

Infra-estruturas e urbanização da margem sul: Almada, séculos XIX e XX)**

OBJECTO E TAXONOMIA

A maior parte dos autores não distingue claramente infra-estruturas de equipamentos, o que origina a utilização das duas palavras como equivalentes.

O termo «infra-estruturas» vai ser tratado como designação do conjunto de condições de base da produção e ocupação do espaço urbano, sendo fundamentalmente as estruturas, quase sempre organizadas em rede, destinadas a garantir a satisfação de necessidades básicas das populações e das actividades económicas, que sem elas teriam dificuldade em subsistir¹. As infra-estruturas compreendem, assim, redes de transporte e comunicações, de energia eléctrica e de saneamento básico — abastecimento de água, drenagem e depuração de águas residuais, recolha e tratamento de lixos.

Os equipamentos aproximam-se mais do sector terciário, sendo, no geral, serviços destinados a garantir a continuidade da vida humana, sem servirem directamente a actividade económica. Os equipamentos abrangem, essencialmente, quatro grandes domínios: saúde; educação; cultura; recreio, desporto

* Mestre em História Social Contemporânea, especialização em História Urbana (ISCTE).

** Texto revisto e melhorado da comunicação apresentada no XVIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social — Urbanismo e Infra-Estruturas Urbanas, Lisboa, Museu da Água, 20-21 de Novembro de 1998, sob o título «Construção de infra-estruturas na urbanização da Área Metropolitana de Lisboa. O caso específico de Almada».

¹ Cf. Teresa Barata Salgueiro, *A Cidade em Portugal: Uma Geografia Urbana*, 2.^a ed., Lisboa, Ed. Afrontamento, 1992, p. 361.

ou actividades de tempos livres². A opção de abordagem exclusiva da implementação das infra-estruturas resulta da necessidade de uma delimitação criteriosa do objecto de estudo.

As infra-estruturas não respondem apenas às necessidades dos cidadãos — são também indispensáveis às actividades económicas —, pelo que o seu planeamento é muitas vezes determinado em função destas. Envolvem com frequência estruturas dispendiosas de produção ou captação (como nos casos da electricidade e da água), redes de transporte e distribuição, cuja instalação é igualmente cara. Os custos de implantação das redes de infra-estruturas são elevados, embora o seu preço seja fortemente condicionado pela topografia do local, composição geológica, posição dos níveis freáticos, estrutura do povoamento, tipologia das edificações e técnicas usadas³.

Pode afirmar-se que a primeira transformação importante, no que diz respeito à implantação de infra-estruturas na margem sul, foi a introdução dos vapores fluviais nos anos 20-30 do século XIX. Este facto deveria ter revolucionado todo o sistema de comunicações entre as duas margens e proporcionado o desenvolvimento urbano da região de Almada, já que os vapores faziam a travessia em cerca de quinze minutos. Todavia, foi necessário esperar mais de um século para que essa transformação se conjugasse com outros factores, de modo a desencadear a aceleração do processo de urbanização da «Outra Banda».

É a lenta evolução da implantação de infra-estruturas, e o arranque efectivo da metropolização⁴ na região de Almada, no final dos anos 40 do século XX, que se pretende analisar de forma sumária.

A COMUNICAÇÃO COM LISBOA

Almada desenvolveu-se numa colina debruçada sobre o Tejo e a capital. A beira-rio foi, ao longo de séculos, o palco de intensa actividade relacionada com a exportação de vinhos. No século XIX surgiram aí diversos estaleiros navais de pequena dimensão, bem como fábricas de cortiça, conservas e moagens, armazéns de frio, etc. A instalação de todas estas indústrias derivou da fácil acessibilidade ao grande entreposto da capital, aumentada com o progressivo desenvolvimento da navegação a vapor.

² Id., *ibid.*

³ Id., *ibid.*, p. 362.

⁴ A metropolização é aqui encarada como o fenómeno de envolvimento e de criação de inter-relações entre os diferentes aglomerados situados em torno de Lisboa, incluindo o crescimento da função residencial nos subúrbios e consequente aumento dos tempos de deslocação casa-trabalho.

Em 1820 chegou ao Tejo o primeiro vapor fluvial⁵, mas só a partir de 1835 se verificou uma circulação regular de alguns barcos a vapor, provocando uma melhoria gradual das condições de transporte de passageiros e mercadorias no rio. Progressivamente foi aumentando a capacidade de carga e diminuindo o tempo de travessia. A generalização desta nova tecnologia de navegação demorou, no entanto, cerca de um século, pelo que os barcos tradicionais continuaram em funcionamento, principalmente no transporte de mercadorias⁶.

Durante a década de 1860, após várias tentativas desastrosas de estabelecimento de carreiras de vapores subsidiadas pelo Estado, a Empresa de Vapores Lisbonenses⁷ conseguiu assegurar o funcionamento de algumas carreiras em barcos a vapor para o transporte de passageiros e mercadorias de Lisboa para Paço de Arcos, Belém e Cacilhas. A firma dominou os transportes fluviais a vapor no Tejo em toda a segunda metade do século, assegurando a exclusividade no transporte para Cacilhas⁸. A partir daqui as pessoas deslocavam-se para Almada e outras povoações em burros ou trens especialmente fretados para o efeito, os *chars-à-bancs*.

Nas primeiras décadas do século XX o aumento da população da margem esquerda e o estabelecimento das ligações rodoviárias com o Sul forçaram a um alargamento do cais de Cacilhas a partir de Novembro de 1928, o que permitiu uma atracagem mais frequente dos barcos de diversas empresas que faziam a travessia do Tejo⁹. O sistema de transportes fluviais tinha sofrido algumas alterações, mas muito graduais. Em 1908 surgiram os navios a vapor com propulsão a hélice, mas só em 1922 entrou em funcionamento o primeiro cacilheiro a diesel¹⁰. As frotas de vapores mantiveram-se, durante anos, bastante envelhecidas e funcionavam em condições precárias¹¹.

⁵ Cf. Carlos G. de Amorim Loureiro, *Estaleiros Navais Portugueses: Subsídios para a História da Construção Naval de Ferro e Aço em Portugal*, vol. II, H. Parry & Son, Lisboa, (Oficina Gráfica de Ramos, Afonso & Moita, L.^{da}), 1965, p. 16.

⁶ As fragatas, varinos, botes e canoas ainda representavam, em 1941, cerca de 62% das 544 embarcações inscritas no Grémio dos Proprietários de Fragatas e Galeões do Porto de Lisboa (cf. Maria Alfredo Cruz, *A Margem Sul do Estuário do Tejo. Factores e Formas de Organização do Espaço*, s. l., s. n., 1973, p. 81).

⁷ Empresa de Guilherme Burnay, depois Parceria de Vapores Lisbonenses.

⁸ Cf. Alexandre Flores, *Almada Antiga e Moderna: Roteiro Iconográfico*, vol. II, *Freguesia de Cacilhas*, Almada, Câmara Municipal, 1987, p. 55.

⁹ A Parceria de Vapores Lisbonenses continuava a ser a principal empresa no transporte de Cacilhas para Lisboa. No início dos anos 30 inaugurou uma carreira de *ferry-boats* para o transporte de veículos e passageiros para o Cais do Sodré, mantendo alguns barcos, mais pequenos, com carreiras regulares para o Terreiro do Paço — os chamados cacilheiros.

¹⁰ Cf. Alexandre Flores, *ob.cit.*, vol. I, *Freguesia de Almada*, 1985, p. 98.

¹¹ Quase sempre eram utilizados antigos rebocadores e traineiras, com anos de uso, aos quais se acrescentavam bancos para o transporte de passageiros. Este era muitas vezes realizado sem qualquer protecção das intempéries. As carreiras terminavam ao anoitecer, pois os meios de sinalização nocturna eram muito deficientes.

Ao longo dos anos 30 a situação manteve-se praticamente inalterável, apesar de se notar uma necessidade crescente de aumento do número de pontões de atracagem. Durante a segunda guerra mundial os problemas energéticos complicaram enormemente os transportes fluviais. Os barcos a diesel deixaram de funcionar por falta de combustível e apenas se mantiveram alguns velhos vapores que queimavam lenha.

DESENVOLVIMENTO DA CAMIONAGEM E VIAS DE COMUNICAÇÃO TERRESTRE

O facto de não existir nenhuma rede de transportes terrestres organizada não impediu o desenvolvimento das indústrias, porque estas se instalaram em função dos transportes fluviais. O único inconveniente era o de uma parte da mão-de-obra ter, nalguns casos, de percorrer vários quilómetros a pé, desde Fernão Ferro, Charneca de Caparica, Sobreda, etc. Muita gente, porém, vivia nas povoações que se foram ampliando em torno das fábricas. Outros optavam por residir nas quintas limítrofes¹².

Os transportes terrestres motorizados atravessaram, na margem sul, uma longa fase experimental, sendo o primeiro ensaio com um *omnibus* automóvel realizado em 1905¹³. Existem notícias dispersas de várias carreiras, ligando os principais núcleos populacionais do concelho, ao longo das duas décadas seguintes. Devido à precariedade dos próprios veículos e das estradas existentes, o processo de estabelecimento de transportes automóveis foi muito lento e as iniciativas empresariais no sector tiveram, até finais dos anos 20, um carácter efémero.

A partir de 1925 começaram a estabelecer-se carreiras regulares entre Cacilhas e diversas localidades do Sul do país, o que levou as autoridades marítimas a iniciar o referido alargamento do cais, de forma a permitir o estacionamento dos veículos das empresas que iam tomando as concessões dessas carreiras. As obras, no entanto, prolongaram-se até 1933, e durante este período os numerosos *auto-cars* foram forçados a utilizar apenas a parte antiga do largo, pois a falta de pavimentação do acréscimo transformava-o num lodaçal.

A intensificação do trânsito rodoviário de ligação ao Sul começou, em meados dos anos 30, a provocar problemas de circulação ao longo de todo

¹² A dependência das indústrias do rio e da capital levou, por outro lado, a que as elites económicas vivessem normalmente fora do concelho, em Lisboa ou no estrangeiro, o que as afastou da administração municipal e dos problemas relacionados com os melhoramentos necessários ao bem-estar das populações.

¹³ O veículo foi adquirido pela Sociedade Almadense de Transportes Automóveis, mas a experiência realizou-se em Lisboa (cf. José Luís Gonçalves Covita, *História da Camionagem no Concelho de Almada*, Almada, Câmara Municipal, 1995, p. 29).

o percurso da estrada do Sul dentro do concelho de Almada, pois a mesma ziguezagueava pelo interior das povoações, com muitos pontos de estreitamento forçado pela existência de construções antigas. Para mais, esta e a outra estrada macadamizada do concelho (a que ligava Cacilhas a Almada e Costa da Caparica) encontravam-se em péssimo estado de conservação, e assim se mantiveram durante anos, já que a competência da sua manutenção era da Junta Autónoma das Estradas (JAE), que protelou a reparação durante muito tempo.

A partir de 1945 passaram a existir apenas duas empresas de transporte de passageiros entre as povoações do concelho de Almada: a Empresa de Camionagem Piedense, L.^{da}, que assegurava as ligações de toda a zona norte do concelho, de Cacilhas à Costa da Caparica, e a Autocarros do Sul¹⁴, com a concessão de todo o eixo de saída para o Sul, englobando a Cova da Piedade, Laranjeiro, Sobreda, Seixal e Paio Pires.

Acompanhando o desenvolvimento da urbanização da zona leste do concelho, as duas empresas prestavam um bom serviço de transporte de passageiros, com autocarros modernos e um eficiente cumprimento de horários. Este excelente nível de infra-estruturação no âmbito dos transportes terrestres apenas teve o lapso de os mesmos se terem desenvolvido ao longo dos dois eixos tradicionais de comunicação, não havendo, durante longos anos, qualquer interligação entre eles¹⁵.

A aceleração da urbanização da zona de Almada, a partir de 1947, e a intensificação do tráfego rodoviário para o Sul do país fizeram com que o Largo de Cacilhas se revelasse novamente insuficiente para a movimentação cada vez maior de autocarros. Em 1950 efectuou-se um novo e decisivo alargamento do largo para a sua dimensão actual, transformando-se num dos maiores centros rodoviários do país¹⁶.

IMPORTÂNCIA DA INSTALAÇÃO DO ARSENAL

Em 1919 começaram as obras no Alfeite para construção de um novo Arsenal que substituisse o Arsenal de Marinha, dados os problemas que este estabelecimento enfrentava em Lisboa¹⁷. Curiosamente, as primeiras obras

¹⁴ Em 1949 a Autocarros do Sul fundiu-se com a Transportadora Beira-Rio, do Seixal, e constituiu a Empresa de Transportes Beira-Rio, L.^{da}

¹⁵ Até aos anos 60 não existia nenhuma carreira entre a Cova da Piedade e Almada nem entre o Laranjeiro e a Costa da Caparica. Qualquer pessoa que quisesse fazer esses percursos tinha de ir a Cacilhas, donde os dois eixos partiam em sistema radial.

