

## **Dinâmica Metropolitana e Infraestruturas de transportes em Lisboa**

**COSTA, J., JULIÃO, R., PIMENTEL, D., POEIRA, L.**  
*Departamento de Geografia e Planeamento Regional, Universidade Nova de Lisboa*

A Área Metropolitana de Lisboa (AML), (cerca de 3% do território português onde residia em 1981 mais de 1/4 da população), tem revelado uma forte dinâmica no processo de crescimento demográfico-económico, ainda que diferenciado na espaço.

De facto, o comportamento desse espaço é condicionado por alguns factores geográficos bastante fortes como a própria disposição em volta do amplo estuário do Tejo e a proximidade da costa atlântica, cuja amenidade climático-paisagística é bem conhecida. Se este último sempre constituiu um forte atractivo e até uma sobrevalorização no caso da AML-Norte, concretamente no eixo Lisboa-Cascais, a presença do estuário do Tejo criou uma diferenciação acentuada entre os mercados fundiários Norte e Sul, pela menor procura na AML-Sul, «psicologicamente» cortada do centro de Lisboa: em 1981, 76% da população da AML residia no sector Norte e 24% no sector Sul.

A construção da ponte sobre o estuário desencadeou, a partir da década de 60, uma acentuada e crescente corrida a todo o sector Sul da AML, primeiro em termos residenciais e de veraneio, mais tarde; abrangendo as actividades económicas e recentemente referindo-se a qualquer destes aspectos.

Assim, tendo em conta as taxas de crescimento anual médio (TCAM) para a AML-Norte e AML-Sul, verifica-se o seguinte:

	1950/60	1960/70	1970/81
AML-Norte	15.3%	17.1%	34.5%
AML-Sul	10.4%	51.7%	44.0%

Na década de 50/60 o concelho com TCAM mais elevada é o de Cascais (7.3%), seguido por Loures (5.9%) na AML-Norte e Almada (5.0%) na AML-Sul; na década de 60/70 Loures regista o maior crescimento na AML-Norte (6.7%), mas já na AML-Sul, Seixal aproxima-se do valor de Loures (6.4%): na década de 70/81 as TCAM mais elevadas encontram-se nos concelhos da Margem Sul como Seixal (8.0%) Palmela, Sesimbra, Setúbal (3.6%, 3.0%, 3.8% respectivamente), enquanto na AML-Norte nenhum concelho atinge a TCAM do Seixal: Oeiras, o que apresentou valores mais elevados chega aos 5.6%, Cascais 4.7% e Sintra 4.5% ou seja acentuou-se a importância do eixo Lisboa-Cascais, seguido por Sintra, concelhos ocidentais e logicamente perto da costa. O mesmo fenómeno se pode assinalar na Margem Sul, com Setúbal e Sesimbra (Quadro em Anexo).

A maior parte da população que reside na AML trabalha no concelho de Lisboa, deslocando-se diariamente, num ritmo cada vez mais acentuado, ao longo de 5 eixos principais:

<b>Deslocações médias diárias (1985)</b>	
Total dos eixos	240.000
V. Franca de Xira	62.000
Torres Vedras	24.000
Sintra	31.000
Cascais	26.000
Ponte sobre o Tejo	67.000

O maior volume corresponde à travessia do Tejo em Lisboa, facto que, recentemente, voltou a pôr com a maior urgência o problema da travessia do estuário, na área central da AML.

Paralelamente outras questões de implantação de infraestruturas de transporte se têm vindo a avolumar, ou porque a resolução de problemas de acessibilidade é urgente como no caso da Margem Sul do Tejo, ou porque o desenvolvimento perspectivado exige soluções de acessibilidade adequadas, como no caso do eixo Lisboa-Cascais.

Considerando ainda a importância de Lisboa em termos das ligações regionais, nacionais ou internacionais, a complexidade da situação da AML aparece acrescentada reflectindo-se naturalmente nalgumas dessas ligações, como é o caso das internacionais aéreas e rodoviárias.

