

## **Algumas notas em torno da questão**

### **A economia na cidade e o trabalho**

O tema deste debate, a Economia na Cidade e o Trabalho, é um tema que sendo de escolha muito feliz pela sua atualidade e importância, é simultaneamente um tema complexo e de difícil abordagem, face às múltiplas variáveis envolvidas, designadamente políticas, económicas, sociais e urbanísticas.

E é também desde já de destacar, que só na aparência é que é um tema consensual.

Aquilo que são hoje as grandes cidades, nasceram, no essencial, da conjugação da presença do poder político, do poder religioso ou de ambos, a par do comércio e da produção artesanal de bens diversos, sempre em locais com características de alguma forma privilegiadas.

Por outro lado, durante séculos, coexistiram na cidade e ou nos seus arredores contíguos, habitação, atividades económicas e portanto trabalho, isto é, quem vivia na cidade, em regra, também trabalhava na cidade, e, até numa abordagem classista, as diferentes classes habitavam a cidade quase lado a lado.

Antes de abordarmos a problemática da Economia na Cidade e o Trabalho nos dias de hoje e no futuro, julgamos de interesse percorrer um muito breve roteiro histórico sobre os traços dominantes e a evolução deste binómio, nesta nossa cidade de Lisboa.

Contudo, é desde já importante evidenciar alguns dos traços, muito fortes, que têm caracterizado a cidade de Lisboa ao longo do tempo, para entendermos a génese e a evolução, até aos dias de hoje, do seu perfil económico.

O primeiro traço, prende-se com a existência de um grande rio defronte da cidade, rio com o maior estuário da Europa, desaguando no Atlântico a curta distância desta, e o segundo traço, é dado pelo seu carácter de centro do poder político nacional, pelo menos a partir de meados do século XIV.

Embora de forma alguma exclusivas, estas duas vertentes, naturalmente que inseridas e marcadas por orientações políticas de âmbito nacional e mesmo até europeu, também foram marcando fortemente ao longo da História, a questão Economia e Trabalho na cidade de Lisboa.

A primeira vertente, associa-se, pelo menos desde o Período Romano, nomeadamente, ao transporte marítimo de curta, média e longa distância, à construção e reparação naval, à pesca e apanha de bivalves, às indústrias de transformação do pescado, à extração de sal. Recordemos a este propósito, o que o geógrafo romano Estrabão, seguramente que com algum exagero, dizia acerca do Tejo: que

nele havia mais peixe do que água.

Naturalmente que outras atividades já eram então prosseguidas na cidade e nos seus limítrofes, designadamente as associadas à agricultura, como o olival, os cereais, etc., atividades industriais ainda com carácter artesanal, como a olaria, a cantaria, a têxtil, as metalurgias do ferro e do bronze, e mesmo a extração de calcários e basaltos para a construção e as obras públicas.

O comércio local e o comércio de longa distância por via marítima, particularmente com a bacia do Mediterrâneo, eram já então muito significativos.

No Período Muçulmano, mantêm-se, no essencial, as atividades económicas que já vinham do período romano, e atravessaram, embora de forma constrangida, o historicamente breve período visigótico.

Neste período, e relativamente à área transformadora artesanal, recordem-se a tapeçaria, as metalurgias do bronze e do ferro e as obras associadas à olaria e à cerâmica. Recordemos como chegou até aos dias de hoje e já da época pós Reconquista, toponímia associada a olaria e à ferraria, designadamente na Mouraria.

Recordemos também o importante facto, que, quer a civilização romana, quer a muçulmana, terem sido civilizações marcadamente urbanas, o que naturalmente trouxe desenvolvimento a Lisboa, embora com naturais oscilações, ao longo de um período de quase 1300 anos.

No período da Expansão Marítima, desde a Alta Idade Média até ao Renascimento, as atividades associadas ao rio e particularmente ao mar, tais como a construção e reparação naval e o comércio internacional, tiveram, como é bem conhecido, e durante mais de 300 anos, um papel muito destacado na atividade económica de Lisboa, cujo porto foi durante alguns períodos o mais importante, cosmopolita e exótico da Europa.

Também diversas atividades terciárias de retaguarda associadas à navegação já então ocorriam, sendo o exemplo mais avançado para a época, a atividade seguradora marítima, criada no tempo de D. Fernando (meados do século XIV, portanto em época anterior à da própria Expansão).

