

Mobilidade acelerada: o *hinterland* entre Sines e Madrid

João Teixeira, Paulo Tormenta Pinto

Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL), DINAMIA-CET-IUL, Lisboa, Portugal
Avenida das Forças Armadas Edifício ISCTE 1649-026 Lisboa, Portugal, Telefone/fax: 00 351 210 464 031

jfta@iscte-iul.pt

Resumo

No início do séc. XX, na revista *Ilustração*, o jornalista Reinaldo Ferreira publica num dos seus artigos o sonho «juliovernesco» de um engenheiro alemão, em que todos os continentes estariam ligados através de uma grande infraestrutura: a ponte. O Velho Continente ligar-se-ia ao Novo e em Lisboa erguer-se-ia a Gare Europa-América, uma infraestrutura de múltiplos usos e comodidades que alteraria completamente a dinâmica urbana desta cidade da periferia europeia. Em 1980, com o projeto Euralille, Rem Koolhaas acabaria por confirmar a capacidade dinamizadora de uma infraestrutura igualmente múltipla na cidade francesa de Lille, aparentemente confinada à sua condição industrial e fronteiriça.

Em Portugal, a cidade de Sines - única cidade portuária do litoral alentejano – aparenta padecer, desde 1970, de uma condição industrial inerte. O grande embate infraestrutural que sofreu, com a criação de um grande porto de águas profundas, não foi suficiente para despontar o crescimento industrial e urbano ambicionado. As infraestruturas sempre foram elementos decisivos na conexão e desenvolvimento das cidades com o território, permitindo o controlo securitário e a exploração do mesmo. No entanto, a atuação num sistema infraestrutural global é uma oportunidade de transformação que atingirá e alterará os sistemas micro, e essa atuação pode e deve ser questionada. O país contemporâneo apresenta uma organização territorial diferente daquela que tinha no início do século XX. Sobretudo nos últimos vinte anos, Portugal infraestruturou-se reforçando a sua integração na Europa. O último grande plano de conexão é o Comboio de Alta Velocidade (CAV). O principal troço deste projeto é a ligação Lisboa-Madrid que, ao ser estabelecida, conectará a Europa Ocidental à Europa Central. No entanto, entre Sines e a Estremadura espanhola existe um território quase esquecido. Quais as vantagens que o Alentejo poderá ter com a passagem do CAV? Conseguirá a alta velocidade potenciar a competitividade do porto de Sines?

As novas realidades infraestruturais foram (serão) um impulso para desencadear as relações de enlace e sobreposição gramatical entre o urbano e o rural. O discurso contemporâneo vira-se para estes territórios em ebulição, sôfregos de entendimento, e nos quais as infraestruturas têm um papel fulcral no seu desenvolvimento. Mas, por ventura, não estaremos a caminhar em direção a uma morfologia territorial e urbana totalmente equilibradas?

Palavras-chave

Infraestrutura, Mobilidade, Mutação territorial

1. Infraestrutura e globalização

Na Lisboa dos anos de 1920, no rescaldo do Futurismo Português e da 1ª República, a sociedade portuguesa delira com as reportagens do mais famoso jornalista do início do século XX, o Repórter X. Nos seus trabalhos, Reinaldo Ferreira (1897-1935) descreve da forma mais fantasiosa os sonhos, as conspirações e os enredos da sua contemporaneidade.

