				1	89
RUA MANUEL FERREIRA DE ANDRADE	17	9	17					18	27	88
RUA DO SOL AO RATO	13	18	40	10	1		1		4	88
PRAÇA PAIVA COUCEIRO		6	46	25	3	5	2			88
RUA DO NORTE AO BAIRRO ALTO	19		7	60			2			88
ESTRADA DA PONTINHA	87									87
AVENIDA CORONEL EDUARDO GALHARDO		21	19	12			17		18	87
RUA OLIVEIRA MARTINS	2	7	40	24			4		3	86
RUA DA BOMBARDA	40	17	26	3						86
RUA DE SÃO MAMEDE	9	13	34	15	5		9			85
CALÇADA DO TOJAL	27	6	27	11			11		2	84
RUA ADELAIDE CABETE			50	16	8		3		7	84
RUA DOM ANTÓNIO CAETANO DE SOUSA	5	5	63				4		6	83
RUA DA ESCOLA DE MEDICINA VETERINÁRIA	39	10	6	1			22		5	83
RUA SOARES DE PASSOS			33				50			83
RUA DOS REMÉDIOS	4		18	23	27		6		5	83
RUA ANTÓNIO SAÚDE			56	10	2		4		10	82
RUA CIDADE DE CÁDIZ	43	2	25			2	9		1	82
RUA JOSÉ D'ESAGUY	26		33	1			4		18	82
RUA DO OLIVAL	19		14	42			7			82
LARGO DO MITELO				12				70		82
RUA ACTRIZ PALMIRA BASTOS		3	39	17		9	7		3	81
RUA DAS LARANJEIRAS	3	3	53	7			8	3	4	81
LARGO FREI HEITOR PINTO			7	29		5		28	12	81
ALAMEDA DA UNIVERSIDADE	7		8	42	1	5	17		1	81
PRAÇA DO CHILE	8		27	33	5				7	80
LARGO DO INTENDENTE PINA MANIQUE	6		44	10				6	14	80
RUA FERNANDO NAMORA		34	32		6	3	5			80
RUA JOSÉ DIAS COELHO	12		24	7	2	5	2	5	15	80
LARGO DE SÃO DOMINGOS	6		8	16					49	80
RUA DA ESPERANÇA	6		11	22			13		22	80
RUA CORONEL SANTOS PEDROSO		1	42				34		2	79
RUA PROFESSOR DIAS AMADO	22	7				6	6		1	79
AVENIDA CIDADE DO PORTO	2		56	17			4			79
RUA JAU	3	15	29	1			8		16	79
RUA DO GIESTAL	15	60					4			79
RUA DO ALTO DO DUQUE	4		35				13	9	14	79
RUA DA TRINDADE			8	7	3	20	29	5		79
LARGO DE DONA ESTEFÂNIA			13	46		14	4		1	78
RUA ACTOR ISIDORO	7	4	36	8			20		3	78
RUA DA QUINTA DAS LAVADEIRAS	57	13	8							78
RUA DA CRUZ DOS POIAIS	29	6	22	6	1		3		8	78
RUA MAESTRO FREDERICO DE FREITAS		3	18	10			43			77
RUA CORONEL RIBEIRO VIANA	16		59							77
RUA DO QUELHAS	5		24	1		15	9			77
LARGO DO CALVÁRIO			46	9			1	13	8	77
RUA DE SÃO JOÃO DA MATA			19	27	10		1	2	18	77
RUA MANUEL RODRIGUES DA SILVA			73				4			77
RUA ANCHIETA	10		54				9			77
CALÇADA DOS MESTRES	27	7	24		3		10		5	76

RUA FERREIRA LAPA	1	11		5	11			44		4	76
RUA PERO DE ALENQUER			64					12			76
RUA ALFERES BARRILARO RUAS	8		44	13		5	2			3	75
RUA JOSÉ DA PURIFICAÇÃO CHAVES			20	44	3		6			2	75
RUA JOAQUIM BONIFÁCIO			34	28			8		2	2	75
RUA DOM CONSTANTINO DE BRAGANÇA			2				68			5	75
PRAÇA ANICETO DO ROSÁRIO			30		45						75
RUA TENENTE RAÚL CASCAIS			52							23	75
RUA DO ARCO A SÃO MAMEDE	54		12				3	1		4	74
RUA ERNESTO DA SILVA	17		5	2	4			32		14	74
RUA FRANCISCO PEDRO CURADO				4			4		66		74
TRAVESSA AMOREIRAS	38		1	5	14					16	74
TRAVESSA DA PRAIA			69	5							74
RUA DOM DUARTE			52	17			4			1	74
ESTRADA DO DESVIO			35	20	2		12			4	73
RUA AMORIM				66	7						73
RUA EUGÉNIO DE CASTRO RODRIGUES			46	10						17	73
RUA DOUTOR COSTA SACADURA				73							73
RUA DA SENHORA DA GLÓRIA	14		42	9	4		1			3	73
RUA JACINTA MARTO	5		9	20	9		4			23	73
LARGO DA LUZ					1				71		72
RUA PROFESSOR VÍTOR FONTES	6		10	18			3	35			72
RUA PROFESSOR SANTOS LUCAS	40			25	3	2				2	72
RUA ANTÓNIO DE ABREU					3				56	13	72
LARGO DO BARÃO DE QUINTELA				42			3	27			72
RUA ARTUR LAMAS	23		2	33	9			4			71
DOCA BOM SUCESSO				9	62						71
RUA ANDRÉ VIDAL DE NEGREIROS	20			31	4			2		14	71
RUA DOUTOR JOSÉ BAPTISTA DE SOUSA			25	27	5			8	4	2	71
RUA GENERAL PIMENTA DE CASTRO	4	50		9				8			71
RUA ALMEIDA BRANDÃO							3	25	28	15	71
RUA DOS POAIS DE SÃO BENTO	20			33	13	4				1	71
RUA PORTUGAL DURÃO	20			11	7	27		5			70
RUA CARLOS DE OLIVEIRA	1	53		12		4					70
AVENIDA PROFESSOR EGAS MONIZ				7	9	44		3	4	3	70
RUA GUILHERMINA SUGGIA	16			8	32	6	2		1	5	70
RUA JOSHUA BENJUEL	6			6		13	10	35			70
RUA ENGENHEIRO FERREIRA DE MESQUITA	65		4								69
CAMPO DAS AMOREIRAS	10			32	9		2	3		13	69
RUA CÂNDIDO DE FIGUEIREDO	4		5	45	5			10			69
AVENIDA SÃO JOÃO DE DEUS	2		9	31	12	5		8		2	69
PRAÇA OLEGÁRIO MARIANO	3		7	13	3	1		16	11	15	69
LARGO DE ANDALUZ	6		25	25				2			68
RUA CIDADE DA BEIRA	5		5	47	5			5		1	68
RUA ACTOR TASSO	66							2			68
RUA ALEXANDRE DE SÁ PINTO	13			2	52			1			68
AVENIDA DOM RODRIGO DA CUNHA				10	19			1		38	68
RUA NEVES COSTA	6		7	12	43						68
RUA DA TOBIS PORTUGUESA				46				22			68
PRAÇA DE LUÍS DE CAMÕES				32	9	7	16	1		2	67
RUA ANA DE CASTRO OSÓRIO				27	29	10					67
PARADA ALTO DE SÃO JOÃO			11	49	6	1					67
LARGO DA AJUDA				2	7					58	67
RUA FERREIRA DA SILVA	8			26	7	5			2	12	67
RUA DA BELA VISTA À GRAÇA	3		33					7		18	67
PRAÇA CARLOS RAMOS				1		66					67
RUA DO BARÃO	15			23		19		10			67

RUA DA PALMEIRA				3	8			8	16	2	29	67
RUA JORGE DE SENA			24	31		3		8				66
RUA DA ILHA TERCEIRA		19	17	8	2				20			66
RUA JOSÉ GALHARDO				27			33	6				66
RUA VISCONDE DE SEABRA				15	7			43		1		66
RUA ANTÓNIO ANDRADE								59	7			66
LARGO JOÃO VAZ			45	17				4				66
AZINHAGA DO SERRADO		66										66
RUA DO CAIS DO TOJO				42	9	14		1				66
CALÇADA DA GLÓRIA					9				15	42		66
RUA CONCEIÇÃO DA GLÓRIA		4		20	32		3			7		66
RUA DE SÃO MARÇAL		5	5	29	4		6	2			15	66
LARGO DE SANTA BÁRBARA				31	25		2		1	6		65
RUA DA REPÚBLICA DO PARAGUAI				52	2					1	10	65
RUA EMBAIXADOR TEIXEIRA DE SAMPAIO				43		2		19			1	65
RUA GENERAL JUSTINIANO PADREL		34		31								65
CALÇADA DO POÇO DOS MOUROS		19	17	10	12			3		4		65
CALÇADA ENGENHEIRO MIGUEL PAIS			24	8	9			1	10		13	65
RUA GONÇALO MENDES DA MAIA						64						64
RUA PINTO FERREIRA				41	19			4				64
TRAVESSA DA PRAÇA					64							64
RUA GENERAL JOSÉ CELESTINO DA SILVA			7	49			2				6	64
RUA FILIPE MAGALHÃES									64			64
RUA DE JOSÉ RICARDO				49	11						4	64
PRAÇA DAS ÁGUAS LIVRES		6		35				23				64
RUA POETA BOCAGE			41	6	3			4	5		5	64
RUA DOS SAPADORES		16		31	16						1	64
RUA DOS HERÓIS DE QUIONGA				45	6					7	5	63
AVENIDA DA ILHA DA MADEIRA		15		10	11		12	12			3	63
LARGO DA ACADEMIA NACIONAL DE BELAS ARTES				6	17	4		35			1	63
CALÇADA DO GRILO		51		12								63
RUA AZEDO GNECO		33	3	21	3			3				63
RUA DA FONTE		12	4	19	22		4				2	63
RUA DA SENHORA DO MONTE		18	19	21						5		63
LARGO DA MEMÓRIA										63		63
CAIS ROCHA CONDE OBIDOS		21			32			9				62
RUA ÂNGELA PINTO				49	13							62
RUA ACTRIZ VIRGÍNIA				30	9	8		5	3		7	62
PRAÇA BERNARDINO MACHADO				3				4			55	62
PRAÇA GINÁSIO CLUBE PORTUGUÊS					2						59	61
RUA DAS FONTAÍNHAS		34		23	4							61
PRAÇA DO NORTE				30	21		4			2	4	61
AVENIDA VENTURA TERRA				25	20			9		4	3	61
CALÇADA DO GARCIA				17	7	29		5			3	61
RUA DO DIÁRIO DE NOTÍCIAS				13	30				15		2	60
PRAÇA PROFESSOR SANTOS ANDREA		10	22	12	5			8		1	2	60
RUA DA MOEDA			3	4	3	50						60
ESTRADA DO FORTE DO ALTO DO DUQUE					12			48				60
RUA EGAS MONIZ		15	18	15	5	4					3	60
RUA DA CRUZ VERMELHA		1		41	12			6				60
RUA AUGUSTO COSTA COSTINHA			14	42		1					3	60
RUA DA BELA VISTA À LAPA				41	8			8		3		60
RUA DE SÃO FÉLIX		5		4				2	49			60
RUA MARIA DA FONTE		5		20	9					22	4	60
RUA JÚLIO CÉSAR MACHADO			1	4	54			1				60
RUA DE O SÉCULO		13		20	14			11			1	59
AVENIDA HELEN KELLER				58				1				59

RUA DOUTOR EDUARDO NEVES									59					59
RUA CESÁRIO VERDE			35	24										59
RUA DO ALVITO				22	10	27								59
BECO DOS TOUCINHEIROS	39		19	1										59
RUA RUBEN ANTÓNIO LEITÃO	13			11					35					59
RUA DOS INDUSTRIAIS	3			6	8	32			8				1	58
RUA AQUILES MONTEVERDE				1	17		1		11	3	10	15		58
RUA SABINO DE SOUSA	9		3	34	2				3	3			4	58
CIRCULAR SUL DO BAIRO DA ENCARNAÇÃO	6			4	2	4				39			3	58
RUA LUÍS MONTEIRO	23		8	24								3		58
RUA DE JOÃO PENHA	34			3	4				17					58
RUA DO GUARDA-JÓIAS			3	5	43				7					58
RUA MARIA LUÍSA HOLSTEIN	11			10	34				3					58
RUA CIDADE DE BENGUELA			6	10	8					13	10	11		58
RUA SILVA TAVARES				23	7		2	9					16	57
ESTRADA DO CALHARIZ DE BENFICA	15		13	18	7				4					57
RUA DO FUNCHAL				11					46					57
AVENIDA POETA MISTRAL			20	32					1				4	57
RUA DO CABO	29		11									16	1	57
RUA MANUEL TEIXEIRA GOMES			19	8		22			6				2	57
RUA CAPITÃO RENATO BAPTISTA	18		7	28	2		1					1		57
RUA DO NORONHA	20			33					4					57
RUA DA CAPELA										56				56
RUA DOS QUARTÉIS	6		33	17										56
RUA DOUTOR OLIVEIRA RAMOS	9			6		5	2	2				32		56
RUA CIDADE DE MANCHESTER	13		9	25		1						4	4	56
CALÇADA DAS NECESSIDADES	8			11		3			3			31		56
RUA GILBERTO ROLA	11			11	25				6				3	56
PRAÇA GONÇALO TRANCOSO				23						28			4	55
RUA DA CONDESSA	6			40	7			2						55
RUA CORONEL LUNA DE OLIVEIRA	10		12	10		4		17					2	55
RUA JOSÉ ANTÓNIO SERRANO	5			50										55
ESTRADA DE PEDRO TEIXEIRA				1	53									54
CALÇADA RIBEIRO SANTOS						19	5	27					3	54
RUA NOVA DA PIEDADE	12		1	32	2		4						2	53
RUA DO CAIS DE SANTARÉM					2	44	7							53
CALÇADA DA QUINTINHA	3			43	4			2					1	53
RUA CARLOS REIS	1		4	24	17	7								53
TRAVESSA DA LÉGUA DA PÓVOA	2			11	36	2		2						53
RUA ARY DOS SANTOS				6	5			3				37	2	53
TRAVESSA DA ESCOLA ARAÚJO			31	22										53
RUA ROSA DAMASCENO	16		7	19	3					2	3	3		53
RUA DE MOÇAMBIQUE	14			6	3			30						53
RUA JACINTO NUNES	2		21	21				5				2	2	53
ALAMEDA MAHATMA GANDHI			42		2		5						4	53
RUA DA VERÓNICA	1			37	1	1		9					4	53
RUA DO CONSELHEIRO LOPO VAZ			14	9	14			16						53
RUA DA BEMPOSTINHA	5		31	8	4			1					4	53
RUA VÍTOR BASTOS	22		10	14	1		1	4						52
PARQUE EDUARDO VII DE INGLATERRA						23							29	52
TRAVESSA JOSÉ FERNANDES	12			36				4						52
RUA DE TIMOR	3		10	22	2			11				4		52
RUA FRATERNIDADE OPERÁRIA			17	26			9							52
TRAVESSA DE SANTA CATARINA				8				43						51
RUA CASTELO BRANCO SARAIVA	15			9	4							20	3	51
RUA EMBAIXADOR MARTINS JANEIRA				7	3	33						1	7	51
TRAVESSA DO CONVENTO DE JESUS	25			22	2								2	51

RUA DO ARCO DO CEGO	3		28				14							45
AVENIDA DOUTOR AUGUSTO DE CASTRO			2	43										45
PRAÇA JOÃO DO RIO		4	20	19			2							45
RUA JOÃO DA SILVA	7	4	18				2	12				2		45
RUA TEIXEIRA PINTO							41					4		45
RUA ANTERO DE FIGUEIREDO		2	29	9			5							45
RUA DAS GÁVEAS	1			27			16			1				45
RUA DOS CONDES DE MONSANTO			16	29										45
RUA DA ARRÁBIDA	6		37				2							45
RUA ÁLVARO COUTINHO	7		22	11			2			3				45
RUA FERNANDES DA FONSECA			30				13					2		45
RUA ACTOR ANTÓNIO CARDOSO	2		34	4						4				44
RUA WASHINGTON	8		27	2	4							3		44
RUA ABEL SALAZAR		15	18				10							43
RUA POETA MILTON		40	2		1									43
RUA DA CASQUILHA	4		36	3										43
RUA JOSÉ DE MELLO E CASTRO		36					2					5		43
RUA CAVALEIRO DE OLIVEIRA	1		23	6	4		7					2		43
RUA ANTÓNIO FERREIRA	4		9	6			24							43
RUA JORGÉ AFONSO	24	2	5				5	3				4		43
RUA JOSÉ CARLOS DOS SANTOS			24	15		4								43
RUA DE SÃO TIAGO	3		3						18			19		43
RUA MAESTRO ANTÓNIO TABORDA	6	10	19		1						5	2		43
RUA MANUEL MARIA VIANA											43			43
RUA DO SOL A SANTA CATARINA	43													43
PRAÇA JOÃO DE AZEVEDO COUTINHO			28	12							3			43
RUA LUCINDA SIMÕES		11	15	7	1		8							42
LARGO DO LEÃO	12		20				6	2	2					42
RUA PEREIRA E SOUSA	5		23	2		1	1				6	4		42
RUA ALFREDO SOARES	32		10											42
RUA DAS PICOAS			1	7	16		17				1			42
RUA HUMBERTO DA CRUZ			42											42
RUA JOÃO VILLARET			42											42
AVENIDA CIDADE DE LUANDA		14	8	4	5		10				1			42
RUA INÁCIO DE SOUSA		27	13									2		42
RUA DIOGO BERNARDES	5	3	20	3			3				5	3		42
TRAVESSA DO MONTE	26		6	5								5		42
LARGO DA ANUNCIADA			31	11										42
RUA DO PASSADIÇO	7	13	10	1	10									41
PRAÇA DOUTOR ERNESTO ROMA		38	3											41
RUA DE REBELO DA SILVA	6		24	11										41
RUA DAS PRETAS			31	10										41
RUA MATEUS VICENTE			3	4	1		33							41
RUA MARCOS PORTUGAL	18		15				4					4		41
RUA CONDE DE ARNOSO			3						36					41
RUA DO MEIO À LAPA	10	7		21							3			41
RUA JOAQUIM AGOSTINHO							5	30			6			41
RUA DO ALVIELA		40		1										41
RUA DO EMBAIXADOR	18	3	9	3			6				2			41
RUA SEBASTIÃO SARAIVA LIMA	32		4	5										41
RUA ALMADA NEGREIROS			35	5										40
RUA DOUTOR ANTÓNIO MARTINS	10	1	12	7	3						3	4		40
RUA DAS FURNAS	3	8	10	2			4		13					40
RUA JULIÃO QUINTINHA			40											40
RUA DE DOM DINIS (O LAVRADOR)	3		25	4		2	4					2		40
RUA JOÃO DE BARROS		17	8	5			5				5			40
RUA DO ARCO A ALCÂNTARA	18		7	8			7							40