Na segunda vertente, portanto a das atividades associadas e decorrentes da presença do poder político (o Rei e a Corte), poder centrado dominante mas não exclusivamente em Lisboa, conduzem à existência de atividades diferenciadas e únicas em Lisboa face ao resto do país, tais como os arquivos reais, a emissão de moeda, o fabrico de armamento e pólvora negra, o fabrico do biscoito, os grandes armazéns e tercenas associados ao comércio da África e sobretudo ao da Índia, etc., que

vão ao longo dos séculos e num processo contínuo até aos nossos dias, adquirindo um peso cada vez mais forte, dado o permanente e natural crescimento de tais atividades associadas à construção do Estado moderno.

Recordemos também que a primeira universidade portuguesa se instalou em Lisboa durante alguns anos - as Escolas Gerais – até à sua transferência para Coimbra.

Antes de regressarmos aos dias de hoje, gostaríamos de destacar, pela sua importância, alguns aspetos relacionados com o peso e a evolução de alguns setores económicos.

Desde logo, em todo o longo período em apreço e até aos dias de hoje, há que considerar uma importante atividade económica muito antiga, a saber, a da construção de edifícios, sejam de habitação, sejam de uso público – templos, palácios, edifícios governamentais, grandes armazéns, etc. - usando tecnologias de evolução historicamente muito lenta até ao século XIX, e empregando sempre muitos trabalhadores de diversas especialidades.

Recordemos, a propósito, o enorme estaleiro e a enorme fábrica de pré-fabricação de alguns elementos estruturais, que estiveram por detrás da reconstrução da zona baixa de Lisboa, durante quase 100 anos, após o terramoto de 1755, ou o importante estaleiro e escola de canteiros e escultores associados à construção dos Jerónimos, ou ainda, nos dias de hoje, a construção da Expo 98.

Noutro domínio, recordar também, quanto naturalmente a indústria de construção e reparação naval foi uma constante na cidade, pelo menos desde o Período Romano até meados do século passado, embora nos últimos decénios em claro processo de esvaziamento na cidade, e posteriormente em todo o estuário do Tejo, excetuando a manutenção associada à náutica de recreio.

Ainda em finais do século XVIII, e durante um período significativo, construíam-se na Ribeira das Naus, no Arsenal da Marinha, navios de guerra usando a tecnologia em madeira, até 4 mil toneladas, o que para a época eram navios enormes. Recorde-se também, que o Arsenal da Marinha só foi transferido para o Alfeite em meados dos anos 30 do século passado.

Uma outra questão prévia que merece um especial destaque, é o da evolução da presença e do tipo de indústria transformadora em Lisboa.

À semelhança do que aconteceu na generalidade dos países desenvolvidos, a indústria transformadora, a partir de finais do século XVIII, inícios do século XIX, nasceu sobretudo nas

periferias de então de algumas das grandes cidades da época. Lisboa não fugiu à regra.

Tratava-se, obviamente, ainda não da grande indústria pesada, particularmente a de indústria de processo, mais tardia, já do século XX, e que só começou a aparecer, por razões de disponibilidade de espaço e já tendo em atenção algumas questões associadas à segurança e à salubridade, já fora das grandes urbes.

Em Lisboa, havia, pelo menos até meados do século XX, diversas indústrias transformadoras normalmente de pequena e média dimensão: têxteis, tabacos, cerâmica e porcelana, pequenas metalurgias, do ferro, do cobre, do latão, do bronze, metalomecânicas, indústrias alimentares, fosforeiras, fabricação de cordame, fabrico de sabões, indústria farmacêutica, etc., etc., designadamente em Âlcantara, Belém, Xabregas e Poço do Bispo, para além do núcleo industrial Pombalino das Amoreiras entretanto desaparecido há muito. Acresce, obviamente, uma miríade de pequenas oficinas que chegaram, algumas delas, até aos dias de hoje.

O únicos casos de indústria pesada de processo, todos da segunda metade do século XX, situavam-se no extremo oriental da cidade, com a primeira refinaria do país, fábricas de produção de gás de cidade e alguma indústria de química orgânica, todas desativadas há mais de vinte anos.

Nos dias de hoje, e mesmo de há algumas décadas a esta parte, uma fração significativa das atividades económicas, predominantemente as associadas ao setor secundário, mas também ao terciário, devem ser obrigatoriamente entendidas e lidas no quadro mais vasto da Área Metropolitana de Lisboa, e não exclusiva ou predominantemente só no quadro da cidade de Lisboa.

Os exemplos mais fortes encontram-se na indústria transformadora média e pesada, nas infraestruturas portuárias – todo o estuário do Tejo, Setúbal e Sines – e aeroportuários – margens Norte e Sul.

Há muito séculos que as atividades económicas dominantes em Lisboa se inserem no terciário, pelas razões que colocámos no início da nossa intervenção, recordando, o rio/mar, as atividades marítimas, o comércio associado e o centro do poder. Isto não significa que durante quase um século a indústria transformadora não tivesse significado.

