

Impactes Sociais e Urbanos da Ponte Vasco da Gama *Economia Local, Habitação e Condições de Vida em Avaliação*

Ana Cotrim *
Ana Runa **
Lisete Almeida ***
Luís Wemans ****
Teresa Amor *****

Resumo: Este artigo resulta de um projecto desenvolvido para a Lusoponte e que teve por objectivo central “avaliar os impactes sociais provocados pela construção da Ponte Vasco da Gama ao nível de economia local, habitação e condições de vida”. Concretamente, este projecto foi estruturado em quatro estudos, cada um deles com objectivos específicos e estratégias metodológicas próprias: Avaliação de impactes ao nível da economia local – estrutura funcional e economias locais; Avaliação dos impactes provocados pelos processos de realojamento; Avaliação dos impactes ao nível do sector imobiliário habitacional e renda fundiária; Avaliação de impactes ao nível das condições de vida das populações locais. O presente artigo segue de perto a lógica do próprio projecto, neste sentido, apresenta-se um resumo dos principais resultados de cada um dos estudos. Procurou-se, deste modo, uma solução de compromisso entre a quantidade de informação recolhida e produzida ao longo da pesquisa e as limitações de espaço necessariamente impostas a um artigo desta natureza.

Palavras chave: avaliação de impactes; impactes sociais; economia local; realojamento; condições de vida; mercado imobiliário

Introdução

Este artigo tem por objectivo divulgar os resultados de um projecto de investigação designado “Avaliação de Impactes Sociais da Ponte Vasco da Gama: Economia Local, Habitação e Condições de Vida”, desenvolvido para a empresa concessionária da Ponte Vasco da Gama – Lusoponte – por uma equipa¹ multidisciplinar do Centro de Estudos Territoriais. O projecto decorreu entre Novembro de 1999 e Outubro de 2000 e teve por objectivo central avaliar os impactes sociais provocados pela construção da Ponte Vasco da Gama ao nível de economia local, habitação e condições de vida².

Em termos práticos, este projecto foi estruturado em quatro estudos: avaliação de impactes ao nível da economia local – estrutura funcional e economias locais; avaliação dos impactes ao nível do sector imobiliário habitacional e renda fundiária; avaliação dos impactes provocados pelos processos de realojamento; avaliação de impactes ao nível das condições de vida das populações locais.

Em função dos objectivos específicos de cada estudo, optou-se por desenvolver estratégias metodológicas próprias; contudo e, sempre que possível, procurou-se que as informações recolhi-

* Socióloga. Técnica superior do Inofor. Investigadora do CET. Contacto: anacotrim@clix.pt

** Engenheira do Território. Colaboradora do CET. Contacto: ana_runa@hotmail.com

*** Arquitecta. Colaboradora do CET. Contacto: 965995634

**** Economista. Professor do Ensino Secundário. Investigador do CET.

***** Socióloga. Técnica superior do Inofor. Investigadora do CET. Contacto: teresa.amor@clix.pt

¹ Equipa técnica: Ana Cotrim (Investigadora responsável), Ana Correia, Ana Runa, António Contador, Lisete Almeida, Luís Wemans e Teresa Amor. Consultores: Doutores Isabel Guerra e Vitor Matias Ferreira.

² Este estudo constituiu uma primeira aproximação à avaliação dos impactes sociais e urbanos provocados pela construção da Ponte Vasco da Gama. A complexidade e a multidimensionalidade destes impactes, assim como o facto de alguns deles apenas se consolidarem no médio/longo prazo aconselham um aprofundamento deste estudo num momento posterior.



Foto de Alexandra Castro

das contribuísem para os diferentes estudos. Embora se tenha privilegiado o inquérito por questionário, enquanto técnica de recolha de informação, este olhar de natureza mais quantitativa foi sempre complementado pela recolha e análise documental e pela realização de entrevistas a informantes privilegiados e a actores sociais locais.

O âmbito geográfico dos estudos restringiu-se aos três concelhos mais directamente servidos pela Ponte Vasco da Gama (Montijo, Alcochete e Loures), mas sempre que possível e necessário desenvolveu-se um olhar integrado sobre os contextos e redes de relações em que estes três concelhos se integram, designadamente, na Área Metropolitana de Lisboa.

O presente artigo organiza-se de acordo com a estrutura do projecto, expondo-se os principais resultados de cada estudo realizado.

Estrutura Funcional e Economias Locais

Dois anos³ após a construção da nova travessia rodoviária sobre o Tejo, pretendeu-se avaliar os impactes que este empreendimento gerou na organização económica do espaço direc-

tamente envolvido. Se dois anos podem ser um período temporal excessivamente curto para se detectarem as alterações induzidas por qualquer evento, este prazo torna-se ainda mais problemático quando se pretende estudar as alterações induzidas no tecido social e económico, uma vez que estas são, por natureza, propícias a uma certa inércia e mesmo resistências à mudança. Acresce a este facto o das carências do sistema estatístico nacional no que se refere à recolha e tratamento de dados que possibilitem quantificar as alterações em tempo útil. Uma terceira consideração a ter presente, consiste na dificuldade de se isolar a causa – construção de uma ponte – de outras causas que poderão simultaneamente provocar alterações na estrutura funcional dos concelhos e determinar uma correlação forte entre este evento e a mudança social e económica. Embora exista esta dificuldade, é possível afirmar que esta correlação será tanto mais forte quanto maior for, na situação anterior à implementação da travessia, o isolamento do concelho em relação ao centro motor da área metropolitana, quanto menor for a acessibilidade do concelho e quanto menor for o seu dinamismo e grau de desenvolvimento socioeconómico local.

Este estudo desenvolveu-se procurando dar resposta a três objectivos: caracterização socio-

³ A ponte Vasco da Gama foi inaugurada em 29 de Março de 1998.

-económica dos concelhos de Alcochete, Montijo e Loures; identificação dos principais impactes ao nível local, em particular no que diz respeito às unidades económicas afectadas por processos de expropriação; equacionamento das perspectivas futuras que se colocam em termos de impactes.

