

Impacto da construção ferroviária sobre a cidade de Lisboa

Magda Pinheiro- CEHCP-ISCTE

Em 1856, quando o primeiro troço de caminho de ferro é inaugurado em Portugal, do plano de construção de estradas de 1842/1843 apenas algumas centenas de quilómetros estavam concluídas. No entanto Lisboa estava situada na foz do maior rio navegável do País e, como mais importante porto nacional, estava ligada por barco a vapor à sua segunda maior cidade, o Porto. Ao Norte Viana do Castelo, no centro Figueira Foz, ao Sul Setúbal e os vários portos do Algarve punham a capital em contacto com o litoral e com as zonas servidas por transportes fluviais. Estas circunstâncias geográficas explicam em parte que os primeiros projectos de construção ferroviária tivessem por objectivo uma ligação com a fronteira de Espanha.

Ao analisar a rede ferroviária portuguesa é-se inevitavelmente levado a concluir que a sua construção contribuiu, a partir dos anos sessenta do século XIX, para aumentar o fosso entre a velocidade de crescimento demográfico do País e a da sua capital¹. A rede ferroviária, construída após 1853, tem o seu ponto de partida em Lisboa e em menor medida no Porto, desenvolvendo-se por ramificação. Esta forma arborescente facilita as trocas entre Lisboa e os diversos pontos do interior ao mesmo tempo que mantém as dificuldades de comunicação entre as diversas zonas situadas longe da plataforma costeira. Em termos de crescimento económico poder-se-à ainda considerar relevante o facto de, em 1897, o preço da condução das mercadorias e passageiros desde as sedes de concelho até às estações ferroviárias ser ainda muito elevado, exprimindo a baixa densidade de caminhos de ferro e a permanência de um défice na construção de estradas².

Os constrangimentos que produziram esta rede ferroviária têm de origens variadas e em grande parte preexistentes à sua construção. Num contexto de penúria financeira as escolhas foram feitas no sentido de concentrar um máximo de procura de transporte em cada linha e não de fornecer o melhor serviço a cada zona ou localidade. O resultado não foi revolucionário pois apenas acentuou características existentes de longa data que faziam de Lisboa uma cidade mais facilmente ligada ao exterior do que ao interior do País.

Os interesses das companhias ferroviárias, que procuravam defender o seu tráfico ou o escoamento de produtos de companhias com administradores comuns, tiveram o seu papel mas também será relevante lembrar que a rede ferroviária se instala num contexto de concorrência portuária em que a estratégia de transformar Lisboa num porto com importância ibérica e internacional também contou. A transformação de Lisboa num grande porto internacional, recuperando posições de

redistribuição de géneros coloniais perdidas, permanecerá um grande desígnio para Portugal ao longo de todo o século XIX.

Se invertermos a perspectiva e quisermos analisar o contributo dos caminhos de ferro para a expansão urbanística na actual área metropolitana, então é forçoso considerar Lisboa uma capital ainda hoje muito mal servida em linhas férreas. A própria ligação de Lisboa à rede de caminhos de ferro nacional é defeituosa não existindo uma ligação directa à rede de Sul e Sueste mesmo depois da inauguração, em 1999, do caminho de ferro sobre a ponte Vinte Cinco de Abril.

A história desta relação não se avalia no entanto só em termos dos resultados (manifestem-se eles pela positiva ou por uma negativa expressa em termos de inexistência) e teve um pulsar que procuraremos explicitar nesta comunicação. Esse pulsar associa as elites de políticos e engenheiros que delinearão as vias férreas e dirigiram a sua construção, encontrando os recursos para a levar a cabo, aos milhares de trabalhadores que as construíram.

As primeiras escolhas 1853-1866

Lisboa, sendo uma cidade situada na embocadura de um rio navegável tem na amplitude desse rio um limite geográfico muito marcado. Em 1846 o engenheiro Dupré afastou a ideia de fazer seguir o caminho de ferro pela margem esquerda do rio considerando a localização no Cais dos Soldados como a mais desejável. Salientou que “ As cidades capitais “eram” essenciais no rendimento dos caminhos de ferro e haveria uma grande quebra nos rendimentos do caminho de ferro Luso-Espanhol se, porventura, a capital ficasse separada do seu ponto de partida, não só por uma distância de mais de três léguas, mas pelo inconveniente da defesa de um trajecto que era algumas vezes difícil, muitas vezes moroso, e outras impossível”³.

Em 1852, com a partida pela margem direita assegurada, o engenheiro inglês Rumball, considerou a localização da estação na zona ribeirinha como pondo problemas de expropriações de terrenos industriais, sendo passível de inundações e cortando a zona oriental da cidade do rio. Propôs que a gare se situasse no nordeste da cidade, no largo do Intendente, e daí se dirigisse a Sacavém. Esta opção não contemplava as necessidades de um embarque de mercadorias provenientes do caminho de ferro e foi abandonada, primeiro em proveito do cais das Carvoarias (1853), depois do cais dos Soldados (1855). O Estado aceitou a existência de despesas extraordinárias com expropriações e com aterros. A opção de instalar o terminus do caminho de ferro na zona ribeirinha oriental de

Lisboa veio reforçar a expansão da cidade nesse eixo⁴. Houve, é certo, um corte em relação ao rio mas o cais do caminho de ferro era, em 1865, um dos poucos acostáveis da cidade⁵.

