

Revisão Plano Director Municipal de Almada

Estudos de Caracterização do Território Municipal

Caderno 5 | Sistema Urbano



FICHA TÉCNICA

Concepção e desenvolvimento

Câmara Municipal de Almada (CMA)

Departamento de Planeamento Urbanístico

Paulo Pardelha, Arquitecto (Direcção Técnica e Coordenação)

Luis Bernardo, Arquitecto

Ana Pinto, Arquitecta

Carla Correia, Arquitecta

Sofia Leitão, Arquitecta

Sofia Martins, Engenheira do Território

Sofia Santos, Geógrafa

Consultores

Carlos Marques da Costa, Arquitecto

Mário Alves, Engenheiro

Estagiários

Sara Dias, Arquitecta Paisagista (ISA)

Assessoria Técnica

Instituto Superior Técnico - CESUR

Fernando Nunes da Silva, Professor

Antunes Ferreira, Professor

Jorge Gonçalves, Professor

Isabel Ramos, Arquitecta Paisagista

Paulo Cambra, Engenheiro do Território

Rita Soares, Engenheira do Território

Colaboração

Câmara Municipal de Almada (CMA)

Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável

Divisão de Habitação

Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária

Serviços Municipalizados de Água e Saneamento de Almada (SMAS)

Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana (IHRU)

Dezembro 2011

(Página em branco)

ÍNDICE

CAPÍTULO I . ACESSIBILIDADES, MOBILIDADE, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES	1
1. OFERTA	1
1.1. Acessibilidades rodoviárias	1
1.2. Transporte colectivo	11
1.3. Estacionamento.....	27
1.4. Projectos em curso ou previstos	28
2. PROCURA	36
2.1. Mobilidade da população	36
2.2. Tráfego.....	44
2.3. Considerações finais	54
3. CONCLUSÕES.....	57
4. COMUNICAÇÕES	58
4.2. Correios.....	62
CAPÍTULO II . UNIDADES DE PAISAGEM – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO.....	65
1. INTRODUÇÃO	65
2. METODOLOGIA	67
3. INSERÇÃO DO CONCELHO DE ALMADA NAS PAISAGENS DE PORTUGAL CONTINENTAL.....	68
4. UNIDADES DE PAISAGEM NO CONCELHO DE ALMADA	70
CAPÍTULO III . DINÂMICA URBANÍSTICA E OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO.....	121
1. INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO E GESTÃO URBANÍSTICA.....	121
1.1. Estudos e planos de âmbito Municipal.....	121
1.2. Operações Urbanísticas de Loteamento	125
1.3. Operações Urbanísticas de construção	128
1.4. Reconversão Urbanística	133
1.5. Reabilitação Urbana	139
2. OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO	172
2.1. Carta de Ocupação do solo.....	172
2.2. Ocupação do Solo Urbano	178
2.3. Formas de ocupação urbana - morfologias urbanas e sua distribuição espacial.....	185
2.4. Folga urbanizável	197
BIBLIOGRAFIA.....	207

ANEXOS

- Anexo I.1 - Carta da Rede viária existente e prevista
- Anexo II.1 - Carta de Índices de Ocupação
- Anexo II.2 – Carta da Densidade Global
- Anexo II.3 – Carta de Índice de Utilização
- Anexo II.4 – Carta do Número médio de pisos
- Anexo II.5 – Carta de Ocupação do Solo 2005
- Anexo III.1 - Carta de Ocupação do Solo 2009
- Anexo III.2 – Carta da Folga urbanizável

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura I.1 - Rede de acessibilidades regional, PRN 2000	2
Figura I.2 - Conceito de ordenamento proposto PDM Almada	4
Figura I.3 - Hierarquia da Rede Rodoviária proposta pelo	4
Figura I.4 - Hierarquia da Rede Viária – Vias Existentes e Previstas	6
Figura I.5 - Índice de Gravidade dos Acidentes	9
Figura I.6 - Mapa Geral da rede de Transporte Colectivo de Almada e principais ligações Norte-Sul	11
Figura I.7 - Cobertura rede TC, Almada	12
Figura I.8 - Serviços diários das carreiras de autocarros	13
Figura I.9 - Frequências de Transporte Colectivo na Hora de Ponta da Manhã	14
Figura I.10 - Traçado do MST	17
Figura I.11 - Serviço ferroviário CP e diagrama de rede	18
Figura I.12 - Diagrama da rede Fertagus	19
Figura I.13 - Mapa de ligações fluviais	21
Figura I.14 - Linhas de Rebatimento e de Malha propostas	22
Figura I.15 - Contexto urbano e acessibilidades às estações ferroviárias	23
Figura I.16 - Principais fluxos pedonais no Centro de Almada	25
Figura I.17 - Rede Ciclável hierarquizada em Almada	26
Figura I.18 - Localização dos Parques de estacionamento em Almada	27
Figura I.19 - MST – Traçado e fases	31
Figura I.20 - Ferrovia ligeira (MST) proposta no PROT-AML	32
Figura I.21 - Infra-estruturas rodoviárias previstas, subconcessão do Baixo Tejo	35
Figura I.22 - Variação dos movimentos pendulares entre 1991 e 2001 no concelho de Almada	37
Figura I.23 - Principais movimentos de entrada e saída de Almada, 2001	38
Figura I.24 - Repartição modal dos movimentos de entrada em Almada	39
Figura I.25 - Repartição modal dos movimentos de saída de Almada	40
Figura I.26 - Duração média dos principais movimentos de entrada e saída de Almada, 2001	40
Figura I.27 - Proporção TI / TC nos principais movimentos de entrada e saída de Almada, 2001	41
Figura I.28 - Evolução do Tráfego Médio Diário na Ponte 25 de Abril	41
Figura I.29 - Distribuição modal em Almada, em 1991 e 2006	42
Figura I.30 - Tráfego Médio Diário 2008	45
Figura I.31 - Evolução do tráfego médio diário	46
Figura I.32 - Tráfego Médio Diário Anual registado na A2	48
Figura I.33 - Evolução do número de passageiros transportados: Transportes Sul do Tejo	49
Figura I.34 - Evolução do número de passageiros transportados: Fertagus	50
Figura I.35 - Evolução do número de passageiros transportados: Metro Sul do Tejo	51
Figura I.36 - Evolução do número de passageiros transportados: Transtejo	52
Figura I.37 - Passageiros Transportados por ligação fluvial	52
Figura I.38 - Variação do nº de passageiros transportados diariamente	53
Figura I.39 - Infra-estruturas de comunicações móveis no concelho de Almada	58
Figura I.40 – Evolução do número de assinantes do Serviço Móvel Terrestre	59
Figura I.41 – Estação de radiodifusão sonora no Pragal (esq.) e Estação de emissão da RTP na Banática (direita)	60
Figura I.42 - Infra-estruturas existentes no concelho de Almada	61
Figura I.43 - Exemplo de resultados de campanhas monitorização efectuada em diferentes locais do concelho de Almada: Indicadores: Densidade Potência (esquerda) e Campo Eléctrico (direita)	62
Figura I.44 - Localização das instalações dos CTT	63
Figura II.1 - A “ânfora da paisagem” – organização dos vários componentes da paisagem (ECOVAST 2006).	66
Figura II.2 - Abordagem metodológica – articulação entre escalas	68
Figura II.3 - Informação seleccionada para definição das unidades de paisagem no concelho de Almada	68
Figura II.4 - Grupos e unidade de paisagem definidas por Abreu à escala de Portugal Continental.	69
Figura II.5 - Inserção do Concelho de Almada no Grupo N AML –Sul.	69
Figura II.6 - Unidades de paisagem no concelho de Almada	70
Figura II.7 - Distribuição das unidades de paisagem do concelho Almada (em % da área total do concelho).	71
Figura II.8 - Factores de delimitação da unidade A	73
Figura II.9 - Carta geológica	73
Figura II.10 - Carta de solos	74
Figura II.11 - Solos de valor ecológico	74
Figura II.12 - Capacidade de uso do solo	74

Figura II.13 - Agrícola.....	75
Figura II.14 - Industrial	76
Figura II.15 - Urbano, habitações unifamiliares da Trafaria	77
Figura II.16 - Carácter piscatório.....	78
Figura II.17 - Uso florestal na Arriba	78
Figura II.18 - Agricultura unifamiliar, Quinta Almaraz	78
Figura II.19 - Cais do Ginjal, Elevador Panorâmico da Boca do Vento e Cristo Rei.....	79
Figura II.20 - Elementos singulares na unidade A	80
Figura II.21 - Uso agrícola, zonas húmidas e Via rápida na Unidade.....	83
Figura II.22 - Linhas de água e respectivos sistemas húmidos Vala do Caramujo e Vala da Enxurrada.....	83
Figura II.23 - Capacidade de uso do solo	84
Figura II.24 - Carta de solos.....	84
Figura II.25- Carácter rural, Aglomerados dispersos e retalhos agrícolas.....	85
Figura II.26 - Bateria da Raposeira e Forte de Alpenas.....	85
Figura II.27 - Carta Geológica.....	88
Figura II.28 - Carta Morfológica	88
Figura II.29 - Carta de solos.....	89
Figura II.30 – Uso do solo na Paisagem C	89
Figura II.31 - Carta de índice de utilização	89
Figura II.32 - Urbano, habitação colectiva desde o sopé da arriba.....	90
Figura II.33 - CMA	90
Figura II.34 - Florestal, Mata de acácias.....	90
Figura II.35 - Identidade piscatória.....	90
Figura II.36 - Uso agrícola no sopé da Arriba com pequenas habitações unifamiliares	91
Figura II.37 - Praias urbanas.....	91
Figura II.38 - Paredão, apoios de praia uniformes.....	91
Figura II.39 - Parques de Campismo	91
Figura II.40 - Antigas habitações de pescadores, carácter piscatório	92
Figura II.41 Fonte da Telha, areal contínuo	93
Figura II.42 - Arriba Fóssil.....	93
Figura II.43 - Duna primária, duna cinzenta e Arriba fóssil.....	93
Figura II.44 - Urbano, Aglomerado da Fonte da Telha	93
Figura II.45 - Elementos singulares	94
Figura II.46 - Enquadramento da Unidade D. Usos.....	98
Figura II.47 - Carta de Solos.....	98
Figura II.48 - Carta de Declives	98
Figura II.49 - Paisagem Protegida da Arriba fóssil da Costa da Caparica, junto à Arriba fóssil	99
Figura II.50 - Uso Florestal, bosque de Pinus pinea	99
Figura II.51 - Uso florestal, exemplos de algumas espécies existentes.	99
Figura II.52 – Área Florestal.....	100
Figura II.53 - Morfologia	102
Figura II.54- Densidade Global	102
Figura II.55 - Índice de ocupação.....	102
Figura II.56 - Índice de Utilização.....	103
Figura II.57 - Urbano, aglomerado denso	103
Figura II.58 - Bairro do Pombal	103
Figura II.59 - Mata do Arsenal do Alfeite, parte dos aglomerados da Cova da Piedade e Barrocas.....	103
Figura II.60 - Actividade industrial desactivada, armazéns abandonados	104
Figura II.61 - Bairro operário da Romeira, portas dotadas de estruturas de combate as cheias.....	104
Figura II.62 - Parte da doca da Margueira, pórtico da Lisnave	104
Figura II.63 - Expansão dos espaços de estadia com a introdução da via do metro de superfície.	105
Figura II.64 - Traçado da via do MST na malha urbana da unidade E	105
Figura II.65 - Equipamentos de âmbito cultural	105
Figura II.66 - Elementos singulares na Unidade E.....	106
Figura II.67 - Linhas de água e sistemas húmidos, Enquadramento da Ribeira de Corroios.....	108
Figura II.68 - Carta de Solos.....	108
Figura II.69 - Uso do solo, uso agrícola confinado às linhas de água e respectivos sistemas húmidos.	108
Figura II.70 - Malha Urbana na Unidade E	109
Figura II.71 - Índice de Utilização.....	109

Figura II.72 - Média do número de pisos	109
Figura II.73 – Vegetação natural e ruderal.....	109
Figura II.74 – Património rural: o Solar dos Zagalos e quintas abandonadas	110
Figura II.75 - Urbano, novas urbanizações, habitações colectivas.....	110
Figura II.76 - Morfologia	115
Figura II.77 - Carta de solos.....	115
Figura II.78 - Média de número de pisos	116
Figura II.79 - Área agrícola presente em G1.....	116
Figura II.80 - Urbano, carácter rural, habitações unifamiliares	117
Figura II.81 - Malha urbana desconexa na sub-unidade G1.....	117
Figura II.82 - Malha urbana ortogonal na Sub-unidade G2.....	117
Figura II.83 - Campo de Golf da Herdade da Aroeira	117
Figura III.1 – Principais Estudos Estratégicos e Planos de Urbanização e Pormenor.....	123
Figura III.2 – Alvarás de loteamento e Alvarás de loteamento de reconversão emitidos por ano - 1997 a 2009.....	125
Figura III.3 – Alvarás de loteamento, Alvarás de loteamento de reconversão emitidos	126
Figura III.4 - Área bruta de construção afecta a cada uso por UNOP - 1997 a 2009	127
Figura III.5 - Distribuição do uso dominante em percentagem	128
Figura III.6 - Licenças de construção entre 2001 e 2009.....	129
Figura III.7 – Mapa com a distribuição espacial das licenças de construção entre 2001 e 2009	130
Figura III.8 – Licenças de construção e alvarás de loteamento.....	131
Figura III.9 – Licenças de construção entre 2001 e 2009 por UNOP	131
Figura III.10 - Licenças de construção de obra de construção nova entre 2001 e 2009	132
Figura III.11 – Carta das Áreas Urbanas passíveis de serem classificadas como AUGI elaborada em 1996	134
Figura III.12 – Loteamentos com alvará entre 1997 e 2009	134
Figura III.13 – Distribuição dos Alvarás de reconversão por UNOP (1997-2009)	135
Figura III.14– Ponto de situação da reconversão Urbanística em 2009	136
Figura III.15 – Ponto de situação da reconversão urbanística no Município	136
Figura III.16 – Ponto de situação da reconversão urbanística.....	137
Figura III.17 – Território sem instrumento definido, passível de reconversão ao abrigo da Lei das AUGI.....	138
Figura III.18 – Núcleos Históricos	140
Figura III.19 – Ocupação do Solo	174
Figura III.20 – Percentagem de ocupação do solo por tipologia.....	175
Figura III.21 - Evolução da mancha urbana, 1976-2005.....	178
Figura III.22 - Esquema do modelo territorial do PDM de Almada.....	179
Figura III.23 - Unidades de ocupação urbana.....	182
Figura III.24 - Principais macros unidades morfo-tipológicas do território de Almada	183
Figura III.25 - Mancha urbana entre 1974 e 1989 e localização das manchas urbanas de génese ilegal até 1989 .	184
Figura III.26 – Núcleo de Almada de génese medieval com a Rua Direita (actual rua Capitão Leitão) como eixo estruturador da malha urbana.....	186
Figura III.27 – Área abrangida pela 1ª fase do Plano Parcial de Urbanização de Almada – Centro Cívico	187
Figura III.28 - O bairro das Casas Económicas da Cova da Piedade	187
Figura III.29 - Ocupação urbana ao longo do eixo Praça Gil Vicente – Cacilhas, onde é visível a ruptura operada com a construção dos edifícios do “Canecão”.....	188
Figura III.30 - Limites do Plano Parcial de Almada e Planos de Pormenor	189
Figura III.31 - Ortofotomapa da Costa da Caparica	191
Figura III.32- Ocupação longitudinal do Bairro Amarelo e malha dos quarteirões ao longo da Rua dos 3 Vales.	192
Figura III.33– Vale do IC20	193
Figura III.34 - Vista aérea da Charneca da Caparica e área de transição para a freguesia da Sobreira	194
Figura III.35- Malha reticulada dos loteamentos	195
Figura III.36- Vista aérea do empreendimento da Aroeira	196
Figura III.37- Zonas de ocupação irregular dispersa nas Terras da Costa.....	196
Figura III.38 - Folga urbanizável	199
Figura III.39 - Espaços Ocupados e Folga urbanizável por UNOP.....	200
Figura III.40 - Percentagem de Folga urbanizável por UNOP	200
Figura III.41 - Folga urbanizável por Classe de Espaço do PDM e por UNOP.....	202
Figura III.42 - Folga Urbanizável “bruta ” + folga dos lotes não construídos	204
Figura III.43 - Folga total	204

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro I.1 - Evolução da sinistralidade rodoviária	9
Quadro I.2 - Indicadores de cobertura da rede de transporte colectivo.....	12
Quadro I.3 - Características das linhas da rede do MST (1ª fase).....	17
Quadro I.4 - Horários e serviços Transtejo	20
Quadro I.5 - Faseamento das linhas do MST	31
Quadro I.6 - Movimentos pendulares em 1991 e 2001 no concelho de Almada (n.º de indivíduos)	36
Quadro I.7 - Local de Trabalho da população activa residente em Almada, em 2001 e 2006	37
Quadro I.8 - População empregada residente no concelho de Almada segundo o local de trabalho, por freguesia ..	38
Quadro I.9 - Passageiros que atravessam diariamente as Pontes sobre o Tejo em TC e em TI (em milhares)	42
Quadro I.10 - Taxas de Motorização.....	43
Quadro I.11 - Agregados com carro ou mota por freguesia.....	43
Quadro I.12 - Número de passageiros transportados diariamente	53
Quadro I.13 - Evolução da Repartição Modal na região de Lisboa.	55
Quadro I.14 - Comparação de tempo custos de viagem entre utilização de TI e TC	56
Quadro I.15 - Localização das instalações dos CTT	62
Quadro III.1 - Planos e Estudos Urbanísticos período PDM (1997 a 2009)	122
Quadro III.2 – Planos e Estudos Urbanísticos em vigor	124
Quadro III.3 – Planos e Estudos Urbanísticos em elaboração	124
Quadro III.4 – Caracterização do Núcleo Histórico de Almada.....	142
Quadro III.5 – Caracterização do Núcleo Histórico de Cacilhas	144
Quadro III.6 – Caracterização do Núcleo Histórico do Pragal	146
Quadro III.7 – Caracterização do Núcleo histórico da Cova da Piedade.....	149
Quadro III.8 – Caracterização do Núcleo histórico da Sobreda.....	151
Quadro III.9 – Caracterização do Núcleo histórico do Monte de Caparica	154
Quadro III.10 – Caracterização do núcleo histórico de Murfacém	157
Quadro III.11 – Caracterização do Núcleo histórico da Trafaria	159
Quadro III.12 – Caracterização da zona ribeirinha Pontal de Cacilhas – Fonte da Pipa	162
Quadro III.13 – Caracterização da zona ribeirinha da Arealva	164
Quadro III.14 – Caracterização do núcleo histórico do Porto Brandão	165
Quadro III.15 - Solo Urbano e Urbanizável	198
Quadro III.16 - Folga urbanizável (ha) por UNOP e Concelho	199

SIGLAS E ACRÓNIMOS

AML	Área Metropolitana de Lisboa
AVF	Alta Velocidade Ferroviária
CMA	Câmara Municipal de Almada
DGOTDU	Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano
EDP	Electricidade de Portugal
EEE	Estudo de Enquadramento Estratégico
IGT	Instrumento de Gestão Territorial
INE	Instituto Nacional de Estatística
IMTT	Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres, IP
IPT	Instrumentos de Planeamento Territorial
LBOTU	Lei de Bases de Ordenamento do Território e Urbanismo
MAOTDR	Ministério do ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional
TMD	Tráfego Médio Diário
MOPTC	Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
MST	Metro Sul do Tejo
MTS	Metro Transportes do Sul, SA
Naer	Novo Aeroporto, SA
NAL	Novo Aeroporto de Lisboa
NTT	Nova Travessia do Tejo
NUT	Nomenclatura de Unidade Territorial
PDM	Plano Director Municipal
PMOT	Plano Municipal de Ordenamento do Território
CP	Comboios de Portugal, EPE
CARRIS	Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa SA
FERTAGUS	Travessia do Tejo, Transportes, SA
POOC	Plano de Ordenamento da Orla Costeira
POPPAFCC	Plano de Ordenamento da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica
PP	Plano de Pormenor
PPA	Plano Parcial de Almada
PROTAML	Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa
PU	Planos de Urbanização
PUAN	Plano de Urbanização de Almada Nascente
QREN	Quadro de Referência Estratégico Nacional
RAVE	Rede Ferroviária de Alta Velocidade
RJIGT	Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial
RNE	Rede Nacional de Expressos, Lda
RNT	Rede Nacional de Transporte de electricidade
TC	Transporte Colectivo

TCSP	Transporte Colectivo em Sítio Próprio
TI	Transporte Individual
TRANSTEJO	Transportes Tejo, SA
TST	Transportes Sul do Tejo, SA
UNOP	Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
UOPG	Unidades Operativas de Planeamento e Gestão

(Página em branco)

Capítulo I . ACESSIBILIDADES, MOBILIDADE, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

INTRODUÇÃO

O presente relatório tem como objectivo traçar o quadro geral do sistema de transportes, mobilidade e acessibilidade do concelho de Almada. Para tal foi efectuado um levantamento da informação disponível em estudos e estatística, buscando sempre que possível avaliar a evolução do sistema desde o PDM de 1997 até à data actual. Parte da informação estatística relativa aos padrões de mobilidade data do recenseamento geral da população de 2001, pelo que os resultados das análises apresentadas deverão ser apreciados com a devida contextualização. Os resultados do recenseamento geral de 2011, que deverão ser disponibilizados durante o período de apreciação da fase inicial de revisão do PDM, permitirão a observação das evoluções e tendências actuais, constituindo uma mais-valia para o decurso dos trabalhos.

Em termos de escala de análise, o presente trabalho não visou efectuar uma recolha de fundo ou um diagnóstico detalhado das condições, padrões e problemas existentes, uma vez que tal tarefa já estará a ser empreendida em sede própria, nomeadamente no estudo Acessibilidades 21, que numa primeira fase tratou a conurbação urbana Almada-Laranjeiro e que numa segunda fase prevista, tratará a restante área do Concelho.

Optou-se por estruturar a análise em duas partes, caracterizando-se na primeira parte a oferta, focando a infra-estrutura e sistemas de transporte existentes e, na segunda parte, a procura, focando a mobilidade, os fluxos de pessoas e veículos.

1. OFERTA

1.1. ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS

1.1.1. REDE DE ACESSIBILIDADES REGIONAIS

A rede viária existente em Almada é central no quadro de acessibilidade regional, tendo sido um factor do desenvolvimento urbano da margem sul do Tejo a partir da segunda metade do séc.XX, e segue sendo, actualmente, o principal canal de troca entre as duas margens. No enquadramento regional, a rede de acessibilidades rodoviárias apoia-se em dois eixos fundamentais, nomeadamente (Figura I.1):

- o **IP7**, via estruturante que assegura, no contexto nacional, as ligações a Espanha (Caia). Estabelece a ligação entre as duas margens do Tejo, através da Ponte 25 de Abril.

- o IP1, via estruturante que assegura, no contexto nacional, as ligações ao sul do país. Estabelece a ligação norte-sul através da Ponte Vasco da Gama, tendo um troço em comum com o IP7 entre Palmela e Marateca.

Estes dois eixos fundamentais são apoiados por uma rede complementar, destacando-se a sul do Tejo:

- o IC32 (Circular Regional Interna da Península de Setúbal – CRIPS), eixo radial que permite o atravessamento dos concelhos do arco ribeirinho e potencia as principais ligações quer a sul quer ao norte do País. Actualmente estabelece a ligação entre o IC21 (Nó de Coina) e o IP1 no Montijo, sendo a conclusão do anel regional de Coina (CRIPS) de grande importância na rede de acessibilidades da Margem Sul.
- o IC20 (Via Rápida da Costa da Caparica) que estabelece a ligação entre Almada e a Costa da Caparica, desenvolvendo-se perpendicularmente à A2 na direcção Este-Oeste. Tem ainda importantes nós de ligação com a A2, com o IC32 e a via de ligação à Trafaria.
- o IC21 (Via Rápida do Barreiro) que estabelece a ligação entre o IP7 (nó de Coina) e o Barreiro, constituindo actualmente a principal ligação deste concelho à rede rodoviária principal e futuramente o ponto de amarração da Terceira Travessia do Tejo.

Figura I.1 - Rede de acessibilidades regional, PRN 2000



Fonte: Estradas de Portugal, 2010

1.1.2. REDE RODOVIÁRIA CONCELHIA

1.1.2.1. ESTRUTURA E HIERARQUIA ACTUAIS

A rede rodoviária nacional existente na área do concelho de Almada apresenta, de acordo com o Plano Rodoviário Nacional 2000, a seguinte constituição:

Rede nacional fundamental - itinerários principais (IP):

- **IP 7 (A2)** – troço constituído pela auto-estrada A2, responsável pela ligação de Almada a Lisboa (e, através deste, da ligação de Lisboa aos restantes concelhos da Península de Setúbal). Esta via integra a Rede nacional de auto-estradas, existindo no interior do concelho apenas um nó – o Nó Almada/Caparica.

Rede nacional complementar – itinerários complementares (IP) e estradas nacionais (EN):

- **IC 20 (Via Rápida da Costa da Caparica)** – desenvolve-se perpendicularmente ao IP7 (Auto-estrada A2) na direcção Este-Oeste, estabelecendo a ligação entre Almada e a Costa da Caparica e apresentando importantes nós de ligação à A2 (IP7) e ao IC32 (L3 / CRIPS).

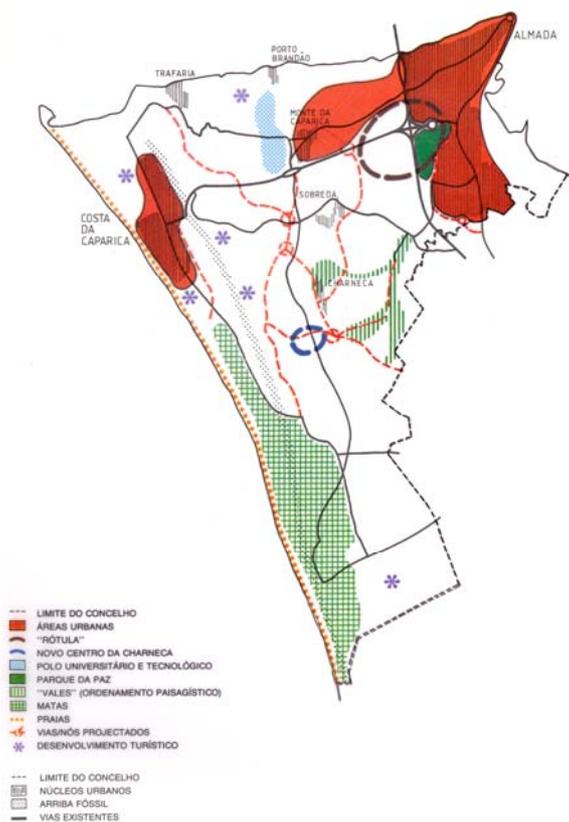
Rede regional – estradas regionais (ER):

- **ER 10** – faz a ligação entre os centros urbanos de Almada e Seixal, encontrando-se construída a parte do Concelho de Almada e no Seixal até Corroios, constituindo a variante à entretanto desclassificada EN 10 no concelho de Almada.
- **ER 377-2** – faz a ligação entre a Costa da Caparica à Fonte da Telha e ao IC32, estando prevista a sua execução no âmbito da subconcessão Baixo Tejo.

A estrutura da rede rodoviária concelhia assenta assim (Figura I.4) no atravessamento norte-sul do IP7/A2, conectado pelo nó de Almada ao principal atravessamento transversal, o IC20, que por sua vez estabelece uma ligação à via longitudinal L3 que serve o interior do Concelho. Esta via constituirá o fecho da circular regional interna da Península de Setúbal.

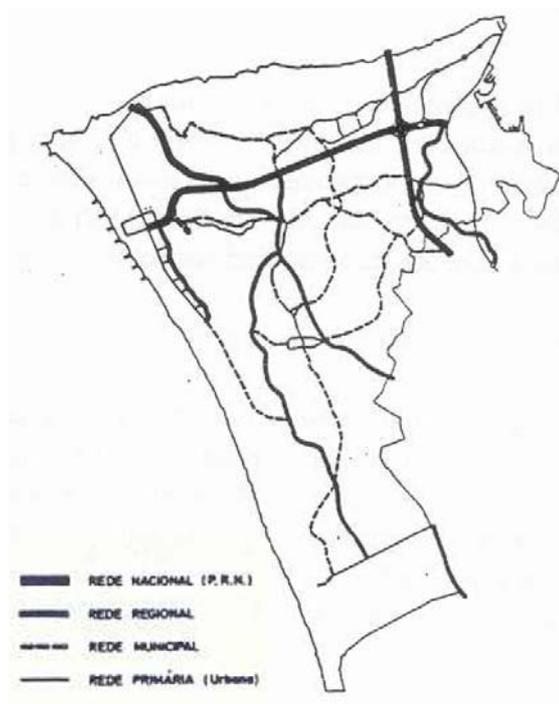
Esta estrutura segue a proposta do PDM de 1997 (Figura I.2 e Figura I.3) assente em dois eixos viários de importância metropolitana e estruturantes do território municipal, (o IP7 e o IC20), complementados por uma série de atravessamentos longitudinais e por um anel viário de circulação – a “rótula”.

Figura I.2 - Conceito de ordenamento proposto PDM Almada



Fonte: CMA, 1992

Figura I.3 - Hierarquia da Rede Rodoviária proposta pelo PDM Almada



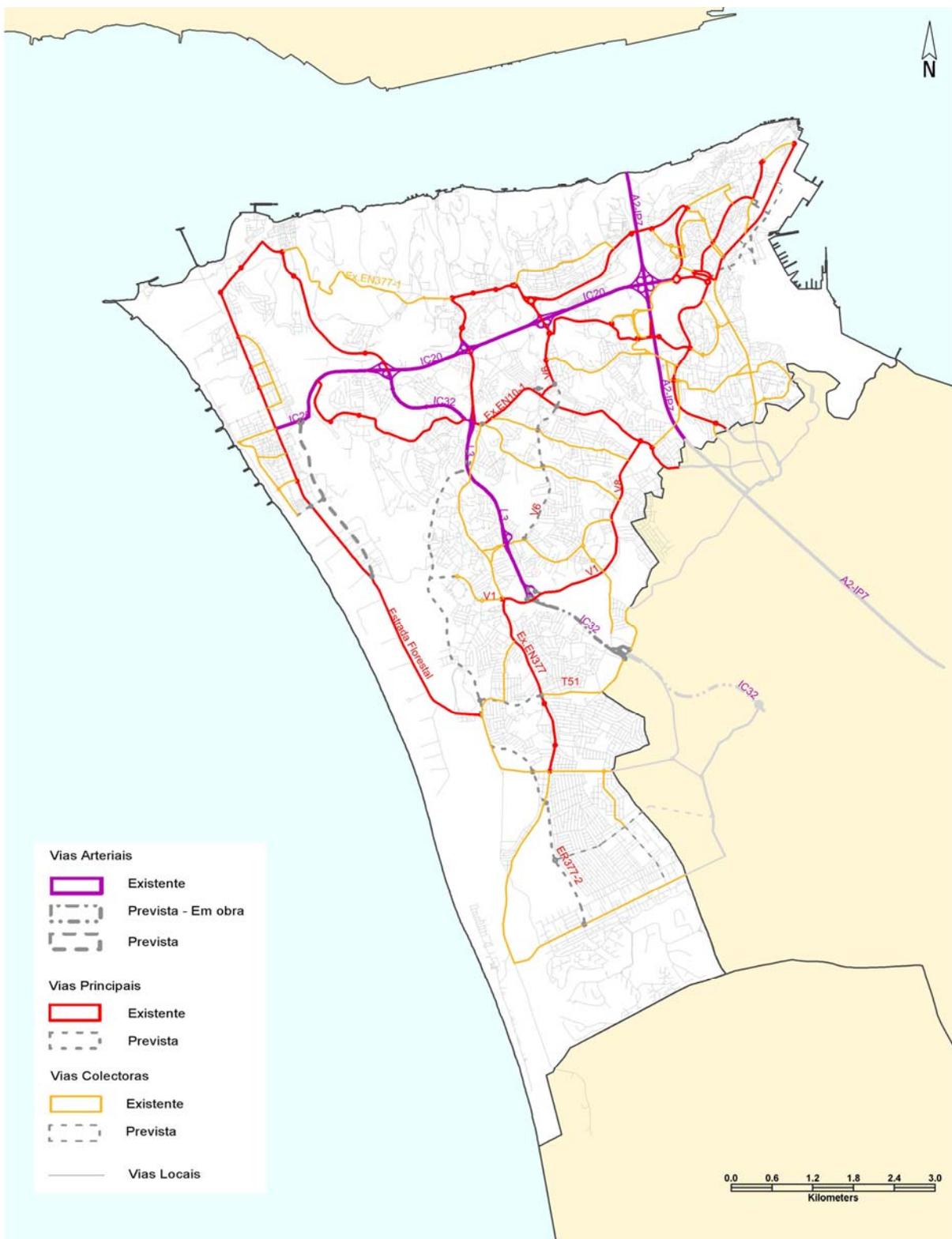
Fonte: CMA, 1992

O conceito da rede rodoviária responderia à expansão urbana da cidade de Almada para poente da auto-estrada, abrangendo áreas tanto a norte da via rápida da Costa da Caparica (zona do Plano Integrado de Almada, Hospital Regional de Almada, Pólo Universitário e Tecnológico do Monte da Caparica, estação ferroviária do Pragal) como a sul desta (área de Vale Mourelas ao Funchalinho). Paralelamente, procurou-se articular as novas funções esperadas por via do desenvolvimento urbano (equipamentos e actividades terciárias de nível superior) através de uma circular urbana. Refira-se ainda que esta estrutura consignava algumas das propostas do Plano Interconcelhio de Ordenamento da Circulação (PIOC), datadas já do início dos anos 80.

Em termos gerais, a proposta de rede rodoviária principal concelhia seguia as seguintes linhas:

Leg. Fig. I. 3	Nome da via	Tipo de via	Descrição/Função	Situação à data da aprovação do PDM (1993)
L3	Via L3	Via de carácter regional com funções de Itinerário Complementar. Perfil de 2 vias com 3.5m e bermas laterais	Inicia-se na Via Rápida da Costa da Caparica, percorre toda a zona mais interior dos concelhos de Almada e Seixal, indo ligar ao IC13, já no concelho do Barreiro.	1ª fase - troço IC20 - Charneca, obra em construção; 2ª fase - alargamento da primeira fase e prolongamento ao Seixal (lançamento não programado)
V6	Via V6	Via de carácter regional. Perfil de 2 vias com 3.5m e bermas laterais	Articulação entre a zona de intervenção do Plano Integrado de Almada com os núcleos da Sobreda e da Charneca, entroncando na L3	Projecto concluído, obra em fase de adjudicação
V1-V8	Vias V1 e V8	Via de carácter regional. Perfil de 2 vias com 3.5m e bermas laterais	Ligação da via turística à zona do Feijó-Laranjeiro, incremento da acessibilidade rodoviária ao núcleo da Charneca. Articulação de zonas de ocupação predominantemente industrial	Em fase de construção
VT	Via Turística	Via de carácter regional. Perfil transversal com separador central arborizado de largura não inferior a 5m, faixa de rodagem de 6m com bermas de 2m.	Servir uma zona onde se propões uma ocupação turística de baixa densidade e elevada qualidade, constituindo também uma alternativa de acesso à zona de praias	Sem projecto elaborado
Vtraf	Via L3-Trafaria	Via de carácter nacional. Deverá atender à circulação de veículos pesados e compatibilizar-se com a linha de eléctricos modernos que poderá vir a servir a Trafaria	Permitir a circulação de veículos pesados que acedem ao terminal da Trafaria e áreas industriais aí próximas	Sem projecto elaborado, corredor de protecção salvaguardado
AEN10	Alternativa à EN10	Via de carácter regional. Perfil transversal com quatro vias e bermas laterais, contando com cruzamentos desnivelados	Permitir descongestionar a EN10, colectando o tráfego dos concelhos ribeirinhos com destino a Almada e Lisboa	Via e obras de arte já consignadas
VC	Variante à Costa da Caparica	Via de carácter regional. Perfil transversal com quatro vias (2x7m) com separador central (10m) e faixa de protecção arborizada (20m)	Acesso à frente de praias da Costa da Caparica, libertando a zona urbana do tráfego de atravessamento da época estival	Elaboração de Estudo Prévio

Figura I.4 - Hierarquia da Rede Viária – Vias Existentes e Previstas



Fonte CMA, 2011

1.1.2.2. PRINCIPAIS INTERVENÇÕES REALIZADAS PÓS-PDM

No campo das acessibilidades rodoviárias intra-concelhias verificou-se, ao longo do último decénio, um incremento assinalável, nomeadamente:

- A primeira fase da via L3, de carácter regional, cujo aumento de capacidade e extensão fazem parte do projecto do IC32 (CRIPS)¹;
- A Via Industrial V1/V8, tendo sido acrescentado o último troço, designado como Alameda Amália Rodrigues;
- A variante à EN10, constituindo esta um eixo fundamental em termos de circulação rodoviária na medida em que possibilita o rebatimento dos fluxos que solicitam a EN10 (situação reforçada com a entrada em funcionamento do MST);
- A nova variante ao Monte de Caparica, Alameda Timor-Lorosae, e vias envolventes à Estação do Pragal;
- Reformulação da A2 no nó de Almada e das vias envolventes ao Almada Fórum;
- A variante Capuchos-Lazarim (alternativa à EN10-1);
- A Via V6, junto ao nó da Sobreda, estabelecendo a articulação entre a estação do Pragal e os núcleos da Sobreda e Charneca;
- A primeira fase do IC32, incluindo a via de ligação ao Funchalinho, executada no âmbito da Subconcessão do Baixo Tejo;
- A via de ligação à Trafaria executada no âmbito da Subconcessão do Baixo Tejo.

A Circular em torno da "rótula" (Figura I.2) materializou-se na sequência da construção da Estação do Pragal e do Almada Fórum, no âmbito do qual foi desnivelado o nó do Centro Sul, tendo sido adicionalmente construídas vias de ligação Nascente-Poente, sob a A2, reconfigurada toda a avenida até à rotunda do Brejo, construída a via paralela à via rápida, em Vale Mourelos e reperfilado o CM1011. Foi ainda reconfigurada a Av. Atlântica na Costa da Caparica.

As antigas EN377 e EN10-1 também sofreram algumas intervenções, após o processo de desclassificação promovido pelo Município junto da antiga JAE. Pese embora a dinâmica urbanística que se regista e que tende a proporcionar um ambiente mais urbano a esta via, o eixo da antiga EN377 deverá ser objecto de um projecto de reconfiguração e requalificação integral, no sentido de lhe devolver,

¹ Pese embora a via L3 tenha sido construída em 1992, a mesma decorre dos trabalhos do PDM

com mais segurança, as funções de eixo de estruturação urbana e de suporte à circulação de transporte colectivo (TC).

A via V6 constitui-se também como um eixo muito importante para a estruturação do interior do concelho, o qual será concretizado em articulação com promotores privados.

Relativamente à evolução das acessibilidades rodoviárias inter-concelhias, algumas das propostas consignadas no PDM não foram ainda concretizadas, estando no entanto actualmente em construção, pelas Estradas de Portugal: o IC32 até Coima (IC32-CRIPS) bem como o seu prolongamento para Norte até à Trafaria, estando previsto para breve a construção do prolongamento do IC20 para sul (ER 377-2), e a beneficiação da Avenida do Mar e ligação ao IC32. Por construir ficou a via Turística.

A não concretização destas vias, essenciais para a melhoria das acessibilidades inter-municipais, teve reflexo no agravamento das condições de circulação em muitas zonas do concelho, e terá comprometido o desenvolvimento de algumas áreas do concelho, nomeadamente zonas de ocupação turística de baixa densidade e elevada qualidade localizadas na parte poente do concelho.

1.1.2.3. PRINCIPAIS PROBLEMAS DA REDE VIÁRIA

Os principais problemas apontados, em estudos anteriores, à rede viária existente no concelho de Almada, prendem-se com a ausência de concertação entre os instrumentos de ordenamento e planeamento e com a expansão urbana verificada nas últimas décadas, decorrente sobretudo do processo de crescimento urbano de génese ilegal operado a partir da construção da “Ponte 25 de Abril”, em 1966, situação que conduziu à criação de uma rede viária descontínua e nem sempre devidamente hierarquizada.

As vias de atravessamento viram alterar progressivamente a sua primeira função de circulação inter-concelhia para desempenharem funções de distribuição urbana do tráfego local, acompanhadas de crescimento urbano marginal.

O “Estudo para a Caracterização e Definição da Rede Viária Secundária do Concelho de Almada” (2001) identificou vários problemas que condicionam e comprometem a legibilidade e a continuidade da rede, e, consequentemente, a leitura do espaço urbano, em particular no interior do Concelho, a sul do IC20, tais como:

- Dificuldades de percepção da hierarquia da rede com repercussões numa circulação de veículos não orientada;
- Existência de tecidos urbanos incharacterísticos, sem elementos de referência;
- Uma morfologia e espaço urbano que não prepara o surgimento de centralidades qualificadas (as micro-centralidades surgem numa morfologia pré-existente)

- Vias com um perfil transversal reduzido em toda a sua extensão, quer ao nível da faixa de rodagem quer dos passeios e genericamente muito semelhante entre si;
- Proliferação de malhas reticuladas, sem hierarquização dos perfis transversais e geralmente desalinhas entre si (em particular na Aroeira);
- Uma sinalização de orientação que não favorece a legibilidade;
- Ausência, praticamente sistemática, de sinalização horizontal.

O Plano de Mobilidade – Acessibilidades 21, apresentado em final de 2002 – tinha como objectivo o diagnóstico dos problemas de mobilidade sentidos na zona urbana consolidada entre Almada e Laranjeiro, e a apresentação de um plano de circulação com vista à hierarquização da rede rodoviária.

Várias medidas e propostas resultantes destes estudos tem vindo a ser implementadas gradualmente, tendo permitido resolver pontos de conflito, embora ainda subsistam outras situações que carecem de resolução.

Por outro lado, existem instrumentos de gestão territorial, aprovados ou em apreciação, que visam melhorar de forma integrada no território as condições de acessibilidade à rede viária, nomeadamente, o Plano de Pormenor da Zona Industrial de Vale Rosal; os Planos de Pormenor conexos ao Estudo de Enquadramento Estratégico da Costa da Trafaria; o Plano de Pormenor da Frente Urbana e Rural Nascente e o Plano de Pormenor dos Novos Parques de Campismo.

Com uma abrangência territorial alargada a todo o Concelho, a segunda parte do Plano Acessibilidade 21, permitirá actualizar os dados referentes às situações de conflito ainda existentes.

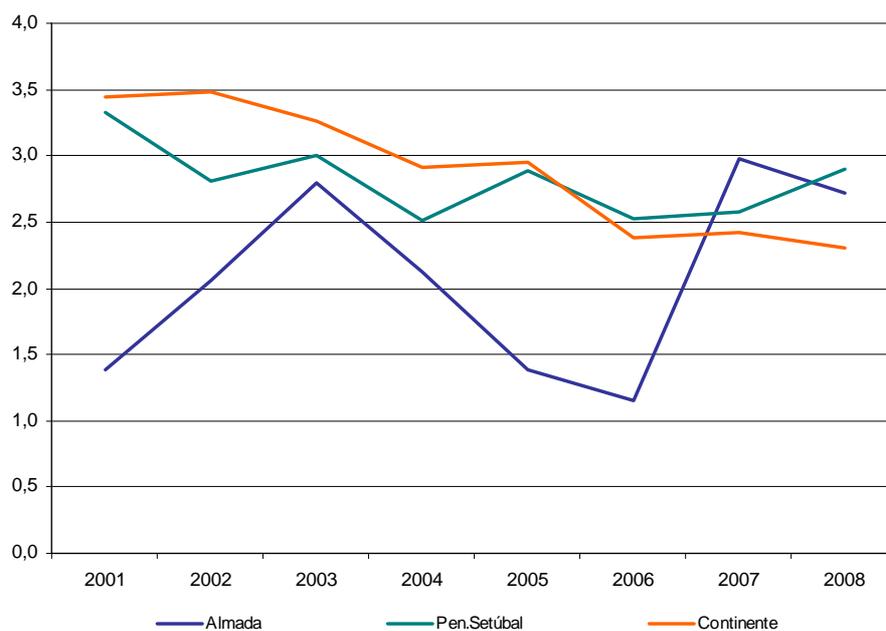
A resolução das situações de conflito e zonas problema assinaladas contribuem para a diminuição da sinistralidade rodoviária. Através das estatísticas constatamos a diminuição do nº de acidentes de viação com vítimas, bem como do nº de vítimas e da gravidade das ocorrências (Quadro I.1).

Quadro I.1 - Evolução da sinistralidade rodoviária

Concelho de Almada	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Acidentes de viação com vítimas	506	535	394	423	361	433	336	331
Acidentes de viação com vítimas mortais	7	11	10	8	5	5	7	9
Nº Vítimas total	694	740	542	551	492	583	450	461
Nº Vítimas mortais	7	11	11	9	5	5	10	9
Feridos graves	56	58	33	34	35	26	34	17
Feridos ligeiros	631	671	498	508	452	552	406	435

Fonte: INE, Anuários Estatísticos

Figura I.5 - Índice de Gravidade dos Acidentes



Fonte: INE, Anuários Estatísticos

O Índice de Gravidade dos Acidentes, que relaciona o número de vítimas mortais com o total de acidentes de viação com vítimas, foi, no concelho de Almada, e ao longo da primeira metade da actual década, constantemente inferior ao verificado na Península de Setúbal e ao verificado a nível nacional. Os anos mais recentes parecem apontar para uma inversão desta tendência. (Figura I.5), apesar de, em 2008, se terem registado menos acidentes de viação com vítimas e praticamente metade do número de feridos graves face ao ano anterior.

1.2. TRANSPORTE COLECTIVO

O concelho de Almada é servido por uma ampla e variada rede de transportes colectivos, ilustrada na Figura I.6 que desempenham um papel fundamental no quadro de mobilidade metropolitana, nomeadamente através das ligações Norte-Sul. O serviço de transporte de passageiros é assegurado por oito operadores:

- Transporte rodoviário: TST - Transportes Sul do Tejo, S.A.; Carris, Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa S.A.; Sulfertagus, RNE - Rede Nacional de Expressos, Lda e Belos -Transportes.
- Transporte ferroviário: Fertagus - Travessia do Tejo, Transportes, S.A.; CP - Comboios de Portugal, E.P.E.
- Transporte fluvial: Transtejo - Transportes Tejo, S.A.
- Metro Ligeiro de Superfície: MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.

Figura I.6 - Mapa Geral da rede de Transporte Colectivo de Almada e principais ligações Norte-Sul

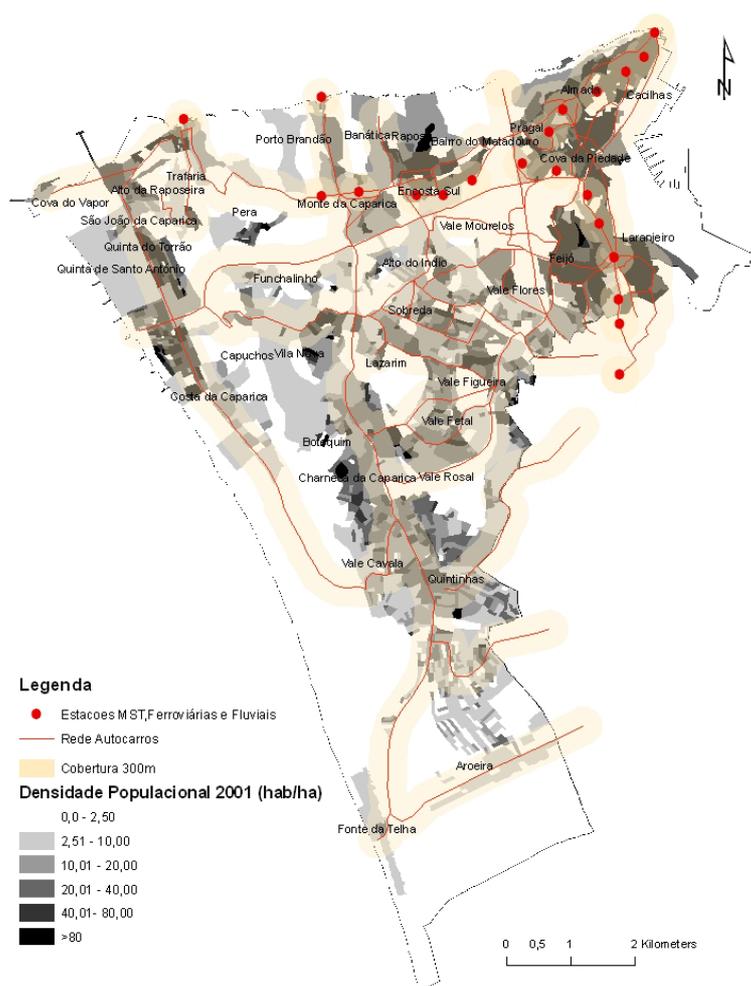


Fonte: CMA e AGENEAL, 2008

A cobertura da rede de transportes colectivos no concelho de Almada é bastante satisfatória, verificando-se que 62% deste território se encontra coberto, isto é, na proximidade de 300m da rede de transportes, servindo cerca de 91% da população do concelho (Figura I.7 e Quadro I.2)

Apesar da abrangência territorial e populacional da rede, verificam-se situações de desequilíbrio em termos de quantidade e qualidade de serviço às diferentes zonas do concelho, em particular no seu interior onde se registam menores densidades de ocupação (hab/ha).

Figura I.7 - Cobertura rede TC, Almada



Fonte: CESUR, 2009

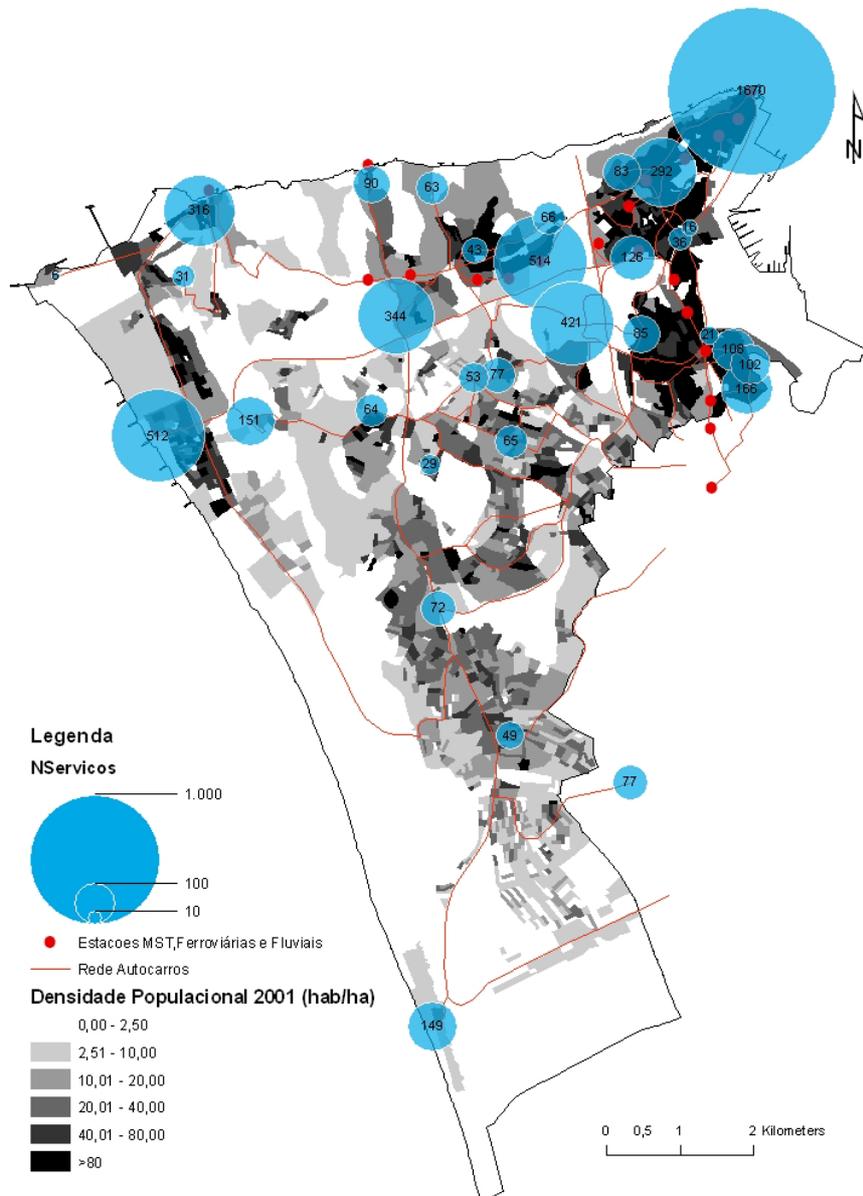
Quadro I.2 - Indicadores de cobertura da rede de transporte colectivo

Área servida pela rede de transportes colectivos (km ²)	43,83
Área do concelho de Almada (km ²)	70,23
% Concelho coberto rede TC	62%
População servida pela rede de transportes colectivos	146793
População concelho Almada em 2001	160825
% População servida pela rede TC	91%

Fonte: CESUR, 2009

Conforme se observa na Figura I.8, existe uma assinalável diferença entre o norte e o sul do concelho em termos de oferta de serviço de transporte colectivo, sendo a grande mancha de ocupação urbana de média densidade (iniciando a norte na Sobreda, passando pela Charneca e terminando na Aroeira, a sul) servida apenas por transporte rodoviário. A frequência de carreiras apresenta um valor relativamente baixo, revelando uma oferta de serviço insuficiente a esta parcela considerável do território.

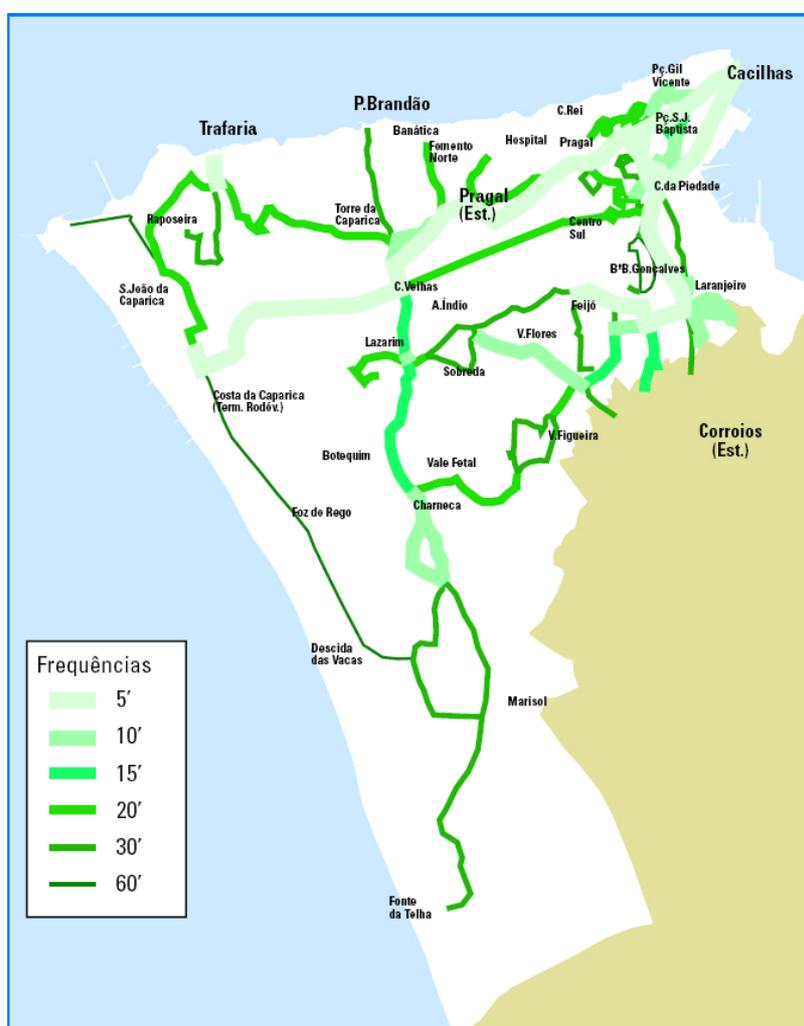
Figura I.8 - Serviços diários das carreiras de autocarros



Fonte: CESUR, 2009

Esta diferença é tanto mais acentuada através da análise de frequências/ligações (Figura I.9), encontrando-se todo o “interior” do concelho mal servido em termos de frequências/ligações. À excepção de dois grandes corredores de transporte, Costa da Caparica-Pragal-Almada (Cacilhas) e Laranjeiro/Feijó – Cova da Piedade - Almada (Cacilhas), que, na hora de ponta da manhã conseguem registar frequências de transporte colectivo na ordem dos 5 minutos, o serviço de transporte colectivo apresenta em média frequências na hora de ponta da manhã superiores a 20 minutos, acentuado a clivagem entre os diferentes núcleos urbanos do concelho.

Figura I.9 - Frequências de Transporte Colectivo na Hora de Ponta da Manhã



Fonte: Acessibilidades 21, Relatório Síntese, Transitec-CMA, 2002

1.2.1. REDE DE TRANSPORTE COLECTIVO (TC) RODOVIÁRIO

A rede de TC rodoviário conta com quatro diferentes operadores de diferentes características:

- Transportes Sul do Tejo: Serve a Península de Setúbal, com oferta de serviços suburbanos com especial incidência nas zonas de Almada, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Barreiro e Montijo; oferta de serviços de natureza urbana; carreiras rápidas de ligação entre os principais centros populacionais da Península e Lisboa e serviços pendulares de ligação às interfaces ferroviárias.
- Carris: Opera sobretudo em Lisboa, promovendo ligações aos concelhos vizinhos, entre os quais Almada, no Centro Sul.
- Sulfertagus: Empresa criada pelo grupo Barraqueiro como serviço complementar rodoviário às Estações ferroviárias².
- Rede de Expressos: Assegura o transporte de passageiros entre as principais cidades e vilas do território nacional continental, tendo em Almada (Centro-Sul) o único ponto de tomada e largada de passageiros de toda a margem Sul do Tejo.

No total diário³ contabilizam-se 3233 serviços por parte dos três operadores urbanos, sendo Cacilhas o grande terminal rodoviário do concelho, com 1870 serviços diários; ou seja, mais de metade do transporte colectivo rodoviário tem o seu início ou o seu término em Cacilhas. A interface do Pragal é o segundo nó mais servido pelo transporte colectivo rodoviário, com 514 serviços, sendo ainda de apontar os nós Almada Fórum e Universidade, com 514 e 344 serviços respectivamente e, no extremo poente do concelho, o binómio Costa da Caparica – Trafaria, que em conjunto contam com 828 serviços diários. É aqui de ressaltar que estes dados reportam-se a 2009, sendo admissível que eventuais alterações de horários e serviços por parte dos operadores possam trazer alterações a estes valores.

1.2.1.1. TÁXIS

Embora não constitua um serviço de transporte colectivo, o serviço de transporte público em táxi integra o sistema de transportes do Concelho, contando aqui com 94 viaturas registadas e 11 praças. Estes valores traduzem-se numa taxa de 0,56 táxis por 1000 habitantes, valor bastante inferior à média da AML⁴ (2,15 por 1000 habitantes) e à da cidade de Lisboa⁵ (5 por 1000 habitantes).

² O grupo Barraqueiro detém também a concessão do transporte ferroviário na ponte 25 de Abril)

³ Dias úteis

⁴ Darbéra, Richard – World Conference on Transport Research 2010

⁵ ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores em Automóveis Ligeiros

1.2.2. REDE DE TC FERROVIÁRIO

1.2.2.1. METROPOLITANO LIGEIRO DO SUL DO TEJO (MST)

No PDM-A foi consagrado um novo modo de transporte colectivo, o Metro Ligeiro de Superfície, que constitui a génese do Metro Sul do Tejo (MST).

O MST, cuja génese remonta aos estudos técnicos desenvolvidos no âmbito do actual PDMA – “Rede de Eléctricos Modernos”⁶, a funcionar desde Abril de 2007 com o início da circulação nas linhas 2 e 3, e em pleno a partir de Novembro de 2008, é um dos projectos mais importantes em termos da acessibilidade intra-concelhia e do fortalecimento das ligações entre os concelhos do Arco Ribeirinho da Península de Setúbal. Dos traçados estudados com a elaboração do PDM-A até à conclusão e entrada em funcionamento da 1ª fase da rede, decorreram sensivelmente 20 anos.

Em articulação directa com a rede ferroviária (Pragal), com o transporte fluvial (Cacilhas) e com o rebatimento do autocarro, o MST será nos próximos anos, o projecto mais estruturante para a cidade de Almada e para a coesão urbana do arco ribeirinho. Esta nova rede tem repercussões importantes no padrão de deslocações da população e, em particular, na alteração da hierarquia viária e do sistema de transporte colectivo (TC), na sua área de influência. Com efeito, o MST constitui uma alternativa com grandes potencialidades face a outros tipos de TC e mesmo transporte individual (TI), oferecendo uma melhoria da qualidade e um aumento da capacidade de transporte, reduzindo os tempos de percurso e garantindo uma maior fiabilidade em termos de horários. Neste âmbito destaca-se a sua importância, quer como suporte às necessidades de deslocação interna à sua envolvente quer como serviço de rebatimento para modos mais pesados, nomeadamente o transporte ferroviário na estação do Pragal e o terminal fluvial de Cacilhas.

A rede base do MST prevê a ligação entre Cacilhas e o Barreiro, e contempla a construção de quatro linhas com uma extensão total de cerca de 28 km (a construir por fases) e 37 paragens que distanciam em média 768 m entre si⁷:

- Linha 1: Cacilhas-Fogueteiro;
- Linha 2: Pragal-Corroios;
- Linha 3: Universidade- Cacilhas;
- Linha 4: Fogueteiro-Seixal-Barreiro.

Actualmente encontra-se concluída a 1ª fase do Sistema de Metropolitano Ligeiro do Sul do Tejo (Cacilhas/Corroios/Universidade). A rede do MST é nesta fase constituída por 3 linhas, cujas

⁶CMA - Estudos de Caracterização PDMA – “Transportes e Acessibilidade”, p.65, 1992.

⁷ Fonte: Gabinete do Metro Sul do Tejo, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação

características e traçado se apresentam no Quadro I.3 e Figura I.10, totalizando 22 km e 19 paragens (a maioria das quais serve simultaneamente mais que uma linha). A sua capacidade prevista é de 260.000 passageiros/dia, com mais de 6.000 passageiros/hora nas horas de ponta⁸.

Quadro I.3 - Características das linhas da rede do MST (1ª fase)

Linha	Distâncias (km)	N.º de Paragens	Tempos de percurso (previstos)	Frequência média (período de ponta – horário de Inverno)	Frequência média (período de ponta – horários de Verão)
Linha 1 Cacilhas/Corroios	7	13	19 min	5,5 min	10 min
Linha 2 Corroios/Pragal	5,6	9	15 min	9,5 min	10 min
Linha 3 Cacilhas/Universidade	6,5	12	19 min	7,5 min.	10 min.

Fonte: Gabinete do Metro Sul do Tejo, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação

Figura I.10 - Traçado do MST



Fonte: CMA e AGENEAL, 2008

⁸ Fonte: Câmara Municipal de Almada

1.2.2.2. EIXO FERROVIÁRIO NORTE-SUL

Até à entrada em funcionamento da travessia ferroviária do Tejo em 1999, a Linha do Alentejo e Linha do Algarve não estavam directamente ligadas, por via férrea, à rede nacional, efectuando-se o transporte de passageiros por via fluvial entre o Barreiro e Lisboa. A entrada em funcionamento da travessia ferroviária veio melhorar significativamente a acessibilidade à Margem Sul, nomeadamente a nível urbano e suburbano (redução dos tempos de viagem nas deslocações pendulares com destino a Lisboa) mas também a nível regional e nacional.

Ao materializar a ligação em falta entre as linhas a Norte e a Sul do Tejo, a travessia ferroviária do Tejo viabilizou as ligações de médio e longo curso, que, no caso do concelho de Almada, se traduziu nos seguintes serviços:

- Intercidades Lisboa – Évora – Lisboa, 3 serviços diários com paragem no Pragal
- Intercidades Lisboa – Beja – Lisboa, 2 serviços diários com paragem no Pragal
- Intercidades Lisboa – Faro – Lisboa, 4 serviços diários com paragem no Pragal

Para além dos serviços que servem directamente o Pragal, todos os restantes serviços Intercidades e Alfa pendular com origem em Lisboa podem ser acessíveis através da rede suburbana que liga as duas margens através do Eixo Ferroviário Norte Sul.

Figura I.11 - Serviço ferroviário CP e diagrama de rede



Fonte: www.refer.pt, 2009

A travessia ferroviária do Tejo através da ponte 25 de Abril permitiu também a exploração do serviço suburbano entre Setúbal e Lisboa, através do “Comboio da Ponte”, pela concessionária Fertagus, desde Julho de 1999.

O Percurso entre Setúbal e Roma-Areeiro serve 14 estações ao longo de um percurso de 54 kms, sendo a estação/interface multimodal do Pragal a única estação existente no concelho de Almada, colocando os passageiros do concelho a um tempo de 17 minutos da estação Roma-Areeiro (ou 11 minutos da interface multimodal de Sete Rios) e de 38 minutos da capital distrital, Setúbal.

Figura I.12 - Diagrama da rede Fertagus



Fonte: www.fertagus.pt, 2009

As ligações Norte-Sul através do serviço suburbano contam com um serviço médio diário de 74 comboios por sentido, tendo cada composição uma capacidade de transporte de 1210 passageiros e uma frequência média em hora de ponta de 10 minutos. Segundo dados da Fertagus, este serviço é responsável pelo transporte de 85.000 passageiros diariamente, sendo 23% destes anteriores utilizadores habituais de TI nas suas deslocações pendulares.

1.2.3. REDE DE TC FLUVIAL

O transporte fluvial que serve o concelho de Almada é assegurado por um operador – Transtejo – que efectua duas ligações fluviais: Cacilhas-Cais do Sodré e Trafaria-Belém (com ligação a Porto Brandão).

A ligação Cacilhas – Cais do Sodré conta, nos dias úteis, com uma frequência de serviço de cerca de 10 minutos nos períodos entre as 6 e as 10 horas da manhã e entre as 16 e as 21h da noite, sendo a frequência de 20 minutos nos restantes períodos diários até às 23h20, horário a partir do qual a frequência baixa para 40 minutos. Aos Sábados, Domingos e Feriados, a frequência é de 20 minutos entre as 6h e as 23h20 e de 40 minutos nos restantes períodos (Quadro I.4).

A ligação Trafaria-Porto Brandão-Cais do Sodré apresenta, nos dias úteis, uma frequência de serviço de 30 minutos no período compreendido entre as 6 e as 12h e entre as 17 e 20h, sendo a frequência de 1h no restante horário. Aos Sábados, Domingos e Feriados o intervalo entre serviços é de 1h, com a excepção dos serviços das 10h e das 19h30 (1h30 de intervalo).

Quadro I.4 - Horários e serviços Transtejo

	Dias Úteis		Sábados		Domingos e Feriados	
	Horário de exploração	Nº de circulações (sentido)	Horário de exploração	Nº de circulações (sentido)	Horário de exploração	Nº de circulações (sentido)
Cacilhas - Cais do Sodré (passageiros)	05h50 - 23h00	59	06h25 - 23h00	30	06h25 - 23h00	30
Cacilhas - Cais do Sodré (ferries)	05h20 - 02h00	28	04h15 - 02h00	31	04h15 - 02h00	31
Cacilhas - Cais do Sodré (total)	05h20 - 02h00	87	04h15 - 02h00	61	04h15 - 02h00	61
Trafaria - Porto Brandão - Belém	06h00 - 23h00	27	06h00 - 22h00	16	07h00 - 22h00	15
Porto Brandão - Belém	16h45	1	-	-	-	-

Fonte: www.transtejo.pt, 2009

Em termos qualitativos tem-se assistido, desde 1995, a um reforço das infra-estruturas de apoio, com a renovação e criação de interfaces multimodais, e a modernização da frota de embarcações. Estes investimentos permitiram elevar o conforto do passageiro (tanto em espera como em viagem) bem como aumentar a velocidade comercial das embarcações, reduzindo os tempos de viagem, numa perspectiva de complementaridade modal que privilegia a sua integração em cadeias de deslocações.

A recuperação do importante papel que o transporte fluvial já teve na ligação das duas margens do Tejo está dependente dos seguintes factores⁹:

Endógenos:

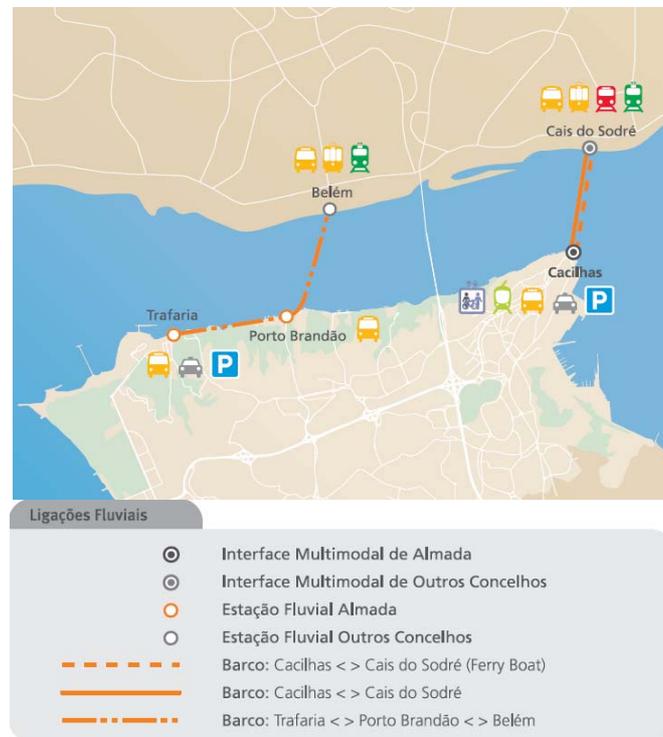
- Diversificação de origens/destinos (exploração de novos terminais e linhas);
- Aperfeiçoamento da articulação com outros modos (interfaces e coordenação de exploração);
- Modernização da frota ao serviço (tempos de percurso /frequências /qualidade e conforto).

Exógenos:

- Revitalização urbanística do tecido ribeirinho a norte e a sul (novas centralidades e espaços de recreio e lazer);
- Promoção do transporte público (em defesa da sustentabilidade ambiental);
- Introdução de constrangimento ao TI (em defesa da sustentabilidade ambiental; por oposição ao consumo de espaço e ao congestionamento viário).