A caracterização socioeconómica visou essencialmente obter uma “fotografia dinâmica” no sentido de permitir discernir se o evento constituiu um marco de ruptura radical ou um pico de inflexão no percurso anterior ou, ainda, simplesmente, mais um elemento que se integrou numa linha de continuidade.

Esta fotografia dinâmica possibilitou diferenciar claramente, através de um conjunto de indicadores, o percurso de Loures do referente a Alcochete e Montijo, relativamente a, entre outros aspectos, ter-se constituído, ao contrário destes dois concelhos, como um local dormitório face a Lisboa, assumir um nível de desenvolvimento e de bem-estar superiores (medido através do poder de compra e do índice de desenvolvimento humano) e possuir uma dimensão e um dinamismo crescentes no mercado de emprego. Alcochete e Montijo, pela sua própria localização e isolamento em termos de comunicações, foram marcados por uma certa estagnação, quer em termos de crescimento demográfico, quer em termos económicos.

Na análise da intensidade do impacto ao nível local, surgiram duas dimensões importantes e distintas, ambas incluindo a escala do tempo que oscila entre o curto e o médio/longo prazo e a escala da intervenção que incide nas esferas pessoal, macroeconómica e macrosocial.

A primeira dimensão contém o curto prazo e a esfera pessoal, tendo sido protagonizada pelas pessoas que foram sujeitas a expropriações e que, de um modo pessoal e mais directo, viram as suas vidas alterarem-se devido às perturbações inerentes ao período da obra e às mudanças de localização da sua actividade económica.

A segunda dimensão é caracterizada pela esfera macroeconómica e social e o médio e longo prazo, tendo sido protagonizada pelos diversos actores económicos e institucionais que, tomando consciência das novas condições de acessibilidade, desenvolveram dinâmicas tentando aproveitar ao máximo essas oportunidades.

Ambas as dimensões são fundamentais e, algumas vezes, assumem aspectos contraditórios, já que se poderão criar tensões entre o privado e o colectivo, entre a perspectiva imediata do lucro e a do bem estar social.

Tendo em conta a primeira dimensão, a das expropriações, foi possível concluir que, situado no todo dos concelhos envolvidos, o impacto resultante deste processo de expropriações afigura-se com uma diminuta expressão, no que respeita ao número de pessoas envolvidas e à sua dimensão económica.

No entanto, os impactes revestem-se de uma natureza diferente consoante se estão a analisar os processos de expropriação situados na margem Norte ou na margem Sul. Na margem Norte, envolveram empresas que foram obrigadas a processos de realocação parcial ou completa das suas instalações/actividades, com as devidas alterações em termos do mercado local e dos clientes habituais, das condições de competitividade face às outras empresas do sector, das condições físicas em que operavam as empresas, das novas acessibilidades, da capacidade de investimento financeiro para assumir os custos das modificações, da mão de obra empregue, etc. Na margem Sul, envolveram, sobretudo, pequenos proprietários agrícolas, muitos deles idosos, significando em muitos casos apenas uma redução na área de cultivo e de exploração, não induzindo, por isso, grandes transformações económicas.

A avaliação que os inquiridos fazem do processo de expropriação é marcada pela dimensão pessoal e subjectiva, sendo possível encontrar elementos que estruturam essa avaliação:

- Grau de relacionamento com as pessoas responsáveis pelo processo de expropriação;
- Tipo de concretização das promessas que os proprietários sentem terem sido feitas por parte dos responsáveis pelo processo de expropriação;
- Tempo que decorreu entre a notificação, a negociação e o pagamento das expropriações;
- Grau de aproximação entre o preço da expropriação proposto e aquele que o proprietário considerava justo e que determinou, em última instância, a aceitação ou a interposição de recurso no tribunal;
- Tipo de afectação da actividade económica, simples redução na intensidade da actividade (mais sentida pelos agricultores e a isso se deve a sua avaliação ter sido mais positiva), ou mais forte, com custos mais elevados, inerentes a uma realocação parcial ou completa;
- Grau de inconformismo pessoal ou de resignação face aos custos e transtornos inerentes a certo tipo de progresso;
- Forte grau de aceitação na avaliação que os envolvidos fazem da necessidade da Ponte

Vasco da Gama no contexto do desenvolvimento dos concelhos do Montijo e de Alcochete, independentemente de terem sido mais ou menos directamente afectados.

Quanto à segunda dimensão, é possível sistematizar os vários aspectos que dão à implementação da Ponte Vasco da Gama um papel funcional radicalmente diferente para Loures e para os concelhos do Montijo e de Alcochete:

- Níveis distintos de resolução dos problemas de acessibilidades em relação ao pólo de atracção da Área Metropolitana de Lisboa (AML);
- Diferente importância estratégica face ao nível de desenvolvimento e de dinâmica de crescimento;
- Carácter singular da Ponte no quadro regional de Alcochete e do Montijo.

Ao confrontar-se as tendências de evolução socioeconómica com o papel funcional atribuído à Ponte Vasco da Gama é legítimo concluir que, em relação a Loures, não é possível estabelecer, no presente, uma correlação directa entre a implementação da Ponte e as futuras alterações ao nível macroeconómico que se vierem a registar. No entanto, pode acontecer que o contexto geral se modifique e que se processe uma transferência de pessoas ou de empresas deste concelho para os outros da margem Sul, tornados, agora, mais acessíveis e, por isso, mais “competitivos”.

No caso do Montijo e de Alcochete, a tendência mais visível em termos de impactes da nova travessia prende-se com a maior pressão urbanística. Esta tendência assume, hoje, volvidos apenas dois anos após o evento, aspectos concretos que passam, entre outros, pelo aumento do preços dos terrenos, pelo maior número de áreas de loteamento e por uma nova atitude dos agentes imobiliários.