A tendência histórica tem sido a manutenção, embora com variações ao longo dos períodos históricos, da dominância do terciário, com um particular aumento do seu peso a partir de meados do século passado e com uma aceleração a partir dos anos 80.

Esta tendência é perfeitamente normal e insere-se no quadro de idênticas alterações a nível

nacional, europeu e mundial. Por exemplo, em 2015, o peso dos grandes setores económicos a nível nacional era de cerca de 4 % para o primário, de 17/18 % para o secundário e seguramente superior a 78 % para o terciário.

Naturalmente que em Lisboa, cidade capital, o peso do terciário será ainda maior, dada a reduzida expressão dos outros grandes setores.

O contínuo crescimento do peso do terciário no produto e no emprego, radica, no essencial, dos impactos na produtividade das contínuas e crescentes aquisições no domínio da C&T, cujos efeitos, particularmente na indústria transformadora, permitem baixar dramaticamente os preços de uma imensa panóplia de produtos industriais, com reflexos evidentes no nível de vida das populações: mais ensino, mais saúde, mais cultura, mais lazer, etc. E tudo isto, mesmo no quadro de uma profundamente injusta e economicamente perversa repartição do rendimento nacional.

No caso português, este peso do terciário é porventura excessivo, devido a um processo de desindustrialização muito mais profundo e acelerado do que o da média europeia.

Relativamente ao enquadramento genérico do perfil de especialização económico da cidade de Lisboa, entendemos que deverão coexistir na Cidade um leque tão alargado de atividades económicas quanto as condições objetivas o permitam, isto é, designadamente a vocação de grande urbe do século XXI, a segurança, a disponibilidade de terrenos, etc., mas indiscutivelmente centradas no Terciário.

Sem desvalorizar minimamente, antes pelo contrário, o aparecimento e desenvolvimento de novas e naturais mudanças nas atividades económicas da Cidade, designadamente o multiforme terciário avançado, o *design* e as atividades associadas à moda, novas formas de cultura e lazer, designadamente as associadas ao recente e impetuoso crescimento do turismo em Lisboa, o equilíbrio e a coerência das diversas valências de um económico e socialmente saudável perfil de especialização, são suportadas, não o esqueçamos, por um importante conjunto de atividades preexistentes, e que, como já atrás observámos, nalguns casos até são bem antigas, cujas, em muitos casos, deverão ser modernizadas e fortalecidas, designadamente, com mais Trabalho, sobretudo trabalho crescentemente qualificado.

Sem a pretensão de uma ventilação exaustiva, observemos os principais, a saber:

- A Administração Pública: Mesmo no quadro da implementação do processo de Regionalização, o peso económico e social associado à AP deverá continuar a ser muito relevante em Lisboa, dado ser

aqui a sede do poder político : Presença da Presidência da República, do Governo, da Assembleia da República, de todos os Tribunais Superiores , etc, etc.

Face à profunda e inaceitável erosão dos quadros de pessoal, e face à urgência de alteração deste quadro, é expectável, para além desejável, face ao potencial, que a Administração em Lisboa, incluindo a local, venha a ser sede de mais emprego.

- No domínio da saúde, nos hospitais públicos e privados, nas USF e em outras instituições associadas à saúde, à necessidade das populações deverá corresponder a tendência histórica do acréscimo do número e qualidade das unidades e portanto também de mais profissionais de saúde.

- No domínio dos diferentes níveis de ensino, a necessidade permanente de aumentar os níveis de escolaridade da população, incrementando particularmente a frequência do ensino superior – Universidade de Lisboa, Universidade Nova de Lisboa e Instituto Politécnico de Lisboa - conduzirão inevitavelmente a um acréscimo de trabalhadores de ensino – professores, técnicos, pessoal administrativo, etc.

- No domínio da Investigação & Desenvolvimento, é vital que os laboratórios do Estado sediados em Lisboa e arredores – INETI, LNEG, IPMA, ITN, Estação Agronómica Nacional, etc., bem como departamentos de investigação de universidades e politécnico- mas não só - vejam concretizados programas de investimento associados a programas de investigação, designadamente em pessoal altamente qualificado (investigadores e outro pessoal qualificado), que lhes permitam ser uma das bases estratégicas de um desenvolvimento nacional sustentado e soberano.

- No domínio da Cultura, designadamente no que concerne aos museus, ao teatro, ao bailado, à música e outras artes, são bem conhecidos os crónicos subfinanciamentos públicos, nomeadamente com reflexos no défice de pessoal, face às potencialidades que estes encerram e não estão a ser aproveitadas em plenitude.