⁹ Fonte: Avaliação Estratégica de Potencialidades do Transporte Fluvial no Estuário do Tejo, CESUR

Figura I.13 - Mapa de ligações fluviais



Fonte: CMA e AGENEAL, 2008

1.2.4. ARTICULAÇÃO MULTIMODAL

De acordo com os estudos realizados pelo Município em paralelo com o projecto MST, torna-se necessário no processo de revisão do PDM, aprofundar o estudo sobre a rede de transportes rodoviários e a sua articulação com os restantes modos de transporte, por forma a promover políticas de mobilidade em favor do TC e da intermodalidade. Será também conveniente que estas políticas de mobilidade se coadunem com uma ocupação do solo que favoreça a exploração de linhas de transporte colectivo rodoviário e a sua articulação com uma rede de MST alargada, em especial ao interior do concelho.

Será, no entanto, essencial assegurar a complementaridade entre o MST e os outros modos de transporte colectivo através de interfaces com o eixo ferroviário Norte-Sul, com os transportes fluviais e com os transportes colectivos rodoviários. Esta articulação é necessária para melhorar a travessia do Tejo e, se bem sucedida, irá certamente ter um enorme impacto na estrutura de oferta e procura presente no actual sistema.

Actualmente, as principais interfaces existentes no concelho de Almada são as interfaces do Pragal, de Cacilhas e do Centro Sul, havendo, em praticamente todas as estações do MST, pontos de reatamento que asseguram a integração no sistema de transporte rodoviário urbano e suburbano.

A interface do Pragal combina o serviço ferroviário, o metro ligeiro, autocarros, táxis e transporte individual, dispondo de um estacionamento para cerca de 1900 viaturas. Dispõe ainda de um espaço comercial com 40 lojas, ocupando cerca de 1350m².

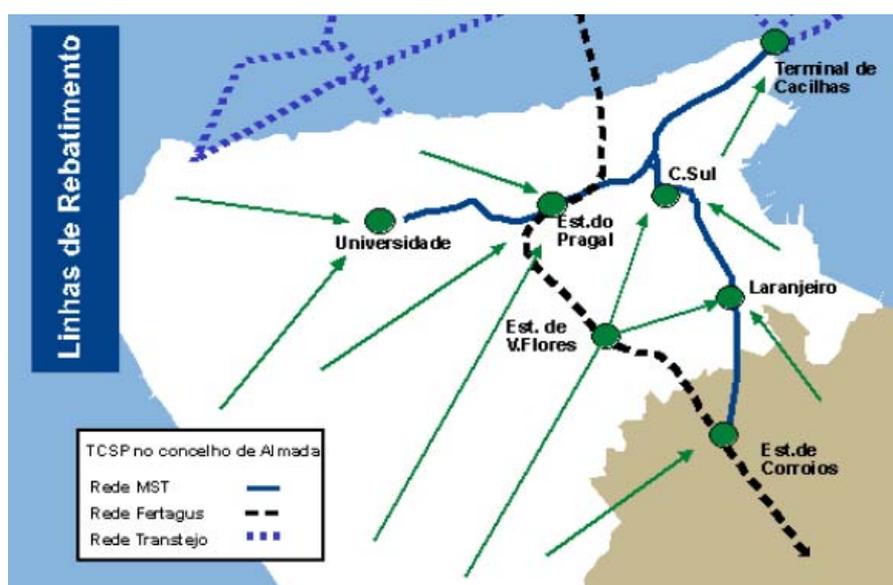
A interface de Cacilhas combina o transporte fluvial, o metro ligeiro, autocarros, táxis e transporte individual, constituindo o principal terminal rodoviário do concelho e estando prevista uma mais plena integração modal através da execução do Plano de Pormenor de Requalificação Urbana e Funcional de Cacilhas.

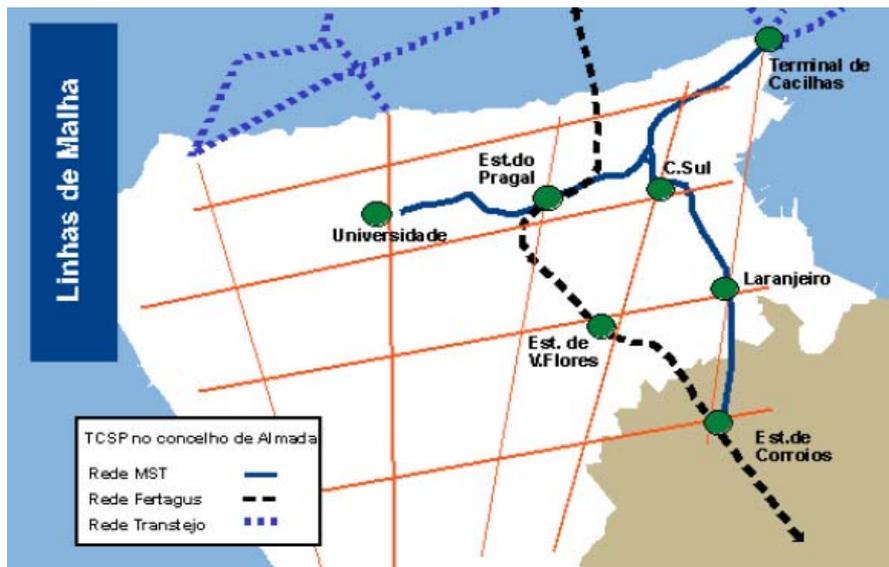
A interface do Centro Sul conjuga os transportes urbanos e suburbanos – autocarros e metro ligeiro - com o serviço da Rede de Expressos contando com um parque de estacionamento de apoio.

Apesar da existência de linhas de rebatimento do serviço de transporte colectivo rodoviário em praticamente toda a extensão das linhas de metro ligeiro, o Plano Acessibilidades 21 sugere a reestruturação destas por forma a assegurar a ligação entre os aglomerados urbanos e as estações de transporte colectivo em sítio próprio (TCSP) diminuindo os tempos de percurso (Figura I.14).

Para além destas, o mesmo Plano sugere a criação de linhas de malha promovendo a ligação entre os pólos concelhios, assegurando a mobilidade em transporte colectivo interna ao Concelho de Almada. Neste contexto é de salientar a necessidade de consagrar a construção de uma nova estação ferroviária no eixo norte-sul, na zona de Vale Flores (assinalada na Figura I.14), com o objectivo de diminuir as pressões sobre o Pragal, servir o interior do Concelho e os nós do Centro Sul e Laranjeiro, e de aumentar a procura de transporte público.

Figura I.14 - Linhas de Rebatimento e de Malha propostas



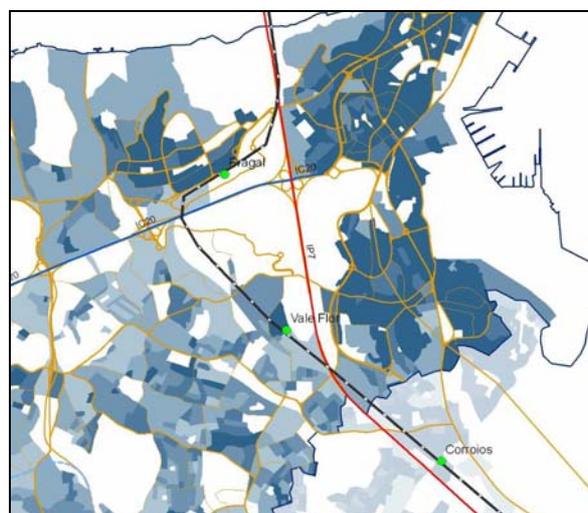


Fonte: Acessibilidades 21, Relatório Síntese, Transitec-CMA, 2002

A zona interior do Concelho é, actualmente, a menos bem servida pelo sistema de transporte colectivo, e, apesar da proximidade às infra-estruturas de transporte ferroviário, verifica-se, através da

Figura I.15, que as estações mais próximas estão localizadas para lá de duas importantes barreiras físicas: a norte, o IC20 (estação do Pragal) e a sudeste a A2 (estação de Corroios), acrescidas da própria linha ferroviária. Esta situação de condicionalismo favorece a utilização do transporte individual em detrimento do transporte colectivo, pelo que, a localização de uma nova estação ferroviária em Vale Flores, concretizando a proposta do Plano de Mobilidade, poderia incrementar a articulação multimodal concelhia, satisfeitos os requisitos de viabilidade técnica, económica e ambiental.

Figura I.15 - Contexto urbano e acessibilidades às estações ferroviárias



Fonte: CESUR, 2009

1.2.5. TRANSPORTES SAZONAIS E DE PROXIMIDADE

É ainda de referir a presença no Concelho de outro tipo de oferta de transporte colectivo, designadamente, transporte sazonal de serviço às praias – Transpraia (Transportes recreativos da Praia do Sol) – e serviços de mobilidade inclusiva.

O Transpraia funciona de Junho a Setembro, cobrindo cerca de 9 kms da linha de costa, onde conta com 19 paragens (Figura I.6), proporcionando uma alternativa ao TI no acesso às praias. Efectua 23 serviços diários por sentido. Destaca-se a sua importância como modo de transporte alternativo (ao transporte individual) de acesso à frente de praias do Concelho, em particular no período estival, em que a procura e a pressão sobre a rede viária local e estacionamento originam situações de congestionamento e conflito. O Plano de Pormenor das Praias Equipadas, actualmente em elaboração, contempla este modo de transporte como fundamental no acesso às praias, mantendo o seu traçado.

Os serviços de mobilidade inclusiva funcionam como complemento da rede de TC existente, proporcionando um serviço de proximidade aos residentes. Nas freguesias de Almada e Cacilhas está presente o Flexibus (operado pela ECALMA¹⁰), capacitado para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida, tendo um percurso base ao qual podem ser feitos desvios a pedido do utilizador. Na freguesia da Caparica funciona um serviço de mobilidade inclusiva operado pela APPACDM¹¹ que efectua a ligação entre a localidade de Pêra e Monte da Caparica (MST e TST).

1.2.6. MODOS SUAVES DE TRANSPORTE

Em complemento à oferta de transporte colectivo, tem ganho cada vez mais importância a promoção dos modos suaves de transporte (deslocação pedonal e ciclável) no quadro da mobilidade urbana sustentável. Embora a sua importância seja alargada a todo o território concelhio, a sua incidência territorial tem expressão principalmente nos centros urbanos, especialmente nas áreas urbanas mais densas.

Todavia, e alargando a base territorial da promoção de modos suaves, são já avançadas algumas propostas de intervenção contidas quer nos vários planos municipais de ordenamento do território (PMOT) aprovados e em elaboração, quer ao nível da requalificação urbana. Estas preocupações são visíveis nas intervenções de requalificação urbana no espaço público, através da dotação das condições físicas para a promoção das deslocações pedonais e cicláveis.

Ao nível dos PMOT podemos destacar, o Plano de Pormenor da Quinta do Almaraz; o Plano de Pormenor do Cais do Ginjal; o Plano de Pormenor de Reversão Urbanística da Quinta do Guarda-

¹⁰ Empresa Municipal de Estacionamento e Circulação de Almada

¹¹ Associação Portuguesa dos Pais e Amigos das Crianças com Deficiência Mental

Mor; o Plano de Pormenor de S.João da Caparica; o Plano de Pormenor das Praias Urbanas; o Plano de Pormenor do Jardim Urbano; o Plano de Pormenor do Bairro do Campo da Bola e o Plano de Urbanização Almada Nascente – Cidade da Água.

1.2.7. DESLOCAÇÃO PEDONAL

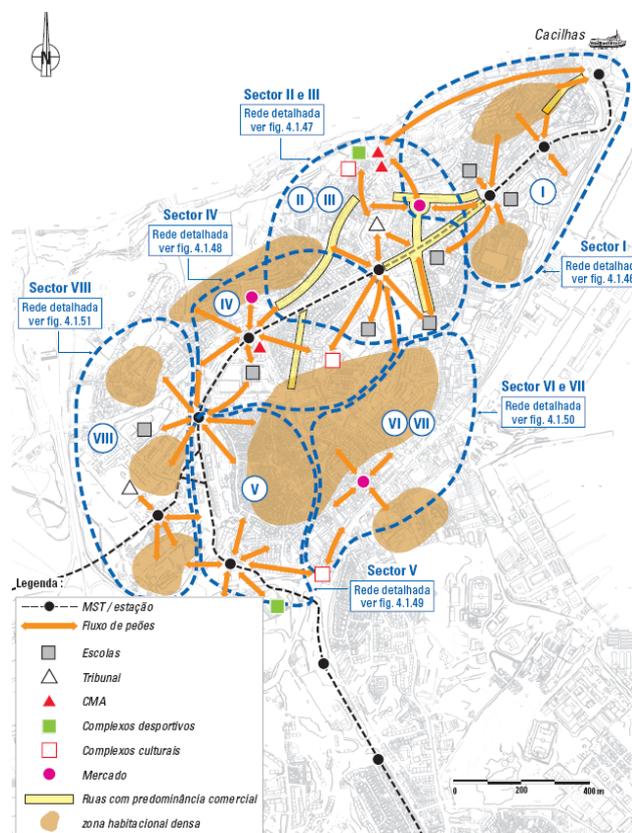
No âmbito da deslocação pedonal, o concelho de Almada possui já, no seu Plano de Mobilidade, um conjunto de elementos de diagnóstico e de acções a empreender.

O diagnóstico indica como um dos maiores problemas, os passeios ocupados por veículos estacionados ilegalmente ou por obstáculos físicos que dificultam a marcha a pé, levando a que os peões tenham frequentemente de circular na via rodoviária, expondo-se ao tráfego automóvel.

Por outro lado, e em resposta, o Plano propõe “devolver os centros funcionais ao peão”, bem como estabelecer “uma rede pedonal que liga com conforto os principais pólos geradores de deslocações”, nomeadamente no centro de Almada.

Trata-se agora de concretizar as suas propostas, em particular no que se refere à melhoria das condições de utilização e fruição do espaço público pelos peões. O alargamento de passeios, a eliminação de barreiras à circulação de pessoas com mobilidade reduzida, o aumento das condições de segurança junto a escolas e no atravessamento das vias de maior tráfego, são exemplos de acções a empreender.

Figura I.16 - Principais fluxos pedonais no Centro de Almada



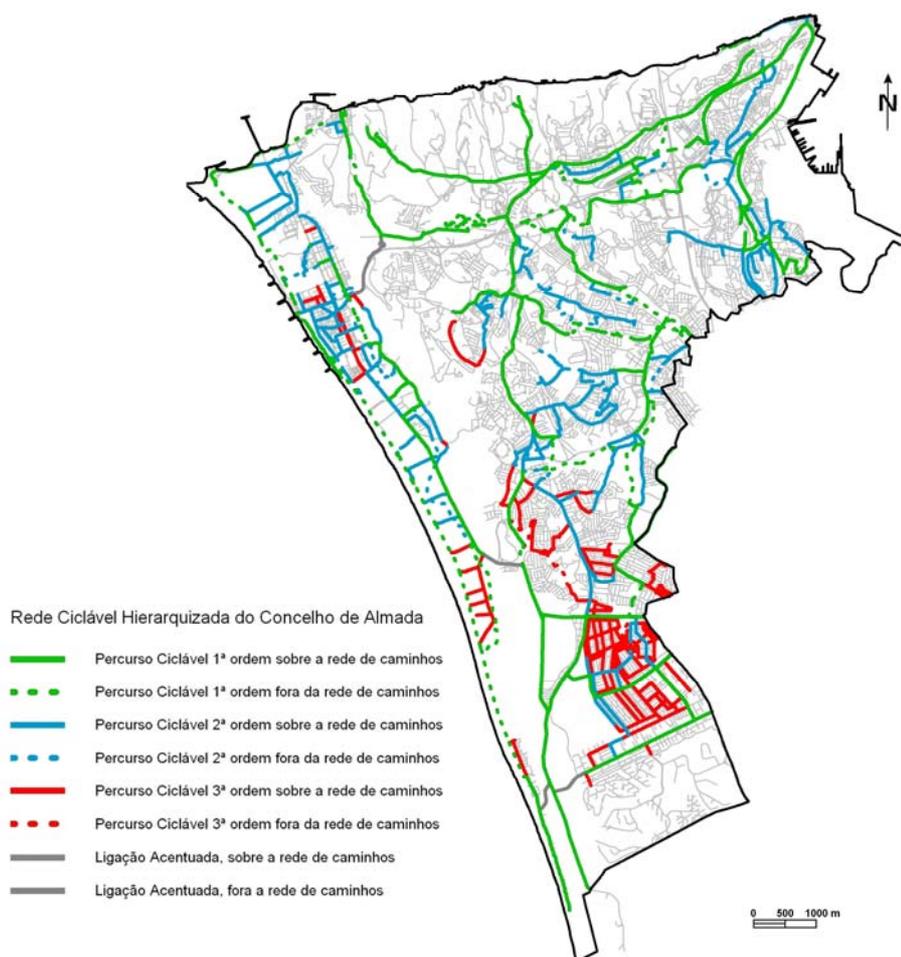
Fonte: Plano Acessibilidades 21

1.2.8. DESLOCAÇÃO CICLÁVEL – REDE CICLÁVEL DE ALMADA

O Plano Almada Ciclável propõe a promoção dos modos de deslocação suaves (em particular da bicicleta), em articulação com os transportes públicos, prevendo a implantação progressiva e faseada de 223 kms de percursos cicláveis (e infra-estruturas associadas) abrangendo a totalidade do concelho e assegurando a ligação entre a rede de transportes colectivos e respectivos interfaces e os principais equipamentos colectivos, nomeadamente escolas, equipamentos desportivos, de saúde, património cultural e natural e as praias.

Os percursos estão estabelecidos de forma hierárquica, diferenciando o tipo de uso (quotidiano e lazer), tendo já sido concretizados percursos nas freguesias da Laranjeiro, Pragal, Sobreda, Caparica, Costa da Caparica, estando em fase de projecto e/ou obra percursos na Sobreda/Vale Figueira, Aroeira, Monte da Caparica e Trafaria. A obra da ciclovia Trafaria-Costa da Caparica com uma extensão de 5,9 km, encontra-se concluída.

Figura I.17 - Rede Ciclável hierarquizada em Almada



Fonte: CMA

1.3. ESTACIONAMENTO

Em termos concelhios, o levantamento da disponibilidade de estacionamento será objecto de análise da segunda parte do Plano Acessibilidades 21, actualmente em início de trabalhos. Da primeira parte do referido Plano, finalizada já em 2002, resultou um diagnóstico que apontava para um número reduzido de oferta de estacionamento público limitado no tempo (apenas 3% do total), para uma ocupação de longa duração destes lugares, para o baixo cumprimento do pagamento das tarifas e para a situação de saturação verificada nas zonas de actividades comerciais e de serviços, onde a procura de estacionamento de curta duração não conseguia ser satisfeita dada a ocupação dos lugares por estacionamento de longa duração.

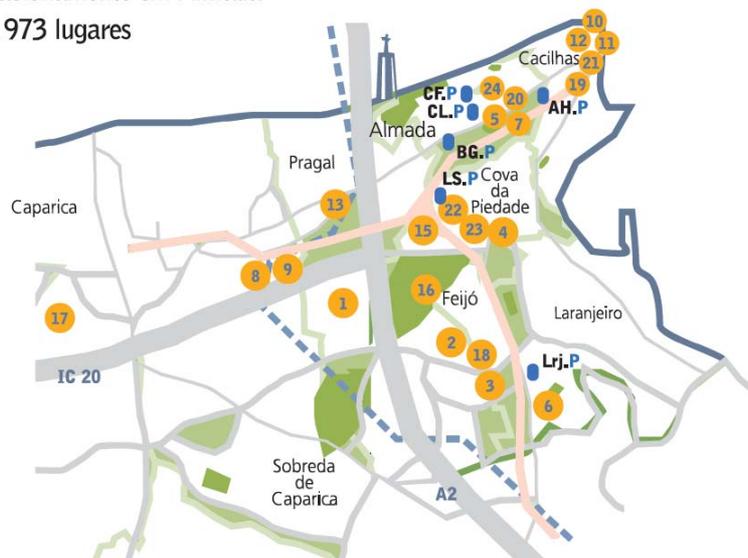
A empresa municipal de gestão de estacionamento ECALMA, constituída em 2004, veio criar condições para a prossecução dos objectivos definidos no Plano Acessibilidades 21, nomeadamente em termos de gestão de estacionamento, gerindo actualmente 760 lugares de estacionamento à superfície, 70 lugares de estacionamento em estrutura e 816 lugares em estacionamento subterrâneo. A oferta actual de estacionamento em parques é, em Almada (cidade de Almada e Costa da Caparica) de cerca de 13.000 lugares.

Para além da gestão dos parques, a ECALMA é responsável pela fiscalização do estacionamento em meio urbano, pela atribuição de dísticos de permissão de estacionamento a moradores, pela remoção de veículos em fim de vida e pelo sistema Flexibus (autocarro de pequenas dimensões com percurso e tomada de passageiros fixo e pontos de saída de passageiros a pedido).

Figura I.18 - Localização dos Parques de estacionamento em Almada

PARQUES de Estacionamento em Almada

Oferta actual. 12 973 lugares



Fonte: ECALMA, 2011

A acrescentar às propostas implementadas por via do Plano de Mobilidade, centradas na cidade de Almada, estão programadas acções ao nível do estacionamento noutras zonas do Concelho em que a dotação e ordenamento de estacionamento requerem atenção particular, como sendo as zonas de fruição ribeirinha e praias. Para tal, estão já aprovados ou em apreciação os seguintes Planos de Pormenor: Plano de Pormenor Cais do Ginjal; Plano de Pormenor de S. João da Caparica; Plano de Pormenor das Praias Urbanas; Plano de Pormenor das Praias Equipadas; Plano de Pormenor dos Novos Parques de Campismo.

1.4. PROJECTOS EM CURSO OU PREVISTOS

1.4.1. ESTRATÉGIA LOCAL PARA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Para fazer face aos problemas gerados pelo aumento da utilização do automóvel, tem vindo a ser concretizada uma estratégia local para a mobilidade sustentável, consubstanciada em diferentes eixos de intervenção, conforme referido no relatório de avaliação da execução do PDM-A:

1. Planeamento e desenvolvimento de um sistema de transportes multimodal

- Plano Director Municipal, PDM-A
- Plano de Mobilidade, Acessibilidades 21
- Plano Almada Ciclável, PACICLA
- Estratégia Local para as Alterações Climáticas, ELAC

2. Criação de infra-estruturas para o Transporte Público e para os Modos Suaves

- Metro Sul do Tejo
- Rede Ciclável do Concelho de Almada, constante do PACICLA
- Medidas de Acalmia de Tráfego
- Pedonalização de áreas urbanas centrais

3. Promoção de novas tecnologias e utilização de energias alternativas

- Inovação e melhores tecnologias disponíveis (frota municipal e Transportes Públicos)
- Utilização de combustíveis alternativos (frota municipal e Transportes Públicos)
- Renovação da frota municipal com critérios de eficiência energética e ambiental
- Optimização de circuitos de recolha de Resíduos Sólidos Urbanos

4. Informação, sensibilização e participação dos cidadãos

- Campanhas de educação e sensibilização para a mobilidade sustentável
- Dinamização da Semana Europeia da Mobilidade
- Promoção de sessões públicas e fóruns de participação associados aos projectos de mobilidade
- Realização de Estudos de opinião e Inquéritos à população

Dois dos objectivos preconizados por esta estratégia visam:

- A diversificação da oferta do actual sistema de transportes com o maior número de opções possível, devidamente interligadas e adequadas às necessidades das pessoas;
- A redução da dependência do automóvel individual nas deslocações quotidianas (casa-trabalho e casa-escola), através da transferência de viagens para o transporte público e modos suaves.

Para a sua concretização, merecem especial destaque o Plano de Mobilidade – Acessibilidades 21, o projecto do Metro Sul do Tejo, o Plano Almada Ciclável e a Semana Europeia da Mobilidade.

1.4.1.1. PLANO DE MOBILIDADE – ACESSIBILIDADES 21

Elaborado pela Câmara Municipal de Almada em 2002, teve por objectivo o diagnóstico dos problemas de mobilidade e a apresentação de propostas para uma circulação mais fácil e segura, privilegiando a utilização dos transportes colectivos e os modos suaves (bicicleta e a pé).

O quadro de análise foi bastante abrangente, tendo incluído o diagnóstico da circulação rodoviária, estacionamento e transportes públicos e a análise dos cruzamentos e perfilamento das vias e tendo daí resultado um conjunto de respostas para o médio prazo. Uma das questões de fundo resolvidas com a contribuição deste plano consistiu na integração do Metro Sul do Tejo na cidade de Almada, tanto em termos de articulação com a rede de transportes existentes como com a qualificação do tecido urbano servido por este meio de transporte. Outra das questões de fundo prendia-se com o conceito multimodal de circulação, onde, inserida na promoção da intermodalidade se pretendeu promover a utilização de transportes colectivos (rodoviários, fluviais, ferroviários) e de modos suaves de deslocação (pedonal e ciclável). O quadro traçado permitiu ainda concluir que o tráfego motorizado e estacionamento ilegal registados no centro de Almada constituíam elementos altamente condicionadores da utilização do espaço público, contribuindo ainda de forma preocupante para os níveis de ruído e poluição atmosférica.

As propostas apresentadas neste Plano estão, desde 2003, a ser concretizadas em diferentes pontos do concelho ao nível da acessibilidade, da oferta de estacionamento, da qualificação do espaço público, da melhoria do ambiente e da segurança rodoviária, nomeadamente medidas de acalmia do tráfego rodoviário; criação de 'Zonas 30', criação de cruzamentos e passadeiras sobre-elevadas; renovação da

semaforização e, destacadamente, a criação da Empresa Municipal de Estacionamento e Circulação de Almada (ECALMA). A ECALMA foi criada em 2004 tendo como objecto a prossecução dos objectivos definidos pelo Plano de Mobilidade, recaindo a sua principal função na gestão e fiscalização do estacionamento público urbano. Recentemente passou a assegurar também a gestão do sistema de mobilidade inclusiva do Concelho – o Flexibus.

Em súpula, os objectivos definidos pelo Plano de Mobilidade encontram-se estruturados nos cinco temas seguintes:

Acessibilidade:

- Melhorar a acessibilidade à Cidade de Almada e as deslocações internas (ponto particular reduzir o tráfego de atravessamento pela rotunda do Centro Sul);
- Melhorar o serviço de TC;

Estacionamento:

- Melhorar a oferta de estacionamento no centro de Almada para utentes de curta duração;
- Melhorar a oferta diurna de estacionamento para os residentes;
- Limitar o estacionamento de pendulares oferecendo alternativas;
- Reduzir ou eliminar o estacionamento ilegal no espaço;

Espaços Públicos:

- Recuperar espaço público para os peões e clientes das áreas comerciais e de serviços do centro de Almada;
- Valorizar o património arquitectónico e urbanístico;

Ambiente:

- Diminuir o ruído nas zonas residenciais;
- Melhorar a qualidade do ar;

Segurança:

- Reduzir o tráfego nas zonas residenciais;
- Melhorar a segurança dos peões na proximidade das escolas;
- Melhorar a segurança nos atravessamentos das ruas com volumes elevados.

1.4.1.2. MST

A importância do MST no concelho de Almada prende-se não só ao contexto das deslocações entre os concelhos do Arco Ribeirinho Sul como ao seu potencial enquanto instrumento de requalificação urbana e ao seu papel estruturante nas circulações, estacionamento e articulação de rede de transporte colectivo.

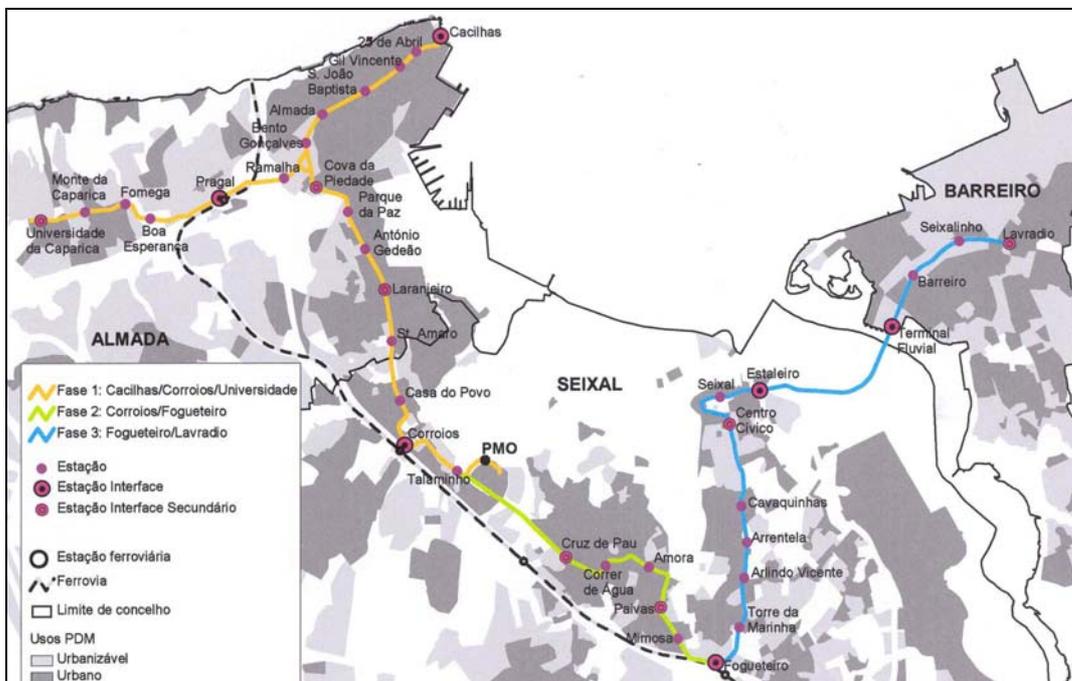
No quadro das deslocações inter-concelhias, numa 2ª fase está prevista a expansão da linha 1 do MST de Corroios até ao Fogueteiro e posteriormente, na 3ª fase, a construção da linha 4 do Fogueteiro até ao Lavradio no concelho do Barreiro (Figura I.19), não existindo no entanto previsão quanto à execução destas fases.

Quadro I.5 - Faseamento das linhas do MST

Fase	Linhas
1ª fase	Linha 1: troço Corroios-Cacilhas Linha 2: Corroios-Pragal Linha 3: Cacilhas-Pragal-Universidade
2ª Fase	Linha 1: troço Corroios-Fogueteiro
3ª Fase	Linha 4: troço Fogueteiro-Seixal Linha 4: troço Seixal-Barreiro/Lavradio

Fonte: Metro Sul do Tejo

Figura I.19 - MST – Traçado e fases



Fonte: Metro Sul do Tejo, tratamento CESUR

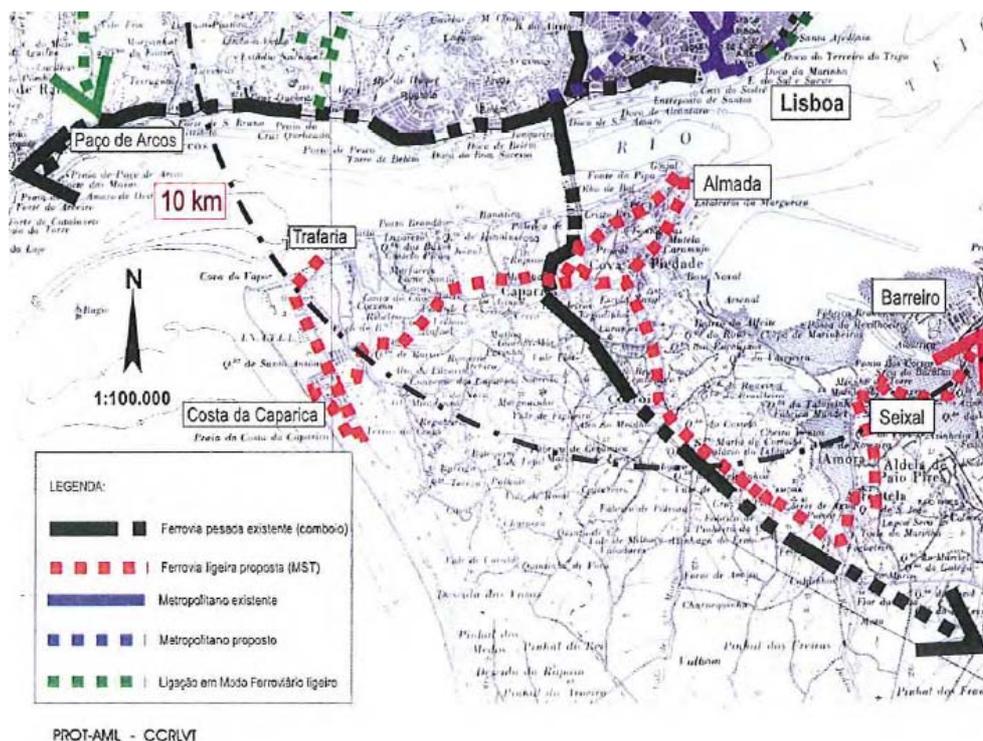
No quadro Concelhio, a extensão do MST à Costa da Caparica tinha já sido equacionada no âmbito do PDM de Almada que consagrou a reserva do corredor correspondente a partir do Monte da Caparica. Este corredor é igualmente indicado pelo PROT-AML actualmente em vigor (Figura I.20).

No âmbito do programa POLIS foi acautelada a reserva de corredor nos Planos de Pormenor apesar dessa extensão não estar programada no faseamento apresentado pela Metro Sul do Tejo.

Também no âmbito dos Planos de Pormenor integrados no Estudo de Enquadramento Estratégico da Costa da Trafaria é acautelada a criação de um espaço canal adequado para a expansão do MST, abrangendo o Plano de Pormenor de S. João da Caparica; o Plano de Pormenor do Torrão e o Plano de Pormenor das Abas da Raposeira.

A expansão da rede do metro ligeiro na cidade de Almada prevê-se acontecer a nascente, com o Plano de Urbanização Almada Nascente¹² a integrar já o corredor afecto à instalação do MST.

Figura I.20 - Ferrovia ligeira (MST) proposta no PROT-AML



Fonte: PROT-AML, 2002, CCDR-LVT

¹² Plano Aprovado e publicado, Diário da República nº218 de 10 de Novembro de 2009

1.4.1.3. SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE

Destacam-se igualmente as intervenções de carácter permanente associadas à Semana Europeia da Mobilidade, operacionalizada em Almada desde 2002 até à data, que percorreu diversas freguesias do concelho e resultou em operações integradas de renovação urbana, informação e sensibilização sobre questões de mobilidade. Esta iniciativa foi já reconhecida a nível Europeu com uma das três melhores iniciativas municipais em 2004 e galardoada, entre mais de duas mil cidades participantes, com o prémio Semana Europeia da Mobilidade em 2010.

Entre estas intervenções de carácter permanente que desde há uma década tem vindo a ser implementadas contam-se:

- Criação de ciclovias
- Criação de pontos de estacionamento para bicicletas
- Regulamento Municipal de Eliminação de Barreiras Arquitectónicas
- Medidas de acalmia de tráfego
- Planos de deslocação casa-escola
- Plano de Circulação de Pesados da Trafaria
- Requalificação e pedonalização de espaço público
- Parques de estacionamento públicos

1.4.2. INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

Conforme anteriormente referido, relativamente à evolução das acessibilidades rodoviárias inter-concelhias, estão executadas ou em projecto/obra, com processos actualmente em curso pela Estradas de Portugal, no âmbito da Subconcessão do Baixo Tejo, as seguintes vias:

- o prolongamento do IC20 para sul - ER 377-2 e beneficiação da Avenida do Mar, constituindo a Variante à Costa, visa resguardar melhor o funcionamento urbano deste aglomerado face aos elevados fluxos de atravessamento que na época de Verão solicitam as praias, dispondo já de projecto de execução elaborado.
- O IC32-CRIPS, com a primeira fase construída pelo Município, até à Charneca de Caparica com a designação de via L3 (tendo um perfil transversal de 1+1 vias mas com reserva de corredor para 2+2), é uma via estruturante a nível da AML Sul na medida em que formará um anel em torno da coroa ribeirinha. Refira-se que se encontra actualmente em construção o reperfilamento e o prolongamento desta via no âmbito da Subconcessão do Baixo Tejo com perfil distinto do inicialmente programado.

- a via de ligação do IC32 à Trafaria

A continuidade da CRIPS até à Trafaria não se concretizou de acordo com o plano inicial, terminando no IC20, no entanto foi construída a via de Ligação à Trafaria com um perfil transversal de 1+1 vias, a qual não deixa de se constituir como uma via fundamental para a resolução do atravessamento de pesados em direcção ao terminal de granéis sólidos da Trafaria, garantindo ainda a acessibilidade à rede principal a partir da Trafaria.

Por construir ficou a via que estabelece a ligação entre o nó da Regateira e a ER-377.2. Esta via, considerada eixo fundamental no PDMA e via estruturante no ordenamento das áreas urbanas do interior concelho, acabou por não ser prosseguida devido às divergências por parte do ICNB face a determinados troços desta via, nomeadamente mais a sul. Complementarmente, a rede viária resultante do programa Polis permitiu desenvolver outros estudos de traçado que assegurará a continuação da Estrada Florestal e a sua ligação a o Seixal. Com efeito, o projecto da ER377-2 adjudicado à Subconcessão do Baixo Tejo, contempla a ligação da Estrada Florestal à Av. do Mar (troço que servirá o novo parque de campismo), constituindo deste modo uma alternativa de acesso à frente de praias na zona da Fonte da Telha.

Por último refira-se que os problemas do permanente congestionamento de tráfego nos períodos de ponta (cada vez mais alargados) na ponte 25 de Abril, continuam a agravar-se. O impacto positivo da transferência modal do TI para o comboio da Fertagus já se esbateu, verificando-se actualmente a continuação do crescimento anual do tráfego nesta ligação rodoviária a Lisboa.

Figura I.21 - Infra-estruturas rodoviárias previstas, subconcessão do Baixo Tejo



Fonte: Subconcessão do Baixo Tejo

1.4.3. TRANSPORTE FLUVIAL

São propostas ações que visam potenciar a utilização do transporte fluvial nos dois principais pontos de embarque do Concelho – Cacilhas e Trafaria – respectivamente através do Plano de Urbanização Almada Nascente e Estudo de Enquadramento Estratégico da Costa da Trafaria. Também o Estudo Estratégico Almada Ponte, propõe que seja analisada a viabilidade de construção de um ponto de atracagem fluvial na frente ribeirinha norte que potencie a ligação à zona de Belém e Alcântara e se articule, através de um elevador/ascensor, com o teleférico panorâmico (Teleférico do Tejo) a desenvolver ao longo da Encosta Norte, com passagem pelo Cristo-Rei.

2. PROCURA

2.1. MOBILIDADE DA POPULAÇÃO

No que concerne às acessibilidades e padrões de mobilidade concelhios e inter-concelhios, existe uma forte relação com a dinâmica das deslocações da população face ao emprego e à escola, sendo notória a relação com os concelhos envolventes, mas sendo igualmente de salientar que os dados de que se dispõe são referentes a 2001, tendo entretanto havido alterações na oferta de transportes cujos resultados ainda não estarão reflectidos nesta análise designadamente o impacte da entrada em funcionamento do MST em finais de 2008.

Segundo os dados do Recenseamento Geral da População realizado em 2001, cerca de 100 mil activos empregados e estudantes com 15 ou mais anos de idade, utilizavam o espaço do município de Almada nos seus movimentos quotidianos entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo. Deste total, apenas cerca de 40% residiam e trabalhavam ou estudavam no próprio concelho. Dos restantes 60%, cerca de 37 mil (37%) residiam em Almada e movimentavam-se para fora do concelho para estudar ou trabalhar. Apenas cerca de 23 mil (23%) residiam fora de Almada e dirigiam-se a este concelho para nele exercerem a sua actividade.

Quadro I.6 - Movimentos pendulares em 1991 e 2001 no concelho de Almada (n.º de indivíduos)

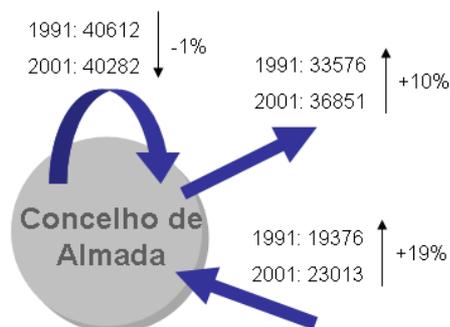
Movimentos Pendulares	1991		2001		Total 2001	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Mov. Intra-concelhios – empregados	32331	35%	33871	34%	40282	40%
Mov. Intra-concelhios – estudantes	8281	9%	6411	6%		
Entradas no concelho – empregados	16716	18%	17766	18%	23013	23%
Entradas no concelho – estudantes	2660	3%	5247	5%		
Saídas do concelho – empregados	31161	33%	33667	34%	36851	37%
Saídas do concelho – estudantes	2415	3%	3184	3%		
Total	93564	100%	100146	100%	100146	100%

Fonte: INE, Censos 2001 Movimentos pendulares na AML, 1991 e 2001

A comparação entre os dados de 1991 e 2001 revela uma muito ligeira perda do nível de autonomia do concelho (menos 1% de residentes que trabalham ou estudam no concelho) e um aumento da sua interdependência com o exterior. Tal facto comprova-se com o aumento do nº de indivíduos que se deslocam para fora do concelho para estudar ou trabalhar (+10%) e pelo aumento do nº de indivíduos que residem fora do concelho e vêm a Almada para estudar ou trabalhar (+19%). Não deixa de ser significativo o aumento verificado na atractividade de Almada em relação à restante AML, a que

certamente não será alheio o crescimento da sua oferta universitária, nomeadamente nos pólos do Monte da Caparica e no Pragal.

Figura I.22 - Variação dos movimentos pendulares entre 1991 e 2001 no concelho de Almada



Fonte: INE, Censos 2001 Movimentos pendulares na AML, 1991 e 2001

Analisando os dados disponíveis para 2006 é possível concluir que estas tendências sofreram algumas alterações. Com efeito, a percentagem de população activa que reside em Almada e trabalha noutro concelho diminuiu de 2001 para 2006, enquanto a percentagem de população que reside e trabalha em Almada aumentou de 51% para 54,5%. Esta evolução demonstra que a atractividade de Almada tem vindo a consolidar-se, aumentando o nível de autonomia do concelho face aos outros concelhos da AML.

Quadro I.7 - Local de Trabalho da população activa residente em Almada, em 2001 e 2006

	2001		2006	
	Dentro Concelho	Fora Concelho	Dentro Concelho	Fora Concelho
População Activa (%)	51,0	49,0	54,5	45,5

Fonte: INE, Censos 2001; CMA, AGENEAL, Inquérito à Mobilidade em Almada, 2006

Dentro do concelho, os dados do Inquérito à Mobilidade em Almada, realizado em 2006, demonstram que Almada é a freguesia mais atractiva para trabalhar (onde se localizam grande parte dos serviços), sendo a freguesia de destino de 34,9% da população que trabalha no concelho. Caparica é a segunda freguesia mais atractiva, atraindo 10,6% da população que trabalha no concelho e, por fim, a Trafaria é a freguesia menos atractiva, com apenas 2,7% da população activa.

Quadro I.8 - População empregada residente no concelho de Almada segundo o local de trabalho, por freguesia

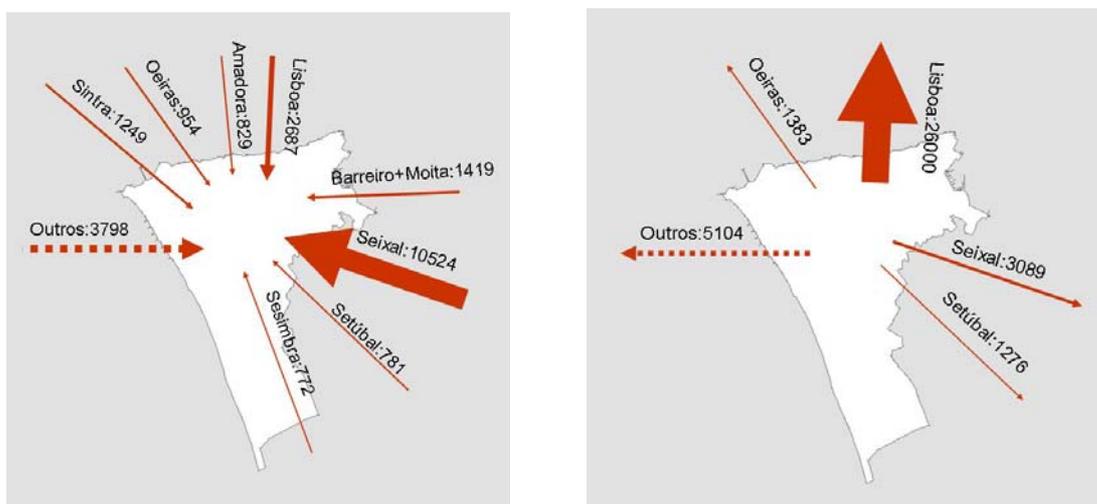
2001 - local de trabalho ou estudo	Na freguesia onde reside			Noutra freguesia do concelho onde reside			Noutro concelho		
	Freguesia	Nº	(%)	Var 91-01	Nº	(%)	Var 91-01	Nº	(%)
Almada	4.070	39%	-33%	1.885	18%	3%	4.500	43%	-11%
Cacilhas	947	25%	-36%	953	26%	-27%	1.837	49%	-26%
Caparica	4.138	34%	-2%	3.461	28%	17%	4.598	38%	44%
Charneca da Caparica	3.873	30%	89%	3.509	27%	47%	5.731	44%	139%
Costa da Caparica	2.710	36%	81%	1.827	24%	60%	2.995	40%	87%
Cova da Piedade	3.627	29%	-38%	3.004	24%	-19%	5.713	46%	-5%
Feijó	2.509	24%	-23%	3.305	32%	51%	4.531	44%	38%
Laranjeiro	3.850	29%	-31%	3.441	26%	2%	5.807	44%	-6%
Pragal	1.216	24%	-9%	1.694	33%	11%	2.233	43%	43%
Sobreda	1.818	26%	-11%	2.278	33%	17%	2.906	41%	53%
Trafaria	1.136	34%	2%	958	29%	-19%	1.236	37%	-15%

Fonte: INE

No quadro das deslocações inter-concelhias no conjunto dos concelhos da Área Metropolitana de Lisboa, Almada atrai, em 2001, principalmente população empregada ou estudante dos concelhos do Seixal e Lisboa, sendo a proximidade física o principal factor de atracção. Neste contexto, quer o pólo universitário do Monte da Caparica e o Hospital, quer a própria cidade de Almada, constituíam os principais elementos polarizadores do concelho.

Na Figura I.23 encontram-se representados os principais movimentos de entrada e saída no concelho de Almada, sendo notória a orientação dos fluxos: maioritariamente oriundos da península de Setúbal (com dominância do concelho do Seixal) e sobretudo dirigidos a Lisboa.

Figura I.23 - Principais movimentos de entrada e saída de Almada, 2001

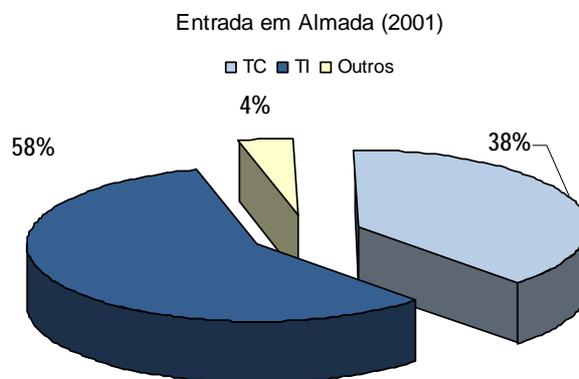


Fonte: INE, Censos 2001 Movimentos pendulares na AML, 1991 e 2001

Entre os principais geradores de fluxos pendulares com destino a Almada, destacava-se o concelho do Seixal, representando cerca de 46% do total dos movimentos de entrada, surgindo Lisboa em segunda posição com 12% dos movimentos, valor aliás equivalente ao total dos movimentos provenientes dos restantes concelhos da Península de Setúbal¹³.

Nos principais movimentos de entrada no concelho de Almada a opção pelo transporte individual representava 58% e a opção pelo transporte colectivo 38%. Analisando os principais geradores de entradas, Seixal e Lisboa, verifica-se uma clara preferência pelo TI por parte dos trabalhadores e estudantes oriundos de Lisboa, com uma quota de 64% (contra 32% em TC), sendo estes valores mais equilibrados no caso do Seixal (57% TI e 40% TC).

Figura I.24 - Repartição modal dos movimentos de entrada em Almada



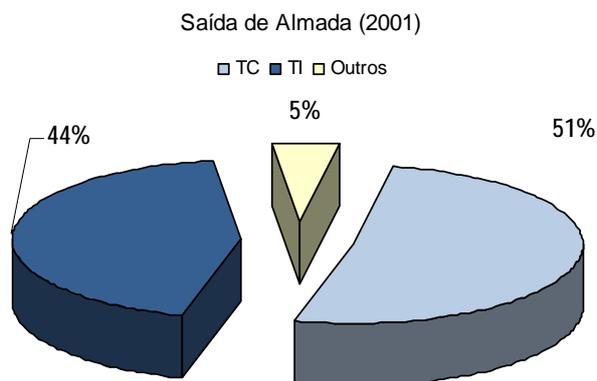
Fonte: INE, Censos 2001 Movimentos pendulares na AML, 1991 e 2001

Em termos de duração média de viagem os movimentos com destino a Almada provenientes de Lisboa e Seixal apresentavam valores semelhantes para a deslocação em TI (Seixal 24 minutos; Lisboa 30 minutos) sendo este valor superior em ambos os casos para a deslocação em TC. No caso de Lisboa, a duração média da viagem chega mesmo a ser o dobro caso seja utilizado o TC (passando de 30 para 60 minutos)

Analisando, por sua vez, os movimentos de saída, a opção pelo transporte individual representa 51% e a opção pelo transporte colectivo 44%. O concelho de Lisboa representa o principal destino da população residente em Almada que trabalha ou estuda fora do concelho (cerca de 71% do total) e, dos restantes concelhos da AML, apenas o Seixal se destaca, apresentando no entanto valores que rondam somente os 8% do total de activos que trabalham/estudam fora do concelho, percentagem muito inferior portanto à que se registava para Lisboa.

¹³ Sendo considerados relevantes nesta análise os concelhos de Setúbal, Barreiro, Sesimbra e Moita

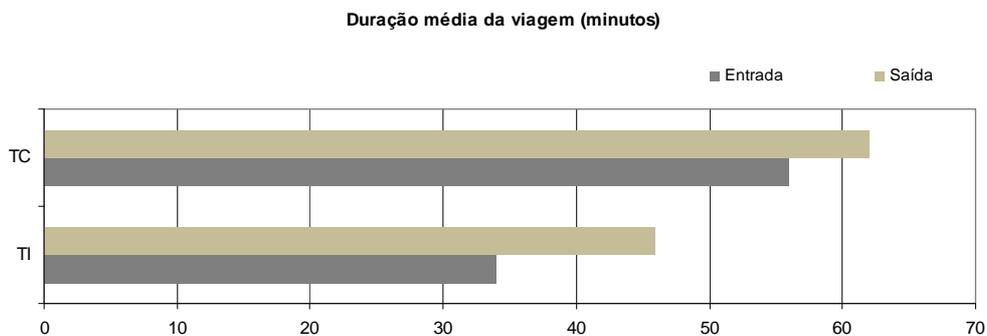
Figura I.25 - Repartição modal dos movimentos de saída de Almada



Fonte: INE, Censos 2001 Movimentos pendulares na AML, 1991 e 2001

No quadro global de movimentos, registam-se mais movimentos de saída (36.851) que de entrada (23.013), o que de alguma forma se reflecte na diferença entre as durações médias de viagem de entrada e saída, nomeadamente em TI, verificando-se uma duração média dos movimentos de saída superior em 12 minutos (o que representa cerca de um terço da duração da viagem média de entrada), sendo esta diferença atenuada no caso do TC (duração superior em 6 minutos representando cerca de um décimo da duração da viagem média de entrada)

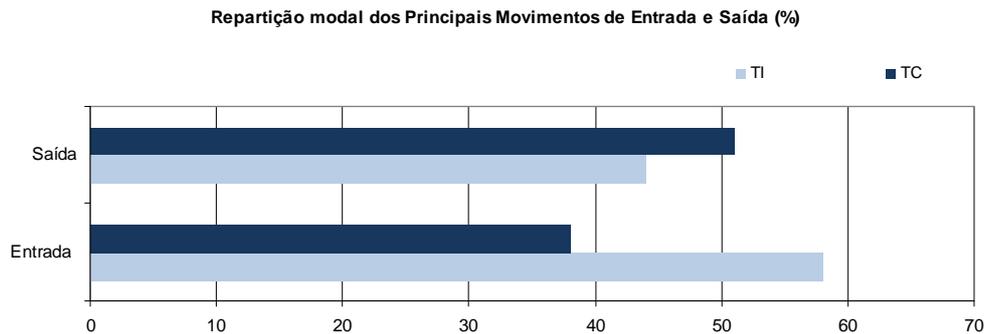
Figura I.26 - Duração média dos principais movimentos de entrada e saída de Almada, 2001



Fonte: INE, Censos 2001 Movimentos pendulares na AML, 1991 e 2001

Verifica-se, ainda comparando a repartição modal dos movimentos de entrada e saída, que o TC é utilizado principalmente nos movimentos com origem em Almada e o TI utilizado maioritariamente nos movimentos com destino a Almada, o que denota uma menor atractividade relativa da oferta em TC em relação ao TI para os principais destinos no concelho.

Figura I.27 - Proporção TI / TC nos principais movimentos de entrada e saída de Almada, 2001

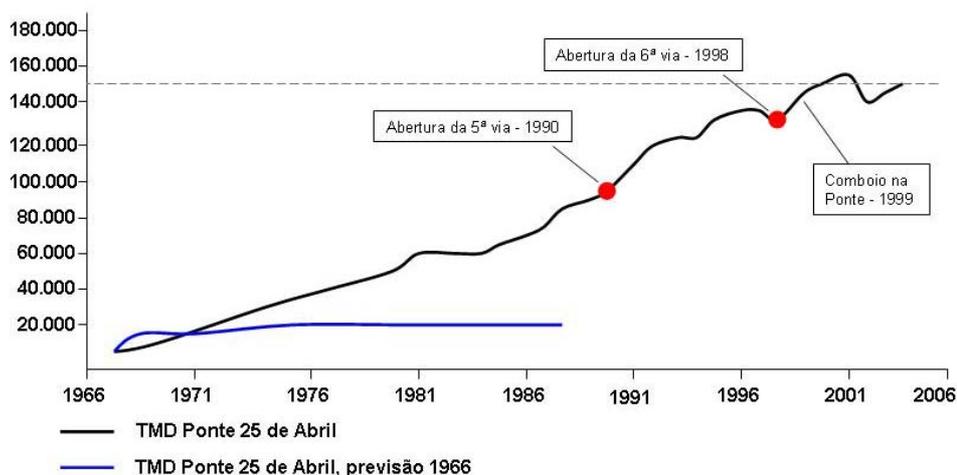


Fonte: INE, Censos 2001 Movimentos pendulares na AML, 1991 e 2001

A crescente interdependência com a primeira coroa de Lisboa não surpreende. Para isso terá também contribuído a melhoria das ligações em comboio depois de ter sido construído, em 1998, o eixo ferroviário Norte-Sul.

Em termos de atravessamento do Tejo, durante este período de implementação do PDM de Almada, vale a pena observar a figura I.28. Percebe-se aí a forma como os sucessivos aumentos de capacidade rodoviária na travessia do Tejo foram quase sempre seguidos de aumentos de procura. Os dados apresentados na mesma figura são também reveladores do fraco impacto da nova Ponte Vasco da Gama sobre a diminuição do tráfego médio diário (TMD) na Ponte 25 de Abril.

Figura I.28 - Evolução do Tráfego Médio Diário na Ponte 25 de Abril



Fonte: adaptado de Bruno Oliveira, "Dinâmica de Transformação Urbanística da AML Sul – a influência dos atravessamentos no Rio Tejo", IST

Apesar da construção do eixo ferroviário Norte-Sul ter representado um volume de investimento muito importante na promoção do atravessamento do Tejo em Transporte Colectivo, a tendência para a inversão da repartição modal a favor do TI, foi sempre uma constante.

Em 2007, a percentagem de passageiros que atravessou o rio Tejo em transporte individual foi de 73%, enquanto o transporte colectivo representou apenas 27%, sendo que destes, 11% corresponderam ao transporte fluvial, 5% ao transporte colectivo rodoviário e 11% ao transporte ferroviário. Pode assim concluir-se que, a menos de alguma transferência do TI para o TC (estimada em 23% do tráfego de passageiros no comboio), o transporte ferroviário foi sobretudo buscar a sua procura ao transporte fluvial, o qual continuou a perder passageiros.

Quadro I.9 - Passageiros que atravessam diariamente as Pontes sobre o Tejo em TC e em TI (em milhares)

	MIL PESSOAS/DIA				%		
	2007	2000	1996	1991	2007	2000	1996
Tráfego Rodoviário Individual	330	307	198	167	72,8%	71,6%	66,6%
<i>Ponte 25 de Abril</i>	231	230	198	167	50,9%	53,4%	66,6%
<i>Ponte Vasco da Gama</i>	99	78	0	0	21,8%	18,1%	0,0%
Tráfego Colectivo	123	122	99	ND	27,2%	28,4%	33,4%
<i>Caminho-de-Ferro</i>	49	29	0	0	10,9%	6,6%	0,0%
<i>Ponte 25 de Abril</i>	49	29	0	0	10,9%	6,6%	0,0%
<i>Barco</i>	49	71	79	ND	10,9%	16,5%	26,6%
<i>Autocarro</i>	25	23	20	ND	5,4%	5,3%	6,8%
TOTAL	453	430	297	NA	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: RAVE, Steer Davies Gleeve, VTM Consultores

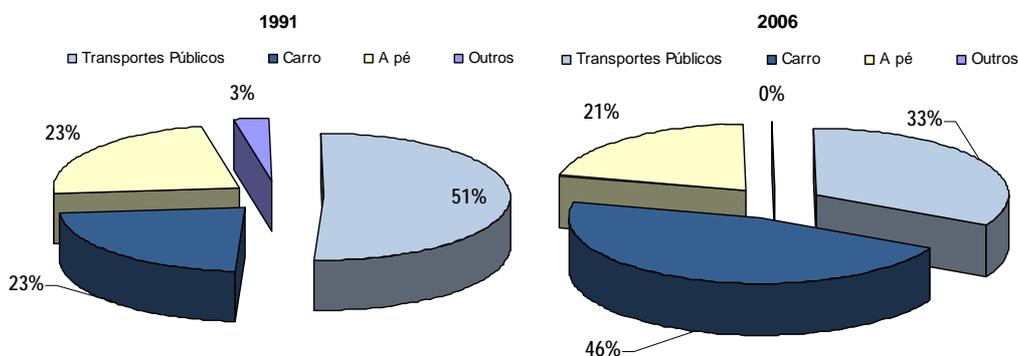
Notas:

ND: Não disponível

NA: Não aplicável

Relativamente aos movimentos intra-concelhios verifica-se que nos últimos 15 anos, o peso relativo do automóvel individual nas deslocações quotidianas aumentou 100%.

Figura I.29 - Distribuição modal em Almada, em 1991 e 2006



Fonte: CMA, AGENEAL, Inquérito à Mobilidade em Almada, 2006

A Taxa de Motorização no concelho de Almada aumentou 27% de 1998 a 2006, atingindo valores cada vez mais próximos das médias europeias. Estes valores são mais elevados nas freguesias da Sobreda e Charneca, indiciando aí uma maior dependência face ao transporte individual e uma menor atractividade do transporte colectivo. As freguesias mais consolidadas da cidade de Almada apresentam por sua vez as taxas de motorização mais baixas, a que tem correspondido também uma maior utilização do TC.

Quadro I.10 - Taxas de Motorização

Ano	EU25		Portugal		AML	Almada	
	2004	2000	2004	2002	1998	2006	
Tx. Motorização (veículos/1000 hab.)	465	335	400	471	350	443	

Fonte: CMA, AGENEAL, Inquérito à Mobilidade em Almada, 2006

Também a percentagem de famílias que possui automóvel ou motorizada no concelho (73,2%), constitui um bom indicador para explicar os padrões de mobilidade quotidiana. Das famílias motorizadas, 36,9% possuem dois automóveis.

Quadro I.11 - Agregados com carro ou mota por freguesia

Freguesias	% de agregados com automóvel ou mota
Charneca da Caparica	86,8
Sobreda	84,1
Feijó	77,3
Pragal	76,4
Caparica	74,7
Média Almada Concelho	73,2
Cacilhas	69,6
Costa da Caparica	68,2
Cova da Piedade	68,0
Almada	67,6
Laranjeiro	66,7
Trafaria	64,7

Fonte: CMA, AGENEAL, Inquérito à Mobilidade em Almada, 2006

Estes padrões de mobilidade quotidiana têm associados impactos na qualidade ambiental e qualidade de vida concelhios, já que fazem parte do transporte individual o seu principal meio de deslocação.

2.2. TRÁFEGO

2.2.1. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE MERCADORIAS

Em virtude de não se dispor de toda a base de dados dos contadores de tráfego instalados no Concelho foi possível apenas apurar informação referente ao IC20 (Recenseamento de Tráfego de 1990 e 2001), à travessia da Ponte 25 de Abril (INE), e a valores de outros estudos, nomeadamente do Plano de Mobilidade Acessibilidades 21 e do Estudo de Tráfego para a subconcessão do Baixo Tejo.

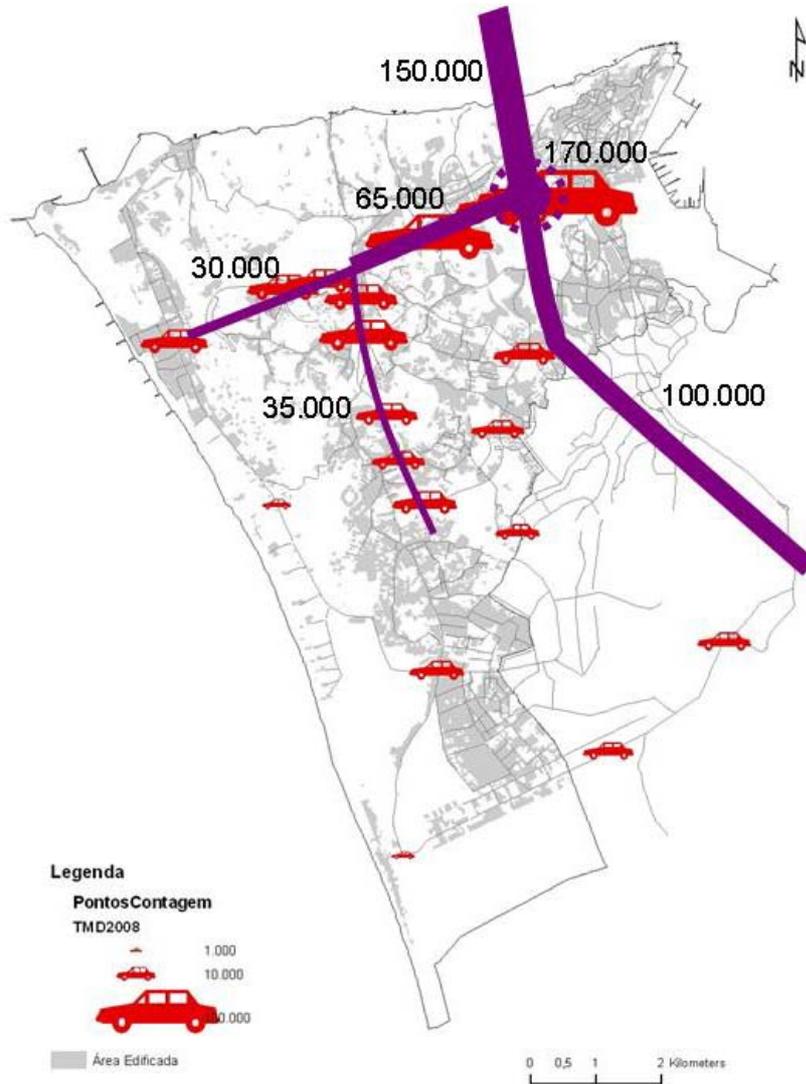
O diagnóstico efectuado em 2002, no âmbito do Plano de Mobilidade, caracterizou de forma detalhada e precisa o quadro de mobilidade urbano na zona urbana consolidada de Almada, tendo apurado que:

- Cerca de 35 mil veículos/dia atravessavam zonas residenciais com o objectivo de chegar aos concelhos vizinhos de Lisboa ou Seixal;
- Cerca de 140 mil veículos circulavam diariamente no centro da cidade;
- O tráfego de penetração no centro de Almada tinha registado um crescimento de 33% ao longo dos cinco anos anteriores;
- O tráfego regional de atravessamento tinha registado um crescimento de 67% no mesmo período;
- Metade da acessibilidade ao centro de Almada tinha como destino o sul do Concelho;
- Os principais cruzamentos de acesso ao centro de Almada encontravam-se em estado de saturação;
- O tráfego gerado pelas zonas do Laranjeiro, Feijó e Corroios (e demais zonas situadas a sudeste da A2) com direcção a Lisboa utilizava como nó de entrada na Ponte 25 de Abril o nó de Almada, passando pelo Centro-Sul;
- O Centro-Sul era o cruzamento que apresentava maior volume de tráfego, escoando cerca de 175.000 veículos diariamente, resultado de um aumento de tráfego de 70% em apenas 5 anos -1996 a 2001;
- Cerca de 35 mil veículos/dia atravessam a cidade por falta de acesso à A2 a sul do actual nó.

Mais recentemente, em 2008, a contagem de tráfego realizada no âmbito do Estudo de Tráfego para a subconcessão do Baixo Tejo permitiu caracterizar o volume de tráfego registado em diversos pontos do Concelho.

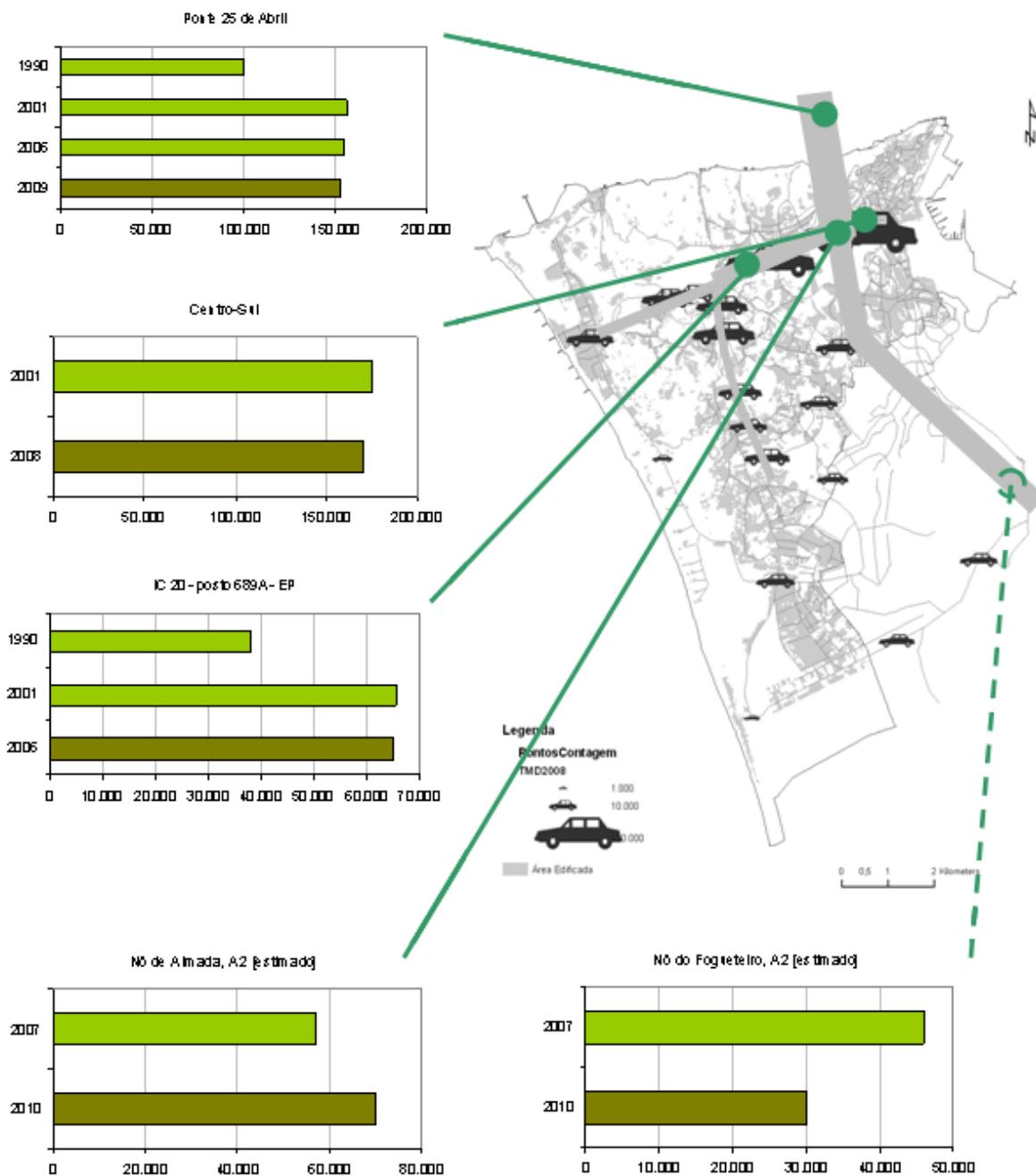
Através da análise cruzada das diferentes fontes – ainda que valores apresentados remetam para diferentes períodos de análise – pode-se traçar o seguinte quadro actual de tráfego (2008) e sua evolução recente:

Figura I.30 - Tráfego Médio Diário 2008



Fonte: Adaptado de Estradas de Portugal e de Estudo de Tráfego, Subconcessão do Baixo Tejo

Figura I.31 - Evolução do tráfego médio diário



Fonte: Adaptado de Estradas de Portugal, Estudo de Tráfego, Subconcessão do Baixo Tejo e Estatísticas de Transporte, INE

Verifica-se, logo à partida (Figura I.30) um ponto de concentração de tráfego sem par no Concelho – o Centro Sul, que agrega fluxos oriundos de todo o território concelhio e dos concelhos vizinhos com destino a Lisboa – e o papel do IC20 enquanto principal via distribuidora de tráfego. De facto, no IC20, o tráfego, praticamente duplicou entre 1990 e 2001 (Figura I.31). Os dados mais actuais disponibilizados pela Estradas de Portugal referentes a Outubro de 2009 e ao IC20 - Sublanço Nó Hospital/Sobreda - Nó Casas Velhas, permitem verificar que, perante a TMD registada de aproximadamente 65.000 veículos, a tendência actual (de 2001 ao presente) seja de estabilização dos valores de tráfego.