RUA DO BEATO				7	10				19											36
RUA JOSÉ AFONSO				31	5															36
RUA MARIA JÚDICE DA COSTA									36											36
TRAVESSA DO POSSOLO	1		2			2						24	7							36
TRAVESSA DA COVA DA MOURA				9					27											36
AZINHAGA DAS CARMELITAS	15			16								1	4							36
AZINHAGA DA PÓVOA				11		24														35
RUA ALFERES MALHEIRO				20					6				9							35
COSTA DO CASTELO	6				9				1		5	6	8							35
RUA AFONSO ANNES PENEDO	10			5		20														35
LARGO TERREIRO DO TRIGO			21	4		10														35
ESTRADA DOS ARNEIROS			5	25	4								1							35
CIRCULAR NORTE DO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO	9			6	20															35
RUA MARIA AMÁLIA VAZ DE CARVALHO			5	12		3			11		4									35
ESTRADA DO PISA PIMENTA				28		7														35
ESTRADA DA BURACA			1		34															35
LARGO DAS FONTAÍNHAS				2	20						13									35
TRAVESSA DO TOREL									7		27									34
RUA DIOGO AFONSO				10								5	19							34
RUA NOVA DO DESTERRO	3		5	25																34
RUA AUGUSTO PINA			22						10			2								34
CALÇADA DO CARRASCAL	13			20		1														34
RUA A AZINHAGA REGUENGO	34																			34
RUA CIDADE DE LOBITO				9	11								14							34
RUA VÍTOR HUGO			5	15	3	2			3		6									34
RUA SÃO TOMÁS DE AQUINO												27	7							34
RUA DA CRUZ DA CARREIRA	1		29	4																34
RUA DA QUINTINHA	2		9		4				5		3	6	5							34
RUA ZÓFIMO PEDROSO				18	16															34
RUA CAPITÃO ROBY	1		16	11	2							4								34
RUA DO AMPARO				10									23							33
RUA COMANDANTE AUGUSTO CARDOSO			25	7					1											33
RUA MARTINS BARATA			2	11					17				3							33
ESTRADA MILITAR	1			19	6							4	3							33
LARGO SAMWELL DINIZ	2		15	9					6			1								33
LARGO MENDONÇA E COSTA	12			11	6						1		3							33
RUA AUGUSTO DOS SANTOS					7	8			14				4							33
RUA PRESIDENTE ARRIAGA				11	9				4			6	2							32
RUA DA CENTEIRA				1	24	5			2											32
PRAÇA DA ILHA DO FAIAL	2			6	6				3	13			2							32
RUA JOSÉ SARMENTO					8				24											32
RUA DA BETESGA				15	17															32
CAMINHO RAPOSA	18			14																32
RUA ROBALO GOLVEIA				9	5				2				15							31
RUA MARIA ISABEL SAINT LÉGER	29			2																31
RUA INSTITUTO VIRGÍLIO MACHADO	13			10									8							31
CALÇADA DO TIJOLO	16			12									3							31
PRAÇA DAS CASAS NOVAS				16	5								8	2						31
RUA ENGENHEIRO PAULO DE BARROS				18					8				5							31
RUA FERNANDO VAZ				13					17			1								31
RUA DAVID LOPES			4	7		17			3											31
RUA DOS LAGARES	9		10	10															2	31
RUA NOGUEIRA E SOUSA				5	18				8											31
RUA CARLOS MAYER												6	25							31
CALÇADA BENTO DA ROCHA CABRAL					31															31
RUA FREI BERNARDO DE BRITO			9	4					17											30
TRAVESSA DO NORONHA	5			10					4	2			7	2						30

LARGO DO RIO SECO	15		3	5		4			3	30
TRAVESSA DO CHAFARIZ DE EL-REI			3		27					30
RUA ANTÓNIO STROMP					27		3			30
RUA PROFESSOR BENTO DE JESUS CARAÇA		6	23				1			30
RUA PAULO DIAS DE NOVAIS			5	10	8		6		1	30
RUA PROFESSOR VIEIRA DE ALMEIDA			4	10			5		11	30
RUA ALFREDO ROQUE GAMEIRO				15			9		6	30
RUA DA INDÚSTRIA				28	1		1			30
RUA AMÉRICO DE JESUS FERNANDES				29			1			30
RUA DO ZAIRE				15	4		10			29
RUA DO CORPO SANTO	3		17	5	1		3			29
RUA DOUTOR ANTÓNIO GRANJO				15	9		2		3	28
RUA DOUTOR JOAQUIM MANSO				15	1		13			28
PRAÇA DAVID LEANDRO DA SILVA				2	3					24
PRAÇA RAINHA DONA FILIPA			22				1	5	1	29
RUA JOSÉ PINHEIRO DE MELO				17	9		3			29
CALÇADA DO GALVÃO	6			7	8		3		5	29
RUA DAS CHAGAS	5			11	3		6		4	29
RUA AQUILINO RIBEIRO			7	1		1		20		29
RUA CASCAIS				10	12	7				29
RUA DOS CASTELINHOS	6			20			3			29
LARGO DE SÃO SEBASTIÃO				6				21	2	29
PRAÇA DE SÃO PAULO	17			3	8				1	29
RUA VICE-ALMIRANTE AUGUSTO DE CASTRO GUEDES								28		28
RUA DAS OLARIAS				18	7				3	28
CALÇADA DA CRUZ DA PEDRA			6	4	8	3	7			28
PRAÇA DA VISCONDESSA DOS OLIVAIS				11				17		28
RUA TEIXEIRA DE PASCOAIS				25	3					28
LARGO DOS DEFENSORES DA REPÚBLICA				3	2	14		9		28
PRAÇA AFONSO DO PAÇO	23			5						28
RUA JÚLIO DE ANDRADE							6	22		28
AZINHAGA SANTA SUSANA			15	13						28
RUA DE GUSTAVO DE MATOS SEQUEIRA			3		1	18	5			27
RUA AFONSO GONÇALVES BALDAYA								27		27
RUA DE VILA FONTES				27						27
RUA FERREIRA DE CHAVES	13			6		8				27
TRAVESSA DO ABARRACAMENTO DE PENICHE				5		12	10			27
RUA MARIA BROWN			10	5			12			27
RUA GUIOMAR TORRESÃO				11			16			27
BECO DO ARCO ESCURO	23			4						27
RUA DA CORRENTEZA	11			14			2			27
RUA DAS CANASTRAS					2	20	5			27
RUA LADISLAU PATRÍCIO				17		8	2			27
AVENIDA DOUTOR ARLINDO VICENTE	9		18							27
RUA GIL VICENTE	5		4	10	7				1	27
RUA RIBEIRO SANCHES				21			5		1	27
RUA RICARDO ESPÍRITO SANTO			12				12		3	27
TRAVESSA DO ENVIADO DE INGLATERRA				13	9		3		2	27
CALÇADA DOS CESTEIROS	21				2	4				27
RUA DE SÃO BOAVENTURA				2	10				15	27
TRAVESSA DO RECOLHIMENTO DE LÁZARO LEITÃO			1				23		3	27
RUA DAS BEATAS	13			7	7					27
RUA DO MATO GROSSO	18			9						27
RUA DOM ANTÃO DE ALMADA				11	4		12			27
RUA MARQUÊS DE PONTE DE LIMA			12	11	3					26
RUA DE AUGUSTO ROSA				1	12	5	8			26
ESTRADA DO LUMIAR							2	24		26

CALÇADA DO FERRAGIAL				15		11							26
RUA FREI MANUEL DO CENÁCULO			15	6	4						1		26
RUA CIDADE DE CABINDA			10	7						8		1	26
RUA DIOGO DE SILVES				6	3			17					26
RUA DE SANTO ANTÓNIO DA GLÓRIA	1	10		8	4			3					26
TRAVESSA CARLO PAGGI				22				4					26
RUA FLORES DO LIMA					5							21	26
RUA DOM FRANCISCO DE ALMEIDA			3					6			17		26
RUA EDUARDO DE NORONHA						1			17	8			26
TRAVESSA DO COTOVELO					6	15						5	26
RUA AFONSO LOPES VIEIRA			8	18									26
LARGO DO PAÇO DA RAINHA				21	5								26
RUA SAMPAIO BRUNO		5	3	5	8						4	1	26
RUA VITORINO NEMÉSIO				9			4	10				3	26
TRAVESSA DE SÃO PLÁCIDO		12		9				5					26
RUA JOÃO DOS SANTOS				26									26
RUA PROFESSOR MARK ATHIAS				4				16				6	26
RUA PEDRO DE QUEIRÓS PEREIRA			18	5		1		1					25
AZINHAGA DA FONTE		7		18									25
LARGO CONDE DE OTTOLINI			9	1				15					25
PRAÇA DE ESPANHA	1		1	6		17							25
RUA JOAQUIM PAÇO D'ARCOS				14	2						3	6	25
RUA DE SÃO MIGUEL		1		14	2	5						3	25
RUA DOUTOR FARIA DE VASCONCELOS				15	2			8					25
RUA DE VILHENA BARBOSA			9					16					25
RUA DO TERREIRINHO		7		15		3							25
AVENIDA MARIA HELENA VIEIRA DA SILVA	2		7				14	2					25
RUA FREI AMADOR ARRAIS				8							5	12	25
RUA DIREITA DE MARVILA				10	14							1	25
RUA PAIVA DE ANDRADE				7	12		5	1					25
RUA FERNANDES TOMÁS		6	7	6		2						4	25
RUA FREDERICO GEORGE			6	8	1			10					25
RUA CORONEL PEREIRA DA SILVA			5	9		3				8			25
RUA DO POSSOLO			8	7	10								25
TRAVESSA DO ROSÁRIO		18			3			4					25
PRAÇA DOUTOR FERNANDO AMADO				7	7	2					6	3	25
CALÇADA CASTELO PICÃO			21		4								25
TRAVESSA DO PREGOEIRO			14		8							3	25
CALÇADA DO MOINHO DE VENTO			3	14		5		2					24
CALÇADA DA MEMÓRIA		6	6		2			10					24
CALÇADA AGOSTINHO DE CARVALHO		7			3					14			24
RUA PROFESSORA VIRGÍNIA RAU			13	1	1		5	3				1	24
RUA ACTRIZ ADELINA ABRANCHES			17	7									24
RUA DOM FUAS ROUPINHO		11		6	4							3	24
RUA DO SACO		4			8			5				7	24
RUA MANUEL DOS SANTOS		4		20									24
RUA JOÃO DIAS				2			10	12					24
RUA PEDRO IVO			8	7				4				5	24
RUA DO DUQUE				10	13	1							24
RUA DO SEMINÁRIO				4	18							2	24
RUA NOVA DO LOUREIRO		23						1					24
RUA DE SÃO FRANCISCO DE SALES				2	22								24
CALÇADA DO CARDEAL		2	19		1							2	24
TRAVESSA DO FERREIRO		20	2	2									24
RUA ERNESTO DE VASCONCELOS					20			1				2	23
RUA CONDE DE MONSARAZ		1		17	1	1		3					23
RUA PROJECTADA À QUINTA DA ASSUNÇÃO			12	8				3					23

RUA DOUTOR RAFAEL DUQUE				6	4			9				4	23
RUA DE DOM VASCO				10				9				4	23
CALÇADA DE ARROIOS	9		4	5	4			1					23
RUA DA HORTA SÊCA				2	3			3			15		23
TRAVESSA OLIVEIRA À LAPA	22			1									23
PRAÇA AIRES DE ORNELAS			3	2	1	6		11					23
RUA DO CONVENTO DA ENCARNÇÃO				18	5								23
RUA FERREIRA DE CASTRO			15	1				7					23
RUA DIREITA					3			8		12			23
RUA PROFESSOR AIRES DE SOUSA				6				15				2	23
CALÇADA DE SANTA APOLÓNIA	10			7	5	1							23
RUA DOUTOR TEÓFILO BRAGA				5				15				3	23
RUA AMADEU DE SOUSA CARDOSO			18	1	4								23
LARGO DO CHÃO DO LOUREIRO	9			1				13					23
RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA	2			3				7			3	8	23
LARGO DE SÃO DOMINGOS DE BÉNIFICA											7	15	22
RUA FREI MANUEL CARDOSO												22	22
RUA PADRE GREGÓRIO VERDONK				22									22
TRAVESSA DAS PEDRAS NEGRAS	16			3	3								22
RUA DO CONDE				4	12		4	2					22
BECO DA BICHA											22		22
LARGO DA MADRE DE DEUS										22			22
RUA DA GUINÉ				10	3			5			3	1	22
RUA DE ANGOLA	2			2	10			4				4	22
PRAÇA EDUARDO MONDLANE	1		5		2						14		22
RUA DO VIGÁRIO	13			6	3								22
LARGO CARLOS SELVAGEM	4		7	9				1				1	22
RUA DE SÃO PEDRO				10	10						2		22
AVENIDA MAGALHÃES LIMA				19				3					22
RUA PEDRO FERNANDES DE QUEIRÓS										13	9		22
RUA DE CIMA DE CHELAS	2		9	11									22
CALÇADA DO DESTERRO	2			15	2	3							22
RUA DE SANTA APOLÓNIA					1			21					22
RUA CONSELHEIRO JOSÉ SILVESTRE RIBEIRO				13				9					22
RUA PROFESSOR PRADO COELHO			8	7	3			4					22
RUA DO CONSELHEIRO MARIANO DE CARVALHO				11	2	9							22
ALAMEDA ANTÓNIO SÉRGIO				12	5			1				3	21
RUA AFONSO DOMINGUES				6	6	8		1					21
CALÇADA DE SANTO AMARO			3	9	7			2					21
RUA DAS FRANCESINHAS				21									21
LARGO DO CONTADOR-MOR					11							10	21
RUA PARTICULAR TRAVESSA TARUJO	21												21
RUA VIEIRA LUSITANO				9				11				1	21
CALÇADA DO MENINO DEUS											19	2	21
RUA DO SALVADOR	16			3	2								21
RUA DOUTOR SILVA TELES				2	13	6							21
RUA JOSÉ ACÚRCIO DAS NEVES			15	1	4							1	21
RUA DO GARRIDO				12	9								21
RUA RUI BARBOSA	3		10	4		1						3	21
RUA DE ALCOLENA				9	9	2		1					21
RUA PROFESSOR MANUEL CAVALEIRO DE FERREIRA				7		6	6	1			1		21
RUA DO ATÁIDE					2			19					21
RUA DO MONTEPIO GERAL	8			2	11								21
LARGO RODRIGUES DE FREITAS	15				1	5							21
RUA DA BICA DUARTE BELO	4				9	7						1	21
PARQUE MAYER	5					11			4				20
RUA RODRIGO REINEL					18				2				20

CALÇADA DO FORTE					4	14														18		
RUA DO SOL A SANTANA					8															9	18	
RUA JOSÉ MAGRO					1					1		16									18	
RUA FRANCISCO BAÍA					15												1		2		18	
RUA INOCÊNCIO FRANCISCO DA SILVA					6						9							3			18	
RUA MARQUÊS DE OLHÃO					3	12	3														18	
TRAVESSA DE PAULO MARTINS					2	4				2									10		18	
RUA BRAAMCAMP FREIRE					5	11					2										18	
TRAVESSA DAS TERRAS DE SANT'ANA					4	2					12										18	
RUA VIEIRA PORTUENSE							18														18	
RUA GENERAL MASSANO DE AMORIM	11				7																18	
RUA VINTE E TRÊS NO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO											17										17	
RUA PEDRO BANDEIRA					1	5	7												4		17	
RUA DE JOÃO DE DEUS					2	6												6	3		17	
RUA DA SAUDADE	3				4						3							7			17	
TRAVESSA DE SANTO ANTÓNIO À GRACA	14				1															2	17	
RUA DO BARÃO DE MONTE PEDRAL					16	1															17	
RUA CÉSAR DE OLIVEIRA					6	2						9									17	
PRAÇA DOM MANUEL I																				17	17	
CALÇADA DOS SETE MOINHOS					11	6															17	
TRAVESSA DOS MASTROS	15				2																17	
AVENIDA VINTE E QUATRO DE JANEIRO					17																17	
LARGO DO MARQUÊS DE ANGEJA					17																17	
TRAVESSA DE SANTO ANTÓNIO	11				1	5															17	
RUA FRADESSO DA SILVEIRA	2					9	6														17	
RUA AURA ABRANCHES					8	7														2	17	
TRAVESSA DO POÇO	10																			7	17	
BECO DO PENABUQUEL											17										17	
AZINHAGA DA FONTE VELHA	17																				17	
RUA DE SANTO ANTÓNIO DA SÉ						17															17	
RUA DOUTOR ALMEIDA AMARAL					2	4												2	9		17	
RUA JORGE DE CASTILHO	5						6				6										17	
RUA DO GRAFANIL					6	11															17	
RUA SILVA E ALBUQUERQUE						11	2				2							2			17	
TRAVESSA DOS BRUNOS					13	2														2	17	
RUA PROFESSOR HERNÂNI CIDADE	6					9					2										17	
RUA PADRE MANUEL ALVES CORREIA						4					1								12		17	
LARGO DAS PORTAS DO SOL							4													13	17	
RUA FRANCISCO FRANCO						12														4	1	17
ESTRADA DOS PRAZERES	4					4	2	6													1	17
RUA DO SOL À GRACA	5				3	7	2															17
CALÇADA DO LIVRAMENTO						17																17
RUA TEÓFILO CARVALHO DOS SANTOS						12	1					3										16
RUA FELICIANO DE SOUSA	15											1										16
RUA CIDADE DE QUELIMANE	4					3		5												2	2	16
RUA DOS CEGOS	5					7	4															16
RUA FEIO TERENAS							5				1	3								7		16
TRAVESSA DOS LAGARES						11															5	16
RUA LEITÃO DE BARROS	2					5	7					2										16
RUA DA BICA DO MARQUÊS	2					2	1					2						2		7		16
RUA CIDADE DE TETE						9	7															16
LARGO DO CARMO							2	8													6	16
PRAÇA MARECHAL HUMBERTO DELGADO												7						5			4	16
RUA DE SÃO JOÃO NEPOMUCENO							12	2				2										16
RUA DO PADRE SENA DE FREITAS	3											11										16
RUA CARLOS RIBEIRO						13							3									16
RUA DAS MERCÊS	3						1	12														16

