



Área Metropolitana de Lisboa: que Estratégias?

Rui Barreiros Duarte

Professor Catedrático da Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa

05-Jul-2012

A área metropolitana de Lisboa reflete acentuados desequilíbrios regionais, a não existência dum modelo que perspetive a sua sustentabilidade e competitividade, a falta de projetos integrados que envolvam a qualidade da paisagem humanizada, rentabilizem os recursos energéticos e potenciem a mobilidade.

Apesar dos exemplos europeus, a região da Grande Lisboa enreda-se numa conurbação de cidades-subúrbios incapazes de se tornarem competitivas, de gerarem emprego, coesão social e qualidade de vida, traduzindo uma falta de modelos de referência e de teorias.

As acessibilidades regionais são um fator determinante do desenvolvimento, mas não se compadecem com as indefinições de traçado e localização das grandes infraestruturas, enunciando a ausência dum pensamento e de estudos cientificamente sustentados sobre as regiões.

Assim, é necessário equacionar a competitividade das cidades e a sustentabilidade num primeiro nível, resolver os problemas da segurança e da violência urbana num segundo nível e a integração comunitária para que exista uma boa saúde mental num terceiro nível. Os modelos de referência e a sua adaptabilidade, os ambientes urbanos e as condições técnicas de ação, constituem três níveis interativos, indissociáveis dum processo integrado de desenho. O debate está em aberto, mas como diz José Gil, pode haver um problema de não inscrição.

Cidade-região versus conurbação

As polaridades das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto refletem acentuados desequilíbrios regionais traduzidos pela falta de cidades de 250.000 habitantes estrategicamente localizadas no território, pela indefinição de conceitos de regiões, pela não existência duma visão conjuntural que perspetive níveis de competitividade e de desenvolvimento equilibrado do país.

As concentrações populacionais em zonas periurbanas de carácter predominantemente residencial pendular, têm como contraponto uma ocupação dispersa pelo território constituindo a grande região metropolitana do Porto a maior área em termos

populacionais de Portugal. Em ambos os casos, a dificuldade de acessibilidade é permanente e dispendiosa, agravando os problemas económicos e sociais.

O 23º Congresso Mundial da UIA realizado em 2008 em Turim, concentrou-se sobre o tema da sustentabilidade das cidades e do seu impacto regional, onde os planeadores “abordaram complexos estudos acerca da escala metropolitana, projetos integrados envolvendo a paisagem urbana, o uso dos recursos energéticos, a mobilidade, o tempo das transformações sobre as infraestruturas físicas e digitais, a qualidade do espaço urbano e da arquitetura”.

São escalas de desenvolvimento e ações diferenciadas que devem contribuir para o equilíbrio entre as diversas componentes económicas, sociais e ambientais das regiões, fatores que em Portugal não têm sido devidamente equacionados e implementados. Políticas sectoriais e decisões a curto prazo, falta de modelos de desenvolvimento integrado, não permitem estabelecer um quadro credível de referências socialmente estruturado, validado na sua perspetiva económica, de competitividade urbana e regional.

Os países de maior sucesso têm o seu território organizado com uma equilibrada distribuição regional das cidades como é o caso da Alemanha, ou da Holanda que também funciona em rede. Da matriz estática do território de *Christaller* às dinâmicas de fluxos regionais e zonas de influência em tempos enunciadas por *Reilly* e *Zipf*, com menos leis e mais estratégia, os modelos de referência que se operacionalizam são eficazes na sua implementação. Assim, na Holanda, não são permitidos desvios ao que está determinado na ocupação do território.

A visão sobre as suas diversas escalas de organização, integra a dimensão regional e local, potenciando as especificidades ambientais, a qualidade de vida, a sustentabilidade e a competitividade entre cidades e regiões, especialmente em relação a Londres e Berlim. Assim, o modelo de acessibilidade, o *Rondstad*, — cuja projeção para os próximos 20 anos está a ser estudada na Universidade de Delft —, equaciona o impacto regional numa estrutura ferroviária anelar com cerca de 100 km de diâmetro ligando numa hora quatro cidades de competências complementares: Amesterdão, Roterdão, Haia e Utreque.

Também o secular *Greenbelt* de Londres define um anel verde de proteção da cidade com 50 km de raio, equilibrando as relações cidade/campo, evitando a expansão em “mancha de óleo” da cidade com as indesejáveis consequências na desorganização do território.