Esta opção também duplicava o trajecto até então feito rio a baixo e rio acima por barcos a vapor e faluas que no entanto sobreviveram longamente no transporte de mercadorias⁶. O troço comum às linhas de Norte e de Leste estendeu-se até ao Entroncamento e veio a servir também o ramal de Cáceres (1882) e as linhas da Beira Alta (1882) e Beira Baixa (1897). Viadutos, aterros e trincheiras à saída de Lisboa foram difíceis de construir, e as crises demográficas originadas pelo cólera (1855) e pela febre amarela (1857) abateram-se sobre os trabalhadores tornando necessária a instalação de um hospital de campanha. No entanto as dificuldades iniciais não nos podem fazer esquecer a lógica da implantação escolhida face aos objectivos finais da construção da linha e até às localizações da indústria na cidade⁷.

Ainda antes da crise de 1856 foi aprovada a construção de uma linha de caminhos de ferro em direcção ao Alentejo e ao Algarve. Neste caso a gare terminal foi a, 26 de Agosto de 1854, provisoriamente estabelecida no Barreiro, na margem esquerda do Tejo, onde ainda hoje permanece⁸. Em 1861 o primeiro troço abriu à circulação ligando o Barreiro às alturas de Bombel e em 23 de Janeiro de 1861 o caminho de ferro chegava a Vendas Novas e a Setúbal para só atingir o Algarve em finais dos anos oitenta.

Os trabalhos de construção de uma linha de caminho de ferro de lazer ligando Lisboa a Sintra, falada desde 1851, foram solenemente inaugurados em 1855 junto à Torre de Belém⁹. O caminho de ferro deveria partir de um cais que se estendia até junto ao do Arsenal de Marinha, que a empresa se propunha também construir, e dirigir-se a Sintra por Barcarena. A construção desta linha, em direcção a Sintra, foi vítima da luta entre o Crédit Mobilier dos irmãos Pereire e o banqueiro Prost sendo abandonada para só ser construída, com outro trajecto, 32 anos mais tarde¹⁰.

Assim em 1866 Lisboa tinha apenas uma estação ferroviária onde desembocava o tráfico vindo das linhas do Porto e de Leste. Esta última ligava a cidade a Madrid por Elvas e Alcazar de San Juan. A estação ferroviária de Santa Apolónia, cuja primeira pedra foi lançada em 1862, e cuja inauguração se fez no 1º de Maio de 1865, foi desenhada por engenheiros portugueses e espanhóis e não se tornou num edifício arquitectonicamente marcante na cidade. Era servida por uma ponte cais e estava parcialmente construída num aterro. Em frente à estação formou-se um largo.

O tráfico proveniente das linhas de Sul e Sueste era trazido no vapor até ao cais da Alfândega, junto ao Terreiro do Paço, onde não existia uma estação definitiva para o receber.

A crise financeira que se abateu na Primavera de 1866 sobre as companhias ferroviárias teve reflexos noutras obras públicas provocando o desemprego de muitos milhares de trabalhadores. Em Março e Abril de 1868 atingiu o seu auge quando um grande bando precatório percorreu as ruas da cidade pedindo pão e trabalho¹¹.

Junto à estação de Santa Apolónia foi estabelecida em meados dos anos sessenta uma oficina de reparações e construção de vagon. Esta ardeu, em 1895, após um conflito laboral em torno de um novo regulamento de trabalho¹². A oficina da Companhia Real tinha então 600 trabalhadores e, na pobreza do panorama industrial do país, era uma unidade de grandes dimensões. Contribuía também para a feição marcadamente industrial da zona oriental da cidade¹³. Jorge Custódio considera que o caminho de ferro constituiu um elemento fundamental no crescimento da zona industrial que se estende até Sacavém e Santa Iria, as empresas podendo beneficiar da instalação de ramais particulares.

Na margem esquerda do Tejo, a oficina dos caminhos de ferro de Sul e Sueste foi sendo sucessivamente ampliada pelos engenheiros portugueses e constituiu um importante foco de mão de obra especializada na metalurgia no Barreiro mas foi sempre muito mais pequena do que de Santa Apolónia¹⁴. A presença do caminho de ferro no Barreiro tem sido associada ao crescimento da grande viticultura nos campos que se estendem até Pinhal Novo. A margem Sul era ainda, se excluirmos os núcleos antigos das sedes de concelho e alguns lugares que se começavam a industrializar, largamente agrícola.

Até ao fim dos anos setenta esta situação não conheceu nenhuma alteração e o contributo dos caminhos de ferro para a transformação urbanística da cidade de Lisboa não se traduzira em grandes novidades.

Impasses e opções dos anos setenta

No final dos anos sessenta as preocupações com a defesa da capital começaram a subir de tom mas a razão mais forte para a ausência de novos investimentos ferroviários foi o mau resultado dos investimentos feitos pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e pela Southern Railways. Se o Estado tomou posse dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, em Março de 1869 e estes permaneceram na sua posse até 1926, os caminhos de ferro de Norte e Leste, concessão da Companhia Real, só na segunda metade da década de setenta do século XIX produziram o rendimento suficiente para fazer face aos encargos e construir a ponte sobre o Douro. Assim, antes

da conjuntura de euforia que precedeu a crise de 1876, apenas se pode referir a construção de um caminho de ferro americano, pelo sistema Larmanjat, em direcção a Torres Vedras e Colares que, no entanto, teve problemas de funcionamento e foi abandonado¹⁵.

