

O desenvolvimento de Lisboa e da sua área metropolitana

Raquel SOEIRO de BRITO
Universidade Nova de Lisboa

Com 800.000 habitantes nos limites administrativos e 2.270.000 na área metropolitana - AML (3% do território continental, 26% da população) Lisboa, a capital de Portugal, detém há largo tempo um lugar de grande supremacia em relação às outras do país, mesmo do Porto, a capital do Norte e segunda cidade portuguesa.

I. Lisboa, ocupa um sítio e posição únicos no litoral da Península Ibérica: uma capital sobrepondo-se a extenso estuário interior, com abertura para o mar assegurada por um profundo corredor de 2 Km de largura e 12 Km de comprimento. A sua importância é antiga, testemunhada pela existência de vasta documentação romana, árabe, de cruzados...

Na época muçulmana, as casas, circundadas por uma muralha com uns 1.250 m de perímetro, onde se abriam cinco portas, duas das quais viradas para o rio, ladeavam estreitas e tortuosas ruas e becos sem saída; e em terrenos vagos cresciam figueiras e pastos. A área à volta da cidade era fértil, desenvolvendo-se, para além de muitas árvores de fruto, oliveira e vinha.

A seguir á Reconquista a população de Lisboa, como na maioria das cidades do centro e do sul da Península encontrava-se repartida entre três civilizações — cristã, moura e judia— habitando em áreas distintas. Aos mouros que permaneceram, foi garantido, por foral de 1170, o respeito das suas leis religiosa e civil, o livre exercício da profissão e a posse de bens; viviam na base da encosta oeste do castelo, na Mouraria, mantiveram, até 1496 «alcaide, escrivães, açougue e curral próprios, duas mesquitas, banhos públicos e cemitério privativo». A comunidade judaica, relativamente tolerada mas segregada, vivia receosa de cobiças e perseguições movidas tanto por mouros como por cristãos; a única judiaria de que se conserva o nome situava-se em Alfama, na encosta virada ao rio; os cristãos ocupavam a maior parte da zona «urbanizada».

A cidade, depois da Reconquista cristã, foi-se desenvolvendo, admitindose, contudo, só ter adquirido importância sobre as outras cidades do reino, no tempo de D. Afonso III: segundo a *Inquirição* de 1259, contava então oito paróquias intramuros e quinze já fora das muralhas. Foi-se expandindo segundo um esquema generalizado de ocupação territorial: no cimo das colinas edificavam-se os conventos circundados, quase de imediato, por campos de cultura e habitações de camponeses, artesãos, comerciantes e «gente grada»; segundo as populações dominantes, cada bairro acabava por ter fisionomia própria.

Os vales, vias de comunicação privilegiadas, eram ocupadas com o plantio de pomares e legumes, para abastecimento da cidade, dando-lhe um certo ar campestre que se manteve até meados do séc. XVIII. No século XVI, Lisboa tornase o nó mais importante dos sistemas de comunicação marítima do mundo, e no seu porto acumulavam-se enormes riquezas, vindas do Oriente, do Mediterrâneo e mesmo do Mar do Norte. A cidade alonga-se pela margem do Tejo, em terrenos de aterro ganhos aos lodos dos rios, e D. Manuel dota-a de edifícios «monumentais», como o Paço da Ribeira, a Casa da Índia e a Alfândega, onde se «usou pela primeira vez estacaria, espetada a maço no fundo do rio». Apesar dos esforços de «urbanização» realizados no tempo de D. Manuel, a Baixa era um dédalo de ruas estreitas, de onde sobressaíam espaçosos logradouros e algumas casas mais sumptuosas. Só no reinado de D. João V, aproveitando as riquezas vindas do Brasil, a cidade adquiriu um «certo brilho», com a construção de belas igrejas e alguns palácios, e o Aqueduto das Águas Livres. A expansão prosseguia, embora a ritmo irregular; imediatamente antes do terramoto de 1755, contava 108.500 habitantes. A catástrofe do dia 1 de Novembro de 1755, destruindo grande parte da cidade Baixa e despovoando-a parcialmente (a freguesia de S. Julião perdeu 74% da sua população, e a da Sé, 60%) foi o ponto de partida para a renovação da cidade. A Baixa é totalmente reconstruída, segundo os planos mais modernos da época: ruas largas cruzando-se em ângulos rectos, terminando as principais (com alinhamentos N-S), em duas grandes praças: a situada a norte, destinada à venda de produtos hortícolas e de frutos; a virada ao sul —um belo quadrado com 200 m de lado— aberta para o Tejo, uma das mais belas praças da Europa de então, circundada por edifícios uniformes, sóbrios e dignos, cujas arcadas lhe conferem grande beleza. Ao mesmo tempo, a população instala-se e desenvolve-se nas freguesias que começam a subir pelos planaltos.