A política de cidades novas, equacionava uma estrutura equilibrada das cidades e regiões e potenciava o desenvolvimento da economia. É neste limite que se criou Milton Keynes com 250.000 habitantes, a última cidade nova planeada e construída antes da crise petrolífera de 1973.

O pensamento urbano desenvolvido a partir das comunidades, dos bairros como unidades de vizinhança para evitar os defeitos do crescimento descontrolado das cidades, teve uma revolução no pensamento urbano com Ebenezer Howard ao projetar as cidades-jardim de Leichworth e de Welwyn.

Contudo, apesar dos múltiplos exemplos históricos, dos princípios urbanísticos e estruturas interdisciplinares sobre planeamento do território, a região da Grande Lisboa enreda-se numa conurbação de cidades que proliferam como subúrbios.

Desenvolvidas por adição de loteamentos e urbanizações particulares apoiadas nas infraestruturas públicas, por grandes áreas clandestinas mais tarde urbanificadas como é o caso da extensa área da margem Sul do Tejo — Quinta do Conde, Casal do Sapo e General I, II e III —, incapazes de se tornarem competitivas, de gerarem emprego, coesão social e qualidade de vida, refletem um sentido especulativo que tira partido da permissividade política, da falta de modelos de referência e de teorias, de crítica e poder decisório, permitindo que o território se vá degradando a todos os níveis. A gestão urbana também tem as suas peculiaridades, sendo paradigmático o caso da cidade do Cacém, cujo município se localiza na vila de Sintra.

Teoria refere-se a “um processo de estabelecer responsabilidades duráveis e categorias sólidas de modo a contrariar o positivismo e mistificando os caminhos do desenvolvimento social e político que passam a ser vistos como um progresso evolutivo”.

As acessibilidades regionais são um fator determinante do desenvolvimento, mas não se compadecem com as indefinições de traçado do TGV ou com a vacilação da localização do Aeroporto a partir de decisões que tornam rapidamente possível o que era inviável, enunciando a ausência dum pensamento estratégico e de estudos cientificamente sustentados sobre as regiões.

Infraestruturas como o Aeroporto, estão fortemente articuladas com as acessibilidades, mas é falacioso fazê-lo depender das autoestradas já existentes que, pelo seu traçado e modo de utilização, são o lugar preferencial para engarrafamentos de fim-de-semana, sempre que há acidentes, obras, horas de ponta, greves, protestos, férias, futebol ou chuva.

Some-se a estes factos a localização da nova ponte sobre o Tejo que, para além de interferir negativamente com a imagem da cidade, — nomeadamente com o impacto que tem no Terreiro do Paço —, vacila politicamente numa disputa entre autarquias sem nunca se testarem modelos que equacionem os efeitos dos fluxos de tráfego sobre Lisboa, já em si congestionada.

A necessidade de uma nova ponte, antes de ser tomada como definitiva, deveria equacionar uma estratégia regional com modelos que não se encontram operacionalizados, uma vez que as autarquias não chegam a dialogar entre si, criando-se uma falta de visão integrada da região. Tendo o conjunto de municípios da margem Sul do Tejo uma população que já ultrapassa largamente os 250.000 habitantes, significa que existe uma dimensão ótima para se criar uma cidade equilibrada, uma polaridade competitiva que rentabilize todo o tipo de funções.

Assim, as decisões devem equacionar as potencialidades da região que, se for fortalecida com a localização do novo Aeroporto, tornar-se-á fortemente atrativa aliviando Lisboa do excesso de novos fluxos automóveis.

A estrutura do tráfego automóvel constitui um subsistema que decorre de ligações industriais, comerciais e de serviços — cujo maior impacto se evidencia com os camiões TIR —, mas que também decorre das deslocações quotidianas casa/trabalho e casa/lazer nos fins-de-semana, dias comemorativos e férias.

A excessiva dependência energética do petróleo, as reivindicações sociais e potenciais greves dos transportes, faz com que se reequacione a importância de soluções alternativas de transportes públicos como o caminho-de-ferro.

Sendo 2015 o ano em que está prevista a deflação do petróleo, há que racionalizar e repensar localizações e sistemas de mobilidade, não fazendo sentido continuar a depender da falta de diálogo e de visão conjuntural, criando onerosos subsistemas viários de efeitos perversos na debilitada economia nacional.

Acresce o facto de que se corre o gravíssimo risco de criar um progressivo endividamento do país — que ficará a pagar incomportáveis encargos durante décadas decorrentes de opções estratégicas erróneas —, se não se viabilizarem projeções e modelos macroeconómicos que equacionem a complexidade e a variabilidade dos problemas.