- No domínio dos diversos sub-sistemas de transportes que servem a Cidade ou nela estão predominantemente instalados, há que observar o seguinte:

- Relativamente ao metropolitano, modo de transporte privilegiado nas grandes metrópoles, por razões que se prendem designadamente, com a sua eficácia e qualidade face aos restantes meios de transporte, com a inevitável carência a prazo de combustíveis fósseis, com a necessidade urgente de melhorias quantitativas e qualitativas nesse estratégico transporte coletivo público, é urgente a ampliação da rede de metropolitano, seja na área administrativa da Cidade, pois são imensas as zonas ainda não abrangidas por este importante modo de transporte, seja na ligação aos concelhos limítrofes.

Estes objetivos que devem constituir um imperativo do governo e do município, bem como rapidamente ultrapassar a brutal carência de trabalhadores, com efeitos bem conhecidos pelos utentes, o que significa obviamente o crescimento dos seus quadros de pessoal.

- Relativamente à rede de elétricos, tradicionais e rápidos, ela necessita de ser ampliada, em óbvia articulação com a rede de metropolitano e de autocarros, recuperando mesmo até algumas linhas desativadas há anos.

- Relativamente à rede de autocarros, deverão ser repostos percursos e horários eliminados, criando portanto mais necessidade de pessoal, naturalmente que em conjugação com as redes de metropolitano e elétricos.

- Finalmente, pela sua complementaridade, e até serem encontradas soluções estrutural e estrategicamente consistentes, isto é, com transportes públicos de massas, para as ligações entre as duas margens, o transporte fluvial continuará a ter um papel muito importante, pelo que a frota deve ser ampliada, modernizada e melhorados os horários.

- Relativamente ao sistema portuário, atividade com um enorme peso histórico em Lisboa, vão-se verificando naturais e inevitáveis alterações qualitativas de perfil relativamente à marinha de comércio (carga geral, contentores, graneis líquidos, sólidos e gasosos) face, seja à mudança de perfil económico da Cidade e das zonas económicas de influência do porto de Lisboa, seja sobretudo devido à existência, características e potencialidades dos portos de Setúbal e Sines, seja também das potencialidades da margem esquerda do porto de Lisboa; ao mesmo tempo, vão ganhando cada vez mais importância económica direta e indireta, particularmente os cruzeiros mas também a náutica de recreio.

- Relativamente ao sistema aeroportuário, de enorme importância para a Cidade, a Região e o País, existem profundas contradições relativamente à sua localização, seja o NAL na margem esquerda do Tejo, seja a manutenção do aeroporto Humberto Delgado; de qualquer forma, para o médio prazo, são grandes as perspectivas de mais emprego e emprego cada vez mais qualificado.

Num outro domínio, o das atividades claramente da esfera produtiva, devemos ter a presença, de pelo menos, os setores seguintes, a saber:

-Relativamente às pescas, atividade com antiquíssima tradição em Lisboa, o encerramento da Doca Pesca e da sua doca em Pedrouços, bem como do encerramento e mesmo destruição física da Escola de Pesca e Comércio, também em Pedrouços, retiraram à cidade de Lisboa, o último elo que a

ligava a essa atividade. Embora conscientes que Lisboa, não pode nem deve competir com os grandes portos de pesca nacionais – nomeadamente Matosinhos, Peniche, Setúbal, Portimão, Olhão, etc. - a reanimação desta atividade com raízes históricas na cidade e nos seus arredores, deve ser protegida pelos poderes públicos, com vista à sua reanimação, objetivo que não se choca, havendo vontade para tanto, com qualquer outra atividade.

- Relativamente a construção civil, atividade que como atrás observámos, e de forma óbvia, esteve sempre presente e sem interrupções em toda a história de Lisboa, coloca-se-lhe atualmente um enorme desafio, face ao potencial encerrado, seja em termos económicos, seja em termos de trabalho, pelo amplo e profundo programa de reabilitação que urge levar a cabo, seja do património antigo, seja do edificado pelo menos até à década de 60, com recorrência a múltiplas especificidades, algumas até bem diferentes da construção nova, programa que exige muito pessoal qualificado a diferentes níveis e em diferentes especialidades, exigindo até prévios programas de formação.

- Relativamente à indústria transformadora, e tendo em atenção o enquadramento que já atrás fizemos, ela é possível e desejável no quadro das condições de uma cidade metrópole, em que o centro de atividade económica é bem outro.