Num dos seus textos, publicado a 16 de Novembro de 1926 na revista *Ilustração*, o jornalista preconiza um quadro de globalização eminente. Partindo dos primeiros planos para a abertura do Túnel da Mancha em 1805, descreve em “O Sonho das Pontes Transoceânicas” a visão de um engenheiro alemão, na qual todos os continentes estariam ligados através de uma grande infraestrutura: a ponte. Apesar de cessados os planos para o grande túnel submarino, o Repórter X acredita que “(...) não faltam nas almas as vibrações de solidariedade humana que levam, arrastam os homens para um mais íntimo convívio, reduzindo as distâncias e facilitando os meios práticos de comunicação”.¹ Neste grande sonho “juliovernesco” alemão, a grande ponte teria duas conexões de realização urgente: a ponte do Estreito de Gibraltar, para ligar a Europa a África, e a ponte transatlântica para ligar o Velho ao Novo Continente, que partiria de Lisboa em direcção a Boston. Ao afirmar que “(...) o embarque lógico seria em Lisboa [,] Em Monsanto se ergueria a gare Europa-América”², o relato do jornalista português ganha uma entoação arquitectónica:

(...) seria um gigantesco edifício de oito andares, levantado sobre a cova onde se encontra actualmente o presídio. Dentro da gare de Monsanto o viajante encontraria as comodidades civilizadas para se demorar o tempo que lhe apetecesse. Hóteis, restaurantes, music halls, cinemas, grillrooms, dancings...³

Permanentemente, a estação teria cinco mil pessoas e “no último andar ficava a plataforma da ponte que atravessaria o Atlântico”, onde grandes máquinas “(...) de quarenta e tantos vagões” partiriam.⁴

Tal como Reinaldo Ferreira, também Rem Koolhaas recorre ao seu discurso para expressar a “(...) sua ideia sobre o que ‘a cidade poderia ser’”.⁵ No fim da década de 1980, em consequência da abertura do já mencionado Túnel da Mancha, o visionário arquiteto holandês é a grande aposta para “(...) um novo

¹ Ferreira R (2002) O Sonho das Pontes Transoceânicas, *Jornal Arquitectos*, 206, 97 -101.

² *Idem*.

³ *idem*.

⁴ *idem*.

⁵ Loures M F (2006) Fronteiras do projecto: previsibilidade e imprevisibilidade, IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, São Paulo.

paradigma de urbanismo (...)” pensado para a cidade francesa de Lille, “(...) lugar estratégico da Europa das regiões e de cruzamento dos grandes eixos de comunicação”⁶ – a Euralille. Através da capacidade dinamizadora de uma infraestrutura múltipla, o novo centro da capital da Flandres francesa iria ganhar uma “(...) estação de TGV, um pavilhão de congressos e sala de concertos, centros comerciais, casino, hotéis, edifícios de escritórios e de habitação (...)”.⁷

No entanto, nos cerca de sessenta anos que separam o Repórter X de Koolhaas, é interessante descortinar nos dois discursos a noção de imprevisibilidade associada a tais projectos. “Pode-se lá descrever o que seria então a vida de Lisboa?!” - pergunta Reinaldo Ferreira, rematando o seu texto;⁸ “(...) *it is the arduous task of the final part of this century (...) to deal with the extravagant and megalomaniac claims, ambitions and possibilities of the Metropolis openly.*” – afirma Koolhaas.⁹

Ao longo da História, as infraestruturas foram o elemento que permitiu a exploração e a apropriação do território, possibilitando a formação de aglomerados urbanos e rurais. É na própria condição geográfica do território, na qual assentaram as primeiras vilas e cidades, que se reconhece o primitivo sistema infraestrutural: linhas de fecho, linhas de cumeeira, promontórios, meia encosta, vales, rios, baías, etc. Será este sistema infraestrutural natural que, funcionando “(...) como estrutura esquelética de suporte inicial (...)”, permitirá assimilar física e geograficamente os aglomerados, verificando-se a coexistência e sobreposição de elementos-chave territoriais e urbanos¹⁰. É possível afirmar que, até um certo período, a persistência de um traçado, em detrimento dessa mesma condição geográfica, impôs ao território e à paisagem a sua incorporação, fazendo com que este ganhasse importância identitária e desencadeasse novas transformações adjacentes a si¹¹. As persistências infraestruturais, que o geógrafo Milton Santos identifica como “rugosidades”, denunciam a “(...) passagem do tempo sobre um lugar”¹² e são fatores importantes para a compreensão da cidade enquanto organismo vivo e mutável, “(...) que se organiza no tempo e não simplesmente se substitui.”¹³