¹⁶ Cf. Alexandre Flores, *ob. cit.*, vol. II, p. 85.

¹⁷ Os problemas do Arsenal eram de natureza diversa. A localização no centro da Baixa lisboeta complicava a comunicação entre o Terreiro do Paço e a zona de Santos, problema que se complicou com o aumento da circulação automóvel a partir de 1920. O Arsenal tinha

não foram as do Arsenal propriamente dito, mas as relacionadas com a Base Naval e as dos bairros de casas económicas do Alfeite, destinadas a oficiais subalternos e sargentos da Marinha e a operários do futuro Arsenal.

Em 1928 começou a construção do novo Arsenal, à custa das reparações de guerra devidas pela Alemanha, que a custeou até 1931. As obras apenas recomeçaram em 1933, desta vez sob tutela do Ministério das Obras Públicas e Comunicações (MOPC), e concluíram-se em 1937, começando então as actividades de transferência de material e pessoal. A laboração no Arsenal do Alfeite iniciou-se em finais de 1938, tendo-se realizado a inauguração oficial em Maio de 1939¹⁸.

A instalação do Arsenal e da Base Naval no Alfeite na viragem para a década de 40 veio provocar uma alteração significativa no desenvolvimento do concelho. A presença simultânea de cerca de 4000 homens a prestar serviço nas duas instituições criou uma situação deveras complicada para as autoridades. Aqueles homens residiam, na maioria, em Lisboa, e não havia capacidade de fretamento para um transporte directo da capital. A solução dos transportes públicos faria, por exemplo, com que às horas de entrada e saída do Arsenal fossem necessários cerca de 70 autocarros para fazerem a ligação a Cacilhas. Para além de não existir nenhuma empresa de transportes com tal frota, o percurso era realizado por uma estrada que se desenvolvia, em ziguezague, através de quatro povoações que se tinham estendido ao longo do seu traçado, com uma infinidade de estrangulamentos que, nalguns casos, atingiam os 3,5 m.

Quando o Arsenal foi inaugurado, o que existia do bairro operário era um conjunto de pouco mais de uma centena de casas, cuja distribuição foi feita entre os seus trabalhadores numa primeira fase. Havia, pois, que fornecer meios de comunicação à maioria, mesmo que fossem pagos pelos próprios. Na prática tal só era possível através de transporte, por navios, de Lisboa directamente para o Alfeite¹⁹. Em 1940 o relatório anual do Arsenal alertava para a necessidade de construir um ou mais bairros económicos na margem sul, tendo presente a falta de urbanização da região, o que dificultava a fixação de mão-de-obra. Só assim se poderiam fixar as famílias junto do local de trabalho e ultrapassar os inconvenientes resultantes da ligação diária entre as duas margens de um tão grande quantitativo operário.

sido concebido para a construção de navios de madeira e, apesar de lá terem sido construídos alguns navios de ferro, o estaleiro não estava preparado para a construção e reparação em alta escala. O reduzido espaço em que se situava impedia quaisquer projectos de modernização, por estes implicarem uma necessidade de expansão espacial, [cf. Zélia Pereira, *O Estaleiro Naval do Arsenal do Alfeite*, trabalho realizado no âmbito da cadeira de História Social da Industrialização do 3.º curso de mestrado em História Social Contemporânea do ISCTE, Lisboa, 1996 (policopiado), pp. 2-3].

¹⁸ Id., *ibid.*, pp. 6-7.

¹⁹ Cf. *Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite*, s. l., Ministério da Marinha, 1939, p. 32.

Nos fins de 1943 foi decidido construir um bairro de casas económicas na zona de influência do Arsenal²⁰ e começou a desenvolver-se o respectivo estudo, tendo ficado decidida a sua localização a noroeste da Cova da Piedade²¹. Porém, a Base Naval estava já em franco desenvolvimento, e, quando saiu o novo decreto sobre o assunto, este indicava a construção do bairro para a zona de influência da mesma, e não do Arsenal²². O bairro foi inaugurado em 1952, sendo as atribuições feitas prioritariamente a sargentos e cabos da Armada e a membros dos sindicatos nacionais e outros organismos corporativos. Só muito acessoriamente foram contemplados funcionários administrativos e operários especializados do Arsenal — a primeira prioridade era política e a segunda a da «solvência das famílias».

CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO E INSALUBRIDADE

O pendor fluvial das indústrias, o afastamento das elites económicas e a relativa precariedade dos transportes fluviais foram factores dissuasores do desenvolvimento da urbanização, apesar da constante atracção demográfica que o concelho revelava. A população foi sempre aumentando, mas instalou-se em barracas, em casas abarracadas ou nos palacetes abandonados das antigas quintas senhoriais. Alguns dos arrabaldes tiveram um crescimento relativo, mas a vila manteve praticamente a sua dimensão medieval.

A década de 30 separou dois períodos, com características diferenciadas, no que diz respeito aos motivos para o crescimento demográfico da margem sul. Até então os fluxos migratórios eram provocados pela oferta de emprego que as actividades económicas podiam sustentar. A partir de 1940, tais funções não tiveram uma importância fundamental no processo de crescimento. Os sítios onde os afluxos se fizeram notar começaram a ser definíveis pela função residencial²³. No caso de Almada, os anos 40 foram ainda intermédios.

A sociedade portuguesa conhecia um período de pujança demográfica. O ritmo de crescimento populacional intensificara-se a partir de 1920. O estancamento da emigração após a crise de 1929 contribuiu, entre outros factores, para um verdadeiro surto demográfico nacional nos anos 30. Tendo o país uma economia atrasada, assente numa agricultura tradicional com baixa produtividade, o crescimento populacional, sem a válvula de escape da emigração, fez com que os fluxos migratórios para as duas maiores cidades não fossem suficientes para evitar consequências sociais graves. As incipientes

²⁰ Decreto-Lei n.º 33 278, de 24 de Novembro de 1943.

²¹ Cf. Câmara Municipal de Almada (CMA), *Livro de Actas de Reunião de Câmara (LARC) n.º 39*, sessão de 9-8-44, fl. 98.

²² Decreto-Lei n.º 35 602, de 17 de Abril de 1946, preâmbulo.

²³ Cf. Maria Alfreda Cruz, *ob. cit.*, p. 189.

indústrias nacionais já não conseguiam emprego para todos os forasteiros. O sector dos serviços, dominado ainda pelo funcionalismo e pela criadagem, também não tinha capacidade de absorção suficiente²⁴. As populações continuavam a afluír a Lisboa e ao Porto devido às expectativas anteriormente criadas, à espera de uma oportunidade de fuga à miséria que tinham abandonado e que aqui vinham reencontrar, ainda com consequências mais graves. As diarreias, enterites e tuberculose encontravam, nos bairros pobres da cidade, a promiscuidade ideal para se desenvolverem.

Em Almada a situação agravava-se. O desemprego foi, durante anos, um flagelo que provocou na população mais pobre um problema nutricional crónico²⁵. Grande parte dos aglomerados não tinha sistema de esgotos e os dejectos eram despejados directamente em valas a céu aberto ou em fossas escavadas na terra, sem paredes e sem cobertura, facilitando as infiltrações, que contaminavam as águas das fontes e poços.

No início dos anos 30 foram fechadas as valas existentes na Cova da Piedade²⁶ e substituídas por colectores, que, no entanto, foram executados sem qualquer plano²⁷. Por outro lado, estando a povoação situada, nalguns pontos, a uma altitude entre 2,30 m e 2,60 m acima do nível do mar, o sistema de esgotos permitia a penetração das marés vivas, pelo que a Cova da Piedade estava anualmente sujeita a inundações.

No final do século XIX, e depois da relutância dos maiores contribuintes em aprovar os impostos destinados a obras de saneamento básico²⁸, a CMA conseguiu obter um empréstimo na Companhia Geral do Crédito Predial Português e iniciou a construção de dois colectores na vila.

Estes colectores não resolviam, no entanto, o problema — a maior parte das construções não tinham instalações sanitárias nem qualquer sistema de remoção de detritos. Estes eram directamente despejados em fossas individuais, escavadas na terra, sem nenhum tipo de impermeabilização. Uma parte considerável da vila situava-se em cotas inferiores às do colector, e,

²⁴ Cf. Fernando Rosas, «Condições geográficas e demografia», in *História de Portugal*, dir. de José Mattoso, vol. VII, s. I., Círculo de Leitores, 1994, pp. 21 e 24.

²⁵ Os fluxos migratórios foram aumentando ao longo das décadas de 20 e 30, enquanto a indústria mais importante do concelho, a da cortiça, se ia maquinizando, com a consequente desqualificação do trabalho especializado e o emprego maciço de mulheres e adolescentes nas fábricas, com salários muito inferiores aos dos homens. A crise mundial, a partir de 1929, agravou o problema.

²⁶ As valas eram o que restava de um antigo esteiro do rio. Após um processo de assoreamento natural e de aterros sucessivos por acção humana, as valas da Mutela, Caramujo, Alfeite e Cova da Piedade eram utilizadas, desde o século XIX, como esgoto a céu aberto.

²⁷ Cf. «A acção regionalista d'O Almadense», in *O Almadense*, de 1-11-31, p. 3.

²⁸ Cf. Magda de Avelar Pinheiro, «Identidade e suburbanização: Almada, 1850-1930», comunicação apresentada ao XVIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social — Urbanismo e Infra-Estruturas Urbanas, Lisboa, 20-21 de Novembro de 1998, p. 16.

nesta zona, os dejectos afluíam para uma vala a céu aberto que percorria as ruas da vila para ir despenhar-se na falésia que encimava a fonte que abastecia a vila de água.

Quando as construções eram ligadas aos colectores, o problema subsistia: por um lado, as ligações não eram impermeabilizadas e a sua construção era caótica, de formas, materiais e diâmetros diversos, sem qualquer cálculo prévio; depois, não existia água em abundância para proporcionar as descargas necessárias ao bom funcionamento. Os colectores ficavam sistematicamente entupidos pelos excrementos e pelo entulho oriundo das sarjetas. A situação era agravada pela acumulação de dejectos dos animais na via pública, numa época em que a tracção animal era ainda predominante, e pelo hábito secular de lançar para a rua todo o tipo de lixos domésticos, entre os quais se incluíam os restos de animais abatidos para consumo²⁹.

A recolha de lixos, só efectuada nas povoações principais, era feita em carroças puxadas por juntas de bois ou de moares, de uma forma irregular, e sem ser acompanhada de qualquer tipo de lavagem das ruas. A partir dos anos 30 passou a ser utilizada uma camioneta para a recolha de resíduos na vila e em Cacilhas, mas as suas frequentes avarias deixavam as populações privadas dessa recolha durante dias seguidos. Os lixos recolhidos eram depositados numa montureira municipal, sem nenhum tipo de tratamento, e no final de cada ano eram vendidos, por proposta de particulares ou em hasta pública, a um proprietário que se dispusesse a proceder ao seu aproveitamento no fabrico de estrumes.

O PROBLEMA DA ÁGUA

A maior parte das povoações tinham um abastecimento de água muito deficiente e perigoso, através de poços destapados, expostos à acção do tempo, absorvendo todas as imundícies, sendo a água extraída normalmente em latas ferrugentas³⁰. Tal como acontecia noutros centros urbanos do país, os poços e fontes derivavam de lençóis freáticos sujeitos a infiltrações das fossas e valas não impermeabilizadas³¹. Na Costa da Caparica as águas usadas despejavam-se directamente na toalha de água que se encontrava sob o aglomerado e era

²⁹ Cf. «Higiene em Almada», in *O Almadense*, de 5-7-31, p. 5.

³⁰ Cf. «Coisas da nossa terra — uma carta», in *O Almadense*, de 4-5-30, p. 2.

³¹ Cf., por exemplo, José João Maia, «Transição epidemiológica e infra-estruturas urbanas: o caso da cidade do Porto (1890-1960)», comunicação apresentada ao XVIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social – Urbanismo e Infra-Estruturas Urbanas, Lisboa, 20-21 de Novembro de 1998, pp. 2 e 3, que relata, para a mesma época, a situação sanitária do Porto, onde a água para o consumo apresentava altas taxas de salinidade e um grande teor de matérias fecais, com a presença de colibacilos virulentos.

desta mesma camada que os habitantes extraíam a água para beber e para o uso doméstico. As diversas análises efectuadas entre 1930 e 1945 atestavam um elevado grau de inquinação em todo o concelho³².

