

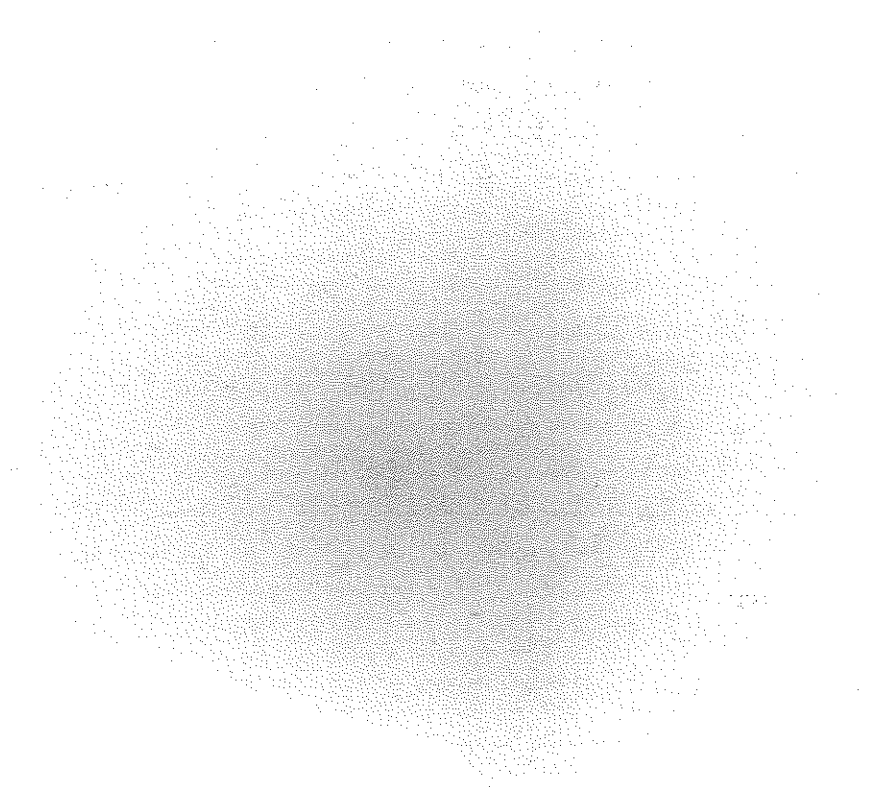
PROT-AML

Plano Regional
de Ordenamento do Território
da Área Metropolitana de Lisboa



PROT-AML

Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa



Versão de Abril de 2002

Coordenação Geral

António Fonseca Ferreira
Fernanda Vara

Coordenação Operacional

Fernanda do Carmo
Hipólito Bettencourt
Sérgio Tomás

Equipa Interna

Fernanda do Carmo
Sérgio Tomás
Hipólito Bettencourt
Marta Alvarenga
Maria João Pinto
Joana Lucas
Paula Pinto
Emília Cabeleira
Raquel Soares
Vital Rosário
Pedro Veríssimo
Abel Marques
Francisco Cardoso
Fátima Malheiro

Coordenação / Especialistas Externos

Paulo Correia – Esquema do Modelo Territorial
Luís Jorge Bruno Soares – Estratégia Territorial
Ataíde Ferreira – Consultor Jurídico
Fernando Nunes da Silva – CESUR – Transportes
DGTT – Mobilidade e Logística
Ana Sofia Rodrigues – Conservação da Natureza
Jorge Palmeirim – Conservação da Natureza
Fernando Godinho, Hidroprojecto – Saneamento Básico, Recursos Hídricos e Poluição Hídrica
Eugénio Sequeira – Solos
Jaime Gil Paz – Solos
Victor Góis – Qualidade do Ar
Pedro Martins da Silva – Ruído
INE, Gabinete de Estudos e Conjuntura – Projecções de População Residente

Estagiários

Filipa Monteiro
Maria Custódio Micaelo
Natália S. Cunha
Silvana Cachucho

Edição

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Artilharia um, 33, 1269-145 Lisboa
Tel.: 213 837 100
Fax: 213 831 292
Endereço Internet: www.ccdr-lvt.pt

Depósito Legal: 222298/05

ISBN: 972-8872-03-8

Projecto gráfico e paginação: Paulo Fernandes

Impressão e acabamento: Palmigráfica - Artes Gráficas

Lisboa, Dezembro de 2004

Índice

I Introdução [p.05]

- 1 Enquadramento
 - 2 Prioridades
 - 3 Âmbito Territorial
 - 4 Conteúdo Material
-

II Opções Estratégicas [p.13]

- 1 Visão Estratégica
 - 2 Estratégia Económica
 - 3 Estratégia Ambiental
 - 4 Estratégia de Coesão Socio-Territorial
 - 5 Estratégia Territorial
-

III Esquema do Modelo Territorial [p.39]

- 1 Esquema do Modelo Territorial – Esquema Geral
 - 2 Unidades Territoriais
 - 3 Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental
 - 4 Transportes e Logística
-

IV Normas Orientadoras [p.91]

- Introdução
- 1 Normas Gerais
- 2 Normas Específicas
- 3 Acções Urbanísticas
- 4 Parâmetros de Acompanhamento e Avaliação do PROT-AML

Anexo
Indicadores / Parâmetros de Monitorização



norma técnica

1 Enquadramento

2 Prioridades

3 Âmbito Territorial

4 Conteúdo Material

1 Enquadramento

O Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML) é enquadrado pelos seguintes instrumentos legais e de política:

- Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo – Lei n.º 48/98, de 11 de Agosto;
- D. L. n.º 380/99, de 22 de Setembro – Desenvolvimento da Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo;
- Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES), com as especificações do Plano Estratégico da Região de Lisboa e Vale do Tejo;
- Grandes Opções do Plano (GOP's);
- Programa de Governo;
- Planos Sectoriais existentes, formalmente aprovados ou considerados de valor indicativo, como o Plano Nacional de Políticas do Ambiente, o Plano Rodoviário Nacional, o Programa Especial de Realojamento e os Programas de construção de equipamentos regionais e nacionais.

O quadro legal em vigor estipula que os Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT's) visam "Desenvolver, no âmbito regional, as opções constantes do programa nacional da política de ordenamento do território e dos planos sectoriais". Não estando, ainda, elaborado o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, as orientações da política territorial do PROT-AML são as que constam do PNDES, das GOP's e do Programa de Governo.

Entre as orientações que resultam destes instrumentos de política com particular incidência na Área Metropolitana de Lisboa salientam-se:

- a progressiva redução do passivo ambiental com a implementação continuada e coerente do paradigma do desenvolvimento sustentável;
- uma maior coesão do sistema urbano, proporcionando uma mais adequada articulação entre as áreas metropolitanas e os restantes centros urbanos, com vista à redução das assimetrias regionais;
- a reorganização das áreas metropolitanas, com destaque para a AML, reduzindo a expressão dos fenómenos de suburbanização, promovendo a contenção urbana e caminhando para a consolidação de estruturas territoriais multipolares;
- a melhoria da mobilidade territorial, através do reforço das acessibilidades e da organização e gestão de sistemas de transporte sustentáveis, fiáveis e competitivos.

2 Prioridades

O Plano Regional de Ordenamento do Território, elaborado segundo o novo conceito de Plano, consagrado na Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo, define as opções estratégicas para o desenvolvimento da AML e a sua tradução espacial; estabelece um modelo territorial, identificando os principais sistemas, redes e articulações de nível regional; sistematiza as normas que devem orientar as decisões e os planos da Administração Central e Local e que constituem o quadro de referência para a elaboração dos Instrumentos de Gestão Territorial; e estabelece o programa de realizações para a sua execução através da identificação das acções e investimentos, nos diversos domínios.

É bem conhecido o facto das grandes infraestruturas e equipamentos serem os mais poderosos factores de estruturação do território.

A importância deste facto é ainda maior numa época em que a componente voluntarista da Administração na estruturação do território (traduzida no planeamento do território e na realização de obras públicas) se vem praticamente confinando à realização de infraestruturas e equipamentos, deixando ao mercado

a realização de novas áreas urbanas e de unidades produtivas.

A simples divulgação, pela Administração, da decisão sobre uma nova realização pública desencadeia de imediato novos comportamentos do mercado que procuram apropriar-se das vantagens comparativas que a alteração territorial venha a proporcionar (ainda que a prazo, após a sua materialização).

A Proposta de PROT que se apresenta para a AML fundamenta-se em quatro prioridades essenciais:

1. Sustentabilidade ambiental – encarando a preservação e a valorização ambiental como premissas fundamentais de criação de oportunidade de desenvolvimento, adopta-se uma visão sistémica das vertentes ambientais, propondo-se que a "Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental" constitua a rede fundamental de áreas, corredores e ligações ecológicas, de valorização ambiental do sistema territorial.

A (re)valorização da água como elemento de sustentabilidade ambiental e de valorização da paisagem, e a revitalização do meio rural como elemento do equilíbrio metropolitano são também objectivos fundamentais do PROT-AML;

2. Qualificação metropolitana – realizada através da contenção da expansão urbana e de um modelo/estrutura territorial que visa:

- a recentragem e o ordenamento da AML, em articulação com o Estuário do Tejo, salvaguardando os recursos naturais e as áreas protegidas;
- o desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas;
- o complemento e a consolidação de uma estrutura de acessibilidades em rede;
- o ordenamento da logística.

3. Coesão sócio-territorial – através de uma melhoria sustentada das condições de vida e da qualidade urbana para a população residente na AML. A erradicação dos bairros

de barracas e de outras situações de precaridade residencial, melhorando, em simultâneo, as condições de realojamento e de equipamentos dos bairros sociais; a requalificação dos subúrbios é uma proposta inovadora e de óbvias consequências sociais e territoriais; a implementação de uma política urbana de equidade territorial, garantindo a igualdade de oportunidades no acesso aos equipamentos, à habitação e aos serviços; e a valorização dos recursos humanos, da empregabilidade e do emprego, são as condições que se preconizam para a garantia da coesão sócio-territorial na AML.

4. Organização do sistema metropolitano de transportes – A AML dispõe já de um apreciável sistema de infraestruturas e equipamentos de transportes, mas a debilidade e descoordenação do sistema de transportes na Região constitui uma das principais fragilidades. Não existe coordenação intermodal e vem prevalecendo o transporte individual, com consequências nocivas no funcionamento da AML, na qualidade de vida das pessoas e no ordenamento do território. Nos transportes de mercadorias persistem também debilidades que urge ultrapassar. A criação da "Autoridade Metropolitana de Transportes", instância de coordenação intermodal, é uma medida inadiável. Do PROT-AML constam as medidas indutoras de um progressivo reforço do transporte colectivo, privilegiando o transporte ferroviário e fluvial, e completando uma coerente e consolidável estrutura rádio-concêntrica de acessibilidades.

Estruturar e qualificar a Área Metropolitana é o desafio fundamental expresso na proposta do PROT, para a próxima década, em contraponto com o urbanismo expansivo e depredador de recursos que caracterizou a Região nos últimos 30 anos. Assim o impõem as orientações de política nacional, as necessidades da competitividade externa, mas também os condicionamentos demográficos, ambientais e socio-económicos.

3 Âmbito Territorial

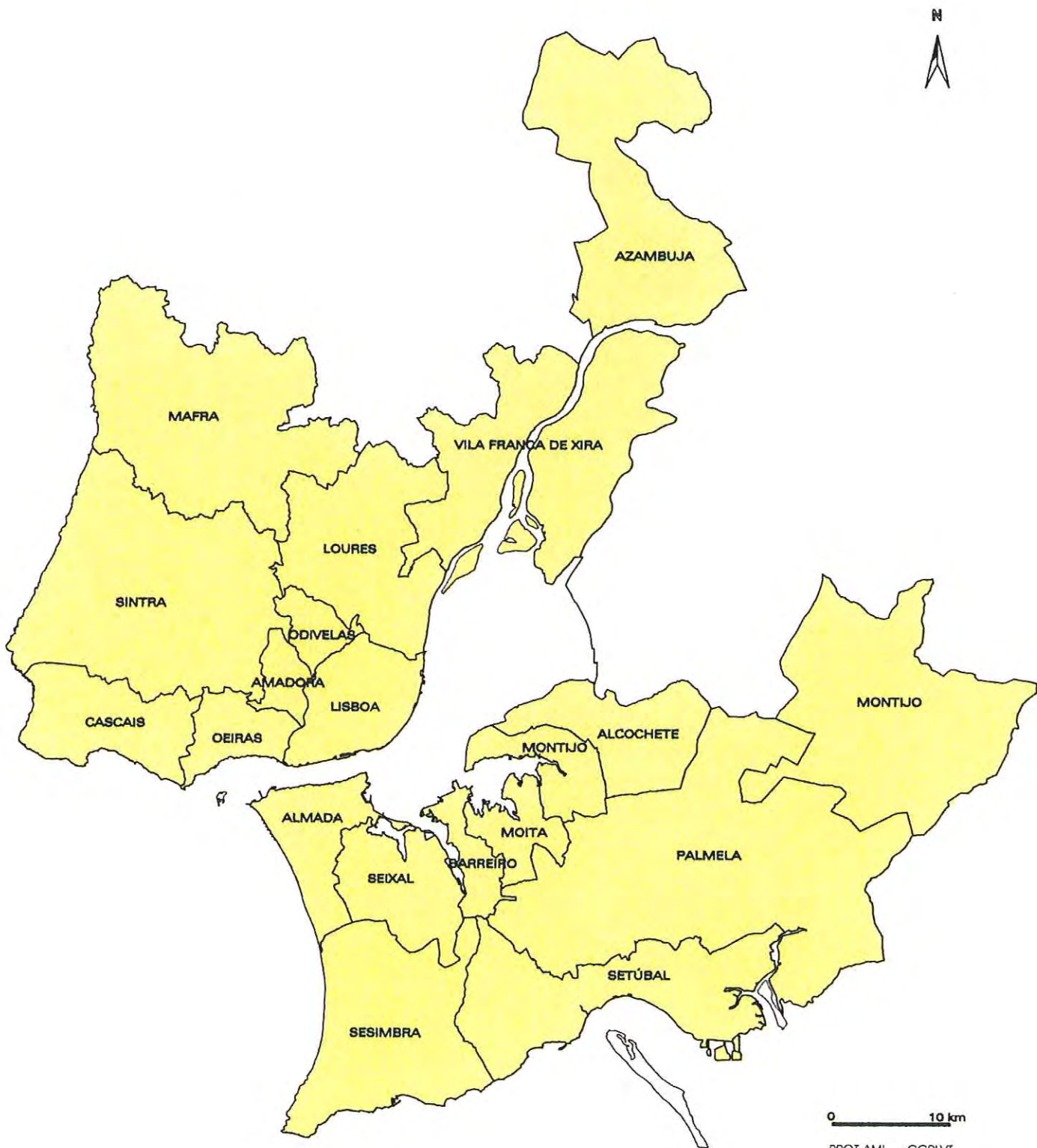
A AML é constituída pelos concelhos de Alcochete, Almada, Amadora, Azambuja, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Oeiras, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Seixal, Sintra e Vila Franca de Xira, e ainda pelo município de Odivelas, recentemente criado. No entanto, o desenvolvimento da região de Lisboa durante os últimos 15 anos – e em particular das suas acessibilidades – tem levado a AML a alargar-se, tanto para o Oeste, até Torres Vedras, como pelo Vale do Tejo até Santarém, como para o Alentejo. O modelo de povoamento e urbanização metropolitano está a evoluir numa estrutura urbana compacta, de uma estrutura radial organizada sobre eixos ferroviários na margem norte e um conjunto de centros ribeirinhos na margem sul do Tejo, para uma rede progressivamente radio-concêntrica e poli-nucleada, ainda que mantendo a grande predominância do seu centro – a cidade de Lisboa – quanto a emprego, serviços e equipamentos especializados.

O futuro IC11, ligando Torres Vedras à Marateca, constituir-se-á como referência delimitadora da região metropolitana.

Assim, apesar de não fazerem parte da AML e do âmbito territorial do PROT-AML, o concelho de Benavente, na margem sul, e os concelhos de Alenquer, Arruda dos Vinhos, Sobral de Monte Agraço e Torres Vedras, na margem norte, integraram também os estudos do PROT-AML, ainda que as referências a estes territórios não sejam vinculativas. Procurou-se deste modo efectuar uma melhor articulação da AML com o Vale do Tejo e com o Oeste.

As Resoluções do Conselho de Ministros n.º 21/89 (I Série), de 15 de Maio, e n.º 27/99 (II Série), de 16 de Março, definem o âmbito territorial do PROT-AML.

Figura 1 Área de Intervenção do PROT-AML



4 Conteúdo Material

A formatação do PROT-AML traduz-se no seguinte conteúdo material:

a) **Opções Estratégicas** – explicitação da estratégia para a AML, incluindo os objectivos e as orientações a longo prazo e as políticas e objectivos para o horizonte do plano, vinculando todas as entidades relevantes.

b) **Esquema do Modelo Territorial** – aplicação das Opções Estratégicas ao território da AML, no sentido de concretizar o modelo territorial, através da definição do sistema urbano caracterizado em termos da vocação, especialização e importância de cada centro ou pólo, das unidades territoriais metropolitanas, das áreas que merecem destaque no interior de cada unidade territorial, das redes de infraestruturas e equipamentos regionais e da rede urbana.

- **Unidades Territoriais** – identificação de espaços com características homogéneas ou específicas, a serem alvo de intervenção integrada.

- **Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental** – estrutura ecológica metropolitana constituída pelos espaços naturais e protegidos, por espaços agrícolas, florestais, agro-florestais e verdes urbanos com dimensão e importância regional, e por corredores ecológicos e áreas vitais.

- **Transportes e Logística** – definição das redes de acessibilidades fundamentais, com explicitação das prioridades da execução e das orientações para a implantação das áreas de logística aos diversos níveis.

c) **Normas Orientadoras** – vinculam os serviços da Administração Central e Local e enquadram e orientam os Instrumentos de Gestão Territorial, a elaborar ou a rever, com incidência na AML, designadamente ao nível municipal.

d) **Relatório**

d₁) **Programa de Execução e Quadro de Meios** – a execução das medidas, e sobretudo das acções decorrentes do plano (realização de infraestruturas, equipamentos, etc.), requer o escalonamento temporal das realizações, bem como a estimativa dos meios necessários à sua implementação e a identificação das fontes de financiamento. A programação do financiamento das realizações poderá ser aferida ao longo do período de implementação do plano, no quadro institucional, que incluirá a Comissão de Acompanhamento e Avaliação do Plano, a criar

d₂) **Estudos de Fundamentação Técnica** – descrição e justificação da solução do plano, que inclui a avaliação (quantitativa e qualitativa) dos problemas e das soluções propostas, e a caracterização e diagnóstico prospectivo da situação existente.

- **Estudos Sectoriais** – os aspectos sectoriais relativos a acessibilidades, logística, saneamento ambiental, sistema ecológico metropolitano, equipamentos colectivos, padrões de ocupação do solo, exclusão social e fragmentação territorial e outros aspectos que o justifiquem, dispõem de tradução espacializada em plantas sectoriais, uma vez que as cartas (síntese) do Esquema do Modelo Territorial e da Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental propostos não podem incluir todos estes aspectos de uma forma detalhada.



Opções Estratégicas

- 1 Visão Estratégica**
- 2 Estratégia Económica**
- 3 Estratégia Ambiental**
- 4 Estratégia de Coesão Socio-Territorial**
- 5 Estratégia Territorial**

1 Visão Estratégica

A Área Metropolitana de Lisboa ocupa uma posição muito singular na Região e ao nível nacional, desempenhando um papel específico e fundamental, na medida em que integra grande parte das componentes estruturantes e estratégicas do desenvolvimento do País e da sua internacionalização.

Grande pólo de produção e de consumo, concentrando os principais recursos nacionais em investigação, desenvolvimento científico e tecnológico, bem como os serviços avançados às empresas e as infra-estruturas de transportes, culturais e desportivas, a AML tem um papel incontornável no reforço da competitividade externa do País e no processo de integração europeia, na melhoria dos padrões de vida e na coesão social e territorial, ao nível nacional.

As políticas do território não se reduzem ao económico e ao urbano. Elas devem alicerçar-se no equilíbrio de um desenvolvimento harmonioso e sustentado, onde as diversas dimensões (que incluem o social, o ambiental, e o cultural) se integram com vista a uma melhor qualidade de vida para o máximo de cidadãos.

Assim, a estratégia territorial proposta para a AML procura traduzir a incidência das estratégias de desenvolvimento, configurando uma ideia de organização dinâmica baseada nas pré-existências e nos processos de transformação instalados e emergentes.

No novo contexto e tendência das economias europeia e mundial, fazendo valer a sua posição geoestratégica singular e os diversificados recursos naturais, logísticos e humanos, define-se como Visão Estratégica para a AML, no horizonte 2010:

VISÃO ESTRATÉGICA OBJECTIVO GLOBAL

Dar dimensão e centralidade europeia e ibérica à Área Metropolitana de Lisboa, espaço privilegiado e qualificado de relações euroatlânticas, com recursos produtivos, científicos e tecnológicos avançados, um património natural, histórico, urbanístico e cultural singular, terra de intercâmbio e solidariedade, especialmente atractiva para residir, trabalhar e visitar.

Para alcançar este objectivo, dando corpo às condições definidas na Visão Estratégica para a RLVT, assumem-se como Linhas Estratégicas de Desenvolvimento para a AML:

1. Afirmar Lisboa como região de excelência para residir, trabalhar e visitar, apostando na qualificação social, territorial, urbana e ambiental da área metropolitana;
2. Potenciar as inter-relações regionais da AML;
3. Inserir a AML nas redes globais de cidades e regiões europeias atractivas e competitivas;
4. Desenvolver e consolidar as actividades económicas com capacidade de valorização e diferenciação funcional, ao nível nacional e internacional;

5. Promover a coesão social, através do incremento da equidade territorial, da empregabilidade, do aprofundamento da cidadania e do desenvolvimento dos factores da igualdade de oportunidades;
6. Potenciar as condições ambientais da AML.

A concretização destas Linhas Estratégicas assenta fundamentalmente nas seguintes Medidas:

1. qualificação do território, elegendo o ambiente e o património como factores de competitividade;
2. requalificação socio-urbanística de áreas degradadas;
3. reforço das acessibilidades internas e externas (portos, aeroportos, redes transeuropeias);
4. qualificação dos serviços de saúde;
5. promoção habitacional enquadrada em planos de ordenamento e padrões construtivos qualificados, estimulando o repovoamento das áreas urbanas centrais;
6. integração urbana e social de grupos social e economicamente desfavorecidos – combate à pobreza e à exclusão social;
7. qualificação dos sistemas de educação, formação e inserção profissional;
8. incremento do lazer e do turismo;
9. realização e promoção de eventos multiculturais e desportivos;
10. reforço do sistema de produção e difusão científica e tecnológica;
11. desenvolvimento de serviços avançados de nível internacional;
12. desenvolvimento das indústrias de conteúdos.

2 Estratégia Económica

No contexto do processo de globalização, a especialização de cada espaço económico – da região aos grandes mercados supranacionais, passando pelas economias nacionais – desenha-se, cada vez mais, ao nível da procura dos produtos e das competências e não ao nível da oferta dos sectores e dos recursos.

Uma estratégia de desenvolvimento económico coerente e sustentável para a AML deve corresponder, assim, a um exigente quadro de integração na estratégia nacional e regional, por um lado, e de afirmação como pólo de excelência, com capacidades humanas e infra-estruturas mais próximas das exigências colocadas pelos desafios da participação activa na construção europeia e na globalização, por outro lado.

A estratégia de desenvolvimento económico da AML na transição para o século XXI, correspondendo a uma consolidação da entrada num grupo mais restrito de regiões, áreas metropolitanas e cidades mais desenvolvidas no espaço europeu e mundial (com a consequente "penalização" no acesso aos meios previstos no QCA III), deve dar também um sólido e inovador contributo na articulação solidária com outros territórios e regiões do país, em particular com o Oeste e o Vale do Tejo. O Alentejo pode também assumir, no seu relacionamento com a capital, uma dimensão de nova fronteira de crescimento e produção de riqueza.

Escolhas selectivas

A AML apresenta um apreciável potencial de desenvolvimento no contexto nacional, uma vez que a sua afirmação competitiva na Europa e no Mundo só poderá ser realizada num quadro de integração em profundidade com os outros pólos de desenvolvimento do país e com os pólos "naturais" de relacionamento internacional, em especial os que se situam no espaço atlântico.

A "chave" para uma adequada exploração deste potencial de desenvolvimento reside na construção de uma estreita articulação entre a inserção dinâmica no processo global de internacionalização da economia portuguesa e a redução das disparidades internas de coesão económica e social que a caracterizam, isto é, na construção de uma nova capacidade de gerar riqueza, segundo critérios internacionais e distribuir rendimento no espaço nacional num contexto aberto e competitivo.

Uma estratégia para a AML implica fazer opções nestes dois terrenos, ou seja, escolher influências externas de forma selectiva e favorecer, de forma igualmente selectiva, capacidades internas, indo muito além de um mero alargar das "facilidades" oferecidas para as actividades económicas, sociais e culturais.

O estabelecimento de parcerias privilegiadas para a construção europeia, a "Norte" e a "Sul"; a selecção dos investimentos a realizar nas actividades de futuro (Ciência & Tecnologia, Educação & Formação e Informação & Comunicação); e a promoção dos modelos de gestão pública e privada a acolher e incentivar, constituem os três eixos principais que moldam a selectividade da estratégia.

Desenvolvimento sustentado em competências qualificadas e na dinâmica da procura

A estratégia de desenvolvimento económico para a AML deve ser suportada por um modelo de crescimento cumulativo e sustentável, orientado para a consolidação de uma estrutura económica forte e competitiva, geradora de empregos e oportunidades, em sintonia com as expectativas e exigências acrescidas da população.

Uma economia forte, na era da globalização, é uma economia de resposta rápida e qualificada ao dinamismo da procura, uma economia eficiente ao serviço das necessidades de consumidores diferenciados.

A concretização de sinergias entre iniciativas e estratégias públicas e privadas constitui o pano de fundo catalizador deste modelo, exigindo, por isso, a institucionalização de processos de intervenção e concertação que garantam a integração de objectivos de natureza económica, social e cultural.

Um núcleo de projectos estruturantes, suficientemente concentrado e mobilizador, será o principal instrumento deste processo de concertação estratégica para o desenvolvimento económico da AML, projectos que devem servir os seguintes objectivos:

- desenvolvimento de novos factores de atracção e manutenção das actividades económicas estruturantes, nomeadamente no quadro diversificado das articulações da Europa com os outros blocos regionais;
- promoção de acções de desenvolvimento económico, social e ambiental protagonizadas por agentes económicos e políticos com estratégias centradas nas potencialidades e limitações concretas da AML;
- melhoria organizacional do tecido empresarial através da implantação de formas de flexibilidade produtiva, valorizando a utilização generalizada de recursos humanos mais qualificados e induzindo ritmos e horários de trabalho mais adequados aos desafios da globalização;
- criação de condições favoráveis à afirmação de capacidade empreendedora, do risco e da capacidade de inovação na vida empresarial e na administração das agências públicas;
- melhoria do potencial de desenvolvimento tecnológico endógeno da actividade empresarial, das infra-estruturas e dos serviços de suporte, nomeadamente nas actividades logísticas e de distribuição, visando um alargamento da cadeia de valor;
- promoção da coesão económica e social, encarada como objectivo regional, nacional e comunitário;
- enriquecimento e diversificação das funções desempenhadas pela AML no quadro mais geral da estruturação dos espaços onde se insere – o espaço nacional e o espaço europeu;
- qualificação ambiental diversificada, no campo das actividades, das infraestruturas e do urbanismo.

Construir vantagens competitivas duradouras na concorrência internacional

A construção de vantagens competitivas dinâmicas no mercado mundial só é possível com base numa forte cooperação empresarial e institucional, envolvendo o sector público e o sector privado, que viabilize estratégias criativas de utilização dos factores produtivos e permita melhorar o poder tecnológico e de mercado dos grupos económicos e das pequenas empresas inovadoras.