Contrariamente, a ação infraestrutural atual parece descurar qualquer suporte geográfico-tipo para se instalar, “(...) condicionando a ocupação do território” por um lado, ao mesmo tempo que promove o seu consumo¹⁴. Tal facto deve-se, sobretudo, à mudança desta realidade infraestrutural que, outrora apenas física, passou também a ser virtual, potenciando o “efeito de relação distância-tempo” ao invés do “efeito

⁶ Andrade S (2011) Lille, a cidade-máquina da arquitectura, Público online.

⁷ *Idem.*

⁸ Ferreira, R (2002) O Sonho das Pontes Transoceânicas, *Jornal Arquitectos*, 206, 97 -101.

⁹ Loures M F (2006) Fronteiras do projecto: previsibilidade e imprevisibilidade, IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, São Paulo.

¹⁰ Graça J L C (2002) Metamorfose, *Jornal Arquitectos*, 206, 8-1.

¹¹ Bogéa M; Franco F M (2006) Desvios, *Jornal Arquitectos*, 225, 105-120.

¹² *Idem.*

¹³ *Idem.*

¹⁴ Lourenço N (2006) A arquitectura dos suportes, *Jornal Arquitectos*, 225, 38-41.

de proximidade”. A conectividade, a fluidez e a velocidade de ligação, passaram a ser fatores preponderantes nas “(...) lógicas do habitar, da escolha dos trajectos, dos meios de locomoção, [e] dos factores de actividades (...)”¹⁵, atuando como agentes que viabilizam e equilibram as cidades.

Na segunda metade do séc. XX, a construção de um porto de águas profundas, na cidade de Sines, marca o início do processo de globalização contemporâneo português. No entanto, o grande embate infraestrutural que a cidade e a região sofreram não foi suficiente para despontar o crescimento industrial e urbano ambicionado.

O sistema infraestrutural global, ainda que numa outra escala, é fundamental como suporte de um sistema económico e social estável. Visto que “(...) as actividades e pessoas localizam-se de forma a adquirir vantagens, (...) possibilidades de escolha (...)”, fazendo muito em pouco tempo, os elementos infraestruturais são um forte contributo para a competição geográfica, económica e social entre as grandes cidades mundiais¹⁶. No entanto, o confronto entre a escala global e local de uma cidade pode, por vezes, criar ruturas difíceis de restabelecer. O gesto infraestrutural aparenta reger-se, principalmente, segundo uma necessidade de modernização do sistema (além da facilidade de financiamento), deixando para segundo plano fatores de viabilização e competência do serviço, e para terceiro o seu desenho. É importante entender que intervir nesse sistema é uma oportunidade de transformação que atinge e altera os sistemas micro.¹⁷ ¹⁸ Deste modo, os aeroportos, as autoestradas, as barragens, as grandes linhas ferroviárias e os portos, são elementos transitórios fundamentais entre as escalas que a cidade e o território apresentam.

2. (Infra)Estrutura urbana e rural

O país de hoje é muito diferente daquele que o Repórter X descrevia nos anos de 1920. “Não há paisagens para sempre”¹⁹, e aos olhos de Vidal de la Blanche, fundador da moderna geografia humana e regional, as paisagens devem ser tidas em conta como vestígios de constantes modificações, da “(...) forma como a sociedade se situa, apropria e transforma um território e tira partido do que lá possa existir.”²⁰ Deste modo, observando o território português é possível entender o quão notórias são as grandes forças de mudança que sobre ele atuaram: o país infraestruturou-se; as vias de comunicação passaram a ter um enorme papel na transformação de todo o território, quer seja urbano quer seja rural. A facilidade de circulação de bens, serviços, pessoas e informação tornou possível alcançar lugares “(...)

¹⁵ Domingues Á (2006) Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, Lisboa.