Na Cova da Piedade o problema complexificava-se. A maior parte da freguesia era abastecida pelos poços situados no local da Romeira, donde a população transportava, em carroças ou a pulso, o precioso líquido. Os mais abastados utilizavam os serviços dos aguadeiros que comercializavam a água ao domicílio. Todavia, o lençol de água que servia esses poços também alimentava as fontes que, nas proximidades, corriam livremente, formando charcos, onde as mulheres lavavam a roupa. Frequentemente, a água dos poços abastecedores apresentava-se turva e com o característico sabor a sabão³³.

A vila de Almada era abastecida a partir de uma fonte monumental, a Fonte da Pipa, situada na base da falésia fronteira a Lisboa. A inexistência de qualquer ponto público de abastecimento no centro urbano mantinha a população dependente da acção dos aguadeiros, que transportavam a água desde a base da falésia até à vila. Em 1891, a Companhia das Águas de Lisboa mostrou-se interessada em melhorar esse abastecimento e em estendê-lo a outros lugares populosos. Porém, após algumas medições, rapidamente se concluiu que o caudal não era suficiente para garantir o abastecimento e assegurar a aguada dos navios que debandavam o porto de Lisboa³⁴.

Em 1923, a Câmara instalou um gerador de electricidade junto da Fonte da Pipa e fez, com a energia produzida, a elevação da água até um depósito situado no antigo baldio da vila, o Campo de São Paulo. Depois, a água era conduzida, pela força da gravidade, até um chafariz construído no Largo do Catita³⁵. Simultaneamente foram feitas as ligações domiciliárias às famílias mais abastadas.

Em 1930 foram construídos mais dois chafarizes nas principais artérias³⁶. O sistema, no entanto, era ineficaz, pois as constantes avarias do gerador impediam um abastecimento contínuo. O depósito donde a água era elevada levava cerca de vinte e quatro horas a encher. Todos os anos, ao registarem-se as primeiras vagas de calor, a água faltava. Desde as primeiras horas da madrugada, filas compactas de homens, mulheres e crianças, servindo-se de

³² Cf. «A falta d'água em Almada», *O Almadense*, de 20-12-31, p. 5, e CMA, *LARC* n.º 37, Sessão de 22-7-42, fl. 18.

³³ «A quem competir», in *O Almadense*, de 13-7-30, p. 4.

³⁴ Cf. Magda A. Pinheiro, *ob. cit.*, p. 16.

³⁵ Actual Largo José Alaiz [cf. Alexandre Flores (texto) e Carlos Canhão (aguarelas), *Chafarizes de Almada*, Almada, SMAS, 1994, p. 18].

³⁶ Nas Ruas Elias Garcia e D. José de Mascarenhas, que constituíam a ligação mais antiga a Cacilhas, antes da construção da estrada nova, no século XIX.

toda a espécie de vasilhas, esperavam o momento de adquirir alguns litros do tão indispensável líquido.

Muitas vezes, depois de horas a pé firme, sob o rigor de um sol abrasador, tinham de desistir — os militares do Destacamento Misto instalado no Forte de Almada chegavam com as suas carroças de abastecimento do quartel e, como usufruíam de prioridade, faziam esgotar as parcas reservas do depósito³⁷.

Perto da Fonte da Pipa existia outra nascente, propriedade da firma Lima Mayer, com água em abundância. Porém, esta água era vendida para abastecer os navios que faziam escala no porto de Lisboa, e a nascente ficava a correr livremente para o rio, por negligência da empresa. Em 1929, o Ministério do Interior, através da Direcção-Geral de Saúde, intimou a Lima Mayer a canalizar para o depósito municipal a água sobrando do abastecimento dos navios. Todavia, devido à constante mudança de titulares e de estruturas tanto no Ministério como na Câmara, não houve quem fizesse cumprir esta intimação, e a água da dita nascente continuou a ser desperdiçada, enquanto a vila de Almada sofria carências no abastecimento. A CMA poderia recorrer à expropriação por utilidade pública, mas a instabilidade política furtou às sucessivas comissões administrativas a autoridade necessária para enveredarem por um processo contencioso.

Em 1931 a análise bacteriológica da água da Fonte da Pipa deu-se por «suspeita», passando, portanto, os habitantes de Almada a não poder utilizá-la sem previamente a ferver³⁸. No entanto, a simples fervura não eliminava todos os riscos. Em 1934 o problema atingiu tal dimensão que a Comissão Administrativa da CMA decidiu comprar água a uma empresa particular. Esta transportava a água em batelões-tanques desde o Alfeite, onde a adquiria, até ao depósito do Campo de São Paulo, para onde a baldeava, de forma a alimentar o chafariz do Largo do Catita e alguns fontanários. Apesar de resolver momentaneamente o problema da má qualidade e pouca quantidade da água fornecida pela Fonte da Pipa, esta forma de abastecimento, para além de ser extremamente arcaica e trabalhosa, tornava-se também muito dispendiosa. A CMA adquiria a água a 4\$00/m³ para depois a distribuir gratuitamente à população³⁹.

A pressão demográfica sobre Lisboa e a perspectiva do funcionamento, a curto prazo, do Arsenal e da Base Naval no concelho de Almada fizeram com que o governo comesasse a pensar, a partir de meados da década de 30, no desenvolvimento urbanístico da região. Em 1935 o MOPC promoveu um inquérito sobre o abastecimento de águas e saneamento com o objectivo de estudar

³⁷ Cf. «Um abuso que é necessário reprimir...», in *O Almadense*, de 8-2-31, p. 1, e «A falta d'água em Almada», in *O Almadense*, de 20-12-31, p. 5.

³⁸ Cf. «Água de Almada», in *O Almadense*, de 20-12-31, p. 3.

³⁹ Cf. Alexandre Flores (texto) e Carlos Canhão (aguarelas), *ob. cit.*, p. 19.

a viabilidade da elaboração de um plano de urbanização (PU). Concluiu-se que era necessário encontrar rapidamente uma solução para o problema das condições de vida da região e, antes de mais, para o problema da água. Sem a solução desta questão nenhuma iniciativa de urbanização podia avançar⁴⁰.

No mesmo ano, a Intendência do Alfeite dispôs-se a fornecer toda a água necessária a um abastecimento organizado, devido à abundância existente nos lençóis que serviam aquele estabelecimento. Porém, e para que esse abastecimento fosse efectuado, era indispensável a energia que proporcionasse a elevação, condução e distribuição da água. Para resolver o problema havia que encontrar, complementarmente, a solução para a questão da energia eléctrica⁴¹.

A ELECTRIFICAÇÃO

A instalação do gerador, em 1923, permitira a criação de uma pequena rede de iluminação pública. Os candeeiros a petróleo foram retirados das esquinas, sendo instaladas 25 lâmpadas em Almada e 15 em Cacilhas⁴². A iluminação, porém, manteve-se com fraca intensidade e o fornecimento de energia sofria muitas interrupções devido, principalmente, a constantes avarias do gerador. Por outro lado, este tipo de produção de energia tornava-se muito oneroso, pois os fornecimentos de carvão eram difíceis não só pelos constantes problemas laborais das minas de São Pedro da Cova, como pelos preços elevadíssimos do carvão inglês. Almada possuía uma central eléctrica deficiente, com uma reduzida segurança, precária e sujeita a um regime de cuidadosas e permanentes reparações. O funcionamento da central tinha de ser repetidamente suspenso como forma de precaução⁴³.

As deficiências de funcionamento da central eléctrica levaram a Comissão Administrativa da CMA a abrir concurso público, em 1931, para o fornecimento de energia. O concurso foi ganho pela empresa Siemens, que construiu outra central na vila e procedeu à montagem de uma nova rede que deveria abranger todo o concelho. Os trabalhos, porém, não cumpriram as obrigações do caderno de encargos e, após um processo de montagem demorada, verificou-se que a energia eléctrica continuava a faltar em inúmeros locais, a maioria das ruas permaneciam às escuras e grande parte do material instalado inutilizava-se facilmente, sem que houvesse uma pronta reparação⁴⁴.

⁴⁰ Cf. *Inquérito sobre o Abastecimento de Águas e Saneamento no Concelho de Almada*, Lisboa, MOPC, Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos, 1935, p. 23.

⁴¹ Cf. Comissão Administrativa da CMA, *Ao Concelho de Almada*, s. I. (Almada), s. n., p. 4.

⁴² Cf. Alexandre Flores, *ob. cit.*, vol. 1, p. 98.

⁴³ Cf. «Sessão de 24-xii-30», in *O Almadense*, de 4-1-31, p. 4.

⁴⁴ Cf. «Que é isto?», in *O Almadense*, de 17-12-33, p. 1.

Depois de uma despesa de cerca de mil contos, o fornecimento de energia a Almada continuava a ser de fraca potência, precário e intermitente, o que levou a comissão administrativa da CMA a ordenar um inquérito ao processo de instalação, mas cujos resultados nunca vieram a público. Em 1935 uma nova comissão administrativa via-se forçada a procurar negociar com diversas empresas um fornecimento de energia eléctrica que melhor satisfizesse as necessidades do concelho⁴⁵.

Em Abril de 1937, por indicação da Junta Nacional de Electrificação (JNE), o governo impôs à Câmara a realização de um contrato de fornecimento e de concessão dos serviços de distribuição de energia eléctrica destinada à iluminação pública e particular e para fins industriais⁴⁶ com a firma Sociedade de Electrificação Urbana e Rural (SEUR). A SEUR actuava no distrito de Setúbal, sendo a proprietária das minas de carvão da Borralha e assegurando a alimentação das centrais em que era concessionária do serviço de fornecimento e distribuição de energia⁴⁷.

Pelo Código Administrativo de 1936, a concessão da exploração de serviços públicos só podia ser adjudicada mediante concurso⁴⁸, mas a Comissão Administrativa da CMA, por ordem expressa do governo, e sob pressão das exigências do progresso local, aceitou estabelecer, sem concurso, um contrato que apenas lhe concedia um bónus na iluminação pública e cujo limite foi rapidamente ultrapassado. Por outro lado, a indemnização pelo trespassse da central eléctrica, dividida em prestações, extinguiu-se em 1940, passando o município a apresentar défices cada vez maiores nos pagamentos de energia. Alguns meses após a nova instalação já se verificava um aumento considerável do número de consumidores e o sistema montado pela SEUR, apesar de abranger todo o concelho, apresentava interrupções de corrente, variações bruscas e frequentes da voltagem⁴⁹.

Em 1940 a SEUR foi absorvida pela União Eléctrica Portuguesa (UEP), que assumiu os compromissos daquela empresa, vindo, algum tempo depois, a assegurar o abastecimento através da sua rede montada a partir da central

⁴⁵ Cf. Comissão Administrativa da CMA, *ob. cit.*, p. 4.

⁴⁶ Até então as empresas industriais produziam a sua própria energia, instalando geradores particulares em cada fábrica.

⁴⁷ Cf. «A Sociedade de Electrificação Urbana e Rural», in *O Século*, de 5-3-39, p. 11, e «União Eléctrica Portuguesa...», in *O Século*, de 10-6-39, p. 5.

⁴⁸ Cf. Decreto-Lei n.º 27 424, de 31 de Dezembro de 1936, artigo 306.º, n.º 2. A fórmula definitiva do Código Administrativo, promulgada pelo Decreto-Lei n.º 31 095, de 31 de Dezembro de 1940, já permitia que os contratos de fornecimento de energia eléctrica, por determinação governamental e por proposta da entidade supervisora dos serviços de electrificação nacional, fossem efectuados independentemente de concurso público (artigo 361.º, n.º 6), o mesmo acontecendo com a concessão dos serviços de distribuição da mesma energia (artigo 362.º, n.º 4, § único).

⁴⁹ Cf. CMA, *Relatório da Câmara Municipal de Almada. Gerência do Ano Económico de 1938*, Cacilhas, Tip. Mesquita, 1939, sessão de 9-2-38, p. 33.

térmica de Setúbal. Durante o período da guerra, o fornecimento foi sempre deficiente, especialmente a partir de 1942, quando se acentuou a crise energética⁵⁰.

Em 1945 a empresa conseguiu alguma melhoria na distribuição, com o reforço da potência produzida e da qualidade da rede instalada. As constantes interrupções de energia e a precariedade da iluminação pública continuaram, no entanto, a fazer-se sentir, pois as melhorias do sistema foram sempre ultrapassadas devido ao crescimento demográfico explosivo que, a partir desta época, se verificou na zona leste do concelho, fruto da expansão urbana planeada a partir do poder central.

Em 6 de Novembro de 1950 a UEP inaugurou a sua sede em Almada (serviços de baixa tensão)⁵¹, o que demonstra a confiança da empresa no monopólio do fornecimento e distribuição de energia, obtido com a imposição do Estado.

Em 1951 a central termoeléctrica foi substituída pelo fornecimento hidroeléctrico de Castelo do Bode⁵², mas a afluência de novos consumidores era de tal ordem que os problemas persistiram, apesar de novo aumento da potência fornecida⁵³. Continuaram, por longos anos, os cortes de energia, por vezes durante vários dias. A iluminação pública era precária, de fraca intensidade e constituída por materiais facilmente deterioráveis, sem que a empresa responsável mostrasse capacidade de reparação eficaz⁵⁴.