Outros aspectos com incidência mais profunda no tecido social e no tecido empresarial destes dois concelhos da margem Sul e que apenas com maior exactidão se poderão medir nos próximos anos, situam-se ao nível:

- Das oportunidades de desenvolvimento económico e social no sentido de inverter a situação de certa estagnação que estes concelhos viveram nas últimas décadas, abertas por novas acessibilidades;
- Da competitividade acrescida destes concelhos, nomeadamente em alguns ramos que necessitam de grandes áreas para a realização

das suas actividades industriais e ou de serviços, em relação às quais seja, também, prioritária a localização perto dos grandes centros da AML;

- Da(s) nova(s) centralidade(s) que permita(m) criar outras condições a estes concelhos no sentido de desempenharem funções de charneira entre Lisboa e a região de Coina-Palmela-Setúbal, constituindo-se uma entrada estratégica de Lisboa que funcione como plataforma logística de apoio e de ligação entre o Norte e o Sul. Esta(s) nova(s) centralidade(s) poderão também potenciar (e vocacionar) estes concelhos para o desenvolvimento do terciário superior;

- Do maior aproveitamento do rio Tejo e da Reserva Natural do seu estuário para actividades de turismo, competição, recreio ou lazer. Nomeadamente, a capacidade em maximizar a procura (já hoje crescente) ao nível da restauração, devido à proximidade de Lisboa e às próprias condições de vida e ambientais que proporcionam um “passeio” agradável;

- Das modificações que se poderão operar em termos agrícolas quer ao nível dos produtos, quer ao nível dos meios técnicos, de forma a possibilitar o aproveitamento das melhores condições de escoamento, em termos do mercado da AML e, ainda, em termos europeus.

No entanto, o grau e o sentido deste processo ainda é, neste momento, de difícil antevisão. O que se pode desde já afirmar é que a escala actual em termos de massa crítica envolvente (dimensão/população/densidade) dos concelhos de Montijo e Alcochete faz com que qualquer transformação, por pequena que seja, provoque um impacte muito superior comparativamente a outros concelhos ou regiões.

Todo este processo tende a ser polarizado por dois modelos antagónicos que condicionarão o futuro destes concelhos: um modelo baseado no acréscimo de ocupação territorial, que transforme estes dois concelhos numa nova zona de dormitório de Lisboa, criando novas dependências face à capital, ou seja, um modelo periférico, de criação de um subúrbio de residência barata e/ou um centro de actividades desqualificadas.

Um outro modelo, mais alicerçado na qualidade, com base no aproveitar da situação anterior marcada pela falta de acessibilidade mas que, em simultâneo, permitiu, particularmente a Alcochete, resguardá-lo e preservá-lo das tendências de desenvolvimento urbano desordenado. Será um modelo mais autocentrado nas reais capacidades concelhias, mais dependente de uma

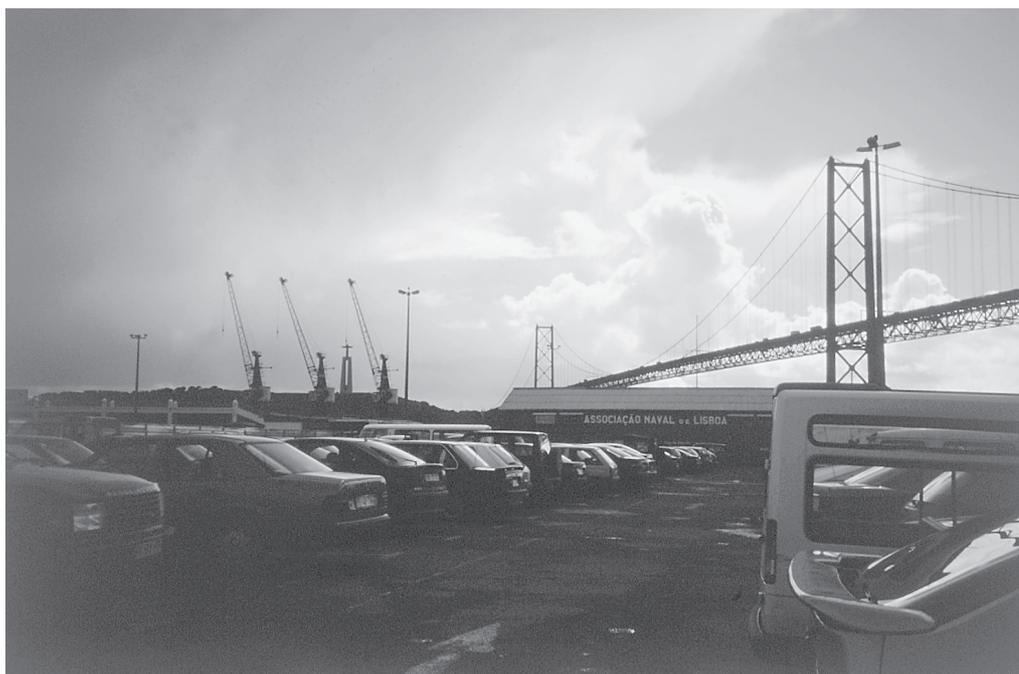


Foto de Alexandra Castro

dinamização de certos actores sociais que, com uma visão estratégica, impulsionem e dinamizem a região, com objectivos específicos.

A forma como os actores sociais presentes em cada concelho se enquadrarem num ou noutro destes dois modelos de referência e como optimizarem as oportunidades criadas pela Ponte Vasco da Gama definirá, em muito, os impactes desta infra-estrutura a médio e a longo prazo.

Sector Imobiliário Habitacional e Renda Fundiária

Partindo do princípio que a mobilidade induzida pela construção de uma nova travessia rodoviária provoca, inevitavelmente, efeitos nos concelhos que atravessa, e que um factor particularmente sensível à mobilidade é a dinâmica fundiária e, em particular, a valorização da renda fundiária, o objectivo global deste estudo centrou-se na análise dos impactes da Ponte Vasco da Gama (e seus acessos) nas dinâmicas fundiárias e habitacionais locais.

Genericamente, procuraram-se identificar os principais impactes ao nível da procura de espaços para construção e alteração de usos do solo e, prospectivamente, antecipar algumas das potenciais tendências de evolução neste domínio.

Em termos de enquadramento empírico, este estudo centrou-se na zona de influência mais directa da Ponte Vasco da Gama, Loures, na margem Norte (particularmente, Moscavide, Sacavém, Portela) e Montijo e Alcochete, na margem Sul do Tejo.