¹⁶ Lourenço N(2006) A arquitectura dos suportes, *Jornal Arquitectos*, 225, 38-41.

¹⁷ *idem*.

¹⁸ Babo A P (2006) Dos serviços à infraestrutura que os possibilita, *Jornal Arquitectos*, 225, 42-45.

¹⁹ Domingues Á (2011) Vida no Campo, Porto, 15-68.

²⁰ *Idem*.

que antes se explicavam com o isolamento, pelo encravamento geográfico, ou pela falta ou má qualidade das comunicações (...).²¹ Estas transformações territoriais sucessivas permitem-nos entender que o discurso urbanístico e arquitetónico sobre o território é confuso e incapaz de descrever todos os fenómenos e transformações que nele acontecem. Atualmente, encontramos-nos “(...) na presença de uma nova realidade urbana (...) resultado da conformação de uma ‘geografia global’”²².

De facto, quando observamos a Península Ibérica, numa imagem de satélite tirada à noite, é notória essa similitude urbano-geográfica global patente num território com algumas diferenças. Tanto em Portugal como em Espanha, existe um limite fronteiro habitado entre o continente e o oceano. Um grande perímetro urbano que, à medida que cresce, se vai expandindo lentamente em direção ao vasto interior, por sua vez um território inóspito. Em Portugal, o geógrafo Álvaro Domingues identifica esse perímetro como sendo a “cidade linear”, uma mancha urbana litoral que se estende de Valença do Minho até Faro e onde vive atualmente a maioria da população portuguesa.²³ No entanto, esta mancha urbana linear, resultante da conurbação²⁴, acaba por se caracterizar por “um manto indistinto de matrizes diversas, construído sobre o somatório de gestos aparentemente decisivos, resultante da diversidade de políticas (...)”²⁵, tornando “(...) conceitos hierarquizados de centro/periferia, urbano/rural ou cidade/campo (...) insuficientes para, sozinhos, permitirem a compreensão do funcionamento urbano”.²⁶ Comumente, e segundo Álvaro Domingues, entendemos estes conceitos consoante uma sequência de factos: “a cidade cresce sobre o território ex-agrícola, absorvendo a população do êxodo rural. Esta população, por sua vez, alimenta o subúrbio e as periferias urbanas.”

Por outro lado, o geógrafo também chama a atenção para outro fenómeno de transformação, a “mutação *in situ* da ruralidade (...)”²⁷

Ao longo do séc. XX, à medida que as grandes cidades foram crescendo por via do desenvolvimento industrial e de serviços, também o campo sucumbiu às transformações da vida moderna com a industrialização da agricultura e sectores ligados à produção artesanal. De norte a sul do país, “(...) a metamorfose do urbano acompanha a metamorfose do rural, (...) acumulam traços de variegada origem e os remisturam em combinações inusitadas.”²⁸ Esta transformação, sobretudo por via da industrialização e não por via da urbanização, é um dos principais fatores que explica “ (...) a metamorfose dos campos *in*

²¹ *Idem.*

²² Furtado G; Macedo R (2012) Rural e Urbano: Da Urbanização do Rural à Ruralização do Urbano, Arqa, 101, 106-109.

²³ Pinto P T (2013) Pela CRIL de Algés à Expo com Pedro Botelho, PASSAGENS, 1, 242-248.

²⁴ Conurbação – unificação da malha urbana de várias cidades em consequência do seu crescimento

²⁵ Pinto P T (2011) Suburbia: Metropolitanismo no Portugal Contemporâneo, Pós – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitectura e Urbanismo da FAUUSP, 30, 44-55.

²⁶ Martins, I P (2012) A cidade é continua, o campo continua!, Arqa, 101, 102-105.

²⁷ Domingues Á(2011) Vida no Campo, Porto, 15-68.