RUA PEDRO ALEXANDRINO					16															16																									
LARGO PEDRO CORREIA MARQUES					14														2	16																									
RUA DAS MURTAS					16															16																									
TRAVESSA DO FERRAGIAL			7																9	16																									
RUA CUSTÓDIO VIEIRA			2		12	1													1	16																									
RUA DAS NECESSIDADES			7			7	2													16																									
RUA DA ILHA DO PICO					2	14														16																									
RUA DOM TOMÁS DE MELO BREYNER			6		7	3														16																									
CALÇADA DO CORREIO VELHO			10																6	16																									
ESTRADA DO POÇO DE BAIXO						16														16																									
RUA LUCINDA DO CARMO						9	4												1	2	16																								
RUA CAROLINA ÂNGELO					11															5	16																								
RUA MARTINS SARMENTO					5	7	2													2	16																								
RUA CERVANTES			6		7																3	16																							
RUA RAÚL BRANDÃO					14																2	16																							
RUA BULHÃO PATO					6	1	5													1	3	16																							
TRAVESSA DOS FIÉIS DE DEUS							4													12		16																							
RUA B AEROPORTO PORTELA																				16		16																							
RUA FREI CARLOS																						16	16																						
CALÇADA DAS LAJES			5		6	2	1	1	1														16																						
TRAVESSA DO MOINHO DE VENTO			2		14																		16																						
TRAVESSA DA LUZ																							16	16																					
CALÇADA DE SÃO FRANCISCO			4		8															4			16																						
CALÇADINHA DA FIGUEIRA																							15	15																					
ESTRADA DE CASELAS			4		3	6	2																	15	15																				
RUA DE SÃO CRISTÓVÃO					2	5														4	2	2		15	15																				
AZINHAGA DAS GALHARDAS					2															13					15	15																			
PRAÇA MOTA VEIGA			5																	3	7					15	15																		
TRAVESSA DE SÃO PEDRO							15																				15	15																	
RUA DA PAZ A SÃO BENTO			3		4		3																					3	2	15	15														
AVENIDA DOS BOMBEIROS						4																								11	15	15													
RUA DE SÃO VICENTE			1			5																							1	8	15	15													
RUA EUGÉNIO DOS SANTOS																					15										15	15													
RUA ABEL BOTELHO							15																									15	15												
RUA CARLOS DA MAIA						3															1	2							3	6	15	15													
RUA RICARDO JORGE						7	4																								4	15	15												
TRAVESSA DA CRUZ DO DESTERRO																																	15	15											
RUA PEREZ FERNANDEZ							5																								10	15	15												
RUA RAINHA DONA BRITES			2			7																									6	15	15												
ESTRADA DE MONSANTO							15																											15	15										
RUA DA CRUZ DE SANTA APOLÓNIA			5			6	3																											14	14										
TRAVESSA DA PIEDADE																																12			14	14									
RUA FEBO MONIZ																																11			14	14									
TRAVESSA DO FALA-SÓ			7		3		4																													14	14								
RUA RAINHA DONA CATARINA			2			12																															14	14							
TRAVESSA DAS MÓNICAS						5	7																														14	14							
TRAVESSA DA ILHA DO GRILO						14																															14	14							
AVENIDA CALOUSTE GULBENKIAN																																						14	14						
RUA DO MEIO AO ARCO DO CARVALHÃO						14																																14	14						
RUA SEIS NO BAIRRO DA CALÇADA DOS MESTRES						14																																14	14						
RUA DOS MASTROS			7			3	3																															1	14	14					
ALAMEDA MANUEL RICARDO ESPÍRITO SANTO						3	5																																6	14	14				
RUA TENENTE-CORONEL RIBEIRO DOS REIS						6																																4	3	1	14	14			
LARGO DE SANTA LUZIA																																							14	14					
RUA DE CABO VERDE						3	8	3																																14	14				
RUA DO CARDAL DE SÃO JOSÉ					8	3		3																																14	14				
RUA DO GUARDA-MOR			2																																				5	2	2		3	14	14

LARGO DE SÃO JULIÃO				9	5								14
TRAVESSA DAS MERCÊS	11				3								14
RUA VINTE E SEIS NO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO											13	1	14
LARGO DAS OLARIAS	2			7								5	14
RUA CRISTÓVÃO RODRIGUES ACENHEIRO			3	9				2					14
RUA JOÃO DE OLIVEIRA MIGUEIS					3					11			14
RUA DO ESPÍRITO SANTO			14										14
RUA PRESIDENTE WILSON								5			9		14
TRAVESSA DE SANTO ILDEFONSO				2						12			14
RUA ANTÓNIO FEIJÓ	4		3	5	2								14
RUA DA FÉ				7	3			3				1	14
AVENIDA PAULO VI			2	5	7								14
RUA DAS ESCOLAS GERAIS	1			5	8								14
LARGO DO MARQUÊS DO LAVRADIO													13
RUA CORONEL MARQUES LEITÃO				10	2			1					13
RUA FREITAS GAZUL				6		5		1				1	13
RUA DO ALMIRANTE PESSANHA	5			1				7					13
BAIRRO ALVITO													13
RUA ÁLVARO DE SANTA RITA VAZ			3	10									13
RUA DOIS NO BAIRRO DA CALÇADA DOS MESTRES	11			2									13
RUA CARLOS PEREIRA				2	2			2			7		13
RUA DE SANTA CRUZ DO CASTELO				4	9								13
RUA DOUTOR JÚLIO DANTAS				6	4						3		13
LARGO MAURÍCIO DE OLIVEIRA				11	2								13
RUA DO GRÉMIO LUSITANO													13
RUA FERNÃO DE MAGALHÃES				10	3								13
RUA DA PRAIA DO BOM SUCESSO	3			1	3			2			4		13
CALÇADA DO FORTE DA AMEIXOEIRA	13												13
TRAVESSA DO OLEIRO										13			13
RUA DA REGUEIRA						4	6	3					13
TRAVESSA DOS INGLÉSINHOS	5			1	4							3	13
TRAVESSA DA AMOREIRA			6	2				5					13
RUA DA MÃE-DE-ÁGUA										13			13
RUA VINTE E SETE NO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO				9		2						2	13
LARGO REPÚBLICA DA TURQUIA						2		1			9		12
RUA DOUTOR HENRIQUE MARTINS GOMES			6		2							4	12
LARGO DE SÃO CARLOS						10			1			1	12
LARGO DO JOGO DA BOLA			12										12
BAIRRO SÃO JOÃO DE BRITO	5		6	1									12
AZINHAGA ESCURA	11			1									12
LARGO PRIMEIRO TENENTE JOÃO RODRIGUES MOURA						12							12
RUA CARRILHO VIDEIRA			4	3	5								12
TRAVESSA DO CONDE DA RIBEIRA				8			4						12
TRAVESSA DO SARGENTO ABÍLIO	5			4								3	12
TRAVESSA DAS ÁGUAS-BOAS	11			1									12
RUA DO GRAVATO				8							4		12
RUA DOUTOR FIGUEIREDO			7				1		4				12
RUA JOAQUIM CASIMIRO				9			3						12
RUA DO MIRADOURO	3			5								4	12
TRAVESSA DE VITORINO DE FREITAS	4			6								2	12
RUA GENERAL MORAIS SARMENTO				6								6	12
RUA DAS GARRIDAS									12				12
RUA JOÃO DE PAIVA	6				5							1	12
RUA MAESTRO PEDRO DE FREITAS BRANCO			5		7								12
TRAVESSA DO CALADO						11						1	12
RUA GENERAL FARINHA BEIRÃO	6							5				1	12
PRAÇA DAS NOVAS NAÇÕES				1					4		7		12

RUA DE XAVIER CORDEIRO			8				3				12
RUA BACELAR E SILVA				3	7		2				12
RUA DA FÁBRICA DO MATERIAL DE GUERRA				3		9					12
ESCADINHAS DA PRAIA					11			1			12
LARGO HINTZE RIBEIRO			10					2			12
RUA CASIMIRO FREIRE				12							12
RUA MÉCIA MOUZINHO DE ALBUQUERQUE									12		12
PRAÇA PASTEUR				2						10	12
AZINHAGA DO VALE FUNDÃO			2		4					6	12
CALÇADA DA PAMPULHA				3	6						3 12
RUA DA AMENDOEIRA	7			1			4				12
RUA JOSÉ OSÓRIO DE OLIVEIRA			6	9							11
RUA ALEXANDRE CABRAL								11			11
LARGO TORRINHA				8	3						11
RUA DO MERCA-TUDO					11						11
TRAVESSA DE SANTA TERESA				5	6						11
RUA RODRIGO REBELO									11		11
RUA RUI GRÁCIO			6		2						3 11
LARGO DO MUSEU DE ARTILHARIA										11	11
RUA DA ARRIAGA				9			2				11
LARGO ALFERES FRANCISCO DUARTE	4			5							2 11
RUA ANÍBAL DE VASCONCELOS ESTEVES			11								11
RUA SETE NO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO					3	8					11
RUA DE SÃO JOAQUIM					7			4			11
TRAVESSA DA CRUZ DA ERA					2	9					11
PRAÇA ARTUR PORTELA	11										11
RUA MARIA LALANDE				4	4			3			11
RUA MORENAS					11						11
CALÇADA DE SANTO ANTÓNIO	3			5	3						11
RUA DE SANTA ENGRÁCIA	11										11
AVENIDA MARECHAL TEIXEIRA REBELO					9			2			11
TRAVESSA DA ESPERA	2					9					11
PRAÇA ANTÓNIO SARDINHA							11				11
RUA JAIME LOPES DIAS					7	4					11
AZINHAGA DOS CEREJAIS			10					1			11
RUA SYLVIO REBELO	5				5			1			11
TRAVESSA ARTUR LAMAS					3		8				11
TRAVESSA NORTE LAPA					2						9 11
RUA TERESA DE SALDANHA						1	1		9		11
RUA NOVA DO GRILO				7		2					2 11
LARGO DA MADALENA					11						11
RUA ALBERTO PIMENTEL	11										11
BECO DO ESPÍRITO SANTO						11					11
LARGO DO TERREIRINHO					5	6					11
TRAVESSA DO ALCAIDE	9					2					11
RUA GINESTAL MACHADO										11	11
RUA LUÍS PINTO MOITINHO					11						11
PRAÇA AFRÂNIO PEIXOTO					5			3		3	11
RUA ARTUR DE PAIVA				11							11
TRAVESSA DAS PARREIRAS	3					8					11
TRAVESSA DA GALÉ						5					5 10
TRAVESSA DO OUTEIRO						7		3			10
TRAVESSA CHÃO DO LOUREIRO				6				4			10
TRAVESSA DO MACHADO À AJUDA	10										10
TRAVESSA DA SENHORA DA GLÓRIA						8					2 10
RUA CONSELHEIRO EMÍDIO NAVARRO						2		3	5		10
RUA PROFESSOR PAIS DA SILVA				2	5	3					10

RUA DE SANTA CATARINA									9						1	10	
RUA DA QUINTA DE SANTA MARIA															10	10	
PRAÇA SILVESTRE PINHEIRO FERREIRA					6										4	10	
RUA CARLOS DE SEIXAS				3					2						5	10	
TRAVESSA DO CABO														10		10	
RUA FRESCA								4							6	10	
RUA FRANCISCO TOMÁS DA COSTA				3	6				1							10	
RUA DAS FARINHAS					7	3										10	
RUA DAS PEDREIRAS				6	4											10	
RUA DO PARQUE								2						1	7	10	
RUA DA HERA								1	9							10	
CALÇADA DA GRAÇA		1				8	1									10	
TRAVESSA DO RIO					2	7			1							10	
LARGO ERNESTO SILVA					9				1							10	
RUA DOMINGOS BOMTEMPO														10		10	
RUA DO PRIOR COUTINHO					9		1									10	
RUA PROFESSOR JOSÉ SEBASTIÃO E SILVA					10											10	
ESCADINHAS DA SAÚDE		5				5										10	
RUA ELVIRA VELEZ				7	3											10	
RUA JORGE ÁLVARES						8									2	10	
TRAVESSA DO FORNO AOS ANJOS		5					5									10	
RUA AUGUSTO JOSÉ VIEIRA							1	3							6	10	
RUA PROFESSOR CID DOS SANTOS					10											10	
RUA BORGES GRAÍNHA		5		4	1											10	
AVENIDA DO MÉXICO														10		10	
RUA DE FERNANDO PEDROSO					1		7								2	10	
TRAVESSA DA BOA-HORA AO BAIRRO ALTO		3					7									10	
RUA RODRIGUES CABRILHO		1					9									10	
RUA JOÃO FERNANDES LABRADOR							6							4		10	
RUA MAESTRO JAIME SILVA (FILHO)							10									10	
RUA MANUEL SOARES GUEDES		4					6									10	
RUA JOSÉ DOMINGOS BARREIROS							7		3							10	
TRAVESSA DO MARTA PINTO					2	2	3						3			10	
RUA DO JASMIM													4	2	2	2	10
CALÇADA DO MARQUÊS DE TANCOS		6											3			9	
RUA MANTERO BELARD							9									9	
BECO DA BARBADELA							5	4								9	
PRAÇA MANUEL CERVEIRA PEREIRA		9														9	
RUA DAS BARRACAS																9	
RUA PARTICULAR RUA FREI MANUEL DO CENÁCULO		3					6									9	
ESTRADA DAS GARRIDAS		9														9	
RUA DA SILVA					2	3	4									9	
RUA CARLOS MALHEIRO DIAS														9		9	
RUA DO MACHADINHO					4	1	2								2	9	
RUA DAS ESCOLAS							7	2								9	
TRAVESSA DO FORNO DO TOREL					9											9	
RUA MEM RODRIGUES														9		9	
RUA CINCO NO BAIRRO DA CALÇADA DOS MESTRES														9		9	
RUA A RUA INÁCIO PARDELHAS SANCHEZ							7								2	9	
RUA FALCÃO TRIGOSO							4	2	2				1			9	
TRAVESSA DO SACRAMENTO A ALCÂNTARA					9											9	
ALAMEDA DA QUINTA DE SANTO ANTÓNIO														9		9	
ALAMEDA PADRE ÁLVARO PROENÇA							2						7			9	
TRAVESSA DA CARA															2	9	
ALAMEDA OCEANOS							9									9	
PRAÇA ROCHA MARTINS														9		9	
LARGO DA PRAÇA								5	4							8	

RUA DE MATOLA												8	1	9
TRAVESSA DO MALDONADO				6	3									9
RUA DOM ALEIXO CORTE-REAL		6		1									2	9
RUA DAS PALMEIRAS					9									9
BECO DO FORNO DO SOL				9										9
TRAVESSA DAS NECESSIDADES					9									9
RUA DOS CORTES REAIS				3	5				1					9
RUA NUNES CLARO									9					9
RUA CIDADE DE MOÇÂMEDES							2		7					9
RUA CARLOS TESTA		2	6		1									9
RUA BRÁS PACHECO													9	9
ESCADAS DO MONTE											9			9
AZINHAGA DA MUSGUEIRA									5			4		9
RUA MOURA GIRÃO				4	3	2								9
RUA PROJECTADA RUA TRÊS NA MATINHA									9					9
RUA PARDAL MONTEIRO				2	2							4		8
ESCADINHAS COSTA DO CASTELO					8									8
QUINTA FERRO		8												8
RUA MARIA CARLOTA				2	5	1								8
PRAÇA CIDADE DE SALAZAR					6				2					8
RUA VINTE E UM NO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO				7			1							8
RUA DE VILA SENA		8												8
RUA DA ACADEMIA DAS CIÊNCIAS					8									8
TRAVESSA FREIRAS				4	1				3					8
RUA VILA DE CATIÓ						2			2				4	8
ALAMEDA DO BEATO					5	3								8
LARGO DOUTOR BERNARDINO ANTÓNIO GOMES PAI							8							8
RUA DOS PRAZERES		2							3				3	8
RUA JOSÉ SOBRAL CID													8	8
RUA FERNANDO LOPES GRAÇA				1	2				5					8
PRAÇA DAS AMOREIRAS									8					8
RUA DIREITA DA AMEIXOEIRA					8									8
TRAVESSA DE DOM VASCO				3	2								3	8
RUA PARTICULAR QUINTA REGUENGO		5			3									8
RUA DA IMPRENSA À ESTRELA									8					8
TRAVESSA TORRINHA					6		2							8
CALÇADA CASÇÃO					7	1								8
RUA DE DOMINGOS TENDEIRO					2	6								8
RUA TOMÁS CABREIRA				1	7									8
RUA MÁRIO CASTELHANO					8									8
RUA DA QUINTA DO MORGADO		2			4	2								8
RUA LUCIANO FREIRE		3			3		2							8
TRAVESSA DO ARCO A JESUS		3							5					8
ESTRADA DA CRUZ					4	4								8
LARGO MANUEL EMÍDIO DA SILVA							8							8
RUA ANTÓNIO RAPOSO TAVARES									8					8
RUA DE SÃO PEDRO MÁRTIR		4		4										8
RUA ACTOR NASCIMENTO FERNANDES									8					8
PRAÇA NUNO GONÇALVES					2	1							5	8
RUA MARIA PIMENTEL MONTENEGRO		4		1	1	2								8
RUA SANTA MATILDE					8									8
RUA DIOGO DE MACEDO												8		8
RUA ILHA AMORES			1			7								8
RUA ABEL MANTA					2	6								8
RUA ACTOR AUGUSTO DE MELO					8									8
AVENIDA PROFESSOR GAMA PINTO						5			3					8
RUA GENERAL GARCIA ROSADO					6	2								8

TRAVESSA DA MADRESSILVA	6			3							8
TRAVESSA DE DONA ESTEFÂNIA		7			1						8
RUA DEZOITO NO BAIRRO DA ENCARNÇÃO			6					2			8
LARGO DA PAZ	1			7							8
CALÇADA DA MOURARIA				8							8
RUA ENGENHEIRO CANTO RESENDE					8						8
TRAVESSA DA CRUZ DA ROCHA					8						8
RUA DOUTOR RUI GOMES DE OLIVEIRA			2	1	5						8
RUA JOÃO LÚCIO		7									7
RUA PROFESSOR MÁRIO CHICÓ			3	1				1		2	7
RUA MÁRIO BEIRÃO		7									7
RUA DO ARCO DO CHAFARIZ DAS TERRAS				7							7
RUA PEDRO CALMON				2			4	1			7
PRAÇA DA ARMADA				7							7
TRAVESSA DA COSTA										7	7
RUA DO RIO SECO				7							7
RUA CIDADE DE CARDIFF						3		4			7
ALTO DOS MOINHOS			4					3			7
LARGO DE SÃO JOÃO BAPTISTA				4						3	7
RUA QUATRO DE AGOSTO				5	2						7
RUA DO TEIXEIRA			3						4		7
TRAVESSA DE SANTA QUITÉRIA				6				1			7
RUA ENGENHEIRO MACIEL CHAVES				1		6					7
LARGO DO GENERAL SOUSA BRANDÃO					7						7
RUA PIRES JORGE				7							7
RUA HERMANO NEVES				5				2			7
RUA DOS FERREIROS À ESTRELA				2			2	3			7
RUA DOS ARAMEIROS					7						7
AVENIDA TENENTE MARTINS						7					7
RUA PARTICULAR À RUA DO ARCO DO CARVALHÃO	1			5		1					7
RUA HERCULANO PIMENTEL	7										7
TRAVESSA CIDADÃO JOÃO GONÇALVES					5	2					7
RUA ZACARIAS DE AÇA				7							7
RUA GENERAL HENRIQUE DE CARVALHO				7							7
RUA CAPITÃO JOSÉ SOARES DA ENCARNÇÃO				7							7
LARGO DO CONDE DE BONFIM					3			1	3		7
RUA PROFESSOR LINDLEY CINTRA								7			7
TRAVESSA DO LOUREIRO										7	7
TRAVESSA DO MONTE DO CARMO											7
RUA DE SÃO JACOB			1			6					7
TRAVESSA DE SÃO TOMÉ	7										7
RUA ANTÓNIO NOBRE			1	4	1	1					7
AVENIDA RAINHA DONA LEONOR				7							7
RUA CINCO NO BAIRRO DA ENCARNÇÃO	3							4			7
RUA MARQUÊS DE SUBSERRA				7							7
CALÇADA DO DUQUE DE LAFÕES	1				3	3					7
RUA FRANCISCO LOURENÇO DA FONSECA									7		7
RUA DOM LUÍS COUTINHO	1					6					7
RUA PROFESSOR EDUARDO ARAÚJO COELHO					7						7
RUA DOUTOR MANUEL RODRIGUES JÚNIOR					7						7
RUA DOS SETE CÉUS					7						7
LARGO DO TERREIRO					7						7
RUA DO LIMOEIRO											7
TRAVESSA DE GUILHERME COSSOUL										7	7
RUA DIREITA DE PALMA					2			5			7
RUA ANTONINO E SÁ	5					2					7
TRAVESSA DO MARQUÊS DE SAMPAIO					5	2					7