Em 1840, quase um século após o terramoto, Perestelo da Câmara indica haver na cidade e arredores próximos, 260.000 habitantes, dos quais 11.000 estrangeiros, entre eles 9.000 galegos. Segundo o mesmo autor, existiam, então, 140 advogados, 63 médicos, 96 cirurgiões, 103 boticários (farmaceuticos), 4.189 lojas de lã, seda, algodão e ferragens, 4.000 mercearias, 1.160 sapateiros, 440 alfaiates, 410 barbeiros, 550 negociantes —quase um terço estrangeiros; no Campo Grande viviam 1.180 pessoas, em casas de campo e hortas; nos arredores, de um total de 38.000 habitantes, cerca de um quinto vivia em Almada e Cacilhas.

Entre 1852 e 1857 é aberta a primeira via «periférica», e o grande «Passeio Público» (na imitação dos *Champs Elysées*); a cidade continua a crescer: a sua área administrativa atinge 1.300 ha e a população 180.000 habitantes.

No fim do século XIX estavam lançadas as directrizes da cidade moderna, cuja expansão é sempre feita de modo irregular, devido, principalmente, às condições impostas pelo

relevo, origem de dificuldades de circulação; ainda hoje, apesar das possibilidades técnicas actuais, impõem descontinuidades na urbanização.

A industrialização, então incipiente, da «grande cidade» e o seu prestígio estão na origem do crescimento mais rápido da capital, indissolivelmente ligado ao início das comunicações por tracção eléctrica, em 1901.

No começo dos anos trinta, Lisboa tem já 600.000 habitantes, e 73% do total da população conjunta da cidade e dos concelhos periféricos.¹ Ao mesmo tempo que uma camada de população de maiores recursos iniciou o preenchimento dos grandes vazios dos planaltos existentes na área administrativa da cidade, outros sectores transferem-se para os arredores; ambas as deslocações tiveram uma expressão muito acentuada na década de quarenta, mas perduram ainda hoje. Contudo são os anos da Segunda Guerra Mundial que contribuíram de maneira decisiva para que Lisboa, placa giratória de uma Europa em chamas, se tornasse numa cidade europeia povoada por gentes de vários credos e linguajares, procurando refúgio ou fazendo da cidade ponto de saída para as Américas; por marinheiros de todas as nacionalidades; por «volframistas» que, na maioria dos casos, não possuíam nem cultura nem educação cidadina, mas que tinham dinheiro e estavam desejosos de o exhibir...