ABASTECIMENTO DE ÁGUA E URBANIZAÇÃO

Após a imposição do contrato com a SEUR, em 1937, para resolver a questão da energia eléctrica, o governo ordenou que se elaborasse um projecto de abastecimento de água, indicando, para o efeito, o engenheiro Teixeira Duarte, funcionário da Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos (DGSHE).

O projecto foi elaborado rapidamente e previa a abertura de um poço artesiano em terreno sob a jurisdição da Intendência do Arsenal, situado junto ao perímetro do recinto, perto da estrada das Barrocas⁵⁵, em local

⁵⁰ Cf. António José Telo, *Portugal na Segunda Guerra (1941-1945)*, Lisboa, Vega, 1991, 2.º vol, pp. 15-19.

⁵¹ Cf. «Falam os números...», in *Nova Almada*, de 15-11-50, p. 1.

⁵² Cf. EDP — Museu da Electricidade, *Um Século de Electricidade*, s. l., EDP — Gabinete de Relações Públicas e Informação, 1990, p. 30.

⁵³ Cf. CMA, *LARC n.º 45*, sessão de 4-7-51, fl 48.

⁵⁴ Cf., por exemplo, CMA, *LARC n.º 51*, sessão de 22-9-54, fl 175, e «Que acha de bom e de mau em Almada?» (inquérito à população), in *Jornal de Almada*, de 9-1-55, p. 5.

⁵⁵ Na época, esta estrada, parte integrante da estrada do Sul, era a EN19, de 1ª classe, mais tarde classificada como EN10.

afastado das zonas de serviço daquele estabelecimento. Foram também projectadas duas estações elevatórias para alimentar dois reservatórios: um, enterrado, destinado ao abastecimento da Cova da Piedade e Cacilhas; o outro, elevado, para abastecer Almada e Pragal. Estavam ainda previstas as condutas elevatórias e as redes de distribuição domiciliária⁵⁶.

Tendo tido o parecer favorável do Conselho Superior das Obras Públicas, o projecto foi homologado por despacho do ministro das Obras Públicas de 20 de Dezembro de 1937. A «eleição» da primeira câmara municipal do Estado Novo decorreu no fim do ano, em completa euforia, devido à notícia da aprovação do projecto de abastecimento, tendo o regime conseguido uma mobilização superior às expectativas dos seus defensores.

Em Fevereiro de 1938 o Commissariado do Desemprego (CD)⁵⁷ oficiou à CMA a comunicar que tinha sido concedida a verba de 662 437\$00, como participação, para a obra de abastecimento de água das freguesias de Almada e Cova da Piedade, ou seja, a sede do concelho e a freguesia onde se situa o Arsenal. Alguns dias depois a CMA decidiu solicitar ao MOPC que fossem formuladas com urgência as condições de fiscalização da obra⁵⁸.

Em 23 de Março a CMA nomeou, à revelia do governo, o engenheiro Adelino Pais Clemente⁵⁹ para a fiscalização da obra de abastecimento. Em 30 de Março foi decidido iniciar os trabalhos de elaboração do PU da sede do concelho, a serem efectuados pela Repartição Técnica da CMA, que apenas tinha um engenheiro, um mestre-de-obras e um desenhador, portanto sem nenhum arquitecto urbanista⁶⁰. Em 27 de Abril a CMA tomou conhecimento de ter sido nomeado pela DGSHE o engenheiro Henrique Granger

⁵⁶ Cf. Adelino Pais Clemente, «O abastecimento de água ao concelho de Almada», in *Boletim da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização*, vol. 1, 1947, p. 22.

⁵⁷ As origens do Commissariado do Desemprego estavam numa série de decretos publicados entre Fevereiro e Maio de 1932, destinados a combater os efeitos da crise da economia mundial no nosso país através de uma série de medidas direccionadas para o relançamento da economia e para a criação de um sistema de combate ao desemprego. Em Setembro do mesmo ano eram estabelecidas as bases de colaboração técnica e financeira entre o Estado e as autarquias locais e criava-se o Commissariado do Desemprego (Decreto n.º 21 699, de 30 de Setembro de 1930), baseado na filosofia de que «não se dão esmolas, procura dar-se trabalho» (preâmbulo). Apesar do carácter transitório da sua criação e da afirmação expressa do contrário, estava criada uma modalidade permanente de utilização de mão-de-obra barata, comparticipada pelo Estado, que havia de permanecer durante mais de duas décadas.

⁵⁸ Cf. CMA, *Relatório [...] de 1938*, sessão de 9-2-38, p. 114.

⁵⁹ O engenheiro Pais Clemente, major de artilharia, tinha sido aluno do presidente da CMA, o tenente-coronel António Baptista de Carvalho, na Escola do Exército, sendo também seu amigo pessoal. Passaria à reserva em Dezembro de 1938 e seria nomeado director-geral do Instituto Geográfico e Cadastral (onde prestava serviço desde 1919) nos finais de 1940. Como engenheiro, veio a ser o autor de numerosos projectos de água e saneamento por todo o país.

⁶⁰ Cf. CMA, *Relatório [...] de 1938*, pp. 24-25.

Pinto para a fiscalização da obra de abastecimento de água, o que anulava a anterior decisão do executivo camarário.

Em 2 de Maio saiu o decreto que regulamentava o abastecimento, estabelecendo a obrigatoriedade de «ligação dos prédios urbanos da vila de Almada e das povoações de Cacilhas, Cova da Piedade e Pragal à respectiva rede de distribuição de águas»⁶¹. Esta era uma forma expedita de viabilizar economicamente os investimentos que o Estado e o município se preparavam para realizar. A CMA já tinha decidido contrair na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência (CGDCP) um empréstimo de 2 210 000\$00 destinados à obra de abastecimento de água⁶².

Após a entrada do engenheiro Duarte Pacheco para o MOPC, a 25 de Maio, aumentaram as esperanças de rápida evolução do problema, e o executivo procurou intensificar os contactos directos. Em Junho foi solicitada ao ministro das Finanças uma autorização para efectuar na CGDCP o empréstimo para a obra e enviou-se ao MOPC o programa do concurso e caderno de encargos para o fornecimento de tubagem e acessórios destinados às canalizações⁶³.

Efectivamente, as esperanças em Duarte Pacheco eram fundamentadas, pois, enquanto o MOPC respondeu afirmativamente em Julho, o Ministério das Finanças demorou mais três meses, e a CMA só tomou conhecimento da autorização em meados de Outubro⁶⁴, praticamente nas vésperas das eleições para a Assembleia Nacional, apesar de o despacho ministerial datar de 23 de Setembro⁶⁵.

A campanha eleitoral foi cuidadosamente preparada. Durante toda a campanha, os membros do executivo camarário, com o apoio da Legião Portuguesa e da União Nacional locais e nacionais, apontaram insistentemente a exemplaridade do abastecimento de água de Almada, tentando demonstrar a capacidade do Estado Novo na resolução dos problemas que afectavam as populações.

A primeira sessão depois das eleições, a 2 de Novembro de 1938, foi particularmente agitada. A CMA tomou oficialmente conhecimento da recusa do Ministério da Marinha em autorizar as obras de captação de água no Alfeite, ao mesmo tempo que era anulada a portaria respeitante à respectiva comparticipação, acompanhada da simples promessa de publicação de nova portaria, concedendo igual comparticipação, até Junho de 1940. A CGDCP, por seu turno, demorava o empréstimo, com observações à verba orçamentada para salários, considerada excessiva⁶⁶.

⁶¹ Decreto-Lei n.º 28 626, de 2 de Maio de 1938, preâmbulo.

⁶² Cf. CMA, *Relatório [...] de 1938*, sessão de 27-4-38, p. 115.

⁶³ Id., *ibid.*, sessões de 1-6-38 e 8-6-38, pp. 116-117.

⁶⁴ Id., *ibid.*, sessão de 19-10-38, p. 120.

⁶⁵ No início de Outubro a CMA, ainda sem a resposta do ministro, decidira abrir concurso para o fornecimento e assentamento de tubagem de ferro fundido e acessórios destinados ao abastecimento de água (id., *ibid.*, sessão de 6-10-38, p. 120).

⁶⁶ Id., *ibid.*, p. 5, sessão de 2-11-38, p. 121.

Não se sabe se já eram do conhecimento da vereação as notícias sobre as contrariedades que levariam, inevitavelmente, ao adiamento da obra por tempo indeterminado. Não deixa, porém, de ser estranho que, pouco após a votação, tenham surgido, em simultâneo, três impedimentos à sua prossecução: a posição do ministro da Marinha de não autorizar a captação no local prometido, a anulação da portaria e os obstáculos colocados pela CGDCP após a autorização do empréstimo pelo Ministério das Finanças.

Também não é compreensível a decisão do CD de anular a comparticipação, porque algum tempo depois, em 21 de Novembro, saiu uma nova portaria com o mesmo conteúdo, repondo o problema do apoio financeiro exactamente nos termos anteriores. Muito provavelmente, tratou-se de uma atitude precipitada do CD, ao saber da recusa formal do ministro da Marinha. Todavia, a decisão de Duarte Pacheco de criar uma extensão urbana na margem esquerda acabou por prevalecer e o apoio financeiro foi de novo assegurado. A CGDCP disponibilizou-se em relação ao empréstimo, a fiscalização da obra ficou a cargo da DGSHE e a mesma deveria estar concluída no prazo de vinte e quatro meses⁶⁷.

Em Dezembro a CMA decidiu oficializar à Repartição dos Estudos Hidráulicos (da DGSHE) pedindo-lhe a realização de novos estudos de captação de água para o abastecimento do concelho⁶⁸. Para proceder ao necessário estudo hidrogeológico, a DGSHE indicou prontamente o engenheiro de minas Luís Saldanha, enquanto para a fiscalização e direcção da obra era nomeado o engenheiro Pais Clemente.

O novo estudo de captação prolongou-se ao longo de três anos, e em 1941 conseguiu encontrar-se um lençol com capacidade considerável, em terrenos do Estado situados já fora do concelho⁶⁹, o que obrigou a CMA a despesas suplementares com a aquisição dos referidos terrenos e dos materiais de elevação e condução entre os dois concelhos. Entretanto a situação de guerra fez encarecer o preço dos materiais e provocou a sua escassez.

Em 2 de Janeiro de 1942 decidiu-se entregar ao engenheiro Pais Clemente, o projecto completo de abastecimento de água de Cacilhas, Almada e Cova da Piedade⁷⁰. Os trabalhos prosseguiram muito lentamente e estavam sujeitos a prolongadas interrupções. O prazo para a utilização do empréstimo ia sendo sucessivamente prorrogado.

Após a decisão governamental de implementar a elaboração de um PU⁷¹, e depois dos resultados comprometedores das análises feitas à qualidade da

⁶⁷ Cf. *Diário do Governo (DG)*, n.º 283, 2.ª série, de 7 de Dezembro de 1938.

⁶⁸ Cf. CMA, *Relatório [...] de 1938*, p. 122.

⁶⁹ Na Quinta da Bomba, concelho do Seixal.

⁷⁰ Cf. CMA, *LARC n.º 36*, sessão de 2-1-42, fl. 48 v.º

⁷¹ *Id.*, *LARC n.º 38*, sessão de 27-3-43, fl. 9 v.º, citando o despacho do ministro das Obras Públicas e Comunicações de 3 de Fevereiro do mesmo ano.

água dos poços e fontes existentes em diferentes povoações, resolveu-se estender o abastecimento a todo o concelho, já que o lençol encontrado possuía a capacidade necessária para esse desiderato. Entretanto, era reforçada a participação do CD e decidia-se pedir um novo empréstimo à CGDCP, para o qual a Câmara oferecia, como garantias, as consignações da receita proveniente dos adicionais às contribuições directas do Estado e de todas as outras receitas do município.

As obras de captação estavam terminadas em fins de Novembro de 1944, mas a extensão do abastecimento a todo o concelho criara a necessidade de construir vários reservatórios nos pontos mais elevados, o que implicava a aquisição de terrenos, equipamentos de elevação, etc., encarecendo ainda mais o orçamento⁷².

O MOPC, cada vez mais empenhado na urbanização da zona, procurava acelerar o processo de diversas formas: reforçando as participações do CD⁷³; nomeando fiscais da DGSHE para acompanhar as obras; decidindo a sua execução por administração directa⁷⁴.

Em Junho de 1945 a CMA fez novo contrato com o engenheiro Pais Clemente para a execução do projecto de abastecimento de água, mas desta vez abrangendo todo o concelho e englobando a Direcção Técnica das Obras. Em Outubro a rede já estava montada até ao Laranjeiro e a Intendência da Marinha deixou de fornecer água às populações dessa localidade. Em Novembro, porém, a obra era novamente suspensa, com a justificação do fim do mandato do presidente e vereadores da Câmara e da aproximação do Inverno⁷⁵.