AZINHAGA DE POÇO DE BAIXO							4			3	7
LARGO DO POÇO				1				6			7
RUA DOS AÇORES			4		1		1			1	7
PRAÇA COTTINELLI TELMO			7								7
RUA DA HORTA NOVA			2				4				6
ESCADINHAS DOS REMÉDIOS	6										6
RUA DA MARGEM			5							1	6
RUA DO VALE			2	4							6
TRAVESSA DO CHAFARIZ DAS TERRAS	6										6
RUA DOUTOR JOSÉ SARAIVA			2	2	2						6
AVENIDA PROFESSOR ANÍBAL DE BÉTTENCOURT			2				4				6
RUA PROFESSOR SIMÕES RAPOSO				3			3				6
RUA DA QUINTA DO PAIZINHO	6										6
RUA PROFESSOR QUEIROZ VELOSO				1			4		1		6
RUA DO CHÃO DA FEIRA	2		4								6
RUA JOSÉ PINTO BASTOS			6								6
RUA PADRE JOAQUIM ALVES CORREIA				6							6
RUA BOQUEIRÃO DE FERREIROS					6						6
TRAVESSA DAS ZEBRAS	6										6
RUA PROFESSOR DELFIM SANTOS							6				6
TRAVESSA LARGA			2	4							6
LARGO DAS PENEIREIRAS	6										6
ESTRADA DO LOUREIRO			6								6
RUA COMANDANTE FREITAS DA SILVA				6							6
RAMPA DO MERCADO			2		4						6
TRAVESSA DO AÇOUGUE			6								6
RUA PROFESSOR BRANCO RODRIGUES				3			3				6
RUA B AO BAIRRO LIBERDADE			2	4							6
RUA CÂMARA REIS				6							6
TRAVESSA DE SANTO ALEIXO	4								2		6
RUA FRANCISCO FERREIRA CANGALHAS	3						3				6
RUA DA VINHA	4									2	6
RUA DOUTOR LACERDA E ALMEIDA	3		3								6
RUA SOLDADO ANTÓNIO DA COSTA							6				6
TRAVESSA DE ESTÉVÃO PINTO					2		4				6
LARGO DA BOA-HORA	1		3							2	6
RUA VICENTE BORGIA			4	2							6
RUA MATA			6								6
ALAMEDA CARDEAL CEREJEIRA					6						6
RUA MAESTRO RAÚL FERRÃO				3			3				6
RUA VICENTE DIAS				6							6
RUA DE SÃO LOURENÇO			5	1							6
RUA GONÇALVES VIANA				3		2				1	6
RUA ANDRÉ DE RESENDE	5				1						6
LARGO DAS GALINHEIRAS								6			6
RUA CARVALHÃO DUARTE				3					3		6
RUA VINTE E DOIS NO BAIRRO DO ALTO DA AJUDA									6		6
RUA ALMIRANTE CAMPOS RODRIGUES						1	2	3			6
RUA ALEXANDRE O'NEILL				6							6
RUA AMARELHE							6				6
RUA DE SANTA MARINHA				3						3	6
RUA ABÍLIO LOPES DO RÊGO				5							5
TRAVESSA DO ALMARGEM	5										5
RUA EMÍDIO SANTANA	3		2								5
RUA RUY CINATTI						5					5
RUA MESTRE ANTÓNIO MARTINS	3				2						5
RUA OLIVÉRIO SERPA				5							5



RUA PROFESSOR GOMES TEIXEIRA				1		4							5
RUA BOTELHO DE VASCONCELOS				3						2			5
RUA ANTÓNIO MARIA BAPTISTA						1						4	5
RUA GOMES DA SILVA				5									5
RUA CASSIANO BRANCO	1											4	5
TRAVESSA DOS MOINHOS				4		1							5
RUA CONSTANTINO FERNANDES						2		3					5
RUA ARCO ÁGUAS LIVRES				4		1							5
RUA PEDRO HOMEM DE MELO				3		2							5
TRAVESSA DE SÃO BERNARDINO				5									5
TRAVESSA DO TERREIRO DO TRIGO	3					2							5
RUA MELO GOUVEIA				3		2							5
RUA JOÃO DO OUTEIRO			1			3		1					5
RUA JOSÉ CAMPAS				5									5
BECO DO AZINHAL						5							5
TRAVESSA REBELO DA SILVA						1				4			5
RUA DOS REMÉDIOS À LAPA				4		1							5
CALÇADA DA ROSA												5	5
RUA CECÍLIO DE SOUSA				4		1							5
RUA VILA CORREIA								5					5
RUA JOAQUIM COSTA							1		4				5
TRAVESSA DE JOSÉ ANTÓNIO PEREIRA				5									5
LARGO PADRE ROCHA E MELO				5									5
RUA DAS ENFERMEIRAS DA GRANDE GUERRA	4						1						5
CALÇADA DO CONDE DE POMBEIRO				5									5
RUA CORREIA GARÇÃO								5					5
RUA PROFESSOR BARBOSA SOEIRO				3		1			1				5
RUA DE SANTO ANTÓNIO A BELÉM				5									5
RUA CÂNDIDO DE OLIVEIRA	5												5
AZINHAGA DA FONTE DO LOURO				5									5
CAMINHO DE BAIXO DA PENHA						3			2				5
BECO DAS FARINHAS				5									5
RUA DE SÃO CAETANO						2			2			1	5
RUA DOS ARCOS									5				5
RUA BRITO ARANHA												5	5
RUA PARTICULAR À RUA DO CRUZEIRO			1		4								5
TRAVESSA DAS IRMÃZINHAS DOS POBRES							1		4				5
RUA NORTE JÚNIOR									2			3	5
TRAVESSA DA TRINDADE				5									5
RUA DE SÃO JOÃO DE BRITO				5									5
AVENIDA MIGUEL TORGA				5									5
LARGO LUÍS CHAVES	5												5
RUA TEIXEIRA LOPES				5									5
RUA TERESA GOMES				5									5
RUA SOUSA LOUREIRO							2		3				5
RUA ACTOR ALVES DA CUNHA									5				5
LARGO RAMADA CURTO				5									5
RUA DO MERCADO									5				5
TRAVESSA DO CONDE DE AVINTES										5			5
RUA DE MANUEL BERNARDES						3						2	5
RUA DO FIGUEIREDO				5									5
RUA PROFESSOR CELESTINO DA COSTA						3						2	5
RUA DOZE NO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO	3											2	5
TRAVESSA SÃO SEBASTIÃO DA PEDREIRA						4							4
TRAVESSA DA PALMEIRA	2								2				4
LARGO JÚLIO DE CASTILHO						4							4
ESCADINHAS DAS PORTAS DO MAR							4						4

TRAVESSA DA NAZARÉ	4										4
RUA PROFESSOR LOPO DE CARVALHO		4									4
RUA PROFESSOR JOÃO DE CASTRO MENDES						4					4
RUA FREI FRANCISCO FORÊIRO								1	3		4
RUA TRISTE FEIA			3	1							4
TRAVESSA DE BEIROLAS		1	3								4
RUA DOIS NO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO						4					4
RUA PROFESSOR ARMINDO MONTEIRO						4					4
LARGO DOS JERÓNIMOS			4								4
RUA PRIMEIRO CABO JOSÉ MARTINS SILVESTRE		1	3								4
RUA ESTÁCIO DA VEIGA			4								4
RUA DA ADIÇA					4						4
PRAÇA DO AEROPORTO						4					4
RUA DO BAIRRO DA CÁRITAS				4							4
RUA DA IGREJA A CASELAS					3						3
RUA TRISTÃO DA CUNHA							3				3
PRAÇA FRANCISCO DE MORAIS			3								3
TRAVESSA DO PATROCÍNIO							3				3
RUA UM NO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO							3				3
RUA CIDADE DE CARMONA							3				3
RUA DA BOA ESPERANÇA			3								3
RUA GENERAL LEMAN			3								3
TRAVESSA DO SEQUEIRO	3										3
LARGO DE SANTO ANTONINHO			3								3
RUA DA CARIDADE				2		1					3
RUA ALVES GOUVEIA			3								3
LARGO MADALENA PERDIGÃO	3										3
LARGO RODRIGUES CORDEIRO			3								3
BECO DE SANTA HELENA								3			3
RUA JOÃO HOGAN			3								3
LARGO ADELINO AMARO DA COSTA			3								3
RUA DA BURACA		3									3
RUA GENERAL JOSÉ PAULO FERNANDES				2	1						3
RUA ROBERTO DUARTE SILVA				3							3
RUA SÁ DE MIRANDA							3				3
RUA BARTOLOMEU DE GUSMÃO	2		1								3
RUA PRINCIPAL ALTO MOINHOS			3								3
RUA PARTICULAR À RUA DE MARVILA			3								3
LARGO MARIA ISABEL ABOIM INGLÉS			3								3
RUA NORBERTO DE ARAÚJO			3								3
RUA DO MEIO À AJUDA									3		3
TRAVESSA DA CONCEIÇÃO DA GLÓRIA	3										3
BECO DA PEDREIRA DA CANEJA			3								3
RUA FERNANDO PESSOA				2	1						3
LARGO DA SÉ										3	3
RUA PROFESSOR JOSÉ PINTO CORREIA			1			2					3
RUA DA TORRE À AJUDA			3								3
RUA VILA DA FULACUNDA									3		3
RUA DE CHIBUTO		2		1							3
PÁTIO DO TIJOLO						3					3
PRAÇA DA ESTRELA			3								3
TRAVESSA DE SANTANA DA CRUZ			3								3
RUA DEZ NO BAIRRO DO ALTO DA AJUDA				3							3
RUA ARNALDO GAMA	3										3
RUA PARTICULAR ESTRADA LARANJEIRAS			3								3
ESCADINHAS RUA DAS FARINHAS			3								3
ESCADINHAS DO BAIRRO AMÉRICA	3										3

RUA PROFESSOR VEIGA BEIRÃO					2																	2		
LARGO DOS LÓIOS																							2	
LARGO CALOUSTE GULBENKIAN																								2
TRAVESSA DO MEIO DO FORTE																								2
RUA MANUEL MENDES																								2
RUA CONTRA-ALMIRANTE ARMANDO FERRAZ																								2
CALÇADA DO TEIXEIRA																								2
RUA DO ALMADA																								2
RUA ÁLVARES FAGUNDES																								2
RUA AVIADOR PLÁCIDO DE ABREU																								2
RUA VINTE E DOIS NO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO																								2
TRAVESSA DE JOÃO VAZ																								2
RUA GONÇALO VELHO CABRAL																								2
RUA AFONSO DE ALBUQUERQUE																								2
RUA DE NOSSA SENHORA DA AJUDA																								2
TRAVESSA DA RIBEIRA NOVA																								2
CALÇADA DO BALTAZAR																								2
RUA DO IBO																								2
RUA BRANCA DE GONTA COLAÇO																								2
RUA FURRIEL JOÃO NUNES REDONDO																								2
TRAVESSA DO CEGO																								2
RUA ACTOR JOAQUIM DE ALMEIDA																								2
RUA PARTICULAR DOIS À CALÇADA DA QUINTINHA																								2
RUA DA QUINTA DOS OURIVES																								2
RUA PADRE DOMINGOS MAURÍCIO DOS SANTOS																								2
BECO DO BUGIO																								2
TRAVESSA DA PORTUGUESA																								2
LARGO DE SÃO MIGUEL																								2
RUA PADRE CARLOS DOS SANTOS																								2
TRAVESSA DA PAZ																								2
LARGO DO RILVAS																								2
PRAÇA DE GOA																								2
RUA NATÁLIA CORREIA																								2
RUA DO MILAGRE DE SANTO ANTÓNIO																								2
CALÇADA DA PATRIARCAL																								2
RUA VÍTOR SANTOS																								2
TRAVESSA DO ARMADOR																								2
RUA QUATRO NO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO																								2
ESCADINHAS DO MARQUÊS DE PONTE DE LIMA																								2
TRAVESSA DA TRABUQUETA																								2
AZINHAGA DO JOGO DA BOLA																								2
RUA ERNESTO COSTA																								2
CALÇADA DA BICA GRANDE																								2
RUA ÁLVARO ESTEVES																								2
RUA JOÃO BASTOS																								2
RUA DA ESCOLA DE EDUCAÇÃO POPULAR																								2
RUA DA CRUZ A CASELAS																								2
RUA VENCESLAU DE MORAIS																								2
ARCO ESCURO																								2
RUA ELINA GUIMARÃES																								2
RUA DAS GAIVOTAS																								2
TRAVESSA DA RABICHA																								2
RUA COSTA GOODOLFIM																								2
TRAVESSA DO CALDEIRA																								2
RUA JOSÉ RODRIGUES MIGUÉIS																								2
RUA ALBERTO DE OLIVEIRA																								2
RUA LOPES DE MENDONÇA																								2

A1.3.: Lei de escalonamento urbano - Teste de hipótese.

Para proceder ao teste de hipótese à capacidade explicativa do posicionamento face à ordem de escalonamento urbano (conferida pelo volume de emprego registado em cada via), procedeu-se à regressão linear, pelo método dos mínimos quadrados (utilizando para o efeito o SPSS como software) de acordo com o seguinte modelo:

$$y = k + \alpha x$$

obtido pela loglinearização da equação de paralelismo à lei de escalonamento urbano:

$$Y = KX^\alpha \Rightarrow \log Y = \log K + \alpha \log X \Rightarrow y = k + \alpha x$$

Em que Y: Pessoal ao serviço numa determinada via;

X: N.º de ordem

Sendo que os resultados da estimação da regressão indicam que:

$$\begin{aligned} \hat{y} &= 14.47 - 1.66x \\ & \quad (.101) \quad (.015) \\ t &: 143.12 \quad -110.45 \end{aligned}$$

conforme pode ser observado pelo output do modelo que a seguir se apresenta.

$$y = k + \alpha x : \text{LNPS} = \text{CONST} + B(\text{LNORD})$$

Variables Entered/Removed(b)

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	LNORD(a)	.	Enter
a All requested variables entered.			
b Dependent Variable: LNPS			

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.924(a)	.854	.854	.68087	.854	12198.669	1	2081	.000
a Predictors: (Constant), LNORD									

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	14.468	.101		143.124	.000
	LNORD	-1.662	.015	-.924	-110.448	.000
a Dependent Variable: LNPS						

ANEXO 2

A2.1.: Índice de Ginni segundo CAE-REV.2 (por secção).

Por forma a possibilitar uma leitura alternativa da concentração/dispersão do emprego de cada secção, pelas vias da cidade (dimensionadas pelo número de estabelecimentos dessa secção), efectuou-se o cálculo do Índice de Ginni da seguinte forma:

Sendo,

s : secção de actividades segundo CAE-REV2

i : vias da cidade com pelo menos um posto de trabalho ($i: i = 1, \dots, 2081$)

F_{is} : Frequência acumulada de estabelecimentos;

T_{is} : Frequência acumulada de pessoal ao serviço

calculando

$$G_s = \frac{\sum_{i=1}^{n-1} (F_{is} - T_{is})}{\sum_{i=1}^{n-1} T_{is}}$$

obtivemos os seguintes resultados

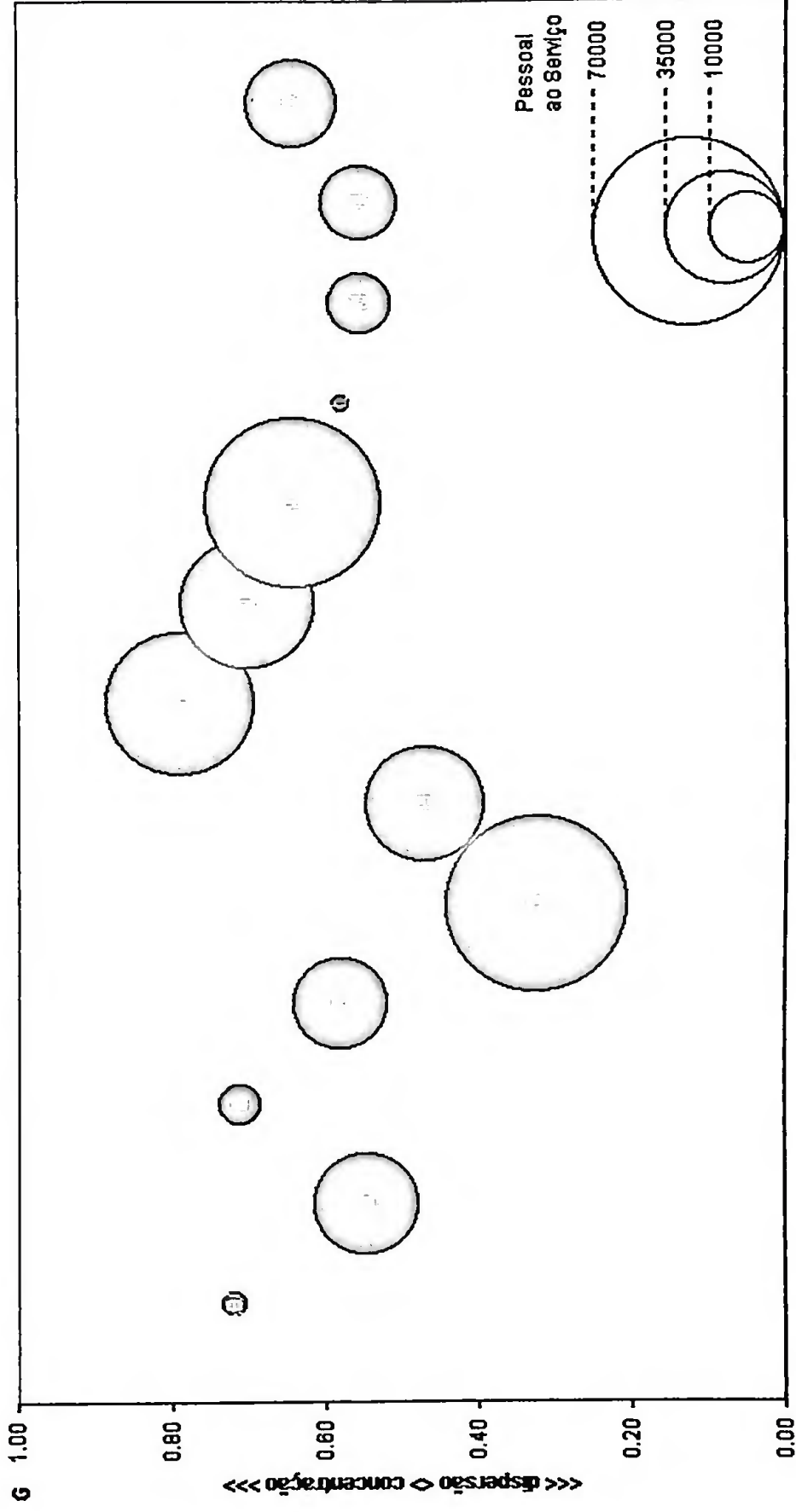
	ABC	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	TOT.
G _s	0.72	0.55	0.71	0.58	0.33	0.47	0.79	0.70	0.64	0.58	0.56	0.56	0.64	0.46

O que, atendendo ao pessoal ao serviço em cada secção

	ABC	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	TOT.
PS	1415	22643	3791	18972	69067	29944	44945	36200	63134	659	8335	12540	17488	329079

Gerou o seguinte gráfico

ÍNDICE DE GINI POR CAE-Rev2 (Secção) / DIMENSÃO (Pessoal ao Serviço)



Secções (segundo CAE-Rev.2)

A2.2.: Análise geográfica da distribuição do emprego, discriminado à secção, segundo CAE-REV2.