A 22 de Abril de 1874 foi feita a concessão de um caminho de ferro de via reduzida ligando Cacilhas a Sesimbra, na margem esquerda do Tejo, sendo autorizada a passagem para via larga a 29 de Dezembro do mesmo ano. A esta concessão foi acrescentado um ramal em direcção ao Pinhal Novo sobre a linha do Sul. O conjunto aparecia associado ao projecto que o engenheiro Jaime Larcher fizera em 1860 com o objectivo de construir docas na margem esquerda do Tejo entre Cacilhas e Mutela¹⁶.

As novas propostas de caminho de ferro na margem direita associaram-se também à construção do porto de Lisboa. Em 1870 Thomé Gamond dedicara a Saldanha um projecto de engrandecimento de Lisboa¹⁷. O projecto Gamond usava os aterros a Oeste do Cais do Sodré para fazer uma grande avenida e um parque em Alcântara. A Este do Terreiro do Paço ficariam as docas comerciais e o bairro operário. Uma comissão foi nomeada a 9 de Setembro a fim de estudar o “melhoramento do porto de Lisboa e o engrandecimento da cidade”. Embora a comissão tivesse uma forte componente militar estudou globalmente o problema da defesa da cidade, dos cais e docas comerciais e industriais, da higiene e até da urbanização dos terrenos a conquistar. Propôs a construção de um caminho de ferro que ligasse o cais dos Soldados à nova doca de Alcântara. Um contrato neste sentido foi aprovado a 16 de Fevereiro de 1876.

A 23 de Junho de 1874 foi pedida a concessão de um caminho de ferro de via reduzida para Torres Vedras. A Companhia Real opôs-se à sua construção por considerar a linha como concorrente no seu espaço exclusivo. O Procurador da Coroa foi cauteloso e apesar da concessão ter sido autorizada o lançamento da empresa não se revelou possível.

Nesses anos um debate sobre a rede geral de caminhos de ferro teve lugar na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses. Opondo-se à ligação do ramal de Sesimbra a Pinhal Novo, o director da exploração das linhas de Sul e Sueste, defendeu pela primeira vez a construção de uma ponte que ligaria as proximidades do Montijo com a zona oriental da cidade de Lisboa. A sua construção far-se-ia quando as linhas de via larga estivessem já todas na posse do Estado. A estação de mercadorias continuaria no Barreiro enquanto os passageiros utilizariam a estação comum ao caminho de ferro de Norte e Leste.

Aprovada em 1879, a primeira lei sobre a rede ferroviária que o País teve, deixava o terminus da rede do Sul e Sueste no Barreiro e considerava a linha de Sesimbra e o ramal de Pinhal Novo de

segunda ordem. Não havia nenhuma referência ao atravessar do rio por uma ponte. Como linha de lazer a ligação ferroviária de Lisboa a Sintra e o ramal de Cascais, justificavam-se pela carência de comunicações para os arrabaldes aprazíveis que o crescimento da população, tornava patente. Prevvia-se ainda a construção de uma linha em direcção a Torres Vedras e Leiria.

Mas até 1880 nada foi construído.

Lisboa transforma-se

A concretização dos caminhos de ferro contidos na lei de 1879 foi difícil. Ainda em 1879 foram apresentadas propostas de lei prevendo que 6% de garantia de juro, sobre um custo de construção de 30 contos por quilómetro, seriam assegurados pelo Estado ao concessionário da linha de Sintra e de uma linha de Torres que se devia dirigir a Pombal, na linha de Norte. A concessão foi atribuída à Companhia Real mas a lei não passou no Parlamento na sessão de 1880.

Na imprensa foram discutidos os traçados da linha de Torres. As razões que motivaram essas discussões eram militares e económicas. A viticultura da região de Torres Vedras estava em expansão e necessitava do transporte ferroviário. Um traçado pelo Tojal, Lousa, Dois Portos e Runa parecia o mais adequado para defender a viticultura. Já os militares questionaram a entrada do caminho de ferro em Lisboa salientando a necessidade de o fazer entrar pelo Vale de Alcântara. O ênfase foi também para a necessidade de salvaguardar o facto de que o caminho de ferro não pudesse, como acontecia com a linha de Leste, ficar submerso em caso de chuvas fortes. A permanência, na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, de um conselho de administração dominado por estrangeiros levou à afirmação de que, apesar da nova ligação, estes, se a nova via férrea fosse atribuída à Companhia, manteriam o exclusivo da entrada ferroviária na capital.

O contrato provisório de 12 de Janeiro de 1880 não chegou a ser apresentado na Câmara dos Pares. Hintze e Fontes Pereira de Melo apresentaram, em 1882, nova versão que dividia a linha de Torres em duas. A linha de Lisboa a Torres e Sintra na nova versão seria concedida a Henry Burnay e a linha de Torres às Caldas e a Leiria, que era aumentada em direcção à Figueira da Foz, seria concedida à Companhia Real. A estação terminus situar-se-ia no vale de Alcântara. Em 2 de Maio de 1882, as concessões são transformadas em lei¹⁸.

Apesar da aprovação da concessão a situação continuava confusa. Um primeiro elemento era a crise financeira de 1882 que foi em Portugal breve mas, em termos de investimentos estrangeiros, intensa. O segundo elemento resultava do protesto da Companhia dos Caminhos de Ferro

Portugueses de Beira Alta que também tinha na Figueira da Foz o seu terminus. No entanto os contrato definitivo foi assinado.

Paralelamente o processo de modernização do porto de Lisboa estava em marcha. Os investimentos envolvidos por estas obras eram enormes face a tudo o que até então fora feito ou adiado na cidade. Os estudos foram minuciosos e mostram a competência e o empenho dos engenheiros portugueses, no entanto, as lutas entre grupos financeiros concorrentes envolveram os políticos de uma forma que contribuiu para o seu descrédito.