Para análise de nova proposta de empréstimo, a Direcção-Geral dos Serviços Urbanos (DGSU) sugeriu à CGDCP que para a obra de abastecimento da Cova da Piedade e de Cacilhas fossem concedidas as mesmas condições proporcionadas pelo Decreto-Lei n.º 33 863, de 15 de Agosto de 1944⁷⁶. A aplicação do decreto-lei a uma zona muito mais vasta do que a sede do concelho implicava a extensão da prioridade e obrigatoriedade das obras a toda a região situada no perímetro triangular Almada-Cova da Piedade-Cacilhas, que englobava vastas zonas rurais.

⁷² A portaria de 21 de Novembro de 1938 estipulava um orçamento de 2 418 202\$00. Em Junho de 1945 a obra estava já estimada em 9 243 440\$00. Nos fins de 1950 os custos reais tinham sido de 16 000 000\$00 (cf. CMA, *LARC n.º 41*, sessão de 13-6-45, fl. 4 v.º, e «Falamos números — 16 mil contos gastos com o abastecimento de água ao concelho de Almada», in *Nova Almada*, de 15-11-50, p. 1).

⁷³ Cf. CMA, *LARC n.º 40*, sessão de 4-4-45, fl. 77.

⁷⁴ Por despacho do subsecretário de Estado das Obras Públicas de 2-1-45.

⁷⁵ Cf. CMA, *LARC n.º 41*, sessões de 13-6-45, fl. 4 v.º, 28-11-45, fl. 50, e 26-12-45, fl. 55.

⁷⁶ Este decreto-lei deu um carácter obrigatório à realização das obras de abastecimento de água e de drenagem de esgotos nas sedes dos concelhos e considerou-as prioritárias em relação a todos os outros melhoramentos. Metade dos encargos era suportada pelo Estado. Para cobrir a outra metade concedia-se às câmaras municipais a faculdade de contraírem empréstimos na CGDCP, com juros e condições de reembolso excepcionalmente favoráveis.

Este facto demonstra o empenhamento do governo em urbanizar a zona leste do concelho de Almada, o que se conjuga com as acções que vinha desenvolvendo no sentido da construção de um bairro de casas económicas e na elaboração de um plano geral, apontando para a urbanização de toda esta região. Ao criar as condições para a instalação do pessoal do Arsenal e da Base Naval, o governo conseguia também forjar uma extensão de Lisboa na margem sul, permitindo algum desanuviamento da pressão demográfica exercida sobre a capital.

O ano de 1946 trouxe a alteração do elenco municipal. Significativamente, o governo nomeou um homem da Marinha para o cargo de presidente da CMA, o capitão-tenente Luís de Arriaga Sá Linhares⁷⁷. O novo presidente pediu uma audiência com o subsecretário de Estado das Obras Públicas, que se realizou nos fins de Junho, e na qual se informou sobre o plano de obras a realizar no seu mandato. Neste plano tinha especial relevância a aceleração da obra de abastecimento de água⁷⁸. Na sequência dessa reunião, a CMA comprou um camião para apoio à obra e uma segunda bomba, mais potente, para a elevação da água na central de captação da Quinta da Bomba.

O município, porém, começava a ter novas e complexas preocupações. Em Setembro de 1946 o urbanista contratado em 1944, Étienne de Gröer⁷⁹, entregou o PU do Concelho de Almada (PUCA), que previa a urbanização imediata da encosta a sul da vila, devido às boas condições geográficas e topográficas e ao pequeno número de proprietários envolvidos num eventual processo de expropriação, o que facilitava uma implementação rápida.

No dia 10 do mesmo mês, o chefe da Repartição de Expropriações da Câmara Municipal de Lisboa⁸⁰, em sintonia com a vontade do governo, apresentou à CMA uma proposta para elaboração de um plano parcial na zona da encosta sul da vila⁸¹ e do plano do Bairro de Casas Económicas.

⁷⁷Após a instalação da Base Naval no Alfeite, e quando era necessário assegurar a criação de condições de urbanização em toda a zona limítrofe, nomeadamente a implementação de um bairro de casas económicas na sua «zona de influência», era natural que o governo procurasse entregar a responsabilidade desse processo a um homem da Marinha.

⁷⁸ Cf. CMA, *LARC n.º 41*, sessão de 3-7-46, fl. 124 v.º

⁷⁹ Étienne de Gröer, arquitecto urbanista russo naturalizado francês e professor no Instituto de Urbanismo de Paris, fora chamado a Lisboa em 1938 por Duarte Pacheco para elaborar o PU da Costa do Sol e o Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa.

⁸⁰ Engenheiro Alexandre de Vasconcelos e Sá, que era um dos principais elementos da equipa técnica que apoiara e sustentara as acções de Duarte Pacheco desde 1938 até à sua morte, em 1943.

⁸¹ Por definição, a figura do plano parcial é utilizada quando a urgência da intervenção não permite um cuidadoso estudo de pormenor e resulta da aplicação, em termos executórios, das linhas gerais definidas em plano geral.

Aproveitando a já longa experiência da Câmara de Lisboa, o técnico dispunha-se a conduzir simultaneamente as negociações para a expropriação ou aquisição dos terrenos necessários aos dois empreendimentos⁸².

A CMA já informara a CGDCP, em Agosto, da intenção de municipalizar os serviços de abastecimento de água, de forma a garantir a correcta gestão e contabilização das receitas desse abastecimento, bem como das amortizações devidas pelos empréstimos respectivos⁸³. A portaria respeitante à municipalização dos serviços de captação, condução e distribuição de água foi publicada em 1950⁸⁴, e os Serviços Municipalizados de Água (SMA) constituíram-se em Janeiro de 1951.

Em Abril de 1947, na mesma reunião em que era aprovado o Plano Parcial de Urbanização de Almada (PPUA), e perante a perspectiva do início das expropriações, terraplenagens, construção de arruamentos e outras obras para implementação do plano, a CMA resolveu adjudicar à Corporação Mercantil Portuguesa, por ajuste directo, na importância de 732 599\$40, o fornecimento e assentamento do material e acessórios destinados à rede de distribuição de água a Almada, Pragal e Costa da Caparica⁸⁵. A continuação da instalação da rede era, deste modo, entregue ao fornecedor de materiais escolhido pela CMA. A decisão governamental de 1945 de autorizar a execução da obra por administração directa transformou-se na concessão de uma empreitada de grande envergadura por ajuste directo, contrariando o disposto no Código Administrativo⁸⁶.

Em Setembro a rede de distribuição chegou à Cova da Piedade. Em Outubro a água já estava em Cacilhas e em Dezembro era inaugurada a rede na vila de Almada. No início de 1948 começou a obra para a extensão da rede à Trafaria e Costa da Caparica.

A partir dessa altura começaram a inscrever-se na CMA vários profissionais ligados aos materiais e montagem das instalações domésticas (canalizadores, picheiros, etc.). Em Julho a CMA contraiu um novo empréstimo de 2 400 000\$00 para aquisição de 6000 contadores, amortizável em 25 anos e ao juro de 3,5% ao ano. As garantias foram, de novo, todas as receitas do município, em especial as adicionais às contribuições directas do Estado e as relativas à venda de água⁸⁷.

⁸² Cf. CMA, *Processo de notariado n.º 57*, relativo à escritura lavrada em 26-9-46.

⁸³ Id., *LARC n.º 41*, sessão de 14-8-46, fl. 138.

⁸⁴ Cf. *DG*, n.º 150, 2.ª série, de 30 de Junho de 1950.

⁸⁵ Cf. CMA, *LARC n.º 40*, sessão de 16-4-47, fl. 27.

⁸⁶ As obras de valores superiores a 50 000\$00 deviam estar sujeitas a concurso público, excepto nos casos de urgência justificada (cf. Decreto-Lei n.º 31 095, de 31 de Dezembro de 1940, artigos 359.º, 360.º e 361.º).

⁸⁷ Cf. CMA, *LARC n.º 43*, sessão de 7-7-48, fl. 11.

A CGDCP aceitava, deste modo, uma garantia que já estava comprometida por uma série de outros empréstimos, alguns correspondendo a valores muito elevados⁸⁸. Só o empenhamento do governo em promover a urbanização de Almada explica a autorização pelo Ministério das Finanças da aceitação sistemática da mesma garantia, tanto mais que as receitas da CMA eram, quase totalmente, absorvidas pelas despesas — nos dois últimos anos tinham mesmo sido ultrapassadas por estas.

Contas de gerência da CMA, 1941-1946

Ano	Receitas	Despesas	Saldo acumulado
1941	1 555 335\$23	1 420 304\$89	135 030\$34
1942	1 471 705\$04	1 437 397\$99	169 337\$39
1943	1 634 953\$54	1 631 186\$98	173 103\$95
1944	3 009 903\$98	1 938 235\$73	1 244 772\$20
1945	3 284 842\$97	3 495 940\$71	1 034 474\$46
1946	3 354 840\$59	3 701 401\$93	687 833\$12

Fonte: *Livros de actas de reunião de Câmara.*

A partir de Julho de 1947 a CMA começou a vender, em hasta pública, os lotes resultantes da expropriação da Quinta do Conde, uma das propriedades sobre as quais incidia o PPUA. As verbas resultantes da venda de lotes e as receitas da água (desde 1945) foram aplicadas nas amortizações dos empréstimos e na implementação das obras de urbanização.

A rede de abastecimento de água, condição prévia à urbanização da zona leste do concelho, revelou-se rapidamente subdimensionada, tanto mais que os planos foram largamente ultrapassados no que diz respeito a densidades populacionais. A água corria sem a pressão necessária. Secções inteiras da rede rebentavam frequentemente, provocando interrupções do fornecimento durante dias. Apesar dos reservatórios elevados, havia muitos edifícios, principalmente na vila, em que raramente a água chegava aos pisos superiores.

Em torno das novas zonas urbanizadas tinham-se criado enormes «bairros-de-lata»⁸⁹, onde o abastecimento se fazia por chafarizes, dos quais se transportava a água em latas ferrugentas. Apesar da melhoria geral, a rede não chegava a algumas quintas dos arredores, onde a população se ia instalando

⁸⁸ Pode referir-se, por exemplo, o empréstimo concedido pela CGDCP em Maio de 1946 destinado ao Bairro das Casas Económicas (cf. CMA, *LARC n.º 41*, sessão de 8-5-46, fl. 109 v.º).

⁸⁹ Cf. Jorge de Sousa Rodrigues, «Almada: como nasce uma cidade», in 2.ª *Jornadas de Estudos sobre o Concelho de Almada, 3, 4 e 5 de Outubro de 1996*, Almada, Câmara Municipal-Museu Municipal, 1998, p. 68.

em casas abarracadas. A solução era recorrer aos velhos poços inquinados ou transportar a água de grandes distâncias.

OS PLANOS DE URBANIZAÇÃO E O SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL

O PUCA e o PPUA previam o desenvolvimento urbanístico de Almada para sul, em torno de uma avenida central, designada por Rua I (actual Avenida Afonso Henriques) e construída paralelamente ao antigo eixo de ligação a Cacilhas (a chamada estrada nova).

Entre as duas vias desenvolver-se-ia o novo centro cívico da vila, comercial, administrativo e religioso. O PUCA previa a existência, na zona leste do concelho, de duas radiais a partir de Cacilhas: a variante à EN10, em direcção a Setúbal, já preconizada pela JAE⁹⁰, e uma variante à EN377, em direcção à Costa da Caparica.

E. de Gröer propunha, para a EN10, um percurso que percorria os vales e linhas de água, impróprios para construção, de forma a permitir cruzamentos de dois níveis. Esta via, considerada de trânsito rápido, possuiria faixas de protecção de cerca de 10 m, onde poderiam construir-se passeios para peões e ciclistas⁹¹.

A EN377 seguia, segundo o PUCA, um percurso que proporcionava um passeio agradável, no aspecto paisagístico, desenvolvendo-se ao longo da encosta a sul de Almada e do Monte de Caparica, com vista para o vale limítrofe e para as colinas a sul deste, de forma a dar-lhe a característica de «estrada turística»⁹². Junto de Almada constituiria a avenida central da sua zona nova.

Para além destas duas radiais, os planos previam o desenvolvimento de três segmentos circulares que uniam as diferentes povoações que se procurava que se mantivessem distintas e separadas por zonas rurais ou parques verdes: a primeira circular uniria a zona nova de Almada à Cova da Piedade a partir de uma rotunda central⁹³; a segunda serviria de união entre o Pragal e o Laranjeiro; a terceira, partindo desta última, faria a ligação ao extremo ocidental do Feijó, tendo o papel de circular exterior a todo o perímetro da idealizada cidade-jardim⁹⁴.