## 1) O Eixo Lisboa-Cascais

A área ocidental da aglomeração de Lisboa, a Costa do Sol, graças às suas óptimas condições naturais, foi desde sempre privilegiada no seio da Área Metropolitana, vocacionada para estância balnear de prestígio internacional e zona residencial da burguesia lisboeta.

Estas circunstâncias implicaram, nomeadamente, o facto de ter sido, nos anos 30, pioneira, a nível nacional, na implementação de um processo de planeamento urbanístico, que tem orientado, em traços gerais até hoje, a sua expansão urbana.

A entrada em funcionamento, no primeiro semestre deste ano, do prolongamento da auto-estrada de Lisboa até Cascais e do início das obras do 1º troço da CRIL (Circular Regional Interior de Lisboa), bem como o arranque previsto a médio prazo da CREL (Circular Regional Exterior de Lisboa), cujo traçado já é definitivo, aumentará significativamente a acessibilidade de toda esta parte da Área Metropolitana a Lisboa, tornando-a ainda mais atractiva.

Além das importantes infraestruturas rodoviárias, estão em adiantado fase de execução as obras de ampliação do Aeródromo de Tires, que o tornarão alternativo ao Aeroporto Internacional da Portela, para aeronaves, de pequeno e médio porte mesmo após a construção do novo aeroporto internacional de Lisboa. Por outro lado, é ainda de referir a acessibilidade que toda esta área ocidental tem relativamente ao porto comercial de Lisboa.

Em face de todos estes avultados investimentos que estão programados em prol da melhoria significativa da acessibilidade da área ocidental da cidade de Lisboa, tem-se vindo a registar, nos últimos anos, uma acentuada expansão urbana ao longo deste eixo.

A excelente qualidade ambiental de que ainda dispõem as vastas áreas de terrenos não contíguos à Costa, onde até há poucos anos predominava a actividade agrícola (culturas de sequeiro) e que não sofreram o flagelo do fenómeno da ocupação residencial clandestina, fenómeno generalizado na A.M.L. nos anos 60 e 70, está a tornar estes espaços bastante disputados, embora para uma ocupação urbana com características inovadoras.

Se até meados da década de 80, a Costa do Estoril se viu na iminência de ser transformada definitivamente num extenso dormitório privilegiado da Capital, em que simultaneamente se implantavam indústrias sem qualquer preocupação com o impacto ambiental, os actuais agentes intervenientes no Território têm tido, como principal objectivo, rentabilizar a individualidade desta área no contexto Metropolitano, ou seja, a disponibilidade de grandes espaços com óptimas condições naturais, a qualidade ambiental e, a curto/médio prazo, a grande acessibilidade.

Assim se compreende a opção do Governo, acarinhada pelas Autarquias Locais abrangidas, de implantar nesta área o futuro Parque de Ciência e Tecnologia da A.M.L., bem como incentivar diversos equipamentos desportivos com impacto regional, comp campos de golfe, um kartódromo, parques aquáticos e de campismo de alta qualidade.

A intensa procura dos espaços ainda livres nos parques industriais existentes, provocou uma acentuada especulação dos preços do solo, donde resulta que a grande maioria das novas empresas instaladas são de capital, maioritária ou exclusivamente, multinacional.

Nas zonas industriais, existentes ou previstas contíguas às nova ou projectadas infraestruturas rodoviárias, constata-se uma alteração funcional, traduzida na edificação de grandes superfícies comerciais (como hipermercados) e/ou áreas destinadas a implantação de serviços ligados às actividades económicas.

As zonas do litoral estão a ser disputadas para localização de portos de recreio (marinas), associados a grandes infraestruturas hoteleiras e empresariais, recorrendo às últimas inovações tecnológicas como o futuro Teleporto-World Trade Center (primeiro em Portugal).

Ao nível urbano são dignos de realce, as numerosas pretensões de alterar a utilização funcional dos edifícios residenciais a construir nas proximidades da futura CRIL, transformando-os em blocos destinados a serviços. Os graves problemas de congestionamento de tráfego que se registam na cidade de Lisboa, sem perspectivas de uma rápida solução, tornam bastante competitiva a breve trecho, toda a zona ocidental contígua á capital.