A AML pode e deve desempenhar um papel fundamental na viabilização de uma trajectória de desenvolvimento que, apostando ousadamente na internacionalização, consiga contrariar processos de divergência interna e redução do grau de coesão nacional que tenderá a afirmar-se sempre que o crescimento económico corresponder basicamente a uma internacionalização por "choque" exógeno e a uma modernização por mimetismo.

A construção de novas vantagens competitivas que representem um efectivo ajustamento estrutural – face à insustentável aposta na manutenção de vantagens apoiadas no baixo custo do trabalho – será uma orientação fundamental para a gestão dos sistemas de incentivo à actividade económica, para o estabelecimento de prioridades nos investimentos em infra-estruturas e para o esforço de formação e qualificação dos recursos humanos.

Afirmar um novo modelo de cooperação

A Área Metropolitana de Lisboa, detendo o maior potencial de internacionalização de todos os subsistemas regionais do país e necessitando de, no quadro do próximo período de gestão dos fundos estruturais, proceder a um profundo ajustamento estrutural, tem a responsabilidade estratégica de assumir um claro protagonismo na promoção de uma lógica de cooperação inter-regional.

O desenvolvimento regional do país, enquanto vector fundamental de um verdadeiro desenvolvimento económico e de progresso social, deve ser concebido como um processo em que a AML possa desempenhar uma função de "pivot" na internacionalização da economia, permitindo a criação de mais riqueza e, sobretudo, uma repartição de rendimento e uma afectação de recursos promotora da coesão social e do equilíbrio regional.

A lógica de cooperação inter-regional constitui um terreno decisivo da estratégia de desenvolvimento económico da Área Metropolitana de Lisboa, reforçando a integração e a coesão interna da RLVT e alargando o espaço de cooperação com as outras regiões do país, num esforço coerente de descentralização de actividades produtivas com contrapartida na organização de redes globalizadas de negócio e produção de valor acrescentado.

Qualificar a AML como centro de consumo relevante e dinâmico no espaço europeu

A AML surge como o grande pólo de consumo da sociedade portuguesa, quer na dimensão quantitativa, integrando população e poder de compra, quer na dimensão qualitativa da difusão de modelos de consumo e de formas de distribuição, originando uma dinâmica relativamente completa de articulação entre economias de escala e de aglomeração, entre consumo de bens e de serviços e entre estratégias e comportamentos de custo e de qualidade.

A Área Metropolitana de Lisboa emerge, na economia portuguesa, como o grande pólo com massa crítica suficiente para que a dinâmica de consumo possa ser considerada como factor estratégico de desenvolvimento, seja pelos efeitos de arrastamento a montante, seja pelo dinamismo de criação de emprego e rendimento, como factor de atracção e internacionalização e como elemento de articulação com outros espaços regionais do país.

A estratégia a adoptar apresenta, deste modo, um traço inovador de apoio ao desenvolvimento, estimulando preferencialmente o dinamismo de mercados regulados traduzido em procuras sustentadas dirigidas a actividades inovadoras e qualificadas, em detrimento dos apoios directos à oferta, muitas vezes ineficientes e improdutos.

Aprofundar a especialização em actividades centradas na diferenciação com forte potencial de crescimento

A AML apresenta uma trajectória específica no contexto nacional que lhe confere características claramente diferenciadas das restantes regiões, em função da sua dimensão de capital (nacional e europeia), da sua forte terciarização, da sua articulação internacional e do seu peso decisivo em actividades e recursos incorporando ciência e informação.

A estratégia a prosseguir visa dar coerência à diversidade de actividades económicas nela presentes, focalizando-se nos factores competitivos associados à diferenciação, seja nos bens de equipamento, seja nos bens de consumo e nos segmentos de forte potencial de crescimento à escala mundial, para tentar obter uma cadeia de valor de banda mais larga e de maior estabilidade e rendibilidade. O modelo de especialização a prosseguir procura compatibilizar e articular:

- aprofundamento da aposta nas duas grandes fileiras produtivas presentes na região: fileira agro-química e fileira dos transportes;
- a estruturação e qualificação de fileiras insuficientemente desenvolvidas: fileira do turismo/lazer e fileira transversal da concepção/distribuição de bens de consumo diferenciados;
- a exploração das oportunidades abertas pelas "economias de gama" (flexibilidade e adaptação à procura);

- a articulação entre investimento estrangeiro em Portugal e investimento a articulação entre investimento estrangeiro em Portugal e investimento português no estrangeiro, ganhando capacidade concorrencial na globalização.

Este modelo de especialização, orientado por uma incidência mais forte nas competências técnicas e nas orientações dos mercados, visa promover uma difusão transversal dos ganhos de produtividade e do progresso tecnológico, enfrentando com determinação os problemas específicos da coesão económica e empresarial.

Alcançar dimensão relevante como centro de serviços de "classe mundial"

Construir na Área Metropolitana de Lisboa uma economia competitiva passa, finalmente, pelo reconhecimento do papel primordial que hoje os serviços qualificados desempenham na atracção e fixação de pessoas e empresas.

Tendo presente os objectivos estratégicos nacionais definidos para o período 2000-2006, a AML necessita de realizar um grande esforço para se desenvolver como centro de serviços de "classe mundial" – muito mais do que a quantidade importará a qualidade – como alavanca para alcançar os objectivos traçados para o seu desenvolvimento económico, no plano interno e internacional. Neste domínio trata-se de:

- assegurar a presença de uma massa crítica de actividades de Ciência & Tecnologia e de Investigação & Desenvolvimento;
- potenciar a plena afirmação de serviços financeiros alargados, com expressão significativa nas formas de capital de risco e de acesso ao mercado de capitais, no quadro mais vasto do mercado europeu;
- reforço das infraestruturas e condições que permitam explorar a mobilidade de pessoas e recursos e, em particular, todas as formas de integração empresarial nas redes mundiais (serviços de saúde, transportes, logística e telecomunicações);
- ganhar relevância no domínio da animação cultural e das actividades de Informação & Comunicação como instrumento privilegiado de luta contra uma situação ainda periférica em muitos aspectos;
- valorizar a excelência na educação & formação como factor decisivo, de ciclo curto e resposta rápida, exigindo novos modelos de organização e financiamento;
- qualificar, flexibilizar e diferenciar as estruturas empresariais da actividade comercial, no quadro mais geral da valorização da dinâmica do consumo como factor de progresso económico.

3 Estratégia Ambiental

Sustentabilidade Ambiental

O ambiente através do conjunto das suas principais componentes e respectivas relações, constitui elemento central da estratégia de elaboração do modelo de desenvolvimento para a AML. As questões da sustentabilidade são consideradas como uma prioridade que deve informar as principais decisões de âmbito metropolitano e local.

A AML possui condições de excelência ambiental, ao nível dos recursos, das áreas classificadas, das áreas agrícolas, florestais e das condições naturais, que devem ser potenciadas, colocando as questões do ambiente como factores de desenvolvimento e competitividade metropolitana.

É ao nível da protecção da natureza e das áreas classificadas (Áreas Protegidas, ZPE, sítios da Lista Nacional de Sítios e outras áreas classificadas), tanto do ponto de vista da legislação nacional como da aplicação das Directivas Comunitárias, que a região metropolitana de Lisboa constitui uma das mais ricas e diversificadas a nível Europeu. Esta potencialidade natural e estratégica não pode ser colocada em causa pelas dinâmicas territoriais instaladas ou afectada pelas actividades e infraestruturas de desenvolvimento económico ou social, devendo pelo contrário ser aproveitada como valor da diferença e especificidade local.

A elaboração de PROT-AML tem por base um conjunto de estudos que permitem fundamentar uma Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental, conceito abrangente onde deverão estar incluídos não só os territórios importantes do ponto de vista ambiental, mas também o conjunto das normas, projectos e acções que influenciam as actividades, na sua relação com as componentes ambientais.

Ainda que com condições naturais excepcionais, como já foi referido, a AML possui disfunções ambientais e urbanísticas que põem em causa a qualidade dos sítios, dos ecossistemas e dos territórios metropolitanos.

O passivo ambiental, o saneamento básico, a localização de actividades e de infraestruturas em áreas não vocacionadas para essas funções, a degradação urbanística de áreas significativas do território metropolitano, o grande consumo de território pelas áreas urbanas desordenadas e fragmentadas são fenómenos que devem ser combatidos, sendo crucial inverter as tendências existentes, nomeadamente, promovendo a contenção e a requalificação urbanística e a estabilização das áreas e das actividades agrícolas e florestais da AML.

As áreas costeiras e litorais, sejam dos estuários, seja do contacto com o Oceano, representam áreas com potencialidades excepcionais, ainda que altamente sensíveis às decisões de planeamento. O litoral deve manter-se como área preferencial de recreio e lazer, garantindo a manutenção das suas características naturais.

A água é outro factor central no desenvolvimento da AML, através da dimensão única dos Estuários do Tejo e do Sado, da extensão da orla costeira, mas também do conjunto de

linhas de água superficiais e dos recursos subterrâneos, constituindo valores estratégicos a nível metropolitano que devem ser protegidos. Especial atenção deve ser dada à preservação destes recursos e à manutenção das linhas de água superficiais no seu estado natural.

As áreas agrícolas e florestais, e a sua importância ecológica e económica na AML, devem ser reforçadas através de mecanismos de protecção e apoio às actividades que nelas se exercem, garantindo assim a sua contribuição fundamental para a sustentabilidade ecológica da AML.

Para além das áreas e corredores estruturantes, que decorrem das principais áreas com interesse ambiental, o PROT-AML assume, no interior do sistema urbano actualmente existente, a necessidade de descobrir e concretizar as áreas consideradas vitais para a inversão do processo de degradação deste sistema e para a recuperação paisagística do território. É no interior do sistema urbano que as questões ambientais assumem proporções por vezes mais nítidas e claras, e as suas relações com as questões do Ordenamento do Território são mais evidentes.

A atitude, nomeadamente ao nível dos Instrumentos de Planeamento Territorial, deve alterar-se no sentido de criar e dar origem a espaços urbanos mais qualificados e ambientalmente mais eficazes e sustentáveis, investindo na criação de espaços públicos, espaços verdes urbanos, e permitindo melhorar a qualidade de vida das populações, em especial das que habitam os subúrbios ou as áreas menos qualificadas da AML.

4 Estratégia de Coesão Socio-Territorial

Vivemos numa época marcada por profundas alterações tecnológicas, económicas e sociais, o que contribui, por um lado, para o desenvolvimento e para a criação de riqueza, mas que arrasta, por outro, uma parte da população para situações de exclusão social e de pobreza. Uma tal dualidade está presente nas grandes cidades e nas áreas metropolitanas, onde têm lugar as mais intensas mutações tecnológicas e económicas, impostas pela competitividade, mas fortemente indutoras de problemas sociais, como o desemprego, o emprego precário e a desadaptação profissional.

As formas urbanas reflectem essas situações de precarização social, através da disseminação de zonas urbanisticamente degradadas e subequipadas, onde residem, maioritariamente, populações socialmente desfavorecidas e mais vulneráveis ao fenómeno de exclusão social, ou seja, grupos de risco (idosos isolados, famílias com carências económicas, indivíduos desempregados ou com empregos precários, crianças e jovens com dificuldades de inserção social, minorias étnicas, emigrantes, sem abrigo, toxicodependentes, deficientes, indivíduos afectados por doenças graves). Por outro lado, a essa precarização sócio-económica associam-se fenómenos de marginalização e de insegurança urbana, que não deixam de ter efeitos (negativos) quer na qualidade de vida urbana em geral, quer nas próprias actividades económicas.

A AML acumula todos os factores sociais e urbanísticos geradores de exclusão social, de fortes assimetrias e de fragmentação territorial: um processo histórico que, em geral, permitiu a urbanização desordenada e desqualificada, aos níveis social e espacial (políticas de planeamento ineficazes, ausência de requalificação da habitação e do espaço público, bem como de infraestruturas e equipamentos adequados às necessidades, aos hábitos e às expectativas legítimas das populações); tendência para a desertificação das áreas centrais com reforço cumulativo do processo de suburbanização; envelhecimento da população; concentração de comunidades imigrantes e minorias étnicas de grande heterogeneidade cultural; insuficiência das estruturas e dinâmicas educacionais e de capacitação profissional; desigualdades nas condições de mobilidade e insuficiência ao nível dos equipamentos sociais e cívicos.

Face a este cenário social, há que contrariar as dinâmicas de exclusão actuais, na medida em que as fracturas socio-urbanísticas existentes na AML podem tornar-se uma ameaça real, aumentando as clivagens sociais e polarizando as formas de apropriação e de fruição da cidade.

A densidade dos problemas da pobreza e da exclusão social no território metropolitano compromete claramente os fundamentos da coesão social, tornando-se prioritária uma estratégia de intervenção territorial que vise a requalificação das áreas social e urbanisticamente degradadas, bem como a integração social, económica e profissional de populações de risco.

As estratégias de desenvolvimento e de modernização equacionadas para a AML, implicam profundas mutações económicas, tecnológicas e culturais, bem como a re-localização de actividades mais susceptíveis de agravar as assimetrias e precaridades – sociais, urbanísticas e geracionais – se não forem adoptadas as adequadas medidas de prevenção e controlo.

O reforço da coesão social, ao nível dos territórios, exige uma grande determinação, lucidez e inovação e, sobretudo, a partilha de responsabilidades e a coordenação de esforços entre a Administração Pública e os actores sociais, de modo a evitar que o modelo territorial proposto para a AML não provoque efeitos "preversos" e, conseqüentemente, um território a duas velocidades.

Propõem-se, deste modo, as seguintes opções estratégicas, no âmbito de uma acção coerente e sustentada de coesão socio-territorial para a AML:

1. Requalificação sócio-urbanística de áreas degradadas

- A) Programa Especial de Realojamento (PER)
- B) "Dar vida aos subúrbios"
- C) Revitalização das áreas históricas
- D) Qualificação dos bairros sociais subequipados e degradados

2. Implementação de políticas de valorização dos recursos humanos, de emprego e empregabilidade

3. Implementação de uma política urbana e habitacional de equidade territorial

1. Requalificação sócio-urbanística de áreas degradadas

A reconversão, requalificação e revitalização das áreas social e urbanisticamente degradadas, assume-se como uma das opções estratégicas fundamentais para uma maior coesão social e espacial do território metropolitano, devendo constituir, nos próximos anos, uma das áreas de maior investimento financeiro e político.

A) Programa Especial de Realojamento (PER)

Torna-se fundamental concluir o processo de realojamento das populações residentes em alojamentos em situação de risco, de modo a proporcionar-lhes a residência numa habitação condigna, através da erradicação dos "bairros de barracas" existentes na AML.

B) "Dar vida aos subúrbios"

No processo de requalificação e revitalização das áreas suburbanas é fundamental a qualificação do espaço público, das praças, ruas e jardins, através de projectos urbanísticos e de arte pública de elevada qualidade (cuja elaboração deverá ser atribuída aos melhores projectistas nacionais e estrangeiros), melhorando a imagem e o ambiente urbanos, no sentido de os transformar em locais de encontro, de identificação e afectividade. Por outro lado, há que ter especial atenção com a construção ou reabilitação/conservação de equipamentos cívicos modernos e a dinamização de actividades lúdicas, desportivas e culturais – dirigidas aos jovens e à comunidade local em geral.

Outro aspecto importante a ter em conta, na requalificação deste tipo de áreas urbanas, prende-se com o objectivo de reduzir o insucesso escolar e o fraco nível de escolaridade que a população possa apresentar, através da criação de escolas-modelo, em termos

pedagógicos, de excelência ao nível dos professores, do equipamento e do material escolar, bem integradas na comunidade.

Por outro lado, é fundamental a criação de empregos locais no que respeita à gestão e à manutenção dos equipamentos e serviços urbanos (arranjo e gestão dos espaços públicos e dos equipamentos em matéria de desporto e lazer e apoios sociais) e, simultaneamente, a criação de espaços atractivos e de condições para a instalação de novas actividades económicas geradoras de emprego e de serviços fundamentais de suporte à vida quotidiana, incentivando o investimento privado, particularmente na área dos serviços e do comércio.

C) Revitalização das áreas históricas

A recuperação e reabilitação dos edifícios – quer do parque habitacional, quer patrimonial – o tratamento cuidadoso dos espaços públicos, a gestão dos serviços e comércio, o forte investimento nas áreas da cultura e desporto e a promoção da participação cívica – reforço de colectividades e associações culturais – deverão constituir opções fundamentais no processo de revitalização das áreas históricas. Por outro lado, há que ter particular atenção com a melhoria das acessibilidades em transporte público e com a gestão do estacionamento.

D) Qualificação dos bairros sociais subequipados e degradados

Para a qualificação dos bairros sociais degradados e subequipados, contrariando a lógica de que "basta construir casas", deve assegurar-se: por um lado, a existência de suficientes infraestruturas e equipamentos de apoio à população, que tenham em conta as suas necessidades, hábitos e expectativas legítimas – designadamente equipamentos de ensino, de saúde e de desporto – e a criação de espaços de convívio com qualidade, no sentido de promover as relações de sociabilidade; por outro, a dinamização de actividades culturais, lúdicas e desportivas, com vista à criação ou reforço da identidade local e a definição de critérios de qualidade e adequação arquitectónico-urbanística, do parque habitacional a edificar, aos perfis socioculturais dos habitantes, são também vertentes fundamentais no processo de qualificação dos bairros sociais.

2. Implementação de políticas de valorização dos recursos humanos, de emprego e empregabilidade

A afirmação da AML como pólo de excelência, no quadro das estratégias regional e nacional, implica o desenvolvimento das capacidades dos recursos humanos, no sentido de permitir atingir uma dimensão relevante como centro de serviços de "classe mundial" em áreas de actividade internacionalmente competitivas. A educação e a formação tornam-se, assim, fundamentais para garantir a qualidade dos recursos humanos disponíveis, tornando a AML atractiva para a fixação de empresas de alta produtividade, internacionalmente competitivas e criadoras de emprego de qualidade.

No entanto, as aglomerações urbano-metropolitanas economicamente desenvolvidas induzem, também, importantes fenómenos de desemprego, quer engendrados pelas intensas e frequentes mutações económicas e tecnológicas inerentes ao funcionamento da economia global, quer pela atracção que representam para populações de regiões menos desenvolvidas do país e de outros países. Concentram-se, deste modo, em determinadas zonas dos aglomerados urbanos, fenómenos de exclusão social, em que ao problema do desemprego e da desqualificação profissional tendem a associar-se outros, nomeadamente nas áreas da habitação, educação, saúde e família.

A solução destes fenómenos passa por uma abordagem integrada de âmbito territorial, no contexto da qual a criação de emprego pode ocorrer em áreas de necessidades não satisfeitas dessa população, através da criação de serviços de proximidade, eventualmente apoiadas em medidas activas da política de emprego, no quadro do Mercado Social de Emprego, em domínios como a prestação de apoio a crianças, idosos e outros dependentes, mas também em articulação com a política da habitação, nomeadamente no que respeita a construção de infraestruturas e equipamentos locais, a gestão de bairros e equipamentos ou, ainda, a criação de actividades de animação desportiva e cultural.

A valorização dos recursos humanos e a promoção do emprego e da empregabilidade constituem, assim, vertentes centrais na prossecução de uma estratégia de coesão socio-territorial, implicando medidas activas que não se deverão esgotar na reestruturação e modernização das actividades económicas e dos equipamentos de educação e formação, mas que deverão orientar-se para o desenvolvimento do Mercado Social de Emprego, em que se conjuga a realização de actividades, de modo a colmatar as necessidades locais, com a criação de emprego para as respectivas populações. É fundamental que as actuações, neste domínio, tenham uma perspectiva territorializada clara e consistente.

3. Implementação de uma política urbana e habitacional de equidade territorial

Pretende contrariar-se actuações urbanísticas geradoras de fracturas sociais e de desintegrações sócio-urbanísticas e arquitectónicas, com vista ao desenvolvimento de uma política urbana de equidade territorial.

Para tal, é fundamental aumentar, em quantidade e qualidade, as infraestruturas, equipamentos e serviços de suporte à vida quotidiana – particularmente no que respeita aos equipamentos de saúde e ao reforço da qualificação tecnológica e cultural da população residente – no sentido de colmatar as carências e deficiências existentes, sobretudo em territórios ocupados maioritariamente por grupos com risco de exclusão social.

Por outro lado, há que qualificar e diferenciar o espaço público e a imagem urbana, melhorando os processos organizacionais de gestão urbana e repensando a relação entre a administração e os cidadãos (diálogo na intervenção urbana, princípio da implicação na qualificação dos espaços, princípio da responsabilidade na conservação ambiental).

5 Estratégia Territorial

Recentrar a área metropolitana e policentrar a região

A Área Metropolitana de Lisboa é, hoje, uma entidade territorial alargada cuja polarização se estende, ao longo do Vale do Tejo, do Litoral Centro e do Alentejo, muito para além dos seus limites administrativos.

A formulação da estratégia territorial para a AML tem presente esta nova expressão da Região Metropolitana entendida na interdependência de 3 dimensões territoriais:

- A **Área Metropolitana Central** constituída pelos contínuos urbanos que envolvem as duas margens do Tejo e pelos espaços mais directamente dependentes e articulados com o núcleo central metropolitano, a cidade de Lisboa.
- A **Periferia Metropolitana**, que integra uma estrutura urbana polinucleada, descontínua, fortemente interdependente, com uma estreita relação entre espaços urbanos e espaços rurais, na qual se destaca um conjunto de centros pela dimensão demográfica, dinâmica económica e relativa autonomia funcional em relação à Área Metropolitana Central.
- A **Região de Polarização Metropolitana**, que abrange um vasto espaço do território nacional onde se desenvolvem relações económicas, sociais e culturais em grande parte induzidas e polarizadas pela Área Metropolitana Central.

A melhoria das condições de acessibilidade proporcionadas pela expansão e modernização das infra-estruturas de transportes tem constituído um dos principais indutores da reconfiguração da AML e do alargamento da sua área de influência.

Por esta razão a Região Metropolitana estrutura-se fundamentalmente com base nos principais eixos de transporte nacional e inter-regional, os quais estabelecem corredores privilegiados de inter-relações territoriais.

De facto, a melhoria das condições de acessibilidade que se verificaram nos últimos anos colocaram Torres Vedras e Santarém no espaço de relações directas e diárias com Lisboa, e a menos de noventa minutos da AML, Leiria, Torres Novas/Tomar/Abrantes, Évora e Sines.

Nesta nova dimensão territorial, a AML tende a passar de uma estrutura centrada e quase exclusivamente dependente de Lisboa, a um sistema territorial complexo no qual a Periferia Metropolitana desempenha, cada vez mais, funções de articulação inter-regional e um papel importante na organização e equilíbrio da Região Metropolitana.

É neste contexto que se abrem novas condições e oportunidades à reorganização territorial e funcional da Área Metropolitana de Lisboa, processo que depende também fortemente de dinâmicas e tendências instaladas e emergentes nesta área, as quais estão associadas, por um lado, às assimetrias e desequilíbrios socio-urbanísticos e funcionais herdados do processo de metropolização das décadas de 50, 60 e 70, e, por outro lado, às mudanças estruturais recentes decorrentes da alteração das condições de acessibilidade,

da desconcentração de funções e actividades tradicionalmente localizadas em Lisboa, e da progressiva descentralização administrativa e reforço das iniciativas locais.

As dinâmicas de transformação territorial entendem-se no PROT-AML como a capacidade de mudança que se verifica nas diversas áreas da estrutura metropolitana, em relação às situações pré-existentes, principalmente a forte dependência funcional de Lisboa, a desqualificação urbana, ambiental e social das áreas habitacionais, a perda de vitalidade de áreas urbanas centrais e a degradação física de áreas com usos tradicionais em abandono.

Em relação às dinâmicas e tendências dominantes de mudança identificaram-se sete tipos de espaços:

Espaços Motores – espaços que se destacam no actual processo de especialização funcional da AML, através da capacidade de atrair e fixarem novas actividades e funções de nível superior, e/ou de renovação e requalificação urbanas através da valorização do espaço público, estruturação da rede viária principal, elevação do nível de serviços urbanos e melhoria da qualidade da oferta habitacional.

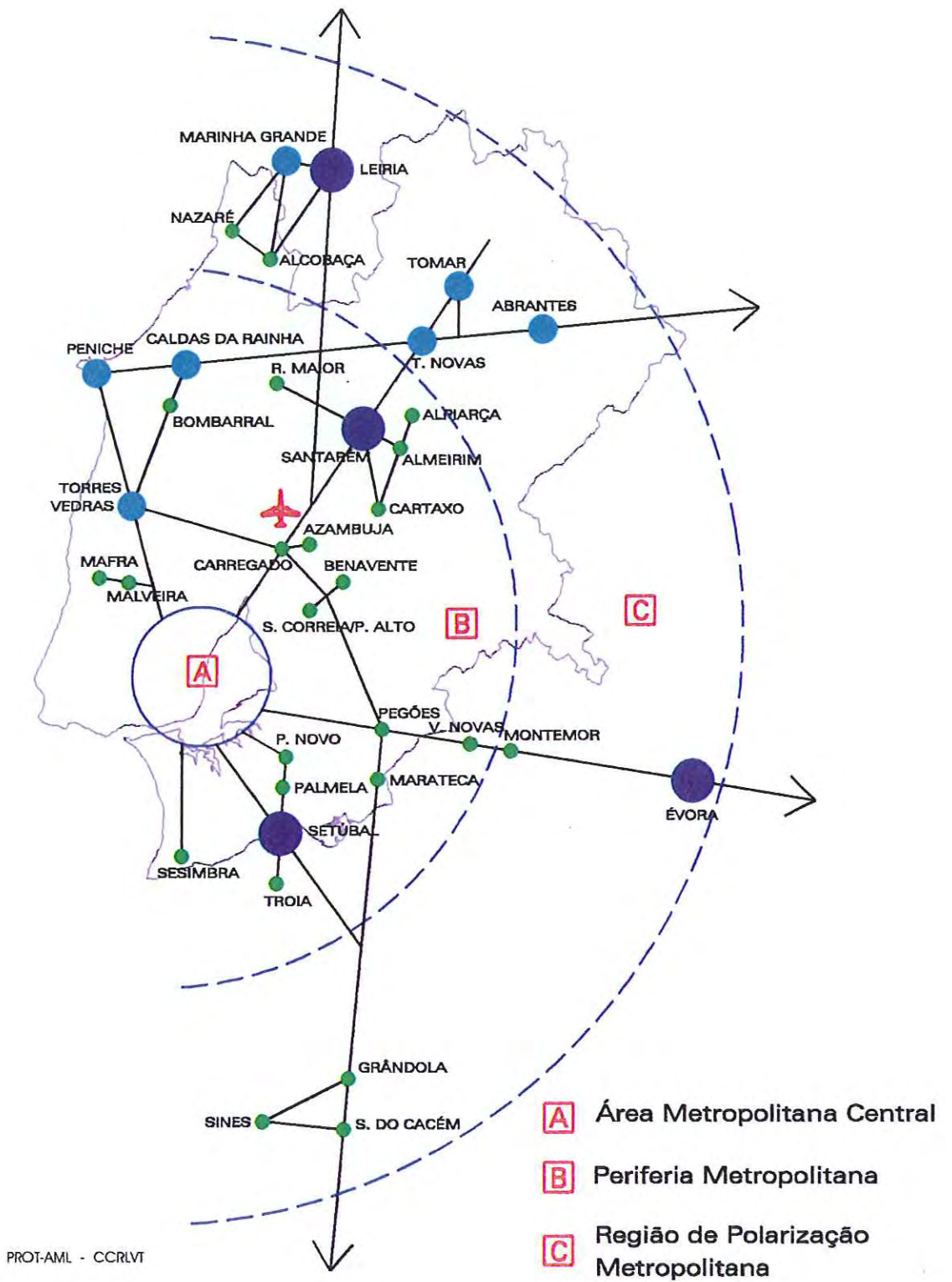
Estes espaços com impacte positivo na AML integram a Coroa de Transição da cidade de Lisboa, o eixo Oeiras-Cascais, Almada-Seixal, Setúbal-Palmela, e a Zona Industrial e de serviços de Coima.