Neste ponto serão apresentadas as distribuições geográficas do pessoal ao serviço para:

O total das actividades;

CAE A a C: Agricultura, Produção Animal, Caça e Silvicultura; Pesca e Indústria Extractiva;

CAE D: Indústria Transformadora;

CAE E: Produção e Distribuição de Electricidade de Gás e de Água;

CAE F: Construção;

CAE G: Comércio por Grosso e a Retalho; Reparação de Veículos Automóveis, Motociclos e de Bens de Uso Pessoal e Doméstico;

CAE H: Alojamento e Restauração (Restaurantes e Similares);

CAE I: Transportes, Armazenagem e Comunicações;

CAE J: Actividades Financeiras;

CAE K: Actividades Imobiliárias, Alugueres e Serviços Prestados às Empresas;

CAE L: Administração Pública, Defesa e Segurança Social Obrigatória;

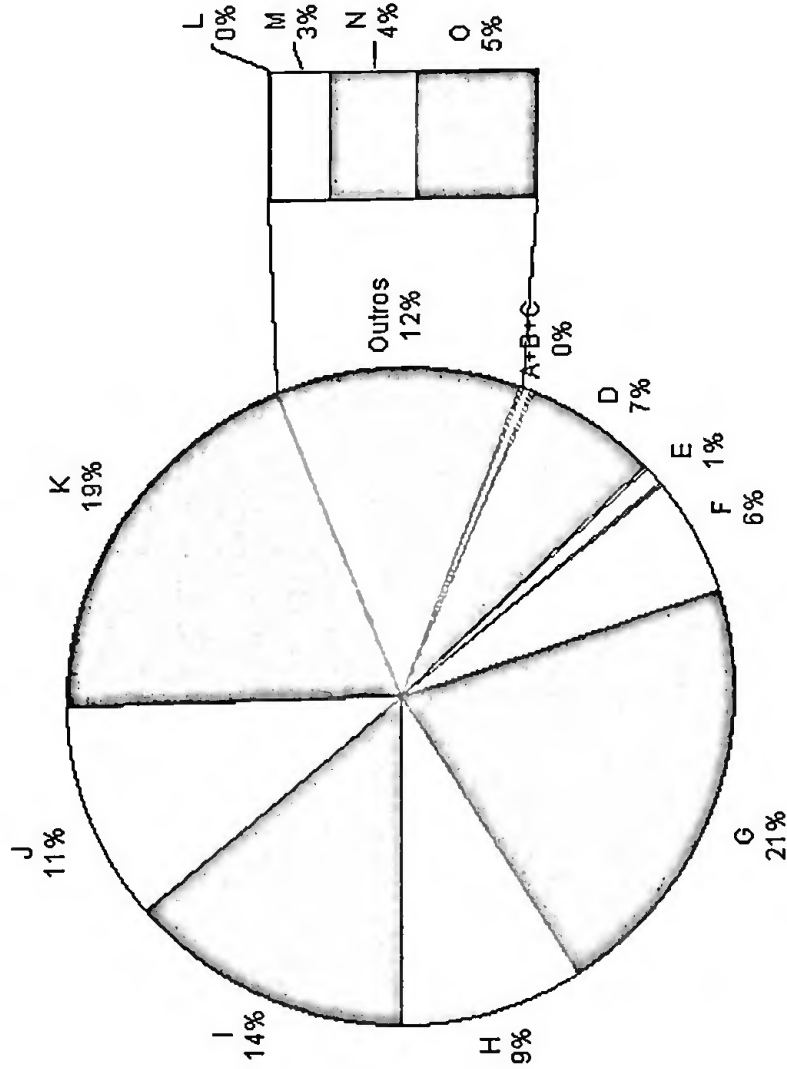
CAE M: Educação;

CAE N: Saúde e Acção Social;

CAE O: Outras Actividades de Serviços Colectivos, Sociais e Pessoais.

Sendo que não se registaram quaisquer observações correspondentes às CAE P e Q.

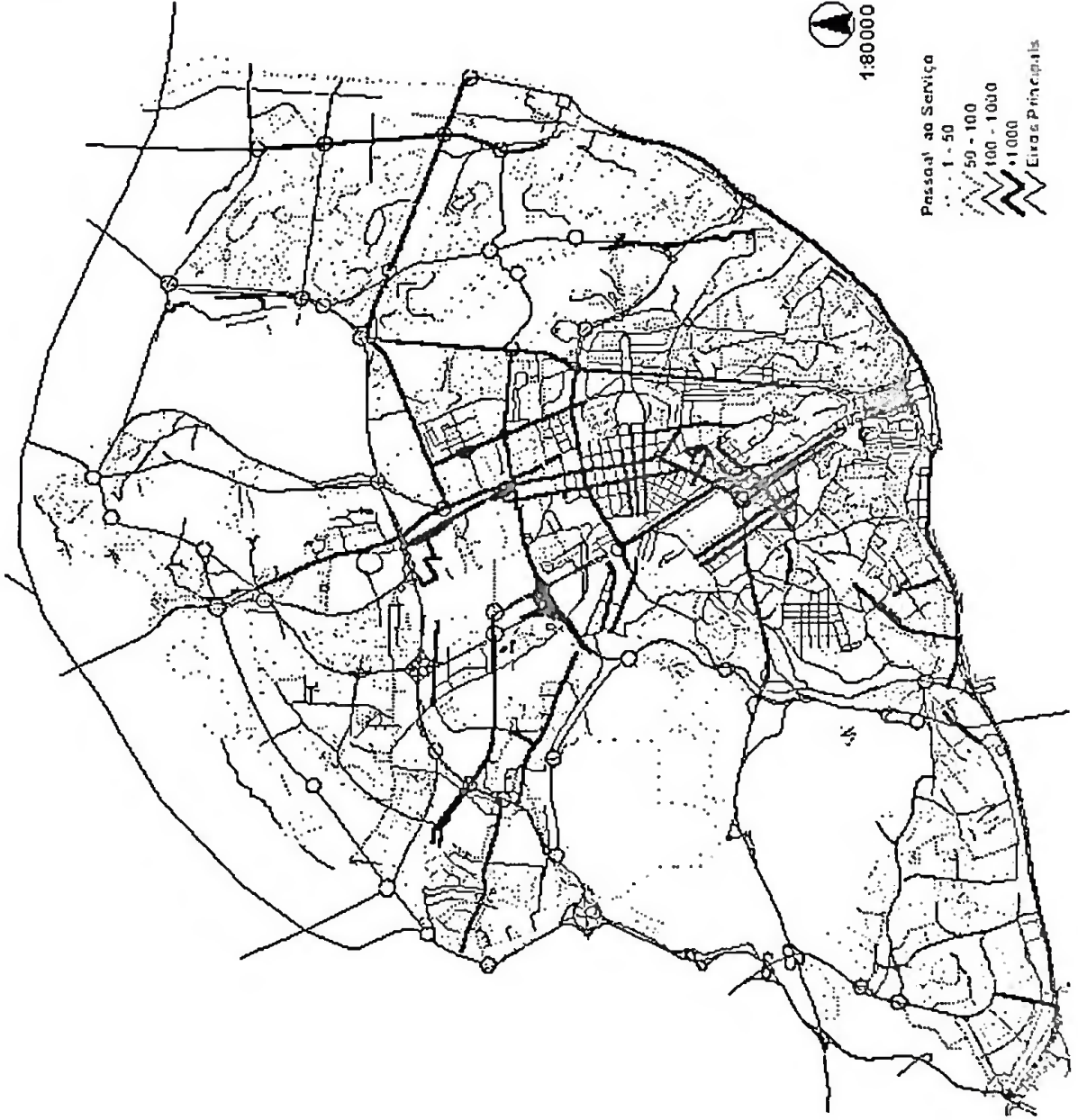
EMPREGO POR SECÇÃO

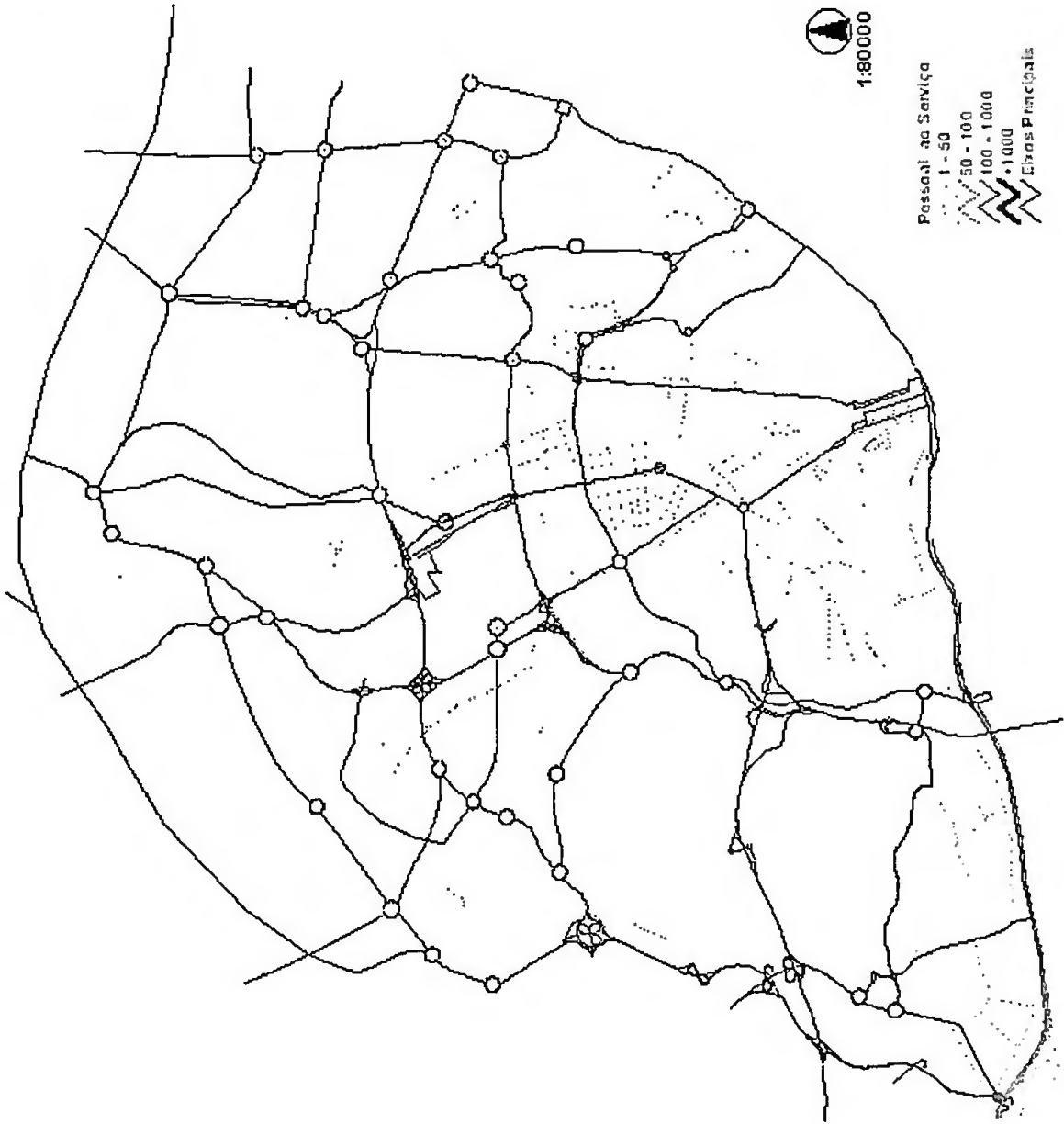


Listas das Secções, segundo CAE-Rev.2

- A: Agricultura; Produção Animal; Caça e Silvicultura.
- B: Pesca.
- C: Indústrias Extractivas.
- D: Indústrias Transformadoras.
- E: Produção e Distribuição de Electricidade, de Gás e de Água.
- F: Construção.
- G: Comércio por Grosso e a Retalho; Reparação de Veículos Automóveis, Motociclos e de Bens de Uso Pessoal e Doméstico.
- H: Alojamento e Restauração (Restaurantes e Similares).
- I: Transportes, Armazenagem e Comunicações.
- J: Actividades Financeiras.
- K: Actividades Imobiliárias, Alugueres e Serviços Prestados às Empresas.
- L: Administração Pública, Defesa e Segurança Social Obrigatória.
- M: Educação.
- N: Saúde e Segurança Social.
- O: Outras Actividades de Serviços Colectivos, Sociais e Pessoais.

PESSOAL AO SERVIÇO POR EIXO DE VIA





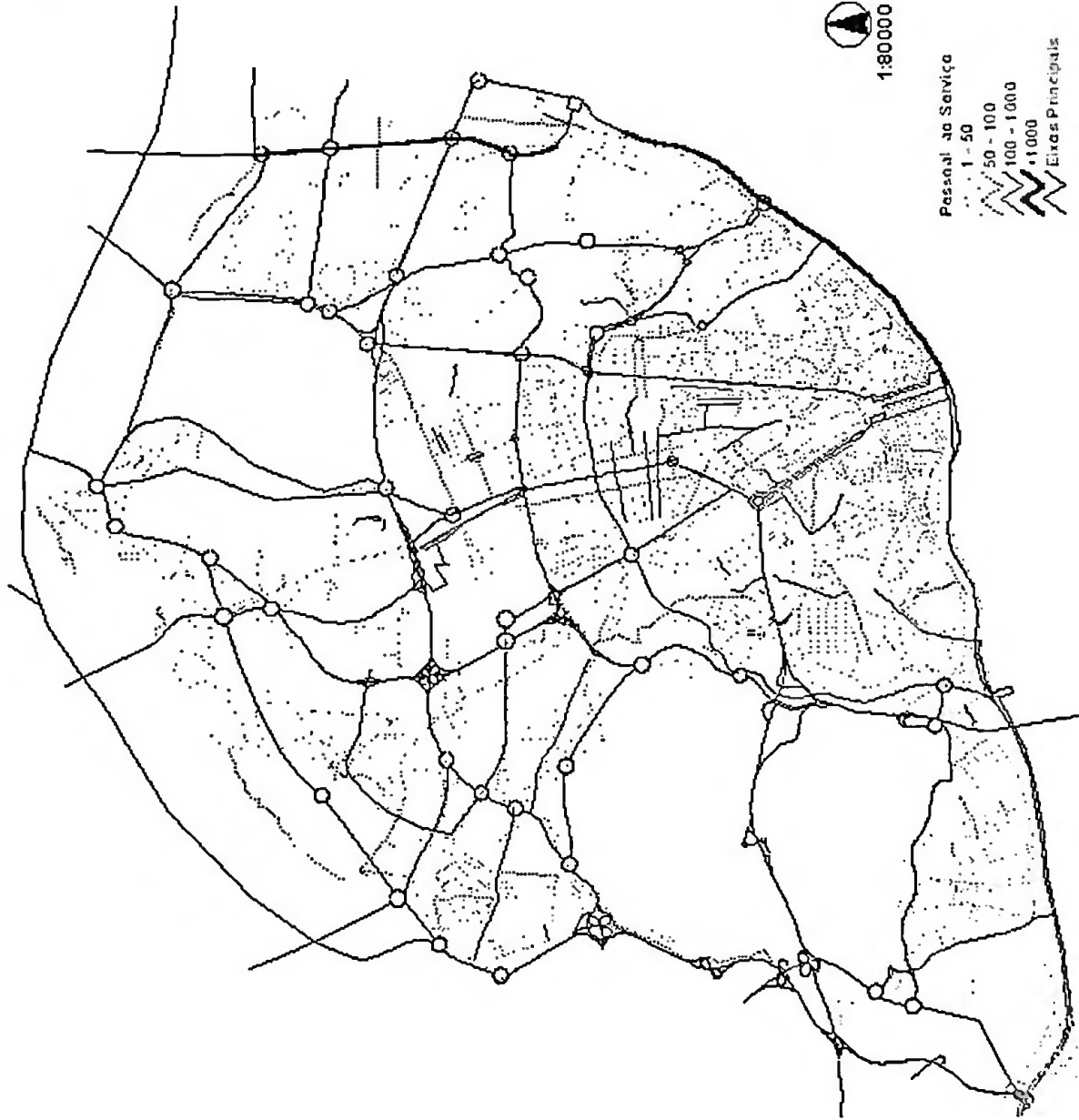
PESSOAL AO SERVIÇO POR EIXO DE VIA

CAE A a C

- A: Agricultura, Caça, Produção Animal e Silvicultura;
- B: Pesca;
- C: Indústrias Extractivas

TOTAL PESSOAL AO SERVIÇO	1415
Nº DE ESTABELECIMENTOS	137
DIMENSÃO MF/DJA	10
Nº EIXOS ABRANGIDOS	108
EIXOS COM + 10	23
EIXOS COM + 50	5
EIXOS COM + 100	3
DENSIDADE MIN	1
DENSIDADE MÁX	297
PERC 25	2
PERC 50	3
PERC 75	9