A função residencial embora continue a preponderar, está a tornar-se progressivamente apenas acessível a um estrato economicamente privilegiado da população, em virtude dos preços unitários por m<sup>2</sup> crescerem exponencialmente neste segmento do mercado, paralelamente ao elitismo das tipologias e aumento da área dos alojamentos.

A intensa procura nos últimos anos de zonas para edificação de habitação unifamiliar, em regime de condomínio, tem também incentivado o comportamento especulativo do mercado imobiliário.

As Autarquias Locais perante a escassez de meios financeiros com que se vêm confrontadas, devido ás exíguas transferências que anualmente auferem do Poder Central, optaram estrategicamente, nos últimos anos, por tirar o máximo partido do dinamismo que todas as infraestruturas de transporte estão a gerar nesta área, incentivando a especulação e não intervindo, com os meios à sua disposição, como reguladora do mercado fundiário.

As infraestruturas rodoviárias, aeroportuárias e portuárias já em curso e a localizar na área ocidental da aglomeração de Lisboa, torná-la-ão progressivamente competitiva à escala metropolitana, nacional e mesmo europeia.

## **2) O Aeroporto Internacional de Lisboa**

A progressiva inserção do Aeroporto de Lisboa na actual malha urbana, tem levantado vários problemas, dos quais se destacam os relativos à segurança, à interrelação com os transportes terrestres (congestionamento das vias urbanas) e ao incómodo provocado pelo ruído das aeronaves devido ao constante sobrevoo a baixa altitude, durante as fases de

aproximação e afastamento em relação às pistas. Segundo estimativa da ANA-EP (Empresa de Pública de Aeroportos e Navegação Aérea), cerca de 350 mil habitantes de Lisboa e arredores residem em áreas cujos valores de ruído estão acima do limiar máximo aceitável.

A proximidade do aeroporto ao centro da cidade suscita também questões de ordem político-administrativa: devido às fortes pressões urbanísticas a gestão das áreas de servidão é particularmente difícil. Em contrapartida, graças à localização do aeroporto e suas áreas de servidão, a cidade de Lisboa não sofreu uma densificação exagerada no sector NE.

A prevista saturação do actual aeroporto para o início do século XXI, implicou a retoma dos estudos para a sua realocização, iniciados e abandonados durante a década de 70.

Actualmente, a construção do Novo Aeroporto Internacional de Lisboa (NAL) tem de ser encarada como um empreendimento de alta tecnologia, com grandes dimensões em termos de espaço (cerca de 1.700 ha), de emprego e produção, cujos custos de construção são da ordem de 250 a 280 mil milhões de escudos, a preços constantes de 1990.

A sua localização deverá ser decidida entre a OTA (na saída para Norte) e RIO FRIO (na Península de Setúbal), tendo sido sucessivamente adiada a decisão final. Tal facto deve-se, por um lado a interesses políticos e por outro à difícil compatibilização desta infraestrutura com os usos do solo da área em que se vai instalar bem como às implicações daí decorrentes.

Ou seja, escolha da localização definitiva do NAL depende do seguinte dilema: há que localizá-lo suficientemente perto da cidade, para evitar grandes deslocamentos dos passageiros, ao mesmo tempo que se deverá manter o afastamento necessário para neutralizar os efeitos secundários negativos.

O NAL, infraestrutura de âmbito nacional a localizar a AML ou perto, quer pelo forte impacto regional, quer pelos elevados custos que comporta, quer, ainda, pela extensa área que ocupa, não pode ser de modo nenhum uma obra do acaso, devendo resultar de um processo de planeamento, integrado e dinâmico, fundamentado numa previsão ordenada, antecipando e acautelando as consequências.