A AML configura administrativamente um território urbano e metropolitano heterogéneo e complexo, no qual a cidade de Lisboa desempenha o papel de seu centro polarizador. Enquanto unidade territorial específica, a AML sofreu, sobretudo a partir da década de 60 e até ao final da década de 70, um processo decisivo de estruturação. Um crescimento demográfico e urbano sem precedentes verificado durante este período, inscreveu-se no processo histórico de urbanização em Portugal, caracterizado por um acentuado êxodo rural em direcção às regiões do litoral e, muito em especial, em direcção a Lisboa. Em meados da década de 70, este crescimento demográfico sofre novo e acentuado impulso, pelo regresso a Portugal de cerca de meio milhão de residentes nas ex-colónias.

O crescimento de metrópole de Lisboa não decorreu de uma concepção integrada de desenvolvimento de âmbito regional, assente numa lógica de complementaridades. A AML estruturou-se social, económica e territorialmente numa permanente interacção entre o seu centro, polarizado pela cidade de Lisboa, e uma periferia que se expandiu pela acumulação de aglomerados urbanos que foram acompanhando as vias de

comunicação viárias, ferroviárias e fluviais, e ao longo dos eixos radiais estruturados pela localização das indústrias (elas próprias dependentes dessas vias de comunicação e interessadas na exploração dos mecanismos de mercado associados à renda fundiária e aos preços dos solos).

Esta forma de crescimento urbano-metropolitano resultou então na constituição de toda uma série de aglomerados urbanos periféricos com uma ocupação territorial predominantemente habitacional e uma organização funcional muito dependente dos eixos viários, uma vez que, a sua lógica de povoamento foi em grande parte polarizada pelo acesso ao centro.

A este nível, o exemplo da primeira travessia rodoviária sobre o rio Tejo é elucidativo. Até à década de 60, o crescimento populacional na AML concentrou-se maioritariamente na margem Norte, mas a partir desta data esta tendência alterou-se, mantendo a margem Sul, ainda hoje, taxas de crescimento populacional superiores às da margem Norte da Área Metropolitana de Lisboa.

A inversão desta tendência de crescimento demográfico e, em última instância, a reconfiguração da estrutura demográfica da Península de Setúbal surge claramente associada à alteração da matriz de acessibilidades decorrente da construção da Ponte 25 de Abril e respectivos acessos complementares (Ferreira, A.F., Guerra, I, Ferreira, V.M., 1988).

Estreitamente associada à reconfiguração da estrutura demográfica da Península de Setúbal surge, necessariamente, a questão da transformação dos usos do solo. Relativamente às transformações sócio-urbanísticas e económico-territoriais decorrentes da construção da Ponte 25 de Abril, os mesmos autores concluem que a construção da primeira travessia sobre o Tejo induziu alterações profundas na dinâmica dos usos do solo na margem Sul do Tejo:

- “A construção da Ponte sobre o Tejo [Ponte 25 de Abril] alterou profundamente a dinâmica estrutural de produção do solo urbano na região, «transferindo» para a margem Sul, a partir de 1960, os maiores ritmos de crescimento;

- Na Península de Setúbal, em relação directa com a decisão de construir a Ponte, verificaram-se aumentos «explosivos» de produção do solo expectante, numa primeira fase. Posteriormente, verificou-se a produção de solo edificado, a ritmo intenso, quer por expansão dos aglomerados existentes, quer pela criação de novos aglomerados;

- A construção da Ponte provocou uma alteração no desenvolvimento urbano tradicional da margem Sul: do crescimento em «mancha de óleo» polarizado nos núcleos ribeirinhos, passou-se a um crescimento extensivo e mais disperso, em torno do sistema rodoviário que assenta na Ponte;

- A construção da Ponte sobre o Tejo constituiu um factor de apoio e de estímulo às tradicionais práticas especulativas que, entre nós, se têm verificado com os solos urbanos: a decisão de construir a Ponte desencadeou um processo explosivo, descontrolado – em termos quantitativos e de ordenamento espacial – de transformação de solo rural em expectante. (...)” (Ferreira, A.F., Guerra, I, Ferreira, V.M., 1988:78).

À semelhança da primeira travessia sobre o Tejo, também a Ponte Vasco da Gama, inscrevendo-se nos denominados projectos estruturantes, isto é, “projectos de significativo impacto na estrutura urbana e no tecido social” (Ferreira, V.M et al., 1997:199), é um factor potencialmente gerador de um aumento da procura de solo urbano.

Embora a edificação de uma estrutura viária como a Ponte Vasco da Gama seja sempre, à partida, um factor potencialmente gerador de um aumento da procura de solo urbano, estes potenciais impactos não podem ser tomados como independentes dos contextos locais de implantação de projectos desta natureza. Neste sentido, impôs-se uma primeira diferenciação entre o concelho de Loures, por um lado, e os concelhos de Montijo e Alcochete, por outro.

O concelho de Loures configura um território de características muito diferenciadas daquelas que se salientam quer em Alcochete quer no Montijo. Tributários de modelos e de ritmos de crescimento diferenciados e temporalmente desfasados, estas diferenças entre concelhos “corporizam-se” numa ocupação territorial desigual, em estruturas sócio-demográficas distintas, mas também numa inserção metropolitana diferenciada, designadamente, em termos de relação e dependência funcional face à cidade de Lisboa.

Estas diferenças, mas também a maior ou menor centralidade atribuída à Ponte Vasco da Gama nos Planos Directores Municipais (PDM’s) de cada um dos municípios constituíam, desde logo, um sinal claro de diferenciação.

No caso do Montijo e de Alcochete, a profunda alteração da matriz de acessibilidades desencadeada pela construção da nova travessia sobre o Tejo no corredor Nascente (aquele que

mais directamente servia estes concelhos), é apontada como um factor determinante das potencialidades de desenvolvimento de ambos os municípios, sobretudo, numa lógica de acessibilidades inter-municipais e de acesso à cidade de Lisboa. Genericamente, o reforço das acessibilidades é visto como um factor que poderá inverter a posição de relativa “excentricidade” que um e outro concelho mantinham em relação a Lisboa e à dinâmicas de desenvolvimento da AML, designadamente ao nível do reforço da sua capacidade de atracção populacional e residencial.