A comissão criada em 16 de Março de 1883 recomendou a construção de um cais entre Santa Apolónia e Alcântara sobre o qual se construiria um caminho de ferro com duas estações intermédias. Aprovado pelas Comissões Parlamentares de Obras Públicas e da Fazenda, o relatório teve um parecer positivo da Junta Consultiva de obras Públicas que, a 21 de Abril de 1884, propôs que se lhe acrescentasse a construção de uma linha de cintura. O caminho de ferro entre Santa Apolónia e a Estação de Benfica devia ter uma estação no Campo pequeno que seria de segunda ordem mas permitiria o embarque de fortes contingentes militares e do respectivo material de guerra”. À lei de 16 de Julho de 1885 seguiu-se a adjudicação da obra do Porto de Lisboa a Hersent¹⁹. Na sua proposta Hersent incluía a construção de uma linha de via reduzida para Cascais sem qualquer subsídio.

Desde 13 de Setembro de 1884 que, mercê de um verdadeiro golpe de génio, o grupo capitaneado pelo Conde da Foz e Mariano de Carvalho, se tinha apropriado da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. A derrota dos franceses trouxera o afastamento de Burnay. Descobriu-se então que era apenas um testa de ferro da Companhia Real que continuava a ser o verdadeiro concessionário da linha de Lisboa a Sintra e a Torres Vedras²⁰. Reconhecido o facto, a concessão da totalidade do caminho de ferro foi transferida para a Companhia Real dos Caminhos de Ferro e o primeiro troço foi aberto à circulação a 9 de Abril de 1887. A Companhia Real obtivera entretanto a concessão de um ramal entre Santa Apolónia e São Domingos de Benfica correspondendo parcialmente à linha de cintura prevista pela Junta Consultiva das Obras Públicas.

A Companhia Real preparava-se para manter o exclusivo das linhas ferroviárias penetrando na capital. Este facto deixara de ser escandaloso de um ponto de vista nacionalista porque os administradores eram agora todos portugueses. Assim a Companhia decidiu sobrepor-se a Hersent e propor a construção de uma linha de via larga para Cascais que seria um ramal da linha do Norte. Propôs ainda algo que nunca fora referido, um ramal de via dupla entre a linha de Sintra e as proximidades da praça de D. Pedro onde se situaria a estação Central de Lisboa. Como compensação receberia a exploração da linha marginal que servia de ligação entre o porto de Lisboa

e Santa Apolónia e a possibilidade de explorar os aterros de Alcântara à Torre de Belém. Estes contratos foram assinados quase em simultâneo com os de Hersent a 11 e 20 de Abril de 1887.

Apesar dos inquéritos parlamentares e das acusações de corrupção a panorâmica dos transportes ferroviários em torno da capital estava agora a mudar. A Companhia Real tentava inserir-se numa rede ibérica e queria ter equipamentos portuários à altura dessa ambição. O porto e a zona industrial para oeste de Alcântara pareciam investimentos rentáveis. Surpreendente era contudo a construção do túnel do Rossio que nunca fora mencionado como necessidade até então. A justificação, nos relatórios da companhia, é feita pelo esperado acréscimo de passageiros em Santa Apolónia. Emídio Navarro, ao defender o contrato no seu papel ministro, duvidou no entanto que a necessidade da nova estação fosse real.

“ O túnel, que é uma obra colossal, e a estação central do Rossio, são obras dispendiosíssimas. Desejo sinceramente que os ilustres deputados me demonstrem que os proveitos destas obras hão-de compensar os encargos da sua construção. Por ora ainda ninguém me fez essa demonstração.(...) Lisboa estende-se ao longo da margem do rio. A linha marginal terá além das estações terminus Santa Apolónia e Alcântara, uma estação no Terreiro do Paço e outra em Santos. Estas duas estações serão procuradas pela população central de preferência à Estação Central do Rossio. A população da zona excêntrica há-de procurar as estações de Benfica, Campo pequeno e Chelas. E por este modo a estação do Rossio só dará comodidade a uma zona muito limitada.²¹” O ministro não podia perspectivar a deslocação de serviços antes situados na Baixa para a nova Avenida da Liberdade e assim não previa que os “commuters” da linha de Sintra pudessem vir trabalhar utilizando a estação central.

O clima era porém de grande optimismo. Um optimismo que atingia mesmo a Associação dos Engenheiros Civis onde em 1886 e 1888 foram apresentados projectos de caminhos de ferro metropolitanos. Ambos previam uma linha marginal como a do contrato da Companhia Real. No segundo projecto, apresentado em 5 de Maio de 1888, haveria ainda uma linha de Alcântara à Estrela e daí ao cais dos Soldados passando em viaduto sobre a avenida da Liberdade²².

Mais grandiosa era a proposta apresentada por Bartissol (empreiteiro dos caminhos de ferro de Beira Alta e do túnel do Rossio) e T. Seyrig (engenheiro que trabalhou com Eiffel) de um caminho de ferro ligando a estação do Rossio à margem esquerda do Tejo através de uma ponte. “ Ce beau et puissant fleuve - escreviam – à côté des avantages énormes qu’il porte en lui, a toutefois l’incovénient de découper en deux le Portugal. (...) Un élément capital manque au réseau de communications dont les dernières années ont doté le pays: c’est la traversée du Tage à Lisbonne”.