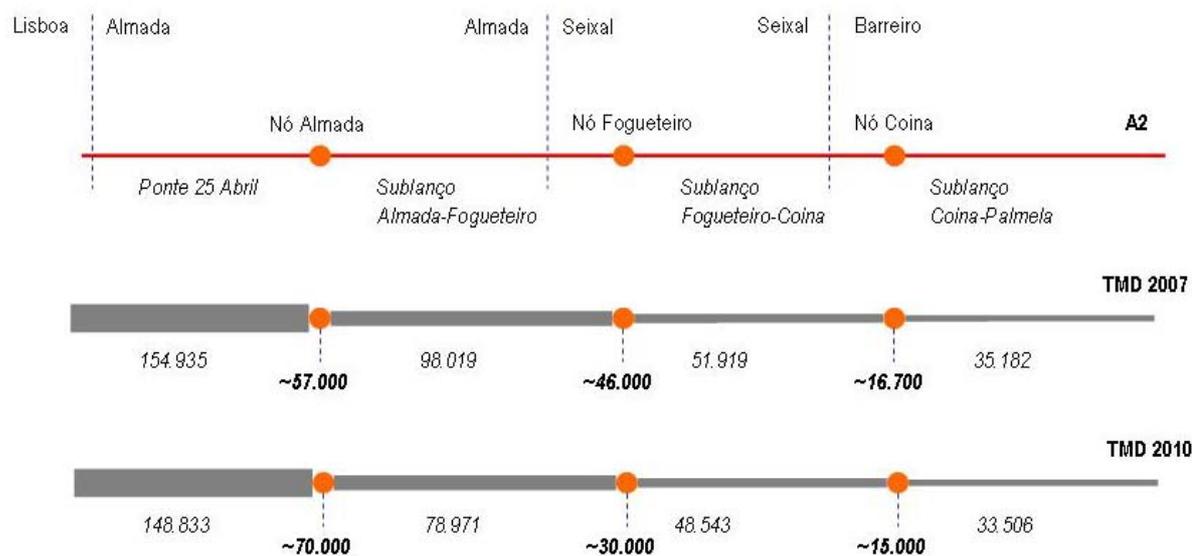
Quanto ao Centro-Sul, os valores registados apontam para um volume diário médio de cerca de 170.000 veículos, valores que ainda se encontram em linha com os 175.000 veículos/dia registados em 2001. Saliente-se que o volume de tráfego diário neste ponto da cidade é superior ao tráfego diário da Ponte 25 de Abril em ambos os sentidos, estando a cidade exposta à carga de poluição sonora e atmosférica daquela derivada.

Na travessia do Tejo através da ponte 25 de Abril, após um franco crescimento de tráfego verificado na década de 90, tem-se verificado uma tendência para a estabilização do fluxo de tráfego em torno dos 150.000 veículos/dia.

Observando na Figura I.32 a distribuição de tráfego ao longo da A2 entre Lisboa e o nó de Coina, verifica-se que a carga de tráfego sobre o nó de Almada é substancialmente superior aos seus pares a montante. Dos cerca de 150.000 veículos que diariamente utilizam a Ponte 25 de Abril, cerca de 70.000 fazem-no através do nó de Almada. Destes, é esperado que parte seja proveniente do concelho de Almada e parte resulte de tráfego de atravessamento com origem ou destino em concelhos vizinhos, que, neste caso, aumenta a pressão sobre a rede viária secundária e local do Concelho. Para mais, a evolução recente do TMD ao longo da A2 mostra que, embora se verifique uma diminuição generalizada de tráfego entre o sublanço Coina-Palmela e a Ponte 25 de Abril, o nó de Almada tem tido exactamente o comportamento inverso, tendo a sua carga aumentado cerca de 25% em apenas 3 anos.

Como forma de diminuir as situações de sobrecarga na rede viária concelhia; diminuir a carga poluente associada, melhorar os níveis de serviço dos nós da A2 e reforçar a conectividade regional, ganha pertinência a possibilidade de criar um nó intermédio na A2, entre os nós Almada e Fogueteiro, desde que devidamente avaliados os níveis de serviço daí resultantes.

Figura I.32 - Tráfego Médio Diário Anual registado na A2



Fonte: INIR, Estatísticas de Tráfego, tratamento CESUR

Em termos de veículos pesados, é de assinalar, como pólo gerador de tráfego, a presença do Terminal de granéis sólidos (agro-alimentares) da Trafaria, que constitui o principal terminal deste tipo do porto de Lisboa e um dos maiores da Europa.

Em conjunto com os terminais de Palença (igualmente no concelho de Almada) e do Beato (em Lisboa), detém cerca de 70% da capacidade de recepção e armazenamento de granéis alimentares a nível nacional, sendo a capacidade de armazenagem total de 430.000 toneladas (Trafaria, 200.000 ton.; Beato 120.000 ton. e Palença 110.000 ton.).

O escoamento dos produtos movimentados é feito quase na sua totalidade por via rodoviária, com impactes negativos significativos no atravessamento de povoações e no acréscimo de trânsito de pesados na Ponte 25 de Abril, tendo sido já proposta e avaliada a ligação do terminal à CRIPS – Circular Regional Interna da Península de Setúbal.

Para além destes, são também geradores de tráfego pesado as instalações industriais de grandes dimensões existentes ao longo da frente ribeirinha norte (Almada poente), nomeadamente a Tagol – Companhia de Oleaginosas do Tejo SA, que labora em articulação com o terminal de Palença e a Repsol YPF, cuja principal actividade é o armazenamento de combustíveis, produtos químicos e engarrafamento de gás.

2.2.2. TRANSPORTE COLECTIVO

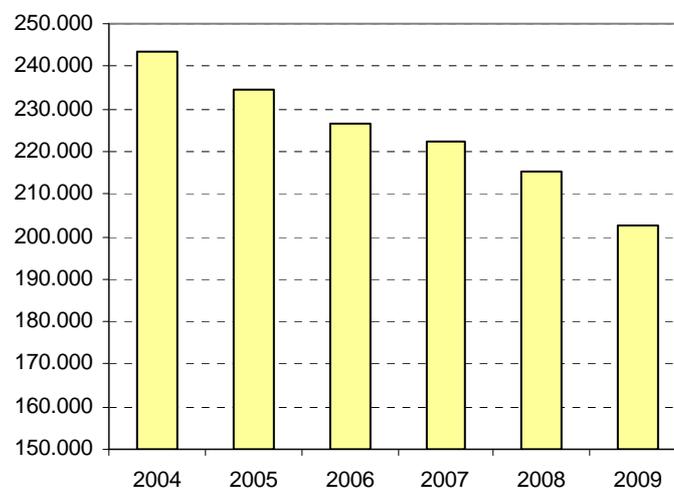
Conforme anteriormente referido, a utilização dos transportes colectivos nas deslocações casa-trabalho e casa-escola da população de Almada, tem vindo a perder importância relativamente ao transporte individual. O centro de Almada é ainda fustigado por tráfego de atravessamento em direcção a Lisboa ou ao Seixal. No centro de Almada circulam diariamente 140.000 automóveis de residentes e de pessoas que aí trabalham, assistindo-se a um tráfego de atravessamento em direcção a Lisboa ou ao Seixal de 35.000 mil veículos diários, o que representa cerca de 25 % das deslocações de troca geradas na cidade.

A perda de atractividade no quadro de deslocações abrange praticamente todos os sistemas de transporte existentes no Concelho, à excepção da travessia ferroviária da Ponte 25 de Abril.

2.2.1.1. RODOVIÁRIO

De todos os modos em análise, é o que regista a maior perda, correspondendo a menos 40.000 passageiros transportados diariamente em 2009, face a 2004. É de salientar, todavia, que a Transportes Sul do Tejo opera praticamente em toda a Península de Setúbal, servindo uma população de cerca de um milhão de habitantes nos concelhos de Alcochete, Almada, Barreiro, Moita, Montijo, Palmela, Seixal Sesimbra e Setúbal. Assim, se por um lado a agregação destes valores não permite ter uma leitura focada no território do concelho de Almada, e, se, por outro, houve alterações da rede local já posteriores ao período analisado, não deixa de ser pertinente a continuada perda de atractividade deste modo de transporte, cuja variação demonstra uma procura 18% inferior no espaço de 6 anos.

Figura I.33 - Evolução do número de passageiros transportados: Transportes Sul do Tejo
Passageiros/dia - **Transportes Sul do Tejo**



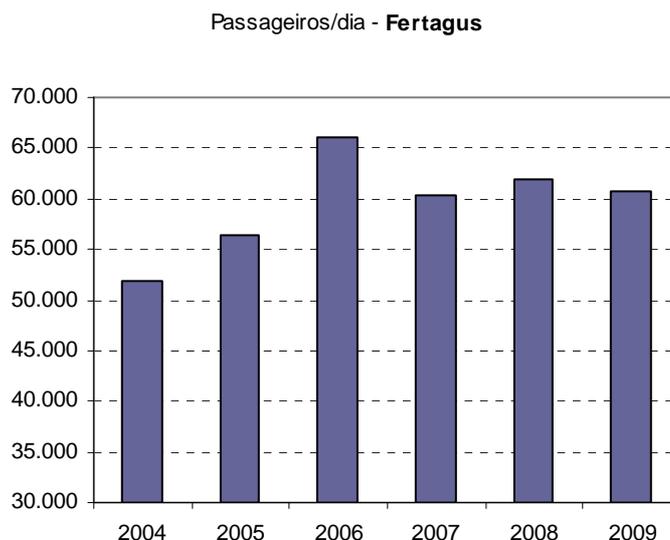
Fonte: IMTT, TST

2.2.1.2. FERROVIÁRIO

A procura deste modo de transporte, ou melhor, do serviço ferroviário operado pela Fertagus, tem tido uma evolução positiva, tendo sido verificado um rápido crescimento entre 2004 e 2006 (na ordem dos 14.000 passageiros/dia), seguido de uma tendência de estabilização em torno dos 60.000 passageiros/dia. Não é possível aferir todavia, com os dados de que se dispõe, qual a evolução da procura verificada no concelho de Almada uma vez que este serviço opera entre Lisboa e Setúbal.

Será muito provável que o crescimento verificado de passageiros ao longo deste canal, desde a sua entrada em funcionamento, contribua fortemente para a diminuição de tráfego de atravessamento do Concelho, embora possa ser admissível que uma parte do ganho de passageiros se faça à custa da diminuição de procura de outros modos de transporte. Todavia, a procura elevada e estabilizada do modo ferroviário reforça a proposta da criação de uma nova estação em Vale Flor, de acordo com o Plano de Mobilidade de Almada.

Figura I.34 - Evolução do número de passageiros transportados: Fertagus



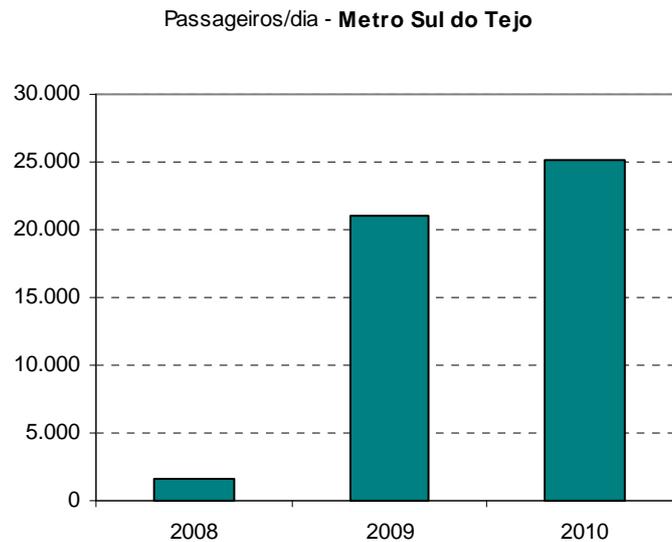
Fonte: IMTT, Fertagus

2.2.1.3. METROPOLITANO LIGEIRO DO SUL DO TEJO (MST)

Tendo entrado em pleno funcionamento em Novembro de 2008, o metropolitano ligeiro do sul do Tejo registou uma franca evolução positiva em termos de procura, tendo registado um acréscimo de 20% de passageiros entre 2009 e 2010. Apesar do crescimento verificado, os cerca de 9 milhões de passageiros transportados em 2010 situam-se ainda abaixo das estimativas iniciais de procura, na ordem dos 28 milhões de passageiros anuais, com um fluxo diário máximo da ordem dos 90.000 passageiros¹⁴.

¹⁴ Fonte: Gabinete do Metro Sul do Tejo, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação

Figura I.35 - Evolução do número de passageiros transportados: Metro Sul do Tejo



Fonte: IMTT

O facto de estar actualmente concluída e em funcionamento apenas a primeira fase do projecto MST não garante dimensão de rede a este sistema de transporte, o que poderá justificar a diferença de procura estimada e efectiva. Assim, a expansão da rede de metropolitano ligeiro será um factor de extrema importância no esquema de mobilidade intra-concelhio, podendo contribuir para a redução drástica do tráfego automóvel pendular entre os concelhos da Margem Sul.

A prossecução do projecto do MST constitui aliás uma das linhas fortes do PROT AML, não só nas fases já previstas mas também na sua expansão à Costa da Caparica (ligando-se à linha Corroios – Universidade) e, num segundo nível, na sua expansão à Charneca da Caparica (Corroios-Vale de Milhaços-Charneca da Caparica).

2.2.1.4. FLUVIAL

De uma forma geral, a nível da região de Lisboa, regista-se uma tendência negativa na procura do transporte fluvial, reflectida na quebra acentuada dos valores de passageiros transportados anualmente:

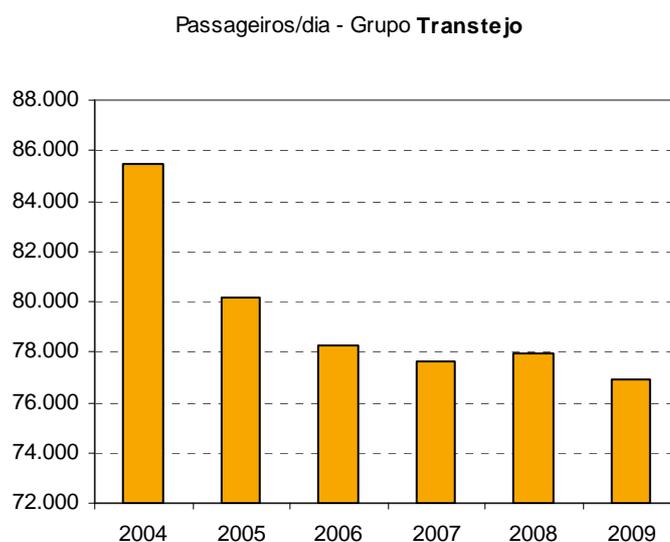
Este comportamento tem acompanhado a tendência igualmente negativa na evolução da repartição modal Transporte Público (TP) / Transporte Individual (TI), em que o TP viu decrescer a sua posição dominante (vejam-se os 71%/29% em 1990) para uma situação de paridade em 2001.

No domínio do transporte público, a introdução do modo ferroviário como alternativa à ligação entre as duas margens do Tejo, veio captar passageiros tanto ao transporte rodoviário como ao fluvial, mantendo-se todavia o transporte fluvial como o meio de transporte público mais utilizado na ligação directa entre margens. Isto é, apesar do decréscimo verificado no nº de passageiros transportados por modo fluvial ao

longo dos últimos anos, viajam ainda mais passageiros por barco (77.000) que por comboio (61.000) entre a Margem Sul e Lisboa.

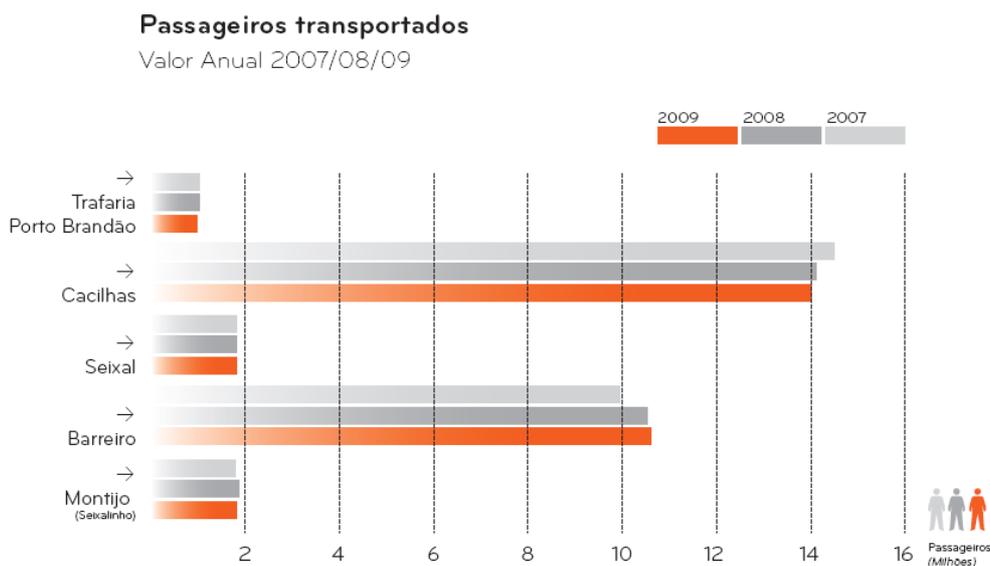
Dentro dos valores do transporte fluvial, as ligações de Cacilhas a Lisboa (ao Cais do Sodré dada a interrupção de serviço ao Terreiro do Paço) contavam, destacadas, com o maior número de passageiros transportados (47% do total), seguidas pela ligação Barreiro-Terreiro do Paço (38%), Seixal-Terreiro do Paço (6%), Montijo-Terreiro do Paço (6%) e Trafaria-Belém (3%).

Figura I.36 - Evolução do número de passageiros transportados: Transtejo



Fonte: IMTT, Transtejo

Figura I.37 - Passageiros Transportados por ligação fluvial



Fonte: Relatório e Contas do Grupo Transtejo, 2009

De acordo com o PROTAML em vigor, o papel estratégico do transporte fluvial não deve ser descurado, devendo ser equacionadas novas ligações intra e inter-margens e explorada a viabilidade de novos tipos de serviços com embarcações mais ligeiras e mais rápidas.

2.2.1.5. COMPORTAMENTO GLOBAL

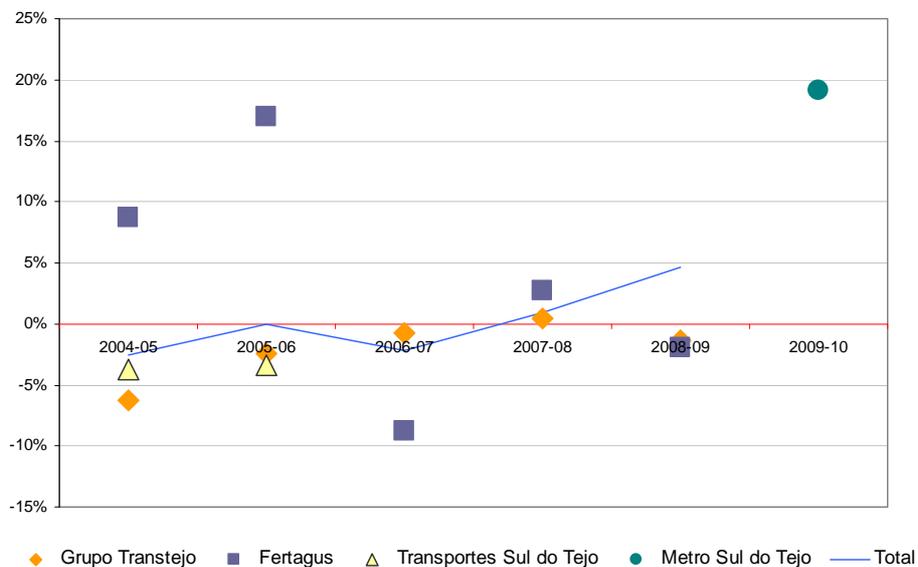
A estrutura de mobilidade em transporte colectivo foi, em Almada, objecto de importantes investimentos e melhoramentos ao longo da última década, transformando de forma indelével tanto o território como a forma de nele comunicar. O transporte entre as duas margens do Tejo ganhou uma alternativa de peso com a entrada em funcionamento do serviço ferroviário através da Ponte 25 de Abril; foram renovadas frotas de autocarros e de embarcações; foi implementado o metro ligeiro que não só alargou a oferta modal concelhia como passou a actuar como elemento estruturante do desenvolvimento urbano; e, sobretudo houve importantes reestruturações nas relações integradas dos transportes, com a criação de interfaces multimodais.

Quadro I.12 - Número de passageiros transportados diariamente

Operadores	Passageiros/dia						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Grupo Transtejo	85.490	80.167	78.255	77.628	77.934	76.915	n/d
Fertagus	51.923	56.438	66.027	60.274	61.918	60.679	n/d
Transportes Sul do Tejo	243.542	234.553	226.578	222.469	215.246	202.451	n/d
Metro Sul do Tejo	n/a	n/a	n/a	n/a	1.622	21.068	25.110
Total	380.956	371.159	370.860	360.371	356.720	361.113	n/a

Fonte: IMTT, Fertagus, Transtejo, TST

Figura I.38 - Variação do nº de passageiros transportados diariamente



Fonte: IMTT, Fertagus, Transtejo, TST

Em termos gerais, assistiu-se à diminuição da procura de transportes colectivos destas operadoras entre 2004 e 2009, bem patente no total de passageiros transportados, com uma quebra global de aproximadamente 10%. A situação em 2009 é particularmente adversa no âmbito da utilização do transporte colectivo uma vez que todas as transportadoras em exercício¹⁵ e com serviço no Concelho apresentaram uma variação negativa, ou seja cada uma delas transportou menos passageiros que no ano anterior.

Por outro lado, atendendo à entrada em funcionamento do Metro Sul do Tejo no final de 2008, verifica-se já a sua influência no quadro da procura de passageiros, uma vez que, apesar de estar ainda praticamente em fase de arranque, se faz já notar a sua contribuição para uma tendência positiva da utilização do transporte colectivo.

Se em 2009 se está em presença de um maior número de passageiros transportados, a ausência de dados mais recentes de procura alargados a todas as operadoras não permite aferir por ora as alterações dos padrões de procura introduzidos pelo funcionamento em pleno do metro ligeiro.

2.3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em termos de aspectos mais salientes da evolução de tráfego, assistiu-se, ao longo das duas últimas décadas, a uma estabilização dos valores referentes aos movimentos intra-concelhios e a um crescimento dos movimentos inter-concelhios. Nas deslocações intra-concelhias, apesar da cobertura espacial da rede, verifica-se uma fraca oferta de serviço, traduzida em veículos x (km/habitante), em contraponto ao crescimento da taxa de motorização do concelho (posicionando-se já acima da média nacional) e crescimento dos valores de tráfego automóvel ligeiro registados em dois dos seus principais eixos viários, o IC20 e a EN10 (entretanto desclassificada e renomeada Av.23 de Julho com um aumento médio de 80% e 46% respectivamente. A utilização preferencial do automóvel levou a que, entre 1991 e 2006, a repartição modal tenha sido favorável ao transporte individual, passando de 23% para 46%, e desfavorável ao transporte colectivo, decrescendo de 51% para 23% neste período.

Quanto às deslocações inter-concelhias, a larga maioria tem como destino o concelho de Lisboa, perfazendo 71% do total, o que torna a ligação entre as duas margens um dos elementos fundamentais na análise do comportamento de mobilidade no concelho de Almada. O aumento de investimento em sistemas de transporte colectivo permitiu alargar as alternativas de travessia entre as duas margens, até recentemente limitadas ao modo rodoviário, através da Ponte 25 de Abril, e ao modo fluvial. De facto, a maioria dos movimentos de saída do concelho de Almada, é realizada em transporte colectivo, o que reflecte por um lado a resposta à oferta de alternativas de transporte colectivo criadas, e, por outro, a

¹⁵ Em exercício ao longo da série analisada: 2004-2009

reação às situações de congestionamento sentidas em particular na travessia rodoviária da Ponte 25 de Abril.

Quadro I.13 - Evolução da Repartição Modal na região de Lisboa.

	Inquerito JAE / DORSCH (1973)	E.T.R.L. (1977)	CENSO (1981)	Estudo PERFORM/CISED (1990)	GATTEL (1991)	Inquérito Mobilidade (1998)	Estudo EXACTO (2001)
TI	13	18	11	29	48,2	41	50
TP	87	82	89	71	51,8	59	50
TF	-	88	77	80	76,7	-	53
TR	-	12	23	20	23,3	-	14
Tfe							33

Fonte: Avaliação Estratégica de Potencialidades do Transporte Fluvial no Estuário do Tejo, CESUR

Apesar da repartição modal ser favorável ao transporte colectivo nos movimentos de saída de Almada, em particular com destino a Lisboa, interessa avaliar o seu desempenho comparativamente ao transporte individual num diferente leque de pólos origem/destino. Assim, de acordo com o

Quadro I.14, verifica-se que:

- Em transporte individual, a rede de acessibilidades viária existente permite que, sem congestionamento, os diferentes pólos do concelho de Almada e o centro de Lisboa (Entrecampos e Rossio) sejam acessíveis em torno dos 30 minutos, o que constitui a duração de viagem aproximada aos restantes pólos da margem norte.
- Em transporte colectivo, a deslocação entre o centro de Almada e o centro de Lisboa constitui o único par que consegue atingir um tempo de viagem equivalente ao do transporte individual. Se para viagens com destino à cidade de Lisboa (Entrecampos, Rossio e Parque das Nações), o tempo de viagem regista um acréscimo de cerca de 20 minutos (representando uma viagem cerca de 35% mais longa), para viagens com destino aos pólos Carnaxide e Tagus/Lagoas Park verifica-se, respectivamente, aumento na ordem dos 70 e 60% no tempo de viagem.

Uma vez que esta análise não tomou em consideração o tempo de espera pelo transporte colectivo e uma vez que, dado o número de transbordos necessários em certos trajectos, admite-se que o tempo de deslocação entre pares não centrais (ou seja à excepção do centro de Almada e Lisboa) possa ser francamente superior. Da mesma forma, o acréscimo de tempo de viagem derivado ao congestionamento tornará os tempos de viagem em transporte individual muito superiores durante os períodos de ponta.

Em suma, sem congestionamento e com possibilidade de encontrar estacionamento no destino, o transporte individual é a opção mais favorável em termos de duração e custo de viagem, em particular nas viagens entre os pólos não centrais. Como na realidade se verificam frequentemente congestionamentos nestes trajectos nos horários de ponta, o transporte colectivo será a opção mais

favorável a menos do seu custo, em particular nas viagens entre o centro de Almada e o centro de Lisboa.

Quadro I.14 - Comparação de tempo custos de viagem entre utilização de TI e TC

Distância (km)					
De / Para	Tagus/Lagoas Park	Carnaxide	Entrecampos	Baixa (Rossio)	Parque Nações
Almada (Centro)	23	16	14	12	25
Charneca	30	23	20	19	26
Costa da Caparica	28	21	18	17	25
Sobreda	25	17	15	14	21

Tempo em TI (Mins)					
De / Para	Tagus/Lagoas Park	Carnaxide	Entrecampos	Baixa (Rossio)	Parque Nações
Almada (Centro)	26	20	22	23	31
Charneca	33	27	29	30	37
Costa da Caparica	27	21	23	24	31
Sobreda	25	19	21	22	29

Tempo em TC (Mins)					
De / Para	Tagus/Lagoas Park	Carnaxide	Entrecampos	Baixa (Rossio)	Parque Nações
Almada (Centro)	44	56	24	23	37
Charneca	80	73	41	59	54
Costa da Caparica	70	74	42	49	55
Sobreda	80	74	42	59	55

Custo em TI (€)					
De / Para	Tagus/Lagoas Park	Carnaxide	Entrecampos	Baixa (Rossio)	Parque Nações
Almada (Centro)	4,43	3,36	3,31	3,2	4,45
Charneca	5,07	4	3,95	3,84	4,66
Costa da Caparica	4,86	3,79	3,74	3,63	4,45
Sobreda	4,48	3,41	3,36	3,25	4,06

Custo em TC (€)					
Nota: Tarifas de bordo					
De / Para	Tagus/Lagoas Park	Carnaxide	Entrecampos	Baixa (Rossio)	Parque Nações
Almada (Centro)	7	5,7	3	3	4,3
Charneca	7	5,7	3	3	4,3
Costa da Caparica	7	5,7	3	3	4,3
Sobreda	7	5,7	3	3	4,3

Custo em TC (€)					
De / Para	Tagus/Lagoas Park	Carnaxide	Entrecampos	Baixa (Rossio)	Parque Nações
Almada (Centro)	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3
Charneca	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3
Costa da Caparica	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3
Sobreda	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3

Notas: Passes e assinaturas, considerando 2 viagens * 20 dias úteis, L123 + Fertagus + Extensão MTS

Custos de viagem em TI reflectem apenas combustível e portagem

Fonte: www.viamichelin.com, 2009 e Guia dos Transportes Públicos do Concelho de Almada, 2008

3. CONCLUSÕES

Com base nos elementos de caracterização e diagnóstico apresentados, julga-se oportuno:

- Assegurar uma melhor articulação entre planeamento do uso do solo e planeamento da rede rodoviária, controlando a ocupação marginal às vias rodoviárias existentes e concretizando a criação da hierarquia viária proposta, de forma a evidenciar a estrutura das áreas urbanas e clarificar o sistema de acessibilidades.
- Assegurar a defesa de corredores non aedificandi para a rede viária principal e secundária.
- Assegurar a reserva de espaços-canal para a previsível expansão do Metro Sul do Tejo.
- Apostar numa efectiva gestão da rede viária que forneça legibilidade à rede e, indirectamente, impulse uma melhor estruturação do território, assegurando uma continuidade de características em termos de geometria do traçado, perfil transversal e sinalização.
- Repensar o protagonismo do automóvel face aos modos suaves no desenho das infra-estruturas viárias.
- Aproveitar o processo de revisão do PDM para desenvolver o processo de recolha, tratamento e disponibilização de informação relativa ao sector dos transportes e à mobilidade urbana, de forma a apoiar e estruturar as acções a implementar.
- Evoluir para um sistema integrado da rede de transportes urbanos, passando por uma integração física e lógica das redes de transporte, pela integração tarifária e pela integração da informação relativamente à oferta regional (ou extra-concelhia) de transportes.

4. COMUNICAÇÕES

Desde a elaboração do PDM em vigor, nos anos 90 do século XX, verificaram-se grandes alterações estruturais e tecnológicas no campo das comunicações.

À época as telecomunicações cingiam-se praticamente ao telefone fixo, quer na versão voz como de dados (fax). Já as comunicações por mensagem baseavam-se sobretudo nos serviços postais prestados pelos Correios.

Actualmente a realidade é completamente distinta, verificando-se não só uma grande diversificação no que respeita à tecnologia e infra-estruturas (cabo, tecnologias *wireless*) como na forma como se comunica (voz, imagem, dados), o que tem igualmente expressão na diversificação e expansão dos serviços e operadores associados.

O actual paradigma de funcionamento permite uma enorme facilidade e disponibilidade de acesso às comunicações, sustentada quer pelo Serviço Telefónico Móvel (STM) como pela Internet, através das suas diversas formas, como seja, voz, dados e imagens.

Estas grandes mudanças, nomeadamente a difusão da Internet, na modalidade do correio electrónico, reduziu a importância de alguns serviços postais dos Correios, nomeadamente no que se refere à comunicação em papel (carta, telegrama). Não obstante e até por esta nova conjuntura, os serviços postais têm procurado modernizar-se e dinamizarem novos serviços.

4.1. CARACTERIZAÇÃO DAS TELECOMUNICAÇÕES

Como já foi referido, o desenvolvimento dos sistemas de telecomunicações levou à diversificação dos meios utilizados e à intensificação da sua utilização. Esta evolução originou, que para além das telecomunicações tradicionais, as novas infra-estruturas de telecomunicações passassem a fazer parte da paisagem quotidiana do território.

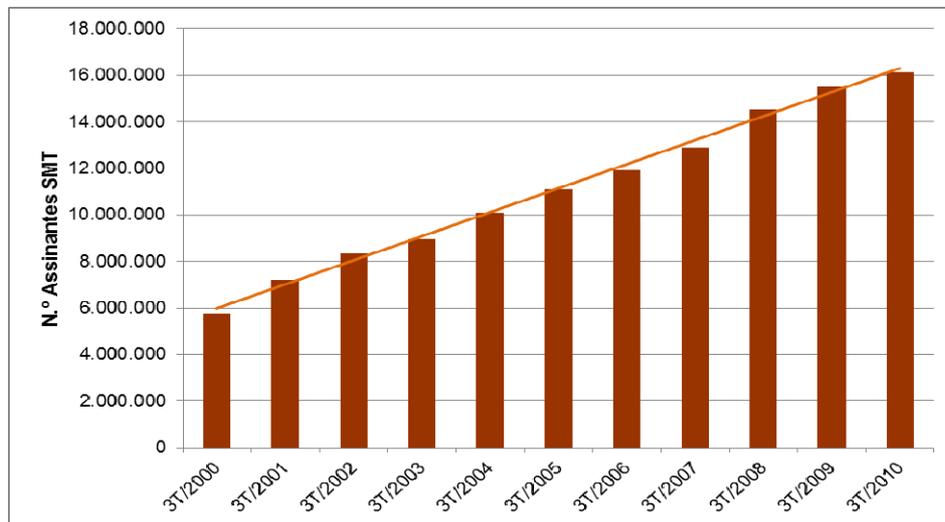
Figura I.39 - Infraestruturas de comunicações móveis no concelho de Almada



Fonte: CMA 2008

A introdução de novas e melhores redes e a maior cobertura geográfica, espelha bem o progresso da sociedade de informação em Portugal. O crescente número de utilizadores do Serviço Móvel Terrestre, que já ultrapassava em 2010 16 milhões de utilizadores, é ilustrado na figura seguinte

Figura I.40 – Evolução do número de assinantes do Serviço Móvel Terrestre



Fonte: ANACOM, 2011

O concelho de Almada apresenta-se servido pelas principais ofertas no domínio das telecomunicações, sendo a totalidade do concelho coberta com a rede fixa da Portugal Telecom, baseada em fibra óptica e distribuição local aérea ou subterrânea em função do tipo de zona, que disponibiliza serviços de telefone.

Entretanto nos últimos anos surgiram alternativas à rede fixa PT, como é o caso da Optimus, Vodafone, Cabo Visão, ZON TVcabo, entre outros, que apresentam ofertas de telefone/Internet/televisão. No que respeita às Redes de Fibra Óptica, no 2º trimestre de 2011, encontravam-se cablados com fibra óptica (FTTH) 79,2 mil alojamentos/edifícios do concelho.

Em relação ao Serviço Telefónico Móvel (STM), o território apresenta cobertura dos 3 operadores principais, TMN, Vodafone e Optimus, bem como dos serviços dos operadores de baixo custo (UZO, REDE4 e PHONE-ix).

No que concerne ao serviço de distribuição de rádio e televisão ao público verifica-se recepção de sinal terrestre em todo o território. Para além dos 4 canais de TV generalista, todo o território municipal recebe, por sinal via satélite ou via cabo, o serviço das várias operadoras.

Figura I.41 – Estação de radiodifusão sonora no Pragal (esquerda) e Estação de emissão da RTP na Banática (direita)



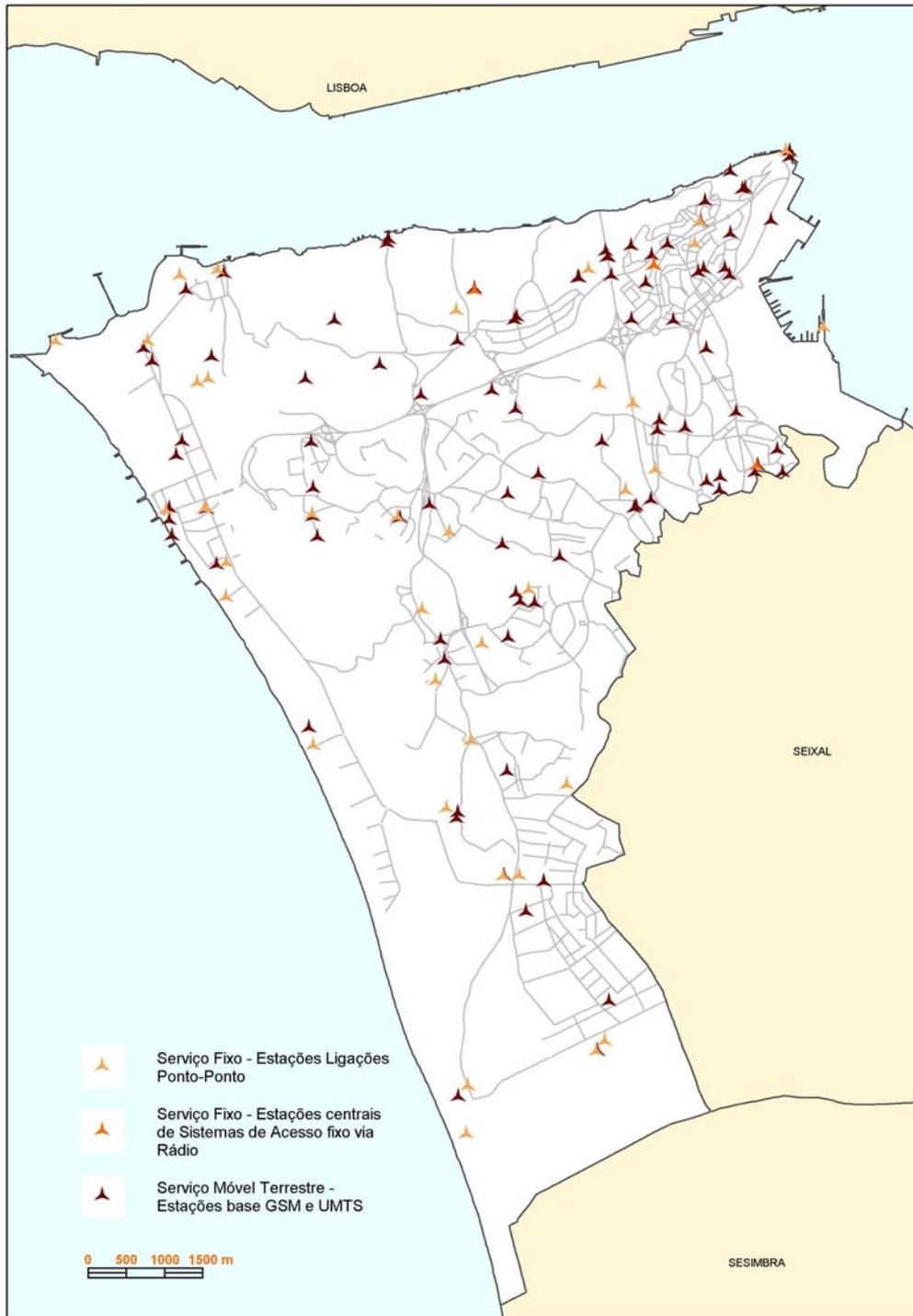
Fonte: CMA, 2010

As estruturas que suportam estes meios de comunicação móveis apresentam diversas tipologias, existindo no concelho de Almada:

- 454 Estações de base (antenas) GSM e UMTS, que asseguram as comunicações por telemóvel
- 42 Estações das Ligações Ponto-Ponto - Redes de Feixes Hertzianos, cuja aplicação se destina tanto à televisão como às redes de serviço móvel por exemplo
- 4 Estações Centrais de Sistemas de Acesso Fixo Via Rádio (FWA), que compõem redes wireless, cujo principal objectivo é garantir uma alternativa rádio (pelo "ar") ao tradicional acesso pelo cobre ou fibra.

A instalação destes equipamentos no território, vulgarmente designados por antenas, é objecto de licenciamento prévio pela Autoridade Nacional de Comunicações (ICP- ANACOM) e pela Câmara Municipal do local de implantação do equipamento, por solicitação do operador, deixando a legislação em vigor pouca margem para a procura de soluções que conciliem as necessidades técnicas dos equipamentos com a protecção do ambiente, do património e da paisagem.

Figura I.42 - Infra-estruturas existentes no concelho de Almada

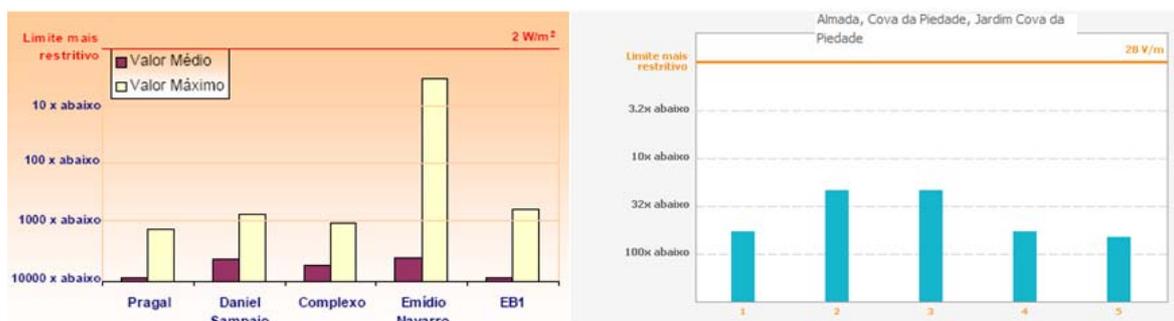


Fonte:ANACOM, 2011

Em 2007, a CMA em parceria com o Instituto de Telecomunicações do Instituto Superior Técnico monitorizou as radiações electromagnéticas em comunicações móveis (Projecto MonIT) no concelho de Almada, que integra o lote de indicadores ambientais avaliados pela Divisão de Estudos e Gestão Ambiental.

De acordo com Regulamento n.º 96-A/2007, de 29 de Maio, todos os locais monitorizados registam valores abaixo dos limites legais estabelecidos, estando várias ordens de grandeza abaixo do limiar de segurança.

Figura I.43 - Exemplo de resultados de campanhas monitorização efectuadas em diferentes locais do concelho de Almada. Indicadores: Densidade Potência (esquerda) e Campo Eléctrico (direita)



Fonte: CMA e IT/IST, 2007

Ainda no âmbito do projecto Almada Digital resultante da candidatura ao Programa Operacional Sociedade da Informação (actual POS-C) do QCAIII, foi lançado em 2005 o Portal Almada Digital e 3 espaços Almada Informa (Charneca de Caparica, Almada e Feijó) onde é possível aceder gratuitamente à Internet, recolher e consultar informação sobre o concelho e a actividade municipal, assim como obter formação. Nestes Espaços, de responsabilidade municipal, está disponível o atendimento directo e personalizado ao munícipe. Cada Espaço Almada Informa está equipado com um posto para cidadãos com necessidades especiais, com o software adequado, assim como impressora Braille.

4.2. CORREIOS

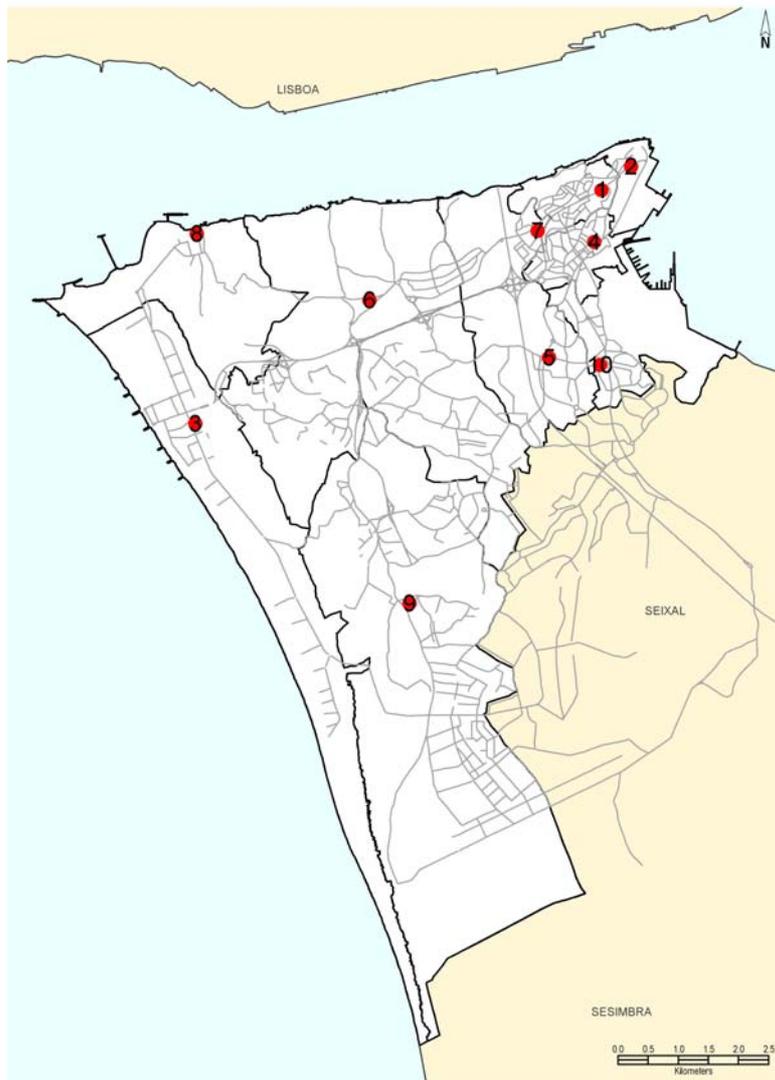
O concelho é servido por dez estações de correio dos CTT – CORREIOS DE PORTUGAL, localizando-se uma em cada freguesia, com excepção da Sobreda.

Quadro I.15 - Localização das instalações dos CTT

Cod.	Designação	Morada	Freguesia
1	Correios – CTT Almada	Praça MFA, 13B	Almada
2	Correios – CTT Cacilhas	Avenida 25 de Abril, 41 C	Cacilhas
3	Correios – CTT Costa da Caparica	Praça 9 de Julho nº 10 e 12	Costa da Caparica
4	Correios – CTT Cova da Piedade	Rua Fernando Pessoa – Edifício CTT	Cova da Piedade
5	Correios – CTT Feijó	Rua Dr. António Elvas, 124 A	Feijó
6	Correios – CTT Monte da Caparica	Rua Dr. José Ribeiro Toscano Pessoa, 14 D	Caparica
7	Correios – CTT Pragal	Rua Galileu Saúde Correia, 18 A	Pragal
8	Correios – CTT Trafaria	Rua Sacadura Cabral, 14	Trafaria
9	Correios – CTT Charneca de Caparica	Rua Marco Cabaço, 15	Charneca de Caparica
10	Correios – CTT Laranjeiro	Praça Lopes Graça	Laranjeiro

Fonte: CMA, 2010

Figura I.44 - Localização das instalações dos CTT



Fonte: CMA, 2010

(Página em branco)

Capítulo II . UNIDADES DE PAISAGEM – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

1. INTRODUÇÃO

As 'unidades de paisagem' definem-se como áreas com características relativamente homogéneas quanto ao padrão específico que se repete no seu interior e as distingue da sua envolvente, pela variação de uma ou mais características. O conceito de paisagem expande-se formalmente para além da sua dimensão estritamente visual e estética, alargando-se, através da sua raiz etimológica (paysage, pays), ao significado de país, região, e assim também, território. A instrumentalização deliberada de uma visão subjectiva e sensorial, recorrendo à percepção, permite ganhar um entendimento mais sistémico e integrado da forma como os factores biofísicos interagem com as utilizações humanas no espaço.

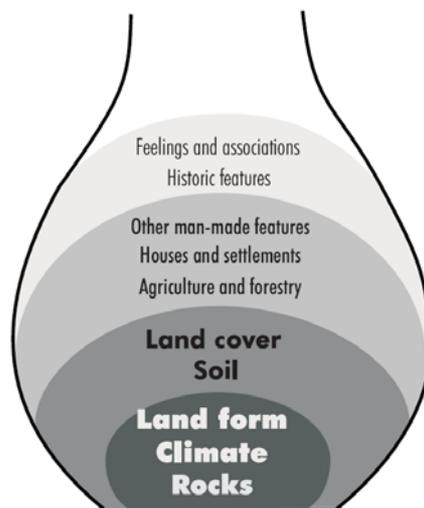
A complexidade do conceito de paisagem encontra reflexo na definição adoptada pela Convenção Europeia da Paisagem¹⁶ "como uma parte do território, tal como é apreendida pelas populações, cujo carácter resulta da acção e da inter-acção de factores naturais e/ou humanos". Esta definição remete, assim, para a observação de três dimensões: a biofísica, a sócio-económica e a perceptiva, as quais se organizam em camadas sucessivas de acordo com a sua contribuição para o modelo de construção da paisagem (Figura II.1).

Esta dimensão perceptiva permite a exploração do conceito de paisagem com base na sua riqueza e abrangência. Para além de leituras exclusivamente estéticas, ao integrar os aspectos subjectivos parte-se do pressuposto que a paisagem, em grande parte, não é objecto em si mesmo, mas a resultante da observação e interpretação do território. Este processo pressupõe a atribuição de um valor com base na percepção individual, que é subjectivo e dependente das características de cada observador num determinado momento, assim como, da norma social que sobre ele actua (Saraiva 1995).

Deste modo, o conceito de paisagem permite comunicar a forma como o território é experienciado, podendo servir de base à sua avaliação pela população em geral (Ramos e Saraiva 2008).

¹⁶ Assinado pelo Estado Português em 2000 e ratificada em 2005 (Decreto 4/2005 de 14 de Fevereiro).

Figura II.1 - A “ânfora da paisagem” – organização dos vários componentes da paisagem (ECOVAST 2006).



Com a assinatura e ratificação da Convenção Europeia da Paisagem, os países signatários comprometem-se a um conjunto de acções, as quais partem de um reconhecimento do papel da paisagem na sociedade, da sua identificação e avaliação, no sentido de vir a “estabelecer e aplicar políticas da paisagem visando a protecção, a gestão e o ordenamento da paisagem” (Artigo 2º). Em Portugal, como em muitos outros países, encontra-se finalizada a identificação e a classificação das paisagens (Abreu et al. 2004) à escala nacional através de um processo de definição de unidades e grupos de paisagens. Neste contexto, deu-se início também a uma avaliação das unidades de paisagem, recorrendo a uma abordagem pericial, que serviu de base às orientações gerais para o ordenamento e gestão de cada paisagem identificada.

No Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial ¹⁷ (RJIGT) a definição de unidades de paisagem é parte integrante do conteúdo documental dos planos regionais de ordenamento do território (Artigo 54º).

Muito embora o RJIGT não preconize a delimitação das unidades de paisagem nos IGT à escala local, é neste contexto que se revelam particularmente relevantes. Aqui, por se encontrarem mais próximos da população, constituem-se como receptáculo das relações identitárias presentes (Ramos e Saraiva 2008). Pela natureza regulamentar dos PDM estes favorecem a responsabilização dos actores na formulação de acções que visam o ‘ordenamento da paisagem’, através do delineamento de “acções com forte carácter prospectivo visando a valorização, a recuperação ou a criação de paisagens” (CEP – Artigo 1º). Estas actuações podem ser favorecidas pela adopção das ‘unidades de paisagem’ como ‘unidades de planeamento’ (Ramos 2008).

¹⁷ Decreto-Lei n.º 380/99 de 22 de Setembro e redacções subsequentes.

Muito embora a classificação da paisagem em unidades seja prática corrente no domínio da análise e planeamento da paisagem (Abreu 1989), surgem diferentes abordagens metodológicas de classificação da paisagem, entre uma abordagem mais analítica, com base na quantificação de cada componente isoladamente, e uma abordagem sistémica que valoriza uma perspectiva holística. A integração da dimensão perceptiva e identitária é favorecida por uma abordagem sistémica por facilitar a integração de aspectos subjectivos, levando à formulação de unidades que enfatizam a transmissão do carácter dessa paisagem.

2. METODOLOGIA

A identificação das unidades de paisagem no Concelho de Almada apoia-se numa primeira instância no trabalho desenvolvido por Abreu et al. (2004) à escala nacional (escala 1:250000), preconizando-se posteriormente a sua pormenorização para o concelho de Almada à escala 1:25000, mediante integração iterativa de informação geográfica recorrendo a uma análise biofísica do concelho¹⁸ e visitas aos locais (Figura II.2). Na definição de unidades de paisagem em geral, há que ter em consideração as três dimensões referidas anteriormente, como forma de escolha dos níveis de informação que devem ser integrados para a definição das unidades de paisagem. De acordo com a metodologia utilizada cada paisagem é única, ou seja, a combinação entre os factores considerados em cada dimensão não é passível de ser reproduzida noutra local, conferindo à paisagem um carácter diferenciado. Assim, a definição de cada paisagem passa, numa primeira instância por um 'filtro perceptivo', onde se identificam as principais características de cada paisagem, o que significa identificar o que distingue uma paisagem, em particular, das demais.

Com base em trabalho de campo, identifica-se a significância dos factores a integrar, procurando fazer corresponder as características de cada paisagem a um conjunto de níveis de informação geográfica que possibilitam delimitar geograficamente a combinação de factores que definem o seu carácter único. Exemplificando, uma paisagem pode-se distinguir pelo seu relevo acidentado, outra pela presença de um elemento patrimonial em particular, ou ainda, pela conjugação entre uma estrutura de povoamento característica e o respectivo uso do solo circundante.

Perante o conhecimento prévio das unidades de paisagem à escala nacional, observou-se à escala do concelho os aspectos diferenciadores que podem servir de base à definição de "sub-unidades".

No contexto desta metodologia foram seleccionados os níveis de informação relevantes para a explicação do carácter das unidades de paisagem (Figura II.2). Assim, no que respeita à dimensão biofísica, considera-se que neste concelho a geomorfologia, o relevo e a hidrografia são os factores que

¹⁸ Versão deste relatório não foi articulada com os estudos de caracterização biofísica desenvolvidos no âmbito da revisão do PDM

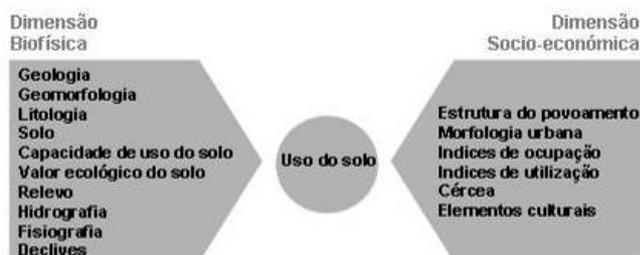
contribuem de uma forma mais determinante para uma variação perceptível da paisagem. Na dimensão sócio-económica, por se tratar de um concelho densamente ocupado, os factores que mais modelam a paisagem é a morfologia urbana, a presença de elementos culturais, e os usos económico com carácter espacial que se reflectem no uso do solo. Este factor ('uso do solo') assume, neste contexto, um papel central por sintetizar a interacção entre a dimensão biofísica e a sócio-económica, tornando-se sua face mais visível (Figura II.3).

Uma proposta de delimitação de unidades de paisagem foi ainda apresentada aos técnicos e executivo camarário, tendo sido feito ajustes de acordo com o seu conhecimento aprofundado do território do município.

Figura II.2 - Abordagem metodológica – articulação entre escalas



Figura II.3 - Informação seleccionada para definição das unidades de paisagem no concelho de Almada



3. INSERÇÃO DO CONCELHO DE ALMADA NAS PAISAGENS DE PORTUGAL CONTINENTAL

Segundo Abreu et al. (2004), a identificação e caracterização da paisagem em Portugal Continental procura compreender a paisagem na sua totalidade. Este estudo entende-se como holístico e integrador de várias componentes: a ecológica, a cultural, a socio-económica e a sensorial. A paisagem é representada como um sistema dinâmico, onde os factores naturais e culturais se influenciam entre si e evoluem em conjunto, determinando e sendo determinados pela estrutura global, o que resulta numa configuração particular de relevo, coberto vegetal, usos do solo e povoamento, que lhe confere uma certa coerência e à qual corresponde um certo carácter.

A metodologia definida para o estudo nacional implicou, de acordo com Abreu et al. (2003) a presença de uma equipa multidisciplinar; o recurso à experiência de grupos de consultores, nacionais e estrangeiros, de diversos domínios disciplinares e com diversas experiências e perspectivas sobre a paisagem; a revisão bibliográfica – internacional, nacional e regional; a consideração de diversas variáveis, como geomorfologia, litologia, solos, uso do solo, explorações agrícolas e padrão de povoamento, clima,

proximidade do mar, presença de importantes estruturas ou infra-estruturas, utilização de imagens de satélite, fotografias aéreas e ortofotomapas; a realização de trabalho de campo alargado (notas, imagens fotográficas); o contacto com interlocutores privilegiados; a avaliação da paisagem através da apreciação descritiva, tendo em conta aspectos como identidade, coerência de usos, riqueza biológica, raridade e sensações.

Tendo como base o trabalho realizado para as Unidades de Paisagem de Portugal Continental (Figura II.4) verificou-se que o Concelho de Almada se inscreve no Grupo N – Área Metropolitana Sul, mais precisamente nas unidades 79 – Arco Ribeirinho Almada-Montijo, 80 – Outra Banda Interior e 81 – Charneca da Lagoa de Albufeira (Figura II.5).

Figura II.4 - Grupos e unidade de paisagem definidas por Abreu à escala de Portugal Continental.

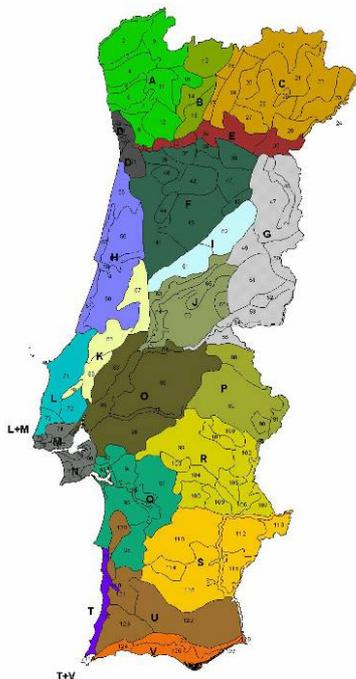


Figura II.5 - Inserção do Concelho de Almada no Grupo N AML –Sul.



A “Unidade 79 – Arco Urbano Almada Montijo” caracteriza-se pela “presença do Tejo (e Lisboa do outro lado), bem como pela densa (e no geral desorganizada) ocupação construída” (Abreu et al. 2004:133). Edificação essa que pela sua estrutura e volumetria provoca frequentemente um desligamento físico e visual do rio. “Desde a Trafaria ao Montijo, sucedem-se situações urbanas e industriais bem diferenciadas, percorridas por várias vias e linhas de caminho-de-ferro, entremeadas por espaços ainda com uso agrícola ou simplesmente abandonados, constituindo um conjunto desordenado e com sérios problemas ambientais e funcionais (Abreu et al. 2004:134).

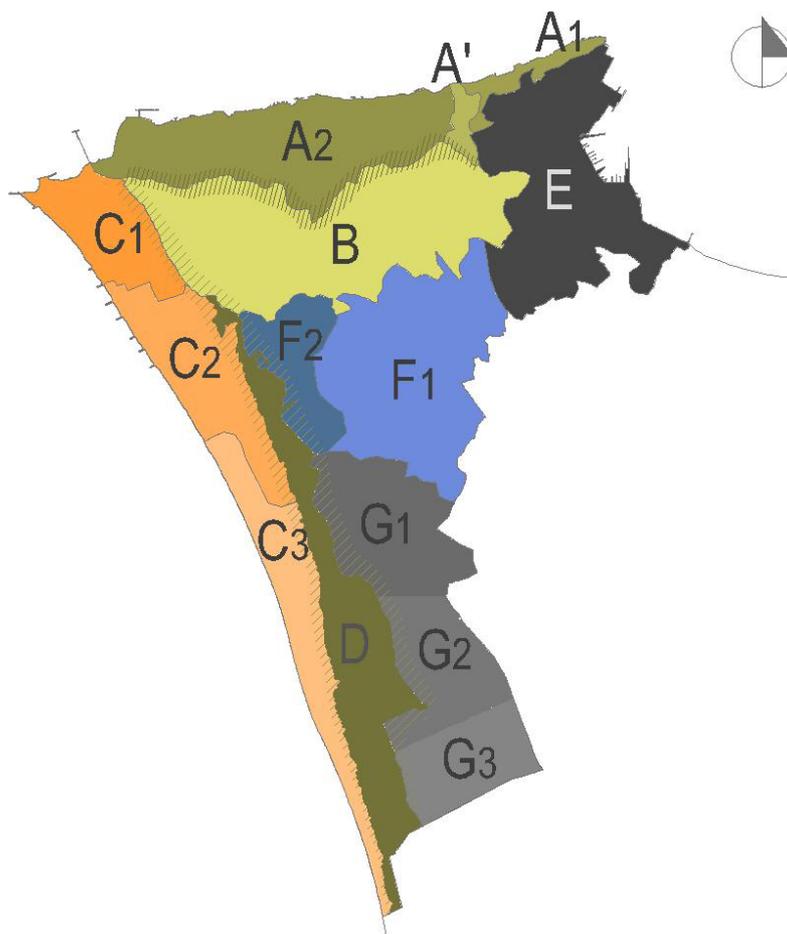
A “Unidade 80 - Outra Banda Interior” caracteriza-se pela diversidade, englobando um grande número de situações muito contrastadas e de pequena escala, tais como a zona litoral Costa da Caparica / Fonte da

Telha, a arriba fóssil da Costa da Caparica ou a zona plana de características rurais dominantes entre Pinhal Novo, Palmela e Alcochete. Também a “Unidade 81- Charneca da Lagoa de Albufeira” se compõe de um conjunto de situações que se organizam em torno do elemento singular da lagoa e de onde se destacam a faixa litoral e a monotonia espacial e temporal conferida pelo pinhal na planície (Abreu et al. 2004).

4. UNIDADES DE PAISAGEM NO CONCELHO DE ALMADA

Mediante a metodologia descrita anteriormente foi possível identificar 7 unidades de paisagem no concelho de Almada, subdividindo-se 3 destas em 3 subunidades, e uma em 2 subunidades, perfazendo 14 áreas de paisagem (Figura II.6).

Figura II.6 - Unidades de paisagem no concelho de Almada



Unidade A – Arribas Tejo: A1 – Arriba Ponte-Trafaria; A' – Área Transição Cristo Rei; A2 – Arriba Cacilhas-Ponte. Unidade B – Vale Central. Unidade C – Plataforma litoral: C1 – São João; C2 – Costa de Caparica; C3 – Fonte da Telha. Unidade D – Matas. Unidade E – Área urbana nascente. Unidade F – Sistema de Vales: F1 – Bacia de Corroios; F2 – Bacia da Foz do Rego. Unidade G – Planalto Urbano: G1 – Charneca; G2 – Aroeira; G3 –Aroeira (Herdade).

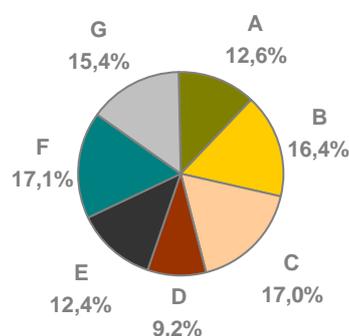
Fonte: CESUR, 2011

As paisagens do concelho de Almada apresentam uma área significativa consolidada que correspondia em 2005, a 17,5% do concelho (CMA 2008). Deste modo, em todas as unidades de paisagem o uso urbano encontra-se sempre presente, sendo a morfologia urbana frequentemente o factor diferenciador entre unidades. As unidades de paisagem predominantemente urbanas (E, F e G) perfazem um total de 44%, representando assim, cerca de metade do concelho.

Contudo, tal como já referido por Abreu et al. (2004) a paisagem é muito variada tendo em conta a reduzida área concelhia, encontrando-se fragmentos de áreas ainda em uso agrícola, e de pinhal remanescente entre as áreas urbanas. Destaca-se a unidade mais naturalizada (D – Matas) que ocupa, com 9%, a menor área do concelho de Almada.

Os restantes 29% (A e B) representam situações mistas e onde a actividade agrícola ainda tem um forte peso, provavelmente por a ocupação urbana ser mais recente (CMA 2008). A unidade de paisagem B – “Vale Central” é a única onde o uso agrícola em 2005 com 17,5% é predominante, tirando partido da presença de solos de elevada aptidão para actividade agrícola.

Figura II.7 - Distribuição das unidades de paisagem do concelho Almada (em % da área total do concelho).



Fonte: CESUR, 2010

O outro factor, que marca profundamente as paisagens identificadas, é a sua natureza geomorfológica, criando situações singulares como a arriba fóssil, as arribas do Tejo, a planura das “Terras da Costa”, os vales ondulados da Sobreda ou o planalto da Charneca.

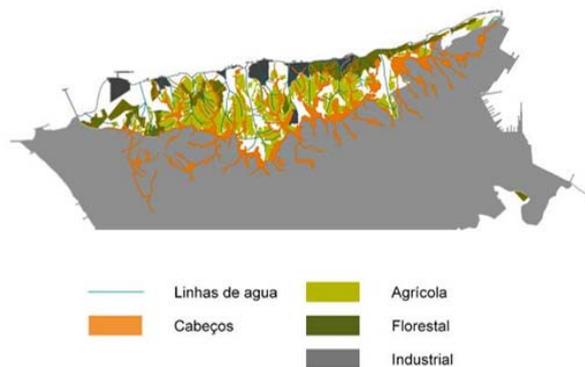
Seguidamente são apresentadas as fichas com a caracterização de cada uma das unidades de paisagem.

A

Unidades de Paisagem Arribas Tejo

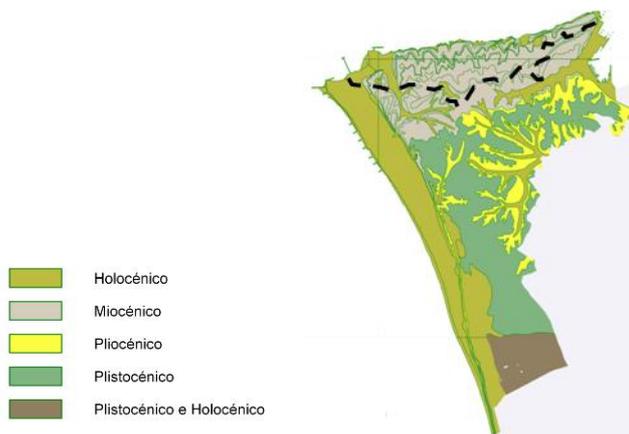
	<p>Unidade Administrativa</p> <p>Localização Geográfica</p> <p>Área aproximada</p>	<p>Parte das freguesias de Cacilhas, Almada, Pragal, Caparica, Trafaria.</p> <p>Unidade situada na zona mais a norte do concelho, delimitada a norte pelo Rio Tejo e a Sul pela linha de fecho, que representa a cumeada das Arribas. A sul faz fronteira com as unidades B, D e E.</p> <p>8,8 Km² (12,5% do concelho)</p>
	<p>Esta unidade encontra-se demarcada nas arribas expostas a Norte, com uma estreita relação com o Rio Tejo, caracterizadas por um uso agrícola e florestal. Estas encontram-se ocupadas por unidades industriais que marcam as suas linhas de água a uma cota próxima do nível do Rio. No sopé das arribas assiste-se, ainda hoje, a um forte carácter fluvial com a existência de cais, pontões, barcos e pescadores, sobretudo associados aos aglomerados aí localizados.</p>	

Figura II.8 - Factores de delimitação da unidade A



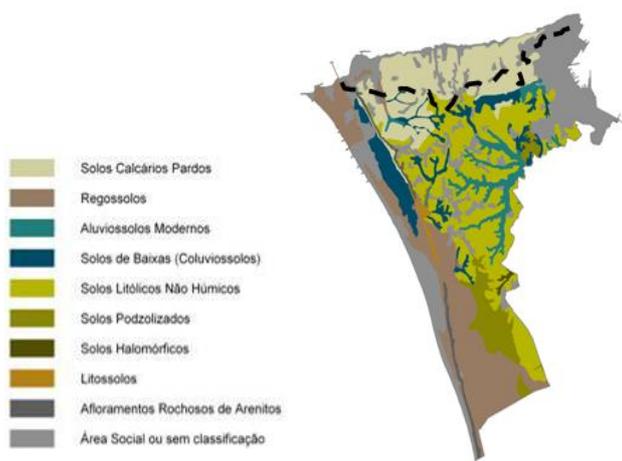
A morfologia do terreno mostrou-se um factor determinante na delimitação desta unidade, estabelecendo linha de cumeada, a transição desta unidade para as unidades de paisagem vizinhas (B, C e E). Desde o grande espelho de água, e portanto, da margem até ao cabeço, existe uma constante e forte ligação visual com o Rio Tejo e com Lisboa. As diversas linhas de água encaixadas, percorrem as vertentes até desembocarem no Rio. A ocupação agrícola e florestal faz com que estas arribas se tornem “paredes vegetais”, pontuadas por incrustações industriais, que se situam sobretudo nas linhas de água (Figura II.8).

Figura II.9 - Carta geológica



As arribas que se estendem desde Cacilhas até à Trafaria foram talhadas no Miocénico. São constituídas por uma sucessão de formações relativamente brandas, argilas, siltes-argilosos, siltes-arenosos, e aréolas com alguns níveis intercalados de calcários e calcarenitos, mais rijos e compactos. A alternância de camadas horizontais com diferentes resistências à erosão dos agentes exteriores faz com que existam declives bastante acentuados intercalados com algumas áreas mais planas (Figura II.9).

Figura II.10 - Carta de solos



O processo natural de erosão das escarpas é marcado pela degradação e transporte das camadas mais brandas e friáveis, que vão deixando expostas as bancadas calcareníticas mais resistentes. Estas camadas, entram em rotura conduzindo ao desmoronamento de partes de bancadas ou à queda de blocos. Daí a formação de depósitos de vertente na base que constituem pequenas praias isoladas. A grande expressão de solos calcários pardos (Figura II.10) possibilita a ocupação florestal e a ocupação agrícola.

Figura II.11 - Solos de valor ecológico



Nesta unidade encontram-se no topo da arriba solos considerados de elevado valor ecológico, que em conjunto com a unidade B a sul, definem a maior mancha contínua desta classe de solos (Figura II.11)

Figura II.12 - Capacidade de uso do solo

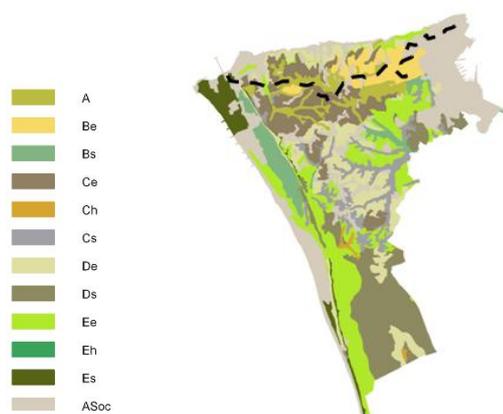


Figura II.11

Estes solos correspondem a uma elevada capacidade de uso do solo para a prática agrícola (classes A e Be). Os solos localizados no sopé da Arriba, são de mais reduzida aptidão agrícola (Classes Ce e Ee) Figura II.12.

A Vegetação destas arribas é caracterizada por um mosaico entre os terrenos agrícolas, pastagens e vegetação densa que acompanha as

vertentes mais inclinadas ou constitui as sebes que fazem a separação dos diversos terrenos.