A cidade como um todo: a coroa N / NO *versus* frente ribeirinha

Para além da influência regional, a cidade deve ser caracterizada fisicamente pelos seus limites, centro e penetrações, sendo cada um destes fatores portador duma carga simbólica, essencial para a definição dos territórios de pertença, da apropriação e autonomia no exercício da cidadania.

Em Lisboa, os limites hoje definidos pelo Rio, por Monsanto, pelas portas de Benfica e pela topografia alcantilada da zona N/NO, foram variando ao longo dos tempos: muralhas do castelo, cerca Fernandina, pela caracterização dos bairros tradicionais que vieram a ser progressivamente incorporados na cidade. Quando o crescimento de Lisboa se fez por arrabaldes, foram incorporados núcleos estáveis onde existiam comunidades, programas de cariz religioso como os conventos, quintas solarengas como as do Paço do Lumiar, ou de cariz industrial como a fábrica de sedas do Rato.

As dinâmicas de crescimento da cidade tornaram-na progressivamente mais difusa. O posterior crescimento por subúrbios desenvolve-se rapidamente em “mancha de óleo” duma forma incaracterística, sem existir nenhum modelo de planeamento integrador, estrutura urbanística ou estratégias arquitetónicas autónomas que o enquadre. Assim, partindo de urbanizações e loteamentos parcelares, geraram-se zonas clandestinas nos limites concelhios e em solos não urbanizáveis, proliferando os bairros da lata e os interesses especulativos. O que fica em aberto é um sistema indefinido, suburbano, que questiona a definição dos limites, tidos como zonas incaracterísticas — e não reforçados como no urbanismo inglês com os “*green belts*” —, sendo apenas contidos na frente ribeirinha e pelo Parque de Monsanto. Os limites em vez de enfatizarem uma referenciação simbólica agregadora, apresentam-se como zonas de dissociação, de empobrecimento, preferenciais para ocupações marginais que tiram partido das “franjas” concelhias e do facilitismo posicional dos municípios.

O centro da cidade referencia a memória coletiva estabilizada no tempo, nas tradições, no modo de ser e agir, tendo o poder político um papel determinante na criação de zonas emblemáticas que, em Lisboa, corresponde à sua estrutura Iluminista, cujo centro se localiza na Baixa Pombalina tendo como *nartex* de entrada ritualizada o Terreiro do Paço.

A dispersão do centro por várias centralidades, — centros secundários de Algés ou Benfica, e o desenvolvimento linear na Av. de Roma —, revêem-se nas acessibilidades que têm cada vez mais um papel determinante no uso da cidade, que já não se refere ao uso do espaço mas do tempo de deslocação. As localizações comerciais, e as penetrações na cidade que se fizeram através de ruas comerciais, passaram a ser feitas por Avenidas, autoestradas, vias rápidas e circulares, trazendo para o centro da cidade um excesso de tráfego automóvel.

As ações de intervenção em Lisboa, não têm correspondido a um pensamento global. Incidindo principalmente nas zonas de maior impacto histórico e na zona ribeirinha, privilegiam obras de remodelação sobre a sua estrutura morfológica. Desprezam-se assim significativas áreas de características suburbanas, de desenvolvimento esquecido, sem vivência, vazios intersticiais onde se criam guetos e se geram graves problemas sociais, como é o caso da coroa Norte e Noroeste da cidade.

Leon Battista Alberti dizia que “a cidade é uma casa e a casa é uma cidade”. Assim, pensar Lisboa apenas considerando a sua entrada nobre relacionada com o Tejo, esquecendo a dimensão do “abarracamento” e clandestinidade das suas “traseiras” por onde passam duas autoestradas, é como tratar da imagem da casa centrando-se apenas na fachada principal, não prestando atenção aos anexos e remendos nas suas traseiras que a adulteram, interferindo com a qualidade de vida, e onde socialmente se propicia a criação de focos infecciosos.

Violência urbana versus espaços comunitários

As relações casa/bairro/cidade foram subalternizadas, o enfoque faz-se predominantemente nos índices, reduzindo-se o mundo a um somatório de funções onde a vida fica de fora. Le Corbusier legou-nos um homem dimensional, pragmático, sem cultura, um referencial global que permitia fazer cidades iguais em qualquer parte do mundo. As tradições não são incluídas, os fatores simbólicos são menosprezados por uma racionalidade que não operacionaliza a vida, pensando que tudo se resolve politicamente. Contudo, sem existir interação social, potenciam-se conflitos latentes em vários níveis, falando-se do indivíduo, da sociedade, e não da comunidade.