O caminho de ferro ligava o Rossio com Almada e dirigia-se para o Barreiro tendo estações no Alfeite e no Seixal.

O custo de quarenta milhões de francos para a ponte e seis milhões para o resto da obra justificava-se da seguinte maneira. “ Cette charge parâtra certainement peu importante en vue de la transformation que produirait le raccordement projecté et serait compensée pour l’État par l’augmentation des recettes du Sud et par la plus-value des impôts directs qui se produirait dans tout le district de Lisbonne au Sud du Tage, par la suite de la plus-value des biens fonciers. L’Action de la nouvelle ligne se ferait sentir spécialement sur toute la péninsule entre le Tage et le Sado Qui deviendrait une banlieue de Lisbonne. Azeitão serait une nouvelle Sintra²³”. A visão antecipadora das deslocações pendulares que fazia falta a Emídio Navarro sobrava aos empresários franceses. No entanto será bom notar que os arrabaldes que eles viam a Sul do Tejo eram arrabaldes de lazer. Com efeito, apesar de alguma indústria existir já na margem sul, as funções de lazer eram, naquele momento, ainda muito importantes.

Em 1888, Pedro Inácio Lopes, engenheiro da Companhia Real, apresentava em conferência um panorama de construções glorioso. Lisboa fervilhava de construções, os trabalhadores envolvidos nelas foram imensos. Os investimentos feitos pela companhia em torno de Lisboa até 1891 atingiram 13 155 692 mil réis. A linha urbana teve um custo muito elevado e só a estação do Rossio custou quase 3 vezes o que custara a de Santa Apolónia.

Nem o metropolitano, nem o caminho de ferro sobre a ponte ligando Lisboa a Almada foram então possíveis e estiveram quase a não o ser na centúria de novecentos. De imediato as transformações foram enormes. A crise que se seguiu a este investimento foi tão grave que uma parte deles não pôde ser terminada e que pouco mais vias férreas se construíram em torno da capital até aos anos noventa do século XX.

O troço de caminho de ferro ligando o quais de Sodré a Santa Apolónia não foi construído. Em 1896, quando o Estado em crise teve de alterar o seu contrato com Hersent, o caminho de ferro estava concluído até Pedrouços e estava a construir-se em via dupla o troço até ao Cais do Sodré²⁴. A conclusão deste troço fez-se em 1897 mas não se construiu então uma estação. As consequências da crise pouparam o Terreiro do Paço de um atentado à sua bela arquitectura. Não se deu o tão fatal corte do centro da cidade e do rio que outras cidades portuárias sofreram.

Junto a esta praça foi demarcado o terreno para construir a estação fluvial do caminho de ferro de Sul e Sueste. O prolongamento da linha do Barreiro para Cacilhas foi considerado prioritário e a sua construção autorizada a 14 de Julho de 1899 devendo utilizar-se os recursos de um fundo

especial. Em 1900 foi feito o projecto e a 4 de Julho de 1903 foram dados os pareceres sobre o traçado entre Coima e o Seixal e sobre a Estação de Cacilhas²⁵. Construído até ao Seixal o Caminho de ferro até Cacilhas permaneceu como uma aspiração municipal até ao Estado Novo sem contudo se concretizar.

Se quisermos fazer um balanço da importância para o desenvolvimento urbanístico das construções destes anos podemos pensá-los em três planos.

1º Do ponto de vista arquitectónico a estação do Rossio é um exemplo condigno de arquitectura ferroviária que equipara Lisboa a outras capitais europeias cujas estações ferroviárias são edifícios de prestígio arquitectónico. O projecto neomanuelino do Arq. José Luís Monteiro foi, segundo J.A. França, uma das obras maiores dos anos 80 do século XIX português, não tanto pela sua fachada mas mais pelo entendimento funcional da arquitectura ferroviária²⁶. À estação associou-se a construção do hotel desenhado pelo mesmo arquitecto num estilo internacional completamente diferente do estilo nacional da estação. O novo hotel, no seu luxo e conforto moderno, tinha por objectivo melhorar as condições de Lisboa como destino turístico, um destino a que a circulação das carruagens da companhia Wagons-lits nas vias férreas portuguesas emprestava já melhores condições. Situados ambos os edifícios na nova praça dos Restauradores em que desembocava a Avenida da Liberdade contribuíram para a dignificar ajudando o centro a deslocar-se mais para o interior da cidade descolando do rio.

2º Se analisarmos a importância das vias então construídas para o devir da cidade de Lisboa nos seus limites legais de 1886 teremos que salientar que a via de cintura e a via até ao porto em Alcântara têm sido considerados como elementos muito importantes para a afirmação de duas zonas de implantação industrial tradicional, os vales de Alcântara e de Chelas que assim ficaram ligados entre si²⁷.

Os limites urbanos estabelecidos em 1886 continham muitos espaços vazios e o próprio plano de expansão de Ressano Garcia deixava muitas zonas sem projecto. A via de cintura atravessava a futura avenida que ligava o passeio do Campo Grande, recém incorporado na cidade, ao topo da Avenida Fontes Pereira de Melo. No entanto vários autores têm salientado o papel dos tramways, sobretudo depois da sua electrificação em 1901, para a expansão urbanística na cidade²⁸. Mesmo o arrabalde de Benfica, na parte incluída em Lisboa, desenvolve-se sobretudo em torno do eléctrico. No início do século XX o tramway eléctrico permitiu às classes médias viver mais longe do centro da cidade e às classes populares deslocarem-se nos fins de semana para as feiras da Luz e do Campo Grande habituando-as a novos contactos fora dos seus bairros e dos seus afazeres.