Em termos de valor biológico, esta unidade de paisagem compreende espécies e habitats únicos no estuário do Tejo. A conjugação entre o tipo de solos e a influência ribeirinha permitiu que estas arribas fossem colonizadas por um conjunto de espécies e se instalassem comunidades características do centro oeste de Portugal, constituindo assim o seu limite meridional de distribuição no país. O desenvolvimento da metrópole na margem direita eliminou ou reduziu drasticamente esses biótopos, sendo por essa razão encontrados apenas nestas arribas.

Encontram-se neste território comunidades de grande valor, como as comunidades de lavapê, bupleuro e pascoinhas, que formam as orlas do habitat 5330 da Directiva Habitats (D.L. n.º49/2005) e cuja distribuição é essencialmente entre Coimbra e a Serra da Arrábida, os abrunhais bravos endémicos do Centro-Oeste de Portugal, os carrascais e matagais dominados por aroeira (habitats 5330pt5 e 5330 pt6) ou os prados de braquipódio (habitat 6210), refúgio de diversas orquídeas e outras bolbosas ou rizomatosas (Caderno 2, Capítulo 2.6. Flora e Vegetação).

Esta unidade de paisagem constitui importantes recursos de habitat para a

Figura II.13 - Agrícola



fauna e flora. Anfíbios, répteis, aves, mamíferos e insectos encontram nestes locais condições excepcionais para a sua sobrevivência. Mais de 78 aves estão descritas para esta área, incluindo espécies ameaçadas como o falcão-peregrino ou águia-sapeira (Caderno 2, Capítulo 2.7. Fauna).”

Figura II.14 - Industrial



No que respeita à ocupação urbana, o índice de utilização e de ocupação urbana nestas áreas são muito baixos.

Estão presentes alguns dos mais antigos núcleos habitacionais que apresentam ainda um carácter rural, mas também urbanizações mais recentes e descaracterizantes, como parte do aglomerado urbano denominado de Bairro Amarelo e conhecido como “Pica-pau Amarelo”.

A privilegiada localização, permitiu ao longo dos tempos a instalação de diversas actividades industriais a cotas baixas próximas do nível do Rio, algumas ainda hoje em funcionamento.

A unidade de paisagem “Arribas do Tejo” apresenta uma estreita ligação com o Rio Tejo e com Lisboa. Esta ligação não é meramente visual, existindo três cais que permitem a travessia fluvial, são eles: Trafaria, Porto Brandão e Cacilhas. Este facto contribui para fortalecer a identidade desta unidade com a presença dos típicos cacilheiros.

Figura II.15 - Urbano, habitações unifamiliares da Trafaria



Dentro desta unidade de paisagem é possível distinguir duas sub-unidades e uma área de transição.

Na sub-unidade A1 – “Ponte 25 de Abril – Trafaria”, a escarpa apresenta um talude mais suave, com alguns degraus intermédios, que correspondem às camadas mais duras e compactas, intersectadas por linhas de água bastante encaixadas, que cortam as bancadas do Miocénico. Apresentam um uso predominantemente florestal no sopé das arribas associado a actividades agrícolas (i.e. hortas, culturas arvenses, vinha).

A agricultura pratica-se em concordância com solos de elevada capacidade de uso, que têm grande expressão nesta unidade (Figura II.13). As localidades que surgem no cabeço das arribas, que outrora constituíam quintas que abasteciam Almada de frutas e legumes, apresentam-se hoje, como núcleo de carácter rural. No cabeço, está ainda localizado o Bairro Amarelo, que tem um forte impacto visual sobre a outra margem, rompendo o skyline da crista da arriba. No sopé e nas vertentes das arribas, encontram-se localizadas indústrias, que degradam visualmente a unidade da encosta (i.e. a Sovena / Tagol com extracção de sementes e refinação de óleos de soja e de girassol, o terminal da BP, Repsol, Esso, Shell Banática, Silopor). Estas indústrias, que se materializam em

Figura II.16 - Carácter piscatório



grandes silos e surgem como incrustações nas vertentes, contribuem numa forma acelerada para a erosão das arribas (Figura II.14). Existem ainda, junto à cota do Rio Tejo, os antigos aglomerados da Trafaria e do Porto Brandão com uma forte identidade piscatória (Figura II.15 e

Figura II.16), que mantém a ligação fluvial a Lisboa, através dos Cacilheiros

A sub-unidade A2 – “Cacilhas - Ponte 25 de Abril” é constituída por uma escarpa contínua e íngreme. Assiste-se apenas à existência de uma única mancha de ocupação florestal (Figura II.17). A agricultura encontra expressão em pequenas hortas, essencialmente no topo das arribas. Os núcleos antigos de Cacilhas, Almada e Pragal, acompanham a linha de fecho desde o núcleo de Almada Velha até Cacilhas, estendendo-se à Quinta do Almaraz, um lugar de tal forma privilegiado que nele se encontram os vestígios dos primeiros habitantes de Almada. Na Quinta do Almaraz observam-se evidências da presença de comunidades neolíticas e calcolíticas, com uma ocupação na Idade do Bronze da qual ainda pouco se conhece, sendo claros os vestígios respeitantes à Idade do Ferro. Além de guardar no seu interior um património arqueológico de grande valor, caracteriza-se também pela sua topografia, distribuída em socacos, que o

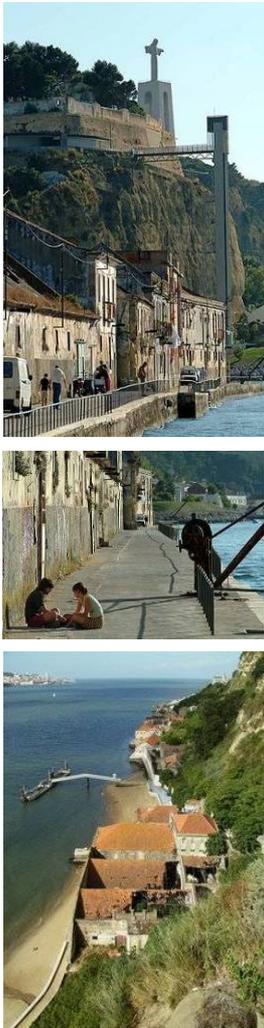
Figura II.17 - Uso florestal na Arriba



Figura II.18 - Agricultura unifamiliar, Quinta Almaraz



Figura II.19 - Cais do Ginjal, Elevador Panorâmico da Boca do Vento e Cristo Rei.

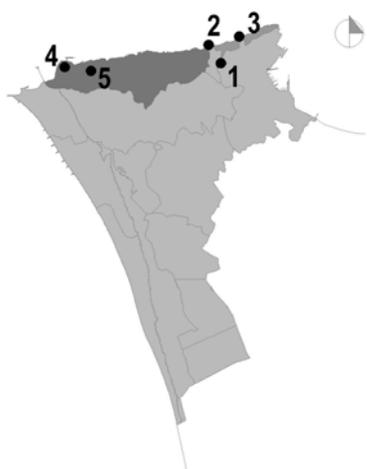


homem foi criando para a sua melhor exploração agrícola (Figura II.18).

Por outro lado, no sopé da arriba encontramos um lugar com uma marcada identidade portuária, caracterizada pela existência de pontões e cais, alguns ainda em utilização. Junto a Cacilhas inicia-se esta área, que se prolonga desde o Ginjal até ao pé da ponte. A partir de cerca do séc.XVIII, começaram a instalar-se os grandes armazéns de vinhos, vinagre e azeite, que recolhiam os excedentes do concelho para serem escoados, directamente através do Rio, para Lisboa. Foram seguidos ao longo dos anos por actividades artesanais complementares, como a tanoaria, a conserva de peixes, as oficinas e armazéns de aprestos navais, armazéns de isco e frigorífico para apoio dos navios de pesca do alto mar, etc.

Com o surgimento das primeiras fábricas ligadas à actividade pesqueira e ao armazenamento de vinhos, este espaço tornou-se um local utilizado pelos trabalhadores das actividades aí existentes. Hoje em dia encontra-se muito degradado, devido ao encerramento dos armazéns de vinhos, à diminuição da pesca do bacalhau e à redução do tráfego fluvial de mercadorias entre as duas margens do Tejo. Este lugar, que mantém uma identidade muito forte, vive hoje de memórias (Figura II.19).

Figura II.20 - Elementos singulares na unidade A



Legenda:

Impacte visual positivo

1 - Cristo Rei

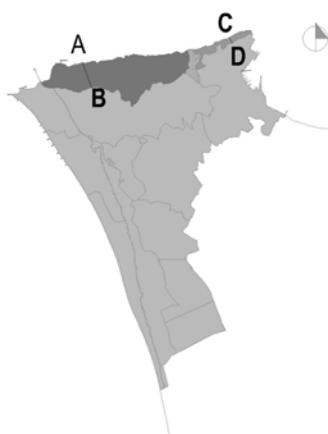
2 - Ponte 25 de Abril

3 - Elevador panorâmico da Boca-do-vento

Impacte visual negativo:

4 - Silos industriais da Trafaria

5 - Estruturas industriais da Esso



Legenda:



Florestal



Agrícola



Industrial

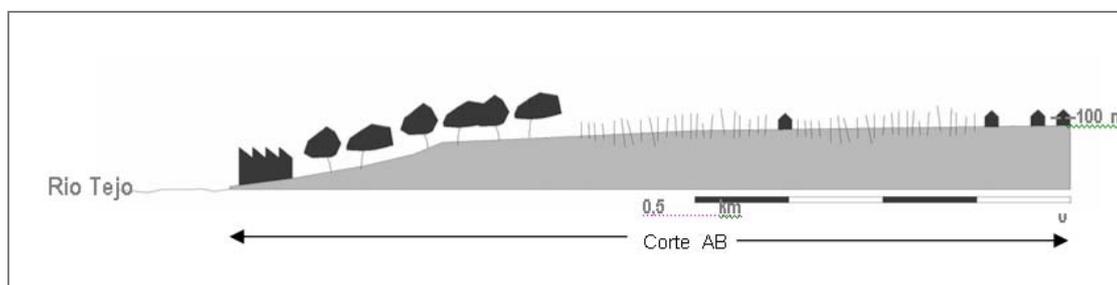


Urbano (baixa densidade)



Urbano (média densidade)

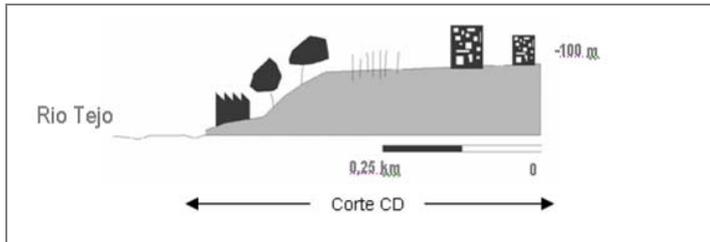
A1- Ponte 25 de Abril – Trafaria



Localização	A Trafaria	B Murfacém
Geologia	Miocénico	
Solos	Solos cálcarios pardos	
Cap. uso solo	De Ee Ce A	Be
Uso agrícola/ florestal	Culturas arvenses Hortas	
Índice de ocupação	Alto	Baixo

Índice utilização	Alto	Baixo
-------------------	------	-------

A2 Ponte 25 de Abril - Cacilhas



Localização	C Ginjal	D Almada Velha
Geologia	Miocénico	
Cap. uso solo	Ee	
Uso agrícola/ florestal	Hortas	
Índice ocupação	Médio	
Índice utilização	Médio	Elevado

B

Unidade de Paisagem Vale Central

 <p>Unidade Administrativa</p> <p>Localização Geográfica</p> <p>Área aproximada</p>	<p>Parte das freguesias de Trafaria, Caparica, Cova da Piedade, Pragal, Feijó, Sobreda e Charneca da Caparica.</p> <p>Unidade situada na zona centro do concelho, delimitada a norte pela linha de festo, que faz de fronteira com a unidade A, a este com a unidade E, a oeste com a unidade C, e a sul, com a unidade F.</p> <p>11,6 Km² (16,4% do concelho)</p>
	<p>Esta unidade expressa-se numa área corredor, estruturada em torno de duas grandes ribeiras do concelho. Nas cotas mais baixas paralelamente às linhas de água, encontra-se a via rápida IC20. Nas encostas de suaves declives, encontram-se áreas agrícolas fragmentadas. Estas são ainda pontuadas por pequenos aglomerados dispersos de carácter rural.</p>

Figura II.21 - Uso agrícola, zonas húmidas e Via rápida na Unidade

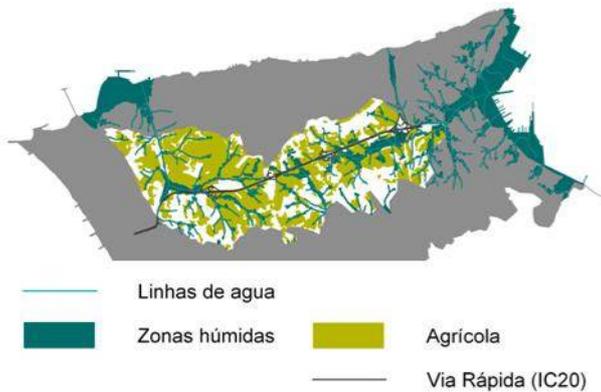
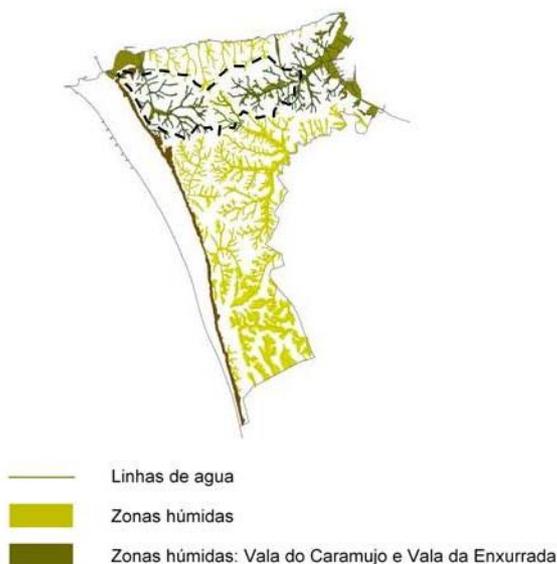


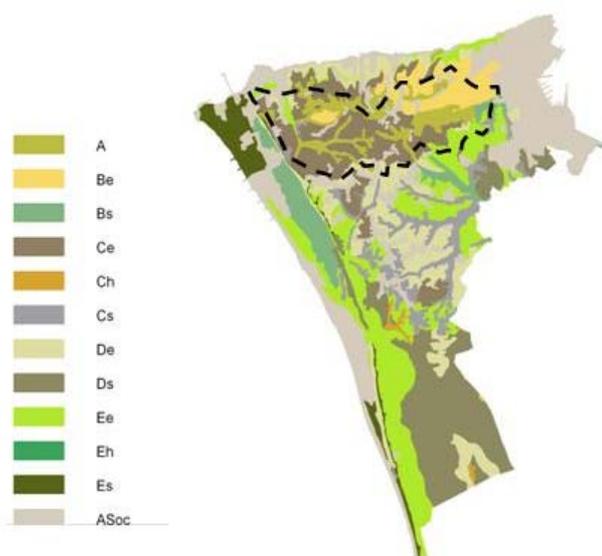
Figura II.22 - Linhas de água e respectivos sistemas húmidos Vala do Caramujo e Vala da Enxurrada



A fisiografia mostrou-se um factor bastante importante na delimitação desta unidade, ocupando dois vales alinhados na transição entre os maciços Miocénico e Plistocénico os quais atravessam o concelho no sentido Este-Oeste. A norte, a área de cabeço estabelece-se como transição para a unidade A -"Arribas do Tejo". Nesta unidade de paisagem predominam o uso agrícola (17,5%) e uso urbano (11,5%), sendo que este último apresenta valores de índices de utilização e ocupação relativamente baixos, dadas as suas características rurais (Figura II.21). Outro aspecto marcante é a elevada densidade de infraestruturas que ocupam o vale, associadas ao IC20 que liga Almada à Costa da Caparica, provocando a uma elevada fragmentação da paisagem e a sua descaracterização.

Esta unidade engloba parte da Vala do Caramujo e da Vala da Enxurrada, que são duas importantes linhas de água do concelho (Figura II.21). Engloba ainda parte das valas do Guarda-Mor (pertencente a Ribeira de Corroios) e da Vala da Caneira. Parte da Vala do Caramujo encontra-se impermeabilizada pelo aglomerado da Cova da Piedade, que se constitui como uma área de risco de cheias. O Parque da Paz, localizado a montante, poderá reduzir o impacto das cheias a jusante, favorecendo a retenção e a infiltração de água.

Figura II.23 - Capacidade de uso do solo



O relevo apresenta-se ondulado e as suas vertentes ocupadas por um diversificado mosaico agrícola e florestal. Relativamente à área agrícola assiste-se à presença de olival, de culturas arvenses, de vinha, de hortas e de agrosilvicultura.

As áreas agrícolas encontram-se associadas às manchas de maior capacidade de uso – as classes A (18,3%) e Be (11,7%) ocupam cerca de 30% desta unidade (Figura II.23) sendo que estão aqui representados 71% dos solos A, presentes em todo o concelho, e 34% dos solos Be. A capacidade elevada é sobretudo formada por colúviossolos e alúviossolos modernos, (Figura II.24) ao qual também é atribuído um elevado valor ecológico.

Figura II.24 - Carta de solos



Figura II.24A norte da via rápida encontra-se o maior número de quintas, que têm vindo a resistir às operações de loteamento, permanecendo ligadas à exploração agrícola activa. Por sua vez, as quintas a sul da via rápida assistem a um progressivo abandono e subsequente urbanização.

No que respeita à ocupação urbana, o índice de utilização e de ocupação nesta unidade são baixos, com excepção do Bairro Amarelo no Monte da Caparica que

Figura II.25- Carácter rural, Aglomerados dispersos e retalhos agrícolas.



Figura II.26 - Bateria da Raposeira e Forte de Alpenas



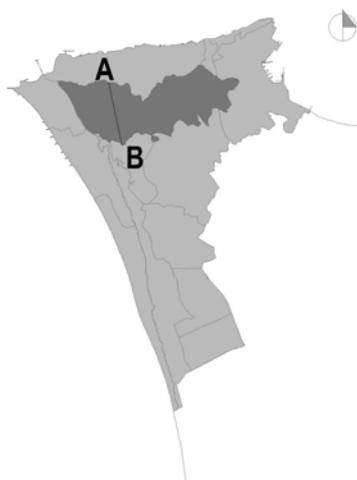
evidencia áreas de médios e altos valores de índices de ocupação e utilização.

Os aglomerados dispersos, que pontuam as vertentes dos vales, mantêm ainda um forte carácter rural (Figura II.25).

Figura II.25 Existem ainda algumas intrusões mais recentes de equipamentos comerciais (Fórum Almada), e de transportes (estação de comboios do Pragal).

Está presente ainda nesta unidade o pólo universitário da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.

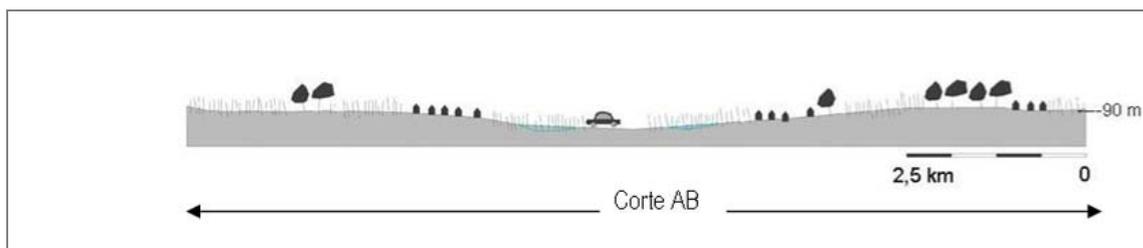
No extremo poente esta unidade também abrange o topo da arriba, sendo que este local é privilegiado pela qualidade do enquadramento visual sobre o rio, o mar e a outra margem. Este acesso visual foi valorizado no passado para fins defensivos, localizando-se aí o forte da Raposeira e as baterias de Alpenas.



Legenda:

-  Agrícola
-  Florestal
-  Urbano (baixa densidade)
hab. unifamiliar
-  Sistema húmido
-  Via rápida (IC 20)

B - Vale Central



Localização	A Costas de cão	Pêra do meio	B Chaves
Geologia	Miocénico		Plistocénico
	Holocénico		Holocénico
Hidrografia	Vala da Enxurrada		
Solos	Solos cálcarios pardos		Solos litólicos
	coluviossolos		coluviossolos
Cap. uso solo	A	Be	Ce
	A	C	A
	Ce		De
Uso agrícola/florestal	Agrossilvicultura, Vinha, Agricultura de regadio, Agricultura de sequeiro;		
Índice de ocupação	Baixo		
Índice utilização	Baixo		

C

Unidade de Paisagem Plataforma Litoral

	<p>Parte da freguesia da Trafaria e freguesia da Costa de Caparica.</p> <p>Unidade situada na zona poente do concelho, delimitada a Oeste pelo Oceano Atlântico e a Este pela Arriba Fóssil da Costa de Caparica.</p> <p>11,9 Km² (16,9% do concelho)</p>
	<p>Esta unidade de paisagem encontra expressão na plataforma de abrasão marinha que se desenvolve entre a Arriba Fóssil da Costa da Caparica e o Oceano Atlântico. Entre o sopé da Arriba Fóssil e a praia, a unidade é demarcada por uma ocupação florestal, urbana e agrícola, que se alterna ritmicamente ao longo da linha de costa. Encontra-se uma forte identidade piscatória de comunidades ligadas ao mar e à pesca. Esta paisagem vive do diálogo com a parede da arriba e o plano de água do oceano.</p>

Figura II.27 - Carta Geológica

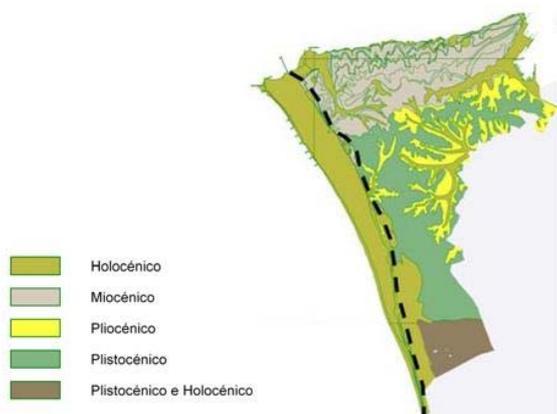
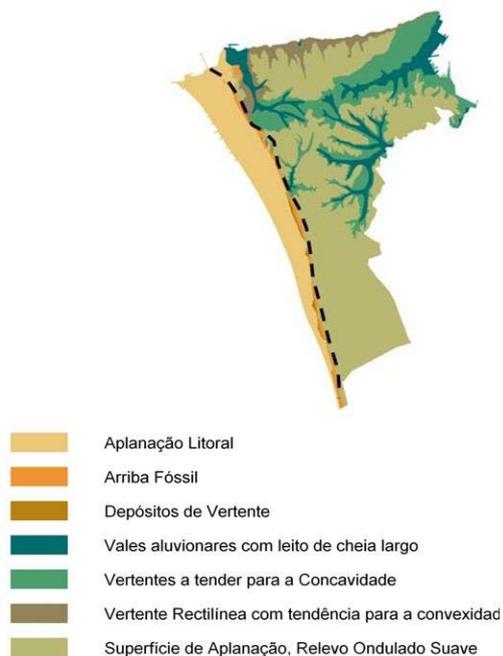


Figura II.28 - Carta Morfológica



A presente unidade de paisagem encerra uma estreita plataforma litoral constituída por dunas e areia de dunas do Holocénico (figura II.27).

Figura II.27A plataforma de abrasão marinha desenvolve-se em cotas de valores próximos dos níveis do mar, com declives inferiores a 5%. Encontra-se delimitada pelo Oceano Atlântico a oeste e por uma arriba fóssil a este.

A Arriba Fóssil da Costa da Caparica estende-se ao longo de mais de 13 Km, paralela à linha de costa, desde a Trafaria até à Lagoa de Albufeira. Ergue-se de uma forma abrupta variando o seu desnível em relação ao nível do mar entre os 80 metros, no extremo N e os 40 metros, na zona da Fonte da Telha. A Arriba Fóssil foi lavrada inicialmente pela violência das vagas oceânicas da Era Quaternária e depois, após emersões do continente, esculpida ao longo do tempo pela erosão hídrica e eólica. Geologicamente é formada por uma sucessão de estratos horizontais de rochas sedimentares, por vezes com variado conteúdo fossilífero.

A unidade de paisagem em questão apresenta desta forma uma morfologia muito característica, tratando-se de uma aplanação litoral que se desenvolve entre o Oceano e a Arriba Fóssil ao longo de toda a linha de costa do concelho (Figura

Figura II.29 - Carta de solos

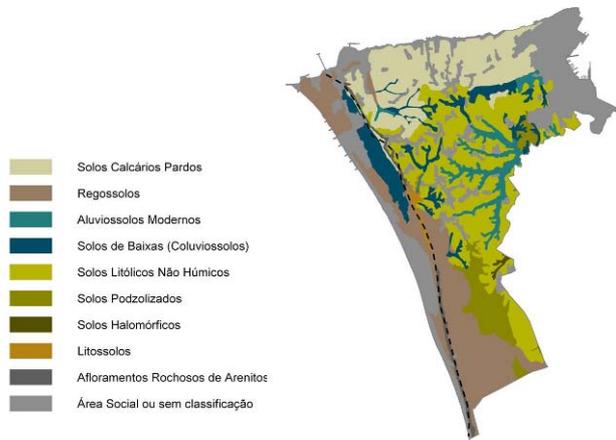


Figura II.30 – Uso do solo na Paisagem C

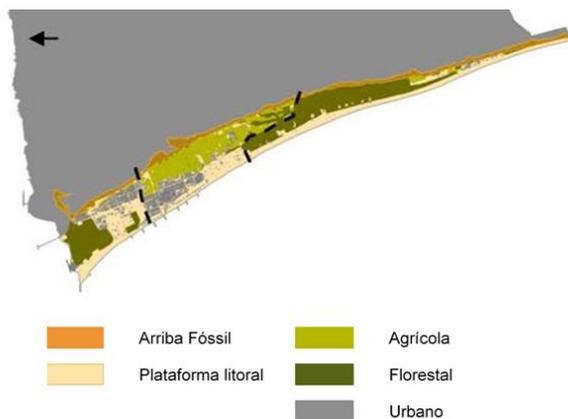
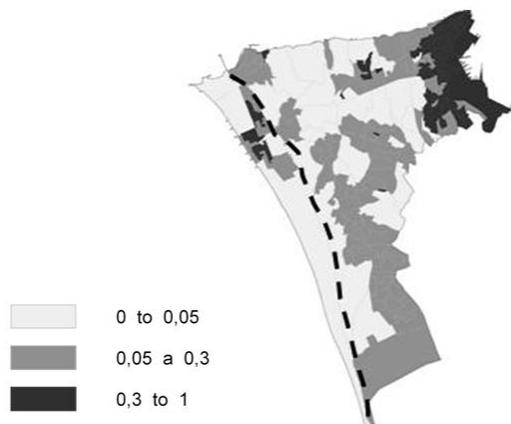


Figura II.31 - Carta de índice de utilização



II.28).

Esta unidade apresenta predominantemente dois tipos de solos. Por um lado, os Regossolos (as areias) e os coluviossolos. Estes últimos formam-se a partir de materiais arrastados ao longo da arriba (Figura II.29). Enquanto que os Regossolos, pela sua reduzida aptidão agrícola, se inscrevem nas classes Es e Ee relativamente à Capacidade de Uso, os Coluviossolos são de elevada aptidão agrícola, classificados como solos Bs e considerados como solos de elevado valor ecológico. É sobre estes últimos que se desenvolvem as designadas “Terras da Costa”.

A Arriba constitui um elemento marcante e unificador, que mantém diferentes relações com a plataforma litoral na direcção Norte/Sul, pelo que se podem estabelecer três sub-unidades. Estas sub-unidades distinguem-se pela disposição e pelo tipo de usos que cada uma comporta (Figura II.30).

Na sub-unidade C1 – “São João”, encontram-se os aglomerados urbanos da São João e Santo António da Caparica, com um índice de utilização médio a alto (Figura II.31). Os edifícios distribuem-se mesmo a partir do sopé da Arriba Fóssil, apresentando cêrceas de 5 ou mais pisos inseridos numa malha ortogonal entre a Arriba e a Av. Afonso de Albuquerque (Figura II.32). Para oeste

Figura II.32 - Urbano, habitação colectiva desde o sopé da arriba



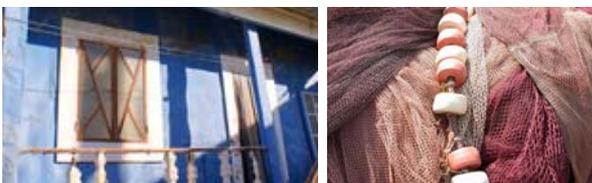
Figura II.33 - CMIA



Figura II.34 - Florestal, Mata de acácias



Figura II.35 - Identidade piscatória



desta Avenida, existe um conjunto de equipamentos, tais como as piscinas, o parque de campismo, o recentemente remodelado parque de Santo António e o centro de Monitorização e Interpretação Ambiental da Costa da Caparica (Figura II.33). A estes equipamentos, que ocupam uma parte do areal, estão associados parques de estacionamento, áreas de pinhal, e, ainda, a mata de acácias (Figura II.34). As praias de S. João têm vindo nos últimos anos a sofrer um recuo da linha de costa. Para resolver este problema foram realizadas várias intervenções de enchimento e tentativas de reconstrução do cordão dunar, bem como, a reposição de pedras nos pontões.

Esta unidade de paisagem está em acelerada transformação. A intervenção do Programa Polis na Costa da Caparica tem transformado esta paisagem, alterando sobretudo a relação das áreas urbanas com o oceano, sobretudo o paredão que se estende agora desde São João até à Costa da Caparica e anuncia o começo das praias urbanas.

Prevalece ainda, quer ao longo do Rio Tejo como na sua desembocadura no Oceano uma forte identidade piscatória (Figura II.35). A presença constante de barcos e de uma população activa neste sector fortalecem o seu carácter identitário.

A sub-unidade de paisagem C2 – “Costa

Figura II.36 - Uso agrícola no sopé da Arriba com pequenas habitações unifamiliares



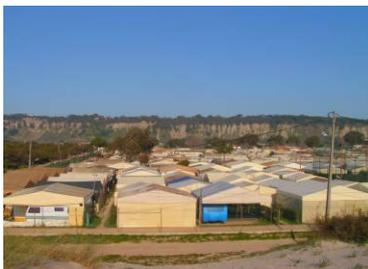
Figura II.37 - Praias urbanas



Figura II.38 - Paredão, apoios de praia uniformes



Figura II.39 - Parques de Campismo



da Caparica" engloba a Cidade da Costa da Caparica e "Terras da Costa". Estas últimas são constituídas por explorações familiares, que se exprimem num mosaico ortogonal de hortas. A rede de drenagem muito entalhada da Arriba e a proximidade do nível da toalha freática faz com que os solos apresentem uma humidade natural favorável à agricultura, nomeadamente à horticultura. Associadas à actividade agrícola surgem pequenas habitações unifamiliares de carácter rural, alguns armazéns e estruturas de apoio. Imediatamente em contacto com esta área agrícola, localiza-se um uso urbano de média e alta densidade. A cêrcea dos edifícios varia desde 5 ou mais pisos nas habitações colectivas e 1 ou dois pisos nas habitações unifamiliares (Figura II.35)

Nesta sub-unidade de paisagem as praias são acompanhadas por uma linha de edifícios de cêrcea elevada que possuem uma estreita relação com o aglomerado urbano, ganhando desta forma o carácter de praias urbanas (Figura II.36) O paredão é o elemento responsável pela transição entre a areia da praia e a área urbana. Com a intervenção POLIS, introduziram-se algumas transformações e este elemento tornou-se uniforme; os antigos apoios de praia e os equipamentos de apoio aos pescadores, que foram substituídos, transmitem agora uma uniformidade arquitectónica, que, apesar de criar uma situação mais ordenada também se torna repetitiva e

Figura II.40 - Antigas habitações de pescadores, carácter piscatório



monótona.

Fazem ainda parte desta unidade, um alinhamento de parques de campismo que constituem frequentemente a primeira habitação dos “campistas” junto à duna. Estes representam uma ameaça à capacidade de carga dos sistemas ecológicos dunares e a subsequente protecção do mar que estes proporcionam (Figura II.30).

No extremo sul desta sub-unidade de paisagem, a primeira duna é ainda ocupada por habitações unifamiliares de antigos pescadores (Palheiros). Estas habitações de madeira decorrem do seu forte carácter piscatório (Figura II.40).

A sub-unidade C3 – “Fonte da Telha” é a que mais se distancia das pressões dos aglomerados urbanos. Desta forma, à medida que nos dirigimos para o extremo sul da unidade C, esta torna-se mais natural. Aqui a plataforma litoral também fica mais estreita (cerca de 100 metros) aproximando a Arriba da praia e do oceano.

O areal é, contudo, longitudinalmente mais extenso e contínuo (Figura II.41), e o sistema de dunas primárias e secundárias encontra-se mais estabilizado. A faixa de mata de acácias, que se fazia sentir desde São João, continua aqui a ter a sua expressão, desenvolvendo-se desde a Arriba às dunas secundárias.

Também a Arriba Fóssil apresenta aqui

Figura II.41 Fonte da Telha, areal contínuo



Figura II.42 - Arriba Fóssil



Figura II.43 - Duna primária, duna cinzenta e Arriba fóssil



Figura II.44 - Urbano, Aglomerado da Fonte da Telha

um melhor estado de conservação e uma maior ocupação com vegetação. Parte desta sub-unidade, na área da Fonte da Telha, encontra-se salvaguardada ao abrigo da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica (Figura II.42).

Nos sistemas dunares desenvolvem-se habitats prioritários enunciados nos anexos da Directa Habitat (Decreto-Lei n.º 49/2005): habitat 2250 - dunas litorais com *Juniperus Spp*; habitat 2130 -dunas fixas com vegetação herbácea (dunas cinzentas); habitat 2110 - dunas móveis embrionárias; habitat 2120 - dunas móveis do cordão dunar com *Ammophila arenaria* (dunas brancas) (Figura II.42); e habitat 2230 – Dunas com prados de *Malcolmietalia*.

Incluem-se ainda neste habitats espécies da flora de conservação prioritária como a herniária ou o tomilho-carnudo (Caderno 2, Capítulo 2.6. Flora e Vegetação).

As áreas de matos baixos e as áreas agrícolas sobre este sistema dunar fornecem habitat e alimento para diversas espécies da fauna como mamíferos como a geneta, raposa ou saca-rabos. São ainda frequentes rapinas como o peneireiro ou águia-de-asa-redonda. Nas áreas mais a Norte, fazendo a interface entre o estuário e a frente atlântica, são frequentemente observadas espécies limícolas, entre as quais se salienta, por exemplo, o borrelho-de-coleira-

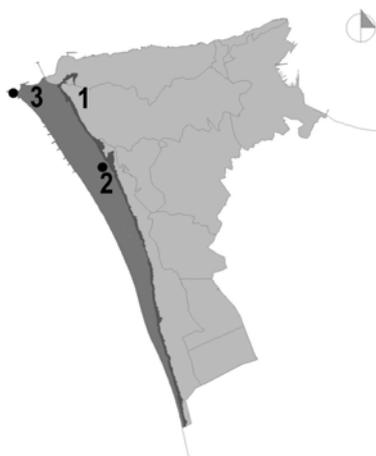


interrompida que nidifica nas dunas, ou espécies migradoras como o ostraceiro ou o maçarico galego e águia sapeira (Caderno 2, Capítulo 2.7. Fauna).

Também a Fonte da Telha nasce de uma comunidade piscatória que ocupa algumas edificações, para além das habitações clandestinas. Associados a esta ocupação existem estabelecimentos comerciais (i.e. mercearias, cafés e restaurantes), bem como parques de estacionamento improvisados (Figura II.43).

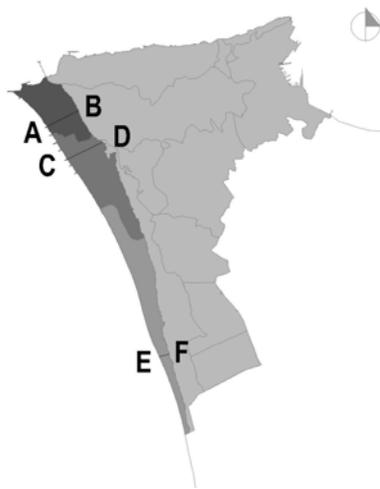
A acompanhar a duna cinzenta existe um comboio turístico, que ainda hoje serve de transporte de passageiros desde a Costa da Caparica até à Fonte da Telha, traçando a sua rota junto às praias.

Figura II.45 - Elementos singulares

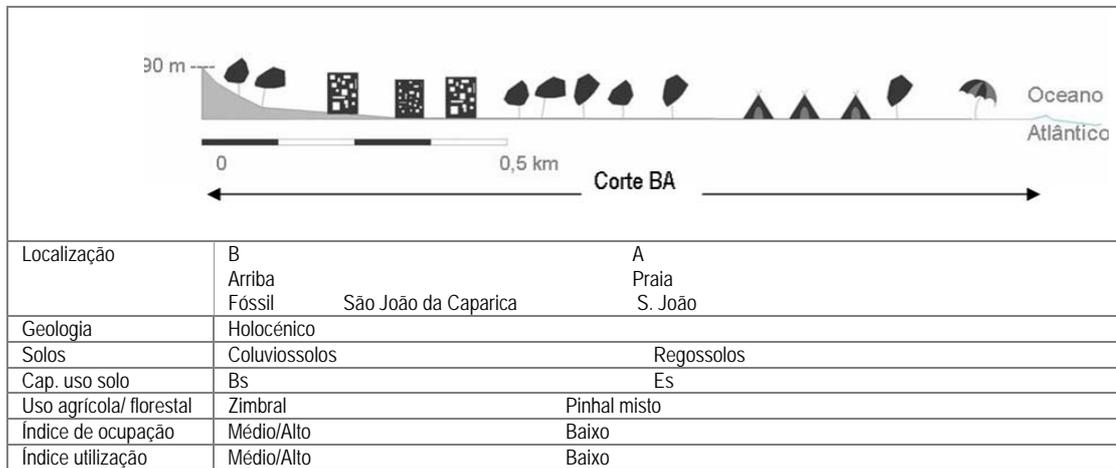


Legenda:

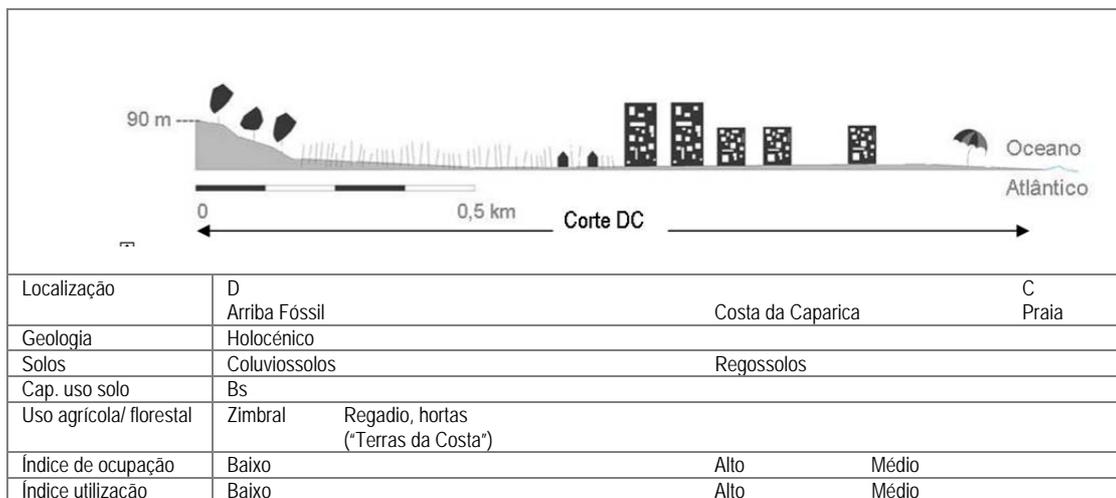
- 1 - Arriba Fóssil
- 2 - Terras da Costa
- 3 - Cova do Vapor



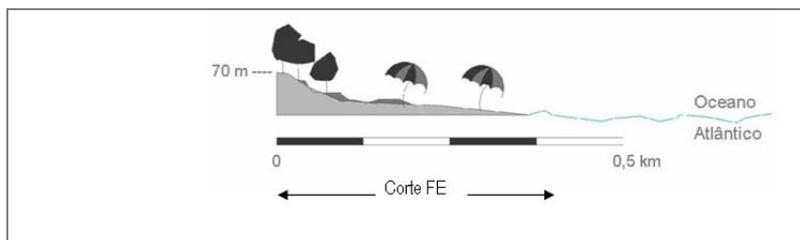
C1- São João



C2- Costa de Caparica



C3- Fonte da Telha



Localização	F Arriba Fóssil	E Praia da Fonte da Telha
Geologia	Holocénico	
Solos	Regossolos	
Cap. uso solo	De	Es
Uso florestal (z.p.e.)	Zimbral 2275	Vegetação dunar 2130 2112/ 2120
Índice de ocupação	Baixo	
Índice utilização	Baixo	

D

Unidade de Paisagem Matas

	<p>Unidade Administrativa</p> <p>Localização Geográfica</p> <p>Área aproximada</p>	<p>Parte das freguesias da Charneca e da Caparica.</p> <p>Unidade situada no topo da Arriba Fóssil da Costa da Caparica, entre a cornija da Arriba e o início dos aglomerados urbanos.</p> <p>6,5 Km² (9,2% do concelho)</p>
	<p>Esta unidade manifesta um uso exclusivamente florestal e engloba a reserva botânica da Mata dos Medos que se situa no topo da Arriba Fóssil da Costa da Caparica. Encontram-se ambiências florestais acompanhadas por uma constante presença marítima que se revela em enquadramentos de elevada qualidade visual.</p>	

Figura II.46 - Enquadramento da Unidade D. Usos.



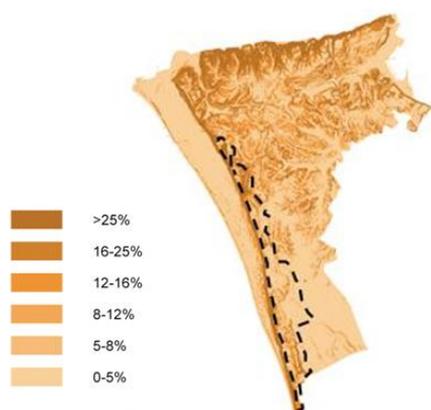
O principal factor de delimitação desta unidade baseia-se no uso do solo. O uso predominantemente florestal da unidade contrasta com as unidades mais urbanas adjacentes (Figura II.46). A oeste o limite é natural associado à diferença de cotas existente entre o topo da Arriba Fóssil e o seu sopé, que chega a atingir cerca de 90 metros.

Figura II.47 - Carta de Solos



A unidade D desenvolve-se sobre dunas e areias de dunas do Holocénico. Apresenta, assim, um típico relevo ondulado passando a movimentado em algumas áreas (Figura II.48). Os solos, considerados na sua maioria como Regossolos, conferem-lhe uma textura ligeira, sendo por isso uma zona de elevada permeabilidade (Figura II.47).

Figura II.48 - Carta de Declives



Esta unidade de Paisagem inclui duas áreas florestais de elevada importância no Concelho, a Reserva Botânica da Mata dos Medos e o Pinhal dos Capuchos.

Figura II.49 - Paisagem Protegida da Arriba fóssil da Costa da Caparica, junto à Arriba fóssil



Nesta unidade de paisagem, sobre a arriba fóssil e para o interior, destacam-se os pinhais caracterizados pela associação entre pinheiros e *Juniperus turbinata* com porte sub-arbóreo (habitat prioritário 2270* - Dunas com florestas de *Pinus pinea* ou *Pinus pinaster*) resultantes de processos de regeneração natural ou plantados mas sem intervenção recente.

Figura II.50 - Uso Florestal, bosque de *Pinus pinea*



Destaca-se ainda os medronhais (habitat 5330 pt3), sabinais e camarinhais (habitat 2250*pt1), matos de tojo-chamusco (habitat 2260) e Tojais-Urçais (habitat 2150 pt1*) pela sua diversidade e presença de espécies endémicas.”

Parte desta área florestal é a considerada Mata Nacional dos Medos ou pinhal do Rei, criada por ordem de D. João V, no alto da Arriba, para travar o avanço das areias, conhecidas então como “os medos”, sobre os terrenos de cultura do interior.

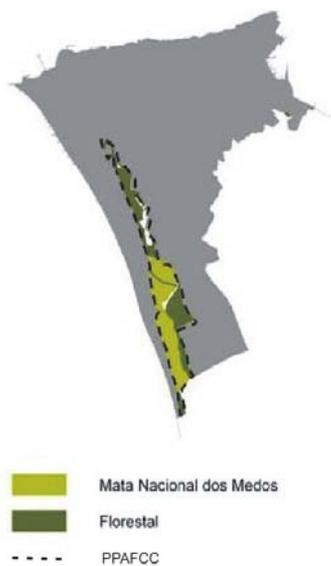
Figura II.51 - Uso florestal, exemplos de algumas espécies existentes.



Esta paisagem é a mais próxima de um ambiente natural destacando-se das restantes unidades. O facto de ser uma área livre de edificação faz com que seja utilizada por aqueles que procuram um maior contacto com a natureza, tornando-se desta forma um espaço de recreio e lazer.

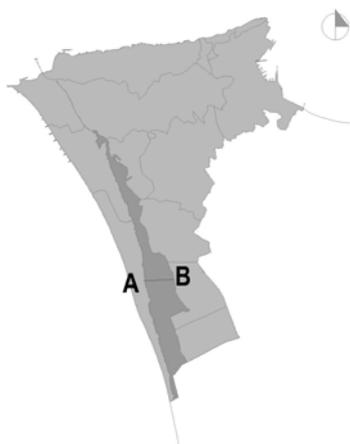
No interior a ocupação florestal associada a um relevo relativamente plano confere-lhe uma reduzida profundidade visual.

Figura II.52 – Área Florestal

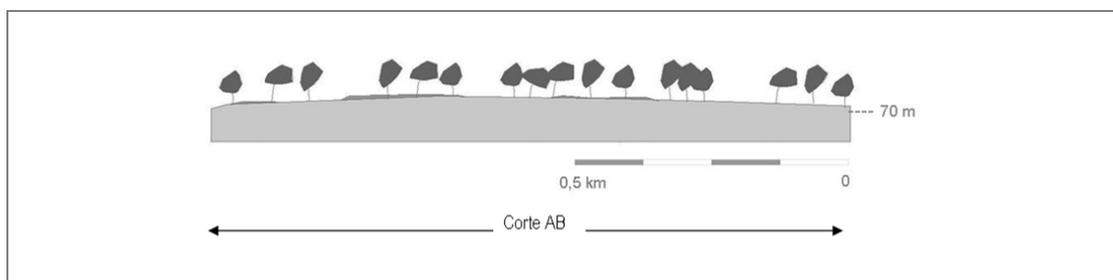


Esta abre-se junto ao limite da Arriba proporcionando amplas vistas sobre a plataforma litoral e Oceano.

D- Matas



Legenda:



	A	B
Localidades	Arriba Fóssil	Aroeira
Geologia	Holocénico	
Solos	Regossolos	
Cap. uso solo	Ee	
Florestal	Pinheiro Manso, Pinheiro Bravo, Pinheiro Alepo, urzais, tojais e matos de zimbros	
Índice de ocupação	Baixo	
Índice de utilização	Baixo	

E

Unidade de Paisagem Área Urbana Nascente

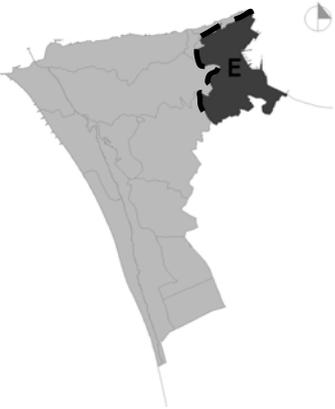
 <p>Unidade Administrativa</p> <p>Localização Geográfica</p> <p>Área aproximada</p>	<p>Parte das freguesias de Almada, Pragal, Cacilhas, Cova da Piedade, Laranjeiro e Feijó</p> <p>A unidade E localiza-se na parte nascente do concelho. É banhada a nascente pelo estuário do Tejo. A sul faz fronteira com o concelho do Seixal, a poente com as unidades B e E e a norte com a unidade A.</p> <p>8,7 Km² (12,4% do concelho)</p>
	<p>A unidade D representa um aglomerado urbano denso e bastante consolidado que se desenvolve desde Almada até ao Laranjeiro. É aqui que se localizam grande parte dos serviços e equipamentos que respondem a todo o concelho. Apresenta um acentuado carácter urbano.</p>

Figura II.53 - Morfologia



Figura II.54- Densidade Global

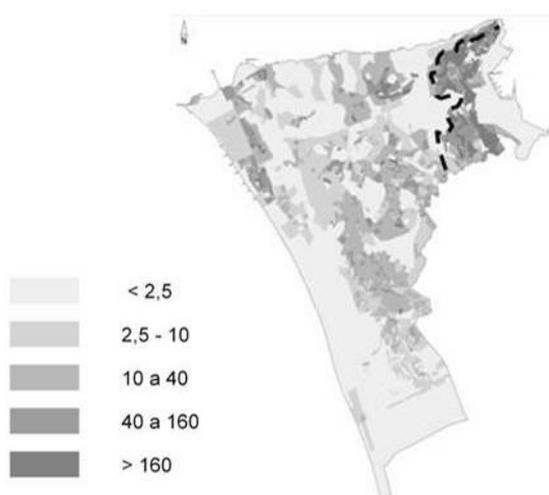
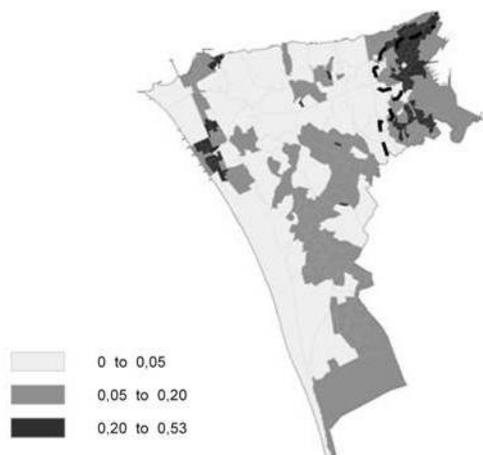


Figura II.55 - Índice de ocupação



A unidade E desenvolve-se sobre as vertentes côncavas associadas à Vala do Caramujo, um importante vale aluvionar com leito de cheia largo (Figura II.53). A ocupação urbana levou ao aterro de parte desta linha de água e do seu sistema húmido, pelo que se encontram impermeabilizados no local onde hoje se encontra o aglomerado da Cova da Piedade a cotas relativamente baixas entre os 5 m. e os 15 m.

Nesta unidade de paisagem existem importantes áreas de medronhais e carrascais em bom estado de conservação, fazendo parte das Matas do Alfeite. Constituem uma importante área florestal do concelho, com grande valor em termos de biodiversidade, tanto da fauna como da flora.

A Unidade E, detentora de um forte carácter urbano, apresenta maioritariamente valores de densidade populacional elevados e médios. Surgindo no caso do Arsenal do Alfeite e da Lisnave valores muito baixos (Figura II.54).

Consequentemente, a unidade é considerada uma área de média e alta densidade.

No que diz respeito ao índice de ocupação, verifica-se um grande contraste entre os valores apresentados na unidade E face aos valores da restante parte do concelho. É possível distinguir

Figura II.56 - Índice de Utilização

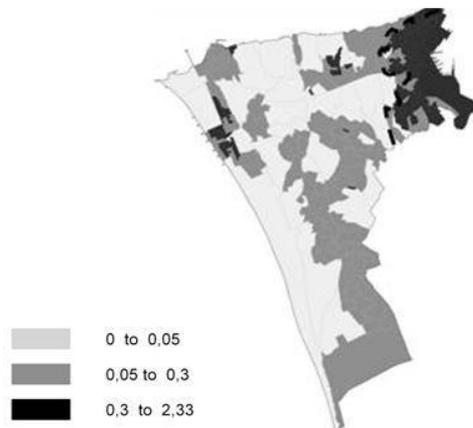


Figura II.57 - Urbano, aglomerado denso



Figura II.58 - Bairro do Pombal



Figura II.59 - Mata do Arsenal do Alfeite, parte dos aglomerados da Cova da Piedade e Barrocas.



esta unidade pelos seus elevados índices de ocupação (Figura II.55).

Aqui estão concentradas a maior parte das habitações unifamiliares com cêrceas de cinco ou mais pisos (carta da média do número pisos, em anexo).

Desta forma a unidade E apresenta os mais elevados índices de utilização urbana do concelho (Figura II.56).

A área urbana nascente materializa-se de uma forma geral num aglomerado denso, de habitações colectivas dispostas em banda, ou em quarteirão. Existem, no entanto, algumas excepções como o peculiar "Bairro do Pombal", inicialmente construído para albergar os trabalhadores do Arsenal do Alfeite e as suas famílias, constitui hoje um aglomerado de baixa densidade, formado por habitações unifamiliares. Trata-se de um núcleo urbano com interesse, porque alia a sua centralidade com uma ruptura morfológica face à sua envolvente. (Figura II.58)

A base naval do Arsenal do Alfeite encontra-se ainda hoje em funcionamento e constitui uma barreira entre o centro urbano e o estuário. Apesar das inúmeras construções engloba uma mata densa, bem preservada. Trata-se de um pinhal misto, no qual o pinheiro manso (*pinus pinea*) é a espécie dominante. (Figura II.59)

Nas margens do estuário, é possível

Figura II.60 - Actividade industrial desactivada, armazéns abandonados



Figura II.61 - Bairro operário da Romeira, portas dotadas de estruturas de combate as cheias



Figura II.62 - Parte da doca da Margueira, pórtico da Lisnave



encontrar marcas que evidenciam uma intensa actividade industrial no passado. Hoje em dia permanecem apenas os silos e os armazéns abandonados e degradados. (Figura II.60)

Ainda nesta área persistem antigos bairros operários recuperados, como o bairro da Romeira. Estes bairros que albergavam os trabalhadores, foram construídos nas imediações das instalações industriais, estão por isso localizados sobre cotas muito baixas, entre os 0 m. e os 5 m., pelo o que evidenciam ainda hoje, construções e estruturas de combate às cheias. (Figura II.61).

Encontram-se aqui as antigas instalações da Lisnave, que se localizam sobre um aterro efectuado nas margens do estuário do Tejo.

Este espaço possui uma forte identidade naval e industrial, que é corroborada pelo imponente pórtico vermelho da Lisnave. Localizado em Cacilhas e avistado em vários pontos do concelho e dos concelhos vizinhos, constitui um elemento marcante na paisagem. Este espaço comporta enquadramentos paisagísticos de elevada qualidade visual. (Figura II.62)

Cacilhas desde sempre marcou um importante papel na comunicação entre as duas margens do Tejo, estabelecendo a ligação de Almada ao centro de Lisboa, até à construção da ponte 25 de Abril em 1966. Constitui ainda hoje uma

Figura II.63 - Expansão dos espaços de estadia com a introdução da via do metro de superfície.



Figura II.64 - Traçado da via do MST na malha urbana da unidade E



Figura II.65 - Equipamentos de âmbito cultural



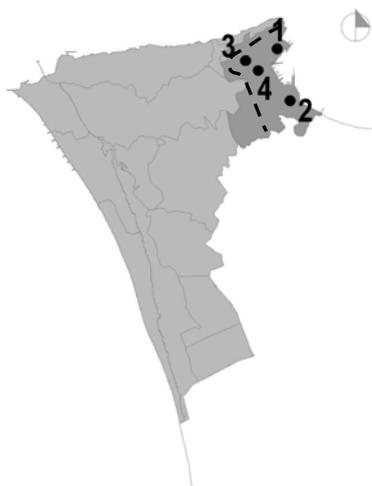
Teatro Municipal de Almada, Incrível Almadense, Parque Urbano comandante Júlio Ferraz, Praça da Liberdade e Biblioteca Fórum Romeu Correia.

importante interface de transportes. Para além de continuar a permitir a ligação fluvial das duas margens, é ainda o centro de toda a rede pública de transportes permitindo as ligações entre as várias freguesias do concelho. Consiste numa interface de transportes que liga as deslocações fluviais, à rede de autocarros da TST (transportes sul do Tejo) e ao metro de superfície MST (Metro Sul do Tejo).

Este novo elemento do concelho constitui um factor importante na organização e estruturação espacial. A instalação do metro alterou o carácter da via, introduzindo espaços de trânsito equiparado (Figura II.63). Esta via desenvolve-se nas avenidas estruturantes da malha urbana desorganizada da unidade E e constitui um elemento unificador. (Figura II.64)

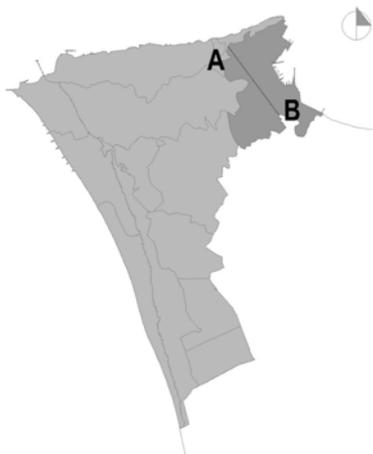
Esta unidade retrata um espaço urbano consolidado. (carta de espaços urbanos, em anexo). É aqui que se encontram grande parte dos equipamentos e serviços que dão resposta às necessidades que se verificam em todo o concelho. Encontram-se escolas para as diferentes faixas etárias, praças e mercados, bibliotecas, piscinas e centros desportivos. Existem ainda uma série de equipamentos culturais, como teatros, cinemas, museus e antigas associações que apoiam e dinamizam a vida cultural (Figura II.65).

Figura II.66 - Elementos singulares na Unidade E



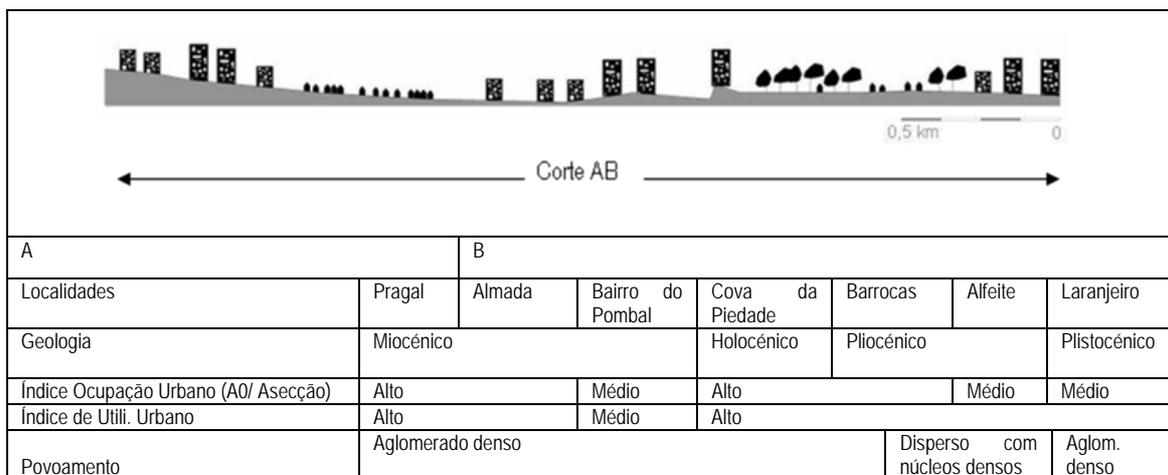
Legenda:

- 1 – Lisnave
- 2 – Alfeite
- 3 – Bairro do Pombal
- 4 – Teatro Municipal de Almada (Teatro Azul)
- 5 - Via de metro (MST)



Legenda:

- Urbano (alta densidade)
- Urbano (baixa densidade)
- Florestal



F

Unidade de Paisagem Sistema de Vales

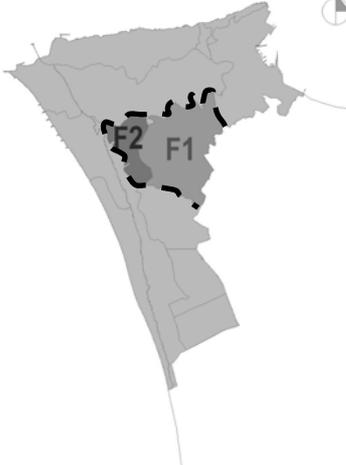
 <p>Unidade Administrativa</p> <p>Localização Geográfica</p> <p>Área aproximada</p>	<p>Parte das freguesias da Charneca da Caparica, Caparica e Sobreda</p> <p>A unidade F localiza-se no centro do concelho fazendo fronteira a sudeste com concelho do Seixal, a oeste com as unidades G e C, a norte com a unidade B e a este com a unidade E.</p> <p>12 Km² (17% do concelho)</p>
	<p>A unidade de paisagem F tem características predominantemente urbanas com vestígios de um carácter rural. O seu relevo ondulado, está associado às bacias hidrográficas da Foz do Rego e da Ribeira de Corroios e às suas valas. Os aglomerados densos ocupam os cabeços e alastram-se pelas vertentes até às linhas de água, onde, associados aos sistemas húmidos dão lugar a uma ocupação agrícola e florestal.</p> <p>Distingue-se entre as sub-unidade F1 – Bacia de Corroios e F2 - Bacia da Foz do Rego, sobretudo devido ao relevo mais marcado desta última e uma percepção de maior litoralidade devido à maior proximidade ao oceano.</p>

Figura II.67 - Linhas de água e sistemas húmidos, Enquadramento da Ribeira de Corroios



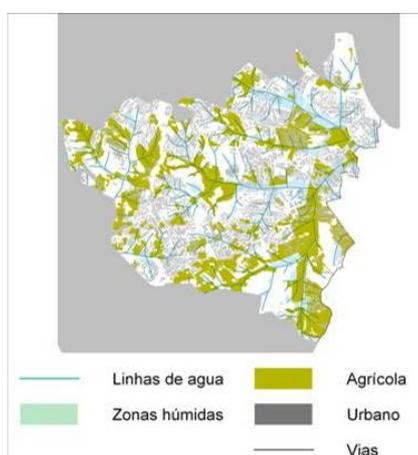
A unidade F, assente num relevo ondulado, desenvolve-se na área subjacente à Bacia da Foz do Rego e da Ribeira de Corroios sendo que a primeira drena para o oceano e a segunda para o Rio Tejo atravessando o concelho do Seixal. Encontra-se ramificada na Vala do Guarda-Mor, Vala da Sobreda, Vala da Regateira, Vala da Charneca, Vala de Vale Figueira (Figura II.67).

Figura II.68 - Carta de Solos



Ao sistema hídrico, estão associados aluviosolos modernos (Figura II.68) de elevada aptidão agrícola e elevado valor ecológico. É sobretudo nestes solos localizados nos sistemas húmidos que se encontram concentradas as actividades agrícolas. Na restante parte da unidade dominam solos de menor capacidade de uso, como os Litólicos não Húmicos. Estes são ocupados por um uso maioritariamente urbano, com algumas manchas de uso florestal.

Figura II.69 - Uso do solo, uso agrícola confinado às linhas de água e respectivos sistemas húmidos.



Esta unidade de paisagem é ainda caracterizada por incluir importantes áreas verdes no interior das áreas mais edificadas e um conjunto de valas acompanhadas por vegetação ripícola, que constituem uma rede de espaços e corredores verdes de grande valor para a continuidade ecológica no concelho.

Estas áreas naturais destacam-se pela sua dimensão, por estarem distribuídas no concelho de forma a formarem "stepping-stones" para a fauna e para a

Figura II.70 - Malha Urbana na Unidade E



Figura II.71 - Índice de Utilização

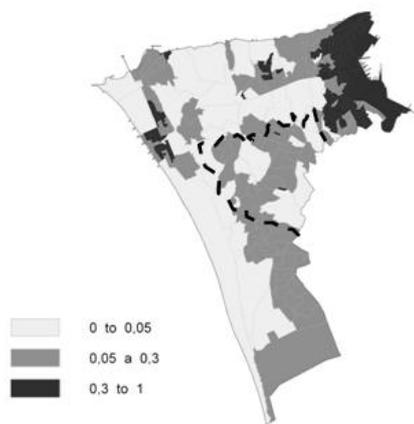


Figura II.72 - Média do número de pisos

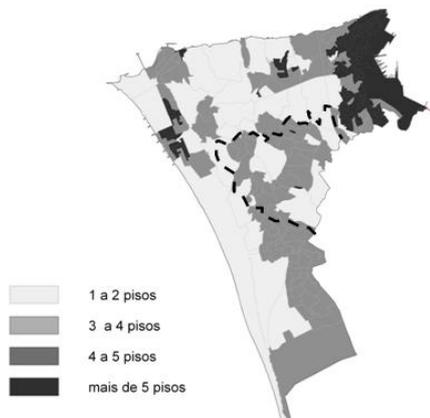


Figura II.73 – Vegetação natural e ruderal

flora (ver Caderno 2, capítulo 3) e incluem espécies e comunidades características de condições mais mediterrânicas. Neste território podem ser encontrados sobreirais (habitat 9330) de maior ou menor dimensão e frequentemente associados a pinhais e matagais como os medronhais (habitat 5330 pt3) ou carrascais (habitat 5330 pt5), matos de carvalhiça (habitat 5330 pt4) ou urzais-tojais (habitat 2150pt1).

Na unidade de paisagem F os aglomerados dispõem-se sobre as cumeadas e alastram-se pelas vertentes até aos vales, onde se encontram as áreas agrícolas confinadas às linhas de água e aos respectivos sistemas húmidos (Figura II.69).

As áreas urbanas descrevem uma malha desorganizada resultante de um processo de ocupação urbana de génese ilegal num mosaico de sucessivas urbanizações. É notória a ausência de elementos marcantes que possam estruturar a leitura deste conjunto (Figura II.70).

Nesta unidade de paisagem, verifica-se que o índice de utilização varia entre um valor médio associado a cêrceas de habitação colectiva de 3 a 4 pisos, e manchas de habitação unifamiliar de 1 a 2 pisos, com valores de índice de utilização mais baixos (Figura II.71 e



Figura II.74 – Património rural: o Solar dos Zagalos e quintas abandonadas



Figura II.75 - Urbano, novas urbanizações, habitações colectivas



Figura II.76 - Identidade Rural, habitações uni-familiares, quintais, hortas.



Figura II.77 - Relação entre a vegetação natural e áreas urbanas



Figura II.71).

Esta unidade, foi em tempos um lugar com uma extensa área florestal, formada maioritariamente por povoamentos de sobreiros dos quais restam hoje pequenas áreas, que se tornaram matos e matas mistas (Figura II.73).

Era também um lugar de quintas senhoriais ligadas à actividade agrícola, que lhe conferiam um carácter rural, relativamente isolado dos grandes centros urbanos Almada e Lisboa. As Quintas foram sucessivamente abandonadas, loteadas e posteriormente urbanizadas ilegalmente, a partir da década de 60 após a abertura da Ponte 25 de Abril em 1966. Este facto fez com que se assistisse também a transformações das práticas agrícolas, deixando estas de estar associadas às Quintas e passando a integrar um mosaico agrícola, muito retalhado e variado. Hoje em dia, encontram-se, restringidas às linhas de água e aos seus sistemas húmidos; campos agrícolas de agrosilvicultura; algumas culturas de regadio como pequenas hortas e pomares, mas também culturas arvenses e olivais.

No decurso do processo de urbanização, algumas linhas de água têm vindo a ser regularizadas, escasseando troços naturalizados.

Algumas Quintas encontram-se restauradas e reconvertidas para usos culturais e actividades de lazer, como é o caso do Solar dos Zagalos (

Figura II.74), outras, pelo contrário, encontram-se abandonadas e degradadas à mercê do tempo.

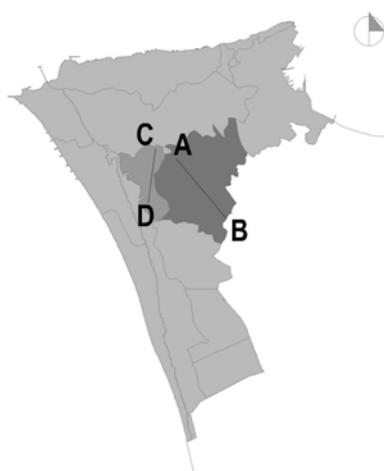
Nesta unidade de paisagem, para além das áreas consolidadas que representam cerca de 15% da sua área, existem mais 33% de área em processo de urbanização. O surgimento de novas urbanizações (Figura II.75) leva à progressiva descaracterização das áreas rurais e à sua perda de identidade (Figura II.76).

Esta unidade de paisagem dispõe de alguns serviços e equipamentos de proximidade, como escolas, mercados, centros desportivos ou parques urbanos, dispersos na malha urbana, dependendo a sua utilização do transporte individual.

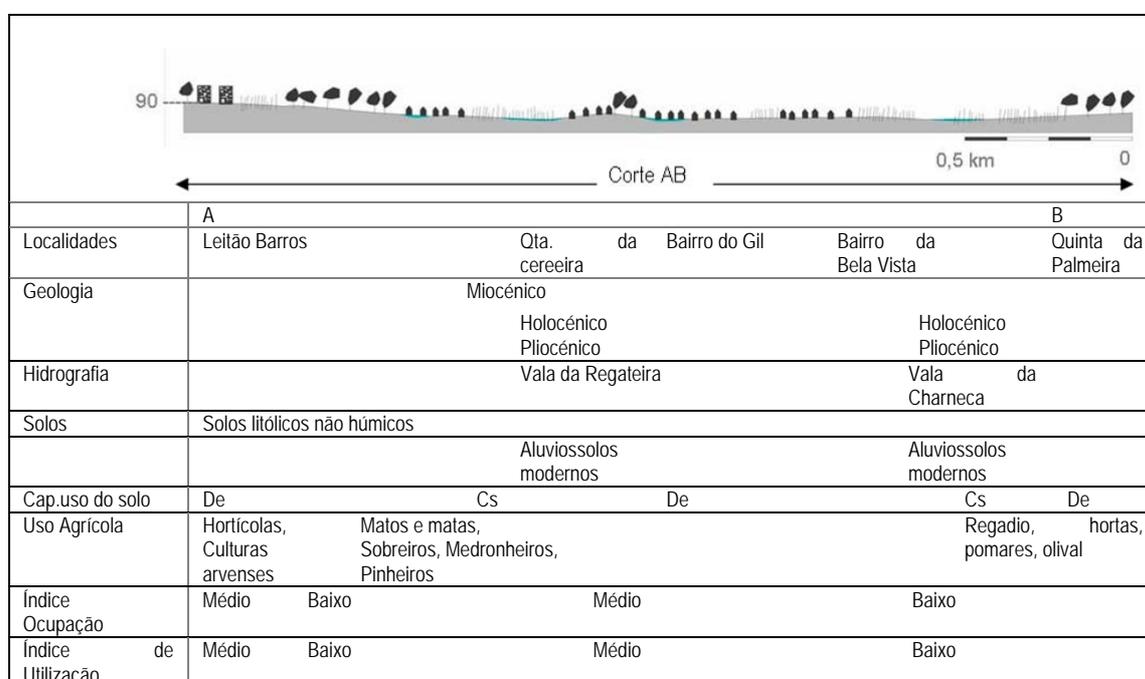
A Unidade F2, de área bastante inferior à F1 distingue-se ainda pela presença de parcelas reminiscentes de vegetação com maior interesse de conservação. A separação entre as Unidades F1 e F2 efectua-se pela linha de cumeada de separação entre as bacias de drenagem para Poente (Bacia de Corroios) e Nascente (Bacia da Foz do Rego).