LOCALIZAÇÃO DOS CONCELHOS PERIFÉRICOS À CIDADE DE LISBOA



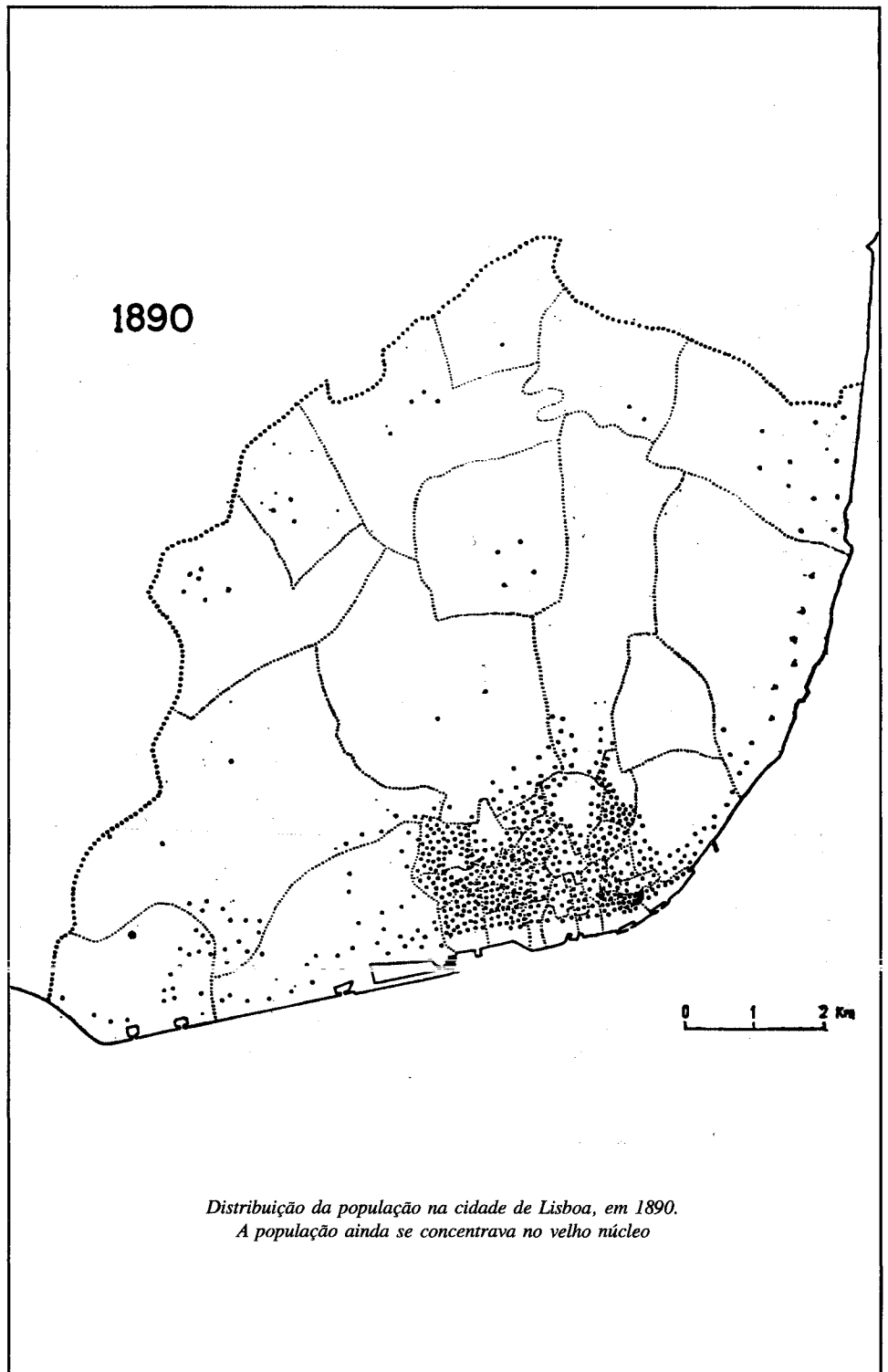
- 1- Cascais
- 2- Loures
- 3- Oeiras
- 4- Sintra
- 5- V. Franca
- 6- Amadora
- 7- Almada
- 8- Barreiro
- 9- Seixal
- 10- Moita
- 11- Montijo
- 12- Alcochete