Espaços Problema – abrangem as áreas periféricas fragmentadas e desestruturadas com tendência para a desqualificação urbana e ambiental e que apresentam dificuldades, pela sua localização e dimensão territorial. De igual modo, abrangem as áreas centrais dos aglomerados urbanos da AML que se encontram em perda de população residente e de actividades, denotando um acentuado declínio urbano e fortes processos de degradação. Estes espaços correspondem a extensas áreas a reordenar e a revitalizar onde será difícil inverter tendências a curto prazo, e integram a área central de Lisboa, os espaços intersticiais entre os eixos Oeiras-Cascais e Amadora-Sintra, o arco Belas-Bucelas, e áreas do interior da Península de Setúbal ocupadas com loteamentos clandestinos.

Áreas Críticas Urbanas – são áreas especialmente desqualificadas urbanística e socialmente, carenciadas de infra-estruturas e equipamentos, e caracterizadas por uma forte concentração residencial e altas densidades populacionais. Exigem importantes investimentos orientados para a reestruturação e requalificação urbanas com vista a inverter tendências a médio-longo prazos. Integram o Centro Histórico de Lisboa, os eixos de Algueirão – Cacém – Amadora e Sacavém – Vila Franca de Xira, ligados pela costeira de Loures, a zona habitacional Lavradio – Baixa da Banheira – Vale da Amoreira e os bairros desqualificados em Setúbal.

Espaços Emergentes – correspondem a áreas com potencialidades para protagonizarem transformações positivas na AML, tanto no que respeita ao desenvolvimento de funções especializadas e novos usos, como à reestruturação e qualificação urbana e ambiental de sectores importantes da estrutura metropolitana.

Figura 2 Esquema de Polarização Metropolitana



Os espaços ribeirinhos dos estuários do Tejo e Sado e a Orla Costeira Norte e Sul podem ter um papel destacado na requalificação da vida metropolitana, oferecendo condições privilegiadas para o recreio, lazer e turismo na ligação ao mar, aos rios e à natureza, integrando a estrutura ecológica metropolitana, no sentido de assegurar o necessário equilíbrio e complementaridade com os valores ambientais, designadamente os das áreas classificadas.

O espaço Odivelas-Loures integra um conjunto de novas infra-estruturas rodoviárias que lhe atribuem um papel chave na reestruturação do arco urbano envolvente norte, criando nomeadamente condições para o desenvolvimento de novas centralidades.

O eixo Cascais-Sintra vem-se afirmando como um espaço residencial-turístico com importância na estrutura metropolitana ao qual se vêm associando instalações de serviços e comércio de grande dimensão.

As novas infra-estruturas da Ponte Vasco da Gama e do Anel de Coima (IC 32) colocaram os concelhos de Alcochete e Montijo numa posição de grande acessibilidade na rede metropolitana criando condições para constituírem espaços estruturantes da AML sobretudo através da sua diferenciação funcional e da oportunidade de promover equipamentos e espaços de grande qualidade urbana e ambiental, caracterizados por baixas densidades urbanas e por uma oferta habitacional diferenciada, da generalidade da AML.

De igual modo, a área de Belas apresenta potencialidades para se constituir como um espaço de diferenciação funcional e para promover equipamentos e espaços de grande qualidade urbana e ambiental.

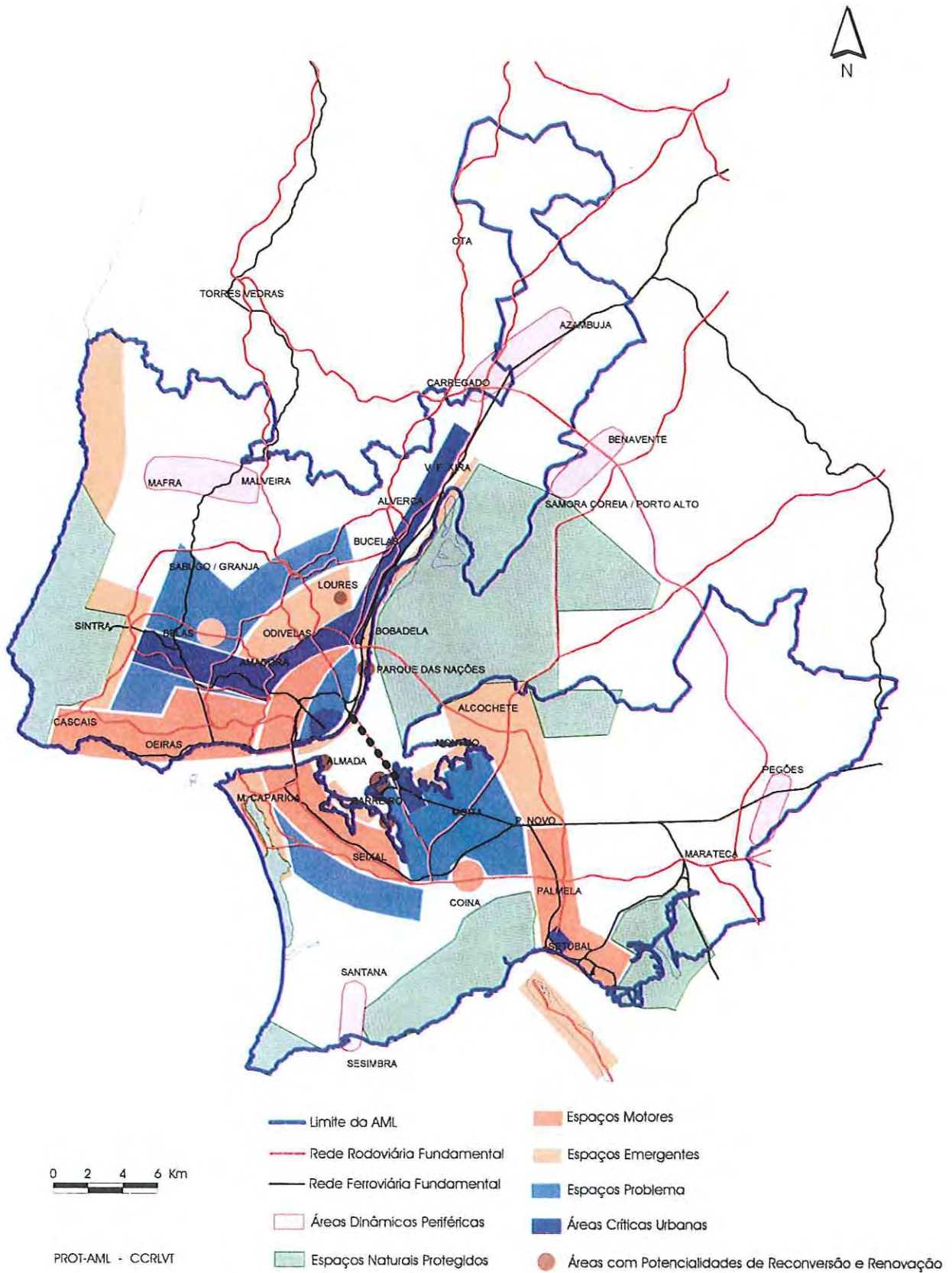
Áreas com Potencialidades de Reversão / Renovação – são áreas marcadas por ocupações obsoletas ou em desactivação que tendem a ser reconvertidas ou renovadas. A sua posição na AML e a dimensão das áreas a renovar criam condições ao desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas com a instalação de actividades dinâmicas e inovadoras.

Integram estas áreas os antigos complexos industriais da Siderurgia, Quimigal (Quimiparque), Lisnave e a Zona Oriental de Lisboa, em particular as novas áreas envolventes da Parque-Expo.

Áreas Dinâmicas Periféricas – estas áreas, localizadas fora do contínuo urbano metropolitano, apresentam capacidades de atracção de actividades e residência, constituindo núcleos com alguma autonomia funcional em relação à Área Metropolitana Central. Estão neste caso as áreas de Malveira-Mafra, Carregado-Azambuja, Samora Correia-Benavente, Marateca-Pegões e Sesimbra-Santana.

Espaços Naturais Protegidos – são as áreas classificadas, integradas em Parques ou Reservas Naturais, a Rede Natura 2000 e as áreas definidas em legislação específica de âmbito nacional, defendidas das dinâmicas urbanas metropolitanas.

Figura 3 Dinâmicas Territoriais na AML



As dinâmicas territoriais identificadas, associadas a diversos espaços da estrutura metropolitana, estiveram na base da formulação de dois cenários contrastados de desenvolvimento, a partir dos quais se estabeleceram as linhas de estratégia territorial metropolitana e um modelo de ordenamento metropolitano.

O cenário formulado, a partir das tendências dominantes instaladas, aponta para a progressiva "Litoralização" da AML, isto é, para a ocupação preferencial e mais valorizada da zona litoral da AML, com a contínua desvalorização da generalidade das zonas interiores, acentuando, assim, os desequilíbrios existentes.

O cenário alternativo, contrário às tendências da "Litoralização", assenta no papel estruturante e requalificador dos espaços emergentes a Norte e Sul do Estuário, na reconversão e requalificação de áreas interiores mais desqualificadas da estrutura metropolitana e na proposta "voluntarista" de novas centralidades apoiadas em áreas de serviço às empresas e à colectividade, investigação e desenvolvimento, logística e centros de transporte, e valências turísticas e ambientais.

A opção por este último cenário conduziu a uma estratégia territorial para a AML que visa, antes de mais, revalorizar o seu núcleo principal, a Cidade de Lisboa, afirmar o Estuário do Tejo como espaço central da estrutura metropolitana, e corrigir desequilíbrios urbanísticos e sociais presentes na estrutura actual, sem prejuízo da exigência de salvaguarda dos valores naturais e das áreas protegidas.

Esta opção procura contrariar, por um lado, o crescimento extensivo da estrutura metropolitana que se instalou nas fases de maior crescimento demográfico periférico, e, por outro, a tendência para a litoralização com a consequente valorização fundiária e densificação das áreas Poente da AML e da Orla Costeira.

Simultaneamente, as novas condições de acessibilidade proporcionadas pelas travessias do Tejo e pelo Anel de Coima permitem reequacionar o papel do Arco Urbano Ribeirinho Sul, envolvente do Estuário do Tejo, na configuração de um novo espaço urbano metropolitano e ancorado na cidade de Lisboa, que simultaneamente se deve reforçar como centro principal da Região Metropolitana.

Neste sentido, a estratégia territorial visa quatro objectivos específicos:

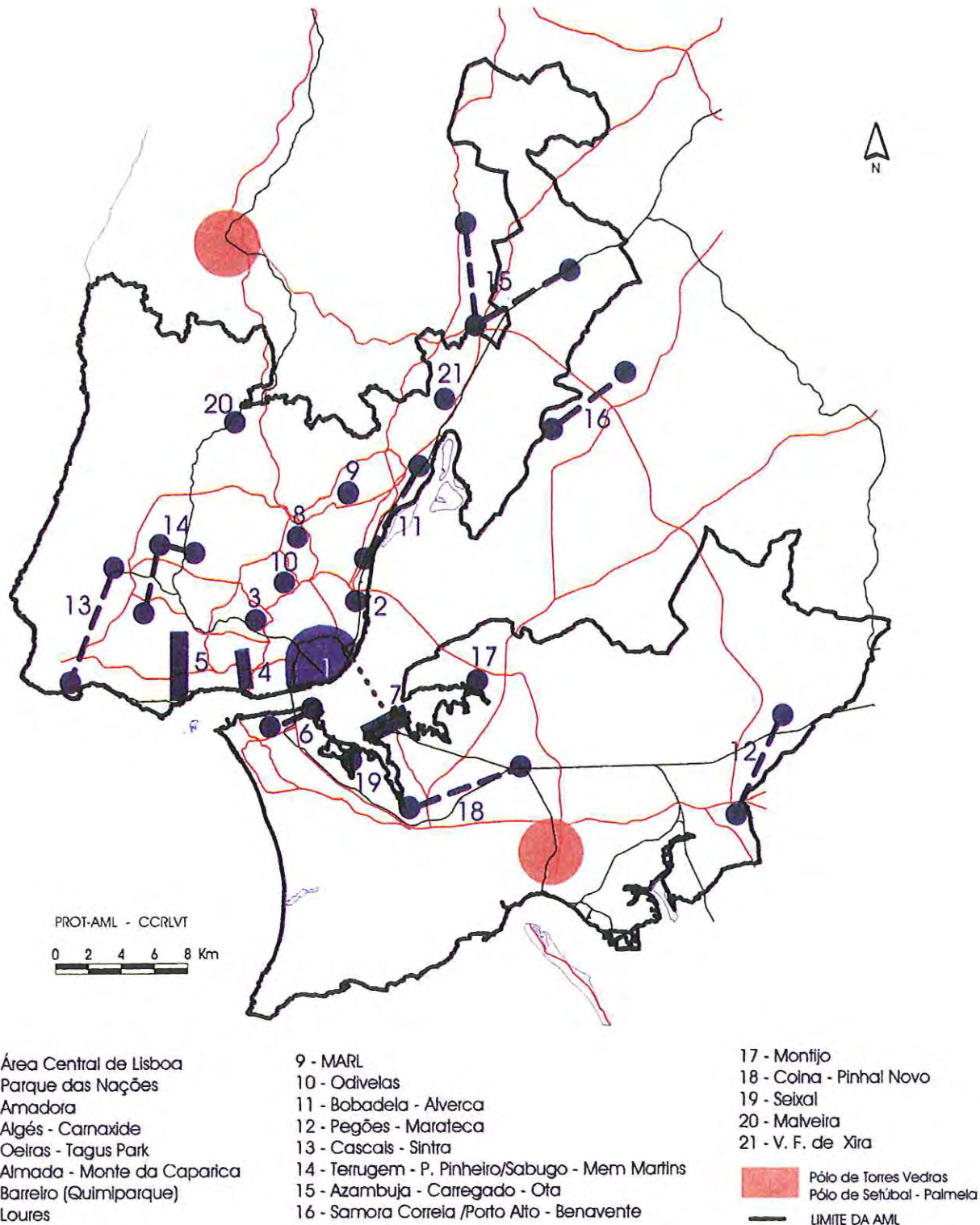
- Recentrar a Área Metropolitana no Estuário do Tejo, salvaguardando os valores naturais e as áreas protegidas;
- Desenvolver a "Grande Lisboa", cidade das duas margens, ancorada na cidade de Lisboa;
- Policentrar a Região;
- Valorizar a diversidade territorial, corrigindo desequilíbrios existentes.

Esta estratégia implica uma valorização especial, nos instrumentos de gestão territoriais, de cinco vertentes fundamentais:

• **Estrutura Metropolitana Policentrada / Desenvolvimento de novas centralidades**

Esta estrutura tem como elemento principal e federador a cidade de Lisboa, com o qual se articula uma rede de centros urbanos que deve ver reforçada a sua autonomia funcional e capacidade polarizadora ao nível sub-regional e regional.

Figura 4 **Estrutura Polinucleada**
Centralidades Metropolitanas



O sistema urbano-metropolitano deverá ser reestruturado e requalificado através do desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas baseadas em:

- Áreas de serviço às empresas e à colectividade, de nível supra-municipal e metropolitano;
- Centros de Investigação e Desenvolvimento;
- Áreas logísticas e centros de transportes.

• **Estrutura de transportes em rede**

A Região Metropolitana e a Área Metropolitana de Lisboa deverão ser apoiadas por uma estrutura rodo-ferroviária que favoreça não só as deslocações radiais mas também as deslocações transversais, criando condições para que o sistema regional e metropolitano de transportes proporcione o funcionamento da estrutura urbano-metropolitano em rede. Estas condições deverão ser garantidas tanto a Norte como a Sul do Tejo.

• **Corredores e infra-estruturas de articulação nacional e internacional**

A Área Metropolitana deverá articular-se com o exterior através de infra-estruturas de transporte que permitam serviços qualificados e competitivos, contribuindo, também, para a implementação da estratégia de desenvolvimento e do modelo territorial de recentragem metropolitana.

Estas infra-estruturas integram, no fundamental, as redes de transporte multimodais inseridas nas redes transeuropeias.

• **A presença da água como valor estratégico e estruturante da AML**

A presença da água deverá ser valorizada como recurso e como valor ambiental e paisagístico estratégico, e o Estuário do Tejo como um espaço de diferenciação territorial e de identificação e coesão metropolitanas.

• **Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental**

Esta estrutura será constituída pelos espaços naturais, agrícolas e florestais, e pela rede ecológica metropolitana, que garantam o funcionamento e o equilíbrio biofísico da AML, a preservação e valorização de ecossistemas naturais, e o enquadramento e valorização dos espaços urbanos.

A passagem da situação actual, traduzida no diagrama das Dinâmicas Territoriais da AML, para a situação desejada, expressa no modelo territorial, implica um conjunto articulado de linhas de política territorial referentes aos diversos tipos de espaços, as quais se traduzem em:

1. incentivar os Espaços Motores como aceleradores do desenvolvimento e da internacionalização da AML;
2. apoiar e enquadrar o desenvolvimento dos Espaços Emergentes e as áreas com Potencial de Reconversão / Renovação, para que cumpram funções de reestruturação e qualificação da AML;
3. intervir nos Espaços Problema e nas Áreas Críticas Urbanas com vista a conter as tendências de degradação e desqualificação, introduzir dinâmicas de reequilíbrio social e urbanístico e reforçar os mecanismos de coesão social;

Figura 5 Rede Inter-regional e Internacional

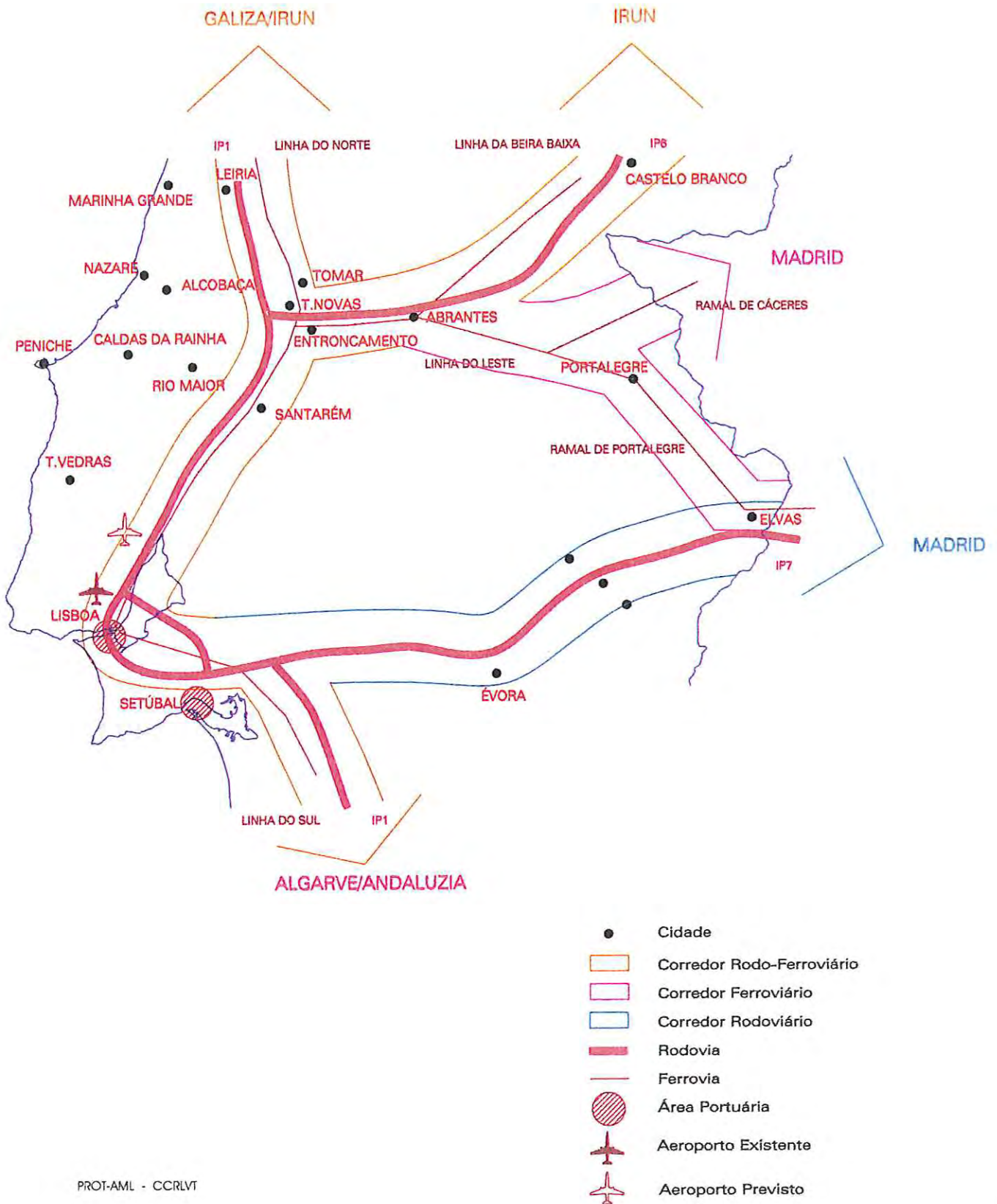
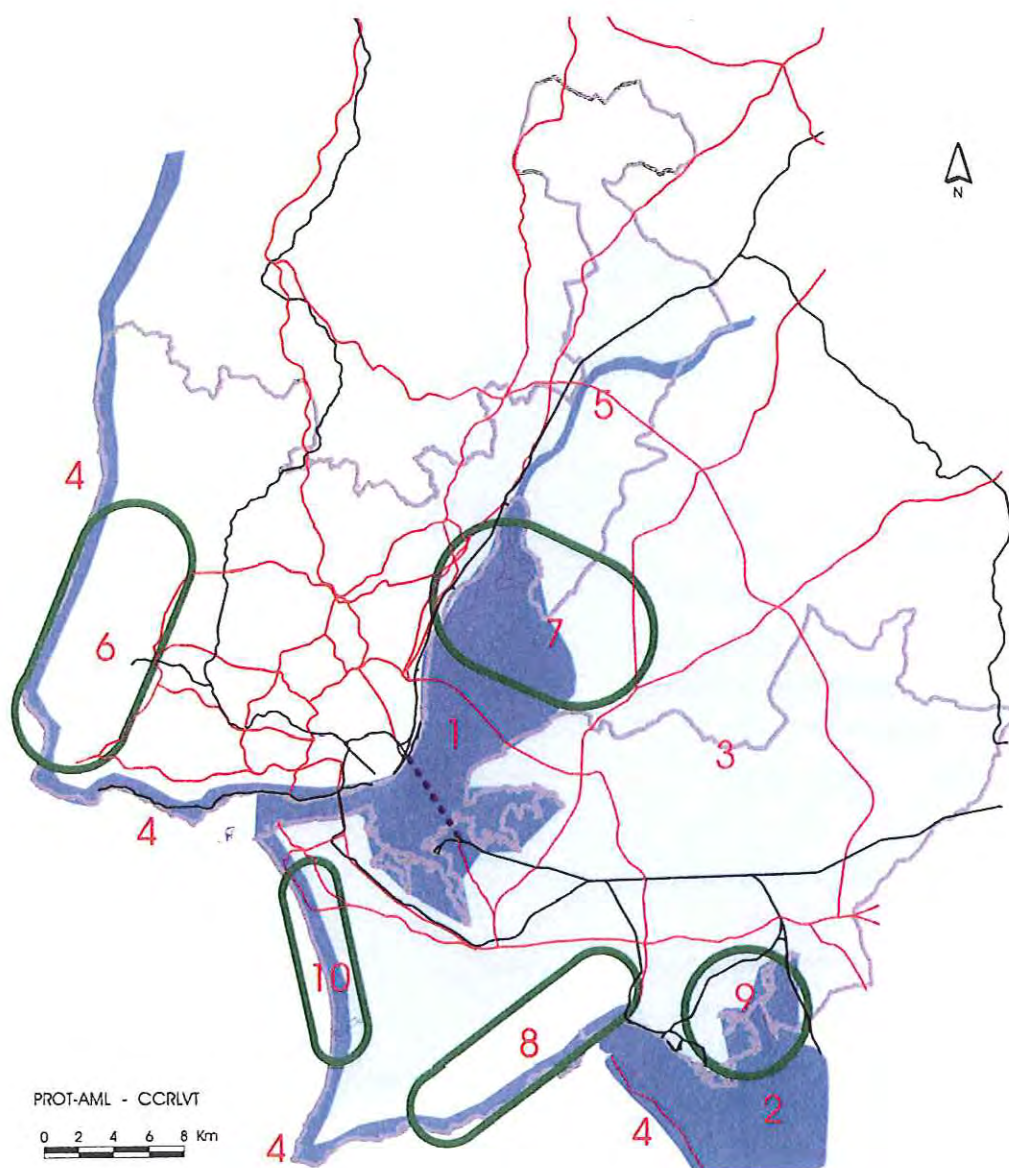


Figura 6 **A Água e a Natureza como Valores Estratégicos Estruturantes da AML**



PROT-AML - CCRLVT
0 2 4 6 8 Km

RECURSOS HÍDRICOS

- 1 - Estuário do Tejo
- 2 - Estuário de Sado
- 3 - Aquífero do Tejo-Sado
- 4 - Orla Costeira
- 5 - Rio Tejo

ÁREAS CLASSIFICADAS

- 6 - Parque Natural Sintra-Cascais
- 7 - Reserva Natural do Estuário do Tejo
- 8 - Parque Natural da Arrábida
- 9 - Reserva Natural do Estuário do Sado
- 10 - APP Arriba Fóssil da C. Caparica/Lagoa Pequena

4. proteger e valorizar recursos naturais, os estuários, a orla costeira e os espaços agro-florestais sensíveis, integrando-os num conceito alargado de Região Metropolitana.

5. definir o sistema estruturante de transportes da AML, as suas articulações externas (nacionais, ibéricas, internacionais) e a integração das principais infra-estruturas portuárias e aeroportuárias.

Finalmente a Estratégia Territorial para a AML deverá ter como instrumentos fundamentais de implementação um conjunto de programas integrados, apoiando-se, designadamente, nos "sistemas de execução" previstos no D. L. n.º 380/99, de 22 de Setembro:

Ambiente

- Valorização dos Estuários do Tejo e Sado e das frentes de Água
- Saneamento Ambiental
- Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental
- Gestão da Água

Acessibilidades

- Sistema de Transportes metropolitano – Autoridade Metropolitana de Transportes
- Porto de Lisboa/Setúbal
- Novo Aeroporto Internacional
- Redes Transeuropeias na AML

Actividades/Competitividade

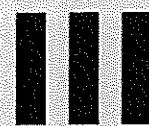
- Centros de I & D
- Turismo, Lazer, Eventos
- Saúde
- Sistema Logístico

Qualificação Urbana

- Requalificação urbanística de áreas suburbanas
- Desenvolvimento de novas centralidades
- Valorização do património e de áreas históricas
- Revitalização da área central de Lisboa
- Novos mecanismos de programação do solo urbano (D. L. n.º 380/99)

Integração e Coesão Social

- Habitação
- Apoio a grupos de risco



Esquema do Modelo Territorial

1 Esquema do Modelo Territorial – Esquema Geral

2 Unidades Territoriais

3 Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental

4 Transportes e Logística

1 Esquema do Modelo Territorial

Esquema Geral

O modelo territorial proposto traduz espacialmente os objectivos e orientações delineadas nas Opções Estratégicas e visa orientar a reconfiguração espacial e funcional da AML.

Por um lado, procura-se tirar partido das condições geo-estratégicas da AML, no cruzamento dos arcos atlântico e mediterrânico, da excelência das suas condições ambientais, da sua base económica, do seu potencial socio-económico e da sua inserção e importância no País e na Península Ibérica.