Os espaços comunitários não são desenhados na estrutura que pretende ser urbana, onde prevalece um “urbanismo de praceta”. A suburbanidade impera em intervenções que perseguem sempre os mesmos erros, desreferenciadas das populações, de modelos urbanísticos — incluindo os participacionistas —, com um reducionismo de conceitos e dos modos de organizar o espaço, situações que nada têm a ver com o urbanismo que é uma ciência e uma arte.

A violência urbana constitui um dos sintomas sociais mais graves, radicalizados em marginalidades ou conflitos étnicos. Adicionam-se os indícios de pobreza ou a

sobrevivência urbana em contextos de falta de trabalho e de integração social, que constituem padrões que potenciam a permeabilidade de entrada nos submundos.

Na organização urbana, devem-se equacionar modelos organizacionais operativos para as comunidades, que constituam intervenções dissuasoras destes tipos de ação. A expressão de fações e grupos sociais de cariz étnico, religioso, político, laboral, sexual ou de outros enquadramentos, faz com que as identidades se manifestem e insurjam de forma mais ou menos extremada contra a inserção social e política a que estão sujeitos, conotando-as como formas de opressão. Depois dos anos 60, a cultura passou a ser entendida como modo de vida, deslocando as suas referências para o quotidiano, para as reivindicações políticas. Assim, lendo a progressão da atual complexidade de conflitos existentes ao nível local e global, devem-se reler os princípios situacionistas neste domínio que afirmam:

“A única atividade importante do pensamento, hoje em dia, deverá andar à volta desta reorganização da força teórica e material do movimento da contestação”.

A condição da sociedade pós-moderna revê-se na sua indiscriminada extensão que dissipa os limites e pulveriza os territórios. Deste modo, exprimem-se diferentes grupos e culturas que a constituem sem estabelecer valorações entre si, introduzindo uma visão plural, indiferenciada e igualitária na relativização dos seus valores, embora não se erradiquem as conflitualidades latentes, cujas identidades, quando extremadas, funcionam em circuito fechado em processos simbólicos, excluentes dum sentido relacional.

Apenas um devir romântico na crença num eficaz e identitário civismo pode ainda fazer com que a tendência para a progressiva radicalização não se implante cada vez mais profundamente no quotidiano. A realidade revela que há um destino indefinido inscrito nas ações da humanidade que traduz a sua tragédia, um fim que se enuncia à espera dum redentor recomeço, e é essa a esperança residual da utopia. Os territórios simbólicos existem profundamente, estabelecidos como elo identitário inquebrável que não pode ser conquistado nem destruído pela força nem pela razão, nem se dissipam perante outros valores civilizacionais que são sempre exógenos, por mais que se reivindiquem utopias de justiça e liberdade.

Descaracterização de Lisboa

Há descaracterização quando se vai perdendo o carácter, destruindo a estrutura e o significado que expressa o sentido cultural da existência da urbe enquanto depositária dos valores de uso e de troca. A forma urbana expressa uma estrutura morfológica e cultural que evolui e se sedimenta, manifestando-se esteticamente na autenticidade que incorpora o espírito do tempo e a identificação consciente do que é passageiro. A imagem de Lisboa foi sendo acrescentada por intervenções urbanas que lhe deram um sentido de época e de modernidade, sendo o Bairro de Alvalade a última intervenção urbanística de grande dimensão e qualidade na cidade, podendo-se também, de algum modo, incluir mais recentemente Telheiras e o Parque das Nações. Também são de referenciar intervenções em diversos bairros de qualidade como os Olivais que, perseguindo o modelo do bairro “Hansa Viertel”, continua a estratégia de inovação utilizada no pós-guerra em Berlim e Frankfurt. Estas intervenções, como refere José Lamas, foram “concretizando os ideais dos arquitetos modernos: controlo urbanístico,

industrialização da construção, a produção de alojamentos sociais, e grande sintonia entre arquitetura, gestão e políticas urbanísticas municipais.” .

Contrariamente a estes exemplos, há hoje uma desestruturação urbana com uma imagem inconsequente que decorre dum somatório de operações imobiliárias desarticuladas, casuísticas e anárquicas, com maior visibilidade nas zonas relacionadas com as principais vias de acesso à cidade.