F- Sistema de Vales

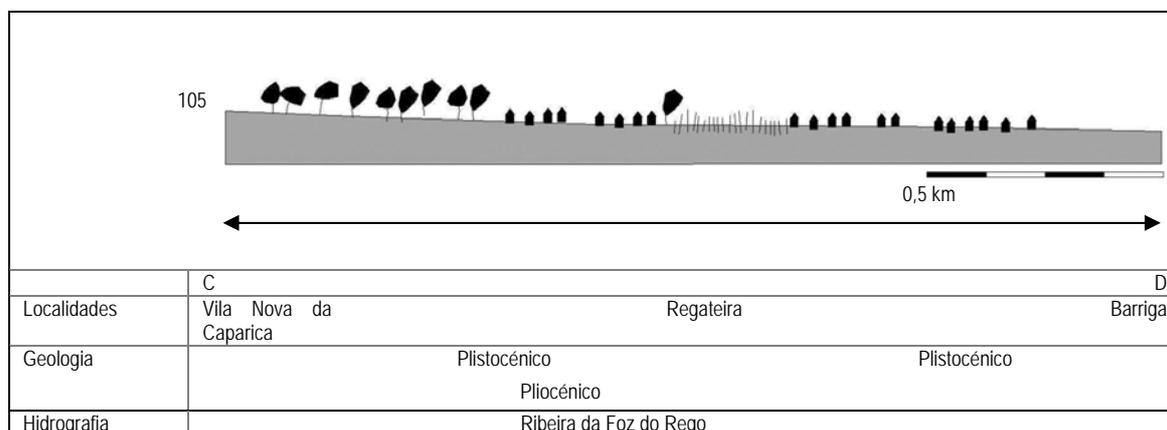
Legenda:



F1- Bacia de Corroios



F2- Bacia da Foz do Rego



Solos	Solos litólicos não húmicos			
	Coluviossolos			
Cap.uso do solo	Ce	Cs	Ce	Ee
Uso Agrícola	Matos e matas, Sobreiros, Medronheiros, Pinheiros		Hortícolas, Culturas arvenses	Matos e matas
Índice Ocupação	Médio	Baixo		Médio
Índice Utilização	de Médio			



Unidade de Paisagem Planalto Urbano

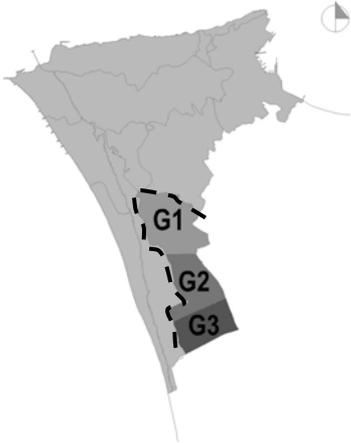
<p>Unidade Administrativa</p> <p>Localização Geográfica</p> <p>Área aproximada</p> 	<p>Freguesia da Charneca da Caparica</p> <p>A unidade G localiza-se na parte sul do concelho, faz fronteira a sul e a este com os concelhos vizinhos do Seixal e de Sesimbra, a oeste com a unidade D e a norte com a unidade F;</p> <p>108,2 ha</p>
	<p>A unidade G caracteriza-se pela existência de uma área urbana, constituída por habitações unifamiliares de um ou dois pisos. Foi outrora dominada por povoamentos florestais, que resistem hoje em manchas mais isoladas de pinheiros bravos entre o tecido edificado e que pontuam toda a unidade.</p> <p>Tal como o seu nome indica, foi em tempos uma área árida de solos inférteis, ocupados por vegetação xerófila, da qual ainda se encontram algumas formações.</p> <p>A unidade divide-se em 3 sub-unidades, que se distinguem através de diferentes usos do solo: G1- Charneca, G2 Aroeira e G3- Aroeira (Herdade).</p>

Figura II.76 - Morfologia



Figura II.77 - Carta de solos



A unidade G, desenvolve-se sobre um relevo ondulado muito suave (Figura II.76) a cotas de aproximadamente 60 m.

Geologicamente, sobre as areias pliocénicas, assenta o conglomerado de Belverde que data do Plistocénico (carta geológica, no *Caderno 2 – Sistema Ambiental*).

Relativamente ao tipo de solos, encontram-se solos Podzolizados, alguns solos Litólicos não Húmicos e ainda Regossolos.

Os Coluviosolos considerados de elevado valor ecológico estão associados à Vala da Cavala. (Bacia de Vale Cavala). (ver capítulo 2.4: Ambiente Hídrico do caderno 2)

Esta linha de água apresenta um carácter encaixado, ao contrário do que se passa com as restantes linhas de água da unidade G, que apresentam sistemas húmidos largos. (Figura II.77)

Este território é caracterizado por pinhais de pinheiro-bravo que se desenvolvem nos terrenos não edificados, dispersos no tecido urbano. A sua distribuição é frequente pelo território, sendo por esta razão um forte elemento da paisagem.

O subcoberto destes pinhais é frequentemente ocupado por urzais-tojais (habitat 2150pt1), prados de baracejo e

Figura II.78 - Índice de Utilização

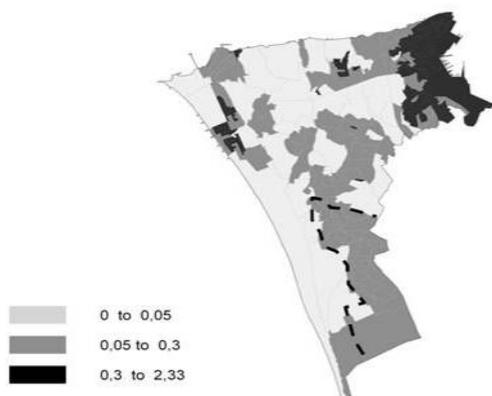


Figura II.78 - Média de número de pisos

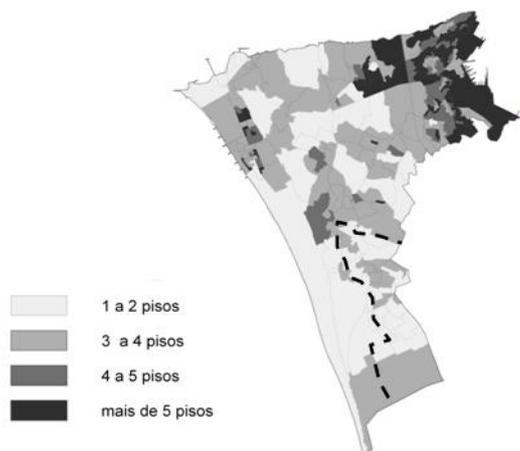
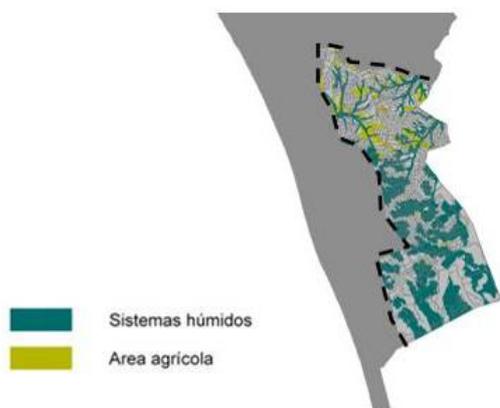


Figura II.79 - Área agrícola presente em G1



matos baixos de carvalhiça (habitat 5330 pt4).

Apresenta índices de utilização médios, o que revela que, embora parte da unidade se encontre impermeabilizada e maioritariamente ocupada por um uso urbano, os edifícios apresentam cêrceas baixas, com uma média de 1 a 2 pisos, ou, em algumas áreas, de 3 a 4 pisos (Figura II.78).

Esta unidade, constituída por pinhais, matos e areais, constituiu desde sempre uma área bastante apelativa, pela sua proximidade com a praia e a sua relativa proximidade de Lisboa. Esta área sofreu durante vários anos um processo de loteamento clandestino e embora este fenómeno se encontre controlado, e parte desta área se encontre totalmente reconvertida ou em fase de reconversão, subsistindo ainda algumas áreas que ainda não se encontram servidas da totalidade das infraestruturas urbanísticas, nomeadamente na bacia hidrográfica do Vale de Cavala.

A unidade G encontra-se dividida em 3 sub-unidades: G1 - Charneca, G2 - Aroeira e G3 - Aroeira (privada).

Estas sub-divisões assentam no carácter distinto que se encontra em cada uma delas resultado de usos distintos.

A sub-unidade G1, na Charneca, corresponde à área associada à Vala da

Figura II.80 - Urbano, carácter rural, habitações unifamiliares



Cavala e a parte da Vala da Charneca (especificidade da Bacia do Vale Cavala). É uma área constituída por habitações unifamiliares de um ou dois pisos, ou por habitações colectivas de três ou quatro pisos. Grande parte destas constituem habitações de primeira residência. A rede hidrográfica apresenta linhas de água e sistemas húmidos encaixados, à qual estão associadas pequenas parcelas agrícolas, constituídas principalmente por hortas, pomares e olival (Figura II.79).

Figura II.81 - Malha urbana desconexa na sub-unidade G1



Existem pequenas áreas florestais de pinhais mistos. É, das três sub-unidades, aquela que possui um carácter rural (Figura II.80).

Apresenta uma malha urbana desconexa em torno de uma via estruturante com o sentido norte-sul (Figura II.81).

Figura II.82 - Malha urbana ortogonal na Sub-unidade G2



A sub-unidade G2, Aroeira, representa uma área caracterizada por habitações unifamiliares de 1 ou 2 pisos. Estas constituem em grande parte segundas residências e, por isso, a sub-unidade G2 adquire uma maior vivência aos fins-de-semana e na época balnear, possuindo mesmo uma ambiência “desértica” durante a semana. Apresenta algumas manchas florestais residuais, quase sempre de povoamentos de pinheiros bravos (*Pinus pinaster*).

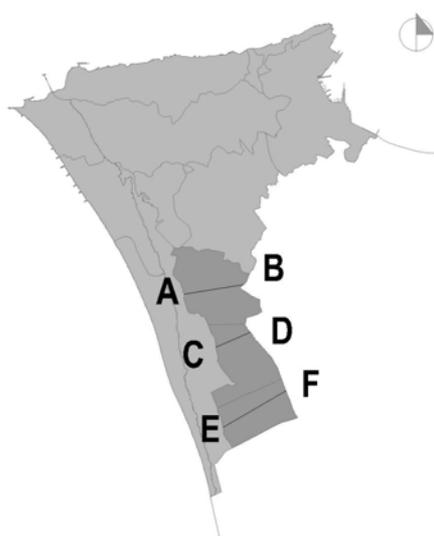
Figura II.83 - Campo de Golf da Herdade da Aroeira



A malha nesta sub-unidade adquire alguma distinção e torna-se mais rígida e ortogonal (Figura II.82).

A sub-unidade G3 diz respeito à Herdade da Aroeira que, a par da vertente residencial e turístico residencial, tem também inseridos campos de Golfe, o que a torna distintiva das demais (Figura II.83).

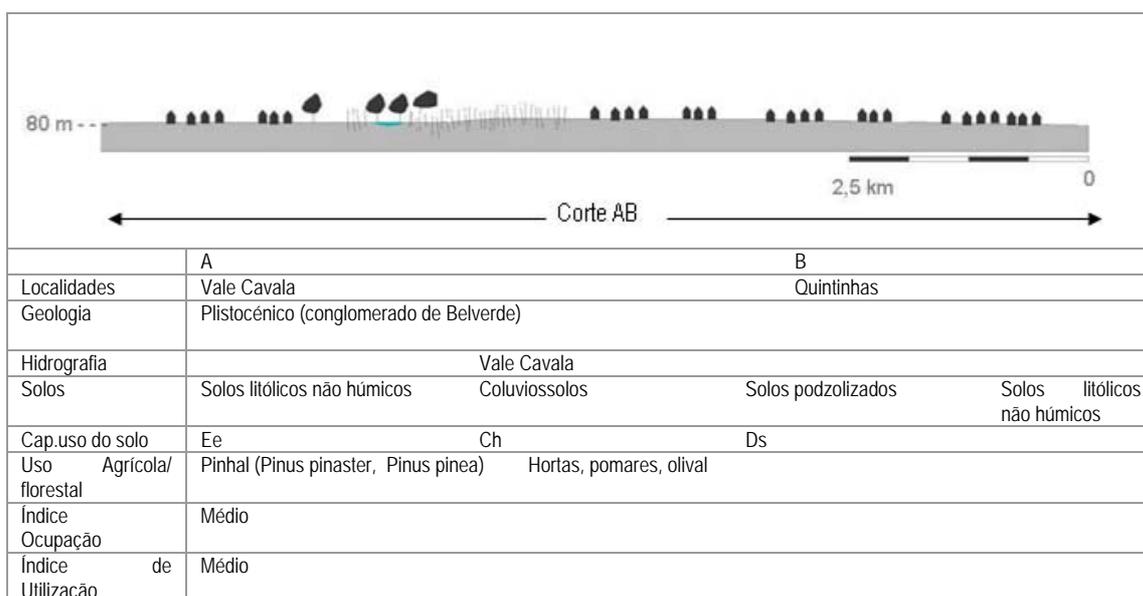
Esta área tem, para além da ocupação residencial partilhada entre primeira e segunda habitação, também uma ocupação turística.



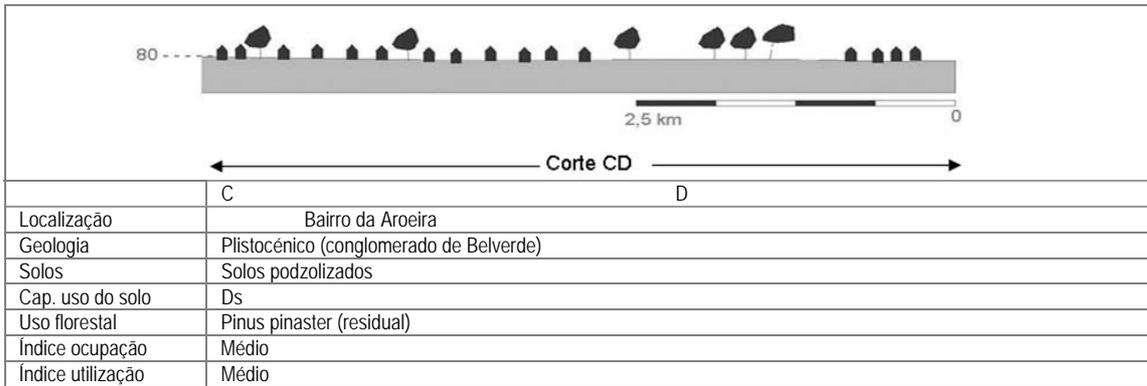
Legenda:



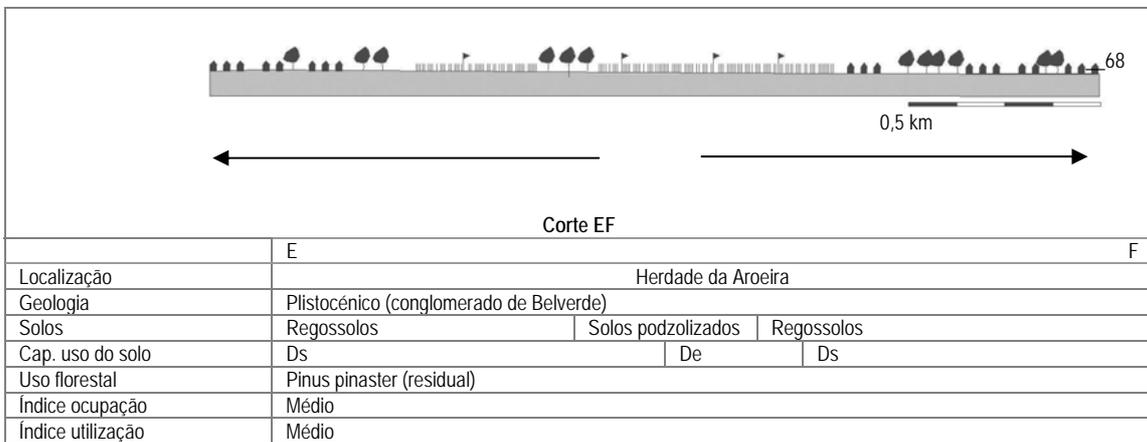
G1- Charneca



G2- Aroeira



G3- Aroeira (Herdade)



(Página em branco)

Capítulo III . DINÂMICA URBANÍSTICA E OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO

A dinâmica urbanística no concelho de Almada foi bastante marcada pelo intenso processo de ocupação urbana de génese ilegal registado a partir da década de 60, nomeadamente após a abertura da ponte sobre o rio Tejo, em 1966, e com a instalação dos estaleiros navais da Lisnave, em 1967.

Estes dois factos associados à intensificação dos fluxos migratórios que se registaram em toda a área metropolitana de Lisboa, repercutiram-se num rápido e intenso crescimento demográfico, gerando uma pressão demográfica e urbanística incomportável para a estrutura urbana e rural pré existente no território. O seu impacto foi ampliado devido a um quadro legal e a um mercado imobiliário e habitacional deficitário, bem como pela ausência de uma política e legislação urbanística estatal, contribuindo a conjugação destes factores para a ocupação clandestina de importantes áreas do concelho, sobretudo no seu interior.

No período pós 25 de Abril até finais da década de 80, ainda se assistiu a um crescimento demográfico e urbanístico de génese ilegal, mas que se foi esbatendo fruto de um quadro legal e políticas urbanísticas mais consistentes que se veio a aperfeiçoar gradualmente nas décadas de 90 até à actualidade, com uma crescente autonomia e competências municipais nestas matérias.

1. INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO E GESTÃO URBANÍSTICA

1.1. ESTUDOS E PLANOS DE ÂMBITO MUNICIPAL

O processo de desenvolvimento urbano, enquadrado por instrumentos de gestão territorial (IGT), adopta mecanismos de intervenção essencialmente apoiados em processos de planeamento da iniciativa pública. Ora da prática corrente verifica-se que estes, pela elevada complexidade e morosidade do processo de elaboração e tramitação, foram, em termos quantitativos, largamente ultrapassados pelas iniciativas dos proprietários particulares, dada a considerável simplificação dos procedimentos legalmente aplicáveis às operações urbanísticas face ao definido nos instrumentos de planeamento territorial.

A recente alteração do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), através da introdução do DL nº 46/2009, de 20 de Fevereiro, que republica o DL nº 380/99, de 22 de Setembro, tem como objectivo principal a simplificação dos processos de elaboração dos instrumentos de gestão territorial e o reforço da sua eficiência e operacionalidade, o que só será possível de avaliar com o decorrer da sua aplicação.

Dada a complexidade associada a todo o processo de elaboração dos IGT, o Município desenvolveu uma metodologia inovadora quanto à forma de abordar o planeamento urbanístico, com recurso aos designados Estudos de Enquadramento Estratégico (EEE). Estes Estudos, prévios à elaboração dos

instrumentos de gestão territorial, permitiriam definir a caracterização e diagnóstico do território, uma visão estratégica mais alargada e integradora subordinada aos princípios da participação, cidadania e da sustentabilidade; os cenários da estruturação urbana; e orientar à partida e de forma concertada o desenvolvimento dos instrumentos de planeamento ou as operações urbanísticas subsequentes.

Na sequência da ratificação do PDM e com vista à concretização dos Objectivos Estratégicos de Desenvolvimento nele expressos, assim como das orientações estratégicas do PROTAML, POOC Sintra-Sado e das orientações nacionais e internacionais em matéria de sustentabilidade, ordenamento do território, energia e alterações climáticas, a Câmara Municipal deu início à elaboração de inúmeros Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT) e Estudos de Enquadramento Estratégico (EEE), que se assumem como processos de grande relevância estratégica para o desenvolvimento territorial.

Quadro III.1 - Planos e Estudos Urbanísticos período PDM (1997 a 2009)

	Nº	Área total abrangida (ha)
Estudos de Enquadramento Estratégico aprovados	5	1123,57
Estudo de Caracterização e diagnóstico prospectivo em elaboração	1	98,57
Planos de Urbanização (PU) em vigor *	2	364,54
Planos de Pormenor (PP) em vigor	5	249,00
Planos de Pormenor (PP) com termos de referência aprovados	16	861,69
Total	29	2717,37 **

Nota: * inclui o Plano Parcial de Almada; ** verifica-se sobreposição de áreas

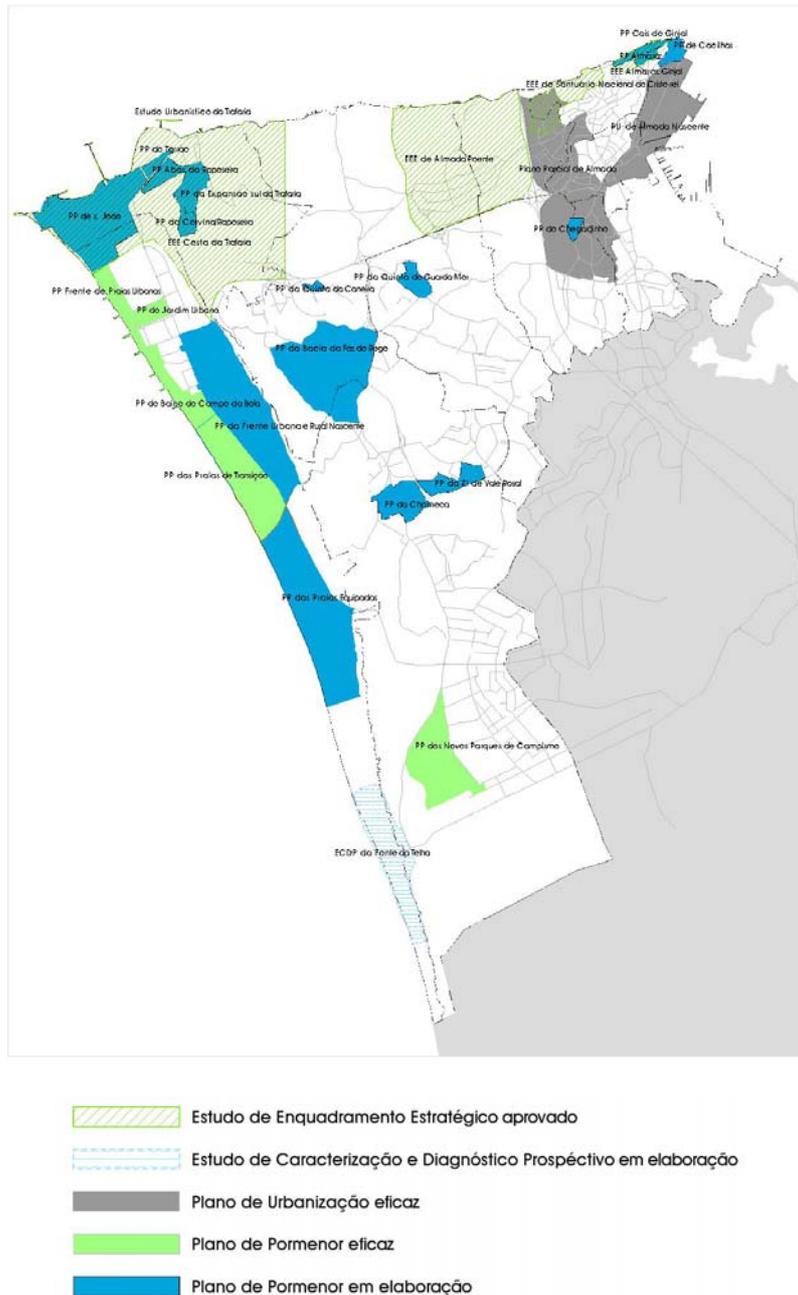
Fonte: CMA

Da análise do quadro anterior verifica-se que cerca de 21% do território municipal está coberto por Planos de Pormenor e Planos de Urbanização (eficazes e em elaboração) e por Estudos de Enquadramento Estratégico, para além do Plano Director Municipal de Almada, que cobre a quase totalidade do concelho.

A esta nova realidade, associa-se uma atitude diferenciada com a construção sistemática de parcerias, com particulares, entidades da sociedade civil e organismos do Estado, com o objectivo de sustentar os processos de planeamento, e que se traduz na melhoria significativa no desenvolvimento de todo o processo tanto ao nível da concertação prévia, mais construída e estruturada, como de todo o processo de acompanhamento, mais interactivo e participado pelos cidadãos.

Os Estudos de Enquadramento Estratégico (EEE), os Estudos de Caracterização e Diagnóstico Prospectivo (ECDP), os Planos de Urbanização (PU) e os Planos de Pormenor constituem-se assim como elementos estruturantes de coesão do território que pelas suas especificidades associadas aos objectivos específicos e diferentes situações de referência, diferentes parcerias, etc..., naturalmente se encontram em distintas fases do seu processo de elaboração.

Figura III.1 – Principais Estudos Estratégicos e Planos de Urbanização e Pormenor



Fonte: CMA

Como estratégia de intervenção, foram consideradas seis áreas territoriais para as quais se desenvolveram os referidos EEE: Programa Polis da Costa de Caparica, Costa da Trafaria, Almada Poente (o território do antigo PIA), Santuário do Cristo-Rei e Quinta do Almaraz/ Ginjal, devendo ainda referir-se o Estudo de Caracterização Ambiental Geológica e Geotécnica realizado na Frente Ribeirinha Nascente, o qual assumiu posteriormente a figura de Plano de Urbanização. Destes estudos, quatro localizam-se na área da Cidade de Almada e da sua expansão natural, o que se enquadra no objectivo do

PDM de reforçar o papel de Almada na rede urbana da Península de Setúbal e na Área Metropolitana de Lisboa, os outros dois na articulação da frente atlântica com a frente ribeirinha ou seja, numa área estratégica para assegurar a mobilização de investimentos na dinamização turística e de lazer à escala metropolitana.

Quadro III.2 – Planos e Estudos Urbanísticos em vigor

Nome do Estudo ou Plano	Aprovação
Estudo Estratégico do Polis da Costa da Caparica	-
Estudo de Enquadramento Estratégico do Almaraz/Ginjal	Deliberação de Câmara de 19/03/2008
Estudo de Enquadramento Estratégico de Almada Poente	Deliberação de Câmara de 20/05/2009
Estudo de Enquadramento Estratégico da Costa da Trafaria	Deliberação de Câmara de 21/09/2005
Estudo de Enq. Estratégico do Santuário Nacional do Cristo-Rei	Deliberação de Câmara de 20/07/2011
Plano de Urbanização de Almada Nascente	DR n.º 218, 2.ª série, de 10/11/2009
PP1 - Plano de Pormenor das Praias Urbanas (Polis)	RCM n.º 151/2005, publicada no DR n.º 185, de 27.09.2005
PP2 - Plano de Pormenor do Jardim Urbano (Polis)	RCM n.º 34/2005, publicada no DR n.º 37, de 22.02.2005
PP3 - Plano de Pormenor do Bairro do Campo da Bola (Polis)	RCM n.º 33/2005, publicada no DR n.º 37, de 22.02.2005
PP5 - Plano de Pormenor das Praias de Transição (Programa Polis)	Edital n.º 227/2011, publicado no DR n.º 45, de 04.03.2011
PP7 - Plano de Pormenor dos Novos Parques de Campismo (Polis)	RCM n.º 50/2005, publicada no DR n.º 43, de 02.03.2005
Plano Parcial de Almada	Diário da República n.º 195, de 25 de Agosto de 1992

Fonte: CMA

Quadro III.3 – Planos e Estudos Urbanísticos em elaboração

Nome do Plano	Deliberação de aprovação dos termos de referência
Plano de Pormenor de Requalificação Urbana e Funcional de Cacilhas	Deliberação de Câmara de 07 de Outubro de 2009 Edital n.º 1070/2009, publicado no DR n.º 209, 2.ª série, 28/10/2009
Plano de Pormenor da Quinta do Almaraz	Deliberação de Câmara de 04 de Março de 2009 Edital n.º 309/2009, publicado no DR n.º 60, 2.ª série, 26/03/2009
Plano de Pormenor do Cais do Ginjal	Deliberação de Câmara de 02 de Setembro de 2009 Edital n.º 1030/2009, publicado no DR n.º 196, 2.ª série, 9/10/2009
Plano de Pormenor da Bacia da Foz do Rego	Deliberação de Câmara de 01 de Fevereiro de 1995, com a aprovação do Programa Preliminar
Plano de Pormenor de Reconversão da Quinta do Guarda-Mor	Deliberação de Câmara de 1998 que aprovou o contrato de urbanização onde se estabeleceram os princípios gerais da reconversão urbanística
Plano de Pormenor da Quinta da Caneira	-
Plano de Pormenor do Chegadinho	Deliberação de Câmara de 01 de Abril de 2009. Edital n.º 506/2009, publicado no DR n.º 96, 2.ª série, 19/05/2009
Plano de Pormenor do Novo Centro Terciário da Charneca da Caparica	-
Plano de Pormenor da Área Industrial de Vale Rosal	-
Plano de Pormenor de S. João da Caparica	Deliberação de Câmara de 01 de Fevereiro de 2006
Plano de Pormenor do Torrão	Deliberação de Câmara de 01 de Fevereiro de 2006
Plano de Pormenor das Abas da Raposeira	Deliberação de Câmara de 01 de Fevereiro de 2006
Plano de Pormenor da Expansão Sul da Trafaria	Deliberação de Câmara de 07 de Maio de 2008 Edital n.º 1170/2008, publicado no DR n.º 225, 2.ª série, 19/11/2008
Plano de Pormenor da Corvina/Raposeira	Deliberação de Câmara de 07 de Maio de 2008 Edital n.º 1169/2008, publicado no DR n.º 225, 2.ª série, 19/11/2008
PP4 - Plano de Pormenor da Frente Urbana e Rural Nascente (Programa Polis)	-
PP6 - Plano de Pormenor das Praias Equipadas (Programa Polis)	-

Fonte: CMA

O desenvolvimento dos planos de pormenor, procura assim efectivar o modelo territorial do PDM e vai no sentido da concretização das respectivas linhas de orientação, nomeadamente: o desenvolvimento da Costa da Caparica e da Charneca como centros urbanos secundários, com os Planos de Pormenor do Programa Polis e o Plano de Pormenor do Novo Centro Terciário da Charneca, que promove uma nova

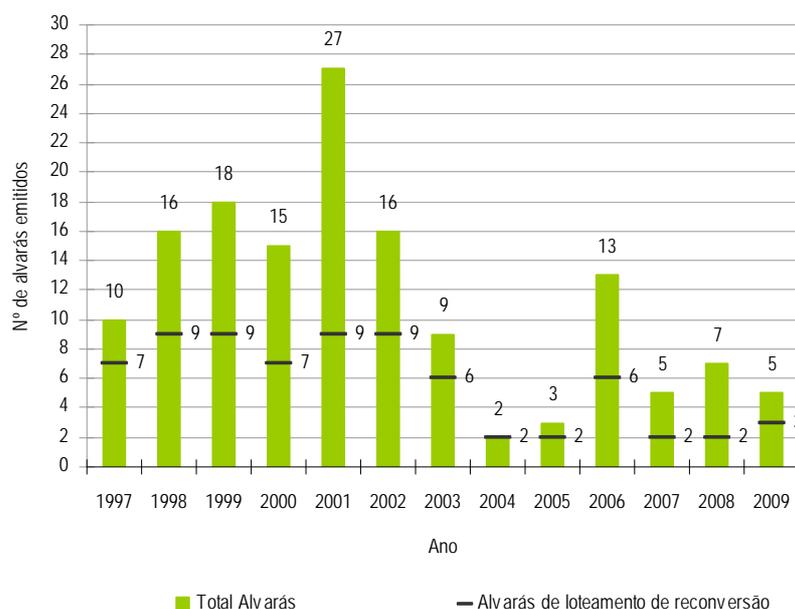
centralidade no interior do concelho e o Plano de Pormenor da Foz do Rego, de reconversão da ocupação de génese ilegal e com especificidades fisiográficas e paisagísticas; e ainda o Plano de Pormenor de Requalificação Urbana e Funcional de Cacilhas, para a renovação urbana e funcional da zona de intervenção; o desenvolvimento de um eixo de actividades turísticas e de recreio e lazer, desde o Monte de Caparica à Aroeira, passando pela Trafaria e Costa da Caparica, com os PP da Costa da Trafaria; a consolidação da zona Almada/Cacilhas/Cova da Piedade como centro administrativo e cultural do concelho; a consolidação do eixo industrial Vale Rosal - Vale Figueira, com o Plano de Pormenor da Zona Industrial de Vale Rosal, para o desenvolvimento de actividade industrial e da articulação com a ocupação urbana existente; e a promoção do eixo Pragal – Monte de Caparica.

Paralelamente ao desenvolvimento de instrumentos de planeamento de escala municipal, desenvolveram-se estudos urbanísticos de carácter mais local, estudos de quarteirão, que incidindo em áreas degradadas e espaços devolutos integrados em áreas consolidadas da cidade, permitiram a estabilização, consolidação e requalificação do território urbano.

1.2. OPERAÇÕES URBANÍSTICAS DE LOTEAMENTO

No período em análise, de 1997 a 2009, a execução do PDM-A, como já referido anteriormente, teve uma forte expressão no território municipal, fruto da iniciativa de particulares ao nível das operações urbanísticas que num contexto económico favorável associado à dinamização de processos de reconversão de AUGI, encontra assinalável expressão na emissão de alvarás de loteamento e de alvarás de loteamento de reconversão, conforme se pode observar na Figura III.2.

Figura III.2 – Alvarás de loteamento e Alvarás de loteamento de reconversão emitidos por ano - 1997 a 2009



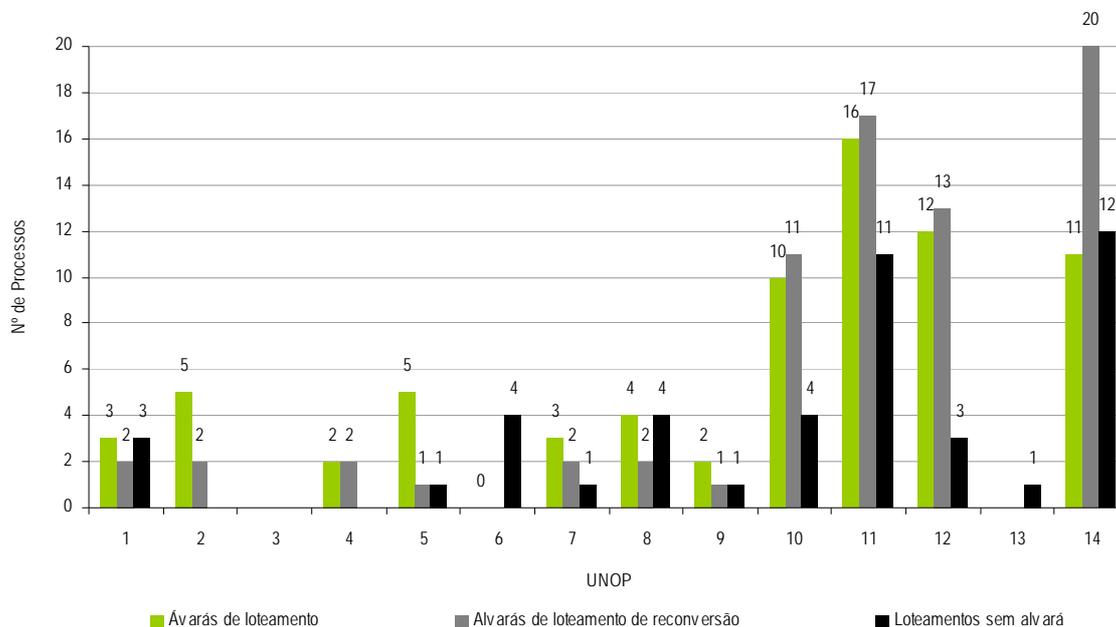
Fonte: CMA

No período em análise destaca-se claramente dos restantes, a homogeneidade das licenças emitidas de 1998 a 2002, com o pico em 2001, muito em função da clarificação urbanística que a aplicação do PDM permitiu, associada ao aumento do factor de confiança do investimento privado que agilizou ou foi suporte para acções concertadas de resolução de problemas pendentes, de que os loteamentos de génese ilegal são os exemplos mais flagrantes.

Em contrapartida, nos últimos anos, após 2003 verifica-se o decréscimo do número de alvarás emitidos e o abrandamento do ritmo de crescimento dado pela reduzida emissão de alvarás de loteamento, o que se traduz na contenção da expansão urbana em termos territoriais, estando naturalmente o fenómeno da construção a incidir no preenchimento e colmatação dos lotes em alvarás emitidos anteriormente em detrimento da abertura de novas frentes de urbanização

Pese embora as divergências das ocorrências ano a ano, também a distribuição territorial das licenças emitidas não é homogénea, havendo uma predominância de alvarás de loteamento emitidos na área interior e sul do concelho, nomeadamente nas UNOP 10, 11, 12 e 14, que naturalmente corresponderá aquelas onde se verifica o aumento populacional nos últimos anos mas também onde os processos de reconversão adquirem um peso relevante, evidenciando o prosseguimento de processos de reconversão de AUGI pelos particulares.

Figura III.3 – Alvarás de loteamento, Alvarás de loteamento de reconversão emitidos e pedidos de alvará de loteamento sem deferimento por UNOP - 1997 a 2009



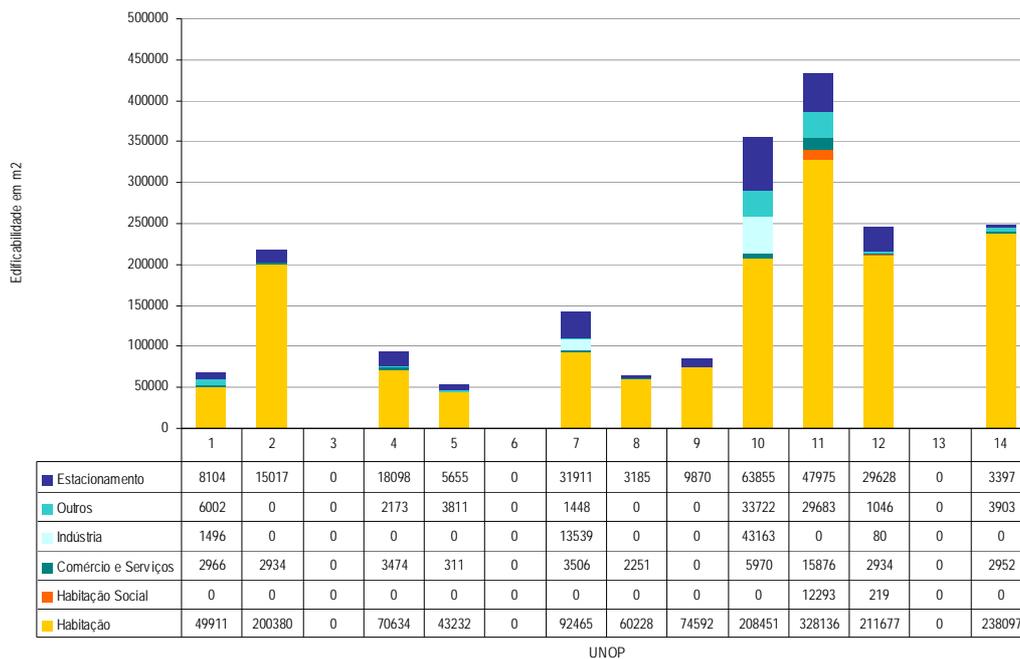
Fonte: CMA

A distribuição dos loteamentos que não foram concluídos, pelas mais diversas razões, mostra também que estes ocorrem com especial incidência nas UNOP 11 e 14, e com uma distribuição semelhante nas restantes não atingido os 4 alvarás de loteamento de reconversão por UNOP. Realça-se ainda a UNOP 3

– Almada Poente e a UNOP13 - Matas, onde não ocorreu a emissão de alvarás, situação esta associada às características das UNOP, no caso da UNOP 3 os valores são explicados pelo facto de o terreno ser predominantemente do Estado e a concretização do território ocorrer por outros mecanismos de execução, e no caso da UNOP 13 por ser classificado no PDMA, como espaços naturais e paisagísticos, não pressupondo para a sua concretização a realização de operações de loteamento.

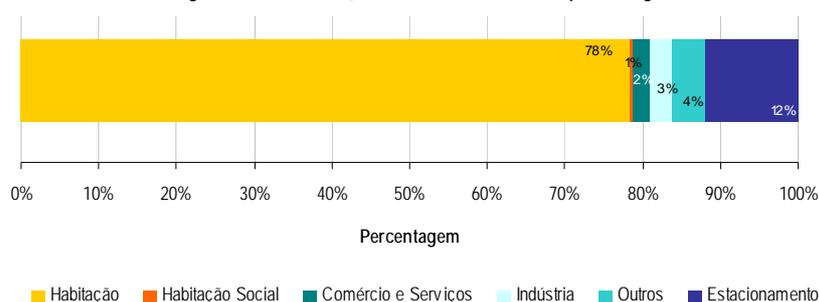
A quantificação das áreas brutas de construção constantes dos alvarás de loteamento emitidos permite efectuar uma análise no que diz respeito à distribuição pelos vários usos. A predominância da habitação em todas as UNOP com cerca de 78% da totalidade da área e de menos de 1% para a área de habitação social, localizada na UNOP 12 correspondentemente. Regista-se ainda que a área afectada a estacionamento ocupa cerca de 12% e que os restantes usos, comércio e serviços, indústria e outros não especificados, não traduzem mais de 9%. Destes indicadores verifica-se que o peso da habitação é ainda claramente dominante e que as outras funções não têm uma presença clara no território, pese embora o facto de haver zonas diversificadas funcionalmente ocorridas essencialmente antes da entrada em vigor do PDMA ou não regularizadas.

Figura III.4 - Área bruta de construção afecta a cada uso por UNOP - 1997 a 2009



Fonte: CMA

Figura III.5 - Distribuição do uso dominante em percentagem



Fonte: CMA

A aplicação do modelo territorial decorrente do PDM-A, aliada a factores externos ao planeamento municipal como a situação económica e a não potenciação de investimentos privados, favoreceu a dispersão territorial com a consequente falta de legibilidade da intervenção territorial e na débil identificação do cidadão e da sociedade com o seu espaço de vida urbana. Esta situação tende a ser contrariada pelas acções de planeamento urbanístico que, por seu lado, visam a promoção de um desenvolvimento harmonioso e sustentado do espaço urbano, conferindo-lhe concentração, eficiência e coesão territorial.

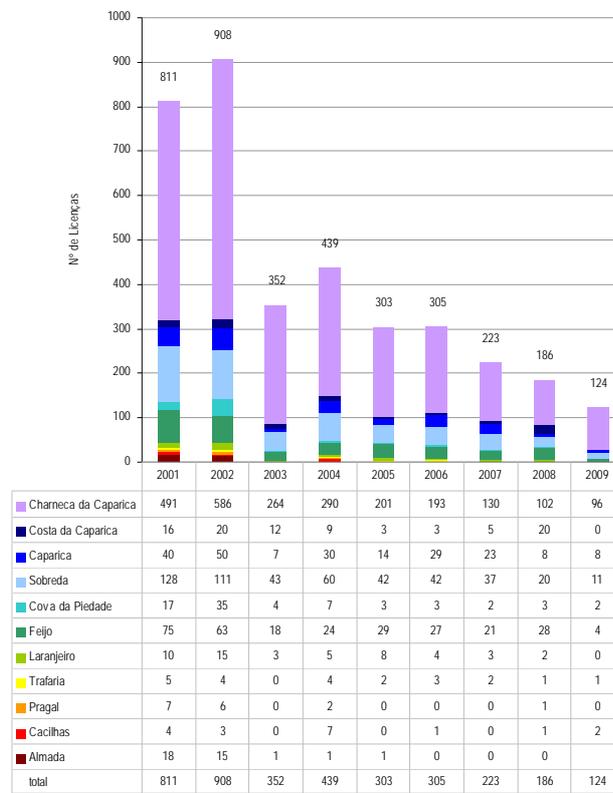
1.3. OPERAÇÕES URBANÍSTICAS DE CONSTRUÇÃO

A par dos indicadores retirados das operações urbanísticas de loteamento, também a análise das operações urbanísticas de edificação, no que diz respeito quer ao número de licenças emitidas, ao tipo e à função predominante, permitirá efectuar a espacialização da dinâmica urbanística.

A análise das licenças de construção refere-se a um período diferente do considerado em termos gerais neste relatório, considerando-se neste caso os dados de 2001 a 2009, data a partir da qual foi possível obter dados sistematizados.

No que diz respeito ao tipo de licenças consideradas, convirá esclarecer que em função das várias alterações ao Regime Jurídico da Edificação e Urbanização, desde o Decreto-lei nº 445/91, Decreto-lei nº 555/99, com as alterações dadas pelo Decreto-lei nº177/2001, pela Lei nº 60/2007 e pelo Decreto-lei nº 26/2010, os procedimentos para o licenciamento foram sendo alterados e consequentemente as designações, assim, neste relatório as licenças de construção, a autorização de construção e a comunicação prévia foram agrupadas e designadas de modo genérico como Licenças de construção.

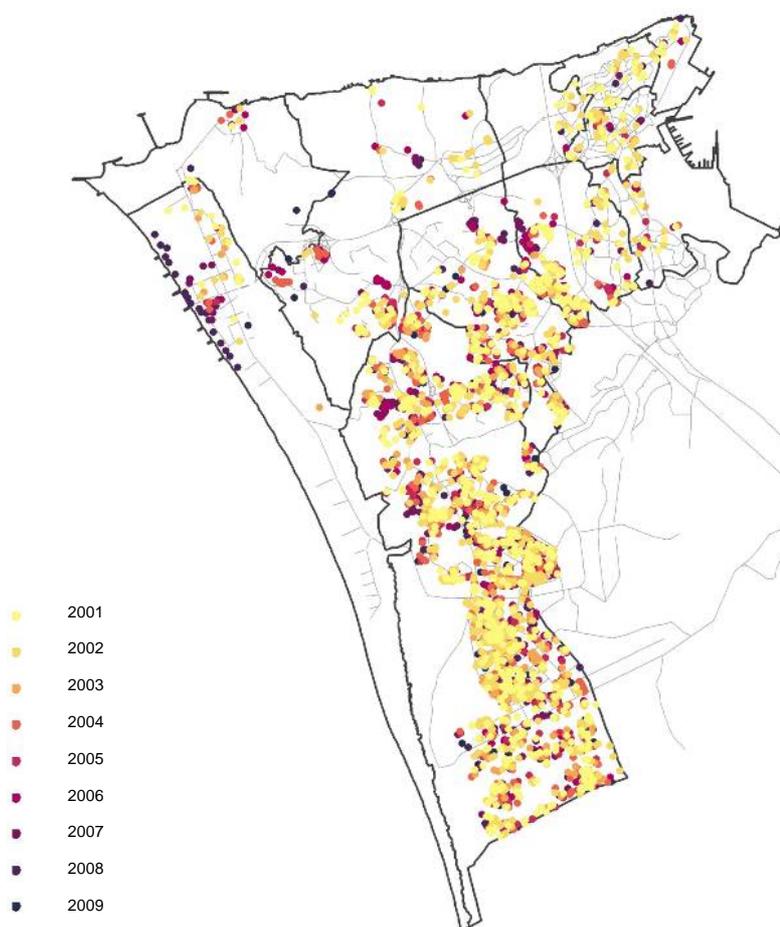
Figura III.6 - Licenças de construção entre 2001 e 2009



Fonte: INE e CMA

Do número de licenças emitidas durante o período de 2001 a 2009, verifica-se claramente que os anos de 2001 e 2002, apresentam valores largamente superiores aos restantes anos. O ano de 2002 corresponde a um pico com os valores mais elevados que sofreu uma diminuição progressiva a partir de 2004 até 2009. Em termos da territorialização das licenças a freguesia da Charneca de Caparica apresenta mais de 50% do total de licenças em todos os períodos o que claramente demonstra a clarificação dos procedimentos de legalização das construções, assim com a existência de novas construções que confere a este território um elevado ritmo de preenchimentos dos loteamentos existentes.

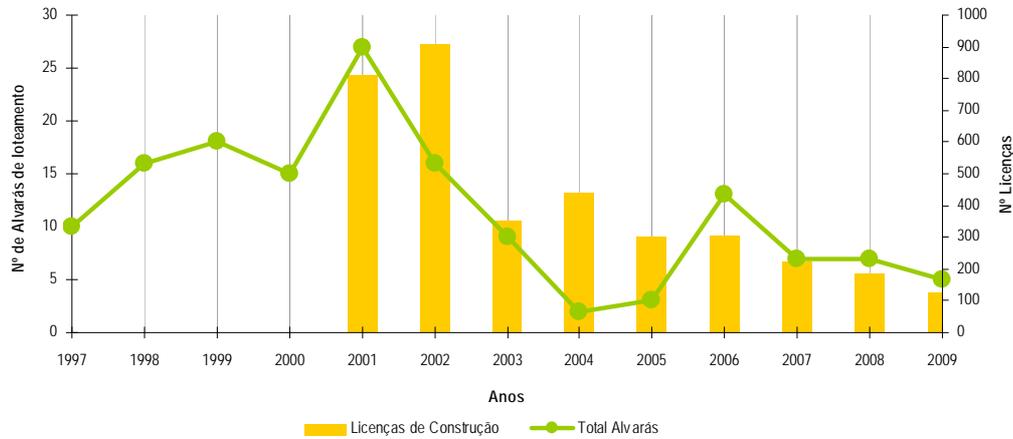
Figura III.7 – Mapa com a distribuição espacial das licenças de construção entre 2001 e 2009



Fonte: CMA

Ao relacionarmos o nº de alvarás de loteamento emitidos (Figura III.3) e o nº de licenças emitidas (Figura III.7), verifica-se da análise comparativa, que no ano de 2001 ocorreu o pico referente ao número de alvarás de loteamento, com 27, registando-se no ano seguinte, 2002, o maior número de licenças de edificação emitidas, situação esta que não é possível generalizar nos anos seguintes.

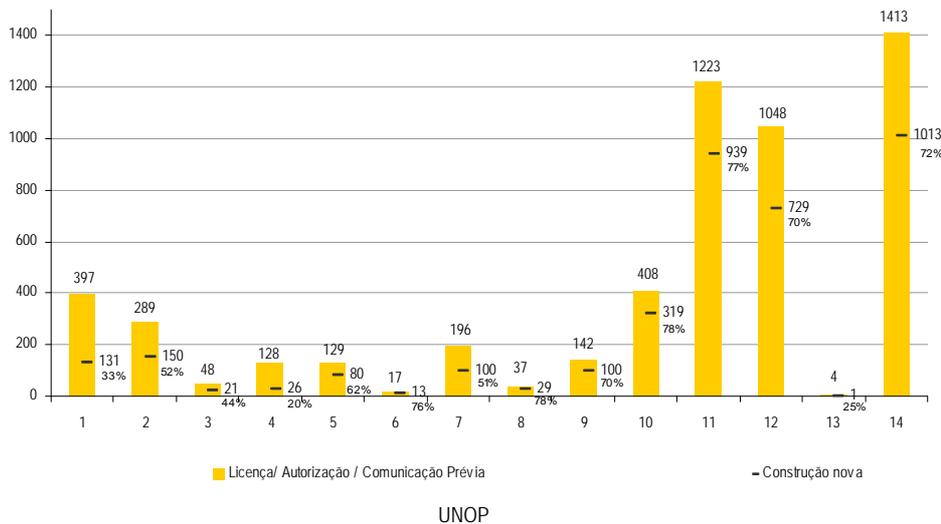
Figura III.8 – Licenças de construção e alvarás de loteamento



Fonte: CMA

No âmbito das licenças de construção é relevante destrinçar os vários tipos de licenças emitidas, ou seja, se se trata de licenças de construção relativas a obras de construções novas, de obras de alteração, legalização de construções existentes ou de processos de mudanças de uso. Em função do nº do total de licenças emitidas, verifica-se que as licenças respeitantes a construção nova correspondem a cerca de 66,7%, o que nos permitiria constatar que apresentam ainda neste período um valor relativo muito significativo.

Figura III.9 – Licenças de construção entre 2001 e 2009 por UNOP



Fonte: INE e CMA

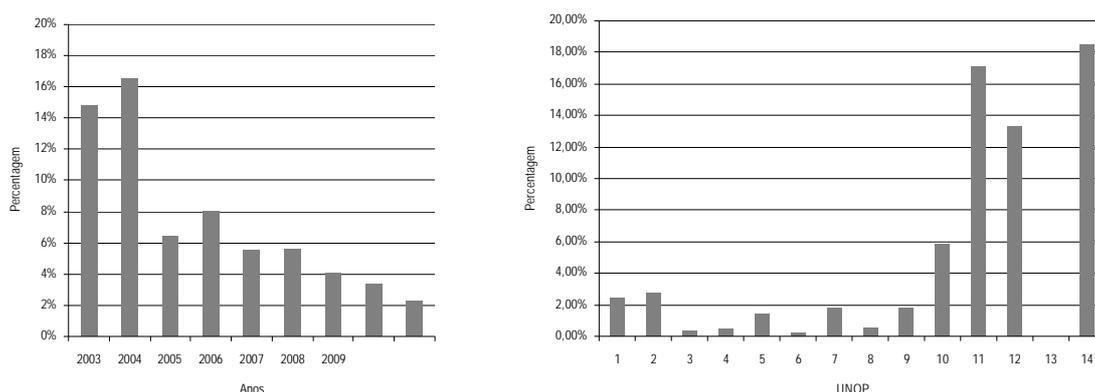
Analisando o número de licenças emitidas por UNOP, destacam-se as UNOP 3, 6, 8 e 13, onde o número de licenças emitidas apresentou os valores mais baixos (inferior a 30 registos), mas quase na sua totalidade corresponde a novas construções; nas UNOP 1 e 4, as construções novas representam apenas 1/3 do total das licenças; nas UNOP 2 e 7 corresponde a sensivelmente 50%, ao passo que nas restantes representam percentagens superiores a 50% das licenças emitidas.

As percentagens de construções novas por UNOP, apresenta valores menores que 20% na UNOP 4, entre 20% e 50% nas UNOP 1 e 13, próximos dos 50% nas UNOP 2, 3, 7, e entre 60% e 80 % nas UNOP 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14.

Se efectuarmos a análise da representatividade das construções novas no total das construções, desagregado quer por ano, quer por UNOP, em função da totalidade das licenças emitidas verificamos que o pico ocorreu em 2002, onde a construção nova representava cerca de 17% do total de licenças no mesmo período, e que a tendência após 2004, tem demonstrado que o valor das construções tem pouca expressão no contexto geral aliada à estagnação da procura e à situação económica e financeira geral.

Da análise da espacialização das licenças de construção novas, verifica-se que o número de licenças de construção de alterações e mudanças de uso assume maior expressão nas UNOP onde o território está mais consolidado, assistindo-se a um processo de renovação urbana, ao passo que nas UNOP 9,10, 11, 12 e 14, o número de licenças de construções novas que corresponde a grande parte do número total de licenças emitidas, evidencia o elevado ritmo de preenchimento dos loteamentos originados a partir das áreas de reconversão urbanística.

Figura III.10 - Licenças de construção de obra de construção nova entre 2001 e 2009
(Valores em percentagem apresentados Ano a Ano e por UNOP)



Fonte: CMA

A territorialização destas licenças confirma que nas UNOP onde o espaço urbano se encontra mais consolidado, as operações urbanísticas são essencialmente de alteração, reconstrução e mudanças de uso, analogamente ao que sucede nas áreas de expansão urbana (UNOP 11, 12 e 14) onde as

construções novas apresentam valores mais significativos. Nestas UNOP, a percentagem de construções novas é fortemente condicionada pelo facto de muitos dos processos serem de legalização das construções existentes.

Quanto aos usos e ao número de fogos de cada licença emitida, não é possível efectuar uma análise detalhada dos mesmos uma vez que não se encontram preenchidos em todos os registos e que uma análise incompleta poderá levar a leituras desviadas da realidade.

1.4. RECONVERSÃO URBANÍSTICA

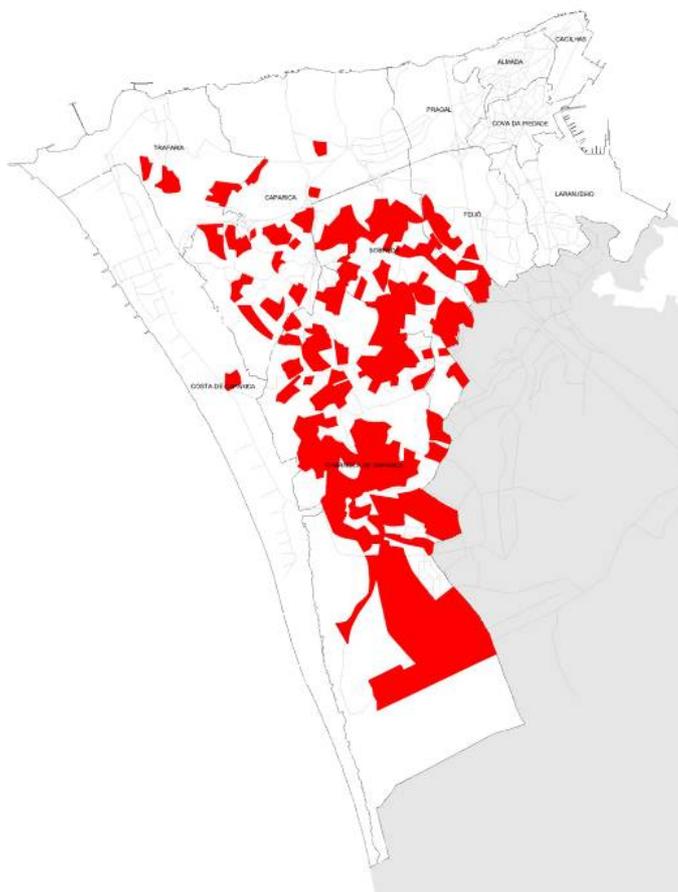
A dimensão do fenómeno dos loteamentos “clandestinos” no final da década de 60, princípio de 80 do século passado, tem ainda hoje fortes consequências no processo de desenvolvimento urbano do território municipal. Da acção conjugada da intervenção da Câmara dinamizando e apoiando as comissões de proprietários, iniciada ainda antes da legislação específica (Lei 91/95, de 2 de Setembro, com as posteriores alterações) e beneficiando posteriormente dos seus mecanismos de agilização, permitiu a reconversão de áreas significativas, através da sua infraestruturização e da regularização do estatuto da propriedade e a consequente qualificação destes territórios.

As áreas de reconversão urbanísticas podem classificar-se em dois tipos, os núcleos de lotes destacados, onde os lotes estão registados em m² na posse efectiva dos proprietários, e as áreas com parcelamento clandestino, em que cada proprietário detém uma determinada quantidade de avos da parcela-mãe, sendo de referir que em ambas as situações o território apresenta deficiente nível de infraestruturização local nomeadamente no que concerne a arruamentos (vias e passeios), redes de abastecimento de água, redes de esgotos e iluminação pública.

Em 1996, na sequência da entrada em vigor da Lei nº 91/95, que estabelece o regime excepcional para a reconversão urbanística das áreas urbanas de génese ilegal, foi elaborada Carta das áreas urbanas passíveis de classificação como Área Urbana de Génese Ilegal (AUGI), onde se verificou que estas correspondiam a um território significativo com cerca de 1398 ha, o que corresponde a cerca de 20% da área do município.

A distribuição espacial destas áreas assume particular relevância no interior e sul do município, como sendo as áreas onde se concentram a maioria das AUGI classificadas, pese embora a existência de pequenos núcleos de áreas de reconversão urbanística noutras áreas do município, conforme se pode verificar na figura seguinte.

Figura III.11 – Carta das Áreas Urbanas passíveis de serem classificadas como AUGI elaborada em 1996

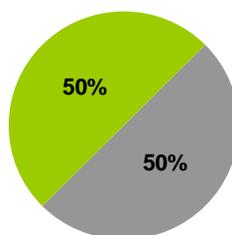


Fonte: CMA, 2010

Na última década (1997 a 2009) o processo de reconversão urbanística tem assumido uma expressão considerável, onde os alvarás de loteamento de reconversão correspondem a cerca de 50% do total de alvarás de loteamento emitidos o que sugere que muito do território apresentava uma forte atractividade para a fixação de população.

Figura III.12 – Loteamentos com alvará entre 1997 e 2009

Alvará de Loteamento

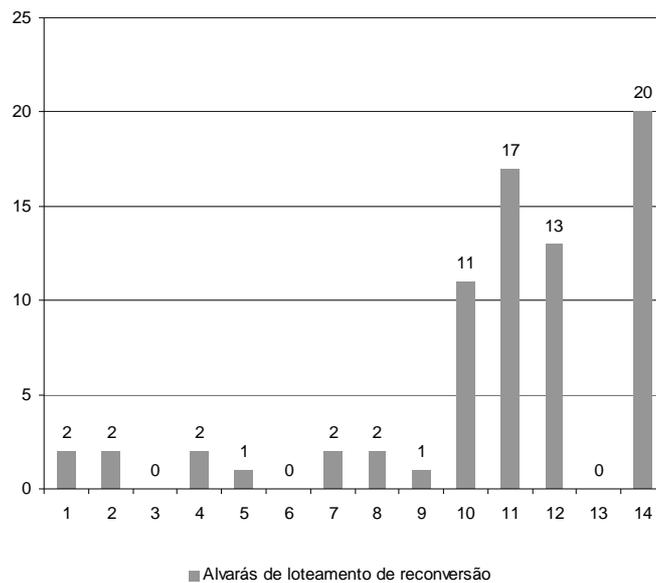


Alvará de loteamento de reconversão

Fonte: CMA

Quanto à distribuição territorial das áreas de reconversão urbanística, da análise da Figura III.13, já seria de supor que a concentração das áreas passíveis de reconversão se localizariam no interior centro e sul do município, ou seja nas freguesias da Charneca da Caparica, Sobreda e Caparica, assim da análise dos dados comprovam efectivamente que as UNOP 10, 11, 12 e 14, representam cerca de 78% da totalidade dos alvarás de loteamento de reconversão emitidos.

Figura III.13 – Distribuição dos Alvarás de reconversão por UNOP (1997-2009)

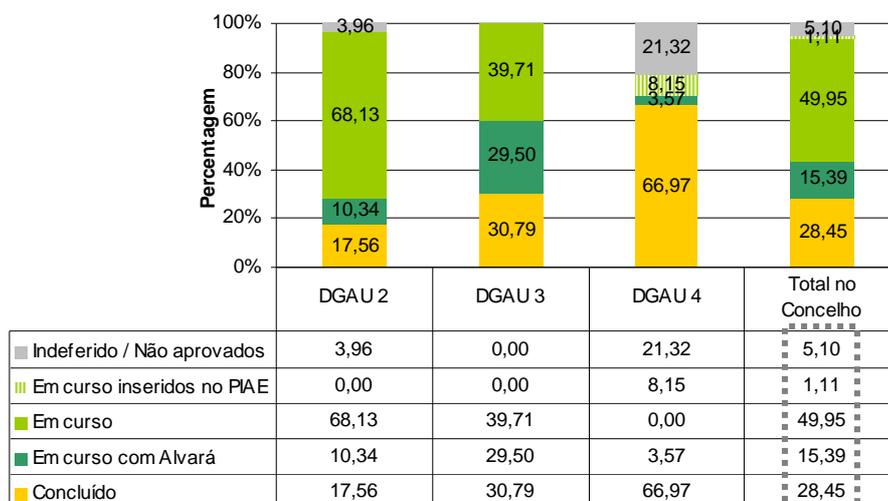


Fonte: CMA

Da totalidade dos processos de reconversão urbanística, foram analisados cerca de 106 áreas, verificando-se que estes correspondem a diferentes tipos de processos urbanísticos que vão desde as operações de loteamento que representam cerca de 94%, sendo os restantes divididos entre Planos de Pormenor, Requerimentos, Alvarás de loteamento e estudos urbanísticos.

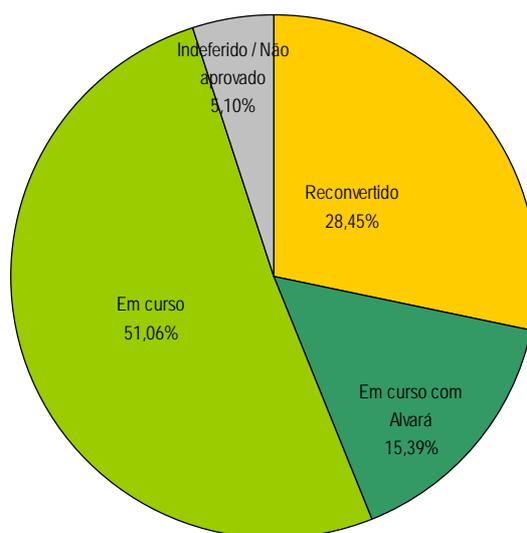
No que diz respeito à classificação como AUGI, esta não ocorreu em toda a área inicialmente classificada, tendo sido possível o desenvolvimento de operações de loteamento ao abrigo da lei geral em muitas áreas cujo comprometimento urbanístico não constituía impedimento ao desenvolvimento urbanístico. Dos processos analisados é possível determinar que cerca de 80% das áreas possuem declaração de AUGI, nos termos do definido na Lei das Áreas Urbanas de Génese Ilegal.

Figura III.14– Ponto de situação da reconversão Urbanística em 2009



Fonte: CMA

Figura III.15 – Ponto de situação da reconversão urbanística no Município



Fonte: CMA, 2010

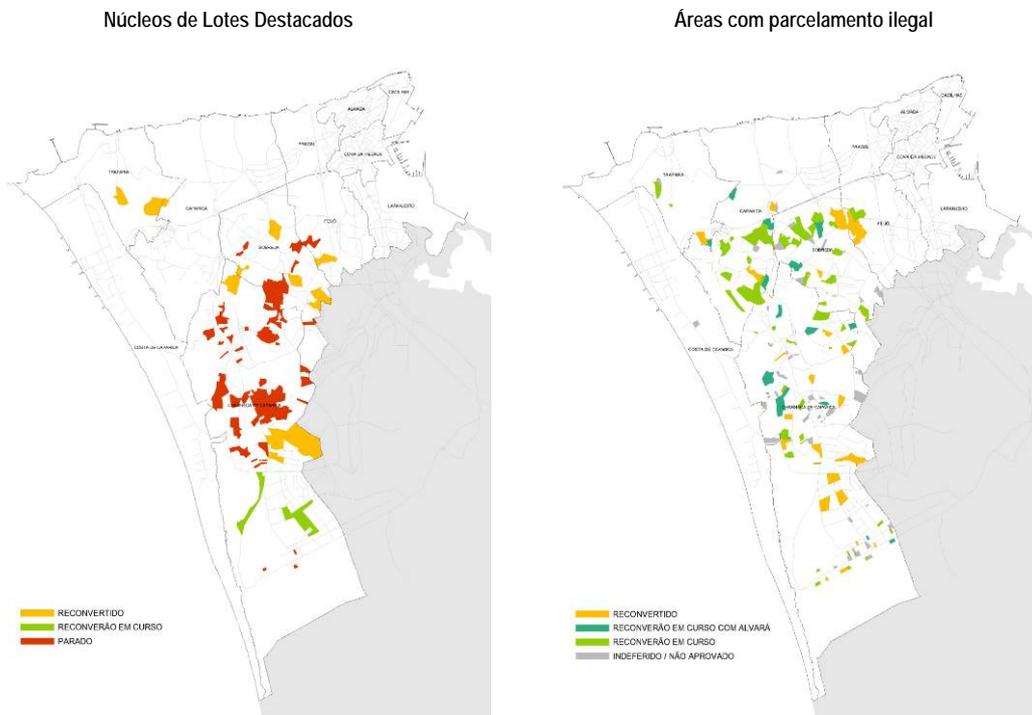
Nas áreas onde foi dado início ao processo de reconversão urbanística, que corresponde a 341.87 ha, verifica-se que os processos se encontram em diferentes estados de elaboração.

Os Núcleos de Lotes Destacados (NLD) caracterizam-se por serem áreas com lotes constituídos por sucessivas operações de destaque da parcela-mãe, nas quais não foram concretizadas a totalidade das infraestruturas locais. Um dos principais constrangimentos à plena consolidação destas áreas é o facto de na maior parte dos casos os proprietários não demonstrarem interesse em associar-se de forma a

executarem as infraestruturas, como acontece por exemplo nas AUGI, o que implicará muitas vezes que estas recairão sob a responsabilidade do Município.

Dos 47 Núcleos de Lotes Destacados existentes, que ocupam cerca de 432 ha, 11 encontram-se totalmente reconvertidos, 5 têm o processo de reconversão em curso e 31 (217 ha), que correspondem a cerca de 50% da área total dos Núcleos não têm qualquer mecanismo de reconversão iniciado, pese embora em alguns casos as infraestruturas estejam parcialmente executadas, nomeadamente o abastecimento de água e a pavimentação de alguns arruamentos. Quanto à especialização dos NLD, verifica-se que na área da DGAU 2, os 3 NLD existentes estão totalmente reconvertidos, na DGAU3, dos 39 existentes apenas 7 estão reconvertidos e na DGAU4, está 1 NLD reconvertido e 4 por reconverter.

Figura III.16 – Ponto de situação da reconversão urbanística



Fonte: CMA, 2010

Com as práticas de gestão urbanística levadas a cabo e considerando todas as operações urbanísticas de loteamento em área de reconversão foi possível, até 2009, reverter cerca de 341 ha (25%) e dar início à reconversão de 493 ha (35%). No território inicialmente identificado na carta de 1996, remanescem cerca de 563 ha, ou seja cerca de 40%, que corresponde ao território onde não foram desenvolvidos quaisquer mecanismos de reconversão (Figura III.17) e que constituirão a base para a delimitação da nova carta das áreas de reconversão urbanística passíveis de classificação como AUGI.

Mais do que a apreciação quantitativa, a apreciação qualitativa do espaço urbano demonstra claramente um desempenho positivo dado pelo ritmo de preenchimento urbano tanto dos lotes privados como das actividades e dos equipamentos, capazes de gerarem vivência urbana, quanto pelo melhoria das infraestruturas viárias e básicas, havendo nesta matéria ainda muitos projectos por concretizar, por forma a concretizar em pleno um espaço urbano qualificado em todas as suas vertentes.