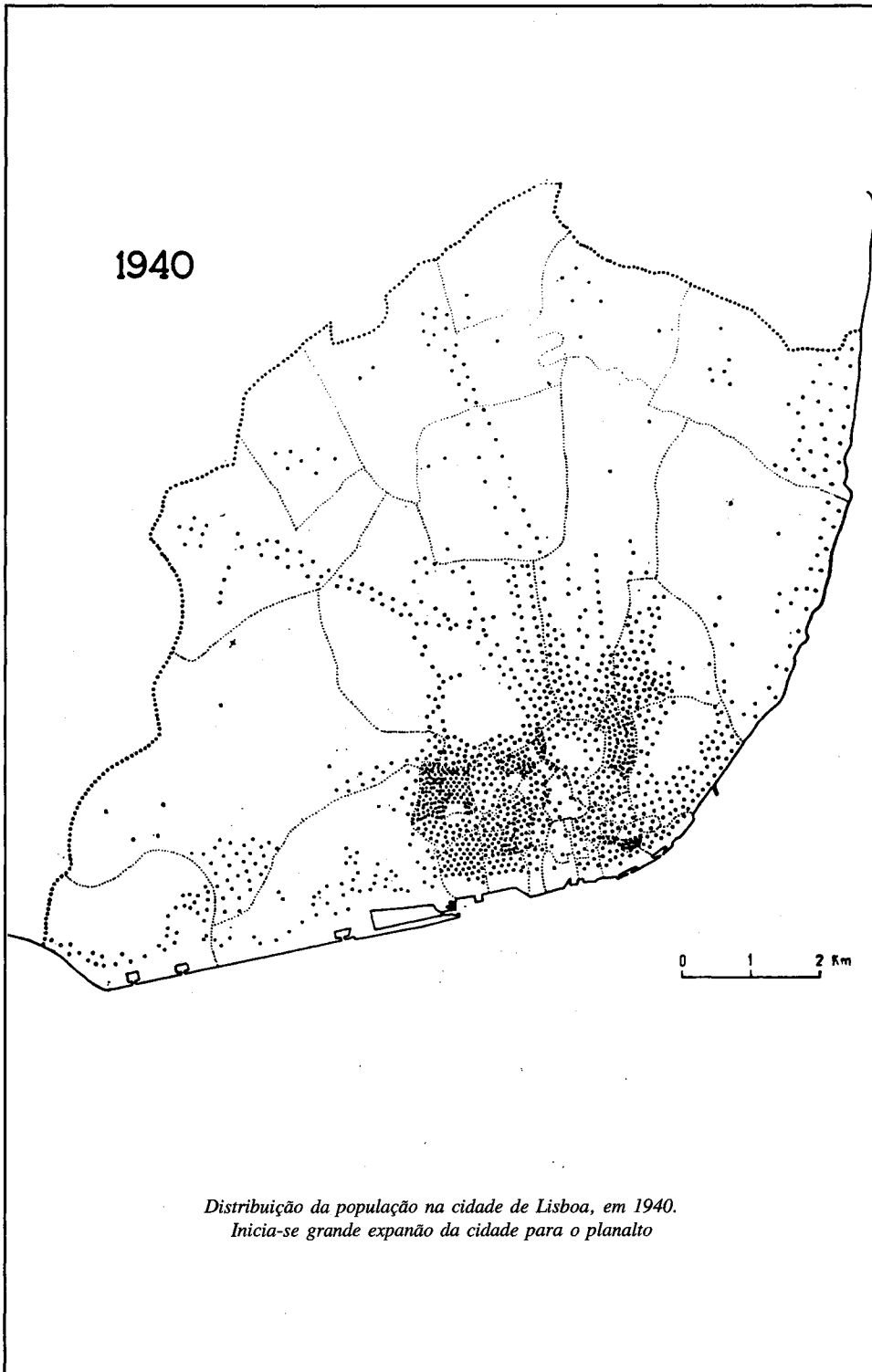
0 10 km

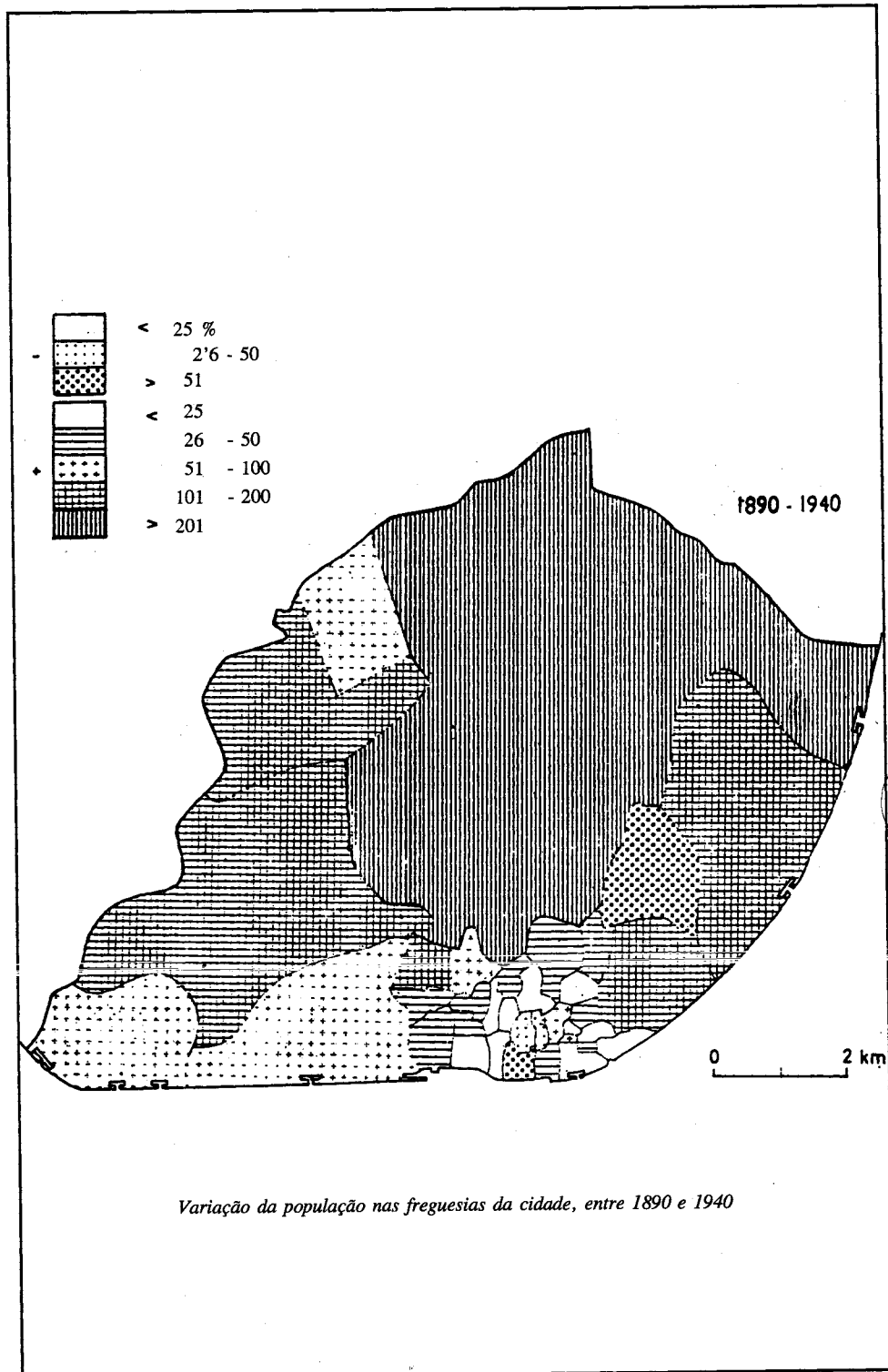
Ao mesmo tempo que a composição humana da cidade ia mudando, outras mudanças se operaram também. Abre-se a estrada marginal, ligação fácil e muito agradável aos Estoril e Cascais, continuando posteriormente até Sintra. Constrói-se o viaduto sobre o vale de Alcântara, ligando pelo interior a cidade à Ajuda e Algés, ao mesmo tempo que se beneficia a Colina de Monsanto com a Construção de um Parque de recreio, verdadeiro oásis às portas da cidade. Inicia-se a construção do belo bairro do Restelo, com lindas moradias que logo conquistam à velha área da Lapa o privilégio do abrigo de grande parte do corpo diplomático acreditado em Lisboa. Melhoram-se as condições de acesso a Benfica e ao Lumiar, que rapidamente entram nas áreas de maior desenvolvimento da capital. Rasgam-se os planaltos com largas avenidas, aí se estabelecendo bairros populosos alguns dos quais chamam a si o papel residencial desempenhado pelas Avenidas Novas nas décadas de vinte e trinta. A avenida de Roma torna-se o eixo central da «nova Lisboa», habitada por uma burguesia mais ou menos endinheirada e reivindicada, com o estabelecimento de numerosas sucursais de casas comerciais, o papel de segundo centro de comércio da capital. O desenvolvimento da cidade logo se estende, por influência desta artéria, ao Areeiro e a Alvalade. Ainda a ocupação dos planaltos progredia e já a cidade extravasava para a sua encosta norte.