As consequências territoriais deste objectivo traduzem-se na dotação de excelentes condições de articulação da AML com o exterior, em termos de acessibilidades, logística e telecomunicações a nível ibérico, europeu e mundial e, também, na inclusão de pólos de internacionalização económica e cultural, e de investigação e desenvolvimento no sistema metropolitano (tanto como pólos especializados, como integrados em centros multifuncionais).

Por outro, é necessário revitalizar o centro tradicional de Lisboa, bem como as orlas dos dois estuários, promovendo a sua fruição como espaços de valorização ambiental e paisagística, de desafio, de recreio e lazer, e ainda a integração funcional entre o centro de Lisboa e os pólos de Almada, Seixal e Barreiro. Esta última componente implica o progressivo reforço da acessibilidade entre as duas margens do Tejo. Ainda que a construção de novas travessias do Tejo em Lisboa se possa colocar para além do horizonte do Plano (10 anos), é indispensável salvaguardar os corredores necessários, bem como os espaços para as suas inserções nas duas margens. De facto, assume-se como primeira opção a travessia Chelas-Barreiro, devendo os estudos necessários à implementação desta travessia indicar se a componente ferroviária se assume como prioritária ou se se avança com uma travessia rodo-ferroviária. Porém, não pode deixar-se de referir que, em termos de Ordenamento do Território, a travessia ferroviária é fundamental para o desenvolvimento da AML e que, em definitivo, a travessia Chelas-Barreiro deverá possibilitar o atravessamento rodoviário e ferroviário.

É importante ainda o estabelecimento de uma rede hierarquizada de centros e pólos de actividade económica especializados e complementares, ligados entre si e ao exterior por um sistema de acessibilidades e telecomunicações adequado. Será necessário resolver, em paralelo, as questões de exclusão social e prevenir o agravamento ou surgimento de novas bolsas que a reestruturação económica e a realocação de actividades sempre tende a introduzir. Esta rede visa também favorecer a salvaguarda e valorização da estrutura ecológica metropolitana, potenciar a sua diversidade territorial e estabilizar os espaços agrícolas e florestais.

Finalmente, procura-se salvaguardar e valorizar o sistema ecológico metropolitano, o que implica reorientar o desenvolvimento urbano da AML, no sentido de promover a descompressão do seu centro, das orlas costeiras e dos estuários, de completar e modernizar os seus sistemas de saneamento ambiental, de promover a estabilização e dinâmica dos espaços naturais e agro-florestais, e de assegurar a sua sustentabilidade ambiental, seja a nível das medidas de protecção e valorização dos espaços naturais e corredores ecológicos

que constituem a Rede Ecológica Metropolitana, seja quanto à sua compatibilidade com o modelo territorial proposto.

O esquema do modelo territorial integra as seguintes componentes:

- **Acções urbanísticas** – Estas acções resultam do diagnóstico de ordenamento, da identificação dos padrões de ocupação do solo e de propostas de actuação. Cada espaço territorial requer um planeamento e intervenção conjuntos, embora distinguindo internamente os tipos de acções urbanísticas adequadas aos usos e ocupações existentes, a desenvolver no planeamento municipal.

- **Centros / Pólos** – Cada espaço contém áreas cuja valorização, reconversão ou desenvolvimento têm uma importância estruturante para a materialização do modelo territorial proposto. Estas áreas coincidem com os centros e pólos, multifuncionais ou especializados, que definem o sistema metropolitano de actividades.

- **Ligações entre pólos e eixos ou conjuntos multipolares a reforçar ou fomentar** – Considerando as ligações que já hoje se observam (face às infraestruturas existentes e às relações mais importantes que já se verificam), hierarquizam-se as novas ligações a criar e as ligações existentes a reforçar, em função, não apenas da importância relativa da intervenção que seja necessário promover com vista à consolidação do modelo, mas também das ligações internas da AML, do seu centro, ou as ligações da AML ao exterior.

- **Sistema ecológico metropolitano**

Destacam-se como elementos fundamentais as áreas estruturantes primárias e os corredores/ligações estruturantes primários, em articulação e complemento das áreas agro-florestais estruturantes e ainda dominantes na AML, com vista a demonstrar simultaneamente a compatibilidade do modelo territorial proposto com aquele sistema à escala regional e o papel que aqueles espaços devem desempenhar na execução das Opções Estratégicas para a AML.

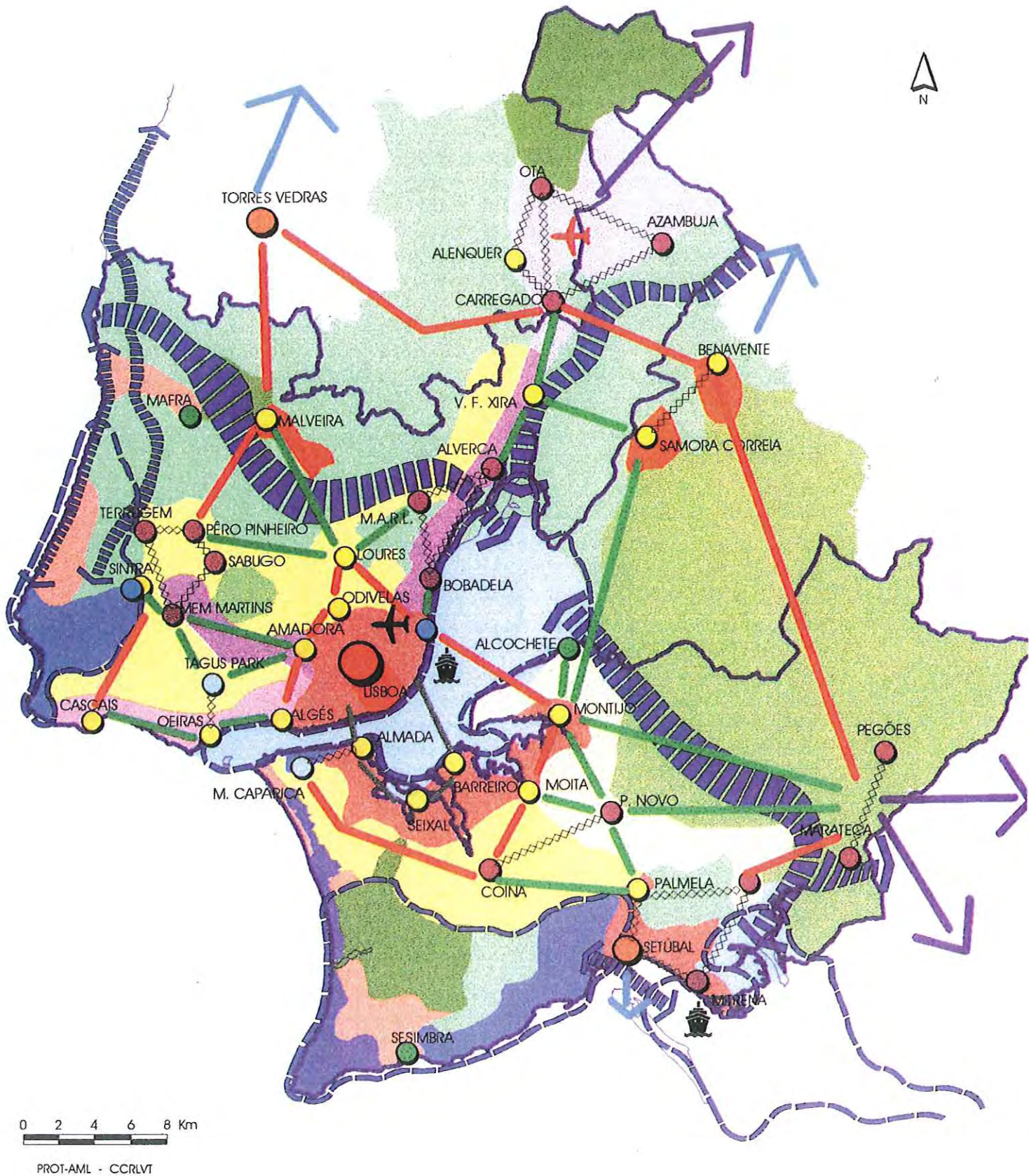
A estrutura do modelo territorial proposto é a seguinte:

- Centro da AML, constituído por Lisboa e, complementarmente, por Almada-Seixal-Barreiro, implicando melhoria das acessibilidades, com prioridade ao Transporte Público, no sentido de reforçar a interligação do centro da AML e as relações de complementaridade entre os diversos pólos do modelo proposto, bem como de melhorar as ligações do centro da AML ao sul do país e a Espanha pelo modo ferroviário.










- Primeiro anel envolvente do centro da AML, incluindo igualmente o progressivo reforço das acessibilidades entre as duas margens do rio, desdobrando e apoiando o centro da AML através de um conjunto de pólos vocacionados para equipamentos e serviços: Algés, Amadora, Odivelas, Loures, Montijo e Moita. Este anel integra ainda o Parque das Nações, que deverá evoluir no sentido de se constituir como uma plataforma para a internacionalização da AML, Coima, enquanto centro de indústria, armazenagem e logística, e Monte da Caparica, como pólo de investigação e desenvolvimento.

- Segundo anel metropolitano, integrando Cascais, Sintra, Malveira, Torres Vedras, Benavente/Samora Correia e Setúbal – como pólos vocacionados para equipamentos e serviços – Sintra – na vertente, complementar, de pólo de internacionalização cultural – e os pólos Terrugem/Mem Martins/Sabugo/Pero Pinheiro, Carregado/Azambuja/Ota (com apoio de Alenquer em termos de equipamentos e serviços) e Pegões/Marateca (com extensões à Península da Mitrena e ao CTM de Setúbal/Palmela) – vocacionados para indústria, armazenagem e logística. Estes pólos ligados por infraestruturas circulares a executar a curto prazo constituirão a coroa da AML, a partir da qual se faz a articulação com o exterior.
 - Em localizações não inseridas neste segundo anel, prevêem-se três pólos de valência turística e ambiental com especificidades bem diferenciadas:
 - Alcochete, funcionalmente articulado com o Arco Ribeirinho, assume-se como pólo de valência para apoio ao turismo, recreio e lazer de muito baixa densidade, com uma forte componente ambiental, assim como área de vocação para a instalação de actividades de investigação e desenvolvimento ligadas ao meio estuarino.
 - Sesimbra, com predomínio de áreas ambientalmente condicionadas, mas com potencialidades de recreio e lazer e actividades turísticas ligadas às excelentes condições naturais interiores e litorais.
 - Mafra, pólo de apoio ao turismo rural e ao agroturismo, associados à paisagem agroflorestal ainda com elementos de ruralidade, bem como ao turismo do litoral.
 - Articulação principal norte da AML, na área do Carregado / Azambuja / Ota / Alenquer (em ligação com o TVT de Riachos), através da área de expansão logística.
 - Articulação principal sul da AML, através da área de expansão logística a criar em Pegões / Marateca (em ligação com o porto de Sines).
 - Articulações secundárias da AML que procuram privilegiar as ligações ao Oeste, através da extensão do IC 1 para Norte de Torres Vedras, e ao Vale do Tejo, através da extensão do IC 3 ao longo do Vale do Tejo, sendo também uma alternativa à ligação nacional norte-sul.
 - Eixos e conjuntos multipolares a desenvolver entre:
 - Setúbal / Palmela / Mitrena / CTM Setúbal-Palmela, conjugando a multifuncionalidade do Centro de nível sub-regional – Setúbal – com o apoio em termos de equipamentos e serviços de Palmela, o desenvolvimento industrial da Península da Mitrena essencialmente ligado ao Porto de Setúbal e o apoio em termos de transporte rodoviário de mercadorias que será possível com a criação do CTM de Setúbal-Palmela;
 - Almada / Monte da Caparica, associando um pólo de investigação e desenvolvimento a Almada;
 - Oeiras / Tagus Park, associando um pólo de investigação e desenvolvimento a Oeiras;
 - Terrugem / Mem Martins / Sabugo / Pero Pinheiro, interligando a multi-funcionalidade industrial dos pólos existentes e do novo pólo de Sabugo, a criar, com as novas condições de acessibilidade que serão concretizadas, muito favoráveis à logística;
 - Bobadela / M.A.R.L. / Alverca, conjugando abastecimento / distribuição com logística;
 - Coina / Pinhal Novo, organizando o interior da Península de Setúbal, conjugando indústria, distribuição e logística;
 - Samora Correia / Benavente (já fora da AML), no cruzamento da ligação entre as áreas de expansão logística (que será também parte da ligação nacional norte-sul tangencial à AML) com a ligação da AML Sul ao Vale do Tejo.
- Note-se que a poli-nucleação proposta implica a descontinuidade das áreas urbanas, contrariando fenómenos de expansão difusa e fragmentada, com vista à melhoria do

Figura 7 Esquema do Modelo Territorial



ACÇÕES URBANÍSTICAS

-  Área Urbana Central a Revitalizar
-  Área Urbana a Articular e/ou Qualificar
-  Área Urbana a Estabilizar
-  Área Urbana Crítica a Conter e Qualificar
-  Área Urbana a Estruturar e Ordenar
-  Área de Dispersão Urbana a Controlar
-  Área Urbana Periférica a Estruturar
-  Área Turística a Estruturar e Qualificar
-  Área Logística a Estruturar e Ordenar





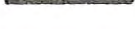
CENTROS / PÓLOS

-  Centro de 1º Nível
-  Centro de Nível Sub-Regional
-  Pólo Industrial e Logístico
-  Pólo de Investigação e Desenvolvimento
-  Pólo de Internacionalização Económica e/ou Cultural
-  Pólo de Valência Turística e Ambiental
-  Pólo de Equipamentos e Serviços de Nível Sub-Regional
-  Centralidade em Eixo ou Multipolar

ÁREAS A ESTABILIZAR

-  Área Agrícola
-  Área Agro-florestal
-  Área Florestal
-  Área Natural

FLUXOS / LIGAÇÕES A REFORÇAR OU FOMENTAR

-  Principal Externa
-  Secundária Externa
-  Principal Interna
-  Secundária Interna
-  Principal do Centro da AML

SISTEMA ECOLÓGICO METROPOLITANO

-  Áreas Estruturantes Primárias
-  Ligações / Corredores Estruturantes Primários

-  Aeroporto Internacional Existente
-  Novo Aeroporto Internacional
-  Porto

 LIMITE DA AML

sistema urbano, à salvaguarda e valorização da rede ecológica metropolitana e, de um modo geral, à valorização paisagística e à sustentabilidade ambiental da AML.

As ligações a promover com prioridade (ligações principais segundo o esquema do modelo territorial proposto) são decisivas para alterar as tendências actuais de ocupação urbana litoral e ao longo das margens dos estuários, encaminhando, simultaneamente, a localização de novas actividades para nascente e favorecendo uma melhor articulação da AML com o exterior. Neste contexto, assumem uma prioridade decisiva as ligações circulares (em torno do centro da AML), sobretudo as mais periféricas, que viabilizam a complementaridade funcional entre pólos (ou conjuntos de pólos). As ligações secundárias são assim consideradas por já disporem de infraestruturas de acessibilidade adequadas e/ou por serem menos decisivas à consolidação do modelo proposto que implica alterar a evolução tendencial observada. Não se trata, pois, de reduzir a importância destas ligações mas apenas de sublinhar a prioridade que deve ser dada às ligações principais para ser alcançada a alteração desejada da evolução tendencial.

As áreas litorais não integradas no sistema ecológico metropolitano devem manter elevados padrões de desafogo e qualidade ambiental. Todas as áreas litorais devem manter-se disponíveis para o recreio e lazer e para a fruição dos valores naturais, ainda que possam acolher actividades turísticas que não ponham em causa estes valores, embora a opção do modelo, no geral, se traduza na oferta de novas localizações preferenciais para actividades económicas afastadas do litoral.

O planeamento municipal deverá desenvolver e adoptar este princípio, seleccionando corredores de acesso, privilegiando e procurando conciliar os sistemas de vistas das áreas edificáveis e/ou urbanizáveis com a salvaguarda da paisagem e das silhuetas das cumeadas. Neste sentido, é importante o controlo das densidades e das cêrceas, bem como a definição dos limites dos perímetros urbanos costeiros para fruição paisagística e funcional.

A concretização do modelo territorial proposto, se bem que fortemente induzida pelas orientações do plano e pelo seu programa de execução, dependem igualmente da forma como forem desenvolvidos nos PMOT e dos quadros de gestão destes planos municipais. Neste sentido, torna-se indispensável que os PMOT quantifiquem o uso e ocupação do território em termos de limites mínimos e máximos – entre os mínimos que viabilizam infraestruturas, equipamentos, funções centrais de pólos urbanos, e os máximos que não comprometem os recursos naturais disponíveis e mobilizáveis (designadamente o sistema ecológico metropolitano), nem sejam desajustados à procura real de espaços adaptados aos diversos usos e actividades. Note-se que não se trata apenas de índices urbanísticos regulamentares, mas também de parâmetros urbanísticos de monitorização.

Tanto os PMOT como a própria gestão urbanística municipal devem dispor de parâmetros urbanísticos estatísticos, continuamente actualizados, que permitam avaliar periodicamente a evolução do uso e ocupação do território municipal e metropolitano, designadamente quanto a áreas urbanas, áreas entretanto urbanizadas, variações populacionais e de fogos, e áreas de construção.

Por outro lado, os PMOT devem incluir a programação da sua execução, não apenas das obras municipais, mas também da expansão e reconversão urbanas, que, afinal, desenvolvem e especificam para cada área a execução do PROT-AML articulada com a política de solos de cada município.

2 Unidades Territoriais

Os estudos de caracterização e diagnóstico desenvolvidos, designadamente o inventário territorial – levantamento dos padrões de ocupação do solo, permitiram fundamentar a identificação de 17 unidades territoriais distintas que constituíram a base do modelo territorial e que dele são parte integrante.

Estas unidades territoriais foram delimitadas com base em critérios de intervenção e prefiguraram territórios com características próprias que devem ser equacionados em conjunto.

Em termos de composição interna, estas unidades encerram, consoante os casos, áreas com padrões de ocupação do solo razoavelmente homogéneos, perfeitamente individualizados e identificáveis no território da AML, ou conjuntos de áreas com padrões de ocupação distintos, que por si só constituem sub-unidades territoriais, para as quais, ao nível metropolitano, faz sentido uma abordagem conjunta e uma intervenção integrada.

1. Estuário do Tejo

O Estuário do Tejo constitui o espaço central da AML, sendo em torno das suas margens que se iniciou o desenvolvimento do sistema urbano, em ligação com os modos de vida ribeirinhos que a sua presença proporcionava, e sendo através dele que se fazem as ligações entre a margem norte e a margem sul da área urbana mais densa da AML.

Em termos naturais, o Estuário é uma área de importância estratégica ao nível metropolitano e nacional. Os seus valores naturais decorrem, em particular, da sua dimensão, diversidade, riqueza florística e faunística e, de um modo geral, da variedade de ecossistemas que nele ocorrem, estando classificados como Reserva Natural e Zona de Protecção Especial para a avifauna.

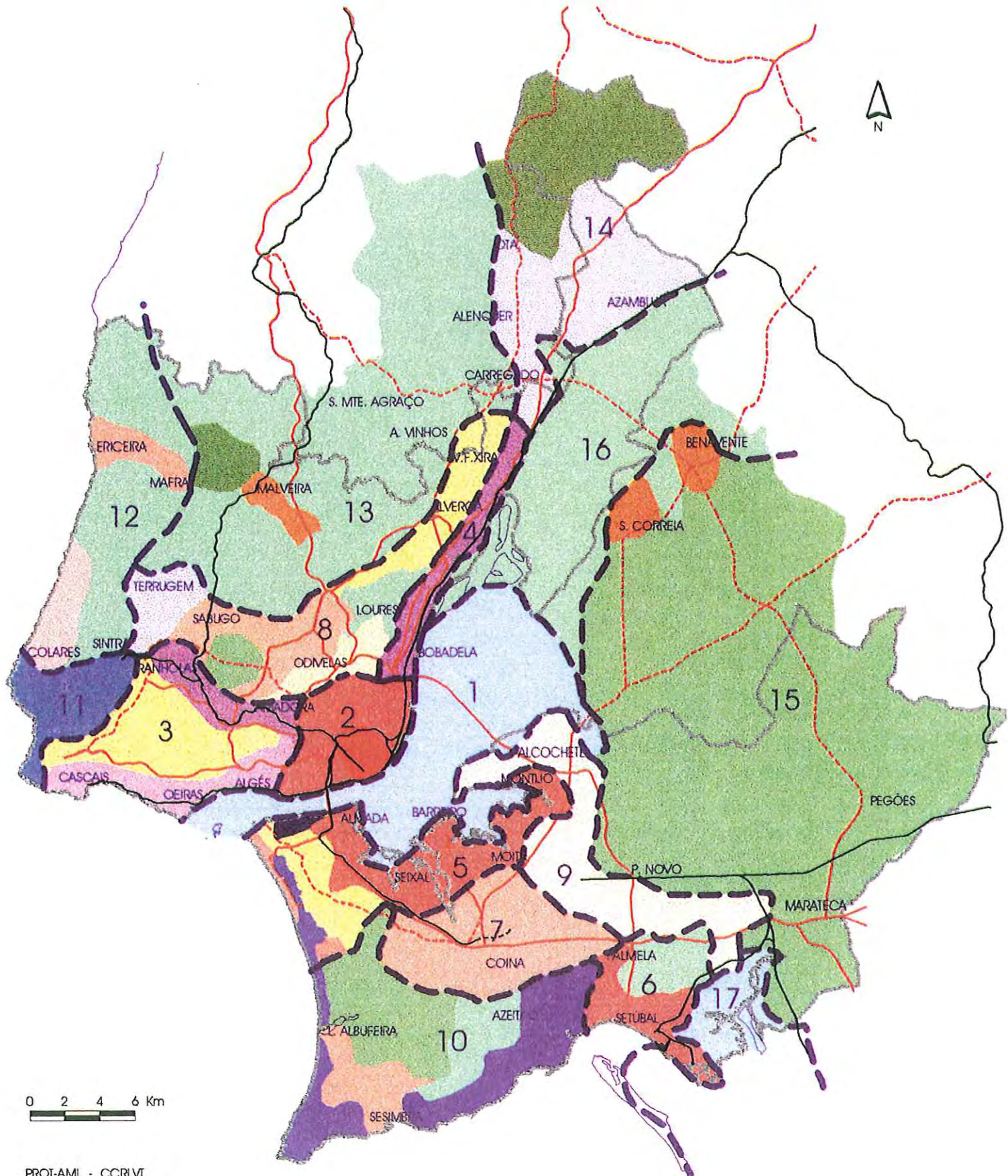
Existem conflitos e ameaças a esta unidade decorrentes de usos ribeirinhos, do seu funcionamento como meio receptor da Bacia Hidrográfica do Rio Tejo, bem como de actividades localizadas na envolvente urbana, entre elas algumas associadas ao porto de Lisboa.

O estuário tem condições para o desenvolvimento de actividades económicas e de recreio e lazer importantes para a evolução da AML e para funcionar como elemento aglutinador e estruturador do desenvolvimento de uma cidade de duas margens, integrando as condições ambientais particulares e traduzindo uma das ideias-chave do Modelo Territorial proposto: "Recentrar a Área Metropolitana no Estuário do Tejo".

2. Lisboa Centro Metropolitano

Esta unidade territorial corresponde sensivelmente ao concelho de Lisboa, com excepção da área a noroeste do aeroporto, e constitui o centro da AML. Cerca de 85% desta área é classificada como urbano consolidado, nela se atingindo, em termos globais, as maiores densidades de ocupação da AML.

Figura 8 Unidades Territoriais




 Unidades Territoriais

- 1 - Estuário do Tejo
- 2 - Lisboa - Centro Metropolitano
- Área Central de Lisboa
 - Coroa Envolvente de Lisboa
- 3 - Espaço Metropolitano Poente
- Eixo Algés / Cascais
 - Alcabideche / Ranholas / Barcarena
 - Eixo Amadora / Sintra
- 4 - Eixo Sacavém / Vila Franca de Xira
- 5 - Arco Ribelirinho Sul
- Área Urbana Almada / Montijo
 - Sobrede / Chameca
 - Arriba Fóssil da Caparica
 - Costa da Caparica
 - Trafaria / Banática
- 6 - Setúbal / Palmela
- Setúbal / Palmela / Mitrena
 - Área Agrícola Norte de Setúbal
- 7 - Planície Interior Sul
- 8 - Arco Urbano Envolvente Norte
- Área Industrial Poente
 - Serra da Carregueira
 - Área Urbana Sabugo / Caneças / Loures
 - Área Urbana Odivelas / Unhos
 - Várzea de Loures
 - Área Urbana Vialonga / Cachoelras
- 9 - Espaço de Transição Nascente
- 10 - Arrábida / Espichel / Matas de Sesimbra
- Serra da Arrábida
 - Área Agrícola de Azeitão
 - Sesimbra / Santana / Lagoa de Albufeira
 - Cabo Espichel
 - Matas de Sesimbra
 - Arriba Fóssil da Caparica
- 11 - Serra de Sintra
- 12 - Litoral Atlântico Norte
- Área Agrícola
 - Colares Magoito
 - Eixo Ericeira / Mafra
- 13 - Interior Norte Agrícola
- Área Agrícola
 - Eixo Malveira / Lousa
 - Tapada de Mafra e Área Florestal Envolvente
- 14 - Carregado / Ota / Azambuja
- Sul de Azambuja
 - Norte de Azambuja
- 15 - Nascente Agro-florestal
- Área Agro-florestal
 - Samora Correia / Benavente
- 16 - Lezíria do Tejo
- 17 - Estuário do Sado
- LIMITE DA AML

Embora assim identificada, os limites da unidade "Lisboa-Centro Metropolitano" são naturalmente difusos, apresentando uma forte continuidade espacial e funcional com as unidades envolventes, em particular nas áreas de fronteira com os grandes eixos urbanos que dela irradiam: Cascais; Sintra; Loures e Vila Franca de Xira.

Nesta unidade polarizadora concentra-se a grande maioria dos equipamentos e serviços de nível superior e nele convergem as principais infraestruturas de transportes e grandes fluxos de população e bens, o que tem determinado problemas de congestionamento e de funcionalidade.

Em termos gerais, esta área estrutura-se: numa área central que engloba as áreas históricas do centro, onde existem áreas com graves problemas de desertificação populacional e de decadência comercial; nos espaços de importância histórico-cultural de Ajuda e Belém; nos grandes eixos de crescimento inicial da cidade, onde se localizam importantes manchas de terciário; em áreas pontuais e eixos desqualificados e degradados, designadamente associados a bairros históricos, áreas industriais e de armazenagem em decadência e áreas de habitação social; numa faixa envolvente mais recente, desenvolvida em torno da 2.ª circular, prolongada pelo eixo N/S, onde se registaram e continuam a registar fenómenos de densificação acelerada.

Nas áreas de fronteira com os principais eixos de crescimento urbano que dela irradiam ocorrem, ainda, lacunas e desarticulações de infraestruturização, fenómenos de desqualificação do espaço urbano, designadamente a existência de núcleos de barracas e outro tipo de habitação degradada, em promiscuidade com unidades industriais e de armazenagem em declínio, abandonadas ou, de um modo geral, pouco cuidadas inseridas num espaço público não minimamente tratado.

Os problemas de pobreza, exclusão ou, de alguma forma, de desqualificação social são nesta unidade particularmente graves, afectando cerca de 30% da população residente, agravados pela presença significativa de minorias étnicas residentes em bairros degradados.

3. Espaço Metropolitano Poente

O Espaço Metropolitano Poente, adjacente a Lisboa-Centro Metropolitano, forma com este um contínuo urbano suportado pelos dois grandes eixos de transportes rodó e ferroviários que ligam Lisboa a Cascais e a Sintra.