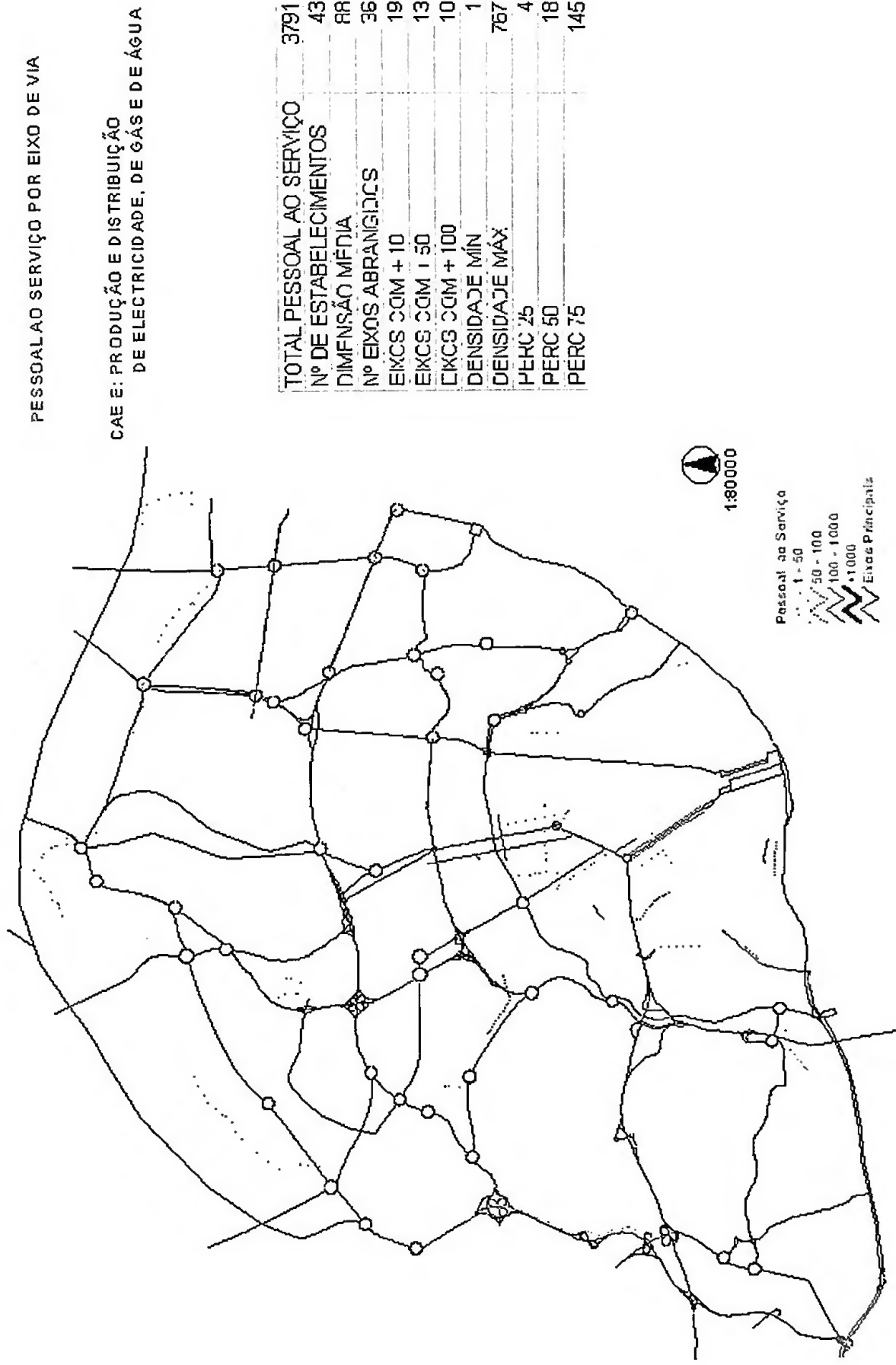


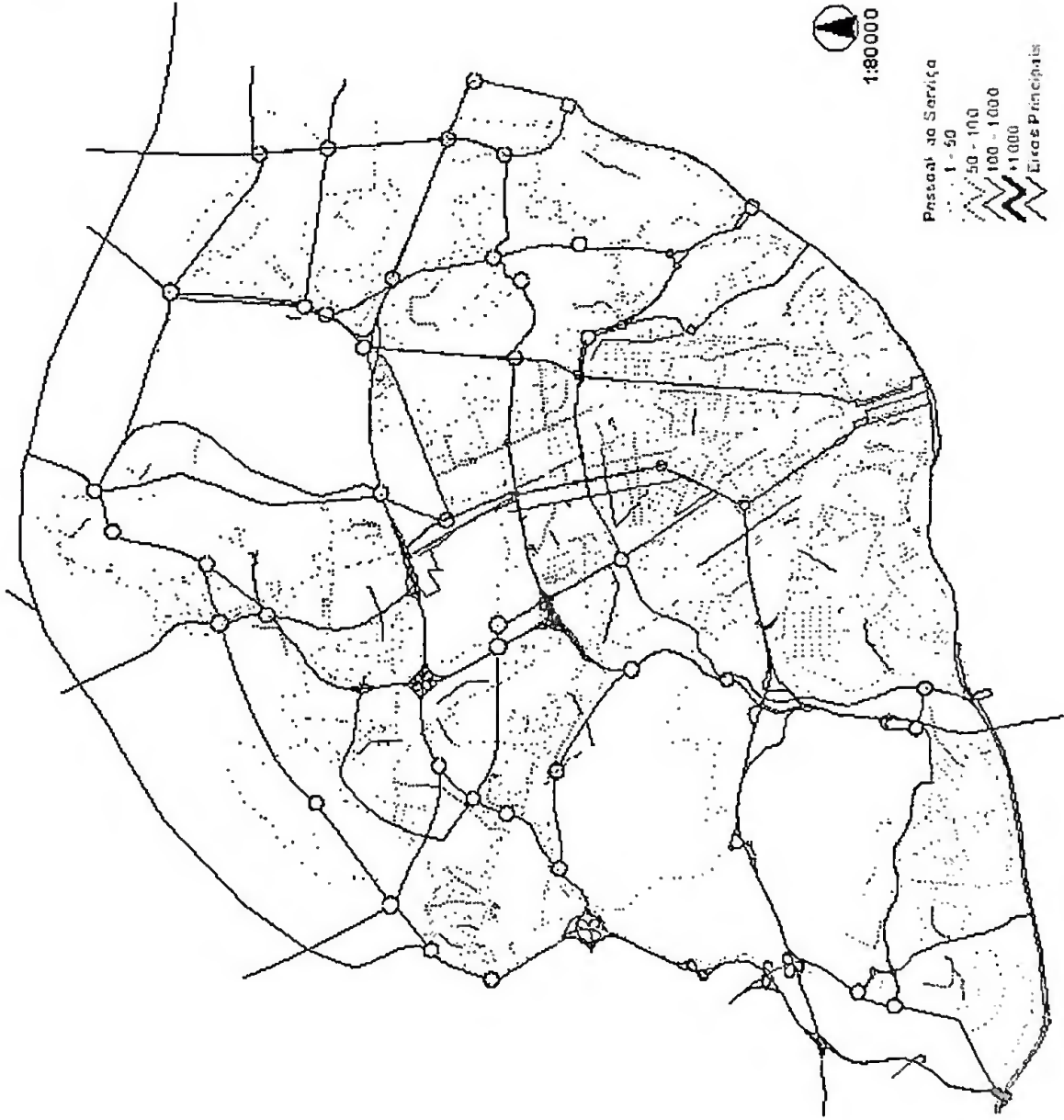


PESSOAL AO SERVIÇO POR EIXO DE VIA

CAE D: INDÚSTRIAS TRANSFORMADORAS

TOTAL PESSOAL AO SERVIÇO	22634
Nº DE ESTABELECIMENTOS	1819
DIMENSÃO MÉDIA	12
Nº EIXOS ABRANGIDOS	824
EKCS CCM + 10	413
EKCS CCM + 50	94
EKCS CCM + 100	41
DENSIDADE MÍN	1
DENSIDADE MÁX	1370
PERC 25	4
PERC 50	11
PERC 75	26



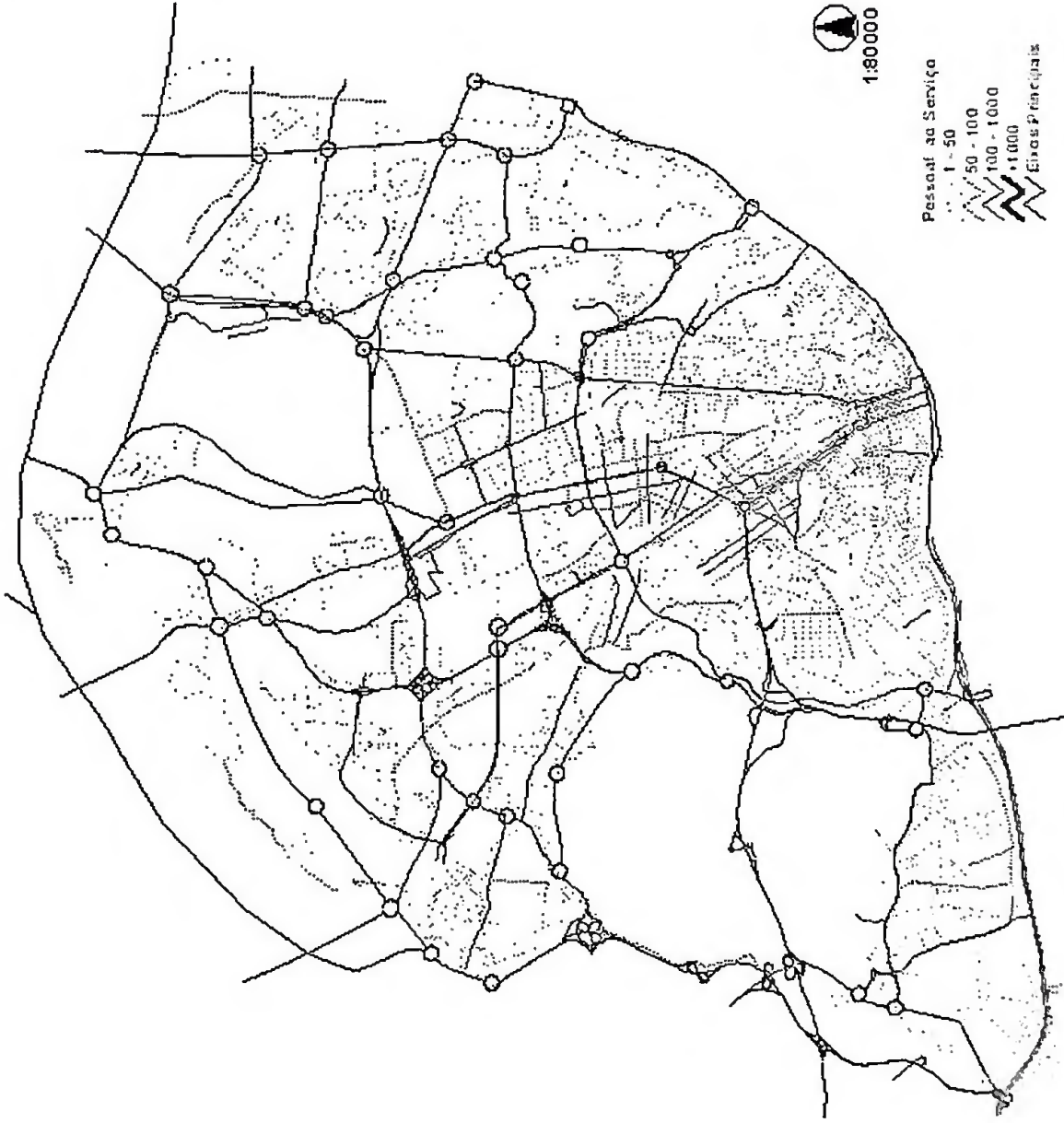


PESSOAL AO SERVIÇO POR EIXO DE VIA

CAE F: CONSTRUÇÃO

TOTAL PESSOAL AO SERVIÇO	18927
Nº DE ESTABELECIMENTOS	1377
DIMENSÃO MÉDIA	14
Nº EIXOS ABRANGIDOS	716
EIXOS COM + 10	317
EIXOS COM 1-50	86
EIXOS COM + 100	35
DENSIDADE MÍN	1
DENSIDADE MÁX	802
PERC 25	4
PERC 50	9
PERC 75	21

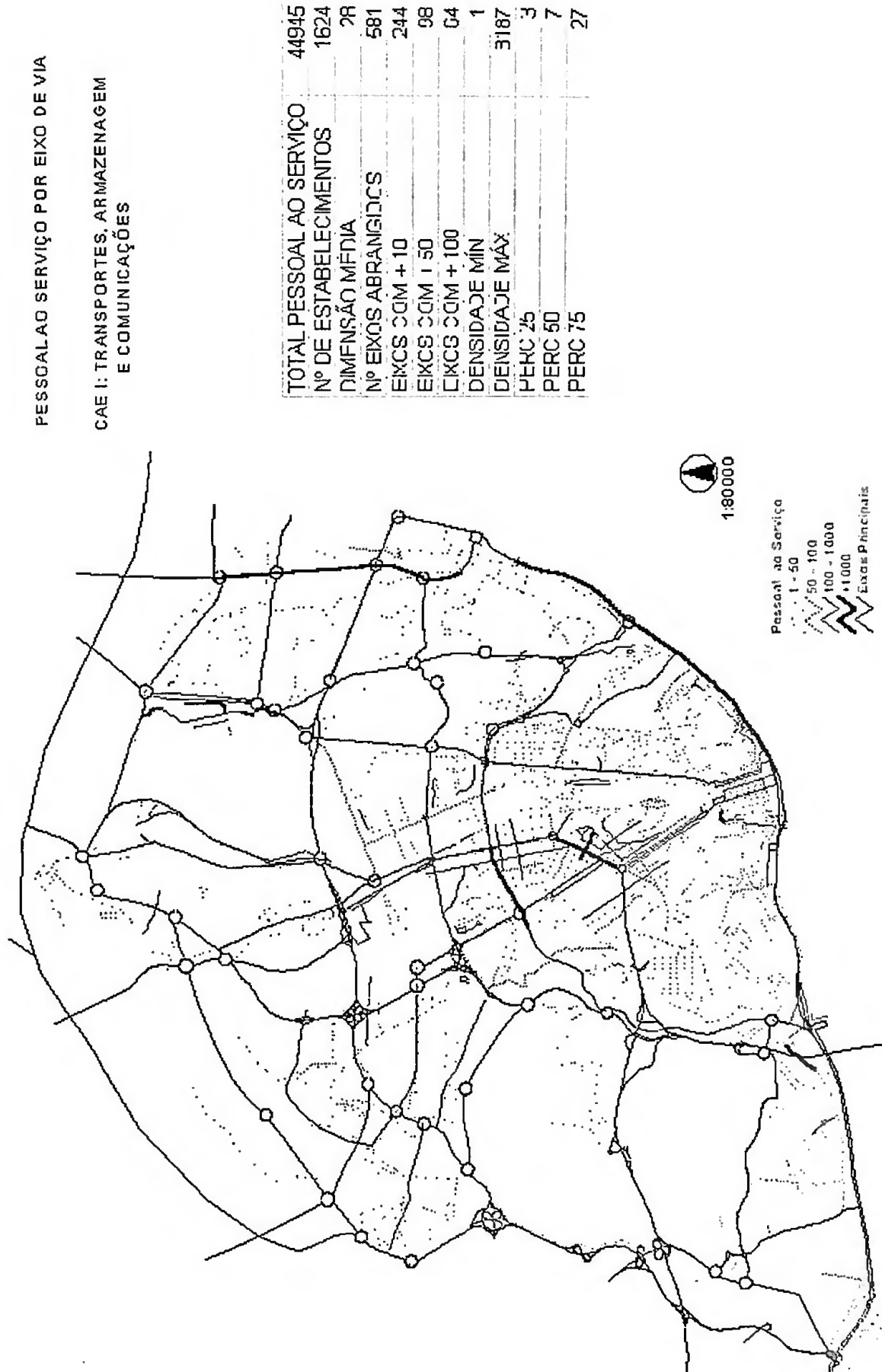




PESSOAL AO SERVIÇO POR EIXO DE VIA

CAE H: ALOJAMENTO E RESTAURAÇÃO
(RESTAURANTES E SIMILARES)

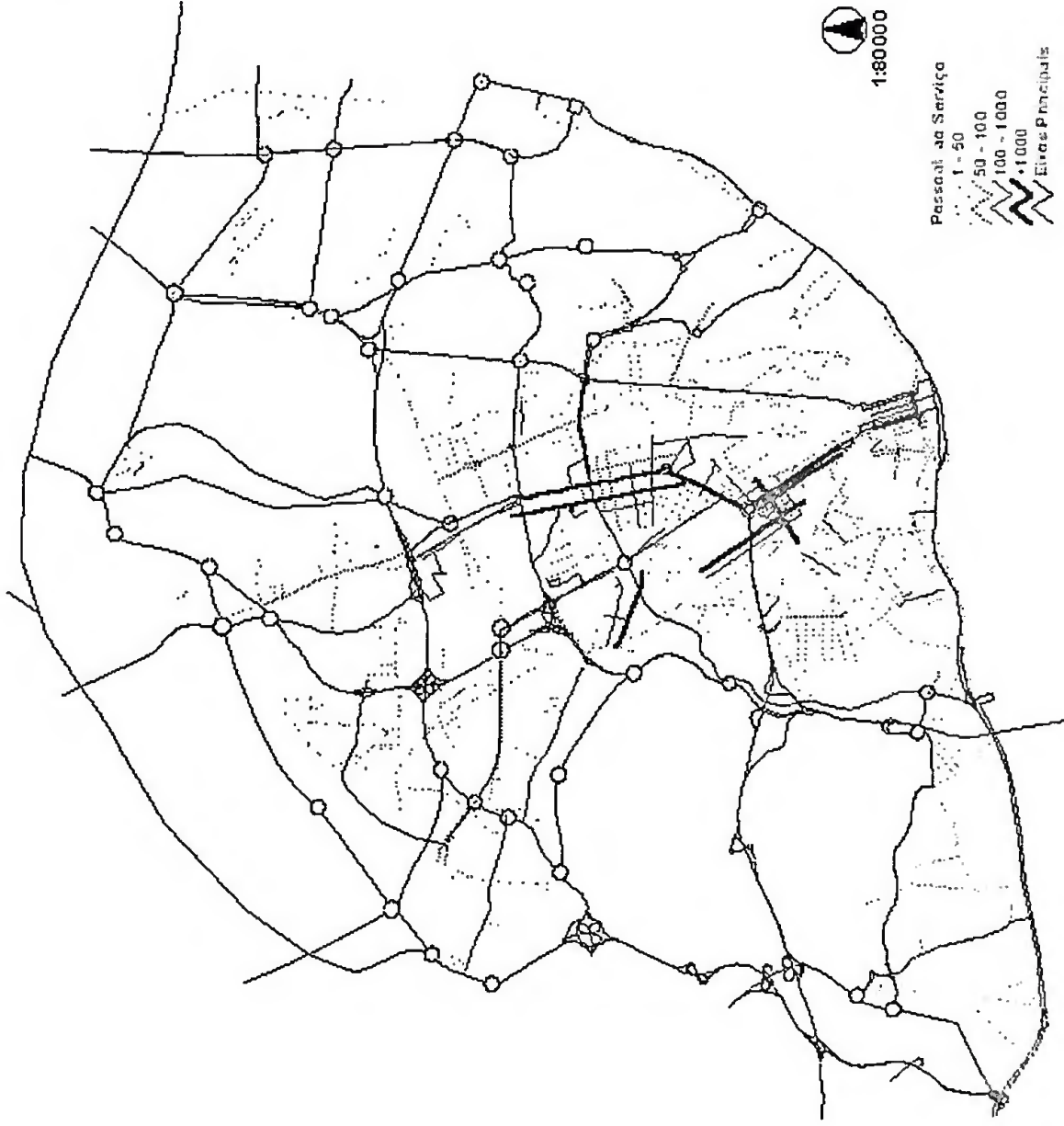
TOTAL PESSOAL AO SERVIÇO	29944
Nº DE ESTABELECIMENTOS	3815
DIMENSÃO MÉDIA	R
Nº EIXOS ABRANGIDOS	1062
EKCS CCM + 10	462
EKCS CCM 1 50	138
EKCS CCM + 100	50
DENSIDADE MÍN	1
DENSIDADE MÁX	768
PERC 25	4
PERC 50	8
PERC 75	23