Sob aspectos e formas jurídicas diversos, a cidade cresce; os bairros residenciais multiplicam-se, quer por iniciativa de empresas privadas (a maior parte), quer por iniciativa do Estado e da Autarquia. As mudanças do perfil da cidade —onde, até há duas ou três décadas, as cúpulas das principais igrejas ponteavam as colinas, sobressaindo de um conjunto de construções harmonioso que se adaptava singularmente bem ao relevo acidentado —são contínuas, quase sempre sem critério estético, e «torres» isoladas, em blocos ou em alinhamentos, «agridem» o que foi o «calmo perfil da cidade».

Entretanto, as transformações mais marcantes das funções no centro antigo de Lisboa, dão-se a partir do decénio de cinquenta, acompanhando tardiamente a expansão da cidade para norte. Em 1960, ainda mais de metade das sedes de Sociedades se localizava na Baixa, só um terço nas áreas do Marquês de Pombal e das Avenidas Novas; as restantes encontravam-se dispersas. Dez anos passados, apenas um terço permanecia na velha e prestigiosa Baixa, enquanto nas áreas do Marquês e Avenidas estavam mais de metade e as sedes dispersas pela cidade haviam duplicado.







Varição da população nas freguesias da cidade, entre 1890 e 1940

Naquele mesmo ano, 1960, dois terços dos estabelecimentos dedicados ao comércio estavam localizados na Baixa, 30% dos quais foram transferidos na década seguinte para o Marquês, Avenidas, Almirante Reis e Alvalade. Assiste-se, assim, em meados da segunda metade do século XX, a uma *subida* progressiva de actividades do sector terciário do Centro antigo para o Norte. Nuno Soares estudou este aspecto com particular cuidado em relação às Avenidas Novas. À inserção dos serviços nas Avenidas corresponde uma substituição ou adaptação dos antigos edifícios residenciais às novas exigências; a renovação faz-se edifício por edifício, sem a intervenção regulamentar por parte do município; o sector público, com 25% das sedes ministeriais é um dos principais responsáveis por esta transformação; de entre as actividades privadas, a banca e os seguros têm papel primordial. A grande acessibilidade, quer face à rede de autocarros e do metropolitano, quer face aos três maiores «pontos» de acesso à cidade — Rotunda (pela auto-estrada do Estoril-Cascais), Praça de Espanha (área metropolitana Sul e ramal da auto-estrada de Sintra), Campo Grande (via rápida de Loures e auto-estrada do Norte), juntamente com a prestígio que a área gozou nas décadas anteriores estão na origem do seu maior sucesso. O congestionamento que aqui já se verificou está sendo um dos principais motores da expansão da área de serviços das Avenidas Novas em direcção ao Campo Grande seu «prolongamento natural» e, daqui ainda mais para norte (segunda circular), expansão apoiada no desenvolvimento da rede de transportes.