Em termos económicos, a localização do NAL em Rio Frio apresenta evidentes desvantagens, em relação à Ota. São vários os aspectos que contribuem para esta situação:

- A localização em Rio Frio, implicaria a compra imediata dos terrenos, com o intuito de os manter desocupados face à inexistência de servidões. Acarretaria assim, uma imobilização de capital, para além de transformar a ANA-EI numa das maiores empresas agrícolas de país. No caso da Ota, tal não seria necessário, pois os terrenos encontram-se salvaguardados das pressões urbanísticas pelo DL nº 4 1.791/58, que estabelece o regime de servidão militar da BA2 (Base Aérea nº 2:
- A incompatibilidade da localização em Rio Frio com o funcionamento do campo de tiro de Alcochete e Base Aérea do Montijo (BA6), obrigaria à realocização destas infraestruturas;
- A Ota beneficia de maiores facilidades de acesso, pela sua proximidade à Auto-estrada (2 Km) e eixo ferroviário do Norte. Poderá ainda vir a ser servida pela projectada variante de alta velocidade (TGV) da CP (Caminhos de Ferro Portugueses); em Rio Frio, a maior

distância em relação á rede rodoviária e ferroviária existente, implicaria custos suplementares, para além da construção de uma nova ponte sobre o Tejo;

— A maior desvantagem da localização na Ota, seria a necessidade de executar avultadas obras de terraplanagem, por forma a compensar a menor aptidão topográfica do local.

Além das vantagens económicas, os aspectos ambientais também são favoráveis á instalação do NAL na Ota, uma vez que em Rio Frio iria interferir com a Reserva Natural do Estuário do Tejo. Por outro lado, as condições meteorológicas também são mais vantajosas.

O ruído, não seria factor limitativo em qualquer das duas localizações consideradas.

Perante este panorama, é lícito afirmar que a localização do NAL na Ota se apresenta como menos problemática. Todavia, a localização em Rio Frio seria aceitável enquanto uma de várias medidas concertadas para a recuperação económica da Península de Setúbal.

As recentes notícias sobre a localização de uma unidade da FORD junto a Palmela, sobre a ligação ferroviária de Pinhal Novo a Lisboa através da Ponte sobre o Tejo, sobre a construção de uma segunda ponte a localizar entre o Beato (ou Alverca) e a margem Sul e o atraso que se verifica, até agora, na decisão sobre a nova localização do NAL, poderão ser significativas de que a decisão poderá ainda ser favorável a Rio Frio.

Qualquer que seja a nova localização ir-se-ão desencadear profundas alterações na (re) organização da região envolvente da actual AML: será difícil contrariar, os interesses, de ocupação do espaço intersticial entre o NAL e o tecido metropolitano bem como o desenvolvimento regional a Oeste (localização Ota) ou a Sul (localização Rio Frio). Localmente, irá promover, no seu espaço adjacente, um conjunto de actividades fundamentais ao funcionamento do aeroporto e outras que retirarão dessa proximidade abundantes benefícios para o seu incremento e expansão.

As transformações apontadas serão inevitáveis e até salutares, já que traduzirão uma dinâmica de desenvolvimento, mas deverão ser sujeitas a uma lógica global, lógica metropolitana, e não deixadas ás múltiplas iniciativas isoladas que poderão comprometer uma correcta e integrada organização territorial.

### **3) Um Novo Eixo Rodoviário Internacional: IP7 (Itinerário Principal 7)**

Entre os novos itinerários rodoviários que se prevê venham a servir a Área Metropolitana de Lisboa, salientamos o Itinerário Principal 7 (IP7) que, a partir de Pamela, promove a ligação da AML, e da própria cidade, á Estrada Principal 90 que cruza a Europa no sentido Oeste-Este, entre Lisboa a Irun (Acordo Europeu sobre as Grandes Estradas de Tráfego Internacional — AGR)

Este próximo aumento de acessibilidade, que não vai deixar indiferentes os diversos municípios da AML-Sul, introduz uma comparticipação fundamental na nova dinâmica de desenvolvimento metropolitano, já que, em conjunto com outras opções rodoviárias regionais que beneficiarão a Área de Lisboa, permitirá uma maior integração dos diversos sectores da Área no papel internacional que para ela se adivinha.

O Itinerário 7 mais do que um eixo cruzando o Alentejo é um facto indissociável do desenvolvimento da AML-Sul) Península de Setúbal) cujo potencial endógeno é bastante elevado devido a:

- situação excepcional
- condições de diversificação industrial
- potencialidades agrícolas
- atractivos turísticos
- boas infraestruturas
- boa acessibilidade
- mão-de-obra abundante e qualificada

Este potencial que já determinou o desenvolvimento dos anos 60-70, irá permitir o relançamento económico da Península de Setúbal, após a crise dos anos 70-80.