²⁸ *Idem.*

*situ (...)*²⁹: a implementação e desenvolvimento de uma indústria local especializada, em conformidade com o legado do campo, saberes e produção artesanal tradicionais. O processo de modernização acabou por baralhar a designação de rural, considerado como tudo aquilo que subsiste económica, social e tradicionalmente pela atividade agrícola (agroflorestal e pecuária), e tornar-se-ia “(...) uma tendência de mecanização, especialização e industrialização que acabaria com o campesinato e com as especificidades das sociedades e culturas camponesas, os seus territórios e paisagens tradicionais.”³⁰ Em boa verdade, mesmo com a modernização dos meios, o grande pico de atividade agrícola em Portugal deu-se a meio do século:

Em meados do século a agricultura e a sociedade rural alcançaram a sua maior expressão demográfica. A população activa atingiu, em 1950, mais de 1,5 milhões de pessoas, o que correspondia a um acréscimo de 300.000 nos últimos vinte anos e de cerca de 100.000 na década de 40. O declínio foi mais rápido: 1970 a quebra era já de um terço em relação ao número de 1950 e, onze anos depois, de mais de metade (...). Desde 1960 para 1970 a população activa agrícola diminuiu 30%. Em 1970 a parte da agricultura na população activa baixara para 30% e a sua contribuição para o Produto Interno Bruto caíra para 17% (...). No continente, em 1970-1974, a área semeada anualmente já caíra 23 % em relação a 1960-1964.³¹

Deste modo, começaram a ser sentidos os efeitos da desruralização: a dissipação da atividade económica agrícola, que se tornara improdutivo, e a alteração dos modos de vida e cultura rurais. Visto que “a evolução histórica do mundo mostra-nos uma tendência constante para a urbanização do modo de vida”³², a condição urbana acabaria por se sobrevalorizar em detrimento da condição rural. Contudo, essa sobrevalorização através da “(...) invasão de gramáticas operativas urbanas (...)”³³ acabaria por proporcionar, não a extinção, mas a aproximação de dois mundos, até então distintos. Assim, surgem conceitos como o de “rurbanização” e “contra urbanização”, ambos fundamentados nos anos de 1970, que acabam por suportar um terceiro conceito: a “idealização do rural” ou “mundo rural não agrícola”.

²⁹ *Idem.*

³⁰ Domingues Á (2011) *Vida no Campo*, Porto, 69-76.

³¹ Cordovil F, *A política Agrícola e Rural Comum e a União Europeia*, in DOMINGUES, Álvaro – *Vida no Campo*, Porto, 83.

³² Lourenço N (2006) *A arquitectura dos suportes*, *Jornal Arquitectos*, 225, 38-41.

³³ Furtado G; Macedo R (2012) *Rural e Urbano: Da Urbanização do Rural à Ruralização do Urbano*, *Arqa*, 101, 106-109.

A “contra urbanização”, conceito apresentado pelo geógrafo Brian Berry, assenta essencialmente na condição espaço-temporal da cidade no séc. XXI. Com o avanço da tecnologia e dos meios de comunicação, as relações económicas estabelecidas ganharam um novo dinamismo ao desprenderem-se de um lugar próprio para subsistir. Como o próprio nome indica, a “contra urbanização” prevê um distanciamento ou rutura (se formos mais radicais) face à grande cidade, pois a importância económica, laboral e capitalista que esta representava deixou de ser física para passar a ser virtual.³⁴ Com esta alteração, os sistemas urbano e social acabam por se ajustar estabelecendo e dando importância a outro tipo de relações e fatores, nomeadamente aos naturais e humanos. No entanto, não devemos encarar a “contra urbanização” como uma procura da génese rural mas uma “ (...) procura [de] melhores condições de vida em ambiente rural.”³⁵ Esta, também se irá dever graças à transformação que tal ambiente acabará por sofrer em consequência da “contra urbanização”, denominado “rurbanização”. Este conceito acaba por denominar um novo estágio, ou mesmo um novo fluxo, da condição rural, no qual o campo recebe a população urbana e esta, sucumbindo aos hábitos e rotinas da cidade, acaba por implementar no novo ambiente o “(...) estilo de vida da cidade.”³⁶