3º- Fora dos limites da cidade legal as linhas de caminho de ferro de Cascais, de Sintra e em menor medida a de Torres e Figueira produziram algumas transformações importantes na frequência das estâncias de vilegiatura que antes se destinavam somente às elites aristocráticas ou à média e alta burguesia. Em Sintra a expansão urbanística associada à construção do caminho de ferro foi notável. O caminho de ferro trouxe à vila grupos de viajantes populares com seus farnéis. Contrariamente à vilegiatura que ocupava em Sintra os meses de maior calor este movimento era agora relacionável com um período mais extenso e com os domingos.

Na linha do Oeste as termas dos Cucos desenvolveram-se e as das Calda da Rainha ficaram mais acessíveis.

É de admitir que desde cedo alguns membros das elites começassem a utilizar o caminho de ferro de Cascais (a partir de Algés onde chegava também o eléctrico) como elemento de deslocações pendulares diárias. O estudo rigoroso destas transformações está em larga medida por fazer. A dificuldade de estudo rigoroso da história da expansão urbanística de cada localidade situada junto das estações da via férrea é acentuada por os dados estatísticos portugueses, disponíveis por freguesias, ao não corresponderem a aglomerações no sentido geográfico, não serem particularmente adequados à análise do processo de suburbanização.

O século XX

O fenómeno de suburbanização terá existido antes de mais nos antigos núcleos populacionais inseridos no espaço urbano de Lisboa em 1886 mas que permaneciam sem continuidade com a cidade. A ligação pelo tramway terá aqui sido mais importante do o apeadeiro da linha de cintura na avenida Cinco de Outubro.

Na margem Sul o Barreiro beneficiou de uma presença do caminho de ferro pela progressiva instalação de uma indústria corticeira e desde antes da 1ra Guerra mundial pela descentralização da indústria Química (com particular ênfase para os adubos e mais produtos químicos usados na agricultura) e metalúrgica. A crescente importância da CUF tornou-a assim numa versão portuguesa de Company town.

Os transportes fluviais baratos permitiram também que Cacilhas e as restantes localidades servidas por cais no concelho de Almada tivessem, desde os finais do século XIX, taxas médias de crescimento da população superiores às verificadas em Lisboa no mesmo período. No entanto os limites deste crescimento estabeleciam-se pela distância em relação ao rio que nenhum transporte colectivo permitiu superar até à expansão da camionagem nos anos vinte. Aqui o não cumprimento da construção de projectos ferroviários presentes nas prioridades definidas em 1899 e, iniciados até

ao Seixal no início do século XX, teve evidentes consequências numa estabilização da expansão demográfica até à década de trinta²⁹. Na margem Sul podemos ainda referir a ligação do Pinhal Novo ao Montijo concretizada em 1908. Teresa Barata Salgueiro desvaloriza a importância desta primeira suburbanização da chamada “Outra Banda” e considera que a primeira fase do crescimento da grande Lisboa se pode considerar como tendo sido feita segundo o padrão digitiforme ao longo dos eixos ferroviários antes da expansão da camionagem. A cronologia do início da expansão permanece algo incerta³⁰.

Em 1911 a população da maioria dos lugares que correspondiam a estações ferroviárias na linha de Cascais permanecia muito baixa. Apenas Algés, Oeiras, Paço d’ Arcos, Parede e Cascais tinham mais de mil habitantes mas Algés, a Cruz Quebrada e o Dafundo já tinham tramway eléctrico. Em 1895 a média diária de passageiros na totalidade da linha não excedia os dois mil. Em 1918 a linha de cascais foi arrendada à Sociedade Estoril que construiu outros equipamentos hoteleiros e em 1926 procedeu à electrificação do caminho de ferro. Em 1922 a média diária dos passageiros aproximava-se de sete mil e cinco anos mais tarde ultrapassava os doze mil para em 1943 ultrapassar vinte sete mil. Em 1970 aproximadamente cem mil pessoas utilizavam esta via férrea.

Também na linha de Sintra uma cronologia do início do processo é difícil. Em 1911, se excluirmos Benfica (intra e ultra muros), a Amadora e Queluz apenas Sintra tinha mais de mil habitantes. O crescimento populacional foi rápido, quer no concelho de Sintra, quer nas áreas que vieram mais tarde a constituir o concelho da Amadora, desde o pós-guerra. Na linha de Sintra electrificação só veio a ser inaugurada a 28 de Abril de 1957. A electrificação foi considerada um êxito pela empresa provocando um forte aumento do transporte de passageiros traduzindo “ o fenómeno generalizado da desconcentração urbana, pelo desenvolvimento dos subúrbios das grandes cidades”³¹.

Conclusão

O atraso que Lisboa tinha em matéria de transportes colectivos em relação às principais capitais europeias nos finais do século XIX, quando parte dos equipamentos ferroviários previstos ficaram por construir, agravou-se quase até aos anos noventa do século XIX. A construção de duas estações ferroviárias no Cais do Sodré e Terreiro do Paço (fluvial), a electrificação das linhas suburbanas de

Cascais e de Sintra, fizeram-se até meados dos anos cinquenta, época a partir da qual os investimentos ferroviários em torno de Lisboa são quase imperceptíveis.