⁹⁰ Cf. E. de Gröer, *PUCA, relatório*, 1946, p. 59.

⁹¹ Id., *Projecto do Trecho Sul da Estrada de Saída de Lisboa para Setúbal (Relatório)* (Lisboa) (ed. do autor, policopiada), 1949, pp. 2-3.

⁹² Id., *PUCA, relatório*, 1946, pp. 60-61.

⁹³ A actual Praça do Movimento das Forças Armadas.

⁹⁴ Para além das zonas verdes previstas entre os núcleos habitacionais planeados, o PUCA propunha a manutenção de alguns espaços verdes privados, como o Alfeite, a Quinta do Almaraz (entre Almada e Cacilhas) e a Quinta do Seminário de São Paulo (a noroeste da vila). O Plano

No que diz respeito ao sistema viário principal, os PU foram desvirtuados. A JAE, que desde 1944 procurara controlar o desenvolvimento deste sistema⁹⁵, construiu, à revelia dos urbanistas, o primeiro troço da variante à EN10, entre o Laranjeiro e a Cova da Piedade⁹⁶, seguindo um percurso a meia encosta e criando vários pontos de conflito, sem cruzamentos desnivelados⁹⁷.

Apesar das recomendações apresentadas pelo urbanista em 1949⁹⁸, não foi criada nenhuma zona de protecção, pelo que as construções se foram desenvolvendo, em diversos pontos, ao longo da estrada nacional. Nos casos em que as mesmas foram construídas em zonas mais afastadas, provocaram a criação de novos entroncamentos de nível, produzindo as condições para a constante perturbação do tráfego em direcção ao sul.

O troço entre a Cova da Piedade e Cacilhas⁹⁹ foi construído entre 1948 e 1951, em grande parte sobre o rio, após o entulhamento das baías da Margueira e da Mutela¹⁰⁰. A ligação a Cacilhas fez-se à custa da ruptura do morro que, até então, isolara esta povoação da Margueira¹⁰¹.

Embora a JAE tivesse assumido a construção da avenida central da zona nova de Almada, que constituía um troço da «estrada turística»¹⁰², e tivesse desenvolvido a sua ligação alternativa a Cacilhas¹⁰³, aquela nunca foi cons-

previa também extensas zonas de lotes para moradias, cuja construção era regulamentada de forma a tornar obrigatório o seu ajardinamento. [cf. E. de Gröer, *PUCA (legislação)*, 1948, pp. 1-13]. Só a avenida central e as zonas de habitação do centro cívico proporcionavam a construção de edifícios colectivos, organizados em quarteirões contínuos. Mesmo as ruas secundárias deviam manter margens de recuo obrigatório, cujo fim consistia em estabelecer uma distância entre as fachadas sobre a rua para a instalação de pequenas faixas ajardinadas [cf. Alexandre de Vasconcelos e Sá, *Plano Parcial de Urbanização de Almada Relativo à Construção do Centro Cívico (PPUA)*, s. 1. (ed. do autor, policopiada), p. 4].

⁹⁵ Por ofício do governador civil de Setúbal, a CMA viu-se obrigada a enviar sempre através da JAE todos os pedidos de comparticipações dirigidos ao ministro das Obras Públicas (cf. CMA, *LARC n.º 39*, sessão de 14-6-44, fl. 75 v.º).

⁹⁶ Actual Avenida 23 de Julho. As obras desenrolaram-se entre Outubro de 1945 e o Verão de 1947 (cf. CMA, *LARC n.º 41*, sessão de 3-10-45, fl. 36, e *LARC n.º 42*, sessão de 10-9-47, fol. 85).

⁹⁷ Cf. E. de Gröer, *Projecto do Trecho Sul [...]*, p. 1.

⁹⁸ Id., *ibid.*, pp. 2-3.

⁹⁹ Actual Avenida Aliança Povo-MFA, junto ao estaleiro da Lisnave.

¹⁰⁰ Cf. CMA, *LARC n.º 44*, sessão de 26-10-49, fl. 35, *LARC n.º 46*, sessão de 18-7-41, fl. 55, e Alexandre Flores, *ob. cit.*, vol. III, *Freguesia da Cova da Piedade*, 1990, p. 61. O aterro, de grandes proporções, foi também realizado no sentido de conquistar ao rio o espaço necessário à criação de uma zona portuária, igualmente prevista no PUCA. Entre 1963 e 1967 seria feito um novo entulhamento a sudeste do primeiro, servindo ambos para a instalação do estaleiro naval da Lisnave e suas dependências.

¹⁰¹ Cf. Alexandre Flores, *ob. cit.*, vol. II, p. 187.

¹⁰² Cf. CMA, *LARC n.º 42*, sessão de 29-10-47, fl. 105 v.º

¹⁰³ Através do «arruamento de acesso de Cacilhas a Almada e à Costa de Caparica», por despachos do ministro das Obras Públicas de 12 e 17 de Novembro de 1948.

truída¹⁰⁴, nem as projectadas circulares. A ideia da cidade-jardim foi-se perdendo a partir da aplicação da legislação que reintroduziu a lógica do primado do loteamento particular¹⁰⁵, em oposição à urbanização planeada e executada pelos municípios da época de Duarte Pacheco.

A especulação fundiária, pressionando e desrespeitando constantemente a acção camarária, conseguiu, através de um processo complexo, provocar uma densificação sucessiva de todos os espaços disponíveis¹⁰⁶.

REDE DE DRENAGEM DE ESGOTOS

No período anterior à implementação dos planos, a construção de esgotos efectuou-se muito lentamente, ao sabor de escassas iniciativas, públicas ou particulares, e sem planificação. Esta situação prolongou-se até finais de 1947. Nesta altura ainda só existiam colectores na vila, Cova da Piedade e Trafaria, com as características já apontadas. Logo após a decisão do MOPC de Duarte Pacheco de mandar elaborar o Plano Geral de Urbanização, o ministro das Finanças deu autorização para que a CGDCP concedesse à CMA os empréstimos necessários à construção de pavimentos e esgotos nas principais povoações do concelho, sendo os levantamentos efectuados à medida que fossem decididas as comparticipações do CD nos projectos e no valor da diferença entre o custo e a comparticipação¹⁰⁷.

Em Julho de 1946, na reunião entre o presidente da CMA e o subsecretário de Estado das Obras Públicas, a construção de esgotos constava do plano de obras para o mandato camarário, mas a prioridade apontava para a rede de abastecimento de água. Esta atitude era perfeitamente lógica, pois nenhum sistema de drenagem de esgotos funciona em condições sem estar sujeito a descargas abundantes de água. Por outro lado, sendo já previsível uma urbanização em larga escala, não era possível elaborar qualquer cálculo de um plano de esgotos sem serem conhecidas as densidades populacionais que os colectores iriam servir — havia que aguardar a conclusão do PU.

¹⁰⁴ A ligação à Costa da Caparica seria melhorada com a construção da via rápida da Caparica (actual IC 20), aquando da construção da ponte sobre o Tejo, entre 1962 e 1966. Todavia, a via rápida não foi constituída como estrada turística, pois o seu desenvolvimento foi realizado ao longo do vale já referido.

¹⁰⁵ Cf. Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, e respectiva regulamentação, Decreto-Lei n.º 37 758, de 22 de Fevereiro de 1950.

¹⁰⁶ Ao longo dos anos 50-80 o município viu-se forçado a elaborar sucessivos planos de gestão, com recuos parciais, mas sistemáticos. A idealizada cidade-jardim transformou-se, durante este processo, numa grande cidade-satélite, cuja urbanização é contínua e caótica, sem espaços verdes e com vias de comunicação que se apresentam frequentemente bloqueadas.

¹⁰⁷ Cf. CMA, *LARC* n.º 38, sessão de 8-5-43, fls. 27 v.º-28.

Efectivamente, após a elaboração da primeira fase do PUCA, em Setembro de 1946, e da aprovação do PPUA pelo ministro da Obras Públicas, em Junho de 1947, a CMA resolveu adjudicar a elaboração do Plano Geral de Saneamento (PGS) ao engenheiro Pedro Celestino da Costa, a requerimento do próprio¹⁰⁸. Mais uma vez se revelava a sintonia entre as decisões do governo e as iniciativas particulares dos técnicos ligados aos projectos de expansão da capital, com a aderência do corpo administrativo. Não foi a CMA nem o governo que resolveram avançar para o PGS, mas um técnico, a título particular, que apresentou a proposta, prontamente aprovada. A mesma situação acontecera já na elaboração do PPUA, bem como nos projectos de execução dos arruamentos respectivos, negociações para expropriação de terrenos, etc.

O PGS foi executado de acordo com o PUCA e o PPUA e a construção da rede de drenagem foi acompanhando os novos arruamentos. Contudo, notou-se alguma descoordenação dos serviços camarários, ao adjudicarem, muitas vezes, empreitadas para a construção de arruamentos sem a preocupação da adjudicação simultânea da construção dos esgotos. Esta descoordenação implicava um prolongamento excessivo das obras de urbanização e um aumento dos seus custos devido à sobrecarga financeira da abertura das valas e respectiva pavimentação. Esta situação levou a CMA a contratar com um empreiteiro a missão específica de abertura e fecho de valas por medição¹⁰⁹.

Em Abril de 1950 o sistema de drenagem de esgotos de Almada foi ligado aos colectores da Administração Geral do Porto de Lisboa (AGPL), já construídos em Cacilhas e na zona industrial do Caramujo, de acordo com o PGS e sem qualquer tipo de tratamento. A persistência da utilização, na Cova da Piedade e no Caramujo, dos colectores que tinham substituído as antigas valas eternizou o problema das inundações. A zona baixa da Cova da Piedade, situada no vale do antigo esteiro, não tinha condições para uma eficiente drenagem dos esgotos pluviais. Mesmo os esgotos domésticos funcionavam com dificuldade.

Apesar de o PGS ter sido elaborado de acordo com os planos de urbanização, as densidades de ocupação foram, na prática, muito superiores às previstas, pelo que o sistema desde cedo entrou em colapso, com rebentamentos constantes das canalizações em toda a zona leste do concelho, entulhamento de caixas e sarjetas com lixos urbanos¹¹⁰, etc.

Nos «bairros-de-lata» e nas quintas dos arredores proliferavam as valas a céu aberto, deambulando por entre as barracas que serviam para habitação

¹⁰⁸ Id., *LARC* n.º 42, sessão de 10-12-47, fls. 122-124 v.º O engenheiro Pedro Celestino da Costa era mais um homem da equipa de Duarte Pacheco.

¹⁰⁹ Id., *LARC* n.º 48, sessão de 24-9-52, fl. 19 v.º

¹¹⁰ Os processos de recolha de lixos continuavam a ser os mesmos do passado, as ruas não eram lavadas e os hábitos dos cidadãos não se tinham alterado.

ou as fossas em comunicação com os poços de água. Nestes locais mantinham-se ainda as condições para a proliferação das doenças do passado.

AS EMPREITADAS

O Código Administrativo de 1940 estabeleceu que as deliberações municipais sobre contratos de empreitada só podiam ser tomadas após concurso público, precedido de edital de, pelo menos, vinte dias¹¹¹. No entanto, previa certas excepções: quando, após as licitações, não houvesse licitantes — caso em que podia recorrer-se ao concurso limitado, ajuste particular ou administração directa (artigo 359.º, § 2.º) —, sempre que as obras não excedessem o valor de 50 000\$00 — caso em que podiam ser feitas por administração directa (artigo 360.º, § 1.º, n.º 1.º); quando as obras fossem extremamente urgentes ou se revelassem mais caras se realizadas por empreitada — podendo também ser efectuadas por administração directa (artigo 360.º, § 1.º, n.ºs 2.º e 3.º).

Para as obras de valor entre 25 e 50 contos estava estipulada a consulta obrigatória a, pelo menos, três empreiteiros (artigo 360.º, § 2.º). O Código ainda proibia os desdobramentos das empreitadas que, no conjunto, atingissem um valor superior aos citados 50 contos (artigo 360.º, § 3.º).

Estas regras, aparentemente claras, proporcionaram, ao longo do processo de urbanização de Almada, diversos tipos de subterfúgios, que funcionaram sempre no sentido do favorecimento dos empreiteiros já estabelecidos no mercado local, em prejuízo de eventuais concorrentes.

Entre 1940 e 1947 não existe nas actas de reunião da CMA qualquer indício de abertura de concursos públicos. Projectos de captação e abastecimento de água, pavimentação de ruas, elaboração de planos, execução de escolas, casas económicas e arruamentos são sempre referenciados no momento da adjudicação. Em certos casos percebe-se que as adjudicações foram feitas por determinação ou a parecer superior¹¹².