Nesta unidade individualizam-se três sub-unidades distintas:

- "Eixo Algés – Cascais", eixo consolidado, de crescimento inicial ao longo da linha de caminho de ferro e da Estrada Marginal, cuja posição geográfica privilegiada determinou uma urbanização predominantemente de qualidade, em estreita relação com o aproveitamento das potencialidades do litoral e ligada a padrões de qualidade ambiental elevados. No território, a especificidade do crescimento urbano traduziu-se numa ocupação de baixa densidade com predominância, face ao total da área ocupada, da tipologia em moradias. A construção recente do IC15 (A5), no limite norte do eixo, veio reforçar muito significativamente a acessibilidade, contribuindo para a estruturação da sua área mais interior e menos qualificada, designadamente atraindo a implantação de importantes núcleos de

actividade terciária de nível superior, em particular no concelho de Oeiras, mas também dinamizando processos de urbanização que podem entrar em conflito com as capacidades da rede viária interna.

Nesta sub-unidade, o "Eixo Cascais – Estoril" continua a manter grande atractividade em termos do turismo, recreio e lazer, nacional e internacional;

- "Eixo Amadora – Sintra", também um eixo consolidado de crescimento organizado em torno da linha de caminho de ferro, teve na sua génese a resposta a procura de população com menor poder de compra e apresenta actualmente marcas expressivas da fraca estruturação da urbanização e baixos índices de qualidade da construção e do espaço público. Nalgumas áreas pontuais, verifica-se já a necessidade de renovar o tecido edificado em resultado do elevado nível de degradação de alguns bairros habitacionais de muito má qualidade de construção, bem como do declínio e abandono de instalações industriais. Nesta sub-unidade, os padrões são de elevada densidade, dominando extensamente as tipologias de edifícios multifamiliares. A construção do IC 19, ao longo do seu limite sul, trouxe um reforço de acessibilidade e novas dinâmicas de ocupação do solo, a que se associam novos problemas de mobilidade nesta sub-unidade e nas sub-unidades localizados imediatamente a sul;

- A área intersticial entre os dois eixos, designada por Interior do Espaço Metropolitano Poente, apresenta uma matriz de ocupação do solo caracterizada pela profusão e simultaneidade de usos edificados num contexto de insipiente ou nula estruturação territorial. Este é um território marcado por extensos fenómenos de construção de génese ilegal e de urbanização/localização de actividades avulsas e não planeadas, deficientes em infraestruturas e muito fragmentadas e desorganizadas. Por outro lado, verifica-se a descaracterização dos centros dos antigos núcleos rurais e do património edificado ligados às quintas, e a existência de pressões generalizadas sobre o solo ainda não construído ou fraccionado para a construção.

Neste panorama de desorganização territorial sobressaem, no entanto, algumas áreas de actividade económica dinâmicas e com fortes potencialidades de servir de motor ao desenvolvimento, designadamente as manchas industriais ligadas à química farmacêutica no concelho de Sintra e o Tagus Park no concelho de Oeiras.

O IC 15 (A5) e o IC19 constituem, respectivamente, os limites sul e norte desta sub-unidade, que será no futuro servida pelo IC 30, no sopé oriental da Serra de Sintra implementando uma importante ligação de Cascais a Sintra, numa área de grande sensibilidade paisagística.

No seu conjunto, esta unidade apresenta grandes deficiências em termos de ligações viárias internas e de articulação funcional, existindo, no entanto, um potencial urbano e de consolidação e diversificação da base económica que pode ser desenvolvido, desde que devidamente orientado e organizado.

Sendo um território com uma ocupação muito extensiva, as áreas livres de construção são exíguas, registando-se graves conflitos com o funcionamento do sistema ecológico, designadamente devido a estrangulamentos de áreas de drenagem natural, à ocupação de áreas de amortecimento de cheias e, de uma forma geral, à dificuldade do restabelecimento da continuidade dos sistemas, dentro de limites estáveis.

4. Eixo Sacavém – Vila Franca de Xira

Eixo urbano-industrial de expansão de Lisboa para Nordeste, desenvolveu-se ao longo do caminho de ferro (linha do Norte) e do IP1 (A1). Com áreas habitacionais de dimensão e densidade significativas, este eixo tem um cariz nitidamente industrial com importantes unidades de indústria transformadora – algumas delas ligadas à exploração de recursos locais, como a cimenteira – e de armazenagem.

A sua natureza ribeirinha proporcionava à partida excelentes condições naturais, mas a ocupação do território processou-se de uma forma pesada, não aproveitando essas potencialidades, verificando-se, nomeadamente, a implantação de extensos cordões de construções industriais junto ao rio que impossibilitam a fruição do espaço ribeirinho e impedem as ligações do sistema ecológico entre o interior e o rio.

Alterações de natureza económica levaram ao declínio de muitas unidades industriais, assistindo-se a uma fase de reestruturação com a substituição da indústria por outras actividades industriais ou pela armazenagem – em determinadas áreas associada à logística – e a elevados índices de degradação da paisagem ligados ao abandono de unidades e à substituição desregrada de actividades. O aproveitamento desenquadrado de antigas áreas ocupadas por indústria para o desenvolvimento de urbanizações para fins habitacionais revela, também, índices de desqualificação resultantes da promiscuidade de usos e da falta de integração dos tecidos urbanos.

Sendo um eixo ribeirinho relativamente estreito, encaixado entre a margem do Tejo e as costeiras que o separam do interior é, no entanto, pela sua posição geográfica, um canal privilegiado para a passagem de infraestruturas que ligam o centro da AML ao Vale do Tejo e a Norte, denotando já fortes estrangulamentos.

Este eixo prolonga-se para além de Vila Franca de Xira, acompanhando as vias de comunicação ao longo do Vale do Tejo, apresentando continuidade física com a área industrial do Carregado, inserida na unidade de Carregado/Ota/Azambuja. Apresenta, também, fortes ligações com o interior dos concelhos de Loures e de Vila Franca de Xira, reforçadas pela CREL e, futuramente, incrementadas com a construção da Via de Cintura da AML e do IC2/A10. Neste contexto, Alverca constitui um importante pólo deste eixo, detendo já um papel de interface de transportes e de centro polarizador de actividades e serviços ligados à logística. O reforço da ligação deste eixo para Sul pela Lezíria do Tejo, a implementar com o IC11 que atravessará o rio Tejo no Carregado (no limite exterior da unidade), contribuirá para o reforço da centralidade assumida por Vila Franca de Xira.

5. Arco Ribeirinho Sul

O Arco Ribeirinho Sul integra várias sub-unidades distintas: a mancha urbana consolidada desenvolvida em torno da margem esquerda do Estuário do Tejo, de Cacilhas ao Montijo; o interior dos concelhos de Almada e Seixal; a faixa litoral da Costa da Caparica e das praias urbanas estendida até à Fonte da Telha, incluindo algumas áreas urbanas de carácter turístico; as vertentes ribeirinhas do concelho de Almada. No seu conjunto, estas sub-unidades constituem a grande coroa urbana da margem sul.

O desenvolvimento urbano do Arco Ribeirinho de Cacilhas ao Montijo iniciou-se a partir dos locais de acessibilidade fluvial a Lisboa. A construção da Ponte 25 de Abril fomentou uma suburbanização em grande escala no troço ribeirinho de Almada ao Fogueteiro, a nascente da autoestrada, traduzida no forte crescimento da construção de alta densidade, em tipologias multifamiliares para dormitório da cidade de Lisboa. Na parte nascente desta unidade, a ocupação urbana é polinucleada, descontínua e diversificada, existindo núcleos históricos ribeirinhos ainda relativamente conservados e preservados mas também bolsas de habitação de má qualidade construtiva e arquitectónica, muito congestionadas e deficientemente equipadas e infraestruturadas, algumas constituindo guetos com problemas de exclusão social.

A ocupação industrial tem, tradicionalmente, uma forte presença no Arco Ribeirinho, no entanto, a evolução económica das últimas décadas levou à obsolescência e decadência de muitas unidades que se encontram abandonadas ou em processo de abandono. A alteração dos processos de produção e do tipo de produtos, por um lado, e o incremento dos sectores do comércio e da armazenagem, por outro, imprimiram movimentos de reorganização espacial das actividades e, inerentemente, da oferta de emprego na Península de Setúbal, no sentido geral de deslocalização de actividades do arco ribeirinho em direcção às áreas de Coina e de Setúbal.

A poente da autoestrada, a área interior do concelho de Almada e de parte do concelho do Seixal, apresenta-se como um espaço urbano caracterizado por uma urbanização extensiva com base em tipologias de moradias, de primeira residência no sector norte e de segunda residência no sector sul.

Recentemente, a fronteira dos dois distintos modelos de urbanização, assumida pela autoestrada, tem vindo a diluir-se mediante a progressão da urbanização de elevada densidade, em altura, para poente da autoestrada, como é já visível na baixa de Corroios e ao longo do IC20, que liga Almada à Costa da Caparica. A entrada em funcionamento da ligação ferroviária a Lisboa tenderá a acentuar este fenómeno.

As vertentes de Almada viradas para o Tejo constituem espaços naturais de grande valor, constituindo um importante património paisagístico no enquadramento que proporcionam ao rio Tejo e à cidade de Lisboa. Estas vertentes são pontualizadas, junto ao rio, por cais e instalações de armazenagem relacionadas com o movimento portuário. As construções na encosta virada a sul, sem o devido respeito das cérceas pela linha de fecho, constituem intrusões visuais graves que diminuem a qualidade visual de toda esta área.

A sub-unidade Costa da Caparica/Fonte da Telha/Aroeira-Verdizela agrupa um conjunto de áreas urbanas desenvolvidas com base no turismo, recreio e lazer. Trata-se de uma frente com vocação balnear de grande capacidade de carga em termos de praia, mas com sensibilidades próprias que têm de ser equacionadas, em particular com a Área de Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica e com as áreas sensíveis do litoral.

Decorrente de um cenário de crescimento que privilegiou as relações com Lisboa, as conexões internas do arco são fracas, processando-se principalmente entre concelhos fisicamente mais próximos – Almada/Seixal, Barreiro/Moita, Montijo/Alcochete – e manifestando subalternização dos que não possuem ligação directa a Lisboa relativamente aos que a possuem. A conclusão do IC32 e a implementação do projecto do metro de superfície criarão condições para o fomento e a consolidação de relações transversais no interior do arco.

Neste conjunto, o concelho de Almada tem vindo a destacar-se num processo de autonomização e quebra de dependência relativamente a Lisboa que passa pelo equipamento, infraestruturização e pela dotação funcional e de emprego.

A implementação do modo de transporte ferroviário na Ponte 25 de Abril permite melhorar significativamente a acessibilidade nas ligações entre as duas margens, constituindo um importante contributo para a afirmação da margem sul numa perspectiva de interacção e complementaridade com Lisboa.

6. Setúbal – Palmela

A unidade Setúbal – Palmela encerra duas sub-unidades: o pólo urbano e industrial de Setúbal, por razões históricas e de complementaridade funcional naturalmente associado a Palmela, e a área agrícola a norte de Setúbal.

O contexto territorial de Setúbal confere-lhe uma condição periférica face ao centro da AML e, simultaneamente, uma grande centralidade face à acessibilidade que detém nos vários modos de transporte (rodoviário, ferroviário e marítimo), situação que possibilitou a sua consolidação em termos económicos e a dotação em infraestruturas e equipamentos de nível superior que lhe dão um elevado grau de autonomia funcional e que o elegem como uma centralidade de nível sub-regional dentro da AML e extra-regional na sua relação com a região do Alentejo.

O dinamismo económico deste pólo deve-se, em particular, às actividades ligadas ao porto de Setúbal – porto de importância estratégica por si mesmo e pela complementaridade funcional com os portos de Lisboa e de Sines – e a um processo de industrialização muito virado para a exportação, que se encontra em franco crescimento associado aos fenómenos de relocalização, renovação e incremento industrial dentro da Península de Setúbal.

Esta unidade tem fortes relações físicas e funcionais com a Península de Tróia não sendo possível equacionar algumas das questões do seu desenvolvimento sem a considerar.

A área agrícola norte, em especial as terras marginais do Sado, tem importância do ponto de vista agrícola e ambiental, designadamente em termos de manutenção da diversidade biológica e da capacidade dos solos como depuradores das águas.

No seu conjunto, esta unidade encerra um elevado potencial em termos naturais, históricos e culturais, dada a sua localização geográfica - entre o Parque Natural da Serra da Arrábida e a Reserva Natural do Estuário do Tejo - e as ocorrências patrimoniais históricas que detém bem preservadas, designadamente os centros históricos de Setúbal e Palmela.

7. Planície Interior Sul

A Planície Interior Sul constitui o território central na Península de Setúbal administrativamente repartido por seis concelhos.

Os processos iniciais de transformação deste território estão ligados ao boom de construção da margem sul, iniciado com a entrada em funcionamento da Ponte 25 de Abril, encontrando-se actualmente muito marcado por extensos fenómenos de fraccionamento especulativo da propriedade e de construção desordenada e fragmentada – com insipientes ou nulas infraestruturas – em grande parte de origem ilegal, associada a primeira e segunda residência e a indústria e armazenagem, que coexistem com grande promiscuidade espacial.

O processo de ocupação do solo, desenquadrado de qualquer iniciativa de planeamento, motivou a apropriação indiscriminada, para fins de construção não licenciada, de áreas que nitidamente não deveriam ser edificadas e conduziu à desqualificação ambiental e paisagística.

A ocupação extensiva sem infraestruturização e a ausência de limites estáveis à urbanização trazem problemas à preservação do aquífero da Península de Setúbal – reserva de água estratégica – derivados da contaminação e exploração desregrada, bem como à estabilidade das áreas naturais que lhe são adjacentes.

As boas condições de acessibilidade que levaram à sua transformação têm vindo a reforçar-se e tenderão a reforçar-se ainda mais com a construção do IC32, detendo esta área uma posição cada vez mais determinante no desenvolvimento da Península de Setúbal. Nestas condições, e num contexto de realocização industrial, a área de Coima tem vindo a constituir-se como fortemente atractiva para a implantação de importantes áreas industriais de armazenagem e de logística, mantendo-se, no entanto, a falta de uma lógica de ordenamento e de estruturação espacial.

8. Arco Urbano Envolvente Norte

Na fronteira da área mais densamente urbanizada da Grande Lisboa, identifica-se a unidade Arco Urbano Envolvente Norte que, numa situação de periferia de transição, inclui uma série de realidades diversas: a zona industrial de Pero Pinheiro/Montelavar, área muito degradada pela existência de indústria extractiva e de tratamento da pedra; Serra da Carregueira, área florestal de grande interesse para a Rede Ecológica Metropolitana; Belas, área de reconhecido interesse patrimonial histórico; Caneças/Odivelas/Loures, que inclui situações de fragmentação, falta de estruturação e conflitualidade de usos; a zona envolvente norte do aeroporto e as costeiras de Loures, que apresentam uma situação de desordenamento crítica derivada da conflitualidade de usos e da construção em locais inapropriados do ponto de vista geotécnico; a várzea de Loures, espaço agrícola importante em termos de solos, mas que, pela sua dimensão e pressão urbana envolvente, se encontra ameaçado; pontualizações de áreas de incultos e matos com interesse do ponto de vista da conservação da natureza; áreas de ocupação extensiva e pouco consolidadas do concelho de Vila Franca de Xira e do concelho de Arruda dos Vinhos; áreas agrícolas avulsas e repartidas.

Esta unidade, no seu conjunto e devidamente estruturada, pode constituir o espaço de remate onde as fronteiras da franja urbano-rural da AML norte se estabilizam.

A construção do IC16, da Via de Cintura e do troço do IC2, que liga a CREL ao IC11, conjuntamente com a CREL, já executada, vão constituir a espinha dorsal do Arco Urbano Envoltente Norte, trazendo condições de forte acessibilidade e permitindo uma estruturação a partir da criação de plataformas organizadoras de actividades e de serviços. Neste contexto, surge com relevância a área do Sabugo-Granja na confluência do IC16 e da Linha do Oeste e a área do MARL servida pela CREL e pela Via de Cintura.

9. Espaço de Transição Nascente

O Espaço de Transição Nascente abrange uma extensa faixa de território plano que se estende entre Alcochete, Pinhal Novo e Palmela. Nesta faixa, configura-se uma área agrícola relativamente diversificada em termos de dimensão das parcelas – desde as herdades aos foros – mas sistematicamente marcada por ocorrências de habitação dispersa pouco densa, que culminam nos foros do concelho de Palmela, a par da existência de pequenos núcleos rurais.

Embora a construção dispersa ligada à exploração agrícola fosse já uma característica desta unidade, as tendências de dispersão acentuaram-se significativamente com as novas condições de acessibilidade trazidas pela Ponte Vasco da Gama. Simultaneamente, alterou-se em definitivo o grosso das motivações da construção dispersa no espaço rural, uma vez que grande parte da actual procura é constituída por população urbana, que opta por habitar em meio rural mas exige os padrões de conforto do meio urbano.

Esta unidade desempenha um papel importante, quer a nível da exploração agrícola, pelo elevado potencial dos seus solos, quer a nível do equilíbrio do aquífero.

Em termos de sistema urbano, as duas aglomerações de maior relevo são os aglomerados de Alcochete e Pinhal Novo. O primeiro usufrui de uma posição privilegiada pela extensão de território que detém em contacto com o Estuário do Tejo que lhe dá uma especial apetência ao nível do turismo, recreio e lazer, principalmente relacionado com a natureza e os desportos náuticos, tendo sofrido nos últimos anos um grande incremento habitacional e populacional decorrente da nova travessia do Tejo. O segundo, desenvolvido junto ao caminho de ferro, numa encruzilhada de vias de comunicação, constitui, pela densidade de construção superior face à envolvente, uma ilha no território, localizada numa posição charneira entre Coima, Setúbal/Palmela e Montijo. Pela sua posição e características, Pinhal Novo tem potencial para atrair actividades, em articulação com aqueles pólos.

10. Arrábida / Espichel / Matas de Sesimbra

A unidade Arrábida / Espichel / Matas congrega uma vasta área a sudoeste da Península de Setúbal e nela se inserem sub-unidades autónomas, mas com a característica comum de constituírem espaços fundamentais do ponto de vista natural. São eles a Serra da Arrábida, o Cabo Espichel, as matas de Sesimbra, a área agrícola de Azeitão, o eixo urbano Sesimbra / Santana / Lagoa de Albufeira.

A Serra da Arrábida, classificada como Parque Natural, e o Cabo Espichel correspondem a uma extensa área costeira e serrana compreendendo falésias, costeira, marinhas, praias,

maquis, garrigues, pastagens, florestas e áreas agrícolas compartimentadas de elevado interesse e diversidade ecológica, constituindo paisagens e zonas únicas incontornáveis na riqueza patrimonial natural da AML.

As matas de Sesimbra são um importante espaço da Península, constituindo a única mancha integralmente florestal e contínua no seio da AML e detendo uma ocupação arbórea de elevado interesse faunístico e florístico. Com especial interesse, e classificada nas matas, encontra-se a zona húmida da Lagoa de Albufeira.

A área agrícola de Azeitão, parcialmente incluída no parque natural, apresenta uma paisagem compartimentada única e um património histórico-cultural associado às quintas, e constitui uma área agrícola tradicional de elevado interesse. Apresenta especializações na produção de queijo e vinho que potenciam o seu desenvolvimento agrícola e que não devem ser prejudicadas por outras actividades. Simultaneamente, é uma área de habitação de qualidade em meio rural, de primeira e segunda residência, muito procurada.

O eixo urbano Sesimbra/Santana/Lagoa de Albufeira é heterogéneo nas suas características, mas constitui, no conjunto, uma área urbanizada predominantemente para fins de turismo, recreio e lazer, essencialmente relacionados com as excelentes condições naturais interiores e litorais. Esta área inclui o porto de Sesimbra, um dos principais portos de pesca a nível nacional. Algumas das áreas urbanas que encerra encontram-se desordenadas e deficientemente infraestruturadas em consequência de processos de urbanização avulsa, em parte de origem ilegal.

11. Serra de Sintra

A Serra de Sintra, classificada como Parque Natural, sendo uma área de grande diversidade e contraste paisagístico constitui também uma paisagem única na AML, apresentando um elevado valor geológico, geomorfológico, florístico e faunístico.

Nesta unidade insere-se também Sintra Velha que, em conjunto com a serra, apresenta um património histórico-cultural de enorme valor e de grande atractividade turística.

12. Litoral Atlântico Norte

O Litoral Atlântico Norte corresponde à parte atlântica da área agrícola norte que, pelas suas características e pressões específicas, se individualiza do restante território.

A faixa litoral estende-se desde a Serra de Sintra até ao limite do concelho de Mafra, com indicação de que a partir daí, já fora da AML, se prolonga para o Oeste, apresentando uma largura determinada por critérios relacionados com características paisagísticas dos leitos das ribeiras que a atravessam na transversal. Nesta faixa, possuem elevado interesse ecológico a maior parte das encostas e baixas aluvionares das linhas de água que drenam para o Atlântico, assim como a faixa costeira.

Esta unidade apresenta uma agricultura de subsistência em pequenas parcelas, que se encontra em situação de lento e progressivo abandono, decorrente da competição com

outras actividades mais atractivas. No território, assiste-se a uma crescente ocupação por construções dispersas para diferentes usos e actividades, em particular habitações ligadas ao recreio e lazer, mas também indústrias, com consequências negativas para uma paisagem instável e com reduzida capacidade de integração de construções arquitectonicamente desajustadas e desenquadradas.

A manutenção da agricultura, mesmo como complemento de outra actividade, e o estabelecimento de regras adequadas à construção dispersa, são fundamentais para a preservação da paisagem e manutenção da atractividade turística de qualidade.

Como sistemas urbanos ligados ao turismo, recreio e lazer identificam-se, nesta unidade, Colares / Magoito e Ericeira / Mafra, manchas urbanas já com pontos de saturação crítica por sobredimensionamento, sobretudo o segundo. Mafra tem uma especial vocação para o turismo, recreio e lazer, que lhe advem da proximidade ao litoral, do património cultural e da paisagem agroflorestal ainda com elementos de ruralidade.

13. Interior Norte Agrícola

Extenso espaço agrícola, com continuidade na sub-região Oeste, apresentando uma configuração de relevo e de sistema de culturas agrícolas e florestais que lhe dá características próprias, possui áreas de elevado interesse paisagístico (paisagem "salóia" tradicional de Lisboa e seu termo) que importa garantir como elementos de sustentabilidade.

A ocupação agrícola e pecuária tem condições para se manter, existindo uma tradição na oferta de alguns produtos de qualidade como o vinho, as hortaliças e os queijos que beneficiam de um mercado seguro, mas existem já indícios de ocupação diversificada e desordenada do território, traduzida na localização dispersa de unidades industriais e de armazenagem, e de crescimento desordenado dos núcleos urbanos tradicionais, que podem pôr em causa o seu funcionamento e determinam a necessidade do seu reordenamento. Tanto mais que estes factores de desordenamento têm tendência a agravar-se pela proximidade à área de implantação do novo aeroporto de Lisboa.

Nesta unidade destaca-se o pólo urbano da Malveira com um papel importante no apoio à área agrícola envolvente e na articulação desta com o núcleo central da AML, bem como na articulação da AML com Torres Vedras na sub-região Oeste.

A Tapada de Mafra e a área florestal envolvente constituem um valor importante a preservar, tanto mais que integram uma das ligações estruturantes do Sistema Ecológico Metropolitano. A Tapada constitui um espaço único na AML, oferecendo, para além da sua importância ambiental e paisagística, actividades turísticas e culturais relevantes.

14. Carregado / Ota / Azambuja

Nesta unidade de forte articulação com o Vale do Tejo, destaca-se a sua metade sul pela presença de áreas de grande dinamismo em termos de localização industrial, de

armazenagem e de actividades logísticas, sediadas no Carregado e em Vila Nova de Rainha as quais já revelam algum congestionamento.

O dinamismo da área será ainda mais acelerado com: a construção do IC11 – que a ligará, a sul, directamente ao IP1 e, a Oeste, a Torres Vedras; a conclusão do IC2 – que fará a ligação norte / sul e, muito em particular, o novo aeroporto de Lisboa na Ota.

Nela existem também extensas áreas ocupadas por indústrias extractivas que levaram à extrema degradação física e paisagística dos locais de exploração.

Alenquer, Azambuja e Carregado são os três pólos urbanos desta unidade, todos apresentando fragilidades face à localização do novo aeroporto.

Pelos factos acima expostos e pelos grandes condicionalismos topográficos que possui, parece determinante a implementação de instrumentos de planeamento que equacionem e apresentem soluções para as diferentes questões actuais e previstas.

A sua posição na AML e as condições de acessibilidade que já detém e as que lhe vão ser proporcionadas pela execução do PRN conferem a esta unidade potencialidades para constituir a plataforma logística norte de articulação da AML com o exterior da sub-região e do país.

A metade norte desta unidade é uma área predominantemente florestal que por si só não tem leitura na AML, devendo ser equacionada em articulação com as opções delineadas para a área florestal contígua já no Vale do Tejo.

15. Nascente Agro-Florestal

A unidade Nascente Agro-Florestal apresenta uma ocupação extensiva relativamente homogénea, assente na exploração agro-florestal ligada ao montado de sobro, apresentando já algumas intrusões significativas de áreas de exploração agrícola intensiva de regadio. Nesta unidade insere-se a aglomeração urbana de Samora Correia / Porto Alto – Benavente.

Parcialmente integrada na Reserva Natural do Estuário do Tejo, esta unidade possui um importante valor agrícola e ecológico, derivado do interesse económico da exploração do montado, da protecção que proporciona ao aquífero, das condições que oferece à avifauna em termos de habitat e do interesse paisagístico que, de um modo geral, possui. É através desta unidade que se estabelece a ligação ecológica dos Estuários do Tejo e do Sado, uma das ligações estruturantes da Rede Ecológica Metropolitana.

Verificam-se, no entanto, pressões que se não forem devidamente equacionadas e regadas, podem por em causa o seu equilíbrio, designadamente a agricultura de regadio, que tem vindo a expandir a sua área de exploração à custa do montado, e ocupações urbanas extensivas muito específicas, determinadas pela procura de novas formas de habitar que pretendem conciliar o modo de vida urbano com uma localização em espaço rural de grande qualidade ambiental e viabilizadas com base em regras de fraccionamento agrícola ou de ocupação turística.

O eixo urbano de Samora Correia/Porto Alto, estendido a Benavente, teve um crescimento muito determinado pela sua ligação a Vila Franca de Xira, constituindo como que uma extensão deste aglomerado do outro lado da Lezíria. Detém, no entanto, características de centralidade próprias que lhe advém da sua posição como centro prestador de equipamentos e serviços à área agrícola envolvente.

A execução dos futuros IC11, que ligará Torres Vedras à Marateca, atravessando o Tejo no Carregado, e IC3 que, no seguimento da Circular Interna da Península de Setúbal, liga Alcochete ao Vale do Tejo seguindo a margem esquerda do rio, melhorarão de forma determinante a acessibilidade e a centralidade deste eixo urbano, tornando-o um ponto incontornável na organização metropolitana. A construção do novo aeroporto na Ota será, também, um factor determinante no desenvolvimento deste eixo.

A sul, a área de Pegões / Marateca, apresenta cruzamentos de redes viárias (ferro e rodo) – com alguma expressão em termos de localização industrial – e será reforçada em acessibilidade com a execução do IC11, que se articula com o IP1 e a Linha do Norte na área do Carregado/Castanheira do Ribatejo, com o IC3 em Samora Correia/Benavente, com o IC13 em Santo Estevão e com a Linha do Sul-Alentejo. Acresce também que esta área possui uma boa ligação ao porto de Setúbal, reunindo, assim, as condições para se constituir como a plataforma logística de articulação sul da AML com o sul do país e com Espanha.

16. Lezíria do Tejo

A Lezíria do Tejo, extremo sul de um espaço muito vasto pertencente ao Vale do Tejo, constitui, pelas boas condições que proporciona para as culturas intensivas de regadio, a área agrícola de excelência da AML.

De igual forma, as condições de alagamento que a tornam tão produtiva em termos agrícolas, determinam o seu elevado interesse em termos de valores naturais e a integração da sua parte sul na Zona de Protecção Especial da Avifauna do Tejo.