Isto é, deverão ser mantidas, salvaguardadas e apoiadas todas as atividades transformadoras ligeiras e mesmo algumas médias, seja de apoio ao funcionamento da cidade – casos da reparação automóvel, das oficinas de cantaria, de oficinas de carpintaria e marcenaria, do fabrico de portas e janelas em metal e PVC, etc.- seja de indústrias como a gráfica, da mecânica fina, da ourivesaria e joalheria, do fabrico artesanal de artigos de vidro e cerâmica, da olaria, da cerâmica, do fabrico de velas, da têxtil artesanal, da confeção, designadamente a ligada à moda, etc., etc., devem ser apoiadas e desenvolvidas, etc, seja de apoio à construção e reparação naval de navios de pequena e média arqueação bruta. Excluem-se naturalmente quaisquer atividades industriais de processo, mesmo que de média dimensão. As exceções poderão ser a química fina, o fabrico de princípios ativos, a indústria de especialidades farmacêuticas e o desenvolvimento e o fabrico de perfumes.

- Relativamente ao sistema financeiro (banca, seguros e atividades correlativas), embora em simultâneos processos de concentração e de esvaziamento orgânico resultantes de fusões e outros processos, continuam a ter um papel destacado na estrutura económica da cidade e no emprego, atividade e emprego que deverão ser defendidos a todo o custo, face às perspetivas associadas aos desenvolvimentos recentes e dramáticos do BPN, do BPP, do NOVO BANCO, do BANIF e da CGD.

- Relativamente ao comércio tradicional, um dos alicerces históricos da criação da Cidade, fortemente golpeado pela selvajaria do desenvolvimento das grandes superfícies, deve ser fortemente protegido, porque identitário da cidade, porque criador de emprego em larga escala, porque uma das salvaguardas da não desertificação urbana e porque uma das bases estruturantes do turismo na cidade. E tudo isto para além da importante e desejável proteção das lojas históricas.

Uma outra enorme ameaça ao comércio tradicional decorre da atual lei do arrendamento comercial, que deveria se urgentemente revogado.

- A restauração, tipo especial de comércio local, cuja sustentabilidade e desenvolvimento está desde logo associada ao aumento do poder de compra da população residente, mas também, e em certas zonas, associado sobretudo ao turismo, constitui e constituirá uma das bases do trabalho na cidade, com profissionais que devem estar crescentemente formados.

- A hotelaria já constitui hoje uma importante atividade geradora de emprego, trabalho e nalgumas zonas até como instrumento de luta contra a desertificação urbana, por não concretização de outras quaisquer soluções.

Pensamos que, em equilíbrio com outras atividades, a hotelaria poderá e deverá continuar a crescer, apresentando um grande potencial de trabalho na cidade.

Novas formas de hotelaria – Hostals, Alojamento Local, etc. – desde que não prejudiquem outras atividades e políticas, como a da habitação, são bem vindas e importantes.

Para terminar, gostaria mesmo que só levemente, de abordar a questão da cidade enquanto local de residência e local de trabalho.

As cidades devem constituir espaços de vivência integrada, isto é, devem ser simultaneamente espaços de residência, de trabalho, de educação, de lazer, de fruição cultural, da prática do desporto, etc., etc..

Em Lisboa, fruto de uma persistente e brutal especulação imobiliária, associada designadamente à perversa política de solos, um profundo caos urbanístico conduziu e continua a conduzir a que este escopo estratégico seja cada vez menos alcançado.

E isto porque, como é sobejamente conhecido, parte muito relevante das pessoas que trabalham em Lisboa não habitam em Lisboa, sendo que, em parte, a inversa também é verdadeira, gerando-se assim gravíssimos problemas, nomeadamente de sobreuso do solo, económicos, energéticos,

ambientais, sociais e naturalmente humanos.

É o drama diário dos movimentos pendulares.

O objetivo deverá ser o de que a economia da Cidade tenha como força-de-trabalho dominante, independentemente das habilitações, qualificações, profissões e funções dos trabalhadores, aqueles que residem em Lisboa. Em grande medida, assim foi até meados do século passado.

Recordemos a situação de Barcelona, que com uma área urbana semelhante à de Lisboa, tem uma população residente superior a dois milhões de habitantes, enquanto Lisboa tem cerca de 600 mil, ou seja, cerca de 30 %.

Independentemente da evolução do perfil de especialização da economia de Lisboa, os poderes políticos deverão tomar de forma séria, profunda e persistente, medidas efetivas para que este propósito estratégico seja alcançado, particularmente no domínio da habitação.

Deveríamos apontar estrategicamente para alcançar uma taxa de 80 a 90 % da força de trabalho da cidade a residir e a trabalhar simultaneamente em Lisboa, particularmente das camadas mais jovens, num prazo em torno dos 15/20 anos.