II. Em quase meio século, de 1940 a 1981, a superfície de Lisboa passa de 7.700 ha a 8.310 ha (500 vezes a área da cidade muçulmana) e a população aumenta de 700.000 habitantes para 808.000; na área da grande Lisboa, passou-se de 280.000 habitantes a 1.500.000, ou seja: enquanto a população da cidade cresce vez e meia, a população da periferia quintuplica. A atracção da capital é indiscutível: verifica-se que, desde o primeiro recenseamento, em 1980, até meio século depois (1940), a percentagem da população nascida na cidade, em relação à sua população total, é da ordem de 50%, valor que cai meio século mais tarde para pouco mais de 40%. E se houvesse elementos que permitissem fazer estes cálculos para a periferia, a diminuição seria ainda mais gritante.

Grande parte da população residente na periferia exerce a sua actividade na cidade: a maioria no sector terciário; se restringirmos a análise dos movimentos pendulares a alguns concelhos da margem Sul, Vila Franca de Xira e Loures, verificamos que o sector secundário ainda mantém uma expressão com alguma importância — cerca de 20%.

O crescimento populacional dos concelhos não se faz de maneira uniforme.

Evolução das taxas de crescimento anual médio nos concelhos de:

População residente em 1940	Concelhos	40/50	50/60	60/70	70/81	População residente em 1981
702.400	Lisboa	1,2	0,2	-0,5	0,6	807.937
29.641	Cascais	3,6	3,5	4,5	3,9	141.498
35.060	Loures	3,7	7,3	5,0	4,7	276.467
37.811	Oeiras	3,5	5,9	6,7	1,7	149.328
45.171	Sintra	3,0	2,8	4,5	5,6	226.428
28.275	Vila Franca	1,5	2,2	3,0	4,5	88.193
29.546	Almada	4,0	5,0	4,2	2,9	147.690
26.104	Barreiro	1,3	1,7	5,3	3,7	88.052
12.384	Moita	4,6	4,1	2,9	2,9	53.240
17.688	Montijo	3,9	1,6	3,4	-1,2	36.849
12.932	Seixal	2,1	2,5	6,4	8,0	89.169
6.658	Alcochete	1,7	1,7	1,1	8,0	11.246

Fonte: X,XI e XII Recenseamentos Gerais da População, INE, 1960, 1970 e 1981.

Naturalmente, os concelhos e as povoações que mais cresceram são não só os que se situam mais próximo da cidade como os que possuem melhores comunicações: Cascais e Oeiras beneficiam da existência, relativamente antiga, do comboios eléctricos (são hoje realizadas por este meio de transporte 75% e 40% das respectivas deslocações diárias);² de Sintra e Vila Franca de Xira, os dois concelhos em que a população mais cresceu no último decénio, embora só mais recentemente servidas por linha férrea electrificada, a sua população desloca-se diariamente para a capital servindo-se maioritariamente desses meios de comunicação, respectivamente 73% e 62%. As ligações com Loures são apenas por estrada, por onde circulam várias empresas de camionagem que transportam hoje mais de 80% dos «pendulares»; por isso, só a partir da década de sessenta, com a melhoria das vias, se acentuou o desenvolvimento urbanístico desta área a expensas das hortas que abasteciam a cidade de verdura.