Já no caso do PDM de Loures, apesar da questão das acessibilidades assumir também um carácter determinante no modelo e na estratégia territorial do concelho, a estratégia de desenvolvimento delineada assenta numa lógica de especialização e de complementaridade entre três grandes sistemas de povoamento concelhio, que só poderá ser assegurada por um traçado correcto dos eixos viários intra-concelhios. A questão das acessibilidades é, assim, referida como um elemento decisivo, mas sobretudo numa lógica de diminuição da dependência funcional do concelho face à cidade de Lisboa.

Assumindo em vastas áreas do território concelhio características de “zona-dormitório” da cidade de Lisboa, características essas que se traduzem espacialmente num peso muito significativo das deslocações pendulares em direcção a Lisboa, ao concelho de Loures colocam-se não tanto perspectivas de crescimento demográfico, mas, sobretudo, grandes desafios em termos de qualificação do espaço urbano e de reequilíbrio das funções habitação e emprego.

Simultaneamente, as freguesias situadas na zona de influência mais directa da Ponte Vasco da Gama, são espaços relativamente consolidados do ponto de vista da ocupação demográfica e urbana, pelo que, tal como foi afirmado por alguns actores sociais locais, a zona de expansão urbana do concelho se situa noutra eixo que não aquele.

Globalmente, os indicadores estatísticos analisados, designadamente as taxas de crescimento do número de edifícios e de fogos e a evolução dos preços médios de habitação (m²) não sugerem alterações significativas em Loures, pelo menos, alterações que não se enquadrassem nas tendências de evolução e de crescimento que o concelho apresentava já anteriormente.

No caso do Montijo e de Alcochete, qualquer que seja a fonte de informação analisada, os resultados apontam na direcção oposta, levando a concluir da existência de impactes significativos

ao nível da dinâmica fundiária nos dois concelhos.

O aumento da pressão demográfica e fundiária é, desde logo, reconhecido nos PDM's de um e outro concelho, sendo que o reforço da capacidade de atracção residencial (mantendo padrões de qualidade de vida elevados) é, aliás, um dos objectivos manifestos nos instrumentos de planeamento mencionados.

Para além de corroborado pelo discurso dos actores locais que estabelecem uma associação directa com a construção da nova travessia sobre o rio Tejo, o aumento da dinâmica construtiva e a valorização da renda fundiária foi amplamente confirmada pelos dados estatísticos.

Depois de Setúbal, o eixo Montijo / Alcochete é, significativamente, o que regista um maior aumento dos preços médios de habitação (m²), apresentado uma taxa de crescimento de cerca de 50% entre Julho de 1998 e Julho de 2000.

Por outro lado, Alcochete foi no âmbito da Área Metropolitana de Lisboa, o concelho com maior dinâmica construtiva entre 1994 e 1998, verificando-se o mesmo com a freguesia da Atalaia, uma das frentes de expansão urbana de maior expressão no Montijo e até mesmo no conjunto da AML.

Ainda que se tenha concluído pela existência de impactes significativos na dinâmica fundiária destes dois concelhos (decorrentes da construção da ponte Vasco da Gama), importa destacar que tal conclusão derivou não somente da análise dos indicadores estatísticos, mas também da constatação que, ao contrário do que sucede com Loures, esta tendência de evolução surge em “contra-ciclo” com o passado recente destes concelhos, ou seja, que rompe com as tendências de crescimento que um e outro concelho apresentavam.

Assim, para além dos impactes que se fazem já sentir, acredita-se que, por via dos efeitos cumulativos e pelas sinergias criadas por esta infra-estrutura, estes impactes no sector habitacional e no mercado fundiário têm tendência, nos concelhos do Montijo e de Alcochete, a perdurar para lá dos primeiros anos de exploração da Ponte Vasco da Gama.

Processo de Realojamento

Para além da expropriação e/ou realocação de determinadas actividades económicas, a

construção da nova travessia sobre o rio Tejo, implicou também a expropriação de parcelas de terreno onde se concentravam núcleos residenciais. Na sua grande maioria, estes núcleos eram constituídos por habitações precárias (barracas).

Partindo do princípio que o realojamento não se restringe à atribuição do fogo e à melhoria das condições de habitabilidade e de salubridade destas populações, mas que é também, como afirma Isabel Guerra, “um processo de urbanização à força” (Guerra, I. 1999:15), o realojamento assume-se como um factor de ruptura com modos de vida sedimentados e consolidados (por vezes ao longo de várias décadas) em contextos locais, sociais, espaciais e relacionais específicos.

O objectivo global deste estudo decorreu assim da necessidade de se aprofundar o conhecimento sobre as mudanças induzidas pelo realojamento, mas também sobre a(s) relação(ões) dos membros dos agregados familiares alvo de realojamento com um novo contexto de residência, contexto esse que comporta uma componente física, mas também componentes sociais e relacionais.

Genericamente, consideraram-se oito dimensões de análise que estruturaram a construção do guião do questionário aplicado à população realojada: Processo de realojamento; Apropriação e níveis de satisfação com a casa; Apropriação e níveis de satisfação com o bairro; Rede de relações sociais / sociabilidades; Gestão do bairro; Projectos de mobilidade residencial; Caracterização sócio-demográfica e inserção profissional; Caracterização das condições objectivas de habitabilidade

Como se disse anteriormente, na sua grande maioria os núcleos residenciais realojados eram constituídos por habitações precárias (barracas); num caso específico, no entanto, tratava-se de um bairro municipal o que configura situações residenciais e condições de habitabilidade e salubridade bastante diferenciadas das restantes. Mas esta diferenciação fez-se sentir não só ao nível dos ‘bairros de origem’ mas também nos ‘bairros de destino’ destas populações, o que indica a existência de diferenças significativas ao nível dos modelos e tipologias habitacionais, mas também ao nível da localização e enquadramento urbano⁴.

As redes de relações sociais evidenciaram-se como uma das dimensões de maior centralidade na interpretação dos resultados do inquérito, no sentido em que se destacaram como sendo das variáveis mais condicionantes da opinião expressa pelos inquiridos.

A ruptura com redes de sociabilidade sedimentadas no espaço e no tempo, revelou-se um factor fortemente condicionante da satisfação com o bairro e com a casa, pondo em evidência que quem do realojamento retira um sentimento de perda ao nível das suas amizades faz desses dois aspectos⁵ uma avaliação tendencialmente negativa.