O crescimento urbano descontrolado verificado em Lisboa, sobretudo desde os anos sessenta, fez-se em larga medida graças à camionagem e com a democratização de 1975 apoiou-se progressivamente na viatura privada. As consequências verificadas no caos do trânsito na capital portuguesa só começaram a ser enfrentadas com a criação do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa em 1987³². As orientações estratégicas então elaboradas deram prioridade à melhoria da linha de Sintra, à construção de um eixo ferroviário Norte-Sul na ponte Vinte Cinco de Abril, à melhoria das infra-estruturas da linha de Cascais, à modernização da linha do Oeste entre Cacém e Torres e finalmente à abertura de um eixo ferroviário em direcção a Loures.

No início dos anos noventa, devido a obras na estação do Rossio, o apeadeiro da Avenida Cinco de Outubro foi melhorado e transformado em terminal de passageiros. A construção de interfaces com outros transportes colectivos, de há muito existente nas outras capitais europeias, só avançou significativamente no período que antecedeu a abertura da exposição internacional de 1998. A gare do Oriente, ao ser desenhada por Calatrava, constituiu uma referência arquitetónica relevante na cidade ao mesmo tempo que se transformava num dos seus mais importantes interfaces de transportes.

Com algum atraso a ligação ferroviária ao Sul do Tejo foi inaugurada em 1999 mas ainda não atingiu o objectivo de uma plena integração da capital na rede nacional. Ao ser construída depois do crescimento urbanístico da zona que atravessa não o orientou e tem até hoje muito menos impacto, em termos de volume de transporte, do que se o tivesse precedido. Também o eixo em direcção a Loures não foi ainda concretizado.

O fenómeno de crescimento digitiforme, verificado entre as duas guerras e no pós-guerra em muitas metrópoles europeias teve consequências limitadas na constituição da metrópole de Lisboa. Apenas o início da linha de Leste e Norte e as linhas de Sintra e Cascais tiveram uma função direccionadora da urbanização.

Notas

¹ - A população de Lisboa cresce a uma taxa praticamente dupla da anterior após a inauguração das linhas de Lisboa a Elvas e de Lisboa ao Porto. Passa de 4,9 a 5,6 da população do país entre 1864 e 1878. Em 1890 sobe para 6,4% e atinge 7% em 1900. Baptista, Luís, Rodrigues, Teresa, "Population and Urban density: Lisbon in the 19th and 20th Centuries" in MATA, MARIA EUGÉNIA, PEREIRA, PEDRO TELHADO, (1996), 59 P.. Ver TAMBÉM SALGUEIRO, TERESA BARATA, (1987)131/132.

² - PINHEIRO, SOUSA, MAGDA,(1986), Vol. 1, p. 115/ 119.

-
- ³ - Diário do Governo, (1846) e DINIS, PEDRO,(1905), 276p.
- ⁴ - CUSTÓDIO JORGE,(1994) ,450 p..
- ⁵ - VAN DIJCK, HENK e PINHEIRO, MAGDA, em publicação Leicester e imagem no Arquivo Pittoresco (1866).
- ⁶ -GASPAR, JORGE, (1970).
- ⁷ - VIEIRA, LOPES, (1982).
- ⁸ - Debate entre Miguel Carlos Correia Pais e Manuel Raimundo Valadas, (1876) em Caminhos de ferro de Sul e Sueste, Esclarecimentos sobre a administração do Governo. Discussão sobre o local para a fixação do terminus destas linhas.
- ⁹ - PINHEIRO MAGDA, (1994).
- ¹⁰ - Ministério dos Negócios Estrangeiros de Paris, Correspondência política da legação Francesa em Lisboa, tomo 192, carta de 8 de Fevereiro de 1855. Mapa do Caminho de ferro em Archives Economiques et Fiancières, Paris, B31245.
- ¹¹ - GOMES, MARQUES, Vol XII, cap. XVI, 311 p..
- ¹² - Gazeta dos Caminhos de Fero de Portugal e Espanha, 1895, n.º 190.
- ¹³ - Custódio, Jorge, (1994).
- ¹⁴ - ALMEIDA, ANA NUNES,(1993).
- ¹⁵ - Arquivo Histórico Parlamentar, Pareceres sobre Caminhos de Ferro.
- ¹⁶ - FINO, GASPAR CORREIA,(1888), tomo I.
- ¹⁷ - GAMOND, M.A. THOMÉ ,(1867) e PÉZERAT ,(1867).
- ¹⁸ - Fino, Gaspar Correia, OP.Cit., p. vol. I, p.426.
- ¹⁹ -BARJOT, DOMINIQUE,(1994), 100/105, pp.
- ²⁰ -Pinheiro, Magda, OP. Cit.,p.489.
- ²¹ - Inquérito Parlamentar aos Melhoramentos do Porto de Lisboa, AHP, Lisboa,
- ²² - Revista de obras Públicas e Minas, 1888, p.269.
- ²³ - BARTISSOL,EDMOND & SEYRIG, THÉOPHILE (1889).
- ²⁴ - Legislação Portuguesa, ano de 1896.
- ²⁵ - VIEIRA CONDE DE PAÇÔ,(1903), 57/58 pp.
- ²⁶ - FRANÇA, JOSÉ AUGUSTO,(1966),vol. II, 16 p.
- ²⁷ - CUSTÓDIO, JORGE, (1994).
- ²⁸ - VIEIRA, ANTÓNIO LOPES,(1982), Lisboa.
- ²⁹ - RODRIGUES, JORGE (1999).
- ³⁰ -SALGUEIRO, (1992) 284 e (1987),131,p.
- ³¹ - CP,(1958), 9p.
- ³² -GABINETE DO NÓ FERROVIÁRIO DE LISBOA, (Janeiro de 1994)

Bibliografia

Arquivo Pittoresco, ano 9, 1866

A.VV.(1876),Caminhos de ferro de Sul e Sueste, Esclarecimentos sobre a administração do Governo. Discussão sobre o local para a fixação do terminus destas linhas, Lisboa.