Esta unidade apresenta potenciais conflitos com o Estuário do Tejo, exigindo o estabelecimento de formas de compatibilização entre as práticas agrícolas e os imperativos de preservação do referido Estuário, os quais, na área abrangida pela ZPE, se encontram previstos no respectivo Plano de Gestão.

17. Estuário do Sado

Do Estuário do Sado apenas está inserido na AML o seu extremo norte e a parte terminal da Ribeira da Marateca.

Tal como o Estuário do Tejo, este também está classificado como Reserva Natural e Zona de Protecção Especial da Avifauna e constitui uma área de grande importância ecológica.

A complementaridade entre os dois Estuários em termos de habitat da avifauna é bastante elevada, sendo a sua ligação um dos elementos chave da Rede Ecológica Metropolitana.

3 Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental

A Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental constitui um objectivo central no PROT-AML e é concretizada no Esquema do Modelo Territorial através da Rede Ecológica Metropolitana e das áreas a estabilizar considerados elementos estruturantes e decisivos para a sustentabilidade da AML.

Rede Ecológica Metropolitana

A possibilidade e viabilidade de constituição de uma estrutura verde metropolitana é um objectivo global concretizado através de um conjunto de estudos decorrentes dos seguintes objectivos:

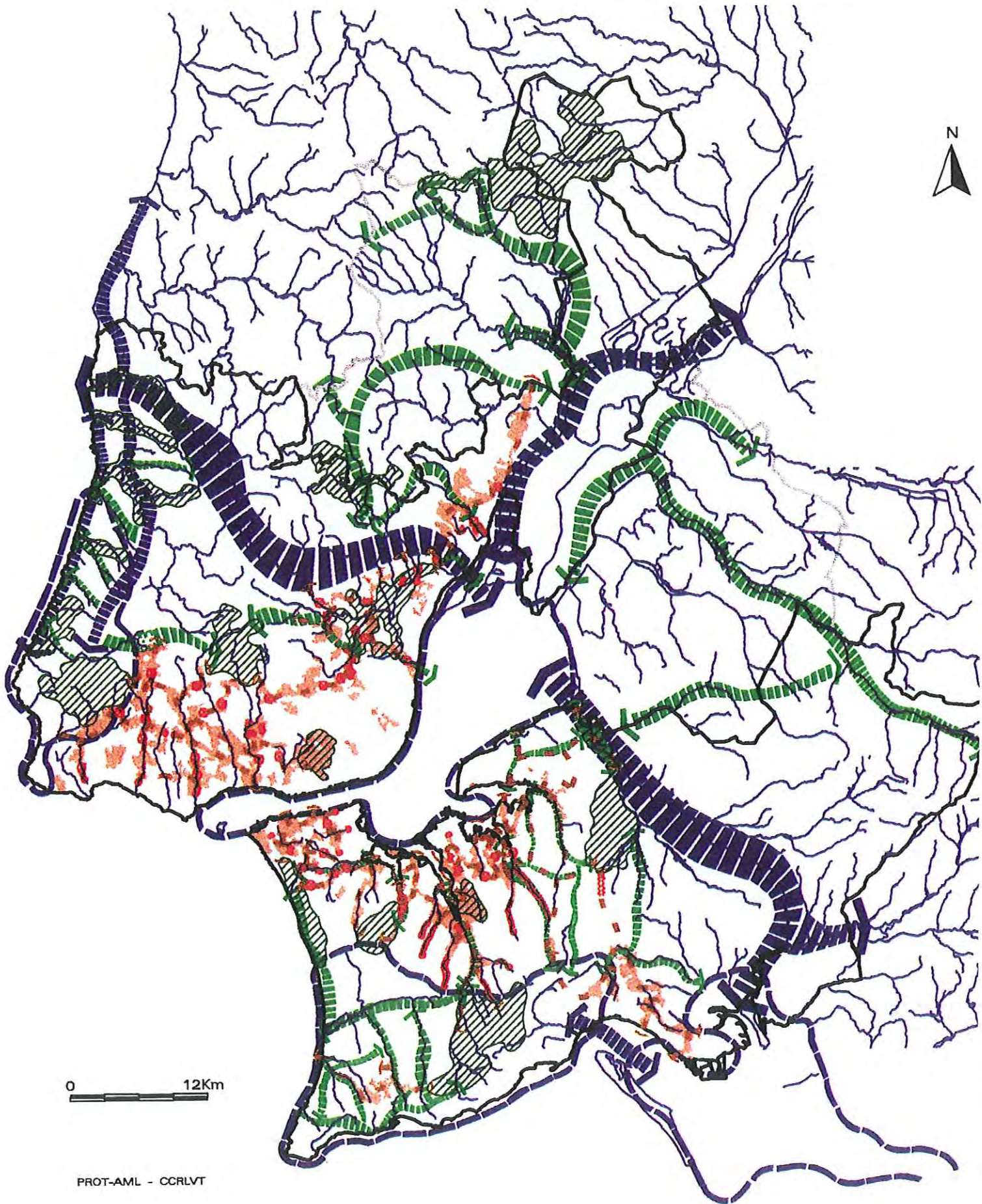
- Avaliação e caracterização dos padrões de ocupação do solo actualmente existentes do ponto de vista da forma e da configuração do edificado e da sua relação com o não edificado.
- Identificação dos principais espaços livres, espaços de sobrevivência das áreas urbanas e das suas principais características geomorfológicas e urbanísticas.
- Identificação de fenómenos de fronteira na envolvente das áreas classificadas ou sensíveis do ponto de vista ecológico, assim como da sua coerência e estabilidade interna.
- Identificação de espaços bloqueados, intrusões, estrangulamentos e outros fenómenos decorrentes da relação edificado-não edificado.
- A problemática e coerência das áreas agrícolas ou florestais e das suas relações com outros usos.
- As áreas e centros urbanos emergentes e novas formas de alteração de usos do solo.
- Avaliação do estado dos principais ecossistemas metropolitanos e das suas relações com as áreas urbanas, infraestruturas e equipamentos, de acordo com o seu conteúdo, dinâmica, heterogeneidade e complexidade.

Considera-se que o sistema ecológico deverá funcionar tendo por base uma rede ecológica suporte e elemento de conectividade ecológica.

A Rede Ecológica Metropolitana (REM) constitui um sistema de áreas e ligações que integram, envolvem e atravessam as unidades territoriais e o sistema urbano no seu conjunto.

De acordo com os diferentes temas abordados, com especial incidência no conjunto das áreas protegidas ou classificadas, nos elementos da estrutura verde e dos padrões de ocupação do solo, nos estudos e propostas do sector da Conservação da Natureza, dos Recursos Hídricos e dos Solos, entre outros, foi elaborada uma proposta de rede hierarquizada de áreas estruturantes e ligações ou corredores que constituem a REM, integrando áreas e corredores primários, áreas e corredores secundários e áreas e ligações vitais para o Sistema Ecológico Metropolitano.

Figura 9 Rede Ecológica Metropolitana



0 12Km

-  LINHAS DE ÁGUA

-  ÁREAS ESTRUTURANTES PRIMÁRIAS

-  LIGAÇÕES / CORREDORES
ESTRUTURANTES PRIMÁRIOS

-  ÁREAS ESTRUTURANTES SECUNDÁRIAS

-  LIGAÇÕES / CORREDORES SECUNDÁRIOS

-  ÁREAS VITAIS

-  LIGAÇÕES / CORREDORES VITAIS

-  LOCAIS TAMPÃO

-  ESTRANGULAMENTO PONTUAL

-  ESTRANGULAMENTO CONTÍNUO

-  INTRUSÃO

-  INTERRUPÇÃO NA LIGAÇÃO / CORREDOR

-  LIMITE DA AML

Figura 9.1 Rede Ecológica Metropolitana

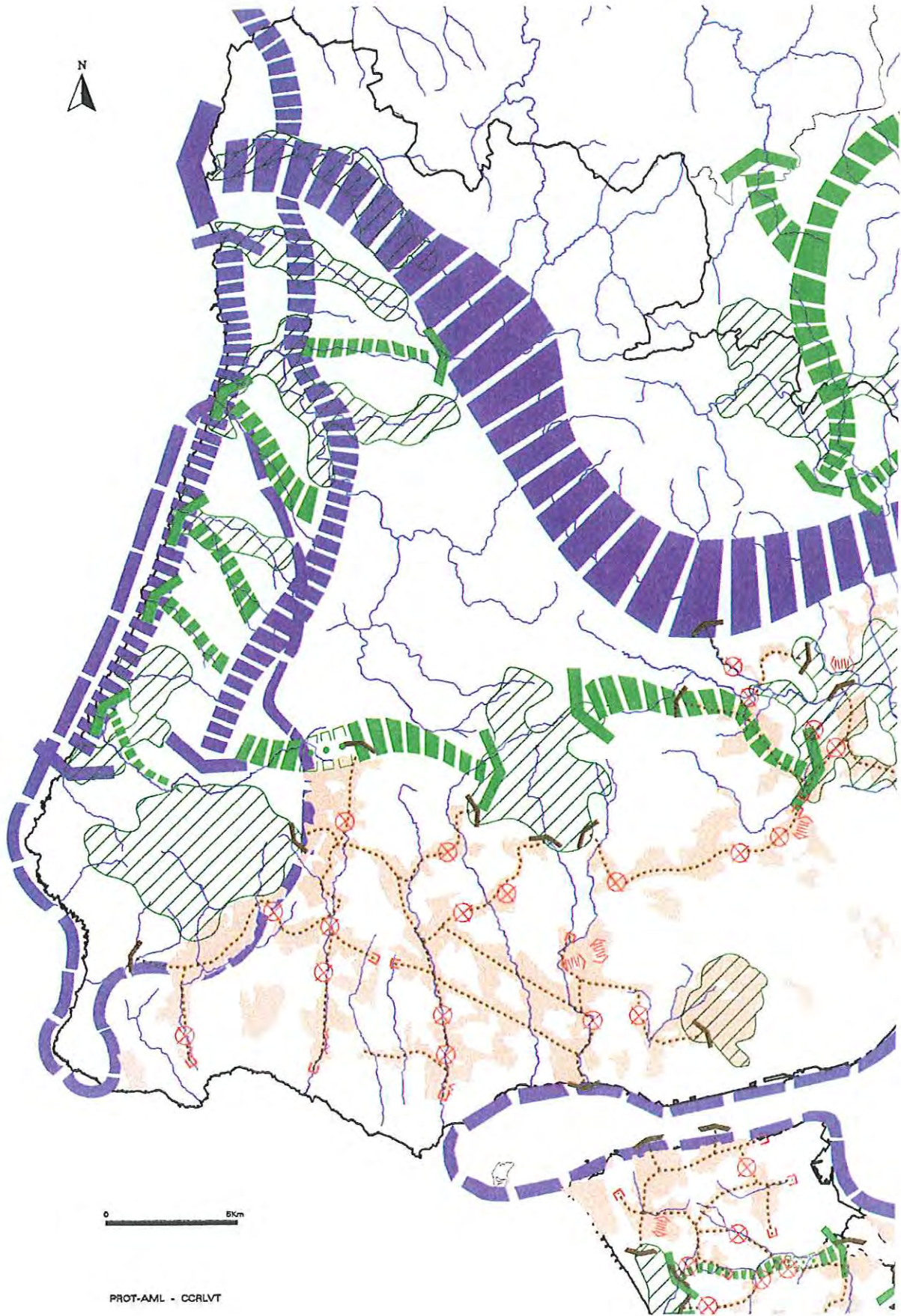
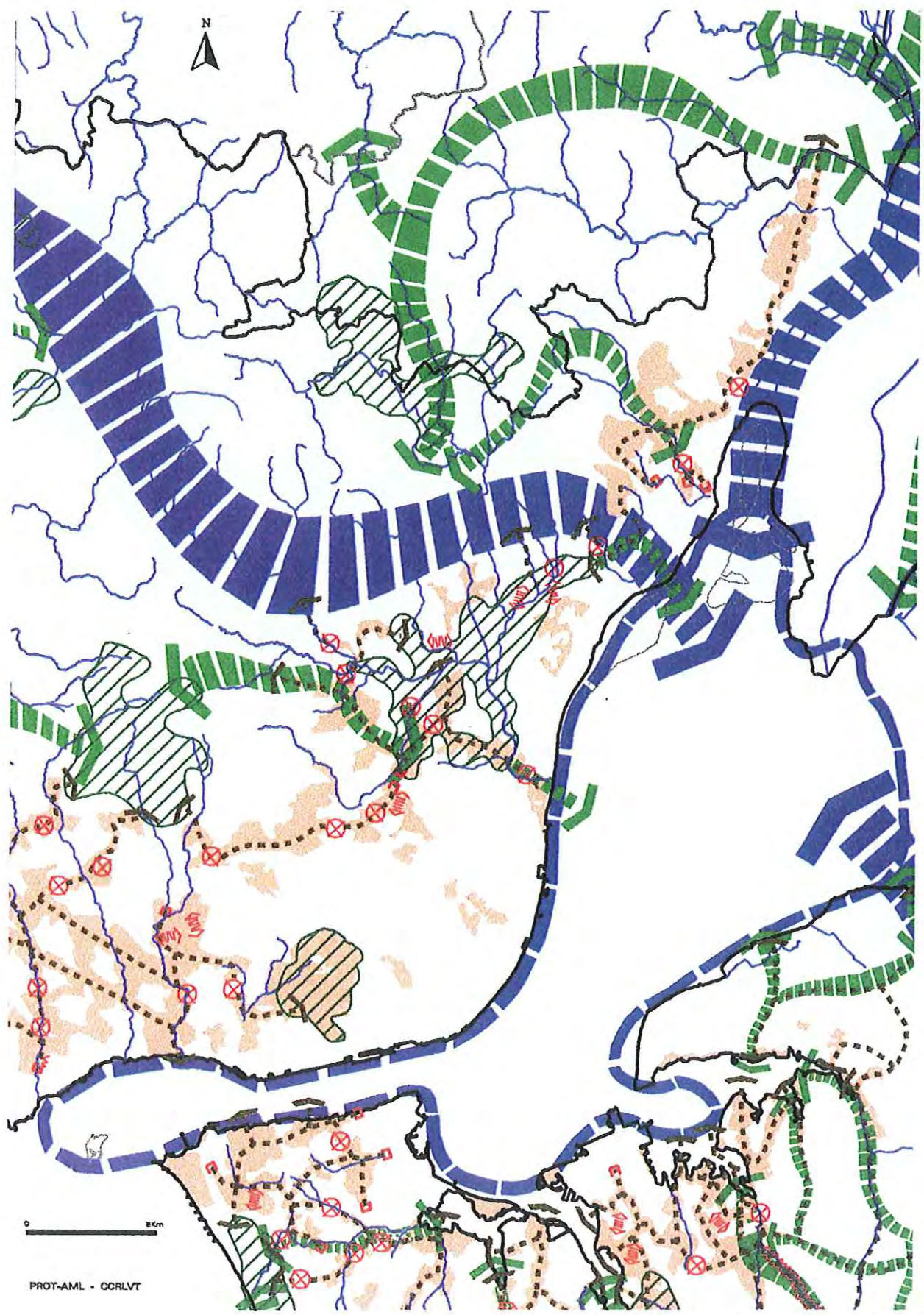


Figura 9.2 Rede Ecológica Metropolitana



A – Rede Primária

Assim, são estabelecidas quatro áreas estruturantes primárias com as respectivas ligações/corredores estruturantes primários e que incluem os seguintes territórios.

1. Serra de Sintra e Litoral de Colares a Cascais

Corresponde ao núcleo central da Serra de Sintra, incluindo os territórios do Guincho e Malveira da Serra até à linha de água e faixa marítima.

Paisagem única na AML de grande diversidade e contraste paisagístico.

Trata-se de uma área com elevado valor natural e paisagístico, tendo particular interesse dos pontos de vista geomorfológico, florístico e faunístico.

É um valor simbólico de referência metropolitana.

Esta área encontra-se já classificada como Parque Natural – P. N. de Sintra/Cascais – e engloba área do sítio incluído na Directiva HABITATS.

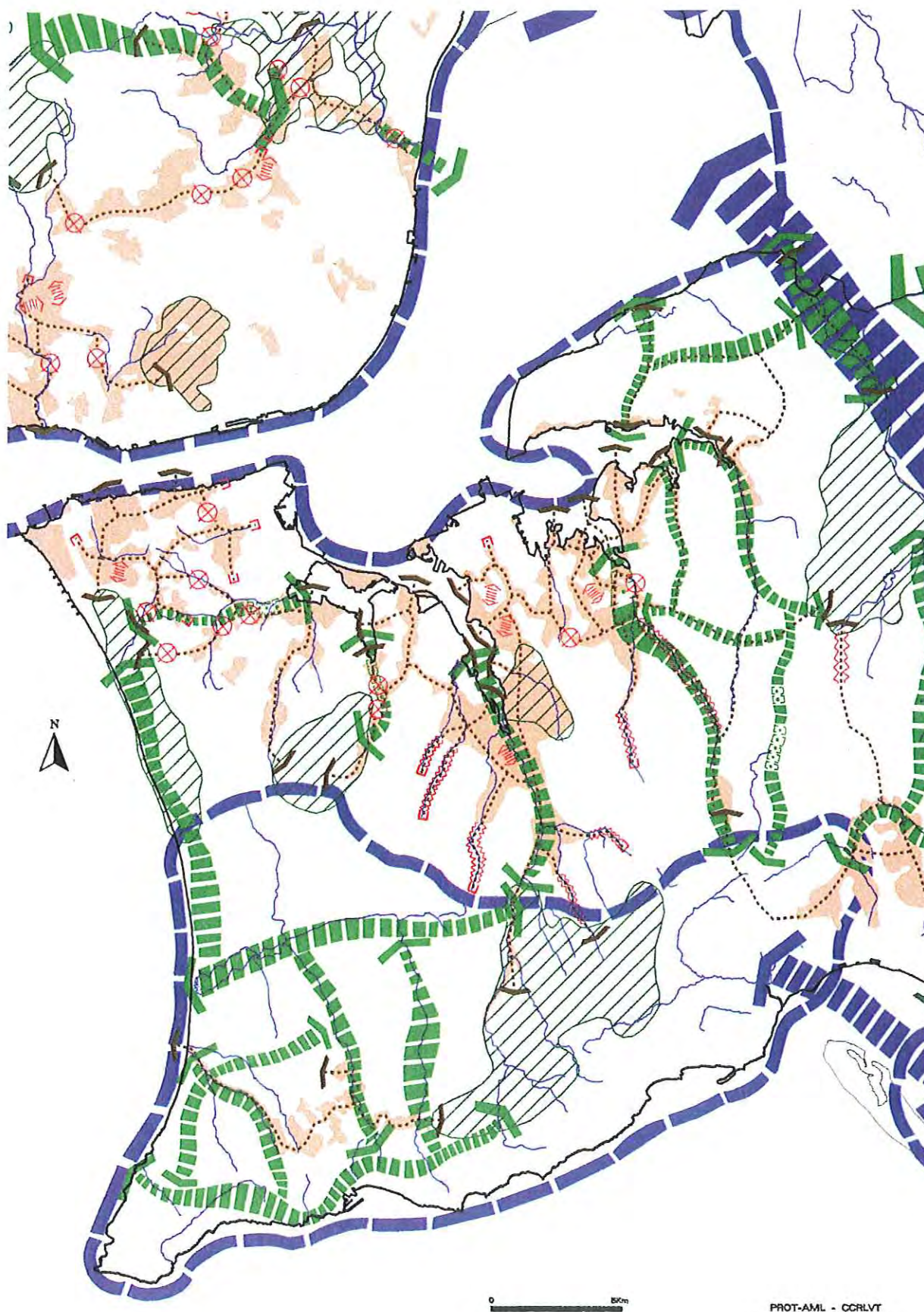
A especificidade desta unidade obriga a adoptar um conjunto de orientações no sentido de:

- garantir que as intervenções na orla da serra ou junto aos limites do Parque Natural não descaracterizam o espaço serra, nomeadamente na zona de transição para a Área Urbana Poente. Esta área (zona de transição) deverá ser objecto de um estudo especial desde Cascais até Sintra/Portela;
- reforçar os meios de apoio técnico e financeiro ao controlo dos fogos, e à recuperação de áreas ardidas;
- manter a área litoral como paisagem e zona única de Colares até ao Guincho (Encosta da Malveira);
- garantir o desenvolvimento do núcleo urbano da Malveira da Serra e das áreas edificadas a poente e área envolvente, de acordo com padrões de elevada exigência urbanística, arquitectónica e paisagística;
- garantir a manutenção de percursos lentos nas estradas panorâmicas de fruição paisagística. Trata-se de percursos com grande interesse turístico;
- controlar e definir o remate urbano da área a Norte de Cascais, no contacto com o Parque Natural;
- garantir que a ocupação turística seja consentânea com áreas de elevado interesse paisagístico, ecológico e patrimonial;
- conter a edificação dispersa.

2. Estuário do Tejo

É o elemento central da AML e constitui uma área húmida da maior importância a nível Nacional e Europeu. Apresenta uma biodiversidade muito elevada e uma excepcional diversidade paisagística, constituindo o elemento de referência simbólica da Cidade de Lisboa e de toda a AML.

Figura 9.3 Rede Ecológica Metropolitana



Possui áreas classificadas de importância internacional, nomeadamente:

- Reserva Natural do Estuário do Tejo
- Zona de Protecção Especial, ao abrigo da Directiva Aves
- Sítio da Lista Nacional de Sítios, Directiva HABITATS
- Sítio ao abrigo da Convenção de RAMSAR
- Biótopo CORINE

Os valores naturais, tratando-se de uma zona húmida, são muito diversificados a nível de flora e comunidades locais e da fauna (em especial a avifauna; é uma das 10 zonas húmidas mais importantes da Europa para Aves Aquáticas migratórias).

Na margem sul assumem particular importância, pelas ameaças a que estão sujeitos, os esteiros e as zonas entre marés das linhas de água da Península de Setúbal que drenam para o Estuário.

Espaço de actividades económicas e de lazer importante a aproveitar.

Os principais conflitos e ameaças decorrem dos usos marginais que resultam das actividades localizadas na envolvente urbana e de funcionar como meio receptor da Bacia Hidrográfica do Rio Tejo.

Os seus valores naturais decorrem, em particular, da sua dimensão, da diversidade e riqueza florística e faunística, e da variedade de ecossistemas que nele ocorrem.

3. Estuário do Sado

Só parcialmente incluído no território da AML, constitui contudo o elemento estruturante localizado mais a sul com especial importância ecológica e paisagística.

Encontra-se classificado com diversos níveis de protecção:

- Reserva Natural do Estuário do Sado
- Sítio da Lista Nacional de Sítios Directiva-Habitats
- Zona de Protecção Especial – Directiva Aves
- Sítio ao abrigo da Convenção RAMSAR
- Biótopo CORINE

A unidade Estuário do Sado engloba não só uma extensa área húmida como também áreas terrestres de elevada importância. Somente a margem norte do Estuário faz parte da AML.

Os valores em causa dizem respeito em particular, à flora e comunidades locais, à fauna, caracterizada pela presença de habitats diversos, e em especial pela ocorrência de áreas de passagem e hibernação de grande número de aves aquáticas.

Deverá garantir-se que as actividades económicas localizadas na sua envolvente tenham em atenção o funcionamento deste importante ecossistema.

4. Arrábida – Espichel – Matas de Sesimbra – Lagoa de Albufeira

Esta unidade paisagística constitui um elemento terrestre de contraponto às áreas estuarinas de elevada importância Metropolitana e Nacional.

Trata-se de uma área de paisagem única com elementos extremamente diversificados, tanto do ponto de vista geológico e geomorfológico, como florístico, faunístico e paisagístico.

Desde áreas costeiras abruptas até zonas serranas, planícies arborizadas, falésias, costeiras, praias, maquis, pastagens, zonas agrícolas compartimentadas e florestas, todas ocorrem de forma contínua e integrada, representando uma imagem coerente e de elevado interesse paisagístico.

Os factores de alteração de uso susceptíveis de pôr em causa os valores naturais expressos ocorrem na zona da Lagoa de Albufeira, Santana e envolvente, e no contacto com as áreas urbanas a Norte e Nascente. A Lagoa de Albufeira constitui uma área lagunar de grande importância devendo ser considerada uma área nuclear para a conservação da natureza, assim como os sistemas dunares litorais que acompanham a linha de costa para Norte e Sul da Lagoa.

Esta unidade possui áreas já protegidas que correspondem a diversas classificações nacionais e internacionais:

- Parque Natural da Serra da Arrábida
- Parque Marinho da Arrábida
- Sítio Classificado da Gruta do Zambujal
- Zona de Protecção Especial do Cabo Espichel (em vias de classificação – Directiva Aves)
- Sítio Arrábida-Espichel ao abrigo da Lista Nacional de Sítios – Directiva Habitats
- Reserva Biogenética do P.N. da Arrábida
- Dois Biótopos CORINE
- ZPE – Lagoa Pequena

Esta grande unidade estruturante deverá ser pensada de forma global, em especial a área de fronteira e remate com o arco ribeirinho sul.

As suas potencialidades para as actividades de turismo, recreio e lazer, deverão ser enquadradas pela garantia do respeito pelos valores estratégicos de protecção ambiental.

5. Corredores e Ligações Estruturantes Primárias

Um conjunto de ligações e corredores assumem particular importância nas relações entre as Áreas Estruturantes Primárias anteriormente descritas.

Estas ligações decorrem, em primeiro lugar, da aplicação do princípio de ligações entre os sistemas ecológicos e da sua importância regional em particular para a fauna e a transferência e troca de energia entre sistemas ecológicos diferentes, que lhes garante consistência e sustentabilidade.

Estas áreas deverão ser entendidas como os corredores preferenciais para as trocas entre ecossistemas, mas ao mesmo tempo representarem espaços de desfogo e descompressão do sistema urbano, favorecendo e garantindo o desenvolvimento dos fenómenos naturais.

As principais ligações ocorrem entre os Estuários do Tejo e do Sado e entre estes e as faixas costeiras atlânticas tanto para norte como para sul. Para o interior assume importância central o corredor do Rio Tejo e do vale que lhe está associado.

As ligações indicadas são particularmente importantes para a avifauna e habitats com elas relacionados, e dizem respeito, em particular, às seguintes faixas do território:

- 1 Mouchões de Alverca e V. F. de Xira até ao Litoral S.Julião/Ribamar
- 2 Estuário do Tejo – Rio e Vale do Tejo
- 3 Estuário do Tejo – Estuário do Sado
- 4 Serra de Sintra – Litoral Norte
- 5 Serra de Sintra – Litoral Sul
- 6 Serra da Arrábida – Estuário do Sado
- 7 Estuário do Sado – Ribeira da Marateca

B. Rede Secundária

As áreas e os corredores ou ligações incluídos na rede secundária da REM incluem áreas e sistemas com dimensão suficiente para serem claramente identificados e com importância metropolitana e local na sustentabilidade do modelo territorial.

Constituem espaços ainda não predominantemente ocupados com edificações ou infraestruturas e possuem interesse e biodiversidade ecológica (na maior parte dos casos, matas de caducifólias ou perenifólias ou vales e baixas aluvionares).

Estas áreas relacionam-se com os sistemas hidrológicos de forma significativa, sendo importantes no controle das cheias e na qualidade do ambiente metropolitano.

As encostas dos vales das ribeiras encaixadas, as áreas florestais de Sintra, a Serra da Carregueira, o Vale de Loures, as matas de Mafra e Malveira na margem norte constituem as áreas mais importantes.

Na Península de Setúbal, para além das áreas de esteiros e valas que drenam para o Estuário, assumem particular importância a Mata dos Medos, a Área de Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica, o Pinhal das Freiras, o Pinhal da Marquesa, o Pinhal das Formas, o Pinhal das Espanholas e a Mata da Machada representam as áreas com dimensão apreciável e importância concelhia considerável e com ligações importantes às Áreas Estruturantes Primárias.

Estes espaços são igualmente importantes na resolução de carências e remates do sistema urbano que lhes está próximo, para além de representarem os últimos exemplos das matas que cobriam a Península de Setúbal.