Apesar de os familiares e os amigos se manterem, mesmo após o realojamento, como os principais elementos constituintes das redes de sociabilidade dos inquiridos, a mudança para um novo modelo e tipologia habitacional (casa) e para um novo contexto residencial (bairro) provocou uma alteração e/ou uma perda de sociabilidade que se manifesta, sobretudo, pelo enfraquecimento na natureza e na intensidade das relações de vizinhança.

A mudança de contexto residencial conduziu também a algumas alterações ao nível dos espaços de sociabilidade, sendo que a mais relevante se centra no aumento da apropriação da casa enquanto espaço de sociabilidade. Num quadro de profunda alteração do contexto local de residência, a (re)definição dos modos de vida das populações alvo de realojamento derivou da mudança do enquadramento físico, afectivo, simbólico e relacional em que se inseriam. Neste caso em particular, é clara uma mudança na apropriação dos espaços interiores e exteriores, assistindo-se a um maior centramento no espaço doméstico e, ao limite, na vida familiar. Mas apesar desta tendência ser transversal a todos os bairros de realojamento, distinguiram-se, ainda assim, “motivações” distintas.

Nalguns casos, esse centramento no espaço doméstico surgia claramente associado ao gosto pela casa e ao gosto pelo bairro de realojamento; noutros casos, porém, verificou-se que a “motivação” de base à menor abertura do espaço doméstico ao “exterior” e ao maior centramento na casa e na vida familiar justificava-se não apenas pela satisfação habitacional

⁴ Os agregados familiares alvo de realojamento foram, para além de quatro casos de realojamento em núcleos dispersos, realojados em quatro bairros: Quinta da Vitória (Freguesia da Portela, Concelho de Loures); Quinta da Fonte (Freguesia da Apelação, Concelho de Loures); Quinta do Património (Freguesia de Sacavém, Concelho de Loures) e Quinta das Sapateiras (Freguesia de Loures, Concelho de Loures). Para uma caracterização urbanística mais detalhada de cada um dos bairros ver “Avaliação de Impactes Sociais da Ponte Vasco da Gama – Avaliação dos impactes provocados pelos processos de realojamento” Relatório Final, Volume III, Centro de Estudos Territoriais (CET/ISCTE).

⁵ “Satisfação com a casa” e “Satisfação com o bairro”.

(casa), mas também pela insatisfação e pelo desgosto face ao enquadramento residencial (bairro), surgindo associado a características vincadamente desqualificantes, como sejam, por exemplo, a sua imagem social negativa ou o seu “isolamento” físico.

O carácter disruptivo do realojamento fez-se sentir também na própria constituição das redes de sociabilidade dos inquiridos, pois, independentemente do sentido da mudança (sentimento de ganho ou de perda de amizades), registou-se, na maioria dos casos, uma efectiva alteração nas redes de sociabilidade dos inquiridos.

Ainda assim, o bairro continuou a assumir-se, à semelhança do que se verificava no local de residência anterior, como o principal espaço de (re)constituição e de espacialização de relações sociais, evidenciando, desta forma, a dificuldade dos inquiridos em estabelecer redes de relações social e espacialmente alargadas.

De uma forma geral, a maioria dos inquiridos manifestou um grau elevado de satisfação com a casa. Mas se o gosto pela casa foi transversal aos inquiridos de todos os bairros, já o gosto pelo bairro de realojamento estabeleceu fortes diferenciações entre eles. Os residentes na Quinta da Vitória e na Quinta do Património foram, por essa ordem de importância, os que maior satisfação com o bairro de realojamento demonstraram, opondo-se aos inquiridos da Quinta das Sapateiras e da Quinta da Fonte que, a este nível, manifestaram alguma insatisfação.

O caso da Quinta da Vitória é, a este nível, particularmente relevante. Por contraponto ao que têm evidenciado outros estudos, que demonstram que, em contextos de realojamento, não raras vezes a sobrevalorização da casa no quadro do espaço residencial faz “inflacionar” o nível de satisfação para com o bairro, surgindo este quase como que uma extensão daquele⁶, no caso específico da Quinta da Vitória, o sentido da relação é o inverso. Ou seja, é claramente o gosto pelo bairro que faz “inflacionar” a satisfação com a casa demonstrada pelos inquiridos residentes neste bairro.

Embora o aspecto mais favoravelmente realçado nos quatro bairros se prenda com as infra-estruturas da casa (o que se compreende atendendo às anteriores condições de habitabilidade de grande parte dos inquiridos), de uma forma geral, todos os critérios de avaliação do espaço doméstico propostos foram favoravelmente apreciados.

A principal excepção registou-se, justamente, na Quinta da Vitória, surgindo tal insatisfação associada à qualidade de construção da casa e, decorrente desta, ao seu “estado de conservação”, critérios em relação aos quais os residentes neste bairro se mostraram particularmente críticos e desagradados.

Tal insatisfação, todavia, não só não se repercutiu no gosto que expressam pela casa, como são, de entre todos os inquiridos, os que mais manifestaram interesse numa eventual compra da casa, os que mais afirmaram já terem feito obras de melhoramentos/beneficiação nas suas casas (ou que demonstraram intenção de as fazer), os que maior gosto pelo bairro de realojamento manifestaram e, por último, os únicos que disseram gostar mais do bairro actual que do anterior local de residência.

Significativamente, sendo os que maior gosto pelo bairro manifestam, os residentes na Quinta da Vitória foram também os únicos que lhe atribuíram uma imagem social positiva, factor que se acredita não dever ser considerado despreciando. A par da “boa localização” que reconhecem ao bairro, julga-se ser este um factor determinante do grau de satisfação pelo bairro, mas também, em certa medida, pelo grau de satisfação com a casa, apesar de todos os problemas de construção que lhe são apontados.

Pelas razões inversas, também a Quinta da Fonte poderá ser aqui tomada por referência. Aqui, a maioria dos inquiridos não só criticou a localização do bairro, (localização essa que consideram periférica), como também lhe atribuíram uma imagem social negativa. Claramente conferem ao seu bairro um carácter estigmatizante, apontando maioritariamente “não ser um bairro igual aos outros” e justificando, assim, a insatisfação que demonstraram em relação ao bairro de realojamento.