1.5. REABILITAÇÃO URBANA

1.5.1. NÚCLEOS HISTÓRICOS

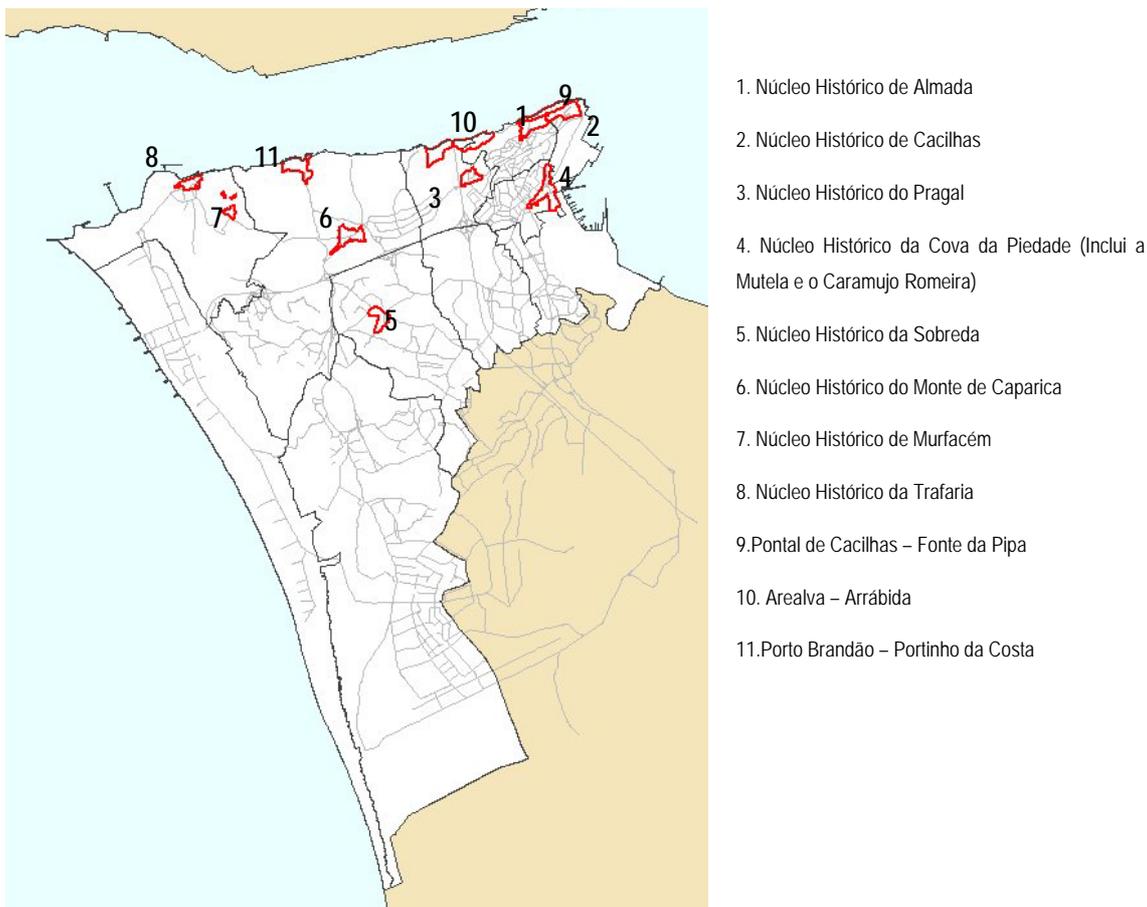
Os núcleos históricos do Concelho de Almada foram aprovados em Reunião de Câmara ordinária de 11 de Junho e publicados em edital n.º 275/86.

Os objectivos da delimitação então aprovada, situavam-se nas preocupações de “valorizar o património cultural do Concelho” ...e visava o “levantamento, estudo, protecção, valorização e divulgação do património cultural e promover a sensibilização e participação dos cidadãos na sua defesa e fruição”. Por outro lado apontava a necessidade de desenvolver “esforços nos sentido de elaborar um plano de salvaguarda que terá como objectivo imediato suster a destruição e proteger Áreas de interesse histórico e cultural e desenvolver-se-á numa perspectiva da sua classificação, regulamento de protecção, recuperação e uso”.

Assim, e com base no parecer da Comissão Municipal do Património, considerou como áreas delimitadas como Núcleo Histórico “em estudo para fins de classificação” as seguintes (Figura III.18):

- Núcleo Histórico de Almada
- Núcleo Histórico de Cacilhas
- Núcleo Histórico do Pragal
- Núcleo Histórico da Cova da Piedade (Inclui a Mutela e o Caramujo Romeira)
- Núcleo Histórico da Sobreda
- Núcleo Histórico do Monte de Caparica
- Núcleo Histórico de Murfacém
- Núcleo Histórico da Trafaria
- Os três troços da zona ribeirinha compreendidos entre: Pontal de Cacilhas – Fonte da Pipa, Arealva – Arrábida e Porto Brandão – Portinho da Costa

Figura III.18 – Núcleos Históricos



Fonte: CMA, 2010

Núcleo Histórico de Almada

Tendo sido o núcleo urbano com assento histórico mais importante do Concelho, foi alvo de uma destruição muito significativa à data do terramoto de 1755.

Disso restam evidências claras no desacerto das cantarias de guarnição dos vãos, explicadas pela ausência de pedra na região e pela reconstrução de emergência de que a vila foi alvo, reutilizando os materiais das derrocadas.

Situada em volta do castelo e sobranceira à arriba fóssil num dos seus pontos mais altos, mantém a sua tradicional localização justificada pelas necessidades de defesa, situação que é enfatizada pelo afastamento ao seu porto natural em Cacilhas.

Encontrando-se na margem Sul do rio, situação que subalterniza invariavelmente estes povoados relativamente aos da margem Norte, (vide Porto – Gaia; Lisboa – Almada e Setúbal – Tróia) implanta-se de tal modo que consegue uma exposição favorável a sul, descendo do castelo para o vale, assegurando

do ponto de vista da insolação e salubridade um contexto invejável relativamente aos assentos urbanos congéneres.

Do ponto de vista morfológico assenta numa estrutura urbana tradicional de quarteirão preenchidos com edifícios de arquitectura civil geralmente de dois, apresentando ocasionalmente construções de três e quatro pisos normalmente resultantes de ampliações antigas de edifícios existentes.

Na década de 60 abriu-se a oportunidade de renovar toda a zona resultando daí a construção de algumas edificações de maior porte, situação que, embora pontuando o núcleo, não teve maior impacto dada a dificuldade de coleccionar parcelas de pequena dimensão para se poderem edificar construções cujas necessidades de implantação eram pouco consentâneas com o cadastro existente.

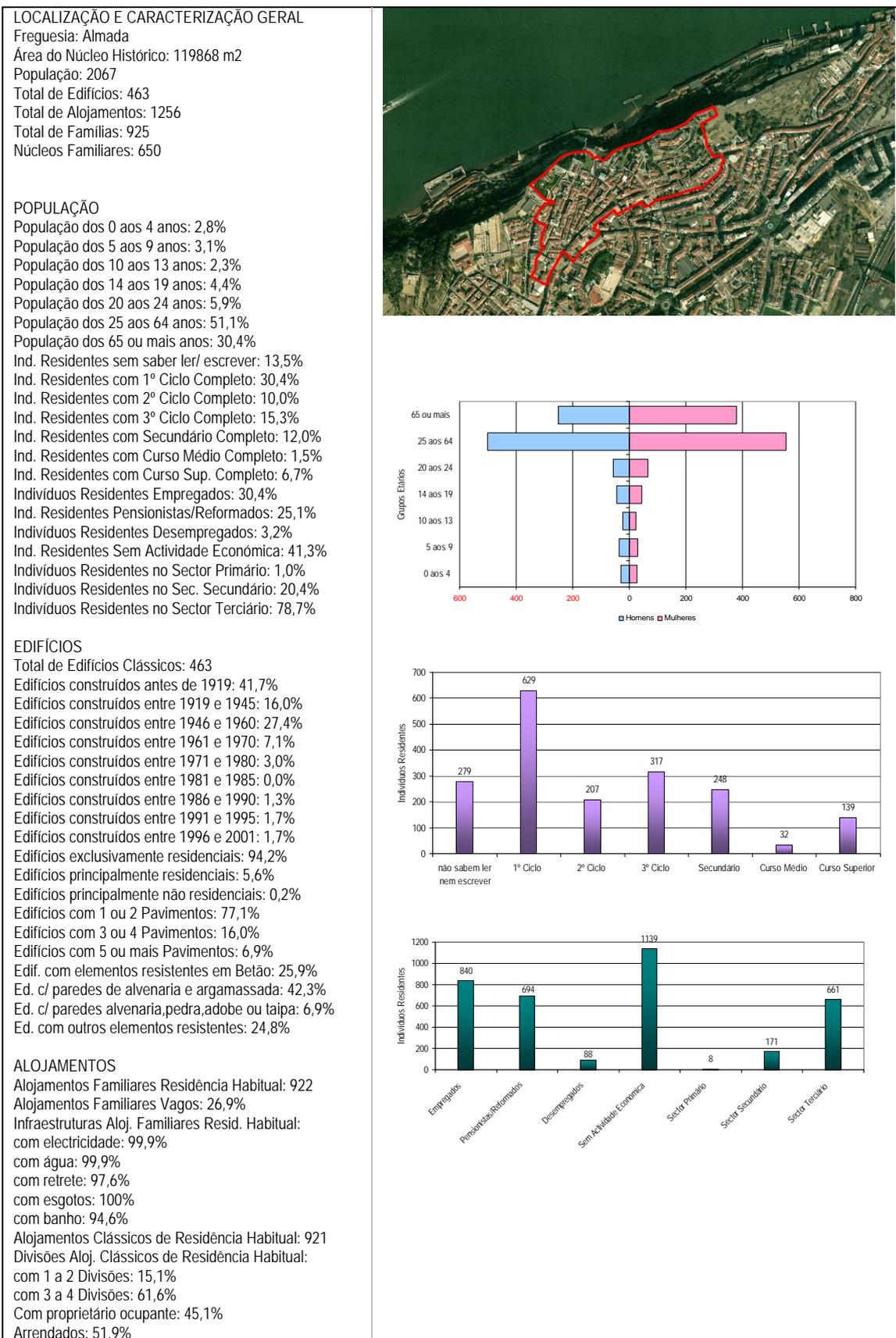
Sendo as cidades organismos vivos, as apropriações dos edifícios existentes por novos gostos e tendências não deixaram de acontecer também em Almada. São disso exemplo não só as ampliações em número de pisos, mas também a introdução de gostos das diferentes épocas de intervenção, quer do ponto de vista estilístico quer no sentido de alterar o carácter rural de algumas construções primitivas através da introdução de platibandas, trapeiras ou mansardas.

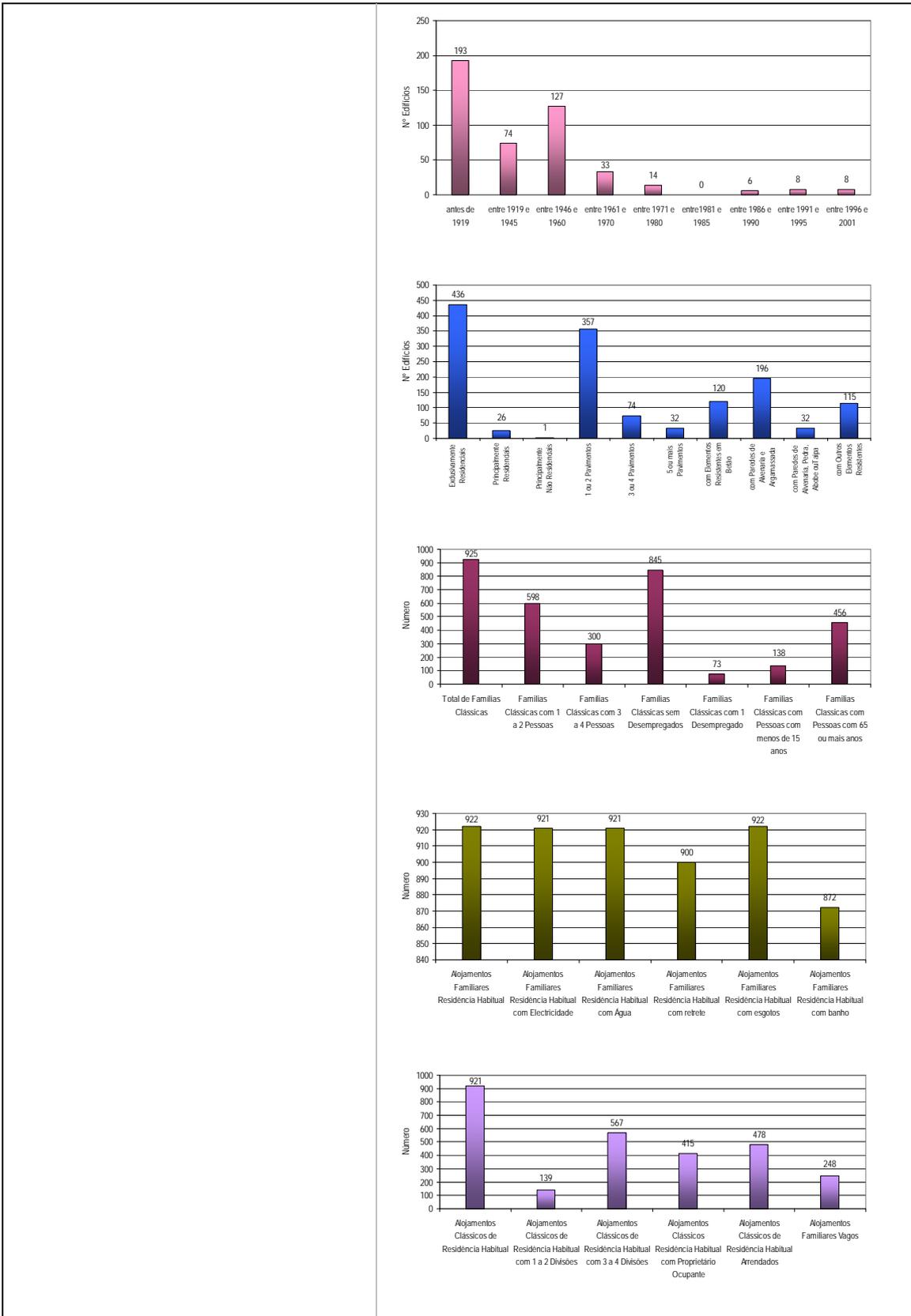
No Núcleo Histórico de Almada podemos encontrar alguns dos edifícios históricos em contexto urbano com maior significado no Concelho. São exemplo disso: o Palácio da Cerca; a Igreja da Misericórdia; a Igreja de S. Tiago; a Ermida do Espírito Santo; os Paços do Concelho e “fora de portas” a Ermida de S. Sebastião.

No Núcleo Histórico de Almada e nas suas proximidades podemos encontrar os seguintes imóveis e respectivos estatutos de classificação:

- Palácio da Cerca – Classificado como Imóvel de Interesse Público.
- Ermida de S. Sebastião – Classificado como Imóvel de Interesse Municipal.
- Igreja da Misericórdia – Imóvel em vias de classificação.

Quadro III.4 – Caracterização do Núcleo Histórico de Almada





Fonte: INE (Censos 2001) e CMA

Núcleo Histórico de Cacilhas

Desde sempre Cacilhas teve um papel fundamental na economia do Concelho. Sendo o porto natural desta região, assume um invejável espólio arqueológico do qual se destacam as Salgas Romanas e a Estação Arqueológica Fenícia do Almaraz, a primeira classificada como Imóvel de Interesse Público e a segunda em vias de classificação.

Mais recentemente assumiu um papel importante como porto de escoamento de produtos oriundos do Alentejo e industriais da região, papel actualmente ainda patente adjacente à interface de transportes.

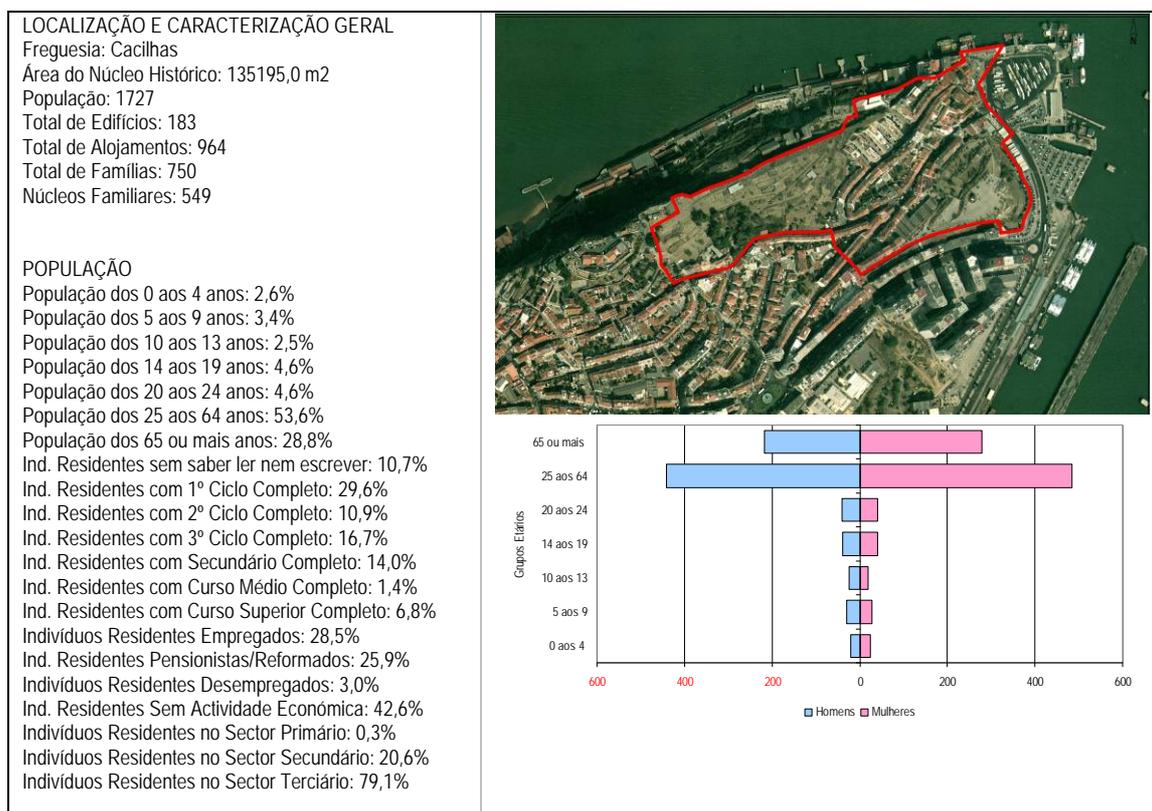
Apresenta uma estrutura linear, com edifícios com algum porte considerando a tipologia comum na região, ligando a antiga praia e ancoradouro à vila de Almada.

No núcleo histórico podemos encontrar dois edifícios com algum significado e carácter público: a igreja da Nossa Senhora do Bom Sucesso e o antigo quartel dos Bombeiros Voluntários de Cacilhas recentemente reabilitado e que alberga o Centro Municipal de Turismo de Almada.

No Núcleo Histórico de Cacilhas podemos encontrar os seguintes imóveis e respectivos estatutos de classificação:

- Fábrica Romana de Salga de Cacilhas no Largo Alfredo Dinis – Classificado como Imóvel de Interesse Público.
- Estação Arqueológica da Quinta do Almaraz – Imóvel em Vias de Classificação.

Quadro III.5 – Caracterização do Núcleo Histórico de Cacilhas



EDIFÍCIOS

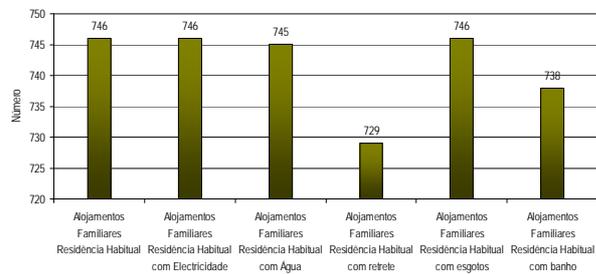
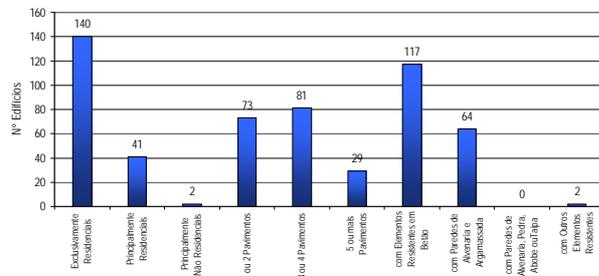
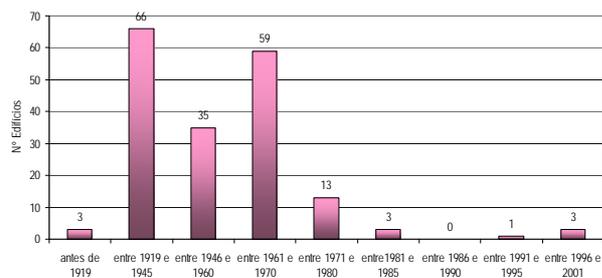
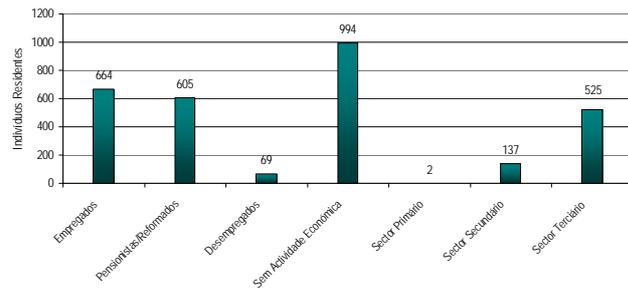
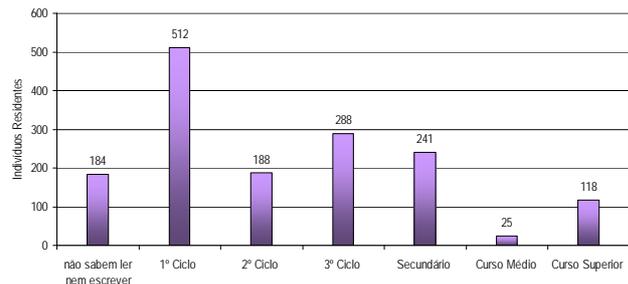
Total de Edifícios Clássicos: 183
 Edifícios construídos antes de 1919: 1,6%
 Edifícios construídos entre 1919 e 1945: 36,1%
 Edifícios construídos entre 1946 e 1960: 19,1%
 Edifícios construídos entre 1961 e 1970: 32,2%
 Edifícios construídos entre 1971 e 1980: 7,1%
 Edifícios construídos entre 1981 e 1985: 1,6%
 Edifícios construídos entre 1986 e 1990: 0,0%
 Edifícios construídos entre 1991 e 1995: 0,5%
 Edifícios construídos entre 1996 e 2001: 1,6%
 Edifícios exclusivamente residenciais: 76,5%
 Edifícios principalmente residenciais: 22,4%
 Edifícios principalmente não residenciais: 1,1%
 Edifícios com 1 ou 2 Pavimentos: 39,9%
 Edifícios com 3 ou 4 Pavimentos: 44,3%
 Edifícios com 5 ou mais Pavimentos: 15,8%
 Edif. com elementos resistentes em Betão: 63,9%
 Ed. c/ paredes de alvenaria e argamassada: 35,0%
 Ed. c/ paredes alvenaria, pedra, adobe ou taipa: 0,0%
 Ed. com outros elementos resistentes: 1,1%

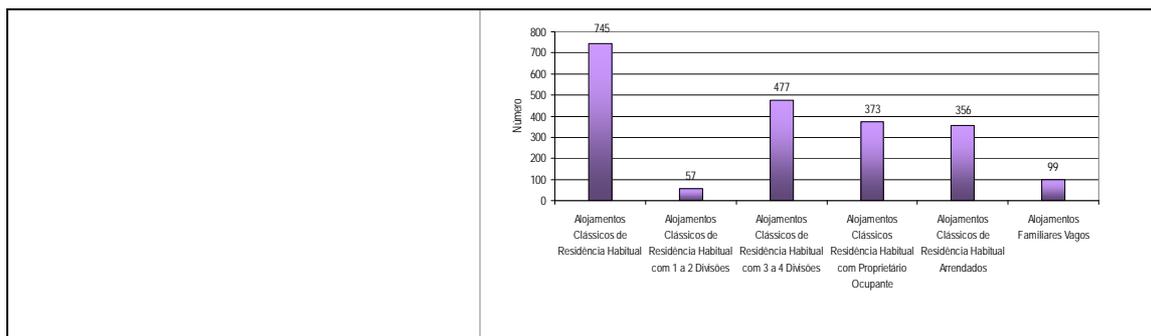
FAMÍLIAS

Total de Famílias Clássicas: 750
 Famílias Clássicas com 1 a 2 Pessoas: 64,3%
 Famílias Clássicas com 3 a 4 Pessoas: 32,4%
 Famílias Clássicas sem Desempregados: 91,3%
 Famílias Clássicas com 1 Desempregado: 8,1%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas c/ menos de 15 anos: 15,3%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas com 65 ou mais anos: 48,7%

ALOJAMENTOS

Alojamentos Familiares Residência Habitual: 746
 Alojamentos Familiares Vagos: 13,3%
 Infraestruturas Aloj. Familiares Resid. Habitual:
 com electricidade: 100%
 com água: 99,9%
 com retrete: 97,7%
 com esgotos: 100%
 com banho: 98,9%
 Alojamentos clássicos de Residência Habitual: 745
 Divisões Aloj. Clássicos de Residência Habitual:
 com 1 a 2 Divisões: 7,7%
 com 3 a 4 Divisões: 64,0%
 Com proprietário ocupante: 50,1%
 Arrendados: 47,8%





Fonte: INE (Censos 2001) e CMA

Núcleo Histórico de Pragal

Núcleo que nasce de um assento predominantemente rural apresenta uma tipologia de edificação assente sobretudo em construções de um ou dois pisos com beirado tradicional.

Com uma estrutura de quarteirão irregular, adaptada ao terreno acidentado onde se implanta, o núcleo foi amputado de numa área considerável aquando da construção da ponte 25 de Abril.

Trata-se de uma estrutura urbana frágil, onde ainda podemos encontrar diversos pátios, muitos deles ainda habitados com construções relativamente precárias.

A tipologia da construção e a vivência que ainda podemos encontrar no local permitem que com poucos recursos as construções se vão mantendo pelos próprios, muitos deles proprietários dos edifícios onde habitam.

A construção com carácter público de maior significado é a igreja da Nossa Senhora Mãe de Deus e dos Homens que foi vandalizada após a implantação da república e posteriormente reconstruída a partir 1957.

A norte do núcleo histórico localiza-se o Santuário do Cristo Rei que foi inaugurado a 17 de Maio de 1959 e que é um dos locais mais visitados do Concelho.

Quadro III.6 – Caracterização do Núcleo Histórico do Pragal

<p>LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO GERAL Freguesia: Pragal Área do Núcleo Histórico: 78115,9m² População: 258 Total de Edifícios: 167 Total de Alojamentos: 189 Total de Famílias: 119 Núcleos Familiares: 80</p> <p>POPULAÇÃO População dos 0 aos 4 anos: 1,6% População dos 5 aos 9 anos: 1,6% População dos 10 aos 13 anos: 5,8% População dos 14 aos 19 anos: 6,6% População dos 20 aos 24 anos: 5,8% População dos 25 aos 64 anos: 46,1% População dos 65 ou mais anos: 32,6% Ind. Residentes sem saber ler nem escrever: 15,9% Ind. Residentes com 1º Ciclo Completo: 32,6% Ind. Residentes com 2º Ciclo Completo: 10,5% Ind. Residentes com 3º Ciclo Completo: 17,1%</p>	
---	--

Ind. Residentes com Secundário Completo: 9,7%
 Ind. Residentes com Curso Médio Completo: 0,0%
 Ind. Residentes com Curso Superior Completo: 5,0%
 Indivíduos Residentes Empregados: 26,8%
 Ind. Residentes Pensionistas/Reformados: 26,5%
 Indivíduos Residentes Desempregados: 2,3%
 Ind. Residentes Sem Actividade Económica: 44,4%
 Indivíduos Residentes no Sector Primário: 2,1%
 Indivíduos Residentes no Sector Secundário: 22,3%
 Indivíduos Residentes no Sector Terciário: 75,5%

EDIFÍCIOS

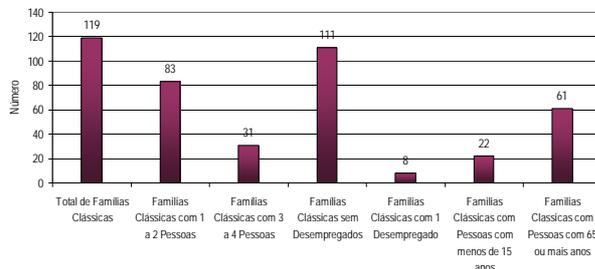
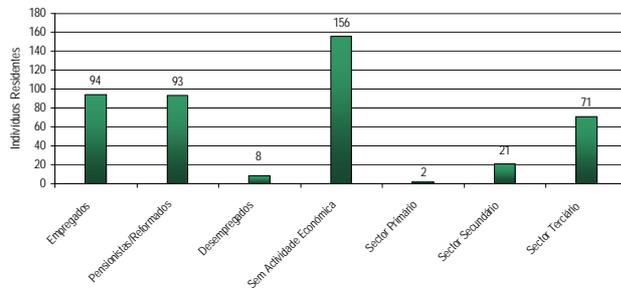
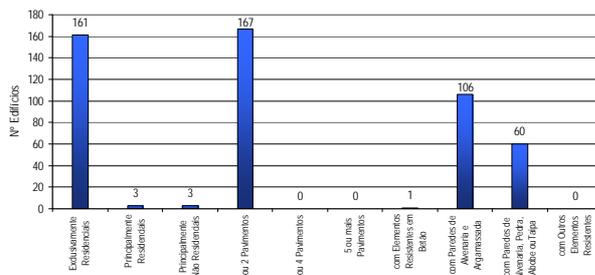
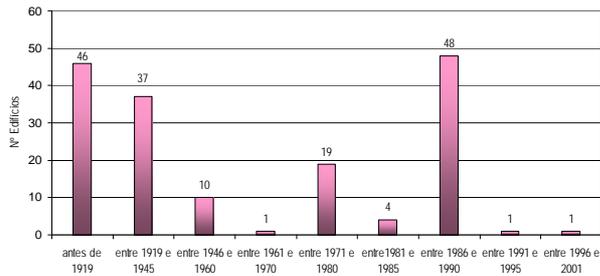
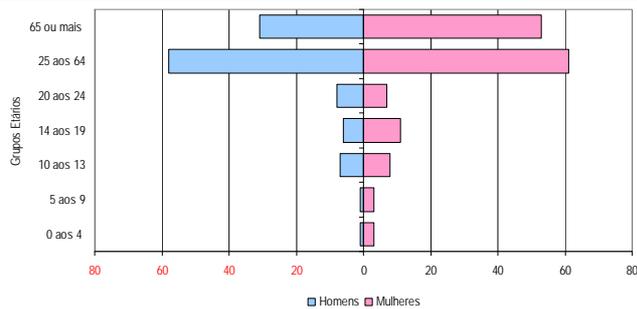
Total de Edifícios Clássicos: 167
 Edifícios construídos antes de 1919: 27,5%
 Edifícios construídos entre 1919 e 1945: 22,2%
 Edifícios construídos entre 1946 e 1960: 6,0%
 Edifícios construídos entre 1961 e 1970: 0,6%
 Edifícios construídos entre 1971 e 1980: 11,4%
 Edifícios construídos entre 1981 e 1985: 2,4%
 Edifícios construídos entre 1986 e 1990: 28,7%
 Edifícios construídos entre 1991 e 1995: 0,6%
 Edifícios construídos entre 1996 e 2001: 0,6%
 Edifícios exclusivamente residenciais: 96,4%
 Edifícios principalmente residenciais: 1,8%
 Edifícios principalmente não residenciais: 1,8%
 Edifícios com 1 ou 2 Pavimentos: 100%
 Edifícios com 3 ou 4 Pavimentos: 0,0%
 Edifícios com 5 ou mais Pavimentos: 0,0%
 Edif. com elementos resistentes em Betão: 0,6%
 Ed. c/ paredes de alvenaria e argamassada: 63,5%
 Ed. c/ paredes alvenaria, pedra, adobe ou taipa: 35,9%
 Ed. com outros elementos resistentes: 0,0%

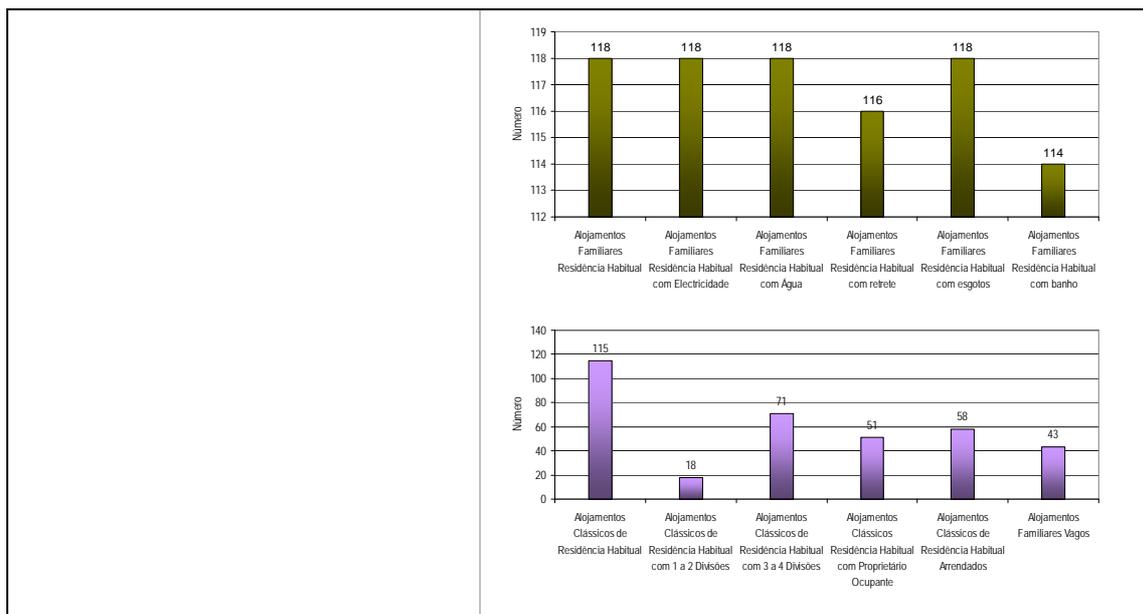
FAMÍLIAS

Total de Famílias Clássicas: 119
 Famílias Clássicas com 1 a 2 Pessoas: 69,7%
 Famílias Clássicas com 3 a 4 Pessoas: 26,1%
 Famílias Clássicas sem Desempregados: 93,3%
 Famílias Clássicas com 1 Desempregado: 6,7%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas c/ menos de 15 anos: 18,5%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas com 65 ou mais anos: 51,3%

ALOJAMENTOS

Alojamentos Familiares Residência Habitual: 118
 Alojamentos Familiares Vagos: 36,4%
 Infraestruturas Aloj. Familiares Resid. Habitual:
 com electricidade: 100%
 com água: 100%
 com retrete: 98,3%
 com esgotos: 100%
 com banho: 96,6%
 Alojamentos Clássicos de Residência Habitual: 115
 Divisões Aloj. Clássicos de Residência Habitual:
 com 1 a 2 Divisões: 15,7%
 com 3 a 4 Divisões: 61,7%
 Com proprietário ocupante: 44,3%
 Arrendados: 50,4%





Fonte: INE (Censos 2001) e CMA

Núcleo Histórico da Cova da Piedade

O designado núcleo histórico da Cova da Piedade resulta na prática em duas áreas de natureza completamente distinta: a Mutela e o Caramujo Romeira.

A - Núcleo Histórico da Mutela.

O núcleo teve origem numa antiga azinhaga que ligava o “sítio” da Cova da Piedade a Cacilhas, tendo sido uma importante via de comunicação por onde passava grande parte do comércio entre o Sul e Lisboa.

Com a construção da Av. Aliança Povo-MFA (na antiga zona de praia) e da ponte 25 de Abril foi perdendo a sua importância estratégica e consequentemente entrando em declínio.

Na cota mais baixa, na área onde existiam os antigos esteiros, podemos encontrar as ruínas do antigo “Palácio dos Mesquitelas” origem do ponto de partida da antiga azinhaga. O núcleo desenvolve-se a partir daí ao logo da via, por isso, com uma estrutura linear.

Os edifícios existentes neste núcleo apresentam um elevado estado de degradação. Não sendo por si elementos singularmente importantes do ponto de vista patrimonial, valem pelo conjunto e apresentam carácter distinto quer se localizem na parte Norte a uma cota mais elevada ou mais a Sul à cota mais baixa.

A Norte podemos encontrar edifícios de conjunto de arquitectura civil, com lotes de pequenas dimensões predominantemente com dois pisos, enquanto a Sul se situam construções de maior porte, até quatro pisos, com lotes de maiores dimensões, onde as construções apresentam elementos decorativos evocativos do florescimento industrial da zona da época pós revolução industrial.

B - Núcleo Histórico do Caramujo Romeira.

Toda a área do Caramujo / Romeira embora tenha diversos edifícios de habitação possui a maior parte do seu território ocupado por construções fabris.

No princípio do século XX tornou-se a principal área industrial do Concelho, área de concentração de fábricas de cortiça, tanoaria, metalurgia e carpintaria naval.

Antes de entrarem em completa decadência as fábricas tradicionais foram sendo substituídas por outras ligadas à moagem, conserva de peixe e posteriormente por oficinas especialmente do ramo automóvel.

Tem uma tipologia urbana marcada pelo seu passado industrial, com grandes parcelas ocupadas por grandes naves, muitas delas decoradas ao gosto da época.

A transformação do tecido económico e industrial fez com que toda a área se tornasse obsoleta, vindo-se a degradar na justa medida em que as indústrias se iam deslocalizando ou desaparecendo.

Restou uma área genericamente ocupada por construções degradadas, onde podemos encontrar diversas naves industriais muitas delas destelhadas mas onde permaneceram alguns edifícios com grande significado e importância, fruto do florescimento industrial que esteve na sua origem. É neste núcleo que encontramos o maior número de edifícios classificados no Concelho:

- Fábrica de Moagem do Caramujo – Classificada como Imóvel de Interesse Público.
- Nora de Ferro situada nos terrenos da Escola Básica Comandante Conceição e Silva – Classificada como Imóvel de Valor Concelhio.
- Palacete António José Gomes, Jardim e Cocheira – Imóvel em Vias de Classificação.

O Núcleo Histórico da Cova da Piedade foi integrado no Plano de Urbanização de Almada Nascente – Cidade da Água, que se encontra concluído e foi aprovado pela Assembleia Municipal de Almada em 18 de Setembro de 2009.

Quadro III.7 – Caracterização do Núcleo histórico da Cova da Piedade

<p>LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO GERAL Freguesia: Cova da Piedade Área do Núcleo Histórico: 180687,5m² População: 1211 Total de Edifícios: 191 Total de Alojamentos: 681 Total de Famílias: 495 Núcleos Familiares: 362</p> <p>POPULAÇÃO População dos 0 aos 4 anos: 3,0% População dos 5 aos 9 anos: 4,1% População dos 10 aos 13 anos: 4,3% População dos 14 aos 19 anos: 6,6% População dos 20 aos 24 anos: 8,3% População dos 25 aos 64 anos: 55,2% População dos 65 ou mais anos: 18,4% Ind. Residentes sem saber ler nem escrever: 10,5% Ind. Residentes com 1º Ciclo Completo: 25,4% Ind. Residentes com 2º Ciclo Completo: 10,0%</p>	
---	--

Ind. Residentes com 3º Ciclo Completo: 20,2%
 Ind. Residentes com Secundário Completo: 16,6%
 Ind. Residentes com Curso Médio Completo: 0,7%
 Ind. Residentes com Curso Superior Completo: 8,8%
 Indivíduos Residentes Empregados: 36,6%
 Ind. Residentes Pensionistas/Reformados: 18,3%
 Indivíduos Residentes Desempregados: 3,4%
 Ind. Residentes Sem Actividade Económica: 41,7%
 Indivíduos Residentes no Sector Primário: 1,5%
 Indivíduos Residentes no Sector Secundário: 17,7%
 Indivíduos Residentes no Sector Terciário: 80,8%

EDIFÍCIOS

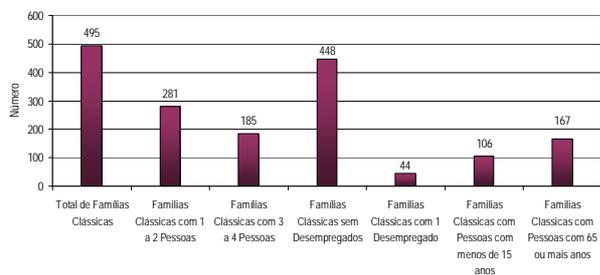
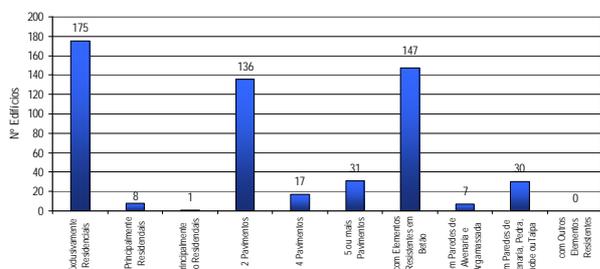
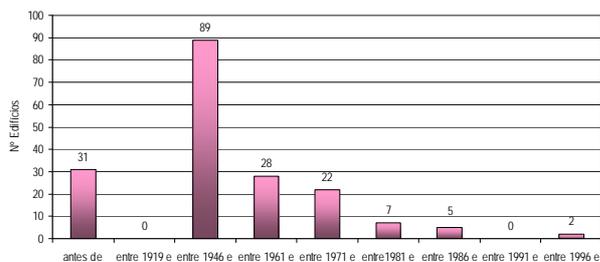
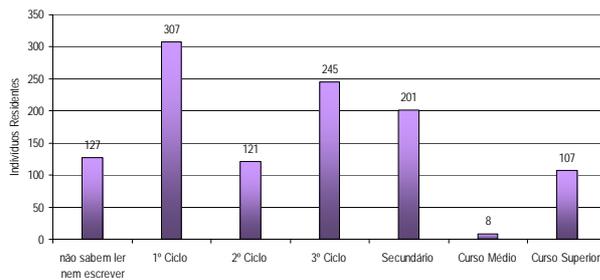
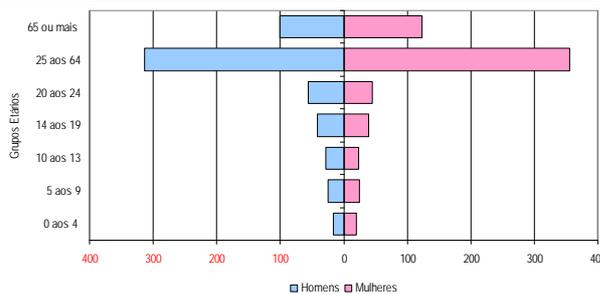
Total de Edifícios Clássicos: 184
 Edifícios construídos antes de 1919: 16,8%
 Edifícios construídos entre 1919 e 1945: 0,0%
 Edifícios construídos entre 1946 e 1960: 48,4%
 Edifícios construídos entre 1961 e 1970: 15,2%
 Edifícios construídos entre 1971 e 1980: 12,0%
 Edifícios construídos entre 1981 e 1985: 3,8%
 Edifícios construídos entre 1986 e 1990: 2,7%
 Edifícios construídos entre 1991 e 1995: 0,0%
 Edifícios construídos entre 1996 e 2001: 1,1%
 Edifícios exclusivamente residenciais: 95,1%
 Edifícios principalmente residenciais: 4,3%
 Edifícios principalmente não residenciais: 0,5%
 Edifícios com 1 ou 2 Pavimentos: 73,9%
 Edifícios com 3 ou 4 Pavimentos: 9,2%
 Edifícios com 5 ou mais Pavimentos: 16,8%
 Edif. com elementos resistentes em Betão: 79,9%
 Ed. c/ paredes de alvenaria e argamassada: 3,8%
 Ed. c/ paredes alvenaria, pedra, adobe ou taipa: 16,3%
 Ed. com outros elementos resistentes: 0,0%

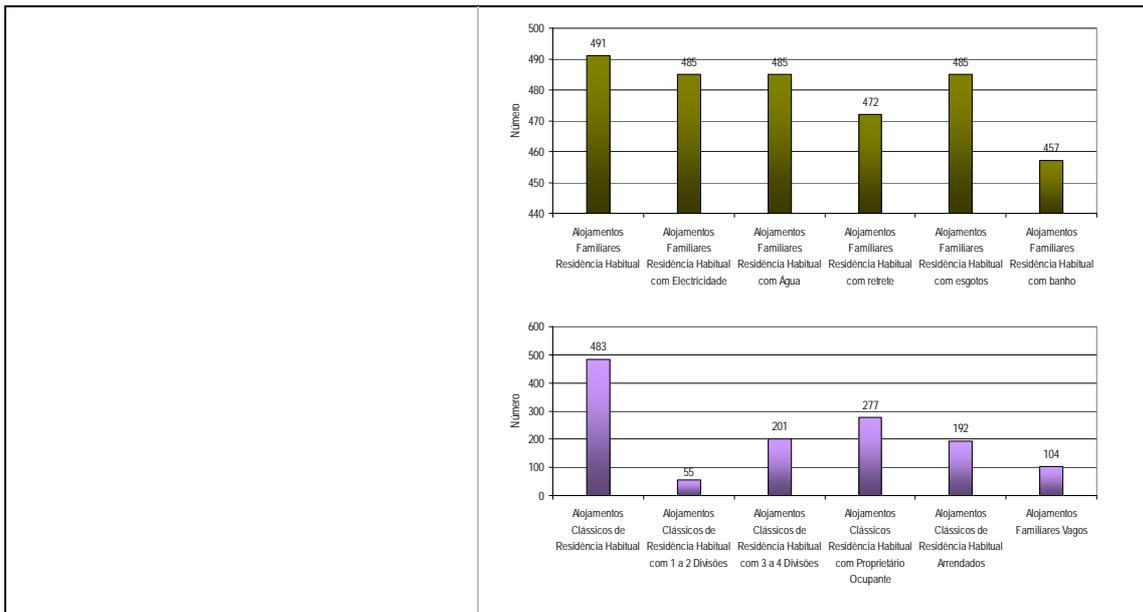
FAMÍLIAS

Total de Famílias Clássicas: 495
 Famílias Clássicas com 1 a 2 Pessoas: 56,8%
 Famílias Clássicas com 3 a 4 Pessoas: 37,4%
 Famílias Clássicas sem Desempregados: 90,5%
 Famílias Clássicas com 1 Desempregado: 8,9%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas c/ menos de 15 anos: 21,4%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas com 65 ou mais anos: 33,7%

ALOJAMENTOS

Alojamentos Familiares Residência Habitual: 491
 Alojamentos Familiares Vagos: 21,2%
 Infraestruturas Aloj. Familiares Resid. Habitual:
 com electricidade: 98,8%
 com água: 98,8%
 com retrete: 96,1%
 com esgotos: 98,8%
 com banho: 93,1%
 Alojamentos Clássicos de Residência Habitual: 483
 Divisões Aloj. Clássicos de Residência Habitual:
 com 1 a 2 Divisões: 11,4%
 com 3 a 4 Divisões: 41,6%
 Com proprietário ocupante: 57,3%
 Arrendados: 39,8%





Fonte: INE (Censos 2001) e CMA

Núcleo Histórico da Sobreda

Núcleo que nasce de um assento rural, apresenta uma tipologia de edificação assente sobretudo em construções pintadas de branco de um ou dois pisos com beirado tradicional.

Apresenta uma estrutura linear ao longo da actual Rua da Liberdade com um misto de estrutura de quarteirão irregular, adaptada ao terreno acidentado e constituído pelo casario e uma pequena igreja que se encontram próximo do edifício de maior notoriedade, o Solar dos Zagalos.

O Solar dos Zagalos, também conhecido por Quinta dos Planos, que foi originariamente uma casa agrícola, é uma casa apalaçada de primeiro andar com pátio de entrada com portão de ferro, escadaria de acesso aos dois salões nobres, capela e anexos vários. Inclui-se nesta magnífica propriedade, construída no século XVI, uma alameda de rara beleza.

Quadro III.8 – Caracterização do Núcleo histórico da Sobreda

<p>LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO GERAL Freguesia: Sobreda Área do Núcleo Histórico: 98521,9m2 População: 115 Total de Edifícios: 54 Total de Alojamentos: 67 Total de Famílias: 55 Núcleos Familiares: 39</p> <p>POPULAÇÃO População dos 0 aos 4 anos: 2,6% População dos 5 aos 9 anos: 0,9% População dos 10 aos 13 anos: 0,9% População dos 14 aos 19 anos: 2,6% População dos 20 aos 24 anos: 3,5% População dos 25 aos 64 anos: 60,9% População dos 65 ou mais anos: 27,8% Ind. Residentes sem saber ler nem escrever: 9,6%</p>	
---	--

Ind. Residentes com 1º Ciclo Completo: 34,8%
 Ind. Residentes com 2º Ciclo Completo: 11,3%
 Ind. Residentes com 3º Ciclo Completo: 17,4%
 Ind. Residentes com Secundário Completo: 13,9%
 Ind. Residentes com Curso Médio Completo: 1,7%
 Ind. Residentes com Curso Superior Completo: 6,1%
 Indivíduos Residentes Empregados: 30,3%
 Ind. Residentes Pensionistas/Reformados: 24,3%
 Indivíduos Residentes Desempregados: 4,6%
 Ind. Residentes Sem Actividade Económica: 40,8%
 Indivíduos Residentes no Sector Primário: 0,0%
 Indivíduos Residentes no Sector Secundário: 28,3%
 Indivíduos Residentes no Sector Terciário: 71,7%

EDIFÍCIOS

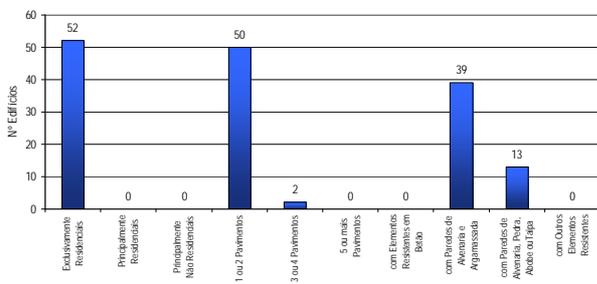
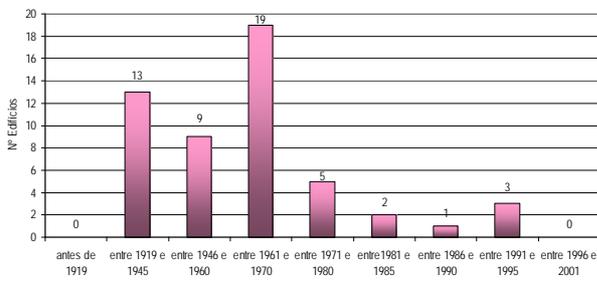
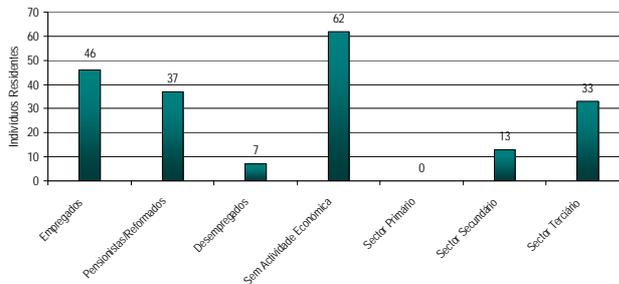
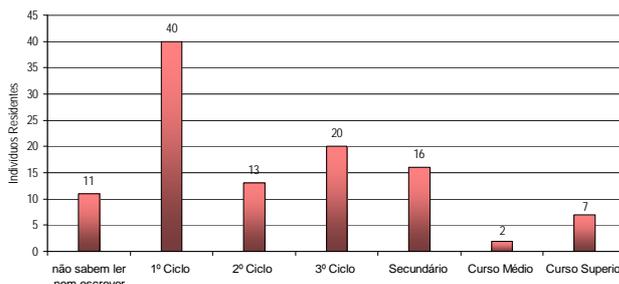
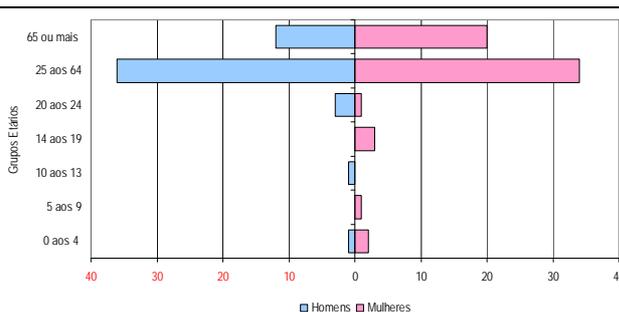
Total de Edifícios Clássicos: 52
 Edifícios construídos antes de 1919: 0,0%
 Edifícios construídos entre 1919 e 1945: 25,0%
 Edifícios construídos entre 1946 e 1960: 17,3%
 Edifícios construídos entre 1961 e 1970: 36,5%
 Edifícios construídos entre 1971 e 1980: 9,6%
 Edifícios construídos entre 1981 e 1985: 3,8%
 Edifícios construídos entre 1986 e 1990: 1,9%
 Edifícios construídos entre 1991 e 1995: 5,8%
 Edifícios construídos entre 1996 e 2001: 0,0%
 Edifícios exclusivamente residenciais: 100%
 Edifícios principalmente residenciais: 0,0%
 Edifícios principalmente não residenciais: 0,0%
 Edifícios com 1 ou 2 Pavimentos: 96,2%
 Edifícios com 3 ou 4 Pavimentos: 3,8%
 Edifícios com 5 ou mais Pavimentos: 0,0%
 Edif. com elementos resistentes em Betão: 0,0%
 Ed. c/ paredes de alvenaria e argamassada: 75,0%
 Ed. c/ paredes alvenaria, pedra, adobe ou taipa: 25,0%
 Ed. com outros elementos resistentes: 0,0%

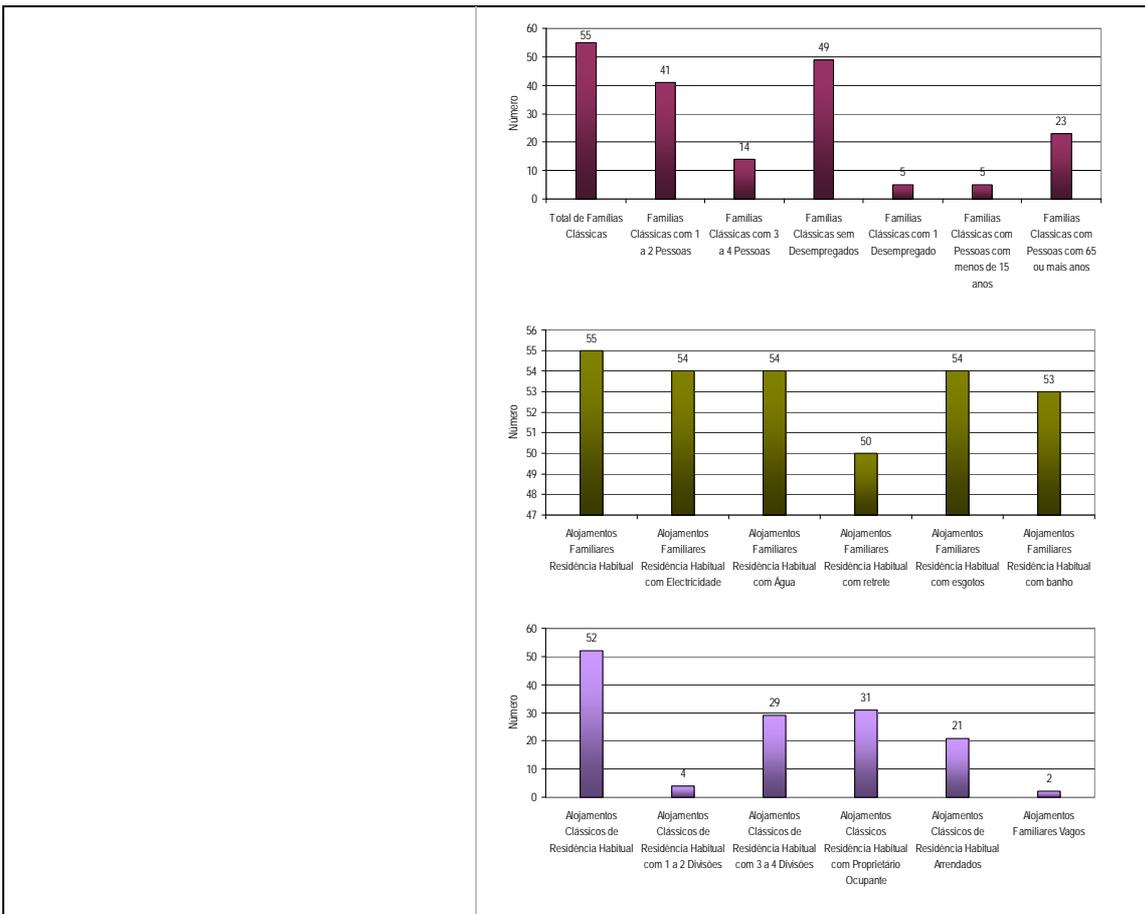
FAMÍLIAS

Total de Famílias Clássicas: 55
 Famílias Clássicas com 1 a 2 Pessoas: 74,5%
 Famílias Clássicas com 3 a 4 Pessoas: 25,5%
 Famílias Clássicas sem Desempregados: 89,1%
 Famílias Clássicas com 1 Desempregado: 9,1%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas c/ menos de 15 anos: 9,1%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas com 65 ou mais anos: 41,8%

ALOJAMENTOS

Alojamentos Familiares Residência Habitual: 55
 Alojamentos Familiares Vagos: 3,6%
 Infraestruturas Aloj. Familiares Resid. Habitual:
 com electricidade: 98,2%
 com água: 98,2%
 com retrete: 90,9%
 com esgotos: 98,2%
 com banho: 96,4%
 Alojamentos Clássicos de Residência Habitual: 52
 Divisões Aloj. Clássicos de Residência Habitual:
 com 1 a 2 Divisões: 7,7%
 com 3 a 4 Divisões: 55,8%
 Com proprietário ocupante: 59,6%
 Arrendados: 40,4%





Fonte: INE (Censos 2001) e CMA

Núcleo Histórico do Monte da Caparica

Assento rural primitivo com uma estrutura urbana em estrela a partir do largo da Igreja de Nossa Senhora do Monte de Caparica, daí partiam os caminhos de acesso às quintas de exploração agrícola.

Na envolvente ao núcleo histórico podemos ainda encontrar uma série de quintas e moinhos em diferentes estados de conservação, que se encontram assinalados em mapa no Capítulo 9 (Agricultura e Segurança Alimentar) do *Caderno 2 – Sistema Ambiental*.

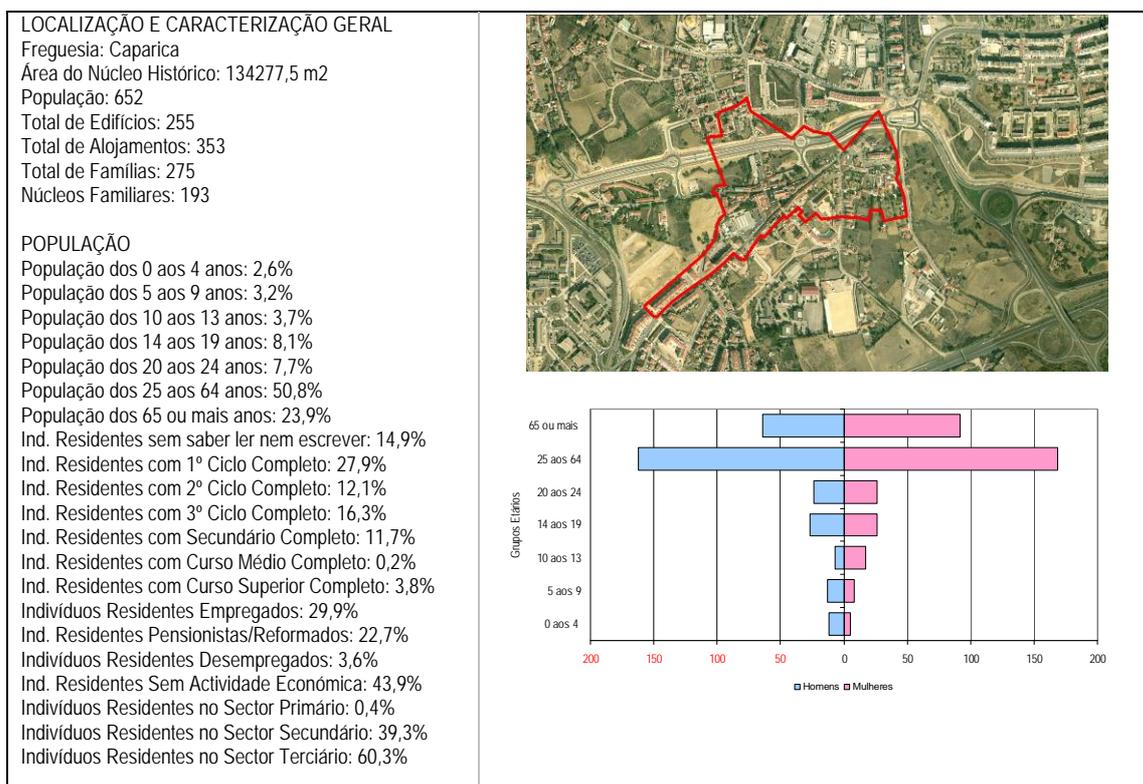
É porventura o núcleo do Concelho que sofreu mais alterações relativas ao novo enquadramento funcional na envolvente próxima, designadamente com uma forte expansão urbana através do Plano Integrado de Almada e com a instalação de actividades altamente polarizadoras e qualificadoras como sejam Universidade Nova de Lisboa criada em 1973 e o Madan Parque, entre outros.

Do ponto de vista morfológico encontramos desde construções térreas tradicionais com beirado até edifícios de três e quatro pisos com um gosto mais “urbano”, com platibanda ou mansarda e vãos com desenvolvimento vertical com bandeira.

Neste núcleo podemos ainda encontrar alguns pátios com casas térreas que se desenvolvem a tardoz de edifícios fronteiros para as ruas principais.

Os topónimos ainda existentes como a Travessa da Granja e a Rua dos Trabalhadores rurais são um exemplo da memória próxima da vivência rural que deu origem ao povoado.

Quadro III.9 – Caracterização do Núcleo histórico do Monte de Caparica



EDIFÍCIOS

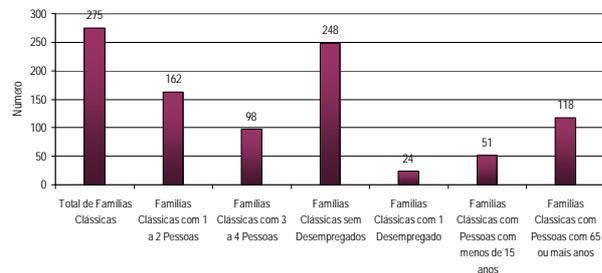
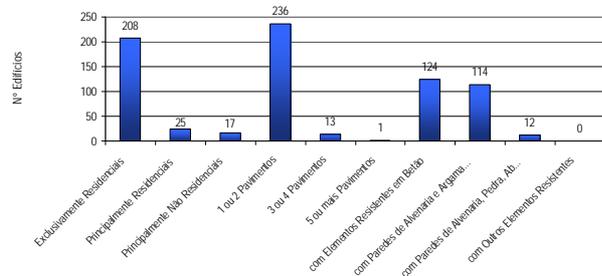
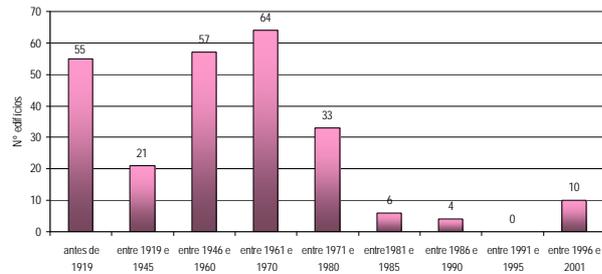
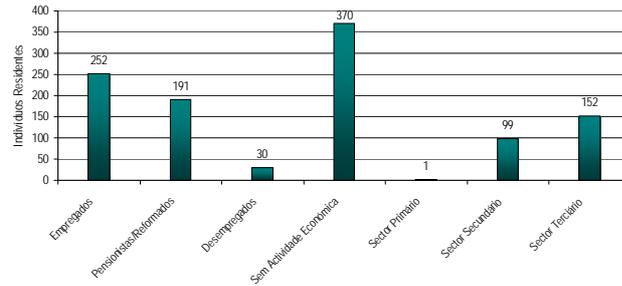
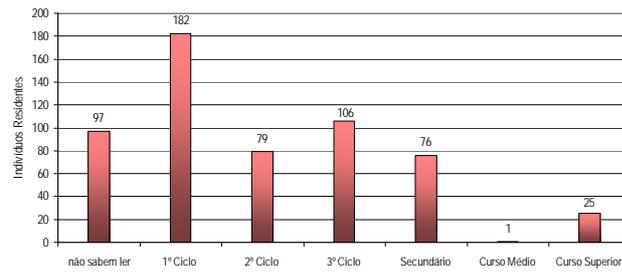
Total de Edifícios Clássicos: 250
 Edifícios construídos antes de 1919: 22,0%
 Edifícios construídos entre 1919 e 1945: 8,4%
 Edifícios construídos entre 1946 e 1960: 22,8%
 Edifícios construídos entre 1961 e 1970: 25,6%
 Edifícios construídos entre 1971 e 1980: 13,2%
 Edifícios construídos entre 1981 e 1985: 2,4%
 Edifícios construídos entre 1986 e 1990: 1,6%
 Edifícios construídos entre 1991 e 1995: 0,0%
 Edifícios construídos entre 1996 e 2001: 4,0%
 Edifícios exclusivamente residenciais: 83,2%
 Edifícios principalmente residenciais: 10,0%
 Edifícios principalmente não residenciais: 6,8%
 Edifícios com 1 ou 2 Pavimentos: 94,4%
 Edifícios com 3 ou 4 Pavimentos: 5,2%
 Edifícios com 5 ou mais Pavimentos: 0,4%
 Edif. com elementos resistentes em Betão: 49,6%
 Ed. c/ paredes de alvenaria e argamassada: 45,6%
 Ed. c/ paredes alvenaria, pedra, adobe ou taipa: 4,8%
 Ed. com outros elementos resistentes: 0,0%

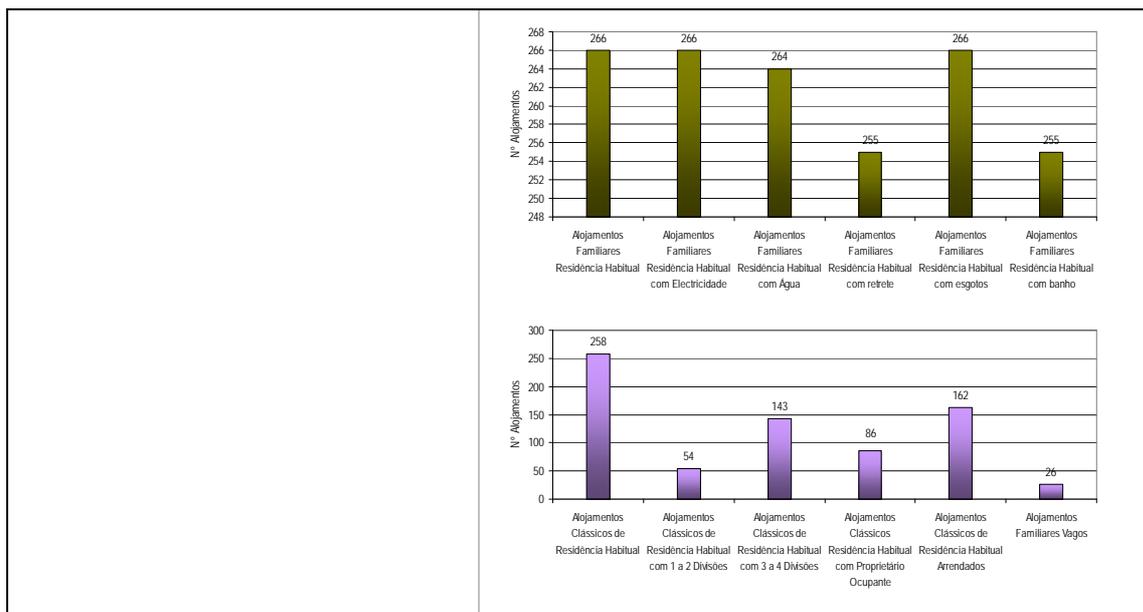
FAMÍLIAS

Total de Famílias Clássicas: 275
 Famílias Clássicas com 1 a 2 Pessoas: 58,9%
 Famílias Clássicas com 3 a 4 Pessoas: 35,6%
 Famílias Clássicas sem Desempregados: 90,2%
 Famílias Clássicas com 1 Desempregado: 8,7%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas c/ menos de 15 anos: 18,5%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas com 65 ou mais anos: 42,9%

ALOJAMENTOS

Alojamentos Familiares Residência Habitual: 266
 Alojamentos Familiares Vagos: 9,8%
 Infraestruturas Aloj. Familiares Resid. Habitual:
 com electricidade: 100%
 com água: 99,2%
 com retrete: 95,9%
 com esgotos: 100%
 com banho: 95,9%
 Alojamentos Clássicos de Residência Habitual: 258
 Divisões Aloj. Clássicos de Residência Habitual:
 com 1 a 2 Divisões: 20,9%
 com 3 a 4 Divisões: 55,4%
 Com proprietário ocupante: 33,3%
 Arrendados: 62,8%





Fonte: INE (Censos 2001) e CMA

Núcleo Histórico de Murfacém

O Núcleo histórico de Murfacém é constituído pelo pequeno povoado com o mesmo nome e tem uma estrutura linear a partir de um cruzamento com ramificações para as áreas rurais e para um vale que dá ligação ao rio.