Os seus valores naturais decorrem do coberto vegetal arbóreo que possuem e da sua dimensão relativa no sistema urbano.

Nalguns casos representam os espaços limite para realização de ligações entre sistemas ecológicos dos diferentes níveis e separação de sistemas urbanos desordenados e contínuos.

Os corredores assinalados como corredores estruturantes secundários acompanham, na maior parte dos casos, as linhas de água ou cabeços que estabelecem as ligações ecológicas entre áreas e unidades territoriais.

Uma atenção especial deve ser dada aos territórios e aos sistemas atravessados por estes corredores, no sentido de manter e viabilizar a conectividade entre as áreas e os sistemas indicados.

C. Áreas e Ligações / Corredores Vitais

O conceito de áreas e corredores vitais decorre da constatação do facto de nas áreas urbanas consolidadas, não estruturadas, fragmentadas e desordenadas do território metropolitano, o espaço livre, não edificado, ser já de dimensão e configuração que o remete para espaço residual, ainda que nalguns casos com dimensão aparente significativa.

O reconhecimento de que sobre estas áreas consideradas ainda não edificadas, incorrem pretensões, direitos já constituídos de urbanizar, equipar e infraestruturar, e ainda diversas possibilidades que decorrem de propostas dos PDM aprovados, (que deverão ser objecto de avaliação e quantificação) levam igualmente a reforçar a necessidade destas áreas serem encaradas como vitais para a resolução de problemas e carências do sistema urbano já instalado.

De igual modo, ainda podem e devem representar o espaço de concretização de espaços públicos, zonas de lazer e recreio, em espaço não edificado, fundamentais para o funcionamento e qualidade do sistema urbano no seu conjunto.

A análise sobre o espaço não edificado nas áreas urbanas incidiu ainda sobre os estrangulamentos, intrusões e interrupções que, ocorrendo no território metropolitano, põem em causa o funcionamento do sistema ecológico.

Reconhece-se que a maioria das linhas de água da margem norte possuem a sua parte final "tamponada" por edificações ou outro tipo de construções, o que origina, em associação com outros factores, a ocorrência de situações de cheia e risco de inundações.

De igual modo, as linhas de água da margem sul encontram-se estranguladas no seu troço final ou com estrangulamentos contínuos ao longo do seu percurso, ainda que o carácter de risco de cheia não seja tão evidente face à natureza permeável dos terrenos envolventes.

As intrusões ocorrem, principalmente, nas baixas aluvionares de Loures e no Arco Ribeirinho Sul até à Planície Interior, onde os sistemas hidrológicos são afectados pelas edificações nas zonas de baixa aluvionar ou mesmo sobre o leito tradicional das valas ou ribeiras.

Algumas ligações estruturantes ou vitais estão interrompidas, o que pode provocar situações de risco por alagamento a montante.

A classificação como área vital deverá conduzir a uma revisão das propostas de ocupação que incidirem sobre estas áreas nos Planos Municipais de Ordenamento do Território, de acordo com os valores e objectivos expressos no PROT-AML.

4 Transportes e Logística

4.1 Enquadramento

Na ausência de estudos integrados e de instrumentos de planeamento do sistema de transportes metropolitano, o PROTAML propõe, no quadro da estratégia de desenvolvimento e do modelo territorial definidos, um referencial para o desenvolvimento de um processo de planeamento sectorial.

Atento o quadro actual, aponta-se como fundamental e prioritário a criação do edifício institucional de suporte à constituição de uma estrutura de Planeamento e Gestão dos Transportes da Área Metropolitana de Lisboa, envolvendo os diversos intervenientes com competências na matéria e responsável pelo desenvolvimento do processo de planeamento integrado do sistema de transportes metropolitano.

4.2 Conceito de Transportes para a AML

A definição de um conceito de transportes para a AML exige a prévia opção pelo cenário de gestão da mobilidade em que nos pretendemos situar. Com efeito, quer os custos de dotação em infraestruturas e oferta de transporte, quer do correspondente funcionamento do sistema, irão variar significativamente consoante se considere um cenário tendencial, ou se, pelo contrário, se assume que a administração pública – aos seus diferentes níveis e sectores de actuação – irá ter um papel mais intervencionista, tanto ao nível da regulação do sistema, como no potenciar ao máximo o Transporte Colectivo através de planos directores, de acordo com as directivas comunitárias de exigência de maior qualidade ambiental em projectos de mobilidade urbana e transporte interurbano.

No primeiro caso, e tal como se verificou na última década, a satisfação das necessidades de deslocação da população da AML iria continuar a processar-se essencialmente através de um acréscimo significativo da utilização do transporte individual, com o conseqüente aumento do congestionamento de tráfego, o decréscimo da atractividade do transporte colectivo rodoviário e uma cada vez maior perda de cota de mercado para o sistema de transportes colectivos no seu todo. Apesar dos vultuosos investimentos que se verificaram nos últimos anos em infraestruturas e material circulante, o decréscimo no número de passageiros transportados em transporte colectivo tem sido uma constante, que é necessário inverter.

Em alternativa preconiza-se uma atitude mais dirigista da administração, a qual passa, num primeiro momento, por definir prioridades de investimento e de intervenção de forma integrada, e tendo igualmente em conta uma perspectiva ambiental (diminuição de emissões poluentes e de ruído no espaço urbano e periurbano), visando aumentar a atractividade global do sistema de transportes colectivos, para desenvolver em seguida uma verdadeira política de mobilidade sustentável, onde se actua simultaneamente em todos os modos de transporte.

Neste âmbito, é necessário desenvolver uma política coerente de promoção de modos de transporte menos agressivos para o ambiente e a saúde pública, bem como assumir uma gestão do espaço viário onde a diminuição da oferta de estacionamento na via pública e

em parques no centro das cidades, bem como o aumento da tarifação do estacionamento terão um papel essencial na penalização do uso indiscriminado do transporte individual. Estas medidas são essenciais nas áreas centrais e nos corredores mais congestionados para que seja possível desenvolver alternativas credíveis em transporte colectivo.

No caso da administração optar por este segundo cenário, o conceito de transportes a definir tem de ter em conta a actual estrutura espacial das deslocações no interior da AML.

Assim, se para as deslocações pendulares por motivo de trabalho é previsível que os fluxos mais importantes em direcção a Lisboa se continuem a realizar nos eixos radiais de expansão urbana, já para as deslocações por outros motivos (compras, serviços, recreio e lazer, ...) a sua maior incidência não terá um padrão radial, antes se processando em termos de área, numa coroa circular definida a partir de um raio de aproximadamente 10 km a 15 km a partir do centro da AML (rotunda do Marquês de Pombal), isto é, englobando tanto as deslocações radiais como as transversais. Com a progressiva desconcentração do emprego terciário do centro de Lisboa para a sua periferia imediata, este tipo de padrão espacial de deslocações terá ainda tendência a captar igualmente uma parte das deslocações casa-trabalho.

Estando comprovado economicamente que para distâncias abaixo dos 15 Km do centro da cidade, é necessário uma maior utilização do TC, acima daquela distância deve admitir-se uma maior utilização do TI, colocando-se a necessidade de construção de "P+R" em eixos servidos pelo TC.

Para este "Perímetro de Transporte Urbano", correspondente ao Núcleo Central da AML e periferia imediata, existe a necessidade de uma utilização complementar de redes semi-pesadas e ligeiras no sistema de Transportes Colectivos, que simultaneamente possa responder às funções de transporte e de acessibilidade, dentro do espaço definido por aquele perímetro, que como se sabe inclui funções dentro e na proximidade dos limites do concelho de Lisboa.

A utilização mais articulada das várias redes de Transporte Colectivo dentro da coroa central da Área Metropolitana (a cidade e o periurbano dentro de um raio de 15 km) exige que dois conceitos de ligações sejam estabelecidos à priori para responder tanto às deslocações periferia-centro como periferia-periferia.

Dentro da cidade, para a coroa até um raio de 10 km, devem privilegiar-se as ligações directas ou com 1 transbordo, isto é uma política multimodal. Estas ligações devem ser conseguidas com a introdução de linhas de TC de capacidade intermédia a funcionar em sítio próprio (velocidades comerciais acima de 20 km/h), garantindo funções de transporte (metro e eléctrico de superfície) e funções de acessibilidade (rede de autocarros e eléctricos).

Para a coroa definida por um raio dos 10 km aos 30 km, devem articular-se as redes de Transporte Colectivo em Sítio Próprio com as redes rodoviárias que permitem o rebatimento da circulação automóvel ou de autocarros, respectivamente através de "P+R" ou de boas Interfaces, evidenciando uma política intermodal, mas onde se devem minimizar os transbordos.

As redes de Transporte Colectivo em Sítio Próprio incluem o comboio e as redes de capacidade intermédia que podem fechar malhas das redes pesadas e semi-pesadas, nas áreas com densidades humanas líquidas entre os 60 e os 160 [(hab+p.t.) / ha].

Para a coroa definida com raio superior a 30 km, os modos de Transporte Colectivo mais utilizados incluem comboio e autocarros. Nesta rede intermodal as ligações podem exigir um ou mais transbordos, podendo-se minimizar os seus efeitos negativos através de uma política tarifária que integre não só os vários modos de TC como o próprio estacionamento do TI.

A estruturação do sistema em cada uma das coroas definidas deverá garantir a acessibilidade, com tempos de deslocação competitivos com a deslocação em TI (considerando o tempo de deslocação mais o de estacionamento), associada a políticas restritivas de estacionamento nas áreas centrais.

Elemento essencial e determinante para o sucesso de uma política de mobilidade que potencie o TC, é o modo como os seus utentes lhe acedem, tanto ao nível da sua cobertura espacial como do custo da sua utilização. O sistema tarifário deve assim favorecer a maior acessibilidade do Transporte Público.

O conceito de transportes que se preconiza para a AML pode assim resumir-se do seguinte modo.

4.2.1 Núcleo Central (raio de 10 km)

Nesta área é importante considerar o desenvolvimento de uma forte conectividade da rede de TC, assente numa eficaz multimodalidade e no privilegiar das ligações directas, nomeadamente entre os principais centros de emprego e de comércio e as áreas mais densamente habitadas. Desejavelmente dever-se-á caminhar para um sistema de títulos multimodais que permitam a utilização indiferenciada de todos os modos de transporte à disposição da população.

Para este núcleo central deverá ser estudada, no âmbito do "Plano Metropolitano de Transportes" (PMT), uma rede de grande capacidade, baseada na complementaridade entre o comboio, metropolitano e eléctrico moderno a implementar no horizonte temporal do PROTAML.

Deve ainda ser implementada uma política de estacionamento que penalize o uso indiscriminado do TI na área central de Lisboa e favoreça a transferência modal para o TC nas estações do metropolitano e de eléctrico mais afastadas do centro.

O favorecimento dos modos suaves (peões e bicicletas) nas áreas centrais, em particular na de Lisboa, é igualmente um dos aspectos a considerar com a maior atenção (ver figura 10).

4.2.2 Coroa de Transição (entre os 10 km e os 30 km)

Nestas zonas da AML, o sistema de transportes do periurbano, terá de responder a dois padrões de deslocação: as deslocações radiais em relação a Lisboa – que ainda continuam a ser dominantes, embora em perda de importância relativa – e as que se processam entre os vários núcleos residenciais, de emprego e de comércio/serviços que se têm vindo a desenvolver nas aglomerações consolidadas na periferia de Lisboa.

Quanto às primeiras, as infraestruturas pesadas de TC existentes, concluídos os investimentos em curso na modernização da infraestrutura ferroviária e na aquisição de novo material circulante, têm capacidade suficiente para as satisfazer.

Nesta área o PMT terá de:

- avaliar a viabilidade de complementar as infraestruturas de TC existentes com a implementação selectiva de sistemas de capacidade intermédia;
- avaliar a questão da conexão entre as várias linhas ferroviárias – a norte e a sul do Tejo. A possibilidade de interligar os vários corredores ferroviários entre si e com o metropolitano no núcleo central, é essencial para assegurar uma maior equidade em termos de acessibilidade;
- assegurar a melhoria das condições de rebatimento do transporte colectivo rodoviário ou eventuais sistemas de capacidade intermédia e do TI sobre as estações da rede ferroviária.

Os sistemas e medidas a implementar deverão possibilitar uma melhor distribuição dos tráfegos da periferia na capital da AML, contribuindo para a redução do tráfego de passageiros em automóvel.

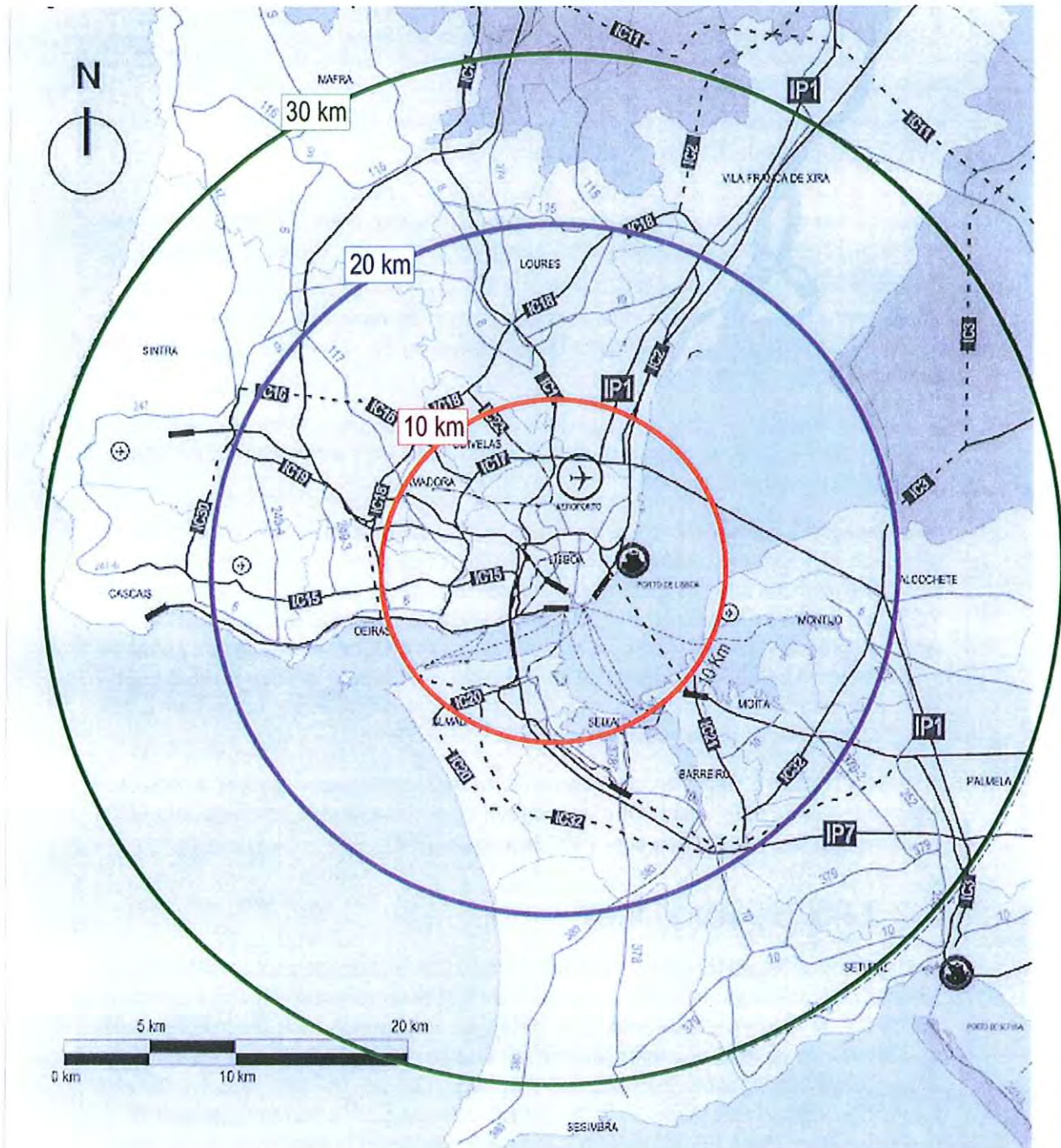
As deslocações no interior da coroa de transição são actualmente as mais penalizadas em termos de TC e são quase cativas do TI. A inversão da actual repartição modal nesta coroa passa pela melhoria das condições existentes, de circulação e oferta do Transporte público rodoviário, através da eventual criação de sítios próprios, medidas de prioridade ao TPR, serviços rodoviários semi-directos e nalguns casos através da introdução de linhas de modos ferroviários ligeiros. O sistema de transportes colectivos, a construir no espaço peri-urbano, deverá ser estruturado em articulação com as principais estações ferroviárias e as estações terminus de metropolitano.

O sistema tarifário a implementar na coroa de transição deve não só atender à necessária integração com a rede urbana (núcleo central), como considerar a complementaridade entre o TI e o TC, na utilização dos "P+R" (ver figura 10).

4.2.3 Pólos Secundários

O conceito de transportes para o modelo territorial que se defende para as aglomerações urbanas mais afastadas de Lisboa e que já hoje constituem verdadeiros pólos secundários no interior da AML – casos de Setúbal/Palmela e de Cascais com a sua envolvente – parte da constatação de duas necessidades: por um lado, trata-se de continuar a garantir uma boa acessibilidade ao centro da AML; por outro lado, face ao crescente peso demográfico e extensão destas áreas urbanas torna-se imperioso assegurar uma oferta própria de TC que não esteja sobretudo dependente das ligações regionais que estão centradas nestas áreas.

Figura 10 Raios de 10, 20 e 30 km a partir da Praça Marquês de Pombal



Caberá ao transporte ferroviário suburbano responder ao primeiro tipo de necessidades, devendo para isso resolver-se as actuais rupturas de carga. Na margem norte, através da ligação entre a linha de Cascais e a linha de Cintura; na margem sul completando a ligação ferroviária através da ponte 25 de Abril com a construção do troço Coina / Pinhal Novo e a electrificação da linha até Setúbal (obras em curso).

A articulação e a conectividade na rede rodoviária existente nos pólos urbanos mais importantes, associada ao desenvolvimento de redes urbanas de TC que sirvam o centro destes pólos e a sua área de influência directa, constituirá a resposta ao segundo tipo de necessidades. Nos casos referidos, a apresentação de propostas de eixos em TC e de medidas de gestão viária favoráveis ao TP deve ser promovida na perspectiva de diminuição de tráfego automóvel no interior e envolvente destas aglomerações e na articulação com as respectivas redes de transporte nas áreas de influência de cada uma delas.

Também neste caso se deverá assegurar uma correcta integração tarifária, só que entendida em duas vertentes: uma primeira que contemple as ligações com Lisboa e o seu sistema de transportes urbanos; e uma segunda que funcione para a rede urbana local. Em ambos os casos deve ser considerada a possibilidade de incorporação do TI no sistema, através da utilização dos parques de estacionamento dissuasores (P+R).

4.3 Linhas de Intervenção

A definição das linhas de intervenção e o estabelecimento do modelo de transportes e acessibilidades na AML devem ser equacionadas no âmbito do PMT.

Lisboa e o seu espaço geográfico envolvente estão a consolidar-se como uma área metropolitana com várias centralidades, isto é, pólos de geração/atração de emprego, de residência, de serviços e de lazer. É necessário um maior equilíbrio dos investimentos em infraestruturas e na exploração de equipamentos de Transporte Colectivo, que resulte numa sua maior utilização. Está a esgotar-se o tempo dos investimentos em grandes infraestruturas, devendo canalizar-se os novos investimentos para sistemas de capacidade intermédia que potenciem as redes de transporte público de passageiros, diminuindo o recurso sistemático ao transporte individual, o que pode ser consagrado no PMT e em Planos de Mobilidade/Deslocações Urbanas. Este último tipo de Planos Sectoriais, destina-se a equacionar novas formas de gestão da mobilidade e a configurar o sistema de transportes a desenvolver numa determinada área/bacia de transportes, preferencialmente de escala sub-regional a fim de melhor responder às necessidades de deslocação da população dessa área.

As distâncias percorridas pelas pessoas e mercadorias são maiores, os tempos gastos a percorrê-las tornam-se ineficientes face aos volumes de investimento, devido à má utilização dos vários modos de transporte. As soluções têm assim de ser procuradas a dois níveis: necessidade de realocação de pólos de emprego e contenção e estruturação das expansões urbanas residenciais que gerem uma diminuição de fluxos de pessoas que percorram distâncias médias superiores a 10km – ordenamento do território – e a necessidade de um maior desempenho das redes de Transporte Colectivo, com velocidades

comerciais e de exploração que permitam aumentar a sua atractividade e a sua capacidade de competir com o TI.

Na micro-logística, as interfaces colectoras e de distribuição, devem ser planeadas. A optimização da rede de logística, deve orientar-se para uma estrutura e hierarquização que permitam, para além da cobertura do território, a circulação diferenciada dos veículos entre o espaço urbano consolidado e o espaço suburbano.

Na óptica do ordenamento do território, os limiares de construção de novas infraestruturas e equipamentos de transporte e a utilização dos vários modos de transporte devem ser equacionados de acordo com as directivas europeias sobre impactes ambientais: racionalização económica da utilização das fontes de energia; reforço de medidas que aumentem a qualidade de vida urbana nomeadamente através da diminuição dos impactes ambientais associados ao sistema de transporte.

Ao estabelecer um conjunto de linhas de intervenção que constituirão a coluna vertebral para a política de transportes na AML nos próximos 10 anos, já se tem em consideração objectivos ambientais que hoje recaem nos modelos territoriais e nos planos e programas de transporte. Admitir a heterogeneidade geográfica do espaço metropolitano (onde existem ecossistemas de maior fragilidade como sejam as reservas naturais ou as paisagens a preservar); limitar a sobrecapacidade do transporte rodoviário e o consumo difuso do espaço para fins urbanos; fazer convergir os critérios de escolha individuais com o carácter sustentável da soma destas escolhas são variáveis que permitirão identificar um conceito que articule o sistema de transporte numa perspectiva ambiental eficaz.

As questões de urbanismo e de ordenamento do território, não devem ser desligadas do sistema de transportes. Repensar, portanto, a forma de usos e ocupação do solo no território, bem como a forma como se estruturaram cada uma das aglomerações e a sua interligação, ajudarão a identificar o conceito de transportes anteriormente referido, o qual se pretende que contribua para uma correcção e melhoria dos padrões de mobilidade actuais.

Torna-se incontornável a regulamentação da Lei de Bases do sector dos Transportes e a criação de uma Autoridade Metropolitana de Transportes da AML que, promoveria, no cumprimento das atribuições e competências que lhe venham a ser cometidas por diploma próprio, o planeamento e organização das redes, a prioridade dos investimentos, a atribuição das concessões, a definição da política tarifária e a obtenção dos recursos necessários ao funcionamento integrado e coerente do sistema.

Como instrumentos necessários e urgentes na definição da política de transportes aponta-se a realização do PMT e a realização dos Planos de Mobilidade/Deslocações Urbanas (PMDU) por bacia de transportes ou aglomeração na Área Metropolitana. É preciso agir ao nível da mobilidade e estes Planos devem encontrar respostas ao nível de actuação metropolitana e sub-regional permitindo aos responsáveis e gestores do sistema de transportes – à escala metropolitana/subregional e local – uma maior definição de políticas de ordenamento da circulação de pessoas e mercadorias. Deverão, portanto, conter uma metodologia de validação estratégica e operacional.

Decorrente da estratégia territorial do PROTAML, o PMT tem como objectivo central, influenciar as escolhas modais, através de um conjunto coerente de medidas susceptíveis

de melhorar a repartição modal em favor da utilização de modos de transporte mais sustentáveis.

Assim, as propostas do PMT dever-se-ão submeter às directrizes de uma política metropolitana de transportes a aprovar pelo poder político. Conterão uma estratégia de actuação em função dos horizontes temporais: de curto/médio prazos – planeamento essencialmente correctivo; de médio prazo visando a implementação de medidas selectivas – relacionadas com o desenvolvimento de componentes estruturantes do sistema e com a promoção do transporte colectivo –, susceptíveis de influenciar um padrão de deslocações mais favorável ao transporte colectivo; de longo prazo, que corresponderá à consolidação das opções em favor de uma mobilidade cada vez mais sustentada.

O PMT deve:

- propor um sistema multimodal de transportes colectivos de passageiros , baseado na articulação dos diferentes modos de transporte existentes e de novos modos a implementar/desenvolver (caso dos modos ferroviários ligeiros e eléctrico moderno);
- estabelecer a rede logística estruturante de abastecimento e distribuição de mercadorias;
- estabelecer uma rede viária estruturante entre o nível nacional e local;
- estabelecer a rede principal de interfaces metropolitanas e a rede de parques de estacionamento de escala metropolitana;
- identificar as condições de articulação entre as propostas de transporte e as políticas de estacionamento.

Deve ainda:

- elaborar propostas/contributos para o estabelecimento de uma estratégia de articulação entre as políticas de ordenamento do território e as políticas de transportes;
- identificar as condições de articulação entre os objectivos de uma política de promoção da utilização do transporte colectivo e as políticas sectoriais que influenciam a utilização do TI.

O PMT, num processo de planeamento estratégico e operacional, integrará designadamente:

- o Esquema Director das Infraestruturas Metropolitanas de Transporte que envolve nomeadamente, o estabelecimento da rede de transportes colectivos pesados e semi-pesados, da rede viária estruturante entre o nível nacional e local, das redes de interfaces e parques de estacionamento dissuasores com ela relacionados;
- os objectivos estratégicos e os Planos de Mobilidade / Deslocações Urbanas de escala subregional.

Os Planos de Mobilidade/Deslocações Urbanas concretizarão a Política de Mobilidade a estabelecer no PMT, integrando os vários projectos de transporte urbano de passageiros e de mercadorias. Até à aprovação do PMT poderão ser elaborados Planos de Mobilidade/Deslocações Urbanas para áreas prioritárias de intervenção, devendo estes guiar-se pelo referencial de actuação estabelecido no PROTAML e pelos eventuais estudos sectoriais desenvolvidos no âmbito dos trabalhos do PMT.

Os PDM's em processo de revisão, devem integrar a problemática dos transportes, tendo em conta objectivos de racionalização do sistema, de melhoria do serviço, de crescimento

de utilização do Transporte Colectivo e, por outro lado, de integração das cadeias logísticas. Deste modo, deverão articular coerentemente os usos do solo, a forma e estruturas urbanas, os transportes e o ambiente.

Se os primeiros (PMDU) podem ajudar à clarificação das necessidades mais prementes das populações e agentes económicos, a uma escala sub-regional, os segundos (PDM's) devem regular a intervenção municipal no território. A maior definição dos projectos de transporte em cada aglomeração ou município permitirá articular as redes locais com as necessidades evidenciadas na Área Metropolitana de Lisboa.

Todos os investimentos a efectuar ao nível local nas infraestruturas e equipamentos de transporte de mercadorias e de passageiros, deverão ser justificados por aqueles Planos.

As correcções a efectuar no âmbito de uma Política de Transportes devem ser equacionadas a partir dos PMDU sub-regionais, devendo todos os estudos de avaliação e consolidação dos vários projectos ser sustentados numa perspectiva de alteração dos padrões de mobilidade e de melhoria da qualidade ambiental, que favoreça uma maior utilização do Transporte Colectivo nas acessibilidades dentro do pólo central da AML e entre este e os pólos secundários.

4.3.1 Infraestruturas e Equipamentos de Transporte de Passageiros

A figura nº11 exemplifica uma proposta de intervenções para a rede de infraestruturas de transportes de passageiros da AML, contemplando os projectos em curso ou previstos para as diferentes redes de transportes colectivos, nomeadamente as redes pesadas e introduzindo alguns elementos que permitam responder aos objectivos enunciados nos parágrafos precedentes.

Numa perspectiva integrada de funcionamento do sistema de transporte de passageiros, esta hipótese procura enquadrar não só os referidos projectos de desenvolvimento das redes mas também a forma desejável de organização das diferentes componentes, tanto quanto à sua articulação funcional como operacional.