Diário do Governo, 26 de Maio de 1846.

Gazeta dos Caminhos de Fero de Portugal e Espanha, 1895, n.º 190.

Legislação Portuguesa, ano de 1896

ALMEIDA, ANA NUNES,(1993), Barreiro, A Fábrica e A Família, Câmara Municipal do Barreiro.

BARJOT, DOMINIQUE,(1994), “ Les entrepreneurs Français de Travaux Publics et l’équipement du Portugal: Une contribution multiforme (milieu du XIX Siècle- Milieu des Années 1970), em

- PINHEIRO, MAGDA E MADUREIRA, NUNO, Ler História, Lisboa Perspectivas sobre o Passado, n.º 26.
- BARTISSOL, EDMOND & SEYRIG, THÉOPHILE, (1889), Projet de Traversée du Tage, Paris.
- CP (1858), Relatório do Conselho de Administração do exercício de 1957, Lisboa.
- CUSTÓDIO, JORGE, (1994) “ Reflexos da indústria em Lisboa” em MOITA, IRISALVA, O Livro de Lisboa, Lisboa.
- DINIS, PEDRO, (1905), Compilação de Diversos documentos referentes à História da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Lisboa.
- FINO, GASPAR CORREIA, (1888), Legislação sobre Caminhos de Ferro, tomo I e II, Lisboa.
- FRANÇA, JOSÉ AUGUSTO, (1966) História de Arte em Portugal no século XIX, Lisboa.
- GABINETE DO NÓ FERROVIÁRIO DE LISBOA, (Janeiro de 1994) Objectivos Estratégicos e Actividade, Lisboa.
- GAMOND, M.A. THOMÉ ,(1867) Mémoire sur le Projet d’agrandissement de la ville de Lisbonne. Comprennant l’établissement d’un grand port maritime, la création de quartiers nouveaux et le chemin de fer de Colares., Paris.
- GASPAR, JORGE, (1970) - “ Os portos fluviais do Tejo, Navegação no Tejo e a organização da Economia do solo a partir de Lisboa” em Finisterra, Vol. V, n.º 10, Lisboa.
- GOMES, MARQUES, História de Portugal, (Pinheiro Chagas), Vol. XII.
- MATA, MARIA EUGÉNIA, PEREIRA, PEDRO TELHADO, (1996), Urban Dominance and labour Market differentiation of an european capital City, Lisbon 1890-1990, Boston, London,
- PÉZERAT ,(1867), Memória sobre docas, porto militar na margem direita do Tejo e ainda um caminho de ferro, Lisboa.
- PINHEIRO MAGDA, (1994). “ Lisboa e a rede ferroviária” em, Pinheiro, Magda e Madureira, Nuno, Lisboa, perspectivas sobre a cidade, Ler História n.º 26.
- PINHEIRO, SOUSA, MAGDA, (1986), Chemins de fer Structures Financière de l’État et Dependance Exterieur au (1850-1890), 3 Vol., Tese de Doutoramento Sorbonne.
- SALGUEIRO, TERESA BARATA, (1992), A cidade em Portugal, Porto.
- SALGUEIRO, TERESA BARATA (1987) “ Os Transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas” em Revista Povos e Culturas, n.º 2,
- RODRIGUES, JORGE, (1999). A Expansão programada de Lisboa para a Margem Sul: Almada, 1938-1950, tese policopiada ISCTE.
- VAN DIJCK, HENK e PINHEIRO, MAGDA, “ Ebb and Flow of Port Cities” em publicação Leicester.
- VIEIRA, ANTÓNIO LOPES, (1982) Os Transportes Públicos em Lisboa entre 1830 e 1910, Lisboa.
- VIEIRA CONDE DE PAÇÔ, (1903), Caminhos de ferro Portugueses, Apontamentos para a sua História, Lisboa.

Quadro n.º1

Passageiros transportados na linha de Cascais em milhares

1922	2 491	1934	4 742	1951	13 387	1963	27 092
1923	2 312	1935	5 008	1952	13 646	1964	27 908
1924	1 984	1936	5 092	1953	14 138	1965	33 159
1925	2 149	1937	5 286	1954	15 181	1966	34 321
1926	2 274	1938	5 312	1955	16 496	1967	37 640
1927	4 497	1939	6 118	1956	17 273	1968	38 588
1928	4 503	1940	6 375	1957	18 647	1969	-
1929	5 060	1941	7 993	1958	19 844	1970	40 242

1930	5 220	1942	8 931	1959	21 184	1971	41 365
1931	5 024	1943	10 056	1960	22 006	1972	43 381
1932	4 783	1944	10 890	1961	23 097	1973	48 979
1933	4 718	1945	11 641	1962	24 940		

Fonte: INE, Lisboa.

Quadro n.º2 Passageiros em milhares

Linha	1892	1900	1920	1923
Cascais	366	2 303	2 165	2 312
Sintra e Torres	548	1 107	1 627	2 205
Cintura	174	870	1 563	1 688
Urbana	682	1 770	2 931	3 471

Fonte: INE, Lisboa.

Mapa distribuído pela autarquia de Lisboa no dia europeu sem carros

TRANSPORTES PÚBLICOS