PESSOAL AO SERVIÇO POR EIXO DE VIA

CAE I: TRANSPORTES, ARMAZENAGEM
E COMUNICAÇÕES

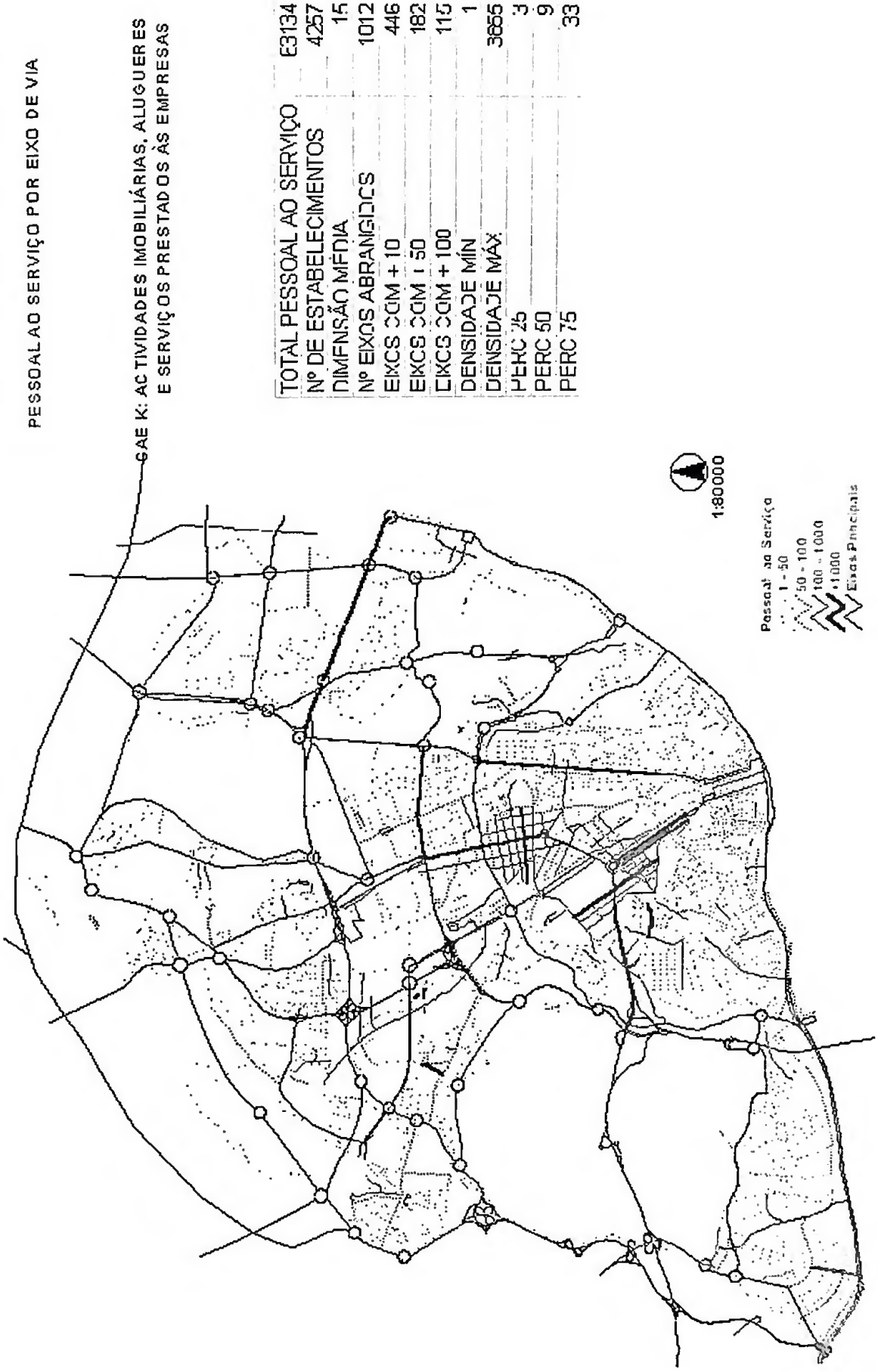
TOTAL PESSOAL AO SERVIÇO	44945
Nº DE ESTABELECIMENTOS	1624
DIMENSÃO MÉDIA	28
Nº EIXOS ABRANGIDOS	581
EXCS COM + 10	244
EXCS COM 1 50	98
EXCS COM + 100	04
DENSIDADE MÍN	1
DENSIDADE MÁX	3187
PERC 25	3
PERC 50	7
PERC 75	27

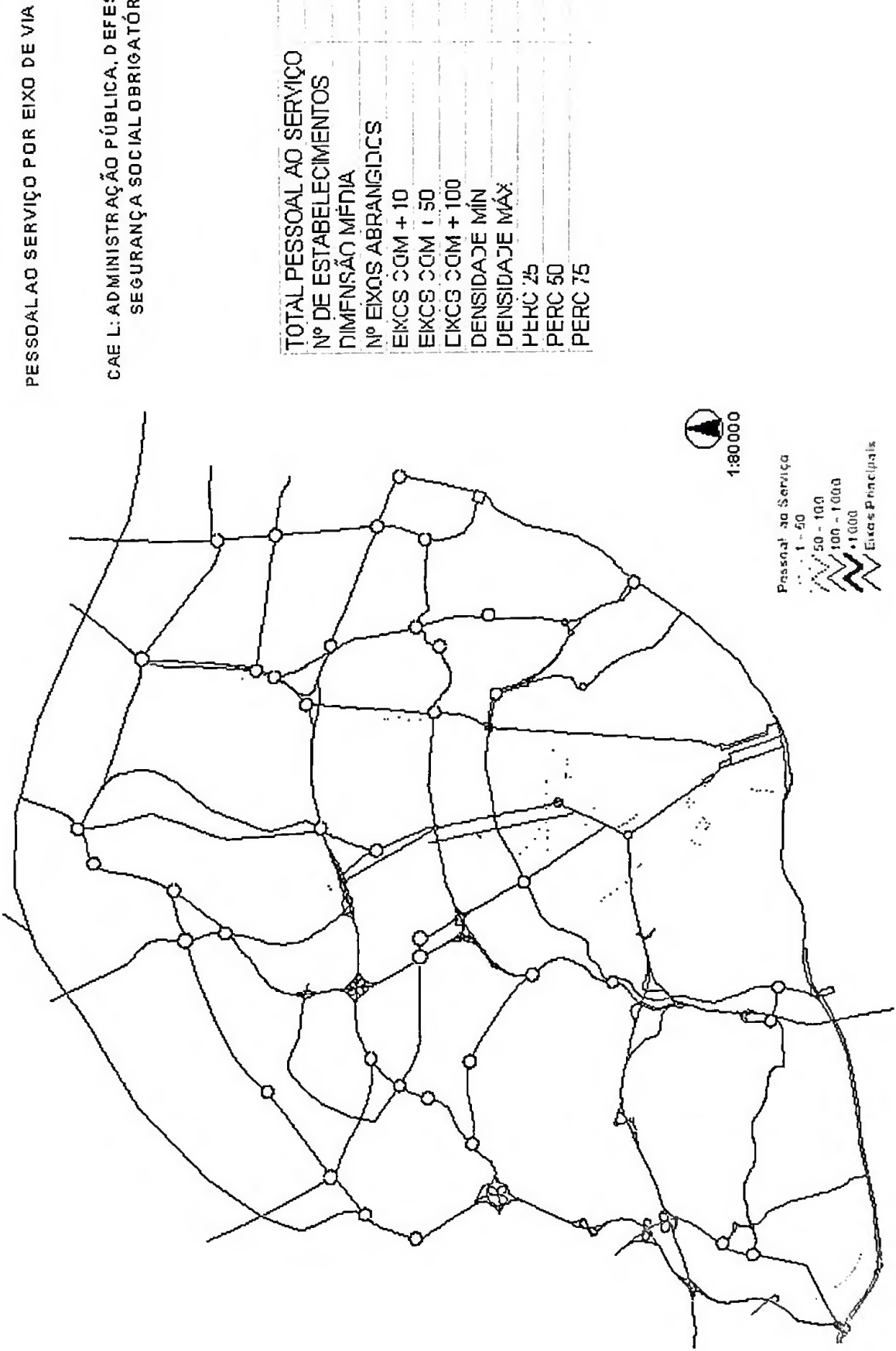


PESSOAL AO SERVIÇO POR EIXO DE VIA

CAE J: ACTIVIDADES FINANCEIRAS

TOTAL PESSOAL AO SERVIÇO	36200
Nº DE ESTABELECIMENTOS	1145
DIMENSÃO MÉDIA	32
Nº EIXOS ABRANGIDOS	349
EIXOS COM + 10	184
EIXOS COM 1-50	78
EIXOS COM + 100	54
DENSIDADE MÍN	1
DENSIDADE MÁX	3297
PERC 25	4
PERC 50	11
PERC 75	43

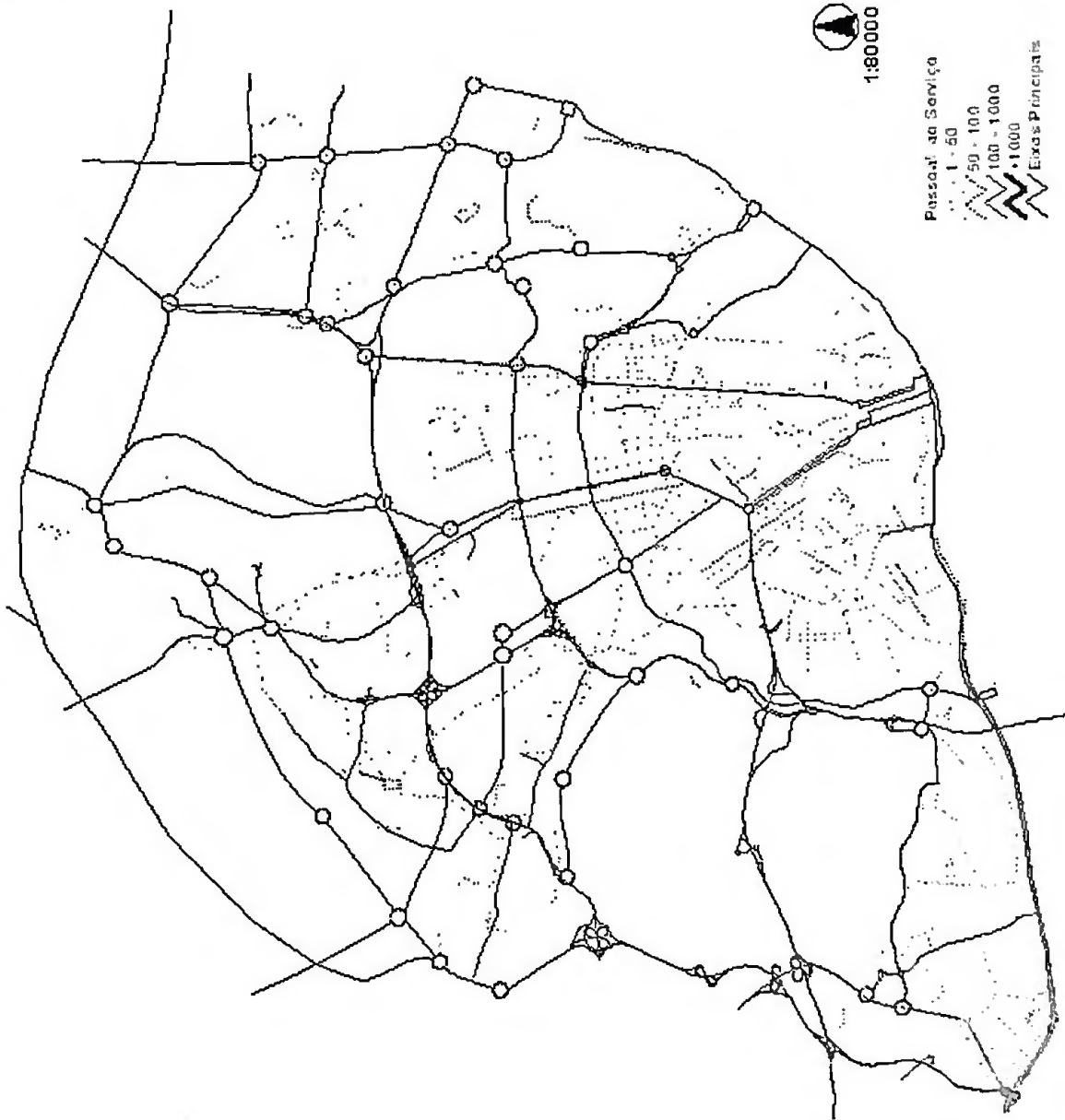


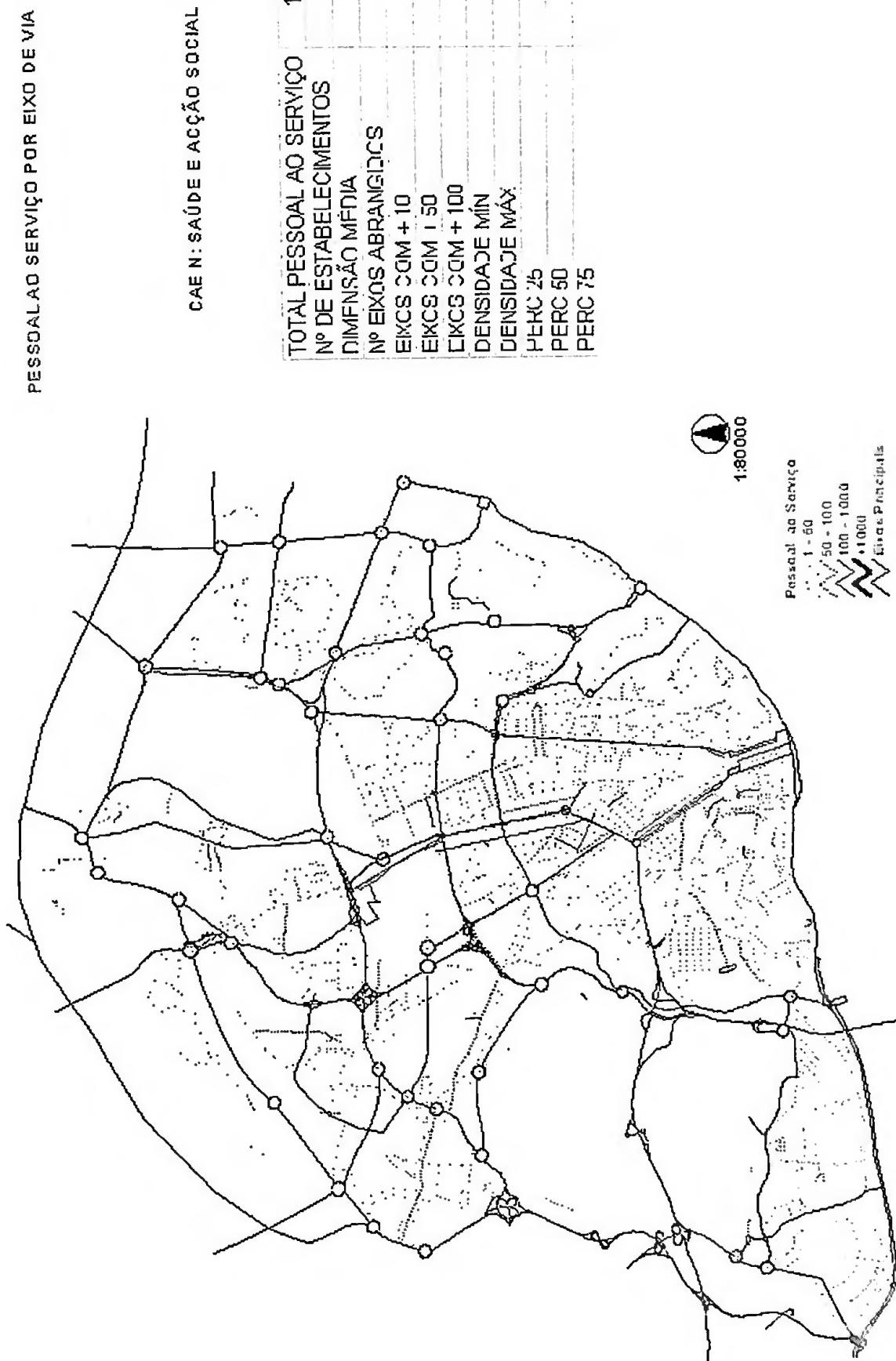


PESSOAL AO SERVIÇO POR EIXO DE VIA

CAE M: EDUCAÇÃO

TOTAL PESSOAL AO SERVIÇO	8335
Nº DE ESTABELECIMENTOS	386
DIMENSÃO MÉDIA	22
Nº EIXOS ABRANGIDOS	274
EIXOS CCM + 10	160
EIXOS CCM + 50	43
EIXOS CCM + 100	21
DENSIDADE MÍN	1
DENSIDADE MÁX	284
PERC 25	6
PERC 50	13
PERC 75	32