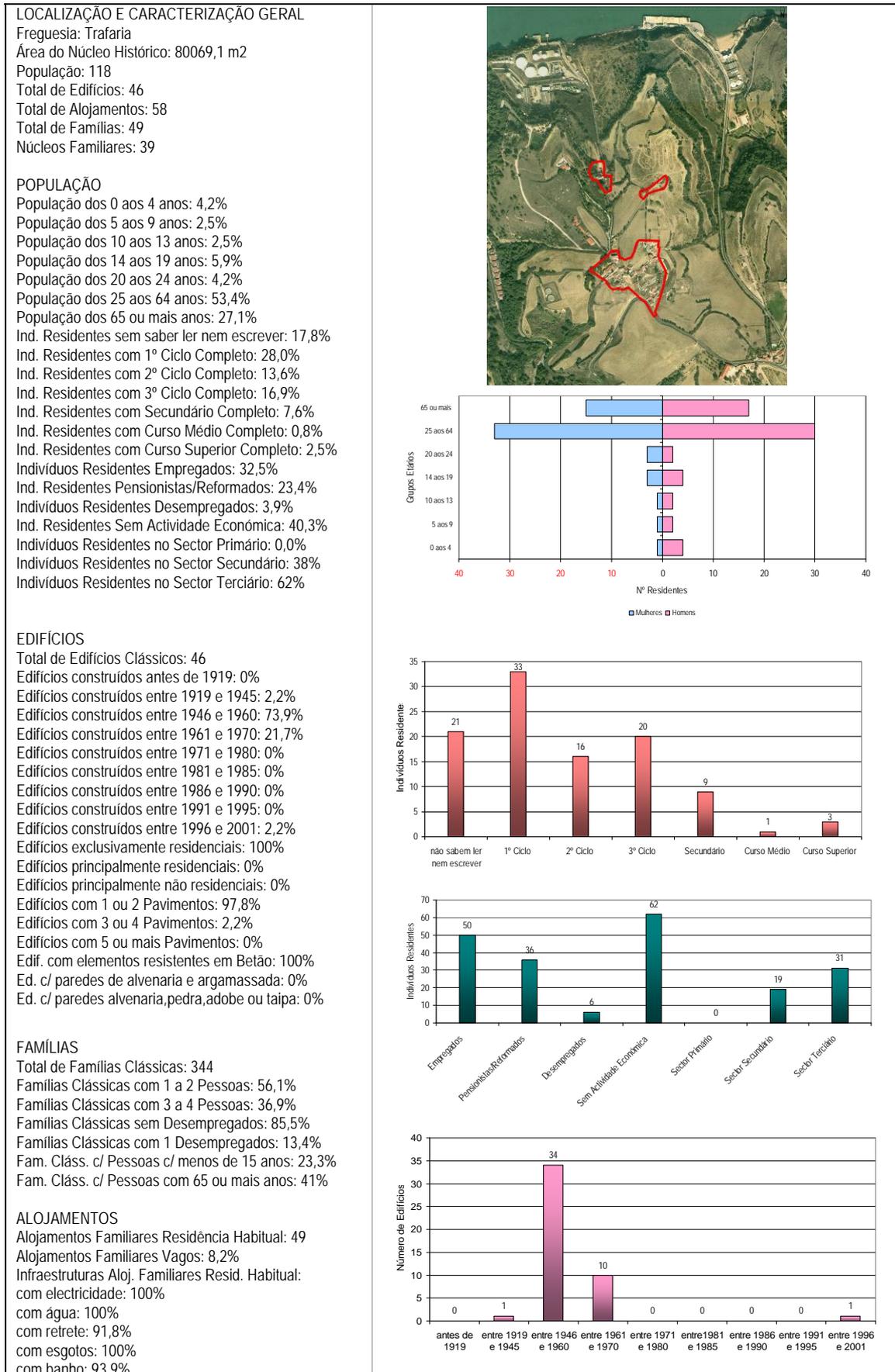
Um dos edifícios com maior relevância é a Capela de Nossa Senhora do Carmo, que fica situada no referido cruzamento, localizada numa casa apalaçada, antigo convento de carmelitas, actualmente transformado em casa de habitação.

Os vestígios muçulmanos atestam a sua antiguidade: um antigo morabito e algumas cisternas da mesma origem.

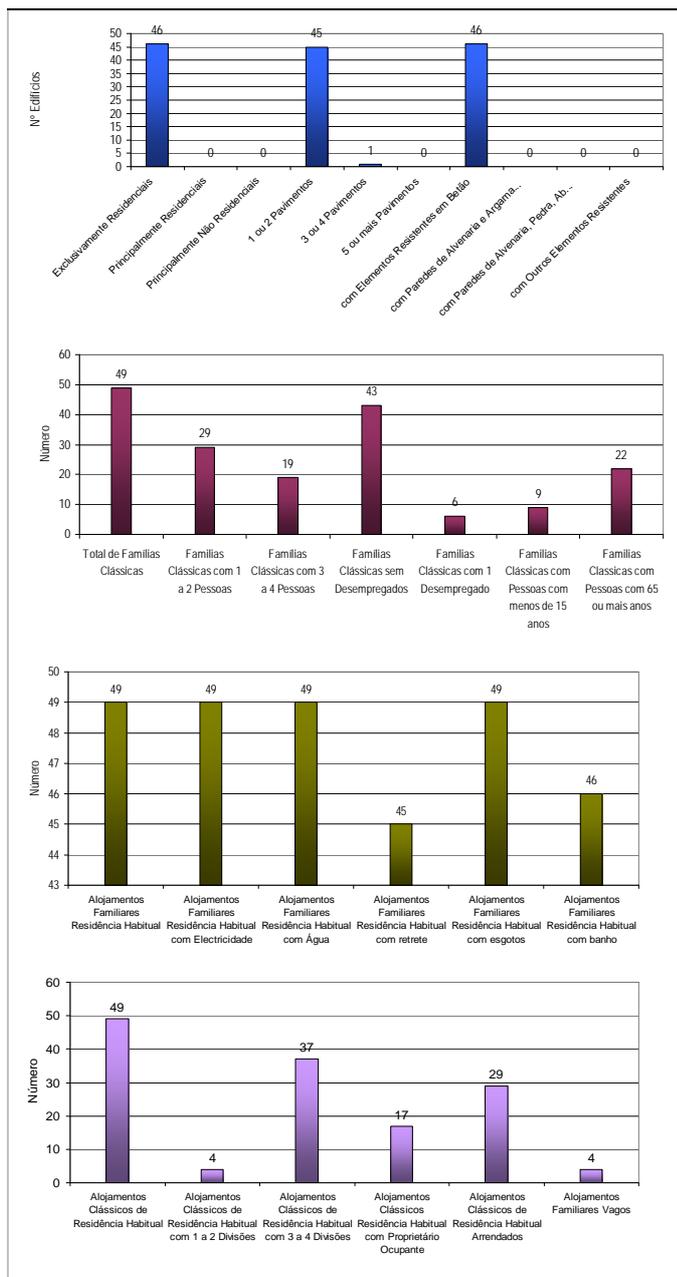
Têm ainda particular relevância a Quinta e o Monte dos Buchos constituídas por um conjunto de edificações que mantêm o seu carácter de quinta senhorial rural e que apresentam um bom estado de conservação e integridade.

Exceptuando as edificações acima referidas o núcleo é constituído por pequenas casas e moradias descaracterizadas, algumas construídas na década de 60 do século passado, sem valor patrimonial significativo.

Quadro III.10 – Caracterização do núcleo histórico de Murfacém



Alojamentos clássicos de Residência Habitual: 49
 Divisões Aloj. Clássicos de Residência Habitual:
 com 1 a 2 Divisões: 8,2%
 com 3 a 4 Divisões: 75,5%
 Com proprietário ocupante: 34,7%
 Arrendados: 59,2%



Fonte: INE (Censos 2001) e CMA

Núcleo Histórico da Trafaria

O Núcleo Histórico da Trafaria tem origem no núcleo piscatório do mesmo nome do qual herdou um cadastro de propriedade com lotes muito reduzidos mais próximos de necessidades de ocupação dos apetrechos de pesca que da necessidade de habitar.

Tendo sido utilizada nos finais do séc. XIX e princípios do séc. XX como área de veraneio e área muito apreciada para as férias de pessoas com algum status social e económico, foi alvo de algumas intervenções que pontuam o casario do núcleo com tipologias do tipo “chalé”, bem características de áreas congéneres.

Situado num vale largo com uma ligeira pendente para o rio, apresenta uma estrutura urbana de quarteirão bastante regular pontuado por pequenos largos e ruas rectas e estreitas, excepção feita à actual Av. da Liberdade, canal de drenagem natural das encostas adjacentes, que apresenta um perfil particularmente largo.

As edificações do núcleo são de estilo muito variado, desde as casas térreas tradicionais com beirado à portuguesa, até edifícios de maior porte construídos nos anos 50 e 60 do século passado. Muitas das habitações mais humildes foram alvo de diversas apropriações e ampliações próprias da adaptação às necessidades de habitar de uma população com recursos limitados.

Do edificado existente destacam-se duas construções com carácter público a Igreja Matriz de S. Pedro da Trafaria erigida no local ocupado anteriormente pela antiga Ermida de São Jerónimo, e o Forte da Trafaria construído em 1683, por ordem de D. Pedro II, que funcionou como presídio e fortaleza marítima entre 1831 e 1833, fábrica de guano de peixe, viveiro das matas nacionais e abrigo das galeotas reais (1879). Este conjunto edificado foi recentemente adquirido pelo Município de Almada e faz parte do património municipal. Trata-se de um notável complexo, com uma tipologia arquitectónica militar e onde se reconhece de forma clara a sua primitiva função de presídio.

Quadro III.11 – Caracterização do Núcleo histórico da Trafaria

<p>LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO GERAL Freguesia: Trafaria Área do Núcleo Histórico: 80069,1 m² População: 852 Total de Edifícios: 267 Total de Alojamentos: 445 Total de Famílias: 344 Núcleos Familiares: 254</p> <p>POPULAÇÃO População dos 0 aos 4 anos: 4,3% População dos 5 aos 9 anos: 5,3% População dos 10 aos 13 anos: 3,8% População dos 14 aos 19 anos: 5,5% População dos 20 aos 24 anos: 7,3% População dos 25 aos 64 anos: 52,9% População dos 65 ou mais anos: 20,9% Ind. Residentes sem saber ler nem escrever: 12,7% Ind. Residentes com 1º Ciclo Completo: 34,7% Ind. Residentes com 2º Ciclo Completo: 11,2% Ind. Residentes com 3º Ciclo Completo: 16,9%</p>	
---	--

Ind. Residentes com Secundário Completo: 10,6%
 Ind. Residentes com Curso Médio Completo: 0,9%
 Ind. Residentes com Curso Superior Completo: 3,1%
 Indivíduos Residentes Empregados: 30,6%
 Ind. Residentes Pensionistas/Reformados: 22,0%
 Indivíduos Residentes Desempregados: 5,1%
 Ind. Residentes Sem Actividade Económica: 42,3%
 Indivíduos Residentes no Sector Primário: 2,7%
 Indivíduos Residentes no Sector Secundário: 17,9%
 Indivíduos Residentes no Sector Terciário: 79,3%

EDIFÍCIOS

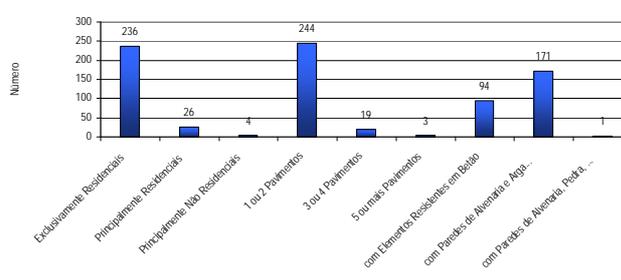
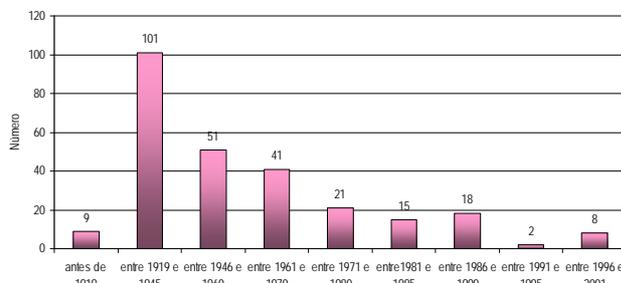
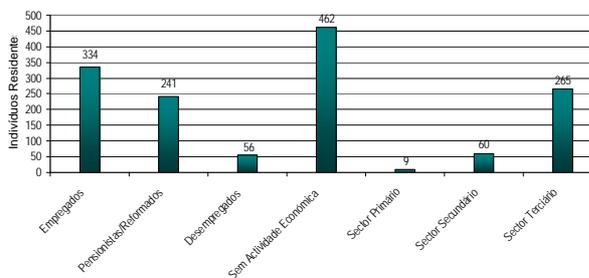
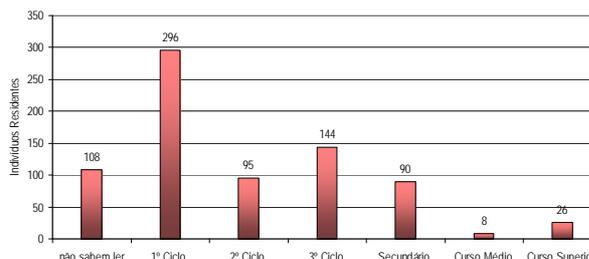
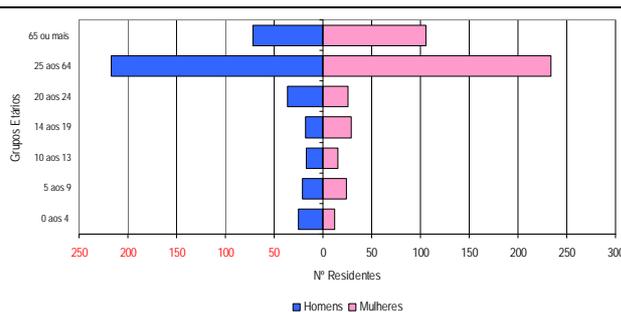
Total de Edifícios Clássicos: 266
 Edifícios construídos antes de 1919: 3,4%
 Edifícios construídos entre 1919 e 1945: 38,0%
 Edifícios construídos entre 1946 e 1960: 19,2%
 Edifícios construídos entre 1961 e 1970: 15,4%
 Edifícios construídos entre 1971 e 1980: 7,9%
 Edifícios construídos entre 1981 e 1985: 5,6%
 Edifícios construídos entre 1986 e 1990: 6,8%
 Edifícios construídos entre 1991 e 1995: 0,8%
 Edifícios construídos entre 1996 e 2001: 3,0%
 Edifícios exclusivamente residenciais: 88,7%
 Edifícios principalmente residenciais: 9,8%
 Edifícios principalmente não residenciais: 1,5%
 Edifícios com 1 ou 2 Pavimentos: 91,7%
 Edifícios com 3 ou 4 Pavimentos: 7,1%
 Edifícios com 5 ou mais Pavimentos: 1,1%
 Edif. com elementos resistentes em Betão: 35,3%
 Ed. c/ paredes de alvenaria e argamassada: 64,3%
 Ed. c/ paredes alvenaria,pedra,adobe ou taipa: 0,4%

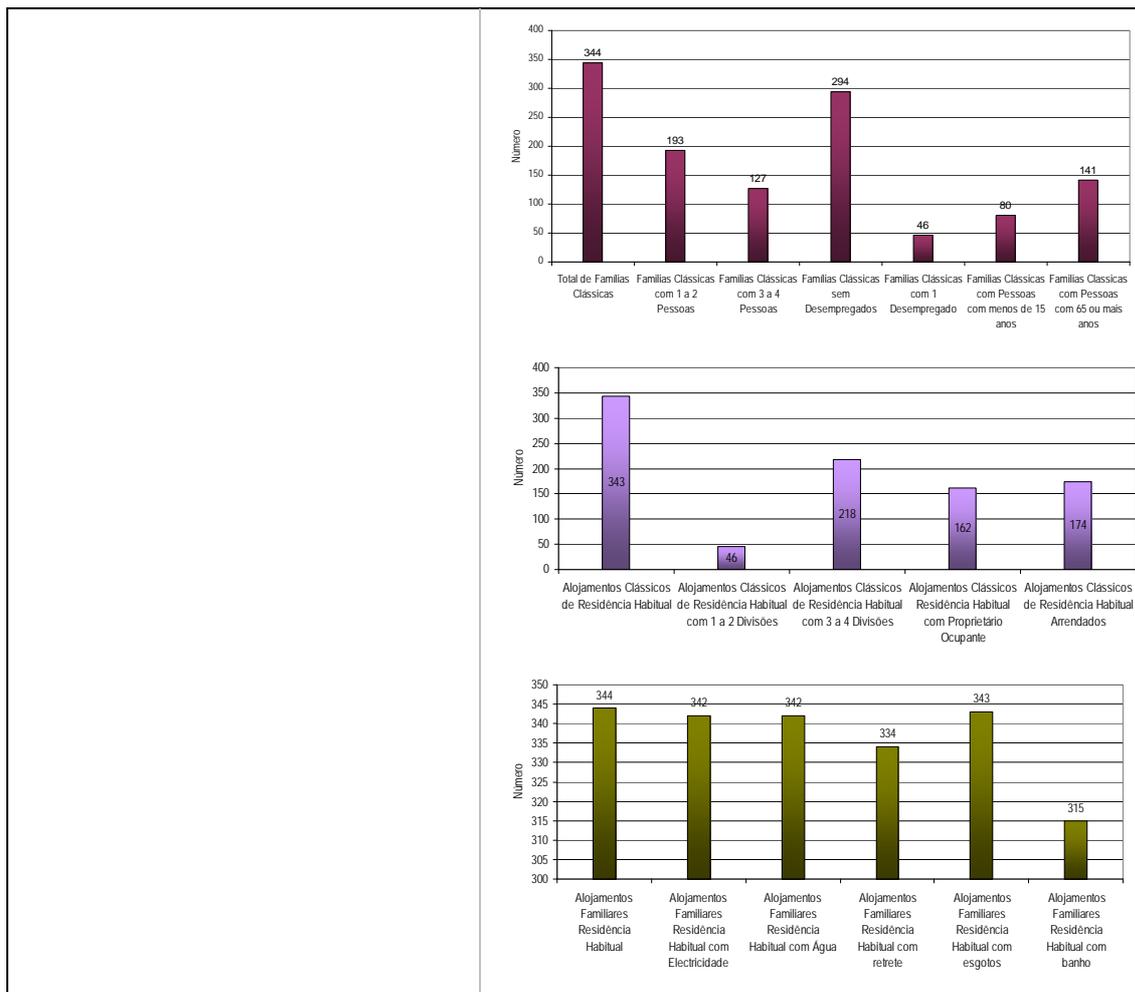
FAMÍLIAS

Total de Famílias Clássicas: 344
 Famílias Clássicas com 1 a 2 Pessoas: 56,1%
 Famílias Clássicas com 3 a 4 Pessoas: 36,9%
 Famílias Clássicas sem Desempregados: 85,5%
 Famílias Clássicas com 1 Desempregados: 13,4%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas c/ menos de 15 anos: 23,3%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas com 65 ou mais anos: 41%

ALOJAMENTOS

Alojamentos Familiares Residência Habitual: 344
 Alojamentos Familiares Vagos: 9,9%
 Infraestruturas Aloj. Familiares Resid. Habitual:
 com electricidade: 99,4%
 com água: 99,4%
 com retrete: 97,1%
 com esgotos: 99,7%
 com banho: 91,6%
 Alojamentos clássicos de Residência Habitual: 343
 Divisões Aloj. Clássicos de Residência Habitual:
 com 1 a 2 Divisões: 13,4%
 com 3 a 4 Divisões: 63,6%
 Com proprietário ocupante: 47,2%
 Arrendados: 50,7%





Fonte: INE (Censos 2001) e CMA

Os três troços da zona ribeirinha compreendidos entre o Pontal de Cacilhas – Fonte da Pipa, Arealva – Arrábida e Porto Brandão – Portinho da Costa.

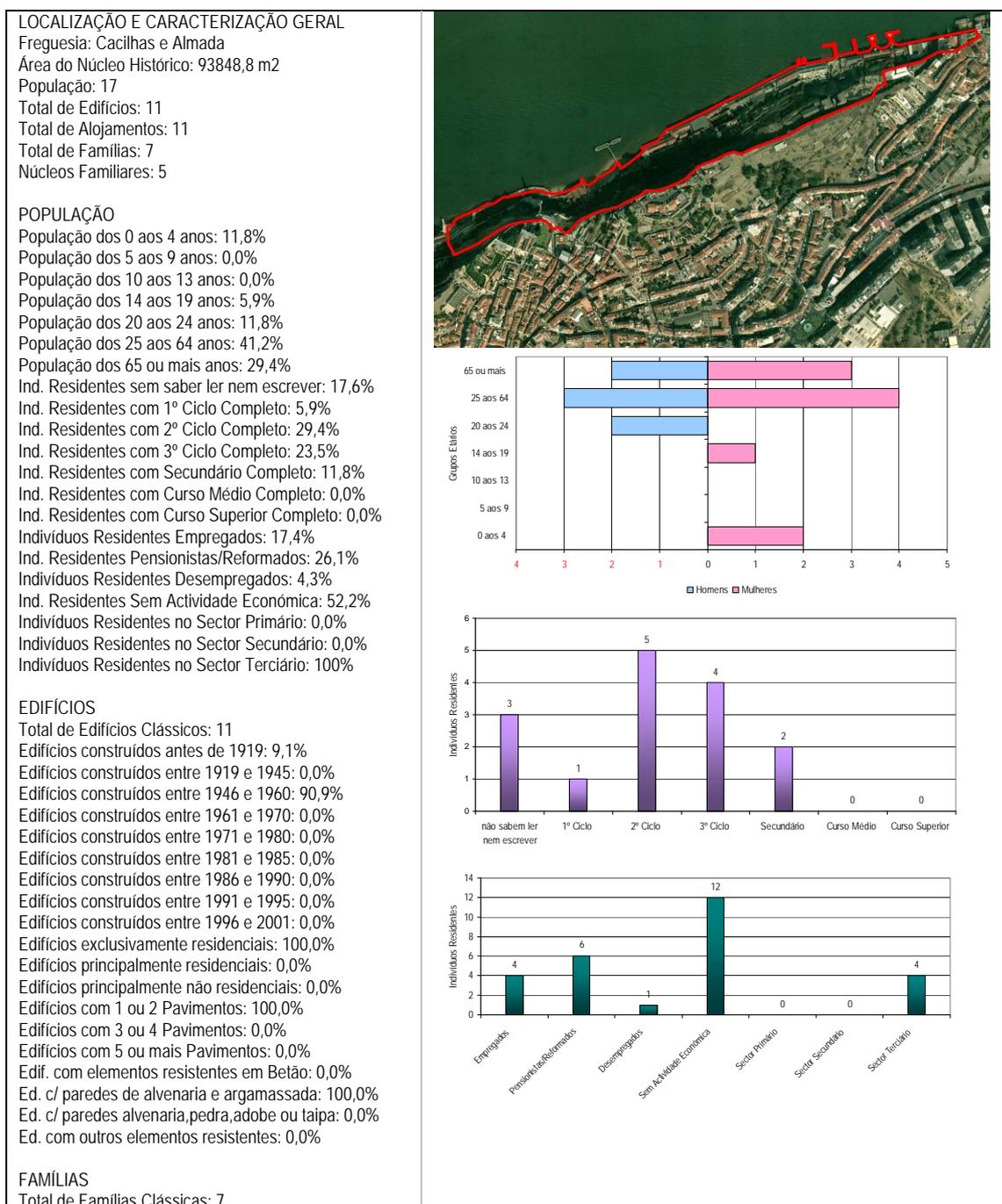
Pontal de Cacilhas – Fonte da Pipa

Caracteriza-se por uma extensa frente de rio que engloba a área do Cais do Ginjal até à Fonte da Pipa.

O Cais do Ginjal, situado à beira do rio Tejo, perto do cais fluvial de Cacilhas, é uma das zonas mais características do passado de Almada. Outrora, era uma zona cheia de vida, albergando fábricas e armazéns de conserva de peixe, onde um grande número de trabalhadores exercia activamente o seu ofício. Com o declínio das suas actividades económicas originais, esta estrutura linear de cais exposto a Norte, e pouco apetecível para o uso habitacional, foi-se esvaziando e consequentemente degradando. Recentemente foi alvo de um protocolo com vista à sua reabilitação sustentado num plano de pormenor de iniciativa municipal.

A restante área até à Fonte da Pipa foi alvo de uma intervenção no âmbito do Programa de Reabilitação Urbana e é hoje um espaço qualificado para usufruto da população. A referida intervenção integrou a consolidação da falésia, a construção do Elevador da Boca do Vento e do Jardim do Rio e a reabilitação da Fonte da Pipa, chafariz inaugurado em 1736, no reinado de D. João V e que deve o seu nome aos moradores da vila, geralmente jovens que desciam diariamente à fonte e carregavam a água para casa em barris ou bilhas de barro. Para além do auto abastecimento, havia ainda os aguadeiros, indivíduos que faziam dessa actividade o seu modo de vida e que comercializavam a água em barris de 20 litros, entregando-a directamente nas habitações.

Quadro III.12 – Caracterização da zona ribeirinha Pontal de Cacilhas – Fonte da Pipa



Famílias Clássicas com 1 a 2 Pessoas: 71,4%
 Famílias Clássicas com 3 a 4 Pessoas: 14,3%
 Famílias Clássicas sem Desempregados: 85,7%
 Famílias Clássicas com 1 Desempregados: 14,3%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas c/ menos de 15 anos: 14,3%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas com 65 ou mais anos: 57,1%

ALOJAMENTOS

Alojamentos Familiares Residência Habitual: 7

Alojamentos Familiares Vagos: 0,0%

Infraestruturas Aloj. Familiares Resid. Habitual:
 com electricidade: 100%

com água: 85,7%

com retrete: 100%

com esgotos: 100%

com banho: 71,4%

Alojamentos clássicos de Residência Habitual: 7

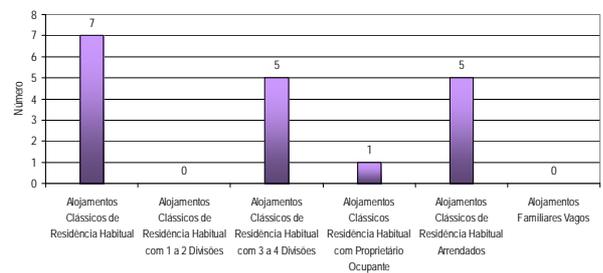
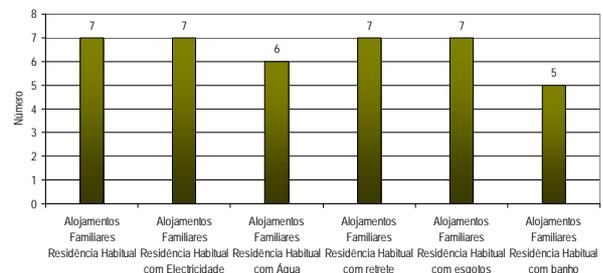
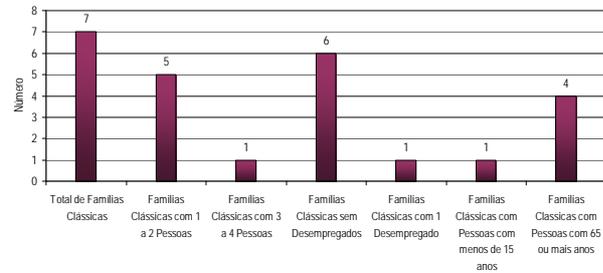
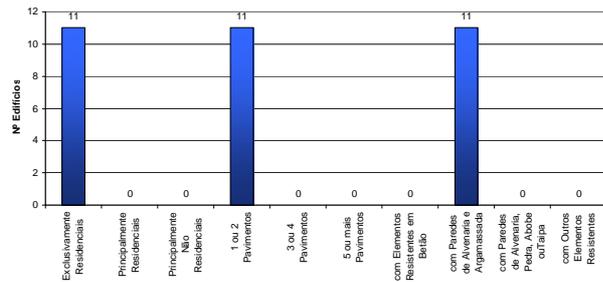
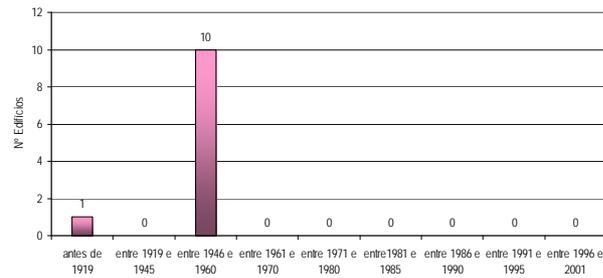
Divisões Aloj. Clássicos de Residência Habitual:

com 1 a 2 Divisões: 0,0%

com 3 a 4 Divisões: 71,4%

Com proprietário ocupante: 14,3%

Arrendados: 71,4%



Fonte: INE (Censos 2001) e CMA

Arealva

Percorrendo a frente de rio de Nascente para Poente encontramos em primeiro lugar a Fábrica da Arealva. Encaixada entre o rio e a falésia teve como actividades iniciais as ligadas à produção e armazenamento de vinhos e derivados, conservas, azeite e tanoaria. Actualmente todo o complexo de

difícil acesso encontra-se bastante degradado ao que não foi estranha a extinção da sua actividade comercial e industrial.

Quadro III.13 – Caracterização da zona ribeirinha da Arealva

<p>LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO GERAL Freguesia: Pragal e Almada Área do Núcleo Histórico: 258592,3m² População: 0 Total de Edifícios: 0 Total de Alojamentos: 0 Total de Famílias: 0 Núcleos Familiares: 0</p>	
---	--

Fonte: CMA

O Porto Brandão

O Núcleo Histórico de Porto Brandão localiza-se na sequência de um vale cavado que se abre com a aproximação ao rio.

Originalmente uma vila ligada às actividades do rio, desde tempos muito antigos que este local da margem Sul do Tejo se tornou obrigatório ponto de passagem.

Com uma estrutura urbana em forma de “U” rematado a Sul por uma pequena igreja, abria-se à praia através de um grande largo que posteriormente, nos finais dos anos 40 do século XX, foi preenchido por construções em banda formalizando dois quarteirões que lhe retiraram o carácter de grande enseada que se abria ao rio.

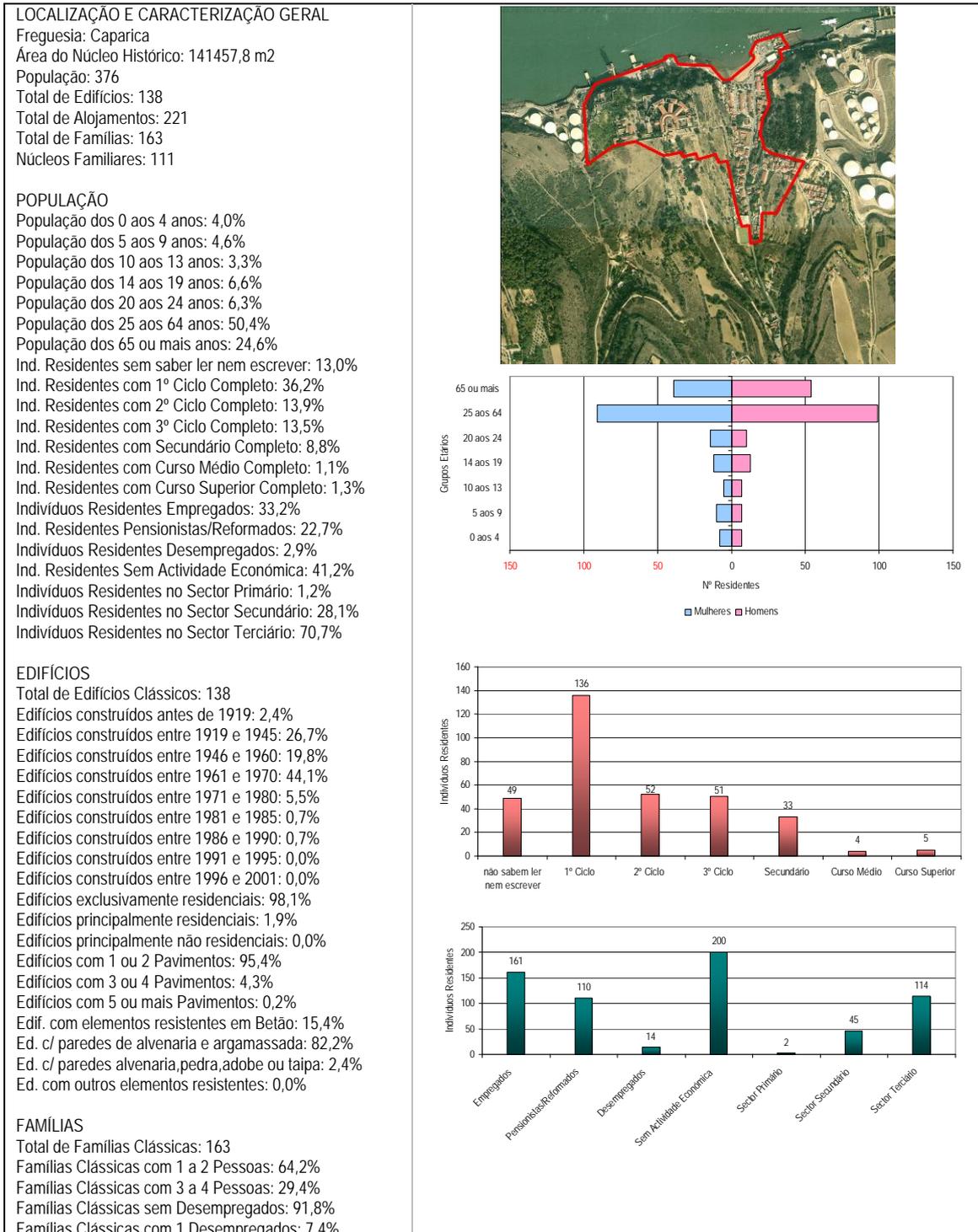
Tipologicamente dominam as construções de arquitectura civil com dois pisos, mantendo muitas delas o seu carácter original. Podemos ainda encontrar algumas singularidades pitorescas como por exemplo a casa dos barris.

Entre os edifícios com maior significado e ainda dentro do perímetro do núcleo, para além da igreja, podemos encontrar junto ao rio a fábrica de conservas de peixe edifício industrial de grande porte.

Na envolvente próxima localiza-se um dos edifícios mais singular e notável do Concelho, o Lazareto. Um primitivo colégio jesuíta, foi transformado no Hospital Real da Marinha através de alvará de construção assinado pelo príncipe regente em 1797. É um edifício notável com o seu corpo avançado, os janelões, o requintado escudo com as armas reais, frontão triangular de cantaria e os pináculos piramidais, num estilo neoclássico sóbrio e equilibrado. Este edifício é de uma envergadura extraordinária, era tido como um dos melhores e maiores da Península Ibérica, distingue-se pela sua arquitectura de planta radial e é composto por seis blocos no seu interior.

A Ponte do Lazareto localiza-se a Torre Velha ou de S. Sebastião da Caparica, tipologia de arquitectura militar considerada das mais antigas fortificações portuguesas destinada à defesa marítima. Foi a precursora de uma longa série de fortificações que se ergueram ao longo das duas margens do Rio Tejo desde o séc. XV ao séc. XX. A Torre Velha encontra-se em vias de classificação pelo IGESPAR como Monumento Nacional.

Quadro III.14 – Caracterização do núcleo histórico do Porto Brandão



Fam. Cláss. c/ Pessoas c/ menos de 15 anos: 21,3%
 Fam. Cláss. c/ Pessoas com 65 ou mais anos: 42,3%

ALOJAMENTOS

Alojamentos Familiares Residência Habitual: 161

Alojamentos Familiares Vagos: 28%

Infraestruturas Aloj. Familiares Resid. Habitual:

com electricidade: 100%

com água: 99,4%

com retrete: 96,3%

com esgotos: 100%

com banho: 93,2%

Alojamentos clássicos de Residência Habitual: 159

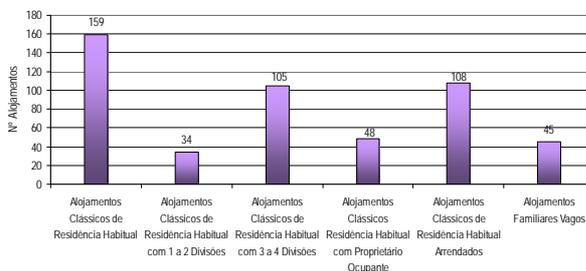
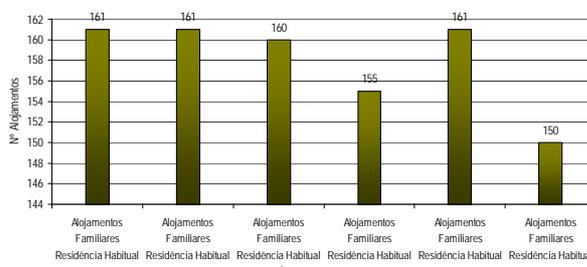
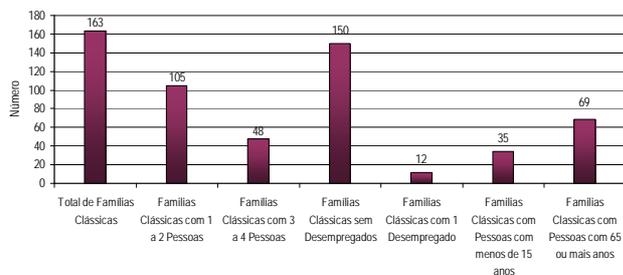
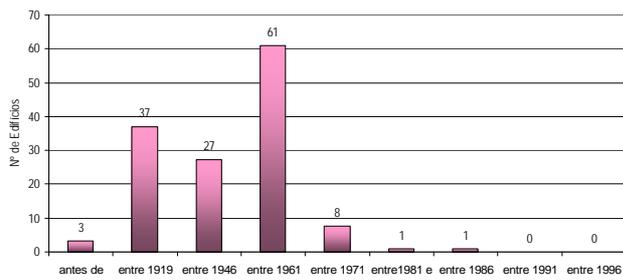
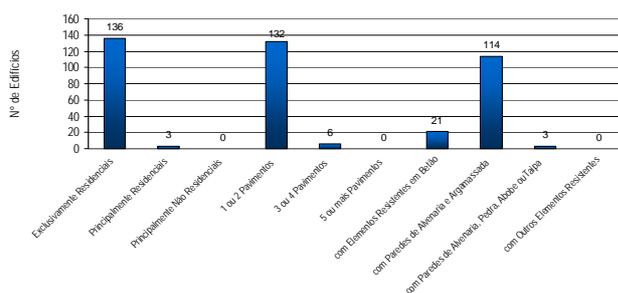
Divisões Aloj. Clássicos de Residência Habitual:

com 1 a 2 Divisões: 21,4%

com 3 a 4 Divisões: 66,0%

Com proprietário ocupante: 30,2%

Arrendados: 67,9%



Fonte: INE (Censos 2001) e CMA

1.5.2. ÁREAS DE REABILITAÇÃO URBANA

O Decreto-Lei 307/2009, de 23 de Outubro, que estabelece o regime jurídico da reabilitação urbana, criou a figura de Área de Reabilitação Urbana (ARU). Ao abrigo deste diploma constituiu-se, inicialmente, no enquadramento de uma Reabilitação Simples, a Área de Reabilitação Urbana de Cacilhas – aprovada em Assembleia Municipal de 25.02.2011 e publicada no DR, 2ª série, nº 94, de 16 de Maio de 2011 – e, posteriormente, as ARU da Trafaria e de Almada Velha, ambas aprovadas em Reunião de Câmara de 7.12.2011.

Pretendeu-se que a ARU de Cacilhas, que foi precursora a nível nacional neste âmbito, fosse potenciadora de uma experiência receptível para outras áreas do Concelho, o que, de resto, veio a verificar-se com a constituição das ARU de Almada Velha e Trafaria.

Com a constituição das ARU, pretende-se fundamentalmente assegurar a reabilitação dos edifícios que se encontram degradados ou funcionalmente inadequados, melhorando as condições de habitabilidade e de funcionalidade do parque imobiliário urbano e dos espaços não edificados, garantindo ainda a protecção, promoção e valorização do património cultural.

Considerando tratarem-se de operações de reabilitação urbana simples, não obstante de, no caso concreto, integrarem uma componente de investimento considerável no espaço público, têm ainda como principais objectivos os seguintes aspectos:

- a) Assegurar a reabilitação dos edifícios que se encontram degradados ou funcionalmente inadequados;
- b) Melhorar as condições de habitabilidade e de funcionalidade do parque imobiliário urbano e dos espaços não edificados;
- c) Garantir a protecção e promover a valorização do património cultural;
- d) Afirmar os valores patrimoniais, materiais e simbólicos como factores de identidade, diferenciação e competitividade urbana;
- e) Modernizar as infra-estruturas urbanas;
- f) Promover a sustentabilidade ambiental, cultural, social e económica dos espaços urbanos;
- g) Fomentar a revitalização urbana, orientada por objectivos estratégicos de desenvolvimento urbano, em que as acções de natureza material são concebidas de forma integrada e activamente combinadas na sua execução com intervenções de natureza social e económica;
- h) Assegurar a integração funcional e a diversidade económica, social e cultural no tecido urbano existente;
- i) Promover a fixação de população jovem;
- j) Desenvolver novas soluções de acesso a uma habitação condigna;
- k) Promover a melhoria geral da mobilidade, nomeadamente através de uma melhor gestão da via pública e dos demais espaços de circulação;

- l) Promover a criação e a melhoria das acessibilidades para cidadãos com mobilidade condicionada;
- m) Fomentar a adopção de critérios de eficiência energética em edifícios públicos e privados;
- n) Garantir o princípio da sustentabilidade, garantindo que as intervenções assentam num modelo financeiramente sustentado e equilibrado através de soluções inovadoras e sustentáveis do ponto de vista social cultural e ambiental.

O quadro de incentivos previstos para as operações de reabilitação visa sobretudo atuar em três vertentes: financeira, fiscal e regulamentar.

Os incentivos de natureza financeira correspondem à atribuição de comparticipações pecuniárias cujos montantes variam em função dos diversos casos tipificados, os de natureza fiscal decorrem dos benefícios previstos no Estatuto dos Benefícios Fiscais designadamente no que se refere aos Incentivos à Reabilitação Urbana e os regulamentares correspondem a medidas de apoio aos proprietários no sentido do mais célere encaminhamento dos processos, ao mesmo tempo que criam as condições de controlo do edificado naquilo que diz respeito à garantia de boa execução, uso e conservação das construções.

A ARU de Cacilhas (figura 1) abrange uma área da freguesia de Cacilhas que inclui a Rua Cândido do Reis, Beco do Bom Sucesso, Largo dos Bombeiros Voluntários e partes das Ruas Carvalho Freirinha, e Elias Garcia.

Figura 1 – Área de Intervenção da Área de Reabilitação Urbana de Cacilhas



Fonte: CMA

A ARU da Trafaria (figura 2) abrange uma área da freguesia da Trafaria que inclui o Núcleo Urbano.

Figura 2 – Área de Intervenção da Área de Reabilitação Urbana da Trafaria



Fonte: CMA

A ARU de Almada Velha (figura 3) abrange uma área da freguesia de Almada que inclui para além do Núcleo Histórico, a totalidade da Rua Capitão Leitão incluído os arranques das respectivas transversais, Rua Heliodoro Salgado, Rua da SFIA, Rua Carvalho Serra e parte das Rua José Fontana e Leonel Duarte Ferreira.

Figura 3 – Área de Intervenção da Área de Reabilitação Urbana de Almada Velha



Fonte:CMA

Todas as ARU estão em vigor pelo prazo de 10 anos, a partir da data de publicação, prorrogáveis por mais 5 anos. A Câmara Municipal de Almada, designadamente o serviço responsável pela qualificação urbana, é a entidade gestora das ARU.

Com a constituição da ARU de Cacilhas, Trafaria e de Almada Velha pretende-se assegurar um conceito amplo de reabilitação urbana, onde se confere especial relevo não apenas à vertente imobiliária ou patrimonial da reabilitação mas à integração e coordenação da intervenção, salientando a necessidade de atingir soluções coerentes entre os aspectos funcionais, económicos, sociais, culturais e ambientais das áreas a reabilitar.

As experiências passadas de reabilitação de edifícios, acumuladas quer através da reabilitação sistemática de Almada Velha quer pelos processos RECRIA e RECRIPH, demonstraram a necessidade de uma atitude proactiva por parte do município que conduzisse ao maior conhecimento possível das potencialidades do programa de todos os interessados. Assim, desde a publicação em Diário da República da ARU de Cacilhas – o que também irá ocorrer com as outras duas ARU, Almada Velha e Trafaria -, a abordagem à área de reabilitação foi encarada em diferentes frentes, nomeadamente procurando uma relação de proximidade através de um atendimento privilegiado de primeira linha (“Balcão da Reabilitação”), com o objectivo de atender todas as pretensões, esclarecer dúvidas, apresentar e promover o programa. Por outro lado, procurou-se investir na divulgação de informação do programa, quer através de uma abordagem mais generalizada como uma mais específica e personalizada. Por fim, houve um esforço de simplificar ao máximo o processo de instrução das candidaturas, bem como de definir uma metodologia de procedimentos que acelere a apresentação de processos de construção.

Após quatro meses decorridos do início do programa da ARU de Cacilhas encontrava-se concluído o estudo de alinhamento e cêrceas para todos os edifícios integrados no perímetro da ARU, constituído por setenta e seis fichas de análise e proposta e memória descritiva.

Desse estudo destacam-se alguns dados estatísticos (figura 4):

- Número de edifícios no perímetro da ARU – 76
- Entrevistas realizadas com os respectivos proprietários – 17, equivalente a 22%
- Relatórios técnicos efectuados – 10, equivalente a 13%
- Candidaturas ao programa – 8, equivalente a 11%
- Candidatura RECRIA ou RECRIPH para área da ARU – 1, equivalente a 1%
- Obras aprovadas e em curso – 2, equivalente a 3%
- Compromisso financeiro gerado pelo programa¹⁹ - 14.927,31€

¹⁹ Inclui despesas de publicação e publicitação do programa e subvenções a fundo perdido atribuídas pelo município.

2. OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO

2.1. CARTA DE OCUPAÇÃO DO SOLO

Enquadramento

A Carta de Ocupação do Solo é um elemento obrigatório que acompanha o PDM e cuja elaboração se encontra enquadrada na alteração em curso ao PROTAML. Nesta definem-se Normas Orientadoras que visam a concretização das Opções Estratégicas de Base Territorial da Área Metropolitana de Lisboa (AML). A operacionalização do PROTAML exige um conjunto de condições fundamentais, entre as quais a Compatibilização dos IGT, devendo ser assegurado, no processo de revisão do PDM, a sua adaptação às orientações e directrizes estabelecidas pelo PROTAML.

Neste âmbito, o PROTAML define a Norma Geral 1 – Carta de ocupação do solo, tendo como Directriz a elaboração da planta da situação existente, com a ocupação do solo nos termos do disposto na alínea b) do 1º ponto da Portaria n.º 138/2005, de 2 de Fevereiro, nos procedimentos de revisão dos PDM e em momento prévio à classificação e qualificação do solo municipal, tendo por referência os padrões de ocupação do solo definidos pelo PROTAML e incluindo 23 tipologias de ocupação.

Metodologia

De acordo com as Normas do PROTAML e com a informação pré existente, nomeadamente as Cartas de Uso do Solo de 2001 e 2005, elaborou-se a Carta de Ocupação do Solo de 2009 (Anexo III.1) utilizando uma metodologia assente em:

1. Definição da ocupação dominante do solo através de interpretação visual de ortofotomapas digitais, seguida de digitalização e complementada por levantamentos de campo, quando necessário. O ortofotograma de base corresponde a um voo de 2007.
2. Adaptação das tipologias de ocupação do solo adoptadas nas Cartas de Uso do Solo de 2001 e 2005 para as tipologias definidas no PROTAML. Nos espaços em que foi possível, efectuou-se a correspondência entre a classificação do Uso do Solo de 2005 e a nova classificação, alterando-se apenas a denominação da tipologia de acordo com a norma geral 1 do PROTAML. Nas restantes situações foi feita uma reclassificação dos espaços de acordo com as novas tipologias de ocupação.

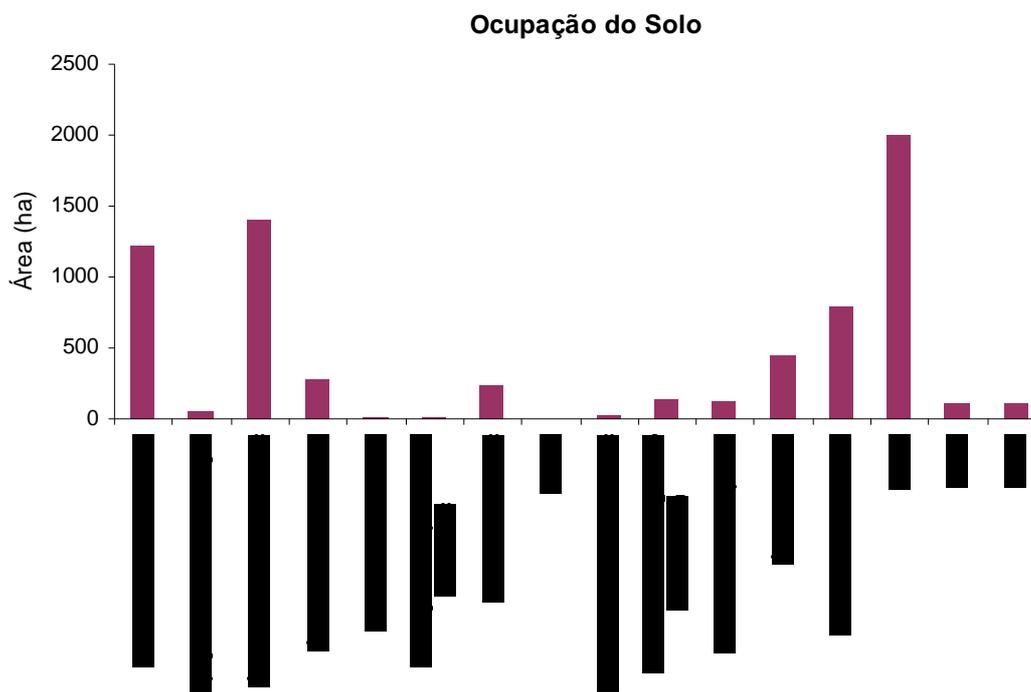
Carta de Ocupação do Solo

De acordo com as normas do PROTAML analisou-se os padrões de ocupação do território de Almada e definiram-se 16 tipologias de ocupação:

- a. Áreas edificadas compactas
- b. Espaços vazios sem construção
- c. Áreas edificadas fragmentadas
- d. Áreas edificadas turísticas
- e. Complexos desportivos
- f. Instalações aeroportuárias e ferroviárias
- g. Instalações Militares
- h. Portos
- i. Grandes e médias superfícies comerciais
- j. Áreas de indústria, logística e armazenagem
- k. Áreas edificadas dispersas
- l. Áreas agrícolas
- m. Povoamentos florestais
- n. Matos
- o. Dunas
- p. Praias

Em termos de ocupação do solo é possível verificar a predominância de 3 tipologias distintas: Matos, Áreas edificadas fragmentadas e Áreas edificadas compactas. Estes três tipos de ocupação correspondem a 65% da área do concelho de Almada.

Figura III.19 – Ocupação do Solo



Fonte: CMA

Matos

No que diz respeito à área de Matos, esta representa 28,7% do território, 2003 ha, e abrange as áreas com revestimento herbáceo-arbustivo de espécies de flora clímax com pequena altura e predominantemente áreas com percentagem significativa de terrenos sem uso definido com evidência das formas do relevo natural. Estas áreas correspondem a quase todos os espaços naturais existentes no concelho e abrangem áreas tão diversas como espaços de REN da frente ribeirinha norte ou espaços vazios na proximidade das zonas de expansão urbanística do interior sul do concelho.

Áreas Edificadas

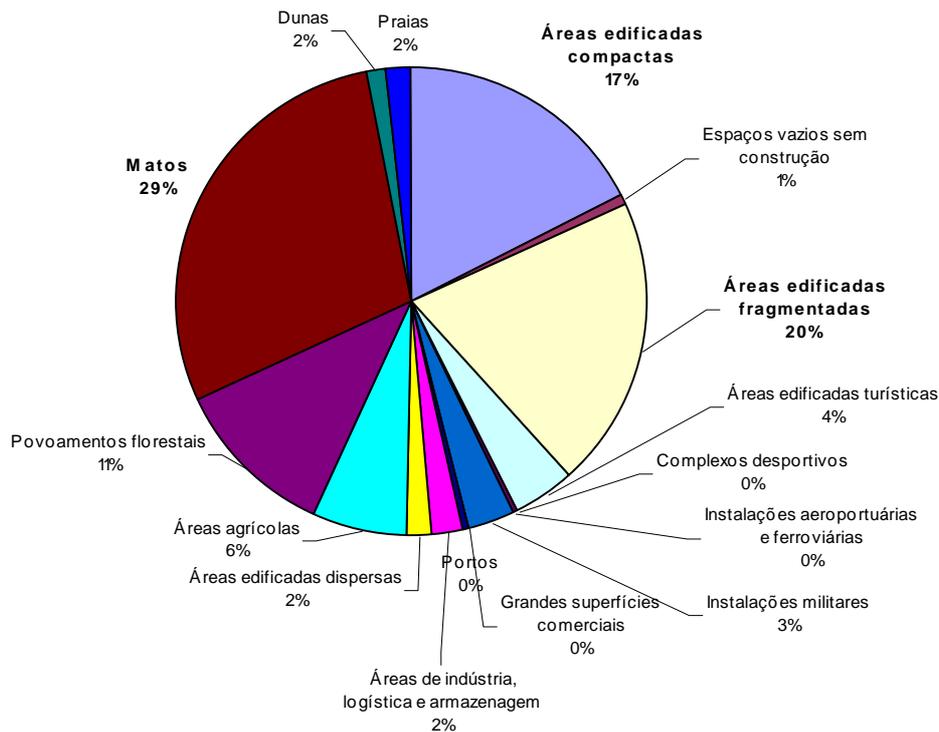
Em relação às áreas edificadas, estas podem ser de 3 tipos: compactas, fragmentadas e dispersas. As áreas compactas e fragmentadas ocupam 37% do território e as áreas edificadas dispersas ocupam apenas 1,8%.

Compactas

Nas áreas edificadas compactas a edificação tem um carácter compacto e contínuo possuindo uma estrutura consolidada e uma rede viária hierarquizada e ordenada. A estas áreas corresponde a cidade de Almada, na qual se considera o contínuo urbano do Pragal, Cova da Piedade, Cacilhas, Feijó e Laranjeiro e a cidade da Costa da Caparica. Estas áreas incluem também os conjuntos edificados em espaço rústico como sejam os núcleos da Sobreda, do Lazarim, Palhais, Marco Cabaço e Charneca da

Caparica. Consideram-se ainda áreas compactas áreas edificadas e áreas de crescimento urbano mais recente, que se encontram infraestruturadas e consolidadas. As áreas edificadas compactas correspondem a um total de 1227,0 ha, ou seja, 17,6% do território.

Figura III.20 – Percentagem de ocupação do solo por tipologia



Fonte: CMA

Fragmentadas

As áreas edificadas fragmentadas caracterizam-se, segunda a definição, por áreas urbanas fragmentadas e desqualificadas que ocorrem tendencialmente na extensão das áreas edificadas consolidadas, havendo uma coexistência de funções e tipologias de edificação com base numa rede viária não estruturada e hierarquizada, deficiente infraestruturção, baixa dotação de equipamentos e espaços públicos e problemas de convivência de usos.

Foram identificados dois tipos de áreas fragmentadas no concelho de Almada. Por um lado as áreas urbanizáveis em formação que se encontram infraestruturadas e parcialmente consolidadas correspondendo na sua maioria aos processos de loteamentos e, por outro lado, áreas edificadas desqualificadas maioritariamente de génese ilegal, não estruturadas e hierarquizadas, onde em muitos casos se encontram em curso processos de reconversão no sentido de infraestruturar e qualificar esses mesmos espaços. São exemplos destas áreas a zona das Quintinhas na Charneca da Caparica ou o

Bairro do Campo da Bola na Costa da Caparica. As áreas edificadas fragmentadas ocupam 1407,6 ha, ou seja, 20,1% do concelho.

Dispersas

As áreas edificadas dispersas são áreas onde ocorrem edifícios isolados ou em pequenos grupos constituindo um padrão importante na paisagem. São áreas de edificação linear ao longo das vias de comunicação caracterizadas por uma estrutura simples ou reticular. As áreas edificadas dispersas são pouco marcantes no concelho de Almada onde predomina uma ocupação com carácter predominantemente urbano, existindo no entanto alguns exemplos de quintas agrícolas ocupando um total de 131,1 ha.

Povoamentos Florestais

Os Povoamentos Florestais ocupam 794,9 ha, o que corresponde a 11,2% do território de Almada. Estas áreas são compostas por conjuntos de árvores onde predominam o Pinheiro Manso e o Pinheiro Bravo, algumas culturas arvenses de sequeiro e alguns eucaliptos. São exemplos de Povoamentos Florestais a Mata dos Medos ou o Pinhal do Inglês.

Áreas Agrícolas

As áreas agrícolas ocupam cerca de 444,1 ha (6,4%) e correspondem a espaços onde predomina o uso agrícola associado a parcelas agrícolas de policulturas, na grande maioria horto-frutícolas. A prática da agricultura assenta em parcelas de dimensão variável, desde as quintas de produção em grandes extensões, como a Quinta da Nossa Sra. da Conceição junto a Murfacém até às propriedades mais pequenas que se encontram nas Terras da Costa.

Áreas Edificadas Turísticas

As áreas turísticas são constituídas por conjuntos edificados de moradias isoladas e/ou em banda, unidades hoteleiras e equipamentos como piscinas e golfe. A estas áreas corresponde uma gestão comum do espaço e são classificadas como áreas turísticas o Hotel Meliá dos Capuchos, o golfe e as moradias do condomínio da herdade da Aroeira e o INATEL na Costa da Caparica. As áreas edificadas turísticas ocupam um total de 284 ha, ou seja, 4% do território.

Instalações Militares

Os espaços afectos a instalações militares têm uma expressão considerável no concelho de Almada ocupando 234,4 ha (3,3%) do território. O Arsenal do Alfeite é a instalação militar com maior dimensão no concelho ocupando uma área de 180 ha. Existem ainda as instalações da NATO localizadas na Costa da Caparica, Charneca de Caparica e junto à Fonte da Telha.

Áreas de Indústria, Logística e Armazenagem

Estas áreas são caracterizadas por elementos destinados à instalação de empresas, indústria e armazenagem. Estão incluídas nesta tipologia as áreas industriais de Vale Figueira e Vale Rosal, onde se localizam também empresas com actividades de logística e armazenagem. Inclui-se também o Madan Parque, um espaço de instalação de empresas ligadas à Investigação e Desenvolvimento (I&D). Estes espaços correspondem a uma área de 142,3 ha (2%).

Praias

Almada possui 13 km de praias que percorrem a costa atlântica ocupando uma área de 117,7 ha (1,7%).

Dunas

Esta tipologia corresponde ao cordão dunar da Costa da Caparica que se estende desde a praia da Fonte da Telha até à praia da Cova do Vapor, a última praia a norte do concelho. Considera-se dunas a área que integra a vegetação dunar com ocorrência de espécies como o estorno, o feno-das-areias, o cordeiro-do-mar, a arméria e o cardo-marítimo. As dunas ocupam uma área de 104,8 ha (1,5%).

Grandes Superfícies Comerciais

Na tipologia de Grandes Superfícies incluem-se nomeadamente o Almada Fórum e a zona do Intermarché em Vale Figueira.

Complexos Desportivos

Dos equipamentos desportivos existentes no concelho consideram-se de dimensão significativa os equipamentos destinados à prática de várias modalidades como o Complexo Municipal dos Desportos, o Estádio Municipal José Martins Vieira, a Pista de Atletismo da Sobreda e o Atlético Clube de Almada. Estes espaços ocupam uma área de 10 ha (0,1%).

Instalações Aeroportuárias e Ferroviárias

Nesta tipologia considera-se a estação do Pragal assim como os espaços afectos a esta infraestrutura, nomeadamente o parque de estacionamento automóvel e a superfície comercial da estação. Estes espaços ocupam uma área de 8,5 ha (0,1%).

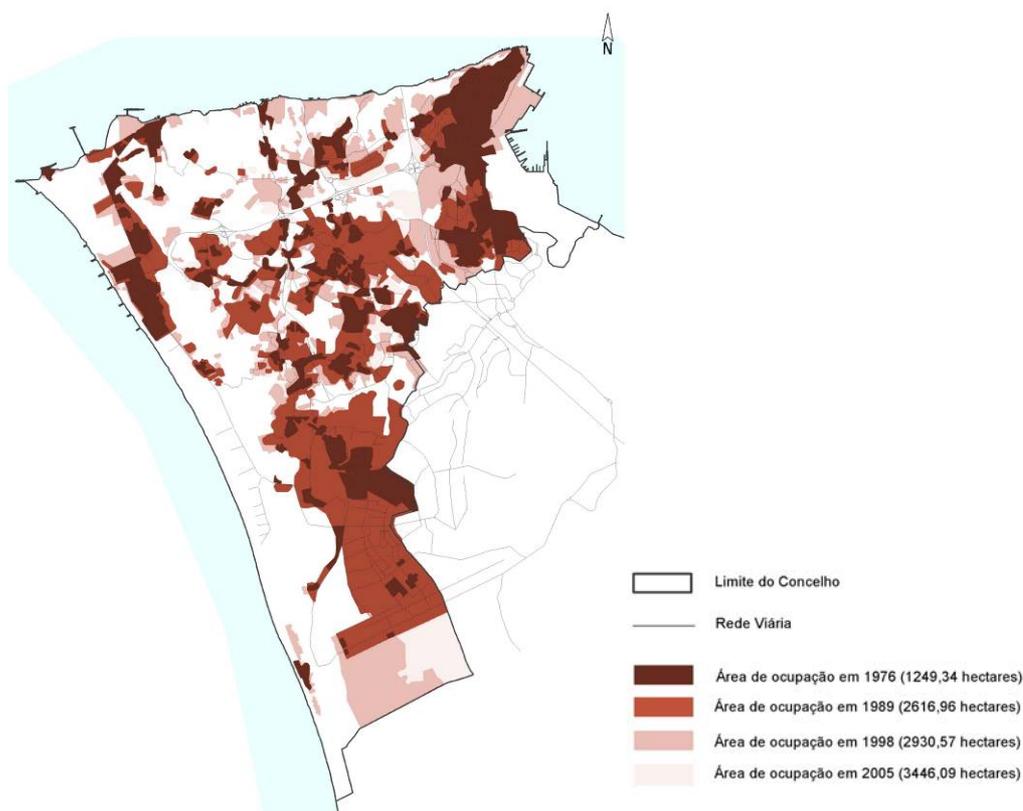
Portos

Os Portos são instalações portuárias que incluem docas, portos de abrigo e os edifícios a estes associados. Considera-se então o porto de abrigo da Cova do Vapor, o porto da Trafaria, Porto Brandão, Olho-de-Boi, Cacilhas. Os Portos ocupam uma área de 3,7 ha (0,1%).

2.2. OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO

A ocupação urbana no concelho de Almada, conforme identificado no Relatório de Execução do PDMA²⁰, registou um intenso crescimento a partir da década de 60 com particular intensidade nas décadas de 70 e 80, pautando-se contudo a década de 90 por um abrandamento significativo da sua taxa de crescimento, que se fixou na ordem dos 12%, voltando a registar um ligeiro incremento, entre 1998 e 2005, aproximadamente 17,6% (Figura III.21).

Figura III.21 - Evolução da mancha urbana, 1976-2005

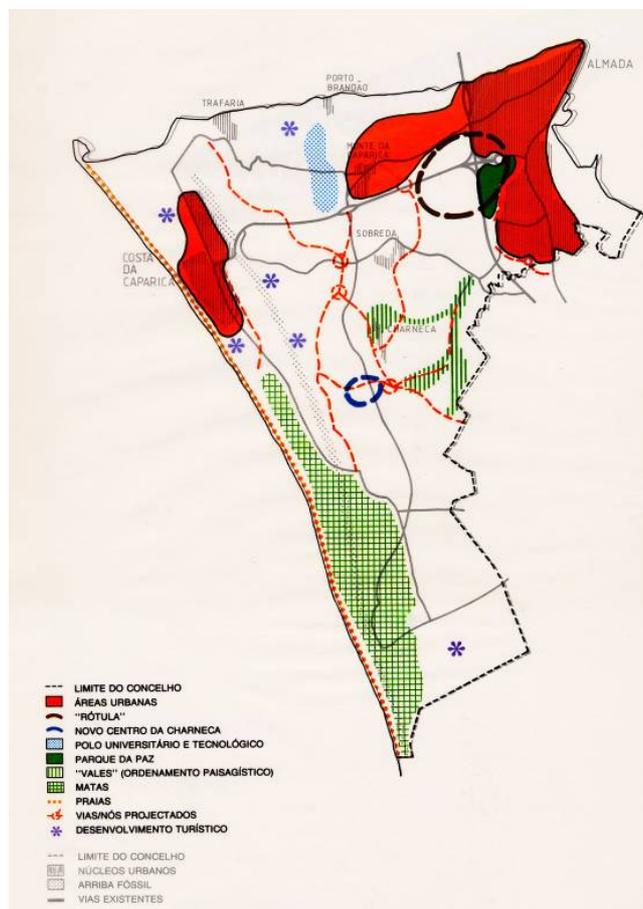


Fonte: CMA

²⁰ Relatório de Avaliação da Execução do Plano Director Municipal e de Identificação dos principais Factores de Evolução do Município – (DMPAT - Dezembro de 2008).

A este gradual abrandamento da expansão urbana, está associado um contínuo preenchimento / remate da ocupação urbana do território concelhio, com um aumento das áreas urbanas consolidadas, de 851ha para 1.181ha, significando um acréscimo de 39% entre 1998 e 2005. Globalmente verifica-se que as orientações estruturais de desenvolvimento urbano expressas no modelo territorial do PDMA (Figura III.22), não sofreram desvios ao longo do seu período de vigência face aos objectivos traçados, assistindo-se à crescente afirmação de uma estrutura urbana consolidada bipolar Nascente-Poente, com a mancha urbana da Cidade de Almada/Laranjeiro, a Nascente, e do núcleo urbano da Costa da Caparica enquanto centro secundário, a Poente.

Figura III.22 - Esquema do modelo territorial do PDM de Almada



Fonte: PDMA. CMA

A consolidação deste núcleo Poente, deveu-se não só devido a factores históricos, como também aos investimentos no reforço e requalificação de infraestruturas, mas sobretudo face aos efeitos resultantes do processo relacionado com a implementação do Programa Polis para a Costa da Caparica, que o acentuou enquanto centro urbano secundário à escala concelhia. Por outro lado, ao nível das suas valências turísticas e de lazer relacionadas com a utilização e fruição da frente de praias atlânticas

enquanto equipamento regional à escala da AML, permitiu-lhe consolidar a capacidade construtiva desta área urbana.

Associada a esta estrutura urbana consolidada bipolar, a Nascente, acentuou-se a progressiva expansão linear desta mancha urbana da cidade, segundo os eixos Pragal / Monte da Caparica e Cova da Piedade / Laranjeiro / Feijó. Esta tendência de crescimento desenvolveu-se gradualmente, acompanhando as dinâmicas territoriais existentes, mas enfatizando-se com a plena entrada em funcionamento da rede do Metro Sul do Tejo (MST) que contribuirá para o reforço da coesão urbana, em termos físicos como funcionais.

Salienta-se neste contexto a situação particular da zona envolvente à estação do Pragal, uma vez que a sua consolidação estará mais dependente da influência diferida da passagem do MST e a sua correspondente articulação com o transporte ferroviário, e também, da reabilitação / renovação urbana²¹ na zona do Plano Integrado de Almada sob gestão do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana (IHRU).

Relativamente ao núcleo urbano do Monte de Caparica / Madan Parque, com a construção da Avenida Timor Lorosae, designada “variante ao Monte da Caparica”, que suporta a plataforma do MST (Linha da Universidade), estão criadas as condições para a continuidade do reforço da ocupação urbana ao longo deste eixo de expansão, a par do futuro alargamento da linha do MST à Costa da Caparica.

A rótula preconizada no PDMA, que orbitava em torno do trevo viário da A2 e do Centro-Sul, foi delineada de modo a ser formada por uma área concentrada de equipamentos públicos e privados, de nível superior, por serviços e comércio de distribuição, espaços verdes de recreio e lazer, os quais seriam complementados por um sistema viário em anel e pela futura estação do Pragal. Nesta área, evidencia-se a construção do Parque da Paz, de diversos equipamentos nele inseridos, a reconfiguração viária no Centro-Sul, a conclusão da variante à EN10, a reabilitação do chamado CM1019, a construção do pólo comercial e de serviços em torno do Almada Fórum e a finalização dos espaços verdes envolventes bem como a implementação do Centro Cívico do Pragal. A materialização desta rótula têm-se vindo a revelar preponderante enquanto plataforma viária de ligação e de articulação funcional da cidade com os territórios que a envolvem, contudo esta relação com as áreas do Plano Integrado de Almada (PIA) carece ainda de um maior aprofundamento e incremento de acordo com as orientações constantes do Estudo Estratégico de Almada Poente – Almada Cidade Aberta.

Complementarmente a esta estrutura bipolarizada e respectiva rótula, registou-se um efeito de projecção nas áreas adjacentes, funcionando enquanto espaços de transição, nomeadamente as zonas do eixo Monte de Caparica – Pragal, Sobreda – Vale Figueira e de Vale Mourelos. Contudo o seu

²¹ Decorrente do Estudo de Enquadramento Estratégico de Almada Poente aprovado em reunião de Câmara de 2009/05/20.

desenvolvimento foi condicionado pelas pesadas infraestruturas viárias e ferroviárias, que se implantam neste território, restringindo o seu desenvolvimento espacial e a sua forma de colmatção /preenchimento urbano.

A par destes espaços desenvolve-se um extenso planalto no interior do território que se estende a partir do sistema de cumeadas do Alto do Índio – Lazarim – Vila Nova e Capuchos até ao limite sul do concelho, confinante com as Matas de Sesimbra (Apostiça), no concelho de Sesimbra, e concelho do Seixal, subdividindo-se entre interior norte e interior sul. Será precisamente na vertente norte desta plataforma que se constata novos territórios em formação, e outros em processo de preenchimento, capazes de garantir a mais curto prazo, a constituição e consolidação de territórios urbanos.

São ainda de salientar as centralidades, que se tendem a afirmar ao longo deste território, ou que se pretendem incrementar, designadamente no caso do novo centro terciário da Charneca de Caparica, estimulado com a construção da nova Avenida Amália Rodrigues, no enfiamento da via industrial V1-V8, em complementaridade com o eixo industrial transversal de Vale Rosal – Vale Figueira. A concretização das intervenções viárias previstas para este território, a cargo das Estradas de Portugal no âmbito da Subconcessão do Baixo-Tejo, designadamente com a construção / prolongamento do IC-32 e da ER-377-2, para além do seu impacte físico e paisagístico, introduzirão e reforçarão a constituição de novas dinâmicas e sinergias locais e regionais para este território.