Assim, à semelhança do que se referiu em relação à rede de relações sociais, também as questões mais directamente ligadas à imagem dos bairros emergiram como um vector central da opinião expressa pelos inquiridos, e consequentemente, da análise dos resultados do inquérito.

Embora sejam os mais jovens os que mais afirmaram retirar do realojamento implicações positivas para as suas vidas pessoais, foram também os mais novos que mais discordam da ideia que o seu bairro de residência é um bairro igual aos outros.

⁶ Ver nomeadamente Observatório da Habitação, Centro de Estudos Territoriais e PINTO, T. C. (1994).

Enquanto problemática sociológica, mas sobretudo enquanto domínio de intervenção social, este dado é tão mais significativo quanto indicia a interiorização de uma imagem social negativa associada ao seu local de residência e, sobretudo, a integração desta imagem nos referentes identitários destes jovens.

O bairro tende a assumir-se como um referencial identitário fundamental, pelo que o carácter “estigmatizante” de alguns bairros, não só poderá influenciar a definição de projectos de vida dos residentes, emergindo como um factor francamente cerceador das suas expectativas e estratégias de valorização pessoal, como obstar fortemente àquele que, a par da eliminação de formas de *habitat* insalubre, deveria ser, em última instância, um dos seus principais objectivos: desencadear mecanismos de revalorização identitária e promover a mobilidade social destas populações.

Condições de Vida das Populações Locais

Sendo a avaliação de impactes um processo de pesquisa e de apoio à gestão de processos de mudança social que advêm de políticas e projectos, um dos seus objectivos é fornecer informações que suportem decisões futuras mediante o envolvimento dos múltiplos agentes sociais atingidos por essas mudanças.

Apesar dos impactes de um grande empreendimento como a Ponte Vasco da Gama ultrapassarem em muito o âmbito local, assumiu-se, desde o início desta pesquisa, que este âmbito e as populações mais directamente afectadas pela construção da referida ponte deveriam ser objecto de um olhar particular. A avaliação dos diferentes impactes sociais, bem como das medidas de minimização previstas, ficaria por certo mais pobre se não contemplasse a diversidade dos interesses, perspectivas e leituras dos diferentes indivíduos e grupos sociais afectados pelas mudanças produzidas e/ou induzidas pela construção da Ponte Vasco da Gama.

Habitualmente, a expressão “condições de vida” é empregue quando se faz referência às condições materiais e objectivas dos grupos sociais por contraposição à noção de “modos de vida”. Entendidas desta forma, as condições de

vida são a expressão material e objectiva da relação entre os indivíduos/grupos sociais com o meio envolvente, seja ele, físico, natural ou humano. A situação geográfica, as condições naturais, o património histórico, as características urbanísticas, os equipamentos e serviços, o sistema de transportes ou as infra-estruturas viárias são apenas alguns dos múltiplos factores que pela sua presença e/ou ausência contextualizam e condicionam o quotidiano dos indivíduos.

Neste contexto, os modos de vida podem ser entendidos como as formas encontradas pelos indivíduos e grupos sociais no sentido de fazerem face aos constrangimentos e recursos existentes. Apesar da relação intrínseca que estabelecem com as condições materiais e objectivas, os modos de gestão dessas mesmas condições materiais não são de todo lineares ou evidentes, estando dependentes dos quadros de valores, representações e expectativas dos indivíduos e populações

Este estudo teve como objectivo primeiro a identificação e análise dos principais impactes positivos e negativos da Ponte Vasco da Gama nas condições de vida da população local.

Optou-se por desenvolver uma linha de análise específica que permitisse, por um lado, sintetizar um conjunto de factores reconhecidos como impactes (efectivos e/ou potenciais) produzidos/induzidos pela construção desta travessia rodoviária e, por outro, apreender a concordância ou a discordância que os residentes de cada um dos concelhos em questão demonstrava em relação a esse conjunto de impactes positivos e negativos.

Para além da inventariação dos impactes, procurou-se também proceder à aferição do conhecimento sobre as medidas inicialmente previstas para a minimização dos impactes negativos decorrentes da construção desta Ponte, bem como dos seus principais responsáveis⁷.

Em resultado de dinâmicas territoriais distintas, as estruturas demográficas, produtivas, habitacionais, rodoviárias, etc. de cada um dos concelhos apresentavam, antes da construção da Ponte, configurações diferenciadas. Nesta perspectiva e ainda que algumas vezes o reconhecimento dos impactes se encaminhe para um mesmo sentido, os valores revelados são prova da diferente magnitude e significado local dos impactes.

No caso do concelho de Loures, o impacto negativo mais referido foi o aumento da criminali-

⁷ Metodologicamente, recorreu-se à aplicação de um inquérito por questionário a uma amostra representativa da população de cada um dos concelhos.

dade e da insegurança, o que estará, provavelmente, associado ao clima de insegurança⁸ generalizado e não directamente imputável à construção da Ponte Vasco da Gama. Em segundo e terceiro lugar, com expressões muito próximas, surgiram factores relacionados com a degradação das condições ambientais (aumento do ruído e da poluição) e com factores decorrentes do aumento da circulação rodoviária (menos lugares para estacionamento e aumento do trânsito).

No que diz respeito aos segundo e terceiro impactes negativos mais considerados, ambos podem ser entendidos como o lado negativo da melhoria das acessibilidades que está também na origem daquele que é entendido como o principal impacte positivo.

Para os residentes de Alcochete, o impacte negativo que mais se destacou foi o da perda de qualidade ambiental, seguido também, tal como no caso de Loures, pelos problemas decorrentes da intensificação da circulação rodoviária. Também no caso deste concelho é possível estabelecer a associação que foi feita para Loures entre o aumento da poluição/ruído e falta de lugares para estacionamento/aumento do trânsito. Contudo, acresce o facto de que Alcochete esteve até à construção da Ponte mais “imune” ao tipo de problemas de circulação rodoviária com que outros concelhos, nomeadamente, Loures, se confrontavam diariamente. Neste sentido e ainda que sem dados quantitativos que suportem tal afirmação, a leitura poderá ser a de se estar perante uma questão de escala.