Outras vezes os trabalhos eram adjudicados a requerimento do próprio, normalmente um técnico ligado ao grupo de trabalho da Câmara de Lisboa¹¹³. Os valores variavam entre os 27 500\$00 e os 750 000\$00. Esta última obra foi adjudicada a um dos primeiros empreiteiros envolvidos no processo, José António Margaça. Apenas há notícia de ter sido previamente consultada outra empresa. A atribuição resultou de indicação expressa da DGSU, por ofício¹¹⁴. Para a adjudicação destas empreitadas nem sequer era

¹¹¹ Decreto-Lei n.º 31 095, de 31 de Dezembro de 1940, artigo 359.º

¹¹² Do MOPC, da DGSU, da JAE, etc.

¹¹³ Cf. CMA, *Processo de notariado n.º 57*, relativo à escritura lavrada em 26-9-46, e *LARC n.º 42*, sessão de 10-12-47, fls. 122-124 v.º

¹¹⁴ Id., *LARC n.º 41*, sessão de 17-10-45, fl. 38.

apresentado qualquer tipo de justificativo legal. A notícia surgia como informação e a CMA deliberava.

A primeira obra adjudicada com indicação de ter sido sujeita a concurso público foi a das terraplenagens para o Bairro de Casas Económicas, adjudicada ao empreiteiro Feliciano Bento Camilo por 338 010\$23 em Dezembro de 1947¹¹⁵.

Em 25 de Fevereiro de 1948 foi decidida a abertura de concurso para a construção de pavimentos em cinco ruas da Costa da Caparica. A obra foi entregue ao mesmo empreiteiro, em sociedade com o irmão, pelo valor de 351 306\$00¹¹⁶.

Algum tempo depois a CMA adjudicou, por ajuste directo, a José António Margaça a construção do edifício da Junta de Freguesia da Caparica por 92 950 00\$00. Este empreiteiro teve um percurso notável. A primeira vez que o seu nome surgiu nas actas de reunião da CMA foi por indicação da DGSU na já referida obra adjudicada em 1945¹¹⁷.

Entre 1948 e 1952, período crucial no desenvolvimento urbanístico de Almada, Margaça foi sempre um dos empreiteiros consultados quando a CMA o resolveu fazer, independentemente dos valores estimados. Mesmo nos casos em que, contrariando o Código Administrativo, a edilidade apenas consultou dois empreiteiros, José António Margaça esteve sempre presente.

Aproveitando esta familiaridade notável com o município, o empreiteiro protagonizou alguns episódios curiosos. Em Setembro de 1948 a CMA deliberou adjudicar uma obra a outro concorrente, António Pronto Júnior, por 60 200\$00, após a consulta a três empreiteiros. José António Margaça, um dos consultados, apresentara um orçamento de 63 700\$00, mas algum tempo depois declarou ao município que «se informara e que o trabalho da Quinta da Bomba podia ser feito por 57 700\$00»¹¹⁸.

Mostrando tratamento especial, a CMA procedeu a uma licitação verbal entre ambos, obrigando o vencedor a baixar o preço para 53 000\$00. Qualquer dos valores apresentados justificava concurso público. As verbas indicadas na primeira consulta estavam claramente inflacionadas, como o prova a capacidade de realização por valores inferiores. O terceiro empreiteiro consultado era Feliciano Bento Camilo, que já tinha realizado algumas empreitadas. O facto de, desta vez, nem sequer ter sido chamado para a licitação verbal indiciava o fim do seu trabalho no concelho — nunca mais concorreu.

¹¹⁵ Id., *LARC n.º 42*, sessão de 17-12-47, fl. 128.

¹¹⁶ Id., *ibid.*, sessão de 7-4-48, fl. 170 v.º

¹¹⁷ Tratava-se da construção de um conjunto de casas para pobres na Trafaria.

¹¹⁸ Cf. CMA, *LARC n.º 43*, sessões de 8-9-48, fl. 39, e 15-9-48, fl. 42.

Durante este período foram adjudicadas a José António Margaça várias empreitadas por proposta do próprio, em requerimento à CMA, e isto sem qualquer justificação, independentemente dos valores apresentados pelo requerente. Outras vezes os Serviços Técnicos (ST) da CMA tinham a iniciativa de as propor, ao que a Câmara acedia prontamente. O mesmo empreiteiro foi ainda beneficiário de vários trabalhos que lhe foram adjudicados como «adicional» a outros que estava a realizar noutros locais, sempre sob proposta dos ST.

A figura do «adicional» não estava prevista no Código Administrativo, mas era utilizada correntemente na entrega de empreitadas de arruamentos, esgotos, terraplenagens, etc., independentemente dos valores, em locais completamente diferentes¹¹⁹. Estas adjudicações eram realizadas por iniciativa dos ST, mas com a cumplicidade evidente dos vereadores e do próprio presidente da CMA, comandante Sá Linhares, a quem interessava mais a celeridade do processo de urbanização do que a lisura dos actos administrativos¹²⁰.

Vários empreiteiros fizeram parte deste sistema de privilégios. António Pronto Júnior, por exemplo, após o episódio de Setembro de 1948, começou a fazer parte do lote de empreiteiros sistematicamente abordados para consulta, fazendo dupla com José António Margaça nos casos em que só eram consultados dois. Diversas empreitadas foram-lhe adjudicadas por consulta, com valores superiores a 50 contos, para além de outras de menor importância, com ou sem consulta prévia.

Depois da entrada de António Pronto Júnior no lote dos «conhecidos» houve claramente uma especialização na entrega das empreitadas: a José António Margaça eram adjudicadas as obras de terraplenagens e de pequenas construções; António Pronto Júnior ficava com as empreitadas de pavimentação e de construção de esgotos.

Em Março de 1950 a CMA resolveu que a pavimentação dos arruamentos da Costa da Caparica seria, a partir desse momento, feita por administração directa ou por ajuste particular¹²¹. O único beneficiado desta medida foi António Pronto Júnior, a quem foram entregues as respectivas empreitadas¹²².

Apesar do sistema de claro benefício de que estes dois empreiteiros usufruíam, a CMA tinha de efectuar alguns concursos públicos, quer para salvar

¹¹⁹ Cf., por exemplo, CMA, *LARC n.º 44*, sessão de 26-10-49, fl. 34 v.º

¹²⁰ É praticamente impossível que o presidente da CMA desconhecesse a inexistência da figura jurídica ou que não se apercebesse da entrega de «adicionais» noutros locais — uma simples leitura das sessões revelam-no clara e repetidamente. Houve até alguns casos em que esses «adicionais» foram entregues com a justificação da urgência da obra. A referida urgência só permitia, segundo o artigo 360.º, § 1.º, n.º 2.º, do Código Administrativo, que as obras fossem feitas por administração directa, e nunca por ajuste particular.

¹²¹ Cf. CMA, *LARC n.º 44*, sessão de 8-3-50, fls. 112 v.º-113.

¹²² *Id.*, *ibid.*, sessão de 12-6-50, fl. 170, *LARC n.º 46*, sessão de 28-3-51, fl. 0 v.º, e *LARC n.º 47*, sessão de 26-3-52, fl. 7 v.º

as aparências, quer pelo facto de a envergadura das obras não permitir outra solução. Nestes casos acontecia frequentemente aparecerem numerosos concorrentes e com orçamentos incomparavelmente mais baixos. Nos casos de grandes obras de construção, os empreiteiros locais não concorriam, deixando esses empreendimentos de maior complexidade para as empresas de construção lisboetas e internacionais.

Por diversas vezes aconteceu que, surgindo poucos concorrentes conhecidos, os ST da CMA, argumentando incorrecção das propostas, procediam à eliminação sumária desses novos concorrentes, solicitando apenas aos empreiteiros já instalados a apresentação de novas propostas¹²³.

Os concursos provocavam o aparecimento de novos empreiteiros no mercado local, que rapidamente se integravam no sistema de influências — foi o caso de Gregório Augusto Leandro, Camilo Augusto, José Ribeiro, Joaquim Penim Marques e outros.

No início de 1952 o mercado local de influências estava de tal forma sobrelotado que os empreiteiros resolveram começar a apresentar propostas em conjunto, dividindo-se em grupos concorrentes. António Pronto Júnior, José António Margaça, José Ribeiro, Gregório Augusto Leandro, Camilo Augusto e Joaquim Penim Marques surgiram, durante o ano de 1952, frequentemente associados na apresentação de propostas, em grupos de composição variável. Cada um dos empreiteiros continuou a tomar empreitadas por ajuste directo, sempre por sugestão dos ST.

Em Outubro de 1952, após um período de intensos rumores sobre os ST, a Câmara resolveu abrir um inquérito aos mesmos¹²⁴. Este inquérito denunciou a existência de subornos em todos os escalões da hierarquia e casos de represálias pela não entrega, a título particular, dos projectos e cálculos de estabilidade aos responsáveis dos ST. Outra irregularidade encontrada consistiu na incorrecta demarcação dos lotes vendidos pela CMA, com a entrega sistemática aos construtores de mais área do que haviam adquirido¹²⁵.

Mas o inquérito apenas se debruçou sobre os problemas da urbanização, passando ao lado da questão das empreitadas. No entanto, os resultados do mesmo acabaram por derivar no afastamento voluntário de alguns técnicos dos ST. Apesar de a vereação tudo ter feito para os ilibar, uma parte deles resolveu pedir a suspensão dos respectivos contratos¹²⁶.

A mudança de técnicos abalou o sistema das empreitadas. Por um lado, a sua saída retirou aos empreiteiros estabelecidos uma boa parte da base de

¹²³ Id., *LARC* n.º 43, sessões de 25-5-49, fl. 158 v.º, e de 3-8-49, fl. 191 v.º

¹²⁴ Id., *LARC* n.º 48, sessão de 1-10-52, fl. 21.

¹²⁵ Id., *ibid.*, sessão de 14-1-53, fls. 88-90 v.º

¹²⁶ Os elogios feitos a técnicos aquando da sua saída, ou algum tempo depois, atingiam uma dimensão mais grave quando notoriamente desculpabilizavam os principais responsáveis pelas irregularidades (id., *ibid.*, sessões de 1-4-53, fls. 135-135 v.º, e de 15-4-53, fl. 143 v.º, *LARC* n.º 49, sessão de 9-9-53, fls. 106-109, e *LARC* n.º 50, sessão de 17-2-54, fls. 180-181).

apoio. Depois, a própria tensão criada pelo inquérito e processos disciplinares, apesar da sua ineficácia, provocou um aumento de cuidados na actuação dos ST. Pouco tempo depois assistia-se à anulação de concursos pelo facto de os orçamentos terem sido considerados excessivos e à emissão de informações dos ST de que certas obras em curso não estavam a ser executadas convenientemente. Nestes casos, a penalização era apenas a «chamada de atenção ao empreiteiro»¹²⁷, não tendo quaisquer outras consequências — os mesmos venceriam concursos posteriores.

Perdidos alguns interlocutores e intimidados os restantes, a maior parte dos empreiteiros instalados desapareceu do mercado local. Apenas Joaquim Penim Marques, que nunca ganhara nenhuma empreitada, se manteve, passando a ser quem mais adjudicações conseguia por concurso, após consulta ou como «adicional». Num dos casos, porém, não há notícia de lhe ter sido adjudicada uma obra de pavimentação na Costa da Caparica — apenas surgem indicações da atribuição de dois «adicionais»¹²⁸, um deles de valor elevado (153 913\$10). Deduz-se ter sido uma das obras anteriormente adjudicadas a António Pronto Júnior e por este abandonadas.

Depois do inquérito aos ST notou-se um aumento do número de obras sujeitas a concurso. As próprias obras de pavimentação da Costa da Caparica, anteriormente adjudicadas por ajuste directo, passaram a sê-lo de acordo com o Código Administrativo. Entretanto, assistiu-se como que a uma renovação dos empreiteiros. Nomes como Joaquim António Rosado Júnior, José Avelino, Manuel Azevedo Terenas, João Cândido da Silva Júnior, Pereira Caldeira, L.^{da}, e José Alexandrino surgiram como vencedores de concursos em que concorriam, em vão, alguns dos anteriores «conhecidos».

Com a aplicação da legislação que permitia a reintrodução dos loteamentos privados verificou-se, em Almada, o espartilhar de numerosas quintas em torno do PPUA. Pela nova lógica voltaram a ser os loteadores particulares a encarregar-se das infra-estruturas, sempre que o desejassem, e alguns avançaram nesse sentido, sujeitando-se os que as não fizessem ao pagamento à CMA, que se encarregava de adjudicar e fiscalizar as obras.

Apesar da relativa moralização que o sistema sofreu após o inquérito aos ST, não deixaram, no entanto, de se verificar alguns casos menos claros. A partir dessa época aumentou, de uma forma nítida, o número de «adicionais». Contudo, o sistema tinha sido alterado — os «adicionais» eram, salvo raras excepções¹²⁹, relativos à própria obra.