O impulso dado pela OID-Setúbal á reconstrução económica apoia-se fortemente no melhoramento da, acessibilidade e relançamento da imagem interna externa da Península (AML-Sul), cuja dominante industrial está patente nos diversos programas sectoriais implementados.

Este facto ligado a importância das potencialidades naturais, constitui uma aliança económica tentadora para uma via regional de projecção internacional. Por outro lado, e em termos metropolitanos, o nó de ligação na AML-Sul, mais precisamente na Marateca, irá constituir um elo de ligação múltipla, fundamental, servindo Lisboa dum modo diversificado, através da transferência de tráfego para outros itinerários rodoviários com ligação ao Norte do País.

## Bibliografia

- COSTA, J.E. (1990): *Planeamento Urbanístico e Gestão Autárquica no Condelho de Oeiras*, FCSH-UNL, Lisboa, (no prelo).
- BRITO, R., PIMENTEL, D. y PACHECO, A. (1986): *Tendências Recentes da Dinamica Populacional da Cidade de Lisboa*, CEGPR-FCSH-UNL/INIC, Lisboa.
- JULIÃO, R.P., RIBEIRO, J.J. y BRANDÃO, J.M. (1988): *Aeroporto Internacional de Lisboa: Que alternativas?*, CEGPR-FCSH-UNL/INIC, Lisboa.
- PINTO, J.C. y POEIRA, M.L. (1989): *Itinerário Principal 7: Estudo de Impacte Regional*, Projectope, Lisboa.

## Anexo

### Q.1 População residente NA AML (10<sup>3</sup> habitantes)

	1950	1960	1970	1981
Concelho de Lisboa	783.2	802.2	760.1	807.9
AML Norte (Sem Lisboa)	239.0	376.6	618.6	1.045.8
AML Norte	1.022.2	1.178.8	1.378.7	1.853.7
AML Sul	236.4	291.5	400.9	584.6
AML	1.258.6	1.470.3	1.779.6	2.438.3

### Q.2 Pop. Residente NA AML e no concelho de Lisboa

Anos	AML	Lisboa	%
1900	532.556	351.210	65.9
1911	656.168	431.738	65.8
1920	732.553	484.664	66.2
1930	903.661	591.939	65.5
1940	1.059.640	694.389	65.5
1950	1.257.855	783.226	62.3
1960	1.470.243	802.230	54.6
1970	1.781.360	760.150	42.7
1981	2.438.377	807.937	33.1

### Q.3 Taxas de crescimento anual medio entre 1950 e 1981 (%)

Concelhos	1950/60	1960/70	1970/81
Lisboa	0.2	-0.5	0.6
Cascais	3.5	4.5	3.9
Loures	7.3	5.0	4.7
Oeiras	5.9	6.7	1.7
Sintra	2.8	4.5	5.6
V. Franca de Xira	2.2	3.0	4.5
Almada	5.0	4.2	2.9
Barreiro	1.7	5.3	3.7
Moita	4.1	2.9	2.9
Montijo	1.6	3.4	-1.2
Seixal	2.5	6.4	8.0
Alcochete	1.6	1.2	0.7
Palmela	0.7	0.3	3.6
Sesimbra	1.2	0.1	3.0
Setúbal	0.2	1.5	3.8



**Q4**

**Activos residentes (%) nos concelhos da AML que, em 1981, trabalhavam no concelho de Lisboa (1) e no concelho de residência (2)**

	<b>1</b>	<b>2</b>		<b>1</b>	<b>2</b>
Lisboa	92	92	Almada	36	55
Oeiras	55	34	Seixal	27	49
Amadora	54	34	Barreiro	30	53
Cascais	33	57	Moita	18	41
Loures	52	42	Montijo	5	83
Sintra	40	48	Alcochete	5	65
V. F. de Xira	20	69	Sesimbra	8	77
			Palmela	3	62
			Setúbal	3	92