Os residentes do concelho do Montijo identificaram como principais impactes negativos, em primeiro lugar, o aumento do preço das habitações e dos terrenos e, em segundo lugar, factores relacionados com piores condições ambientais.

Em termos do conhecimento sobre as medidas previstas para minimizar estes (e outros) impactes negativos, saliente-se que apesar deste empreendimento ter sido alvo de inúmeras reportagens jornalísticas, artigos de opinião, programas de televisão, actividades de divulgação, etc., foi generalizado o desconhecimento sobre o que esteve e está previsto no sentido de diminuir os impactes negativos da Ponte.

Globalmente, os principais impactes positivos indicados pelos inquiridos relacionaram-se com a maior valorização dos espaços concelhios.

Para Loures, na origem desta valorização do concelho está a melhoria das acessibilidades intra e inter-concelhias. A construção da Ponte Vasco da Gama decorreu em simultâneo com intervenções de requalificação urbana de parte deste concelho no âmbito da Exposição Mundial de Lisboa (Expo’98). A simultaneidade das intervenções e o facto da própria Expo’98 ter provocado consequências positivas para o concelho e, em particular, para as freguesias incluídas na Zona de Intervenção são dois factores a ponderar na leitura destes resultados.

A construção e a finalização de um conjunto de vias rodoviárias que servem directamente o concelho, com o objectivo de facilitar o acesso, quer à Ponte Vasco da Gama, quer à própria Expo’98, foi outro dos factores que inegavelmente contribuiu para a melhoria da circulação interna e das acessibilidades intra e inter-concelhias.

No caso dos dois concelhos da margem Sul, a valorização concelhia está associada ao estabelecimento de uma relação de maior proximidade com Lisboa. Ainda que em termos de deslocações pendulares (por motivos de trabalho e estudo), ambos os concelhos pertencessem, em 1991, ao conjunto dos concelhos da AML em que essas deslocações eram menos intensas, a Ponte Vasco da Gama abriu a possibilidade de uma maior facilidade e rapidez no atravessamento quotidiano do rio Tejo.

Mas se a Ponte “aproximou” Montijo e Alcochete de Lisboa, também é verdade que a Ponte possibilitou uma maior aproximação da margem Norte da AML a estes dois concelhos. E é este um dos sentidos que pode ser lido no reconhecimento da valorização concelhia como o principal impacte positivo.

Pela situação, de alguma forma, “excêntrica” que apresentavam antes da construção da Ponte, estes dois concelhos conseguiram, ainda que por razões exógenas, preservar-se, nomeadamente em termos ambientais, urbanísticos e demográficos das principais tendências presentes nos últimos anos na AML.

Paradoxalmente, aquele que é reconhecido como o principal impacte positivo encerra em si também o principal risco que a Ponte Vasco da Gama trouxe a ambos os concelhos: a sua transformação em mais um “dormitório” da cidade de Lisboa.

⁸ A inquirição decorreu no Verão de 2000, período durante o qual, na Área Metropolitana de Lisboa, ocorreram diversos assaltos a postos de abastecimento de combustíveis.

Em particular, os actores locais e sobretudo aqueles que possuem responsabilidades autárquicas, são, genericamente optimistas em relação à evolução futura da situação. Considerando que para além de mais residentes, desejam também a instalação de novas actividades económicas criadoras de emprego, apontam acções previstas (e já realizadas) no sentido de promover condições de base para a referida instalação e evitar situações como as que foram vividas por outros concelhos aquando da construção da Ponte 25 de Abril.

Notas Finais

A análise dos impactes de um grande empreendimento como a Ponte Vasco da Gama foi realizada ao nível local, onde os principais e primeiros impactes se fizeram (e se fazem ainda) sentir.

Bibliografia

COTRIM, A. et al. (2000), *Contextos* – volume I; *Avaliação de impactes sobre a estrutura funcional e economias locais* – volume II; *Avaliação dos impactes provocados pelos processos de realojamento* – volume III; *Avaliação de impactes sobre o sector imobiliário habitacional e renda fundiária* – volume IV;), *Avaliação de impactes sobre as condições de vida das populações locais* – volume V, Lisboa, CET, (policopiado).

FERREIRA, A. F., GUERRA, I., FERREIRA, V. M. (1988), “A Ponte 25 de Abril: uma abordagem sobre o impacto sócio-urbanístico da sua construção”, *Sociedade e Território*, n.º 7, Porto, Afrontamento.

FERREIRA, V. M. et al. (1997), *Lisboa – a Metrópole e o Rio*, Lisboa, Editorial Bizâncio.

A avaliação de impacte focalizou-se em indivíduos, grupos, comunidades e sectores da sociedade afectados pela mudança, sendo, portanto, natural a inventariação de diferentes pontos de vista considerando a diversidade dos interesses e “enraizamentos” locais da população afectada. Mais do que a procura de unanimidade e consensos acerca de quais os impactes que aconteceram/estão ainda a acontecer e dos seus sentidos, tornou-se necessário conhecer a diversidade de olhares sobre os mesmos fenómenos.

Pretendeu-se realizar estes estudos enquadrados num processo de mudança, inevitavelmente dinâmico, desencadeado, numa primeira fase, pela construção da Ponte Vasco da Gama e respectivos acessos e, numa fase posterior, pelo início da sua exploração. Pensa-se que de futuro os impactes sentir-se-ão de forma diferente em função dos “efeitos de agregação” desencadeados pela Ponte.

GUERRA, I. C. (2000), *Fundamentos e processos de uma sociologia de acção – O Planeamento em ciências sociais*, Cascais, Principia.

GUERRA, I. et al. (1999), *Diagnóstico sobre Implementação do Programa PER nos Municípios das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto*, Lisboa, Instituto Nacional de Habitação.

PINTO, T. C. (1994), “A apropriação do Espaço em Bairros Sociais: o gosto pela casa e o desgosto pelo bairro”, *Sociedade e Território*, n.º 20, Porto, Afrontamento.

ROSSI, P. H., FREEMAN, H.E., LIPSEY, M.W. (1999), *Evaluation - a systematic approach*, Londres, Sage.