PESSOAL AO SERVIÇO POR EIXO DE VIA

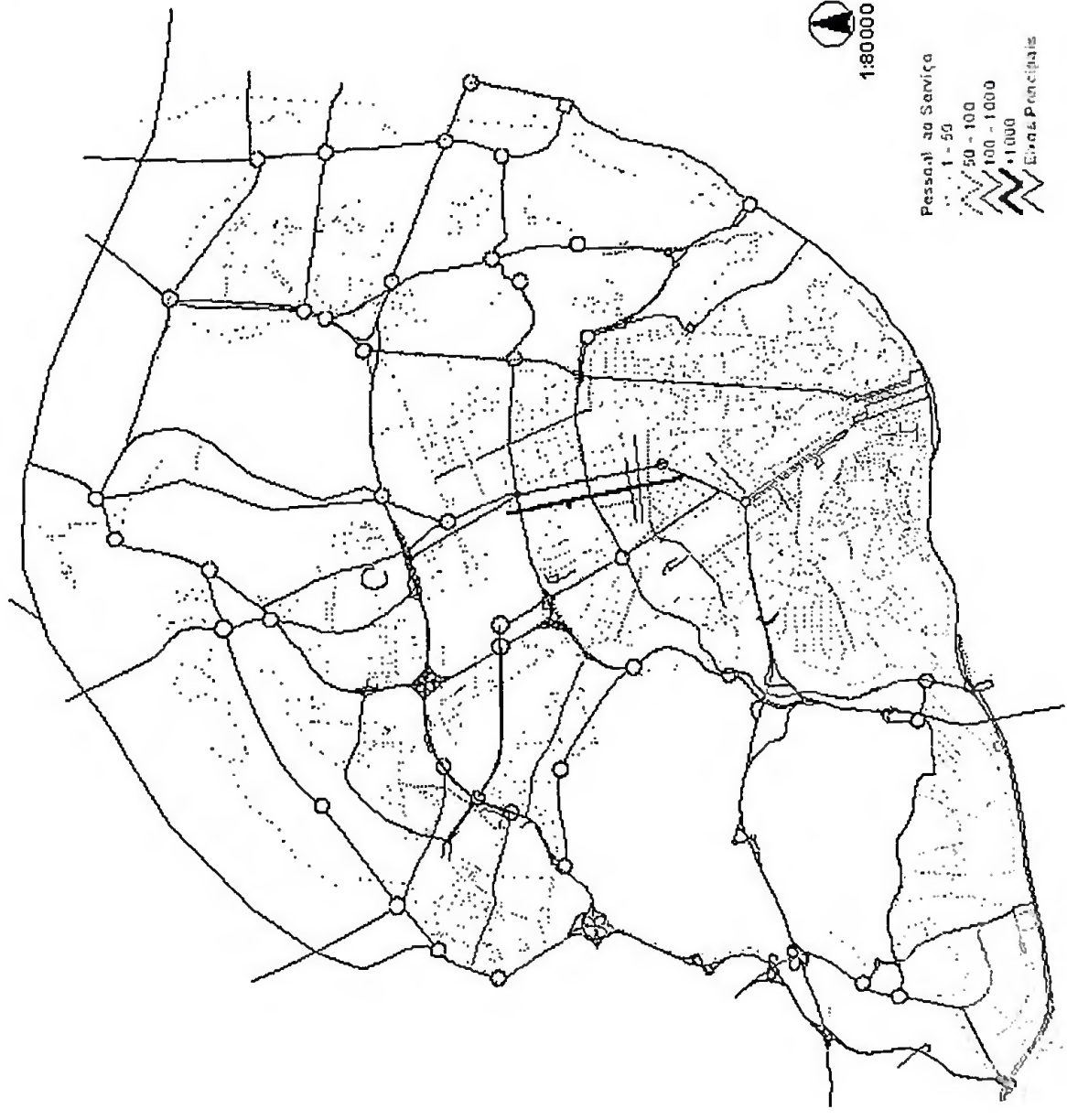
CAE N: SAÚDE E ACÇÃO SOCIAL

TOTAL PESSOAL AO SERVIÇO	12540
Nº DE ESTABELECIMENTOS	1232
DIMENSÃO MÉDIA	10
Nº EIXOS ABRANGIDOS	531
EKCS CCM + 10	204
EKCS CCM + 50	59
EKCS CCM + 100	27
DENSIDADE MIN	1
DENSIDADE MÁX	584
PERC 25	3
PERC 50	7
PERC 75	21

PESSOAL AO SERVIÇO POR EIXO DE VIA

CAE 0: OUTRAS ACTIVIDADES
DE SERVIÇOS COLECTIVOS,
SOCIAIS E PESSOAIS

TOTAL PESSOAL AO SERVIÇO	17 488
Nº DE ESTABELECIMENTOS	1 721
DIMENSÃO MÉDIA	10
Nº EIXOS ABRANGIDOS	741
EIXOS COM + 10	242
EIXOS COM + 50	54
EIXOS COM + 100	27
DENSIDADE MÍN	1
DENSIDADE MÁX	1 284
PERC 25	2
PERC 50	5
PERC 75	16



1:80 000

Pessoal ao Serviço
 1 - 50
 - - - - 50 - 100
 _____ 100 - 1.000
 _____ 1.000
 Eixos Principais

Ranking	SECÇÃO	GRUPO	DESIGNAÇÃO	Total	% do Total
1	J	651	Intermediação Monetária	23 880	7.26%
2	G	524	Comércio a Retalho de Outros Produtos Novos em Estabelecimentos Especializados.	20 545	6.24%
3	H	553	Restaurantes.	14 612	4.44%
4	F	452	Construção de edifícios (no todo ou em parte); Engenharia Civil.	12 185	3.70%
5	K	745	Seleção e Colocação de Pessoal.	11 998	3.65%
6	I	602	Outros Transportes Terrestres.	10 218	3.11%
7	G	514	Comércio por Grosso de Bens de Consumo, excepto Alimentares, Bebidas e Tabaco.	9 804	2.98%
8	K	741	Actividades Jurídicas, de Contabilidade e de Auditoria; Consultoria Fiscal; Estudos de Mercado e Sondagens de Opinião; Consultoria Empresarial e de Gestão; Gestão de Sociedades de Participações Sociais (Holdings).	9 746	2.96%
9	I	642	Telecomunicações.	8 849	2.69%
10	K	747	Actividades de Limpeza Industrial.	8 818	2.68%
11	I	621	Transportes Aéreos Regulares.	7 783	2.37%
12	K	748	Outras Actividades de Serviços Prestadas Principalmente às Empresas.	7 483	2.27%
13	J	660	Seguros, Fundos de Pensões e de Outras Actividades Complementares de Segurança Social.	7 483	2.27%
14	N	851	Actividades de Saúde Humana.	6 794	2.06%
15	K	746	Actividades de Investigação e Segurança.	6 737	2.05%
16	G	521	Comércio a Retalho em Estabelecimentos não Especializados.	6 518	1.98%
17	H	551	Estabelecimentos Hoteleiros.	6 469	1.97%
18	H	554	Estabelecimentos de Bebidas.	6 338	1.93%
19	G	516	Comércio por Grosso de Máquinas e de Equipamentos.	6 080	1.85%
20	N	853	Actividades de Acção Social.	5 708	1.73%
21	F	453	Instalações Especiais.	5 646	1.72%
22	I	641	Actividades dos Correios	5 244	1.59%
23	K	744	Publicidade.	4 832	1.47%
24	K	742	Actividades de Arquitectura, de Engenharia e Técnicas Afins.	4 469	1.36%
25	D	221	Edição	4 154	1.26%
26	D	222	Impressão e Actividades de Serviços Relacionados com a Impressão.	3 951	1.20%
27	O	930	Outras Actividades de Serviços.	3 740	1.14%
28	G	515	Comércio por Grosso de Bens Intermédios (não Agrícolas), de Desperdícios e de Sucata.	3 460	1.05%
29	G	502	Manutenção e reparação de Veículos Automóveis.	3 354	1.02%
30	G	513	Comércio por Grosso de Produtos Alimentares, Bebidas e Tabaco.	3 331	1.01%



ANEXO 3

A3.1: Análise de dados segundo Ganho Mensal Médio Efectivo

A análise de dados segundo o Ganho Mensal Médio Efectivo, tomou como base o valor registado para esta variável por estabelecimento, efectuando-se a média ponderada pelo pessoal ao serviço por estabelecimento para encontrar o valor da variável para cada via.

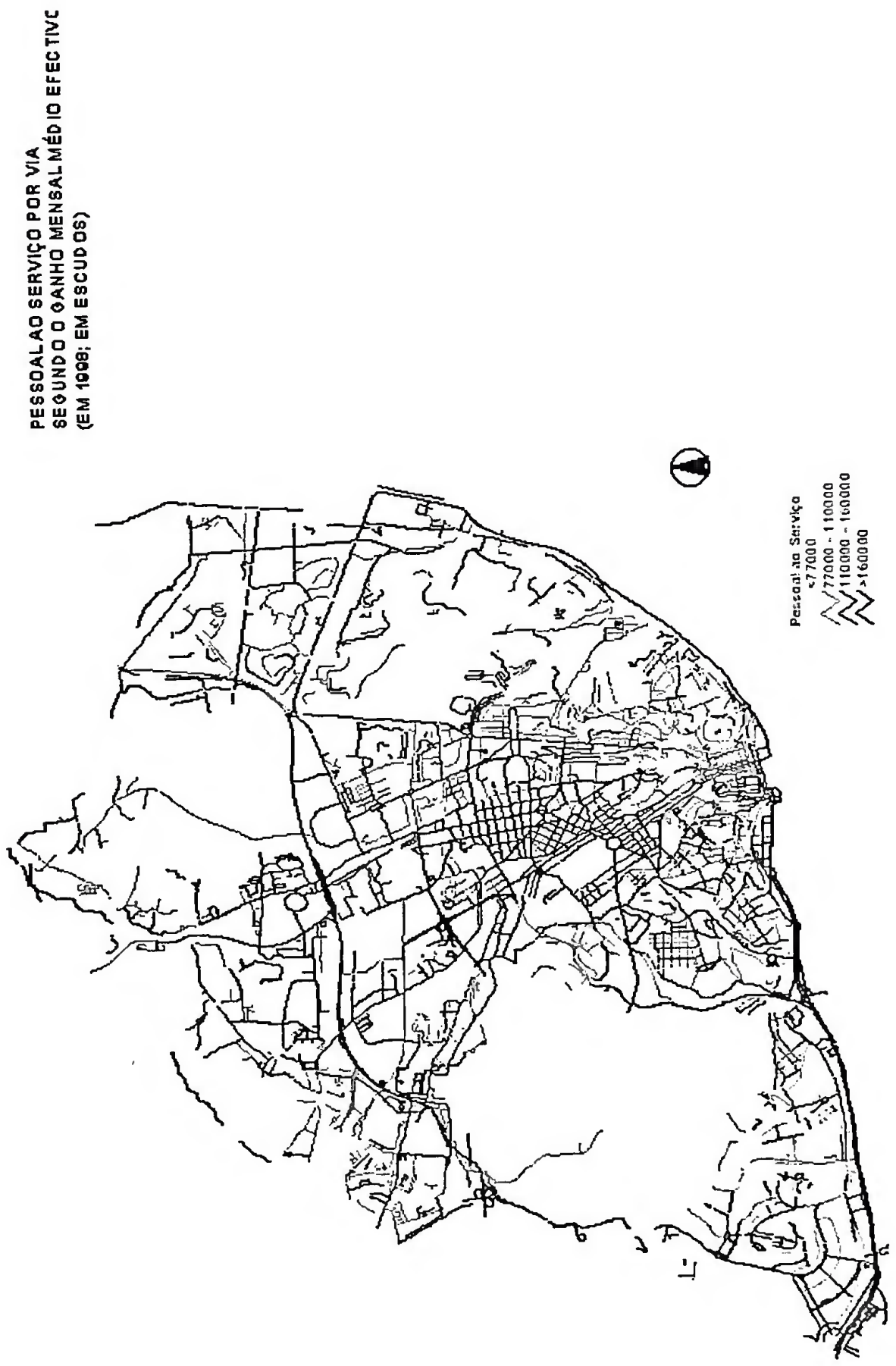
Foram registados valores para 1720 das 2080 vias com emprego registado na cidade (não respostas: 17%).

Para os dados analisados foi registada a seguinte distribuição das vias de acordo com o Ganho Mensal Efectivo Médio

ESCALÕES (MIL ESCUDOS/MÊS)	CIDADE	EIXOS ESTRUTURANTES	PRAÇAS PERTENCENTES AOS EIXOS ESTRUTURANTES
<77	31%	6%	5%
77-110	27%	23%	14%
110-160	22%	33%	26%
>160	20%	38%	56%

Com a seguinte distribuição geográfica:

A Actividade Económica em Lisboa.
Eixos e Praças Estruturantes.



A3.2: Teste econométrico ao potencial explicativo da variável 'dummy' (Eixo Estruturante ou Praça Estruturante) sobre o Ganho Mensal Médio Efectivo

Para proceder ao teste de hipótese à capacidade explicativa do facto de um estabelecimento se encontrar dentro ou fora de um eixo estruturante face ao Ganho Mensal Médio Efectivo, procedeu-se à regressão linear, pelo método dos mínimos quadrados (utilizando para o efeito o SPSS como software) de acordo com o seguinte modelo:

Seja:

Ear_i : O Ganho Mensal Médio Efectivo registado numa via i ;

$D1_i$: Uma variável Dummy que assume valor 1 caso a via seja Eixo Estruturante e 0 se o não for.

Pretende-se saber se:

$$E[Ear_i | D1_i = 1] > E[Ear_i | D1_i = 0]$$

Efectuou-se a seguinte regressão: $Ear_i = \alpha + \beta D1_i + u_i$

Sendo o modelo estimado:

$$Ear_i = 92310 + 66067D1_i$$
$$t : (59.939) (21.318)$$

Dada a significância estatística do coeficiente da variável explicativa, não se rejeita a hipótese do facto de um eixo ser estruturante condicionar o rendimento aí auferido.

$$EAR=CONST+B(VIAH)$$

Variables Entered/Removed(b)

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	VIAH(a)		Enter
a All requested variables entered.			
b Dependent Variable: EAR			

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.423(a)	.179	.179	61681.098
a Predictors: (Constant), VIAH				

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	92310.231	1566.196		58.939	.000
	VIAH	66067.545	3099.096	.423	21.318	.000
a Dependent Variable: EAR						

Efectuou-se análise semelhante para testar a hipótese de o facto de uma via ser praça estruturante condicionar o Ganho Mensal Médio Efectivo que aí é auferido em comparação com o total das vias estruturantes.

Pelo que, utilizando o mesmo processo que no teste anterior e fazendo

$D2_i$: Uma variável Dummy que assume valor 1 caso a via seja Praça Estruturante e 0 for outro Eixo Estruturante.

Pretende-se saber se:

$$E[Ear_i | D2_i = 1] > E[Ear_i | D2_i = 0]$$

Efectuou-se a seguinte regressão: $Ear_i = \alpha + \beta D2_i + u_i$

Sendo o modelo estimado:

$$Ear_i = 156227 + 26601D2_i$$
$$t : (45.610) (2.208)$$

Dada a significância estatística do coeficiente da variável explicativa (a 0.95), não se rejeita a hipótese do facto de uma praça estruturante condicionar o rendimento aí auferido.

EAR=CONST+B(PCD) para o subconjunto dos eixos estruturantes

Variables Entered/Removed(b)

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	PCD(a)		Enter
a All requested variables entered.			
b Dependent Variable: EAR			

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.095(a)	.009	.007	75745.466
a Predictors: (Constant), PCD				

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	156227.679	3425.328		45.610	.000
	PCD	26601.205	12048.245	.095	2.208	.028
a Dependent Variable: EAR						

A3.3: Análise de dados segundo Habilitações Académicas

Distribuição do emprego de acordo com as habilitações académicas

% linha	Sem educação formal	EB1	EB2	EB3	Técnico	Secundário	Superior	SOMA
cidade	2%	26%	12%	16%	8%	22%	16%	100%
eixos estruturantes	1%	24%	12%	16%	8%	23%	17%	100%
praças pertencentes aos eixos estruturantes	2%	25%	11%	14%	9%	22%	18%	100%

% coluna	Sem educação formal	EB1	EB2	EB3	Técnico	Secundário	Superior	SOMA
cidade	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
eixos estruturantes	85%	84%	87%	90%	90%	92%	94%	89%
praças pertencentes aos eixos estruturantes	7%	6%	5%	6%	8%	6%	7%	6%

Distribuição dos eixos de via de acordo com as habilitações académicas dominantes

% linha	Sem educação formal	EB1	EB2	EB3	Técnico	Secundário	Superior	SOMA
cidade	1%	60%	6%	8%	2%	15%	8%	100%
eixos estruturantes	0%	55%	2%	6%	1%	20%	16%	100%
praças pertencentes aos eixos estruturantes	0%	49%	0%	5%	2%	21%	23%	100%

% coluna	Sem educação formal	EB1	EB2	EB3	Técnico	Secundário	Superior	SOMA
cidade	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
eixos estruturantes	0%	28%	9%	24%	18%	42%	57%	31%
praças pertencentes aos eixos estruturantes	0%	2%	0%	2%	3%	4%	7%	3%

**PESSOAL AO SERVIÇO POR VIA
SEGUNDO HABILITAÇÕES ACADÉMICAS DOMINANTES**



HABILITAÇÃO BAIXA inclui:

- sem educação formal;
- 1º ciclo do ensino básico;
- 2º ciclo do ensino básico;
- 3º ciclo do ensino básico.

HABILITAÇÃO MÉDIA inclui:

- curso técnico;
- ensino secundário.

HABILITAÇÃO SUPERIOR inclui:

- curso superior

1:60000

LEGENDA:
HABILITAÇÃO BAIXA
HABILITAÇÃO MÉDIA
HABILITAÇÃO SUPERIOR

A Actividade Económica em Lisboa.
Eixos e Praças Estruturantes.

SEDUF

PCICL

P6Y

PESSOAL AO SERVIÇO POR EIXO DE VIA
SEGUNDO QUALIFICAÇÃO ACADÉMICA
DOMINANTE

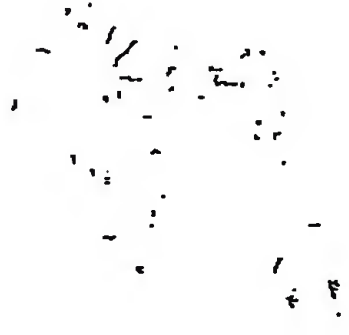
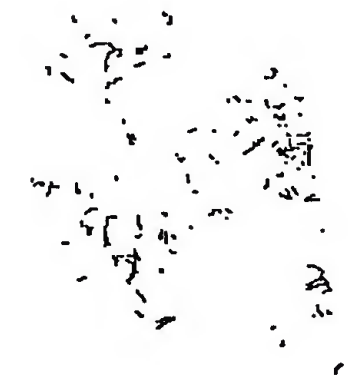


LSECON

TECHN

USECON

TERT



A3.4: Análise de dados segundo função desempenhada

Na página seguinte é apresentada a espacialização do emprego por função desempenhada na empresa dominante em cada via da cidade. Esta variável não foi alvo de tratamento mais elaborado, dada a baixa diferenciação que proporciona.

**PESSOAL AO SERVIÇO POR VIA
SEGUNDO FUNÇÕES DOMINANTES**



1:100 000

PROJ. AO SERV. DO
EST. REG. E PRAT.
M. POL. A.
M. QU. D. E. S. P.