A caótica imagem visual da calçada de Carriche ou do eixo norte-sul, onde a dissociação do espaço urbano resulta num conjunto disperso de vias rápidas, zonas intersticiais incaracterísticas resultantes de urbanizações limítrofes sem desenho ou elementos estruturantes, não manifesta nenhuma preocupação, estratégia ou exigência cívica, faltando um pensamento integrador de especialidades que hoje se torna essencial nas diversas áreas do saber, prevalecendo leituras sectoriais que nunca resolvem os problemas.

Expressando o seu desenvolvimento ao longo de diferentes épocas, Lisboa referencia descontinuidades e ruturas representando zonas de forte tradição ou modernidade e, mais recentemente, de falta de visão estratégica. Embora a sua estrutura resista dando-lhe uma identidade plural moldada pela articulação e equilíbrio entre os bairros, novas estruturas e morfologias significantes, há cada vez mais necessidade de se criar uma gestão e um desenho urbano que expresse o *locus* e um sentido de modernidade que potencie a vivência comunitária.

O deslocamento da habitação para as periferias, fez proliferar os subúrbios e as especulações imobiliárias, e as populações deslocam-se em sucessivas etapas entre Lisboa e os núcleos periféricos do tipo Cacém / Amadora / Massamá potenciando bairros-problema, ou para a margem sul.

Na cidade, a habitação sendo o sistema economicamente mais débil, vai sendo substituída pela terciarização do centro, facto que na malha pombalina se torna evidente apesar da sua imagem homogénea.

O centro da cidade tem vindo a ser substituído por múltiplas centralidades, e hoje o mais importante é existir uma fácil acessibilidade, pois o espaço foi substituído pelo tempo. Neste sentido, equipamentos como os centros comerciais e as grandes superfícies implantam-se estrategicamente em zonas com boa acessibilidade e fáceis fluxos.

“Quando se planear a cidade do futuro, a cidade da vida não pode mais ser construída apenas em função da identidade de lugares, mas deve representar um espaço para conectar fluxos e espaços”.

O fluxo automóvel que afluí quotidianamente a Lisboa gerando infindáveis engarrafamentos, reflete a dissociação que existe entre habitação e local de trabalho. Os preços do mercado e a crise, apenas estimulam o afastamento da habitação do centro, não havendo IC19 que aguarde, nem sistema (des)urbano que resista. A desagregadora realidade quotidiana, revela exemplos do modo como não se deve fazer cidade, que vai perdendo competitividade, vivência articulando-se mal com a região. Nunca se

apresentou um modelo credível, estruturado, um projeto político de cidade envolvendo o impacto criado pelas novas acessibilidades que seja em si justificador da diluição dos fluxos, acentuando-se o desequilíbrio regional por falta duma visão dinâmica, abrangente e estruturada.

Há violência quando se gasta mais de 30 minutos na deslocação casa/trabalho e o caos que é imposto às populações pendulares que vivem na área da grande Lisboa, gera uma insustentável deseconomia ao país e aos cidadãos que pagam em “tempo, paciência e dinheiro”.

Para além do universo dos índices — de construção e de ocupação do solo —, a cidade é constituída por fluxos e infraestruturas cujas dinâmicas não têm sido devidamente equacionadas.

É um erro fazerem-se intervenções sem se avaliarem as causas nem se equacionarem as consequências dos problemas. Por exemplo, há um menosprezo pelas inundações que vão tendo cada vez maior expressão, e nada está a ser alterado neste aspeto, apesar da radicalidade das mudanças do clima. Continua-se a construir em leitos de cheias — como acontece com o maior centro comercial do país na Brandoa, construído em zona de proteção hídrica —, continua-se a não ter em devida consideração os fluxos subterrâneos das águas, a impermeabilizar excessivamente os solos, havendo rios que funcionam como esgotos, recetáculos de tudo quanto é descarga indesejável. A poluição já tirou do Tejo muita poesia, trabalho e pescadores assim como relações urbanas, aprofundando o seu divórcio com a cidade.

Há diversas “Lisboas” desconexas nas suas relações, incaracterísticas e por vezes caóticas nas imagens que transmitem, estando longe da organização antropológica que gerou os bairros da Alfama, da Mouraria ou das regras de desenvolvimento planeado.