A indústria implantada na margem esquerda do Tejo desde o início do século, atraíu grande número de famílias para o Barreiro, Seixal e Moita, povoações que se mantiveram relativamente independentes da capital; pelo contrário, o crescimento de população em Almada que se deve principalmente ao sector terciário, é mais dependente do desenvolvimento de Lisboa; só tardiamente, com a construção dos estaleiros navais, e sua exploração, iniciada em 1967, o aumento populacional se encontra também ligado à indústria. A partir de 1966, no seguimento da inauguração da ponte sobre o Tejo, todo o concelho vem a ser sede de uma profunda transformação no uso do solo, devido à melhor acessibilidade e à forte dinâmica demográfica; esta obrigou a um enorme aumento no ritmo da construção civil para habitação com consequências desastrosas na ocupação do solo, devido à ineficiência da execução dos planos. Este descontrolo foi minuciosamente estudado com J.A. Tenedório, através das séries de fotografia aérea de 1967 e 1986, tendo

concluído que, entre esas duas datas, 1928 ha (28% área total do concelho) mudaram de utilização, a uma média de 100 ha/ano. A taxa de variação da superfície não edificada (uso agrícola), do concelho foi de - 60 ha/ano, com sensíveis diferenças entre as freguesias. A taxa de variação da superfície edificada foi de 160%, no total do concelho; à freguesia da Caparica, que bordeja o mar, a maior percentagem: 528%, a que corresponde uma taxa de variação de 76 ha/ano. A freguesia de Almada revelou, no período, grande estabilidade, já que a sua fase principal de crescimento é muito anterior; mas a da Cova da Piedade, a ela contígua, acusou o maior dinamismo de população entre todas as freguesias, preenchendo muitos dos vazios existentes no contínuo urbano, com edifícios de grande densidade de ocupação habitacional.

III. A área de Lisboa é procurada por variadíssimas razões, mas o sonho de conseguir uma melhor situação social é uma das mais importantes. As diferentes áreas da cidade e da periferia não são procuradas indiscriminadamente pela população. A cidade, propriamente dita, a linha de Cascais e, mais recentemente, a área da Portela, atraem mais gente relativamente abastada; os menos protegidos ocupam sítios menos atraentes, «bairros da lata» em caso extremo. A grande necessidade de alojamento e a deficiência de resposta, levou ao recurso da construção ilegal que, a partir que, a partir dos anos cinquenta, se tornou num flagelo que as administrações autárquicas ainda não conseguiram eliminar, apesar de um esforço sério de construção social que têm vindo a desenvolver.

O crescimento da cidade e da sua periferia sempre se tem feito de maneira descontínua, segundo as ofertas de terreno, daí, a existência de uma certa desordem na localização quer das «urbanizações» que se situam dentro dos limites da área metropolitana, ou nas suas proximidades, quer na de edifícios isolados, no coração da urbe, o que contribui para o aumento de agressividade de um mau desenvolvimento urbanístico.

Apesar de tudo o exposto, Lisboa é uma cidade de média dimensão, à escala europeia, porque a enorme explosão urbana, iniciada nos fins do último século, com a moderna industrialização, não ocorreu em Portual, devido ao atraso na implementação industrial. E quando a indústria portuguesa se desenvolve, a «moda» das grandes cidades já tinha passado; já se ensaiava a descentralização, e Lisboa nunca atingiu o milhão de habitantes, enquanto a sua periferia não cessava de crescer e os seus problemas de se multiplicarem.

Notes

¹ Consideram-se, na margem Norte, os concelhos de Sintra, Cascais, Oeiras, Amadora, Loures e Vila Franca de Xira; na margem Sul, Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo e Alcochete.

² Por serem os concelhos onde reside uma população com maiores possibilidades económicas, neles se registam as mais elevadas percentagens de uso do transporte privado: respectivamente 21% e 26%.