Suportado por estes dois fenómenos, a “idealização do rural” contempla toda e qualquer referência que o ser urbano tem em relação ao campo. Poder-se-ia dizer que tenta atuar como uma máquina do tempo, conservando e protegendo os resquícios rurais da globalização. Na década de 1950, o filósofo alemão Martin Heidegger já previa esta ameaça. Os primeiros debates sobre a condição das cidades modernas sempre interpretou o mundo rural como sendo “ (...) o lugar de partida (...)”³⁷, e no seu texto “Construir, Habitar, Pensar”, Heidegger explora a condição humana e os laços mantidos com o “ambiente existencial”, ao classificar a génese do habitar como uma crise não entendida como tal. Num cenário pós-segunda Grande Guerra, em que grande parte da Europa se encontrava completamente destruída, Heidegger defendia que “(...) o ‘esquecimento do ser’ afastara o homem moderno do verdadeiro habitar (...) que o problema residia no ‘desenraizamento’ do habitante”.³⁸ Com um discurso claramente anti-urbano, a procura de Heidegger por uma autenticidade e poética rurais, acabaria por marcar e impor “(...) uma lógica conceptual dualista que tem persistido na teoria e na prática arquitectónicas”.³⁹ A partir destas premissas, foram vários os teóricos que abordaram a necessidade de valorizar e preservar, quase de forma imaculada, as “(...) práticas do território rural ameaçado”.⁴⁰ Segundo o geógrafo João Ferrão, o fenómeno da “idealização do rural” contempla três aspetos: “a conservação dos valores naturais, a

³⁴ Calheiros A; Duque E J (2012) A Contraurbanização: paisagem e humanidade, VII Congresso Português de Sociologia, Porto

³⁵ Furtado G; Macedo R (2012) Rural e Urbano: Da Urbanização do Rural à Ruralização do Urbano, Arqa, 101, 106-109.

³⁶ *Idem.*

³⁷ Domingues Á (2011) Vida no Campo, Porto, 69-76

³⁸ Baptista L S (2012) Persistências rurais: entre a revelação crítica da realidade e a proposta ingénua da sua transformação, Arqa, 101, 20-21.

³⁹ *Idem.*

⁴⁰ *Idem.*

procura de autenticidade face a um mundo cada vez mais globalizado e alienado, e a exploração turística dos espaços”.⁴¹ No entanto, a globalização é galopante e as ações de estratégia para a preservação desses elementos resumem-se sobretudo à sua teatralização, musealização e sacralização:

Junto com o arado e a roda, marcas do próprio processo civilizacional, tudo o que vem das artes e dos ofícios da agricultura – carros, mós, noras, pipos, espigueiros, etc. – se converte em objecto cujo registo simbólico se desdobra ao mesmo tempo em relíquia, exorcismo, identidade, recordação (...). O rural contemporâneo vive do branding – as Aldeias de...qualquer coisa (...)⁴²

3. Novos território: novas mobilidades, novas oportunidades?

“As marcas e as memórias do Portugal profundo vão-se decompondo (...)”⁴³ à medida que o campo se reorganiza e reconfigura por via da globalização. Pensemos no metropolitano de superfície do Mondego, planeado para romper o grande Pinhal Interior Norte e ligar os “subúrbios” à grande cidade. Que promessa de progresso poderá trazer ao interior português quase deserto?

Para Rem Koolhaas, estes “territórios deixados para trás”, cuja referência identitária se perdeu para dar lugar a fenómenos de globalização, são um território “(...) estranho para experimentação genética (...)” e razão suficiente para o arquiteto afirmar que irá “voltar costas à cidade”.⁴⁴

De facto, a ação infraestrutural em Portugal tem “(...) funcionado como modo de integração (...)”⁴⁵ na Europa, e o último grande plano de conexão é o Comboio de Alta Velocidade (CAV). O principal troço deste projeto é a ligação Lisboa-Madrid que, ao ser estabelecida, conectará a Europa Ocidental à Europa Central. No entanto, entre a cidade linear portuguesa e a estremadura espanhola existe um território quase esquecido, abandonado. Quais as vantagens que o Alentejo poderá ter com a passagem do CAV? Conseguirá a alta velocidade potenciar a competitividade do Porto de Sines?