¹²⁷ Id., *LARC n.º 48*, sessão de 8-4-53, fl. 136 v.º

¹²⁸ Id., *ibid.*, sessão de 3-6-53, fl. 177 v.º, e *LARC n.º 49*, sessão de 22-7-53, fl. 22.

¹²⁹ Nos dois anos seguintes apenas se verificou um «adicional» concedido noutra local, por sugestão dos ST. Tratou-se de uma obra de calcetamento na Trafaria, que foi entregue como «adicional ao empreiteiro que está a executar os trabalhos da Costa da Caparica» (id., *LARC n.º 49*, sessão de 26-7-53, fl. 77 v.º).

A existência de um tão grande número de adicionais leva ao pressuposto de que as obras começaram a ser propositadamente subavaliadas. Os cadernos de encargos, copiados uns dos outros, começaram a ter escapatórias que permitiam a apresentação de orçamentos mais baixos para, posteriormente, proporcionarem «adicionais» que, por vezes, ultrapassavam, na globalidade, o valor inicial orçamentado.

Outro método utilizado era induzir em erro os possíveis «novatos» através do próprio nome da empreitada. Foi o caso da empreitada designada «Construção do arruamento de acesso ao miradouro dos Capuchos». Todos os empreiteiros conhecidos incluíram as terraplenagens e orçamentaram a obra entre os 112 e os 128 contos. Os que concorriam de novo não compreenderam o logro e apenas orçamentaram a execução dos arruamentos, entre 49 e 55 contos. As terraplenagens não valiam a diferença, mas a obra foi adjudicada a Joaquim Penim Marques por 112 365\$78, depois de ter «baixado» aos ST¹³⁰. A incompreensão dos novos concorrentes resultava do facto de até aí as terraplenagens terem sido adjudicadas em concursos distintos dos da construção de pavimentos.

O sistema de privilégios voltou a ser estruturado, embora com a utilização de formas mais subtis. A fiscalização das obras permaneceu deficiente e permitiu aos empreiteiros toda a espécie de manobras. O problema atingiu tal dimensão que alguns veradores se viram forçados a levantá-lo em reunião de câmara. O presidente da CMA, no entanto, procurou desculpar o facto com a existência de um só fiscal de obras, explicando que não era fácil proceder a um trabalho eficiente¹³¹.

Algum tempo depois a CMA teve de se pronunciar sobre uma exposição registada com um abaixo-assinado contendo reclamações sobre irregularidades na urbanização. Uma vez mais o presidente da CMA procurou minimizar a questão, classificando a exposição como «vaga», afirmando que era natural que surgissem dificuldades, quer para os interessados, quer para a Câmara, num meio onde a construção sofrera tão grande incremento e acrescentando que o problema era o mesmo em todo o país. Apesar de reconhecer que seria necessária uma reforma dos ST, a exposição foi arquivada¹³². O sistema continuava a funcionar.

Em resultado de tudo isto, era vulgar que algumas obras apresentassem deficiências apenas alguns meses após a sua conclusão. Mesmo na zona nova de Almada, a CMA teve de renovar os revestimentos betuminosos em todas as ruas dois ou três anos após a sua execução, sendo sabido que a circulação de veículos era muito reduzida¹³³.

¹³⁰ Id., *LARC n.º 51*, sessão de 21-4-54, fl. 42.

¹³¹ Id., *ibid.*, sessão de 28-7-54, fl. 116 v.º

¹³² Id., *ibid.*, sessão de 15-9-54, fls. 165 v.º-166.

¹³³ Id., *ibid.*, sessão de 18-8-54, fl. 133v.º

AINDA OS TRANSPORTES FLUVIAIS

Em Janeiro de 1950, aquando da ampliação do Largo de Cacilhas, a AGPL instalou mais um pontão flutuante para atracagem dos *ferry-boats* da Parceria de Vapores Lisbonenses. Contudo, dois anos depois já se registavam problemas com o transporte de passageiros e de veículos, expressos em queixas enviadas para os jornais e para a CMA. As filas de automóveis eram intermináveis em ambos os lados do rio. Às horas de ponta os próprios passageiros tinham dificuldade em fazer a travessia, esperando, por vezes, longos períodos de tempo até embarcar¹³⁴.

No ano seguinte a AGPL iniciou as obras previstas no Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa¹³⁵, então integrado no I Plano de Fomento, nomeadamente no que diz respeito ao complemento da primeira secção do porto, entre Santos e o Terreiro do Paço. Advogando a impossibilidade de conjugar, sem risco, a execução de sondagens geológicas e a navegação fluvial com a frequência e o emprego de embarcações da envergadura dos *ferry-boats*, a AGPL determinou a transferência das instalações da Parceria de Vapores Lisbonenses do Cais do Sodré para o cais da Alfândega, utilizando um pontão flutuante da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses¹³⁶.

Esta alteração agravou o problema dos transportes entre as duas margens. As filas de automóveis passaram a ser constantes. Aos fins de semana, com o aumento do número de veículos em trânsito¹³⁷, chegava-se a estar quatro e cinco horas à espera de vez. A existência de um só cais em Lisboa, para mais na zona dos barcos da CP, provocava atrasos e dificultava o embarque e desembarque na margem norte.

A própria organização das empresas transportadoras aumentava a confusão. Ao praticar preços mais elevados no transporte de passageiros do que as outras empresas, a Parceria de Vapores Lisbonenses fazia com que a sua frota de *ferry-boats* fosse subaproveitada neste tipo de transporte, enquanto se mostrava insuficiente para os veículos. Em contrapartida, os cacilheiros circulavam com lotações sempre ultrapassadas nas horas de ponta, entre as 7 e as 9 horas e entre as 17 e as 20 horas¹³⁸.

A medida transitória da AGPL coincidiu com um aumento do número de passageiros entre as duas margens¹³⁹. O transporte continuava a ser feito em

¹³⁴ Id., *LARC n.º 48*, sessão de 8-10-52, fl. 24 v.º

¹³⁵ Aprovado pelo Decreto-Lei n.º 35 716, de 24 de Junho de 1946.

¹³⁶ Cf. «A Administração-Geral do Porto de Lisboa expõe as medidas tomadas», in *O Século*, de 20-10-54, p. 8.

¹³⁷ Principalmente no Verão, devido à grande afluência de lisboetas à Costa da Caparica e praias do Sado.

¹³⁸ Cf. «Desdobramento de carreiras», in *Praia do Sol*, 1-11-54, p. 1.

¹³⁹ Em 1944 o número de passageiros/dia era estimado em 10 000 pessoas (cf. Alexandre Flores, *ob. cit.*, vol. II, p. 82). Dez anos depois esse número aumentava para o dobro (cf. CMA, *LARC n.º 51*, sessão de 6-10-54, fl. 182 v.º).

más condições, implicando, por vezes, longos períodos de espera à chuva e ao vento, em ambas as margens. Muitas vezes, com o nevoeiro, chegavam a estar em Cacilhas, aguardando transporte, cerca de 5000 pessoas e mais¹⁴⁰. A partir de Agosto de 1955 foi criado um serviço de *ferry-boats* entre Belém e a Trafaria, mas este funcionou apenas até ao fim de Setembro¹⁴¹.

Entretanto, o governo nomeara uma comissão de técnicos para estudar a possibilidade da criação de uma passagem contínua, em túnel ou ponte, que ligasse as duas margens¹⁴². A ideia, já desenvolvida por diversos técnicos nacionais e estrangeiros desde 1876, tornava-se agora uma necessidade premente.

CONCLUSÃO

A rede de transportes precedeu o grande surto urbanístico do concelho de Almada, o que, aliás, aconteceu em quase todas as zonas limítrofes da capital.

A instalação do Arsenal e da Base Naval na região e a pressão demográfica sobre Lisboa criaram a necessidade de uma urbanização intensiva. O município, porém, não tinha meios para enfrentar o problema. A própria precariedade da situação sanitária do concelho tornava indispensáveis grandes investimentos — o Estado teve de intervir.

Após a promessa do fornecimento de água pelo Alfeite em 1935, tudo levava a crer que o problema do abastecimento seria rapidamente resolvido com a ajuda dos instrumentos legais de colaboração técnica e financeira entre o Estado e as autarquias, criados em 1932, que asseguraram o barateamento do crédito, as participações na mão-de-obra e o suporte técnico necessário. Mas o ministro da Marinha, ao anular uma anterior decisão, obrigou a novas prospecções fora do concelho e à demora e encarecimento da solução. A crise de mercados durante o período da segunda guerra mundial fez o resto. O abastecimento de água atrasou-se cerca de dez anos e os seus custos foram oito vezes superiores aos inicialmente previstos.

Quando os estudos de captação já tinham dado resultados positivos, em 1943, o governo ordenou a elaboração do PU e começaram a estudar-se propostas para a criação de um grande bairro de casas económicas. Foi o início de um processo que implicou o aumento da intervenção directa do Estado, através de participações do CD, de condições especiais de finan-

¹⁴⁰ Cf. «Transportes fluviais», in *Jornal de Almada*, de 6-3-55, p. 7, e «O progresso em Almada», *ibid.*, de 13-3-55, p. 5.

¹⁴¹ Cf. «Entre Belém e Trafaria há um novo serviço [...]», in *O Século*, de 2-8-55, p. 8.

¹⁴² Cf. «A ponte sobre o Tejo entre Lisboa e a Outra Banda», in *O Século*, de 17-6-53, pp. 1 e 8.

ciamento pela CGDCP e da fiscalização apertada da execução de planos, levantamentos topográficos, expropriações e obra de abastecimento de água.

Em 1947 iniciou-se uma segunda fase do processo. Após o implemento da venda de água da nova rede às povoações da zona leste do concelho (Almada, Cova da Piedade, Cacilhas, Laranjeiro e Pragal), e com a venda dos lotes criados nas parcelas expropriadas, a CMA obteve os fundos necessários à amortização dos sucessivos empréstimos e ao desenvolvimento das obras de urbanização.

O arranque dos trabalhos provocou um fenómeno de atracção dos mais variados profissionais ligados à indústria da construção. Do mesmo modo, muita da gente vinda dos campos para Lisboa, embora sem profissão definida, atravessou o rio em busca de ocupação na serventia ou aprendizagem de diversas profissões. Instalaram-se em barracas ou casas abarracadas nos arredores das zonas urbanizadas, o mesmo acontecendo a parte dos profissionais operários. Para as novas urbanizações foram residir profissionais liberais, funcionários públicos, militares (principalmente da Armada), operários especializados e trabalhadores do comércio e serviços da Baixa lisboeta.

Na primeira fase da expansão urbana o sistema de empreitadas funcionou sempre através do favorecimento de meia dúzia de privilegiados. A demarcação dos lotes e a construção de edifícios decorreram igualmente sobre o signo da corrupção generalizada e da negligência dos responsáveis. Para as autoridades municipais, a propaganda de alardeamento do «progresso» alcançado não podia ser ensombrada pela denúncia inequívoca das infracções sistemáticas — os corpos administrativos foram coniventes com as irregularidades. O resultado de todo este processo foi uma densificação das zonas planeadas, a má construção e subdimensionamento das redes de circulação, abastecimento de água e electricidade e de drenagem de esgotos — todas elas entraram em colapso muito rapidamente. Apesar de uma alteração real nos padrões de conforto da vida doméstica, o sistema apresentava muitas deficiências.

A atracção exercida por Almada sobre os recém-chegados a Lisboa e as condições precárias de emprego (baixos salários e instabilidade do trabalho) criaram novos focos de vida sub-humana nos bairros-de-lata e nas quintas dos arredores, onde não chegavam as infra-estruturas.

Os transportes fluviais nunca conseguiram responder com eficácia aos aumentos demográficos acelerados. O transporte urbano de passageiros, embora tenha correspondido na qualidade e quantidade dos serviços, revelou uma nítida falta de coordenação entre os dois principais eixos de comunicação.

O sistema viário principal criado pela JAE não cumpriu os planos de urbanização. A nova EN10 desenvolveu-se sem aproveitar as sugestões do urbanista, transformando-se numa via pejada de cruzamentos de nível e empurrando as construções para as linhas de água. A estrada turística de acesso à Costa da Caparica e as previstas circulares não passaram de uma miragem.

Entre 1946 e 1950 os instrumentos legais de planeamentos foram substituídos por nova legislação, que retirou aos municípios grande parte da sua capacidade de intervenção. A especulação fundiária, a corrupção e a densificação aumentaram, assumindo formas cada vez mais sofisticadas. Os espaços livres destinados a equipamentos colectivos foram, nas décadas seguintes, sucessivamente ocupados. A planeada cidade-jardim, pensada como um conjunto de povoações separadas por zonas rurais e amplos espaços verdes, transformou-se em cidade-satélite construída numa continuidade de betão, que constituía um flagrante exemplo de uma metropolização degradada.