No caso do núcleo central da AML, são ainda retomadas algumas das orientações contidas no PDM e no Plano Estratégico de Lisboa, as quais mantêm a sua actualidade, principalmente no que respeita à rede intermunicipal e regional. No caso da coroa de transição e dos pólos secundários, procura-se consubstanciar uma requalificação do espaço urbano e periurbano com um esquema director de acessibilidades através de forte intervenção dos sistemas de Transporte Colectivo de capacidade intermédia, interconectando as restantes redes pesadas e semipesadas.

4.3.1.1 Núcleo Central da AML

Em relação ao Núcleo Central há que considerar duas questões fundamentais: a densificação da rede de metropolitano e o desenvolvimento dos sistemas de capacidade intermédia.

O núcleo central do sistema inclui a rede actual de metropolitano e as expansões já aprovadas pela tutela para o curto-médio prazos, a saber (ver figuras 11 e 12):

- Linha Amarela: Campo Grande – Odivelas
(em construção)
- Linha Azul: Baixa Chiado – Santa Apolónia e Pontinha-Falagueira
(em construção)
- Linha Vermelha: Alameda – Saldanha – S. Sebastião
- Linha Verde: Cais do Sodré – Campo Grande – Telheiras – Pontinha

Estão a ser objecto de estudos de viabilidade por parte do metropolitano os prolongamentos das seguintes linhas:

- Linha Vermelha: S. Sebastião – Amoreiras – Campo de Ourique
- Linha Vermelha: Oriente – Moscavide – Portela (extensão a Norte)
- Linha Amarela: Rato – Estrela – Alcântara

A decisão sobre as extensões futuras destas linhas deverá ser fundamentada no sistema multimodal a desenvolver no âmbito do PMT.

A rede de metropolitano, com uma estrutura essencialmente radial, poderá articular-se com uma rede de modos ferroviários ligeiros, a estudar no âmbito daquele Plano, que diversifique as ligações circulares e assegure a cobertura do território do restante núcleo central (em particular, nas coroas de transição e periféricas da cidade e no periurbano envolvente da cidade).

Na Margem Sul do Tejo destaca-se pela sua importância o desenvolvimento de um projecto de TCSP, que estruture o sistema de transporte colectivo do arco ribeirinho, cuja primeira fase é constituída pela rede de base do Metro Sul do Tejo (MST), ligando a Costa da Caparica ao Lavradio.

Em relação ao núcleo central da AML, nomeadamente no que se refere ao seu centro histórico, deve preservar-se a rede de eléctricos das colinas, mais condizente com a exiguidade dos espaços viários existentes. Para os eixos utilizados por esta rede, devem ser desenvolvidas acções de requalificação do espaço de circulação e de estacionamento, compatíveis com a melhoria da qualidade ambiental.

Por outro lado, deverão ser aplicadas nesta área central medidas de restrição à utilização do Transporte Individual, através da introdução de acções locais que assentem numa política de estacionamento definida em função da evolução da rede pesada do sistema de transportes colectivos e da progressiva restrição ao estacionamento de longa duração no centro de Lisboa. A oferta na via pública deve ser tarifada de forma progressiva em relação ao tempo de estacionamento; a construção de parques deve ser reduzida no centro da cidade e destinada, prioritariamente aos residentes.

A restrição e limitação de espaços na via pública e a definição duma política tarifária que seja suficientemente desencorajadora através duma elevada tarifação do estacionamento e respectivo tempo de utilização deverão ser assim aplicadas neste núcleo central.

Em relação aos eixos rodoviários principais, devem ser revistas a sua estrutura e hierarquia no núcleo central, nomeadamente as suas características geométricas de traçado, no

sentido de os melhor integrar no espaço urbano e de propiciar maior espaço à circulação de bicicletas e peões.

No núcleo central da AML, a revisão da estrutura e hierarquia dos eixos rodoviários principais e secundários deve ser desenvolvida de acordo com o modelo de transportes e com a política de mobilidade defendida no PROT-AML.

Nesta perspectiva, a Autoridade Metropolitana de Transportes terá sempre presente os objectivos de redução de emissão de poluentes, de ruído e de concentração do ozono causado, em particular, pelo transporte rodoviário, de redução do consumo de espaço viário pelo Transporte Individual e de um aumento da segurança aos peões (ver figura 11).

4.3.1.2 Coroa de Transição

A política de mobilidade a desenvolver na coroa de transição da AML deve ser coerente, com os objectivos de maior rigor na utilização das infraestruturas e modos de transporte alternativos ao Transporte Individual; com a defesa e valorização dos espaços com interesse paisagístico e com a diminuição do crescimento urbano extensivo. Propõe-se, assim o desenvolvimento de uma política intermodal, com recurso a eventuais Sistemas de Capacidade Intermédia e aos "P+R", na articulação com as rede pesada (comboio ou barco). Nesta Coroa, tem-se como objectivo principal reduzir os volumes de circulação em Transporte Individual para as deslocações obrigatórias.

Tal como referido, a rede de comboio suburbano é completada com as expansões da rede de metropolitano ao periurbano envolvente da cidade (Odivelas, Falagueira), constituindo com o comboio a estrutura radial fundamental de transportes colectivos. Esta rede estruturante, utiliza o espaço canal ferroviário para os fluxos maiores (comboios), mas poderá vir a ser completada com uma rede ferroviária ligeira com funções complementares (em eixos circulares e de rebatimento/distribuição).

No sistema ferroviário pesado, a interligação de todas as linhas ferroviárias suburbanas através da linha de Cintura poderá implicar, nomeadamente, a ligação entre as linhas de Cascais e de Cintura em Alcântara (em estudo); a reformulação do sistema ferroviário da estação de Campolide; a construção do troço Coima/Pinhal Novo; e a conclusão das respectivas interfaces com a rede de metropolitano no núcleo central. Contudo, na coroa de transição da AML, no periurbano, as ligações circulares em sistemas de capacidade intermédia poderão ser um elemento importante de interconexão com este sistema, nomeadamente para as ligações transversais entre Paço de Arcos/Oeiras e Cacém e, posteriormente, entre Carcavelos e a Portela de Sintra.

Para a coroa de transição na Margem Sul, o aproveitamento do antigo espaço canal ferroviário do Montijo ao Pinhal Novo, poderá ser equacionado para um sistema ferroviário de capacidade intermédia que permita estruturar o eixo urbano de Montijo – Pinhal Novo – Palmela – Setúbal. (neste último caso permitirá a ligação da Coroa de Transição aos Pólos Secundários de Palmela e Setúbal).

A definição da localização de espaços para estacionamento periférico de transporte individual na proximidade das principais estações de comboio e nas estações terminais de metropolitano – eixos radiais – e nas zonas em que esteja prevista a articulação das redes de metropolitano e de redes ferroviárias ligeiras – eixos circulares – contribuirá para a

Figura 11 Ferrovias Pesada e Ligeira (Existente e Proposta)

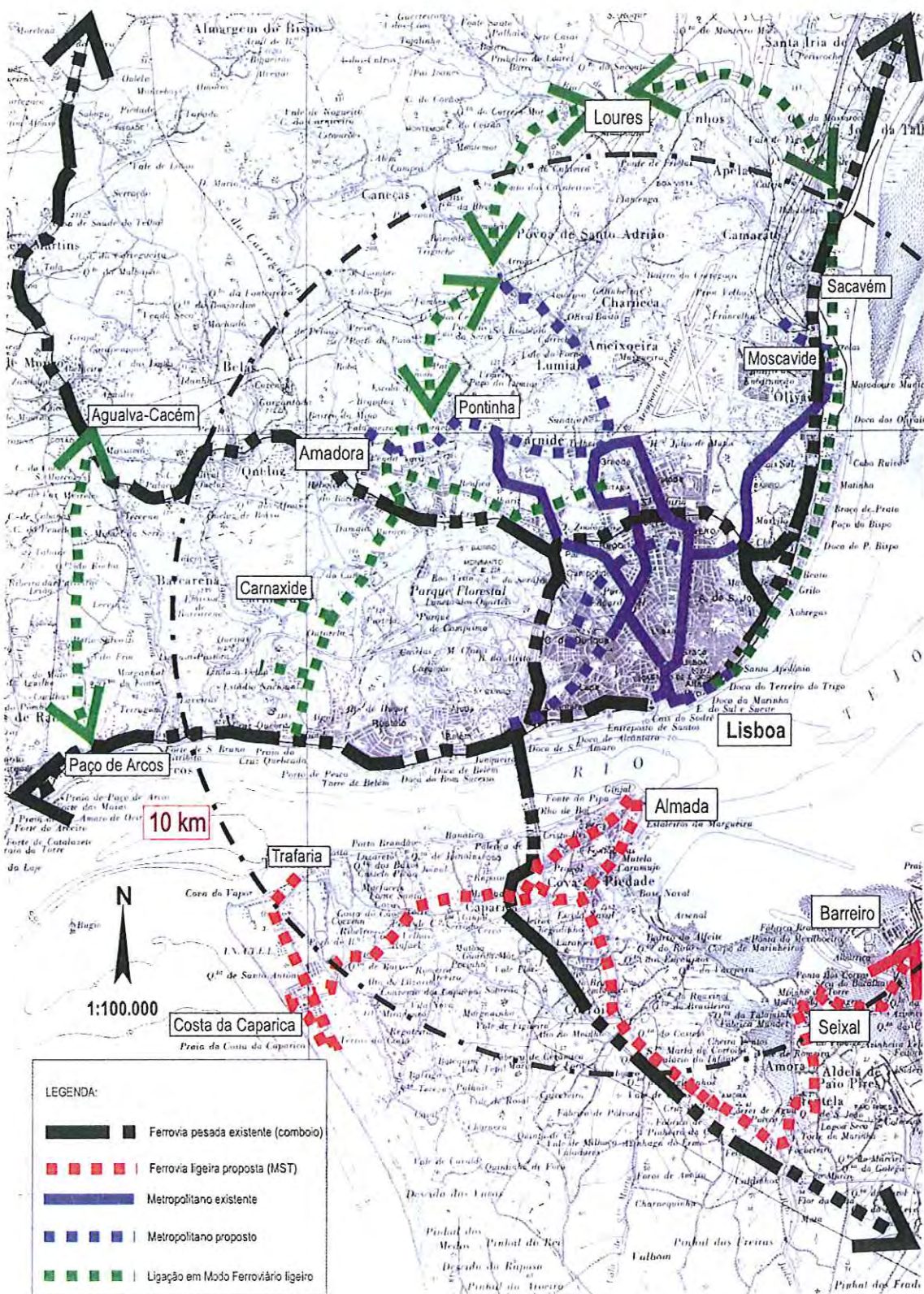
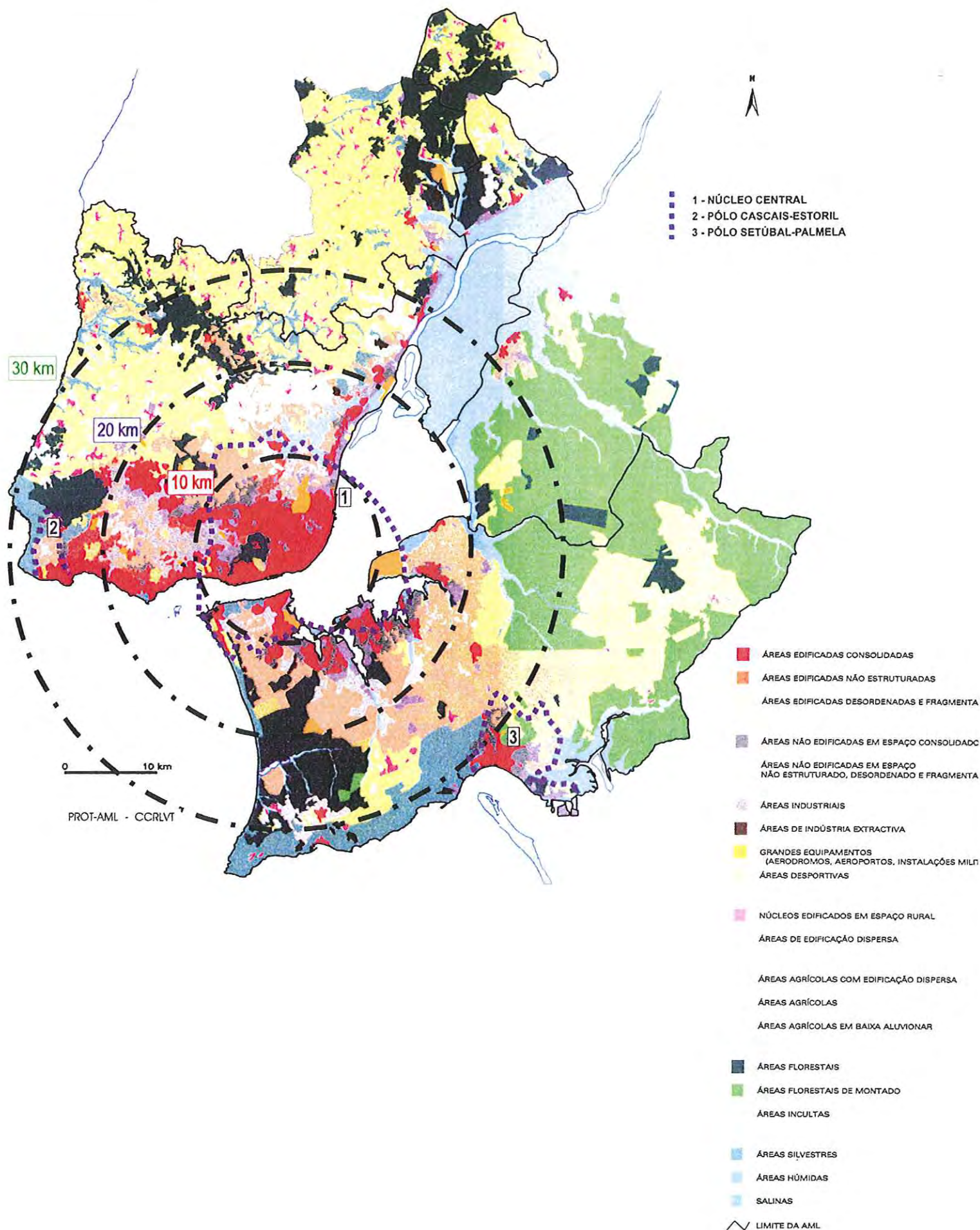


Figura 12 Esquema do Núcleo Central, do Polo Cascais-Estoril e do Polo Setúbal-Palmela, Inseridos nos Raios de 10, 20 e 30 km



concretização dum conceito de intermodalidade cujos resultados se traduzirão numa racional e eficaz utilização do sistema.

Particular atenção deve ser dada às condições de acessibilidade do TC rodoviário às principais estações de interface.

Ao nível de acções locais a desenvolver nas áreas centrais das aglomerações, deve seguir-se uma política de estacionamento de tarifação na via pública e, em particular, nas zonas comerciais e pedonais, e de reabilitação urbana.

As redes de TC rodoviário devem melhorar a sua estrutura e níveis de serviço de oferta, com padrões de cobertura territorial e temporal, que responda à necessidade de proceder a uma diminuição do recurso do TI por parte das populações servidas pelos eixos pesados de TC. A gestão do espaço viário pelas autarquias deve contribuir para a melhoria destes serviços (ver figura 11).

4.3.1.3 Pólos Secundários

O modelo territorial consagra o desenvolvimento urbanístico e funcional destes pólos secundários procurando-se, nomeadamente um maior equilíbrio da repartição do emprego, o que permitirá uma redução das distâncias médias percorridas pela população que neles habita. A forma e estrutura destas aglomerações apresentam uma heterogeneidade geográfica a que o modelo de transportes deve adaptar-se: ligações em eixos rápidos ao núcleo central da AML (comboio, autoestradas) e ligações com as respectivas periferias desses pólos em eixos de Transportes Colectivos em Sítio Próprio (sistemas de capacidade intermédia) com "P+R". As redes de Transporte Colectivo devem apresentar padrões de serviço urbano, sendo para o efeito reservados corredores e lançada também uma adequada política de estacionamento nesses centros.

Nos casos particulares a seguir referidos, a densificação e a expansão destes pólos secundários seja em termos de habitação seja através da criação de grandes superfícies e pólos de emprego (centros de actividade e de serviços) tem contribuído para uma diminuição da fragmentação do território provocada pela estrutura da rede rodoviária da AML. Com efeito, o crescimento em "mancha de óleo" é um dos aspectos mais negativos da ocupação do território metropolitano, com implicações directas no funcionamento do sistema de transportes da AML. De entre os pólos secundários cuja autonomia se tem revelado progressiva e potencialmente importante, salientam-se (ver figura 12):

- Cascais – Estoril
- Torres Vedras
- Carregado – Ota (novo aeroporto)
- Setúbal – Palmela

As acessibilidades destes pólos secundários ao núcleo central da AML têm sido asseguradas através do sistema ferroviário suburbano (num raio de 40kms) e através dos IP's e IC's, do sistema rodoviário nacional. A criação de sistemas urbanos próprios nessas aglomerações passa pela requalificação e recuperação destes espaços urbanos, em que os sistemas de capacidade intermédia podem assegurar esses objectivos.

4.3.2 Sistema de Transportes Nacional/Internacional

O modelo intermodal de transportes de passageiros e de mercadorias, nas ligações nacionais, engloba principalmente as plataformas rodo-ferro-marítimas, uma vez que as questões do novo Aeroporto e do TGV deverão ser analisadas em termos do contexto das ligações internacionais.

No caso do transporte nacional de passageiros, o modelo de transportes do PROT-AML enquadra o sistema ferroviário das Linhas do Norte e do Sul, no âmbito do programa de remodelação da rede ferroviária, como a rede principal que permite as ligações à Rede Ibérica.

No caso do transporte nacional de mercadorias, esta rede de bitola ibérica oferece boas condições para o tráfego de mercadorias, dado que é a que se mantém ligada às plataformas marítimas de Alcântara, da Bobadela, e de Setúbal.

Em relação à rede rodoviária nacional com incidência na AML, considera-se fundamental a concretização da ligação N-S através da Ponte do Carregado, permitindo o desvio do tráfego rodoviário de mercadorias em relação ao núcleo central da AML.

A localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) na Ota, opção já tomada, e as hipóteses em estudo para o traçado de uma ligação ferroviária Lisboa-Porto-Madrid em velocidade elevada e a nova travessia do Tejo entre Chelas e o Barreiro constituem grandes infraestruturas de transporte com impacte significativo na realidade metropolitana. Justifica-se assim, que a Estrutura de Acompanhamento e Avaliação do PROTAML, em função das decisões que forem tomadas em relação a estas infraestruturas ou outras de relevância regional ou metropolitana, proceda à necessária avaliação e monitorização dos seus impactes na concretização da Proposta de Plano e na sua eventual adaptação.

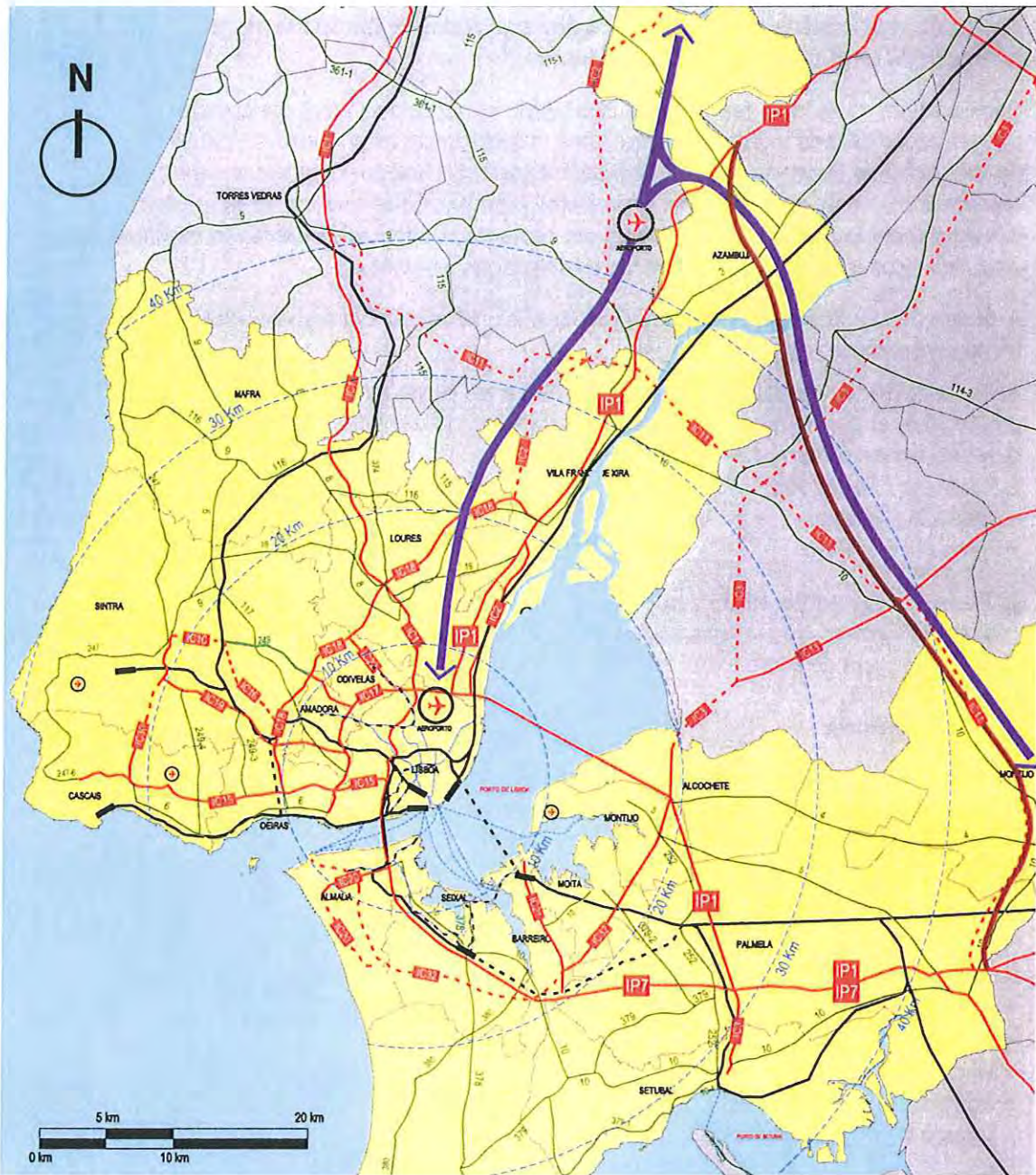
4.3.3 Logística

O reordenamento do Sistema Logístico da AML constitui uma área prioritária de intervenção com vista, a atingir-se, por um lado, uma maior racionalização do transporte, tratamento e distribuição de mercadorias com efeitos na redução de custos da sua movimentação, na melhoria da qualidade dos serviços prestados e no aumento da capacidade competitiva das empresas, e, por outro, um melhor ordenamento e qualificação do território minimizando os impactes negativos da actual dispersão das instalações logísticas e da circulação desordenada das mercadorias.

A prioridade ao reordenamento e à criação de novas condições de funcionamento do sistema logístico decorre também da necessidade de enquadrar e organizar territorialmente uma actividade em rápida expansão e de criar condições de eficácia e competitividade a um sector estratégico para a integração da AML nas relações comerciais internacionais através de uma atempada e adequada integração nas redes logísticas ibérica e europeia, em relação às quais apresenta actualmente grandes atrasos e debilidades estruturais.

As exigências de uma maior especialização tanto de empresas, como de espaços e infraestruturas para funções logísticas, e a necessidade de uma forte articulação de empresas complementares implantadas em determinados pontos no território, onde se verificam

Figura 13 Infraestruturas de Transporte na AML
Nova Travessia do Tejo em Lisboa e Rede Ferroviária de Alta Velocidade



PROT-AML - CCRLVT

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — IP e IC - Itinerários Principais e Complementares - - - IP e IC - Itinerários Principais e Complementares (Proposto) — EN e ER - Estradas Nacionais e Regionais — Ferrovia Pesada Existente - - - Ferrovia Pesada (Proposto) - - - Ferrovia Ligeira (Proposto) — Ligações Fluviais ⊕ Aeroporto Internacional Existente | <ul style="list-style-type: none"> ⊕ Novo Aeroporto Internacional ⊙ Aeródromo ⊙ Porto - - - Raios (distância ao Marquês de Pombal) <p>Nova travessia do Tejo em Lisboa e rede ferroviária de alta velocidade</p> <ul style="list-style-type: none"> ⚡ Alternativas de corredores de aproximação a Lisboa - estudos de traçado a desenvolver — Deslocação do IC11 para montante de forma a utilizar um único espaço canal para a rodovia e ferrovia |
|---|--|

condições específicas de acessibilidade e disponibilidade de solo infra-estruturado a baixo custo, tornam indispensável a intervenção da Administração Pública no reordenamento e reforço da rede logística articulada com os diversos modos de transporte assim como na promoção de áreas qualificadas para esta função.

Neste sentido, no Modelo Territorial do PROT-AML identificam-se áreas preferenciais para a organização da rede logística metropolitana, a qual integra as prioridades estabelecidas no Programa de Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional. Esta rede deverá ser executada com base em programas e projectos específicos que respondam às exigências das actividades logísticas, tendo também em conta a sua adequada inserção territorial, a articulação com o sistema de transportes e os impactes ambientais.

A organização e desenvolvimento da rede logística metropolitana assenta nas seguintes linhas orientadoras:

1. Ordenamento e requalificação prioritária das áreas existentes com funções logísticas predominantes devido à concentração de operadores logísticos e de transportes de nível regional, nacional/internacional:

- Azambuja / Carregado;
- Bobadela / Alverca;
- Coina / Pinhal Novo

2. Consolidação e integração Territorial do MARL (Mercado Abastecedor de Lisboa) e criação de Centros de Transportes de Mercadorias (CTM) a Norte e Sul do Tejo, com funções logísticas de apoio à distribuição na AML:

- Alverca / MARL;
- Setúbal / Palmela.

3. Desenvolvimento de áreas logísticas de 2.^a linha nos Portos de Lisboa e Setúbal associadas à melhoria dos acessos rodo e ferroviários aos portos.

4. Desenvolvimento do Centro de Carga Aérea do Aeroporto de Lisboa e programação do Centro de Carga Aérea do Novo Aeroporto Internacional.

5. Ordenamento da micro-logística metropolitana com base numa rede de áreas logísticas municipais e inter-municipais. As principais áreas de micro-logística propostas poderão ser:

- Almada;
- Loures;
- Mem Martins;
- Odivelas;
- Sabugo / Granja / Pêro Pinheiro.

6. Desenvolvimento de novas plataformas logísticas com funções interregionais, nacionais e internacionais, a norte e a sul do rio Tejo. Tanto a sua tipologia e dimensão como também a sua localização deverão decorrer do Plano Nacional da Rede de Plataformas Logísticas que, entre outros aspectos, integrará a dinâmica dos agentes e operadores.

O novo sistema de transportes proposto, em conjunto com o reordenamento da logística, apoia a expansão da AML para nascente, invertendo a actual tendência de pressão sobre o litoral.

O IC 3, enquanto desdobramento do IP 1 ao longo do Vale do Tejo, o IC 11 enquanto grande circular metropolitana exterior e ainda o IC 10, "circular" já fora da AML, são fundamentais para o modelo metropolitano proposto para deslocações inter-regionais.

Também o desenvolvimento da logística inversa, organizada em articulação com as indústrias de reciclagem, deve ser incentivado e organizado em articulação com industriais de reciclagem. A logística inversa na AML deve estruturar-se com base num pólo de indústrias articuladas com a área logística de Coina (na Siderurgia do Seixal).

Algumas das actividades, nomeadamente relacionadas com o armazenamento e distribuição de combustíveis, com indústrias agro-alimentares, e montagem de automóveis, exigem a organização de sistemas especializados de logística, os quais devem ser definidos em função das necessidades e exigências destas actividades com base em projectos específicos que poderão implicar localizações a detalhar em futuros ajustamentos ao esquema do modelo territorial do PROT-AML.

Figura 14 Logística