Ao sucumbir a todas estas transformações, o discurso sobre o território português contemporâneo vira-se para estes territórios novos, cujas micro-estruturas, com funcionamento, regras e capacidade resiliente próprias, ajudam à sua coordenação. Porém, não estaremos a assistir ao início de um equilíbrio territorial? Com o fim de certezas e separações entre meios distintos (rural e urbano) e o início da sua

⁴¹ Ferrão J (2000) Relações entre o mundo rural e o mundo urbano: evolução histórica, situação atual e pistas para o futuro, EURE, 16 (78).

⁴² Domingues Á (2011) Vida no Campo, Porto, 15-68.

⁴³ Domingues Á (2011) Vida no Campo, Porto.

⁴⁴ In <http://www.architectsjournal.co.uk/news/daily-news/rem-koolhaas-turns-back-on-cities/8221130> article

⁴⁵ Lourenço N (2006) A arquitectura dos suportes, Jornal Arquitectos, 225, 38-41.

sobreposição e enlace, não caminharemos em direcção a uma morfologia territorial urbana totalmente equilibradas?

Este é o território do caos, de incertezas, e ao mesmo tempo de “(...) persistência e mudança [e] sem identidade aparente (...)”⁴⁶ de onde, acredita o arquitecto Eduardo Souto de Moura, sairá o homem novo.⁴⁷

Referências bibliográficas

- Ferreira R (2002) O Sonho das Pontes Transoceânicas, *Jornal Arquitectos*, 206.
- Loures M F (2006) Fronteiras do projecto: previsibilidade e imprevisibilidade, IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, São Paulo.
- Andrade S (2011) Lille, a cidade-máquina da arquitectura, Público online.
- Loures M F (2006) Fronteiras do projecto: previsibilidade e imprevisibilidade, IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, São Paulo.
- Graça J L C (2002) Metamorfose, *Jornal Arquitectos*, 206.
- Bogéa M; Franco F M (2006) Desvios, *Jornal Arquitectos*, 225.
- Lourenço N (2006) A arquitectura dos suportes, *Jornal Arquitectos*, 225.
- Domingues Á (2006) Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, Lisboa.
- Babo A P (2006) Dos serviços à infraestrutura que os possibilita, *Jornal Arquitectos*, 225.
- Domingues Á (2011) Vida no Campo, Porto.
- Furtado G; Macedo R (2012) Rural e Urbano: Da Urbanização do Rural à Ruralização do Urbano, *Arqa*, 101.
- Pinto P T (2013) Pela CRIL de Algés à Expo com Pedro Botelho, *PASSAGENS*, 1.
- Pinto P T (2011) Suburbia: Metropolitano no Portugal Contemporâneo, Pós – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitectura e Urbanismo da FAUUSP, 30.
- Martins I P (2012) A cidade é continua, o campo continua!, *Arqa*, 101.
- Calheiros A; Duque E J (2012) A Contraurbanização: paisagem e humanidade, VII Congresso Português de Sociologia, Porto
- Baptista L S (2012) Persistências rurais: entre a revelação crítica da realidade e a proposta ingénua da sua transformação, *Arqa*, 101.

⁴⁶ Baptista L S (2012) Persistências rurais: entre a revelação crítica da realidade e a proposta ingénua da sua transformação, *Arqa*, 101, 20-21.

⁴⁷ Eduardo Souto de Moura conversa com José Adrião e Ricardo Carvalho (2006) *Jornal Arquitectos*, 225, 54-65.