Desde o Bairro Alto, passando pela Baixa Pombalina e pela visão iluminista da cidade do século XVIII, encontramos estruturas como a das Avenidas Novas, o Bairro de Alvalade e, posteriormente, as urbanizações do Estado Novo com bairros sociais como os do Arco do Cego ou da Encarnação entre outros. Também há zonas significativas de desenvolvimento da cidade como os Olivais — reportando-se ao conceito de cidade-jardim —, e expressivas zonas verdes como o parque de Monsanto.

Tem-se tentado revitalizar a “baixa” da cidade donde a habitação praticamente desapareceu, pois Lisboa tem-se progressivamente terciarizado, gerado a anulação da vida comunitária, e o espaço público tem sido substituído pelo espaço coletivo dos centros comerciais. As ruas, transformadas em permanentes parqueamentos automóveis, e as praças substituídas por “urbanizações de praceta” exprimem um atávico cariz suburbano.

Deve-se questionar o tipo de pensamento urbano e as estratégias que existem hoje para Lisboa e a sua área metropolitana. Invocam-se por vezes argumentos da complexidade, da dinâmica, da imprevisibilidade, da globalização mas, no fundo, tudo decorre da falta de um projeto teórico e político que evite a barafunda instituída, a promiscuidade entre interesses legais / ilegais.

Em Chicago, cidade com grandes tradições urbanas e arquitetónicas decorrentes das suas Escolas de pensamento nestes domínios, o Plano é um instrumento operativo impensável ser subvertido, e a implantação das habitações tem de cumprir rigorosamente o estipulado sob pena de imediata demolição.

A terminologia pós-moderna adquire um sentido dissipativo e integrador de marginalidades. Começando por chamar urbanificação à passagem do clandestino à legalidade, desvitaliza o termo clandestino, chamando-se hoje AUGI's (Assentamentos Urbanos de Génese Ilegal), demonstrando que o processo é incorporado na estrutura e, no sentido de tentar evitar problemas sociais, estes vão sendo adiados, ou criando-se outros como os que são sobejamente veiculados pela comunicação social.

A atração da cidade é enorme em todo o mundo, e a procura de melhores condições de vida dos deslocados e o desemprego, constituem fatores determinantes para o assédio que as cidades sofrem, impactos avassaladores que geram desenvolvimento e enormes *slums*.

Há zonas em Lisboa que se tornam economicamente apelativas, variando em diferentes épocas. Quando a Avenida da Liberdade esteve sujeita a forte pressão imobiliária, aumentaram-se o número de pisos e substituíram-se os velhos edifícios. Este fenómeno aconteceu também na Avenida da República, e o seu inestético conjunto, ainda coexiste com raros edifícios residuais emblemáticos de época e de autor. Estes expressam uma maneira de fazer cidade ao modo renascentista, onde se exprimiam cumulativamente os signos de representação do prestígio individual ao mesmo tempo que se contribuía para a qualidade da estética urbana. Hoje, o investimento deslocou-se para o Parque das Nações.

Num universo global, é natural que se imponha outro sentido de ordem com grande intensidade e um novo sentido de evolução, mas é mau que o interesse do m² de betão prevaleça apenas redutoramente sem se equacionarem valores estéticos e sociais, expressando apenas a redutora avidez da rentabilidade partindo dum o gosto-tipo baseado num “marketing” de contornos *kitsch*.

A alteração de programas funcionais na zona ribeirinha decorrentes da desativação do Porto de Lisboa, cria um enorme espaço privilegiado para intervenções urbanas que têm de ser cuidadas, estruturadas no seu conjunto e articuladas com a cidade, pois pode-se comprometer definitivamente a identidade estética de Lisboa.

Assim, deve-se ter em consideração a visão que se impõe como primeiro plano a quem se aproxima da cidade a partir do Tejo, tendo em consideração a qualidade da imagem da cidade, que deve preservar na sua identidade morfológica na sua dinâmica temporal. É importante implementar uma filosofia que veja a cidade como um todo qualificado, inserida na região, e com mecanismos de articulação que evitem as pressões diárias, fazendo com que a vida em Lisboa seja aprazível explorando as suas imensas qualidades e enquadramento de zonas verdes e azuis, onde será apetecível viver e investir, e criar um desafio de participação e de cidadania.

O ensino tem um papel fundamental neste domínio e a criação dum espírito crítico e científico, identifica e enquadra a pertinência das questões, coloca-as no seu tempo e

lugar, cria uma metodologia de aprofundamento sobre os assuntos, e remete a intersubjetividade para o lugar posicional das tendências políticas e da opinião pública.

FIM