Ao nível das frentes de água do concelho, desde o Monte da Caparica à Aroeira, passando pela Costa da Caparica e o planalto da Arriba Fóssil, enquanto elemento unificador, verificou-se a existência de duas estruturas distintas de ocupação espacial. Por um lado, a Faixa Ribeirinha do concelho, entre o Monte de Caparica e a Costa da Trafaria, caracterizada essencialmente por uma ocupação de vale e por pequenos desenvolvimentos lineares de cumeada, onde ainda predomina uma paisagem maioritariamente agrícola e com um sistema de vistas sobre Lisboa. Por outro lado a Faixa Atlântica, com uma vocação e ocupação claramente turística, englobando o aglomerado urbano da Costa da Caparica e da Fonte da Telha.

Poder-se-ão em síntese identificar 6 principais unidades de ocupação urbana:

- Cidade Alargada Consolidada
- Faixa Ribeirinha
- Faixa Atlântica
- Vale Central
- Área Urbana dos Vales
- Área Urbana do Planalto

Figura III.23 - Unidades de ocupação urbana



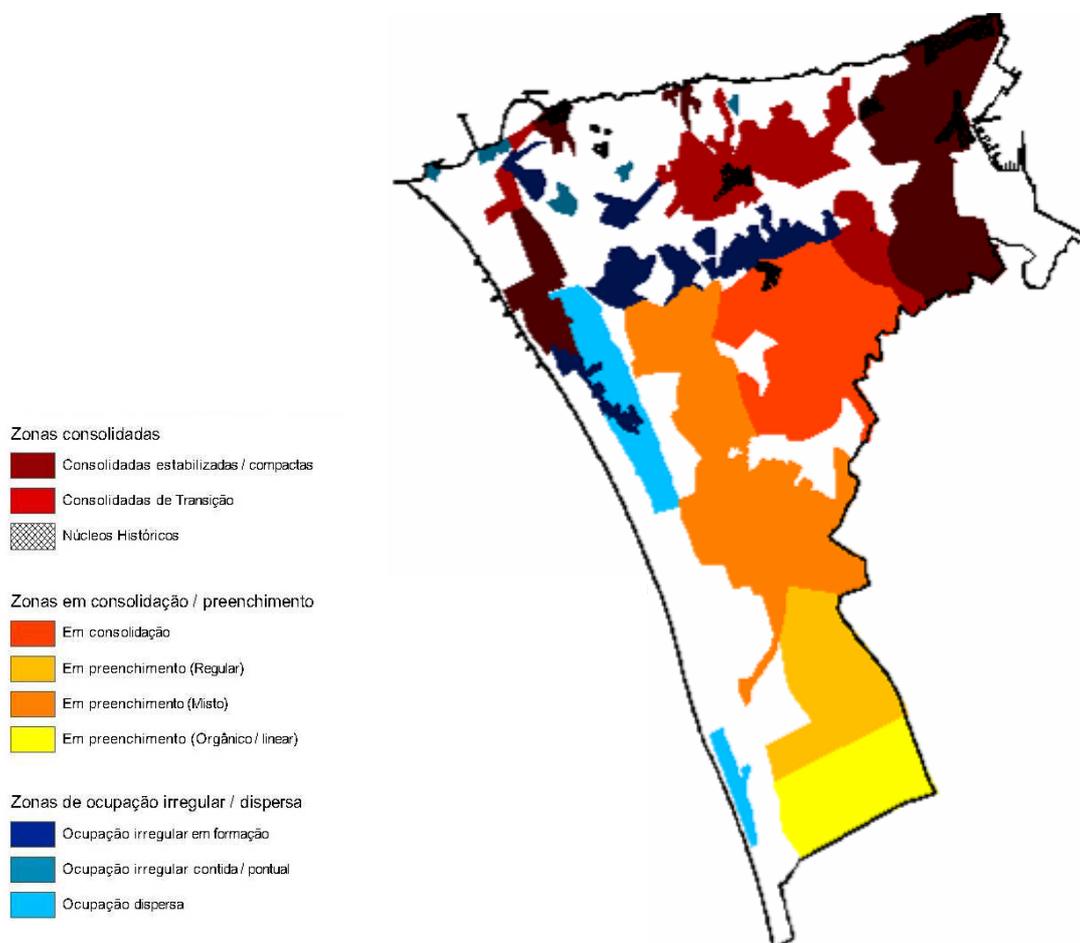
Fonte: CMA, 2010

Este modelo de ocupação espacial do concelho encontra-se em estreita sintonia com as unidades de paisagem identificadas e as características morfo-tipológicas que resultam da conjugação de factores histórico-sociais de ocupação urbana.

Do levantamento e análise do território, as principais macro unidades morfo-tipológicas encontram-se agrupadas em 3 grandes grupos (Figura III.24):

- Zonas Consolidadas,
- Zonas em consolidação / preenchimento;
- Zonas de Ocupação irregular / dispersa.

Figura III.24 - Principais macros unidades morfo-tipológicas do território de Almada



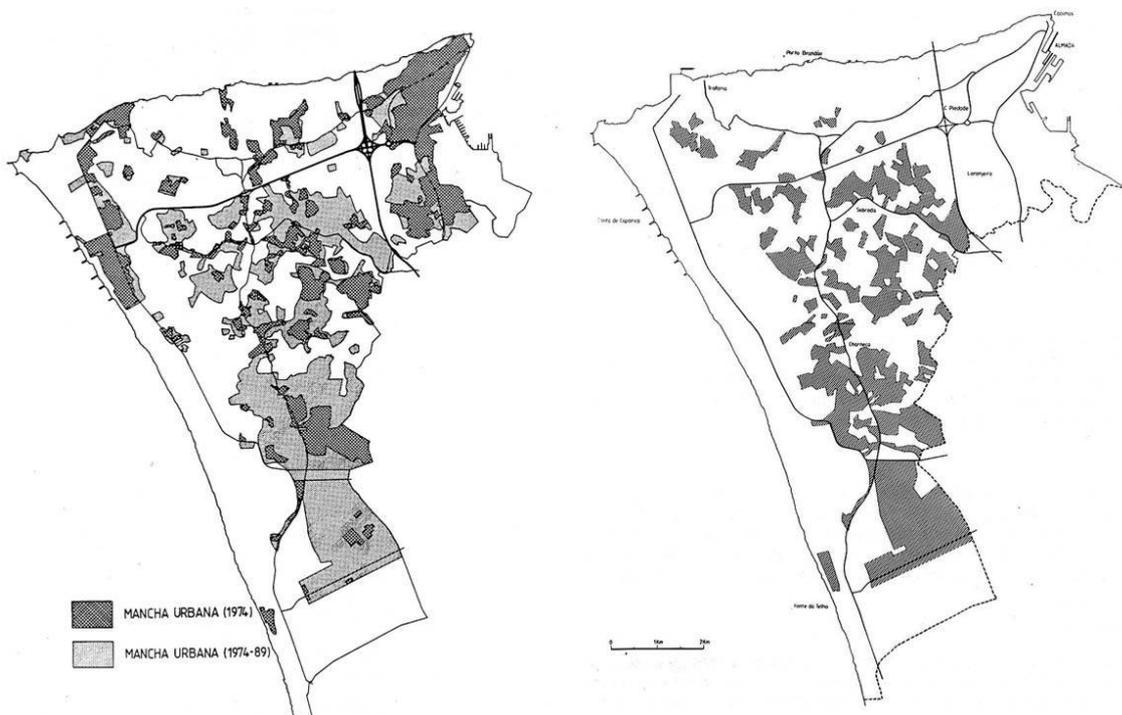
Fonte CMA, 2010

De igual modo a estrutura de ocupação é marcada por dois núcleos urbanos consolidados principais (Nascente: Almada/Laranjeiro e Poente: Costa da Caparica), embora de características distintas ao nível da sua dimensão, consolidação e diversidade tipológica. Evidencia-se ainda uma extensa área urbana consolidada de transição delimitada a sul pelo IC-20 e pela A2, a nascente, pela Paisagem Protegida da

Arriba Fóssil da Costa da Caparica, a poente e a norte pelo sistema de cumeadas e talvegues da faixa ribeirinha.

O Planalto que se desenvolve para sul do IC-20, mais concretamente pela cumeada correspondente à antiga EN 10-1 e actual CM 1011, estende-se pelo interior do território do concelho (freguesias da Caparica, Sobreda e Charneca de Caparica), com continuidade pelos concelhos do Seixal e de Sesimbra. Trata-se de uma zona que numa primeira fase correspondeu a uma importante área de expansão urbana a partir da década de 60, e numa segunda fase à faixa interior do território não abrangida pelo Plano de Urbanização do Concelho de Almada dos anos 40²² (Figura III.25). Actualmente, este território assume-se não só pela sua gradual consolidação, sobretudo nas faixas adjacentes aos núcleos de Almada/Laranjeiro, e à área de enrugamento da zona da Sobreda – Vales, cuja orografia e morfologia influenciaram a ocupação urbana desta área, mas também pelas suas restantes zonas de preenchimento, que gradualmente vão diluindo o seu grau de regularidade e de diversidade tipológica de norte para sul. Neste território, evidenciam-se as crescentes micro-centralidades em formação, quer associadas à rede de equipamentos, como às sinergias criadas pelas infraestruturas de circulação (Sobreda, Charneca de Caparica – Palhais – Mário Casimiro, Quintinhas, Marisol e Aroeira).

Figura III.25 - Mancha urbana entre 1974 e 1989 e localização das manchas urbanas de génese ilegal até 1989



Fonte: CMA, 1992

²² Plano da autoria dos arquitectos urbanistas Étienne De Groër e Guilherme Faria da Costa em 1945.

As zonas de ocupação irregular e dispersa, distribuem-se essencialmente ao longo do eixo do IC-20, em situações de encosta, em formação pontual ou delimitadas pela ocupação de cumeadas (vale do IC-20 / Parque da Paz) e de uma forma já claramente dispersa, ao longo dos terrenos agrícolas das Terras da Costa e na Fonte da Telha.

Na faixa norte das encostas ribeirinhas, cuja ocupação se caracteriza por um desenvolvimento axial, subjacente a cumeadas principais ou a vales, destacam-se os casos da Trafaria, Murfacém, Porto Brandão, Monte de Caparica e a Banática. Trata-se contudo, de uma área de reduzida ocupação urbana, com menor grau de dispersão, onde predominam importantes reservas de solo com valor ambiental, paisagístico e agrícola.

2.3. FORMAS DE OCUPAÇÃO URBANA - MORFOLOGIAS URBANAS E SUA DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL

Com base no modelo de ocupação espacial do concelho, estruturado nas 6 principais unidades de ocupação urbana identificadas (Figura III.23) e macro unidades morfo-tipológicas (Figura III.24), procedeu-se de seguida à caracterização morfológica do concelho resultante das grandes transformações operadas no território. Referem-se como principais tipos de operação de transformação urbana no território concelhio, as operações de natureza viária e as operações em extensão. A primeira decorreu da abertura de elementos lineares no território e deu origem a processos imediatos de alteração de cadastros nas suas margens, potenciando usos e actividades através do aumento da acessibilidade e mobilidade.

O quadro seguinte associa os diferentes tipos de ocupação urbana com a hierarquia do sistema viário.

Núcleos Rurais	Caminhos Rurais
Habitação Dispersa	Caminhos Rurais
Frentes Urbanas Consolidadas	Ruas centrais de ligação tradicional
Pólos terciários	Nó da auto-estrada e IC's
Frentes suburbanas	Estradas nacionais e municipais
Indústrias e armazéns dispersos	Estradas nacionais e IC's

Como operações em extensão, identificaram-se as seguintes morfotipologias de ocupação de acordo com a escala e o sistema compositivo do parcelamento das extensões urbanizadas.

Núcleo histórico	Formação irregular
Extensão residencial de alta densidade	Conjuntos de blocos residenciais
Extensão residencial de média densidade	Quarteirão de frente consolidada contínua
Extensão residencial de baixa densidade	Formação isolada / geminada
Edificação dispersa	Formação isolada / geminada

Zonas Consolidadas / Compactas da Cidade Alargada Consolidada e Faixa Ribeirinha

Englobam os núcleos de Almada e Cova da Piedade, dos quais o núcleo urbano de Almada é o mais antigo remontando ao séc. XII. Trata-se de uma entidade orgânica na sua dimensão e na sua forma, em que os edifícios se implantam na periferia do quarteirão com variações no desenho da fachada e da cércea conferindo-lhe irregularidade volumétrica e morfológica subjacente a estruturas anelares essencialmente fechadas.

Figura III.26 – Núcleo de Almada de génese medieval com a Rua Direita (actual rua Capitão Leitão) como eixo estruturador da malha urbana.



Fonte: CMA

O núcleo da Cova da Piedade, surge com alguma expressão no séc. XVII, e no séc. XVIII os núcleos de Cacilhas, Mutela e Caramujo, que assumem particular importância no final do século XIX, com o surto de industrialização centrado nas indústrias de moagem e no sector corticeiro. Esta situação vai manter-se sem alterações significativas até ao princípio da década de 40 do século XX, altura em que se dá a explosão demográfica do concelho, associada à segunda fase de localização de indústrias na margem sul do Tejo, com a sua componente mais significativa localizada nos estaleiros navais do Alfeite. O bairro da Romeira na Cova da Piedade, construído nas imediações das instalações industriais para alojamento dos operários, é um exemplo de uma intervenção deste período.

A zona abrangida pelo Plano de Urbanização do Concelho de Almada (PUCA) foi programada para constituir um Centro Cívico, organizado em torno de uma praça central, em que se previa a instalação de todos os edifícios simbólicos do regime do Estado Novo (os Paços do Concelho, ladeados pelo Palácio da Justiça, Igreja Matriz e nas imediações os bombeiros voluntários, os correios e outras instituições). A imagem urbanística era um reflexo da concepção da sociedade defendida pelo regime, em que o todo orgânico era constituído pelas diferentes partes organizadas e ordenadas hierarquicamente.

Figura III.27 – Área abrangida pela 1ª fase do Plano Parcial de Urbanização de Almada – Centro Cívico²³



Fonte: CMA

A actual Praça do Movimento das Forças Armadas (MFA), então designada por rotunda de ligação ao Centro Cívico, constituía para poente o início da estrada turística para a Costa da Caparica (actual Av. D. Nuno Álvares Pereira), para nascente assegurava a ligação a Cacilhas (actual Av. D. Afonso Henriques) e para sul partiria uma via de acesso rápido à Cova da Piedade e à nova EN10 (que não chegou a ser construída). Na avenida principal e nas zonas de habitação do Centro Cívico, construíram-se edifícios colectivos de 3 pisos organizados em quarteirões contínuos.

A edificação dos quarteirões, em ordem contínua, obrigava à existência de pelo menos dois intervalos livres de construção. A zona de casas unifamiliares, em lotes pequenos, também destinada à classe média, ocupava a área situada a norte da Av. D. Nuno Alvares Pereira, na envolvente da Igreja e do actual Tribunal do Trabalho, que a partir dos anos 80 veio a ser sucessivamente renovada por edifícios de habitação colectiva de vários pisos.

Figura III.28 - O bairro das Casas Económicas da Cova da Piedade ²⁴



Fonte: CMA

²³ A exemplo do Bairro de Alvalade em Lisboa, embora em Almada os edifícios sejam de menor dimensão e os projectos esteticamente mais pobres apesar do estilo semelhante.

²⁴ Inaugurado em 1952, no âmbito do programa de habitações económicas do Estado Novo, para a zona de influência do Arsenal do Alfeite, constitui-se como um sistema fechado e separado dos demais de estrutura orgânica marcada por uma praça central com a capela e completado com duas escolas primárias e uma creche. O espaço pensado inicialmente para os edifícios comerciais que ladeiam a praça veio a ser ocupado nos anos 60 com edifícios de 4 pisos para habitação.

Entre 1945 (ano da aprovação do PUCA) e 1960, assiste-se no núcleo urbano de Almada a intervenções urbanísticas significativas com carácter estruturante, axiadas segundo duas vias: uma no sentido norte-sul, ligando Cacilhas ao núcleo central de Almada (Rua da Incrível Almadense), a outra no sentido nascente-poente (Av. D. Afonso Henriques), apoiando-se em duas praças (MFA e Gil Vicente).

Segundo o PUCA, a abertura dos novos arruamentos deveria ser feita por fases sucessivas, com um ritmo correspondente ao das alienações dos terrenos para construção, de forma a possibilitar a aquisição de recursos financeiros para cada fase da intervenção camarária, sendo que no início seria dada preferência à habitação colectiva, cujos lotes suportariam maior aquisição de capital.

O Plano previa que a construção fosse realizada pela Av. D. Afonso Henriques, servindo de suporte a toda a expansão em quarteirão dos anos 50-60, verificando-se ainda hoje uma apreciável unidade formal pese embora algumas graves dissonâncias tipológicas de épocas posteriores. Apesar das transformações de densidade que se vieram a verificar na execução dos planos, a construção dos edifícios manteve de um modo geral os princípios de desenho urbano definidos no PUCA, procurando evitar grandes transformações no perfil das colinas e manter a vista panorâmica sobre o Mar da Palha que a vila anteriormente possuía se fossem cumpridas as cêrceas previstas.

Com as expectativas da construção da ponte sobre o Tejo, concretizadas em 1966, a cidade cresce numa lógica expansionista, caracterizada em termos urbanísticos por uma ruptura morfológica e tipológica total com o tecido existente junto a Cacilhas e pela ocupação do espaço intersticial entre a Cova da Piedade e a zona sul de Almada.

Figura III.29 - Ocupação urbana ao longo do eixo Praça Gil Vicente – Cacilhas, onde é visível a ruptura operada com a construção dos edifícios do “Canecão”.



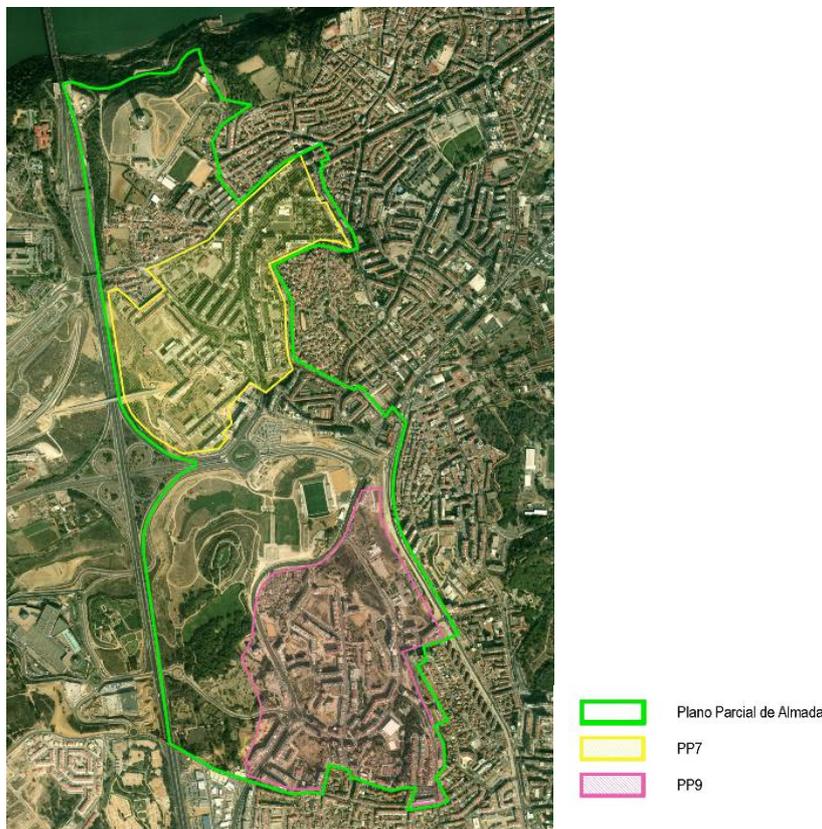
Fonte: CMA

Com base nesta dinâmica expansionista a área urbana nascente, que engloba os núcleos atravessados pela EN10 do Laranjeiro e Feijó, também cresce com função residencial dominante, mas com graves carências de equipamentos. Para a área a sul da cidade de Almada, delimitada a Norte pelo Santuário do Cristo Rei, a Nascente pela EN10 e a Poente pela A2 (auto-estrada do Sul), foram desenvolvidos dois planos de pormenor (PP7 e PP9), aprovados em reunião de Câmara respectivamente em 1972 e 1979, que vieram a ser revistos posteriormente no âmbito da elaboração do Plano Parcial de Almada (PPA).

Este Plano pretendia enquadrar as propostas de estruturação e desenho urbano e a sua concretização através de um sistema de cedências de terreno para domínio privado da autarquia. Este objectivo veio a revelar-se condicionado pela extensão dos compromissos existentes na altura em relação à edificação, restringindo a capacidade de definição dos futuros usos do solo. Pretendia-se a reorganização funcional da cidade através da criação de um centro de actividades terciárias, no prolongamento do eixo principal de formação – denominado por Centro Cívico do Pragal – que coexistisse com a função residencial.

Nas Zonas Urbanas de Expansão (ZUE), o Plano previa a formação de bandas contínuas de edifícios de habitação colectiva (estruturas lineares) que vieram a concretizar-se e vários equipamentos públicos de interesse colectivo na área abrangida pelo Plano de Pormenor PP7, entre o núcleo antigo do Pragal e o Centro-Sul.

Figura III.30 - Limites do Plano Parcial de Almada e Planos de Pormenor



Fonte: CMA

Área Consolidada Estabilizada / Compacta da Faixa Atlântica

Em termos morfológicos a área consolidada da Costa da Caparica, caracteriza-se por uma estrutura urbana compacta, composta por dois núcleos principais: o aglomerado central da Costa da Caparica e o da Quinta de Santo António de Caparica. Apesar de prevalecer uma afinidade ao modelo de cidade-tradicional, composta pelos quarteirões alongados fechados e pelo sistema de rua corredor, verifica-se contudo uma coexistência de diferentes referências, sobretudo ao Movimento Moderno, através da fragmentação do quarteirão urbano e racionalização da implantação do edificado relativamente à rua.

O espaço público reflecte esta situação, sobretudo pela predominância da tipologia linear da rua-corredor, com a particularidade da tipologia da praça urbana ser praticamente inexistente. Referem-se como espaços que se assemelham a esta tipologia, a praça da Liberdade, a praça da Nossa Senhora dos Navegantes, a praça dos Apóstolos e um espaço público na Qtª Stª António. Em termos territoriais, a estrutura urbana apresenta uma inserção assimétrica, não só em termos planimétricos como altimétricos com variações entre 1 e 18 pisos. Nas franjas marginais verifica-se a existência de volumetrias compreendidas entre os 7 e os 12 pisos, resultantes da ruptura urbana mais expressiva ocorrida na década de 70, em que a tipologia de construção mais utilizada foi a banda ou a torre.

Esta nova fase de expansão urbana introduziu uma alteração significativa em termos morfológicos, nomeadamente ao nível da tipologia de quarteirão e da construção e sobretudo na escala do edificado e do espaço público. As intervenções ao longo da frente nascente do aglomerado da Costa da Caparica, na Qta de Stª António, a construção da Av. Marcello Caetano (actual Av. General Humberto Delgado) e o estudo de conjunto da autoria do arquitecto Tomás Taveira, do qual apenas foi executado a Torre das Argolas, são algumas das alterações ou rupturas mais significativas, operadas na estrutura urbana.

A Costa da Caparica foi uma área objecto de sucessivos instrumentos urbanísticos, inconsequentes ou de reduzida implementação o que motivou um crescimento urbano casuístico, do qual resultou não só uma crescente densificação da estrutura urbana, como uma reduzida produção de espaços públicos, o que veio acentuar as assimetrias urbanas deste território.

A intervenção municipal desenvolvida a partir dos anos 80 e sobretudo com as intervenções urbanísticas decorrentes do Programa Polis da Costa da Caparica, a partir de 2000, a zona da Costa da Caparica tem vindo a ser objecto de uma requalificação urbana e ambiental da qual resulta a constituição e/ou requalificação do espaço público, designadamente ao longo da frente de praias urbanas, nas Matas Nacionais, estando ainda previstas importantes intervenções nas Terras da Costa, no Bairro do Campo da Bola e a sul do aglomerado urbano.

Figura III.31 - Ortofotomapa da Costa da Caparica



1. Núcleo inicial da Costa da Caparica (fins do séc. XIX – princípio do séc. XX) principais intervenções nas décadas de 60 e 70
2. Av. Marechal Caetano / actual Av. General Humberto Delgado
3. Expansão Nascente
4. Torre das Argolas
5. Quinta de Santo António e sua expansão nos anos 80-90

Fonte: CMA

Zonas Consolidadas de Transição – área abrangida pelo Plano Integrado de Almada (PIA)

Trata-se de uma área separada morfologicamente das zonas consolidadas da cidade de Almada, por grandes corredores de infra-estrutura de transporte, cujo preenchimento foi ditado por exigências de realojamento social encetados pela Administração Central, o que deu origem a uma zona monofuncional quase exclusivamente residencial ocupada por populações com dificuldades de inserção²⁵.

O tecido urbano corresponde a uma malha genericamente consolidada de densidade média / alta, desenvolvida ao longo de um eixo de importante extensão, a Rua dos 3 Vales, que se assume como geratriz e elemento estruturante de todo este núcleo²⁶.

A sul, a malha de cariz mais urbano, estrutura uma retícula muito bem definida de quarteirões, em que assume particular importância o Bairro Amarelo, pela forma longitudinal como se desenvolve, ao longo da linha de fecho, pela tipologia regradada dos edifícios e constância da sua cor. Nesta zona, assume ainda

²⁵ Trata-se de uma área do PDMA não sujeita a ratificação ministerial, à semelhança da área correspondente aos antigos estaleiros navais da Lisnave.

²⁶ In Relatório de Diagnóstico do Estudo de Enquadramento Estratégico de Almada Poente (Fevereiro 2009)

importância o eixo viário da antiga EN 227, que tradicionalmente assegurava o acesso à ocupação de quintas que reutilizadas para outros fins ainda persistem com actividade. É o caso das quintas de Nossa Senhora da Conceição, S. Francisco de Borja, Stº António de Casquilho e S. Miguel.

Figura III.32- Ocupação longitudinal do Bairro Amarelo e malha dos quarteirões ao longo da Rua dos 3 Vales.



Fonte: CMA

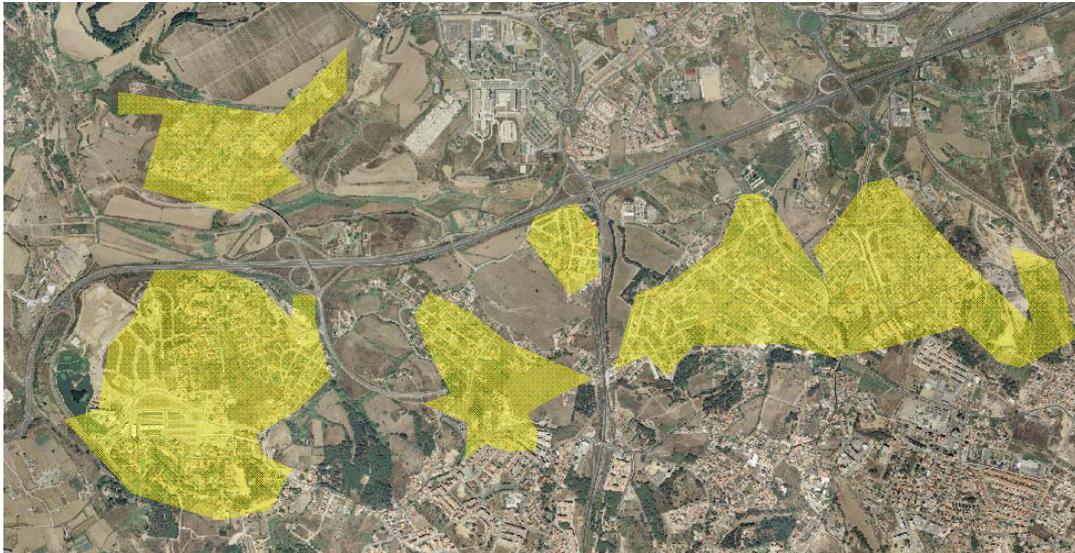
Identificam-se algumas bolsas por reestruturar ou consolidar, apesar de na generalidade o tecido urbano se encontrar razoavelmente delimitado. Referem-se a zona de moradias do Raposo, de origem clandestina com uma ocupação de baixa densidade marcadamente periurbana em que coexistem usos residenciais e usos produtivos de natureza agrícola (hortas e prados). No interior desta malha subsistem áreas expectantes degradadas constituídas por pequenas bolsas de usos indefinidos ou provisórios (baldios, parques de estacionamento) com forte presença de vegetação invasora. Existe contudo, uma área urbana fragmentada bastante heterogénea, no que se refere às áreas edificadas e abandonadas ou com construções de génese ilegal que engloba o Bairro da Quinta do Facho, o Bairro da Banática, o edifício de realojamento do IGAPHE²⁷ e as construções mais antigas da zona da Fomega.

Zonas de Ocupação Irregular em Formação - Vale Central

Corresponde na sua grande maioria à área do Plano Geral de Urbanização dos Vales pela proximidade ao IC20 (ligação Almada – Costa da Caparica), ocupada por pequenos aglomerados dispersos de carácter rural, com baixos índices de ocupação e utilização, onde predomina a ocupação isolada / geminada, também aqui marcada por extensas áreas residenciais de génese ilegal, apresentando contudo já algumas ocupações em termos funcionais e morfológicos distintos como sejam ao nível turístico e comercial / terciário (Almada Fórum).

²⁷ Instituto da Gestão do Património Habitacional do Estado

Figura III.33– Vale do IC20



Fonte: CMA

Zonas em Consolidação / Preenchimento – Área Urbana dos Vales

Trata-se de extensa área de crescimento extensivo abrangendo maioritariamente as freguesias da Sobreda e Charneca, apresentando-se como um território inacabado e com acentuadas assimetrias, em particular no seu interior, onde predominam os tecidos urbanos descontínuos ou não completamente consolidados, resultado da ocupação das antigas áreas rurais entre 1966 – 1976 decorrentes dos processos de construção de génese ilegal. Esta situação foi fruto da acessibilidade criada com a ponte sobre o Tejo e resultado da falta de flexibilidade do único instrumento urbanístico em vigor (Plano Director da Região de Lisboa), que consignava toda a área a poente da auto-estrada com excepção da zona abrangida pelo Plano Integral de Almada como zona agrícola. É uma área formada por contínuos de moradias mais ou menos extensos e em geral de baixa qualidade urbanística e arquitectónica.

A Charneca da Caparica sofreu um processo de preenchimento misto ao longo dos eixos preferenciais de mobilidade e de relação (“estrada-mercado”) assente na lógica da proximidade e do pequeno negócio, que acompanha as manchas de urbanização e se mistura com as próprias unidades de habitação. A mobilidade rodoviária ocupa nestes casos um papel central na construção das novas cartografias urbanas, caracterizando-se ainda por uma carência de espaços públicos qualificados de estada e lazer apesar dos desenvolvimentos já registados.

Figura III.34 - Vista aérea da Charneca da Caparica e área de transição para a freguesia da Sobreda



Fonte: CMA

Zonas de Preenchimento Regular – Área Urbana do Planalto

Compreendendo as áreas da Charneca da Caparica, Quintinhas, Marisol e parte da Aroeira, corresponde na sua origem a áreas de formação de génese ilegal, suportadas num fraccionamento ortogonal do território, que surgem de forma parasitária relativamente ao empreendimento turístico da Aroeira, que se caracterizam por lotes de pequena dimensão compreendidos maioritariamente entre 250 e 350 m² em que os lotes de maiores dimensões tendem preferencialmente a localizar-se nos sectores mais a sul desta zona.

A morfologia de ocupação predominante é a moradia isolada e/ou geminada, cuja concentração ou dispersão varia em função do grau de fraccionamento das parcelas iniciais em avos indivisos. O espaço público caracteriza-se essencialmente pela sua excessiva linearidade (sistema de canal-rua), de reduzida

dimensão (maioritariamente entre 1,25m e 1,50m), pautando-se por uma generalizada ausência de espaços de fruição e de estada e lazer, e por bolsas de pequena dimensão dispersas resultantes das cedências urbanísticas previstas na legislação. Também aqui se regista uma considerável monofuncionalidade nestes tecidos urbanos, e uma rarefacção de equipamentos públicos de apoio.

Figura III.35- Malha reticulada dos loteamentos

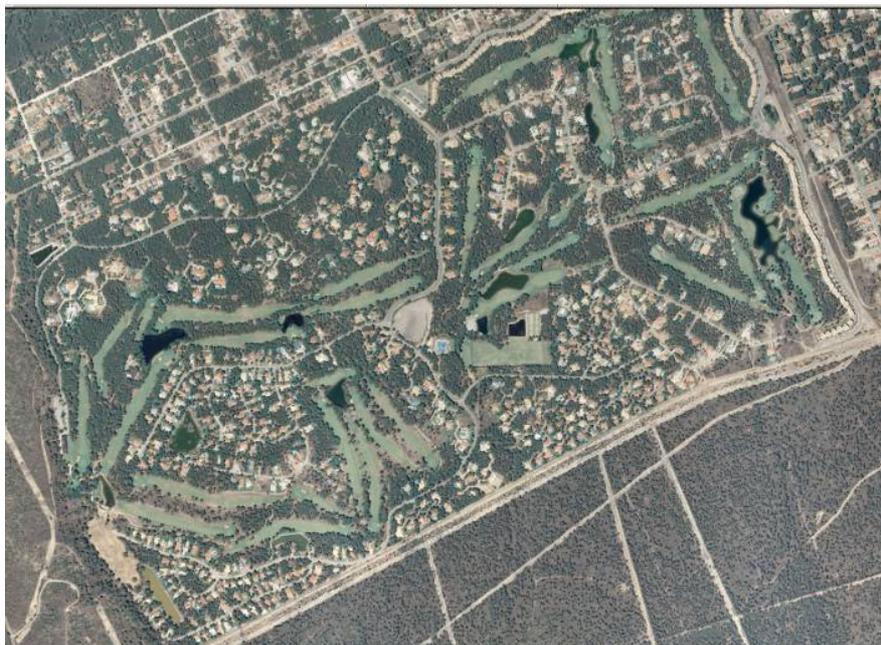


Fonte: CMA

Zona de Preenchimento Orgânico e Linear – Área Urbana do Planalto

Reporta-se à área da Aroeira compreendendo mais de 300 hectares ocupada pelo empreendimento turístico da Aroeira e que em termos morfológicos se caracteriza pelo seu preenchimento orgânico e linear com a formação em banda do lado norte e nascente de um contínuo de moradias bifamiliares, associado ao paradigma da cidade-jardim. A área tem características paisagísticas de valor conferidas pela cuidada ocupação urbana complementada por um campo de golfe de 18 buracos que ocupa a zona central da propriedade.

Figura III.36- Vista aérea do empreendimento da Aroeira



Fonte: CMA

Zonas de ocupação irregular dispersa – Frente Atlântica, resultam da pressão urbanística que se fez sentir em consequência da actividade turística, com ocupação clandestina disseminada no território, sobretudo em áreas de sensibilidade ecológica e paisagística. Repercutiu-se significativamente na estrutura e imagem urbana do aglomerado e na sua paisagem envolvente, tendo-se assistido a uma ruptura morfológica e tipológica deste núcleo, em termos urbanos sociais e paisagísticos.

Figura III.37- Zonas de ocupação irregular dispersa nas Terras da Costa



Fonte: CMA

2.4. FOLGA URBANIZÁVEL

Enquadramento

Com a introdução do PDM-A, foram definidas classes de espaços onde se consagra, por um lado, os usos já existentes, associados ao solo urbano, e por outro lado, novas classes de uso do solo e as correspondentes áreas urbanizáveis. Desde a aprovação do PDM-A é possível observar, através da dinâmica urbanística no concelho, a evolução das áreas urbanas e urbanizáveis ocupadas e qual a sua expressão territorial, sendo possível determinar, através da ocupação existente à data da sua elaboração e das áreas ocupadas na sua vigência, a «folga» por ocupar de acordo com o respectivo modelo de ordenamento. É de salientar que o território do concelho de Almada corresponde a uma área de cerca de 7028 ha, com espaços urbanos e não urbanos, dos quais, cerca de 2467,83 ha constituem a REN, ou seja 35% do concelho. A determinação da folga, a dinâmica urbanística e a respectiva ocupação do território, dizem respeito obviamente apenas ao solo urbano (e urbanizável).

Metodologia

Uma vez que o concelho de Almada se encontra dividido, para efeitos de planeamento e gestão do território, em unidades operativas de planeamento e gestão (UNOP) em relação às quais se encontra definida uma política específica em termos de ordenamento do território, a metodologia seguida assentou na determinação, por UNOP, das áreas efectivamente ocupadas e ainda por ocupar (folga urbanizável) relativamente a cada classe de espaço urbano e urbanizável do PDM.

Para determinar as áreas efectivamente ocupadas, em cada UNOP, efectuou-se o levantamento da ocupação urbanística existente segundo as classes de espaços urbanos e urbanizáveis do PDM. A informação do registo dos alvarás e loteamentos não é suficiente para determinar a ocupação efectiva do solo uma vez que uma parte da ocupação do território não se traduz em alvarás ou loteamentos, em alguns casos, por se tratarem de áreas consolidadas antigas, noutros por falta de registos. Foi então efectuada uma nova intersecção, desta vez da carta dos alvarás e loteamentos até 2009 com a carta de ordenamento do PDM e com a carta do uso do solo de 2005. Esta informação foi ainda complementada através da análise do ortofotomapa de 2005 de forma a obter-se um levantamento o mais completo possível. Depois de identificadas as áreas ocupadas foi feito o cruzamento com as áreas do PDM. Este cruzamento consiste na sobreposição das áreas dos espaços previstos no PDM com as áreas efectivamente ocupadas no território. A diferença obtida entre as respectivas áreas corresponde à folga urbanizável para cada classe de espaços. A determinação da folga foi efectuada em termos globais, ou seja, para todo o concelho, e também por UNOP.

Folga

De acordo com a metodologia definida apresenta-se a folga urbanizável total, para o concelho, segundo cada classe de espaço do PDM. O Quadro III.15 apresenta as áreas dos Espaços Urbanos e Urbanizáveis definidos no PDM, as áreas ocupadas em 2009 e a percentagem de áreas por ocupar, ou seja, a folga urbanizável dentro de cada classe de espaços PDM. (Ver carta III.2 em anexo).

Quadro III.15 - Solo Urbano e Urbanizável

	Áreas de Terreno (ha)			Folga Urbanizável (%)
	Urbano e Urbanizável PDM	Ocupação 2009	Folga Urbanizável	
Áreas Consolidadas	765,7	695,3	70,4	9,2%
Espaços Habitacionais de Alta Densidade	133,5	128,6	4,9	3,6%
Espaços Habitacionais de Média Densidade	291,7	242,8	48,8	16,7%
Espaços Habitacionais de Baixa Densidade	1442,7	1263,4	179,3	12,4%
Espaços Habitacionais de Média Densidade/ Terciário	40,7	24,2	16,5	40,5%
Total Habitação e Outros	2674,2	2354,4	319,9	12,0%
Espaços Urbanizáveis Terciário	67,8	53,5	14,3	21,1%
Espaços Urbanizáveis Vocação Turística	725,4	517,8	207,6	28,6%
Espaços Urbanizáveis Indústria	144,4	127,3	17,1	11,9%
Espaços Urbanizáveis Investigação/Desenvolvimento	40,0	15,1	24,9	62,2%
TOTAIS	3651,8	3068,1	583,7	16,0%

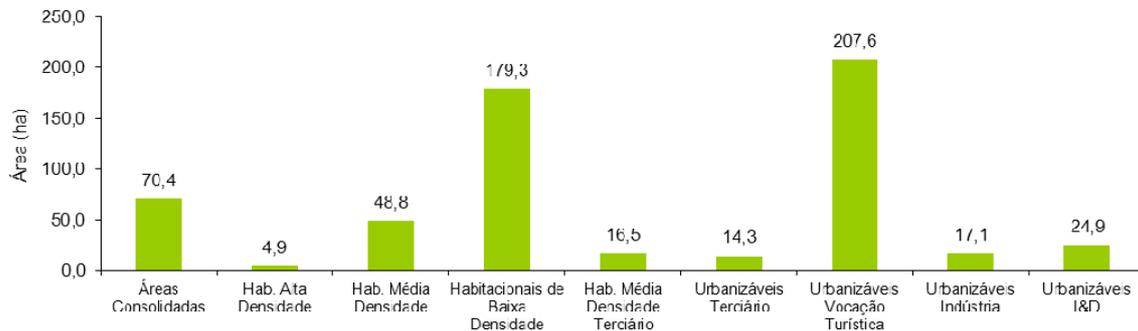
Fonte: CMA

Pela análise do quadro observa-se que, nas áreas habitacionais e habitacionais/terciário, a «folga» em termos de solo por ocupar é de 319,9 ha, sendo a menor percentagem de folga nos espaços de alta densidade, 3,6%, e a maior percentagem nos espaços de média densidade, 16,7%.

Os espaços habitacionais de média densidade/terciário apresentam uma folga de cerca de 40% em relação ao que está previsto no PDM, correspondente a uma área que se insere dentro do limite do Plano de Pormenor da Charneca (em desenvolvimento).

Nas áreas urbanizáveis não habitacionais observa-se que a «folga» disponível nos Espaços Industriais apresenta a menor percentagem, com apenas 11,9% de área disponível. Os espaços de terciário e de vocação turística apresentam ainda alguma capacidade de ocupação de 21,1% e 28,6% respectivamente, e finalmente os espaços de I&D apresentam uma folga muito significativa, 62,2%, o que significa que não houve uma grande concretização na ocupação destes espaços.

Figura III.38 - Folga urbanizável



Fonte: CMA

Análise por UNOP

A determinação da folga urbanizável por UNOP permite efectuar diversas análises no que diz aos principais tipos de ocupação em cada UNOP, a percentagem de área ocupada e a respectiva folga urbanizável.

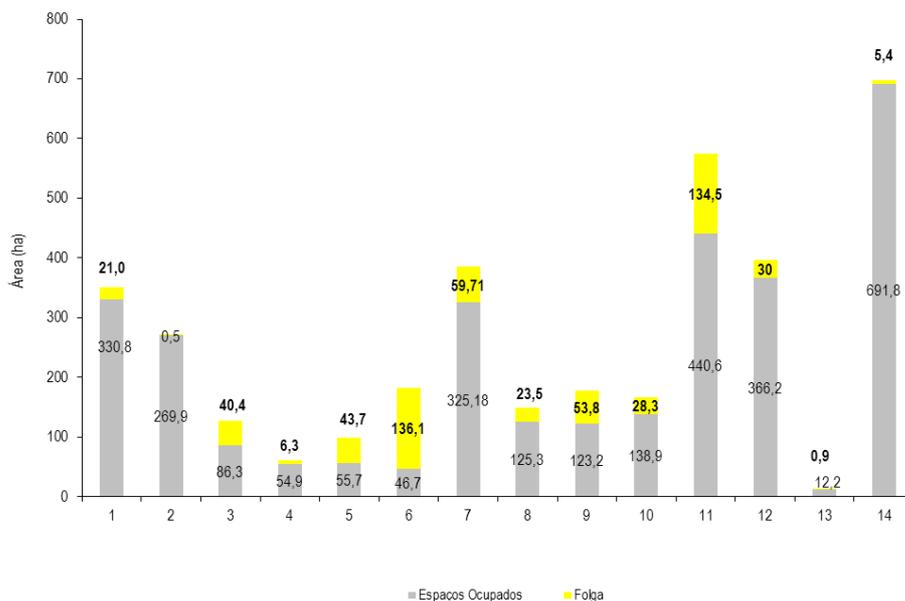
Quadro III.16 - Folga urbanizável (ha) por UNOP e Concelho

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Concelho
Áreas Consolidadas	19,3	0,0	5,6	-	18,9	-	16,4	-	1,0	0,8	8,4	-	-	-	70,4
Habitacionais de Alta Densidade	0,0	0,0	4,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,9
Habitacionais de Média Densidade	-	0,0	19,4	-	0,0	-	6,9	-	5,7	1,4	13,0	2,5	-	-	48,8
Habitacionais de Baixa Densidade	-	0,5	-	3,8	-	5,8	0,6	23,5	8,1	9,6	93,8	27,5	0,9	5,4	179,3
Habitacionais Média Densidade/Terciário	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	-	-	-	-	16,5
Total Habitação e Outros	19,3	0,5	29,9	3,8	18,9	5,8	23,8	23,5	14,7	28,3	115,2	30,0	0,9	5,4	319,9
Urbanizáveis Terciário	1,7	-	10,1	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3
Urbanizáveis Vocação Turística	-	-	-	-	-	130,4	35,8	0,0	39,1	-	2,3	-	-	0,0	207,6
Urbanizáveis Indústria	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	17,1	-	-	-	17,1
Urbanizáveis I&D	-	-	-	-	24,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,9
Total	21,0	0,5	40,0	6,3	43,8	136,2	59,6	23,5	53,8	28,3	134,6	30,0	0,9	5,4	583,7

Fonte: CMA

Do total de espaços ainda por ocupar em todo o concelho, 136,1 ha localizam-se na UNOP 6 – Pêra e 134,5 ha localizam-se na UNOP 11 – Sobreda/Vales, sendo as duas UNOP que registam maior área de folga em todo o concelho (Figura III.38). Na UNOP 11 (Sobreda, Vale Figueira e Vale Fetal), com uma forte vertente de uso residencial, verifica-se o maior potencial de urbanização com 134,6 ha de folga urbanizável (Quadro III.16). Em relação à UNOP 6, verifica-se ainda uma grande capacidade de ocupação numa vasta área de vocação turística não programada (Figura III.39) com uma folga de 95%.

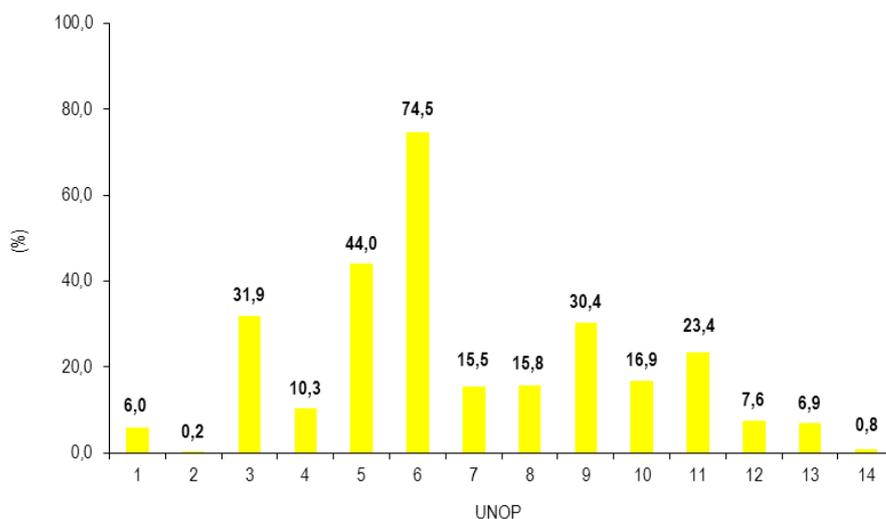
Figura III.39 - Espaços Ocupados e Folga urbanizável por UNOP



Fonte: CMA

Em termos globais, a UNOP 6 apresenta a maior percentagem de folga de espaços urbanizáveis (Figura III.40) isto é, em 182,8 ha de espaços do PDM previstos para uso habitacional de baixa densidade e de vocação turística, apenas 46,7 ha se encontram preenchidos. Por outro lado, as menores percentagens de folga registam-se nas UNOP 2 e UNOP 14.

Figura III.40 - Percentagem de Folga urbanizável por UNOP



Fonte: CMA

Na UNOP 2 – Laranjeiro, que faz parte da cidade consolidada, regista-se uma folga de 0,5 ha (0,2%) nos espaços habitacionais de baixa densidade correspondente a pequenos espaços intersticiais vazios. Na

UNOP 14 – Aroeira, tal como em quase todo o interior do concelho, o padrão de ocupação caracteriza-se por uma ocupação descontínua em que predominam os tecidos urbanos fragmentados, em muitas situações fruto da génese ilegal que está na origem do seu processo de formação. O território da UNOP 14 é grandemente preenchido por AUGI, sendo a sua ocupação predominantemente habitacional. Nestes espaços a folga é muito pequena, apenas alguns espaços ainda vazios de terrenos expectantes e lotes por ocupar registando-se uma ocupação de 691,8 ha e uma folga de 5,4 ha (0,8%), nos espaços habitacionais de baixa densidade e de vocação turística (Figura III.40).

Observam-se ainda pequenas percentagens de folga, entre os 5% e os 10%, nas UNOP 1, 4, 12 e 13.

Na UNOP 1 – Almada Nascente, apesar de uma ocupação muito consolidada respeitante à cidade de Almada, existem ainda espaços vazios sem construção que correspondem à folga existente (6%).

Na UNOP 4 – Vale Mourelas, a percentagem de folga é apenas de 10,3% no conjunto dos espaços habitacionais de baixa densidade e espaços de terciário. Esta situação deve-se à elevada ocupação nos espaços de terciário através do Almada Fórum e das restantes grandes superfícies ali instaladas, restando 2,5 ha de folga dos 20,8 ha programados no PDM, e resulta também da ocupação quase total dos espaços habitacionais de baixa densidade, 36,6 ha, restando 3,8 ha por preencher.

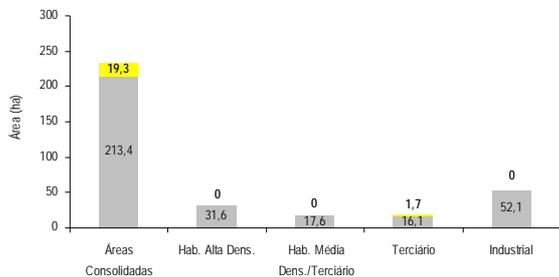
Na UNOP 12 – Quintinhas/Vale Cavala, o padrão de ocupação é muito semelhante ao que se verifica na UNOP 14 com enormes áreas afectas a AUGI e uma deficiente estrutura urbana. Neste território, apesar da existência de algumas áreas expectantes, a folga é bastante reduzida encontrando-se 366,2 ha ocupados e 30,0 ha por preencher, ou seja, 7,6% (Figura III.40).

Na UNOP 13 – Matas, a ocupação caracteriza-se essencialmente por matos e povoamentos florestais e pequenas áreas habitacionais. A ocupação dos espaços habitacionais de baixa densidade é quase total, 12,2 ha, com uma folga de 6,9% que corresponde a 0,9 ha (Figura III.40).

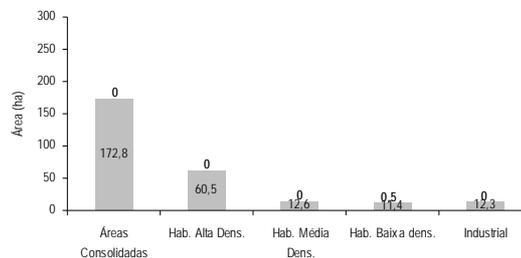
Figura III.41 - Folga urbanizável por Classe de Espaço do PDM e por UNOP

Legenda: ■ Espaços Ocupados ■ Folga

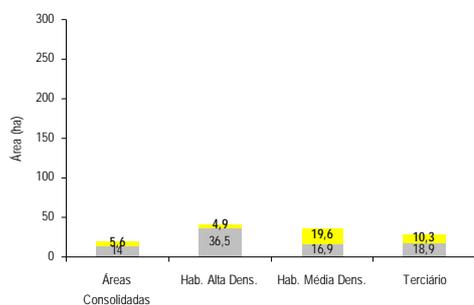
UNOP 1



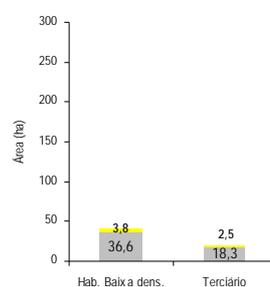
UNOP 2



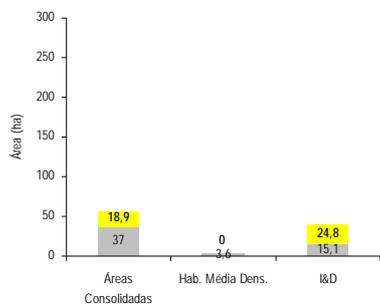
UNOP 3



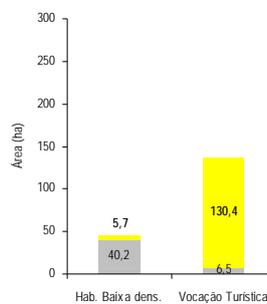
UNOP 4



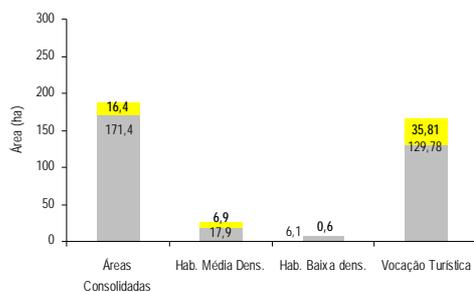
UNOP 5



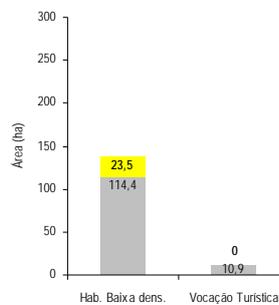
UNOP 6



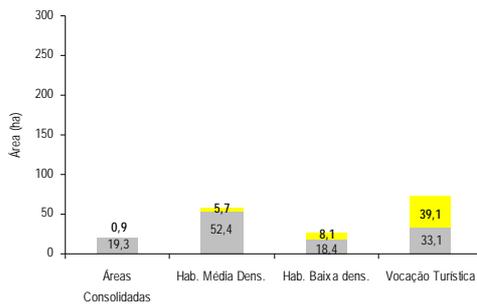
UNOP 7



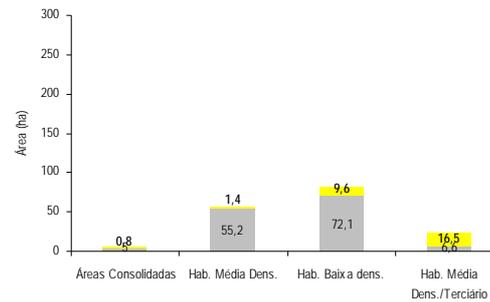
UNOP 8



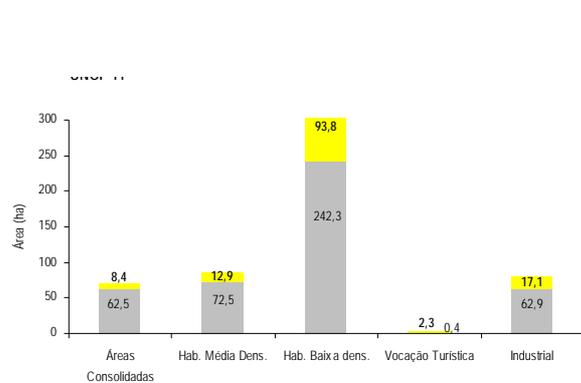
UNOP 9



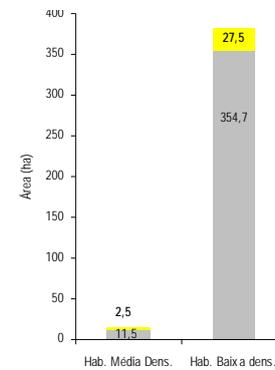
UNOP 10



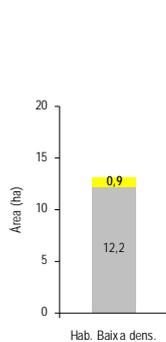
UNOP 11



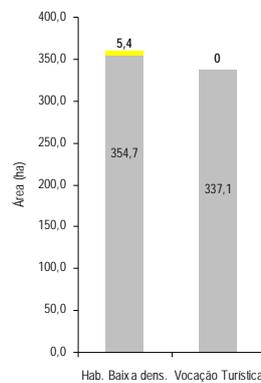
UNOP 12



UNOP 13



UNOP 14



Fonte: CMA

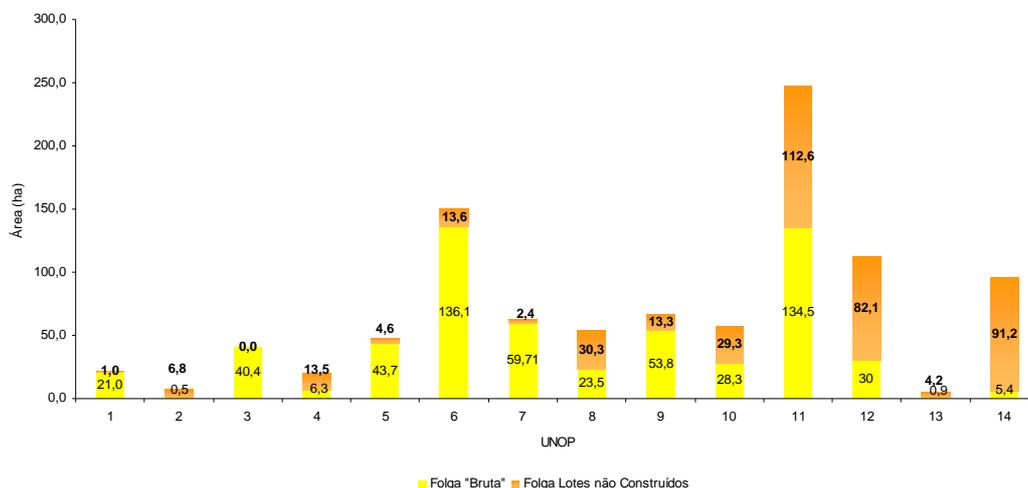
Lotes Não Construídos

Folga Urbanizável + Folga Lotes não Construídos

A folga urbanizável calculada diz respeito aos espaços do concelho em que não se verifica qualquer ocupação urbana ou compromisso urbanístico. No entanto, é possível verificar que também existem áreas não construídas dentro das áreas consideradas ocupadas como sejam os lotes não construídos em alvarás, loteamentos, LO e núcleos. De acordo com esta realidade, considerou-se fundamental a contabilização destes espaços em termos de área por ocupar (embora esteja efectivado o compromisso

urbanístico no caso dos alvarás) uma vez que permite determinar uma folga urbanizável mais fina. Assim sendo, determina-se uma folga urbanizável total que resulta do somatório da folga urbanizável bruta com a folga dos lotes não construídos (Figura III.42).

Figura III.42 - Folga Urbanizável "bruta " + folga dos lotes não construídos

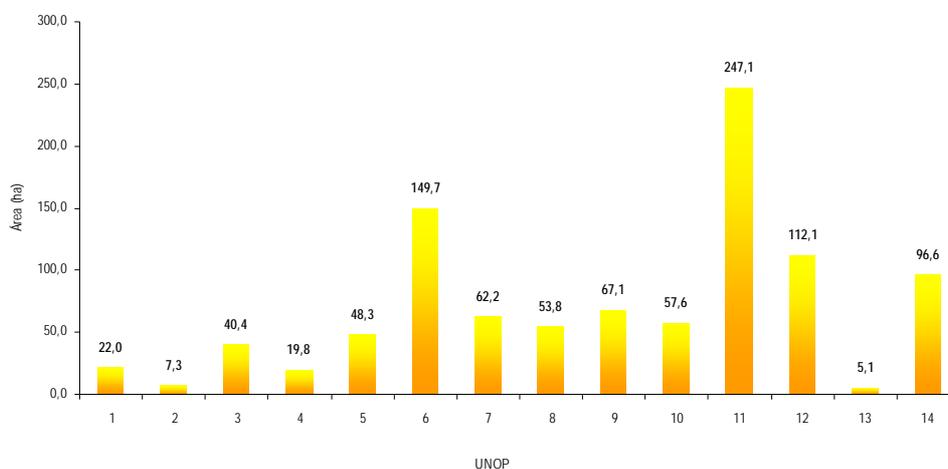


Fonte: CMA

Em conformidade com as análises anteriores verifica-se uma predominância de lotes não construídos nas UNOP 11 e 12, onde a ocupação é predominantemente residencial, em parte de génese ilegal e com défice de espaços urbanos consolidados. Em termos globais a folga urbanizável total corresponde a 988,65 ha, ou seja, verifica-se um acréscimo de cerca de 405 ha relativamente à folga urbanizável "bruta". Ao serem consideradas as áreas de folga dos lotes não construídos, verifica-se um aumento considerável da área de folga total nas UNOP 10, 11, 12 e 14, onde a área de folga dos lotes não construídos é superior à área de folga inicial.

No que diz respeito à folga total, as UNOP 6, 11, 12 e 14 são aquelas que apresentam, em termos absolutos, maior área (Figura III.43).

Figura III.43 - Folga total



Fonte: CMA

A folga urbanizável das classes de ordenamento do PDMA-A reflecte os espaços que, tendo sido planeados para ocupação urbana, habitacional ou outra, não foram utilizados durante o período de vigência deste plano.

Este território apresenta assim um enorme potencial para a actualização do planeamento do território, tendo em conta as valências do território, as estimativas de procura e ocupação futura (Caderno 4, Capítulo I) e os objectivos de desenvolvimento do território (CMA, 2008 – Relatório de Avaliação da Execução do PDM).

Estas manchas territoriais, não utilizadas e sem compromisso, comportam-se como áreas complementares que podem ser utilizadas, quer para se tornarem importantes áreas de continuidade ecológica, apoiando o funcionamento da Estrutura Ecológica Municipal, como EEF, ou EEU em tecido mais urbano (Caderno 2, capítulo 3), quer para consolidar o tecido urbano.

(Página em branco)

BIBLIOGRAFIA

ABREU, A. (1989). *Caracterização do Sistema Biofísico com vista ao Ordenamento do Território*. Tese de Doutoramento. Universidade de Évora, Évora.

ABREU, A.C.; Pinto-Correia, T. & OLIVEIRA, R. (2003). *Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental*. DGOTDU, Lisboa.

BARBA, Rosa (1992) As grandes formas do território, o...porquê hablar siempre del interior de la ciudad?, Quaderns, nº 124, Barcelona

BERNARDO, Luís (2007). O desenho e a construção do espaço público. Caso de estudo: Costa da Caparica – Estudo comparativo do PUCC (1946) e o Programa Polis (2000), Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa. 245 p. Tese de Mestrado em Desenho Urbano, Lisboa.

CMA (1983). *Plano Interconcelhio de Ordenamento da Circulação (PIOC)*. Câmara Municipal de Almada. Almada.

CCDRLVT (2002). *Plano Regional de Ordenamento do Território de Lisboa e Vale do Tejo*. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo.

CCDRLVT (2009) Alteração ao PROT AML Proposta Técnica Final. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Lisboa.

CESUR (2001). *Estudo para a Caracterização e Definição da Rede Viária Secundária do concelho de Almada*. CESUR. Lisboa.

CESUR (2006). *Avaliação Estratégica de Potencialidades do Transporte Fluvial no Estuário do Tejo*. CESUR. Lisboa.

CMA (2006). *Inquérito à Mobilidade em Almada*. Câmara Municipal de Almada. Almada.

CMA (2008). *Relatório de Avaliação da Execução do Plano Director Municipal e de Identificação dos Principais Factores de Evolução do Município*. Câmara Municipal de Almada. Almada.

CMA (2008). *Guia dos Transportes Colectivos do concelho de Almada*. Câmara Municipal de Almada. Almada.

CMA, IHRU e ATKINS/ Espaço e Desenvolvimento (2009). *Estudo Estratégico Almada Poente*. Lisboa.

- CMA e PARQUE EXPO (2005). *Estudo de Enquadramento Estratégico Costa da Trafaria*. Lisboa.
- CMA e TRANSITEC (2002). *Plano de Mobilidade de Almada – Acessibilidades 21*. Lisboa
- DARBÉRA, Richard (2010). *World Conference on Transport Research*.
- ECOVAST (2006). *Landscape identification: a guide to good practice*. Council of Europe, Strasbourg.
- EP (2008). *Estudos de Tráfego*, Subconcessão do Baixo Tejo. Estradas de Portugal.
- GAIURB, EM (2005). Morfotipologias de ocupação do território, Plano Director Municipal de Gaia.
- INCM, Diário da República, Resolução do Conselho de Ministros nº 5/97, de 14 de Janeiro. *Plano Director Municipal de Almada*.
- INCM, Diário da República nº 218, de 10 de Novembro. *Plano de Urbanização Almada Nascente*.
- INCM, Diário da República, Decreto-Lei nº 222/98, de 17 de Julho com as alterações introduzidas pelo DL nº 182/2003, de 16 de Agosto. *Plano Rodoviário Nacional – PRN 2000*.
- INE (1991). *XIII Recenseamento Geral da População – CENSOS 1991*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.
- INE (2001). *XIV Recenseamento Geral da População – CENSOS 2001*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.
- INE (2002). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.
- INE (2003). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.
- INE (2003). *Movimentos Pendulares na Área Metropolitana de Lisboa 1991-2001*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.
- INE (2004). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.
- INE (2005). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

INE (2006). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

INE (2007). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

INE (2008). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

INIR (2010). *Estatísticas de Tráfego*. Instituto Nacional de Infra-estruturas Rodoviárias. Lisboa.

INE (2003). *Movimentos Pendulares na Área Metropolitana de Lisboa 1991-2001*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

INE (2004). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

INE (2005). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

INE (2006). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

INE (2007). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

INE (2008). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

INE (2009). *Anuário Estatístico da Região de Lisboa e Vale do Tejo*. Instituto Nacional de Estatística. Lisboa.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João (2003). *Políticas Urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

RAMOS, I.L. (2008). *As dinâmicas da paisagem rural: a formulação de cenários como instrumento de apoio ao planeamento*. Dissertação submetida para obtenção do Grau de Doutor em Engenharia do Ambiente. Instituto Superior Técnico, Lisboa.

RAMOS, I.L. & Saraiva, M.G. (2008) - *10 Anos de Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo!... E qual o lugar da 'Paisagem' no Ordenamento do Território?* Encontro anual da Ad Urbem. www.adurbem.pt/ , 11 de Setembro de 2009.

RODRIGUES, Jorge de Sousa (1999). A expansão programada de Lisboa para a margem sul: Almada 1938-1950, dissertação de Mestrado em História Social Contemporânea, especialização em História Urbana, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Lisboa.

SARAIVA, M.G. (1995). *O rio como paisagem: gestão de corredores fluviais no quadro do ordenamento do território*. Dissertação para a obtenção do grau de doutoramento. ISA, Lisboa.

SMAS de Almada (2002). *Documento de Enquadramento Estratégico do Sistema de Abastecimento de Água, Saneamento e Verticalizado*. Almada.

WEBGRAFIA

www.ecalma.pt

www.estradasdeportugal.pt

www.fertagus.pt

www.imtt.pt

www.m-almada.pt

www.maisgasolina.com

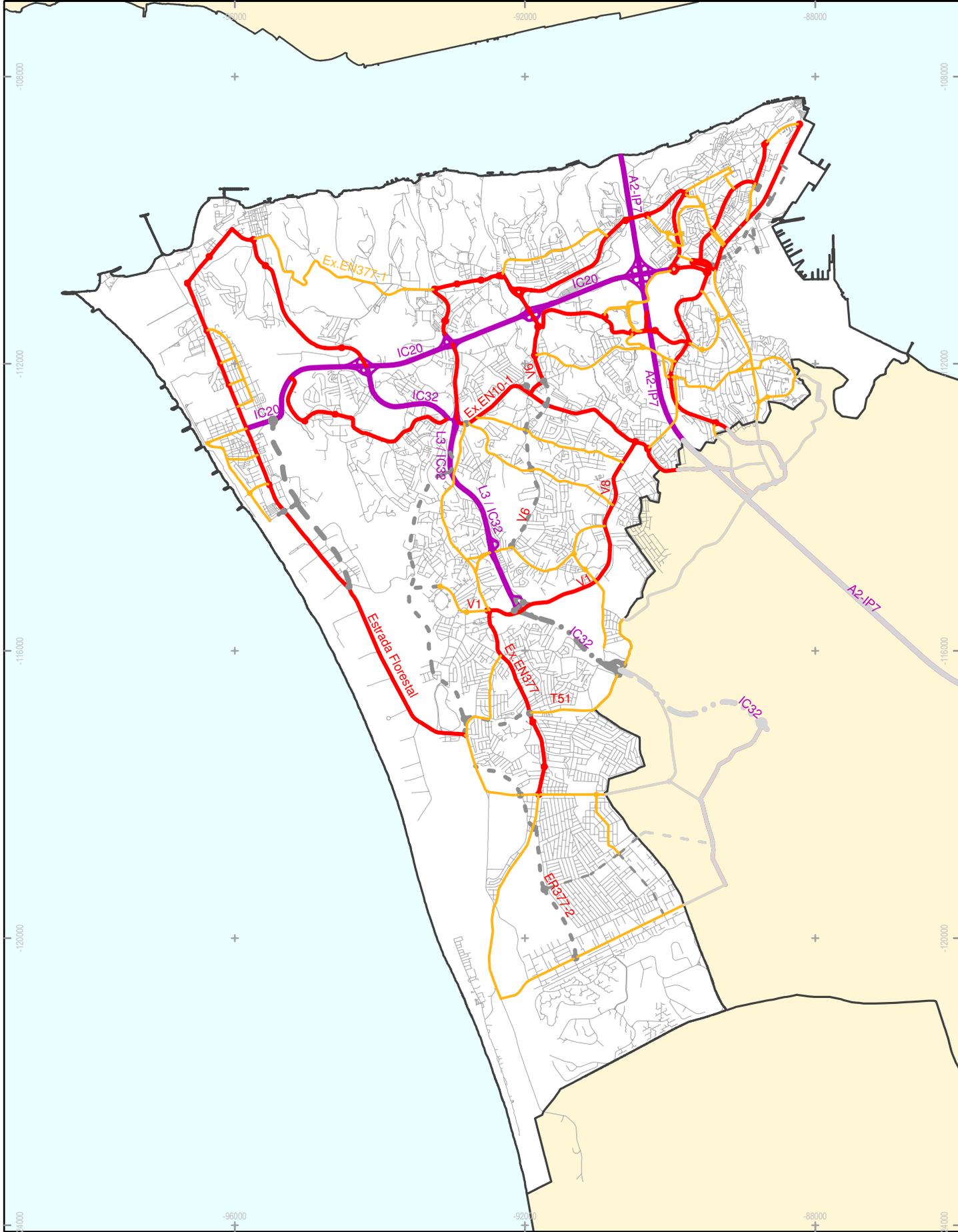
www.mts.pt

www.refer.pt

www.transtejo.pt

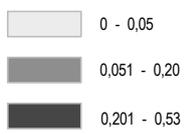
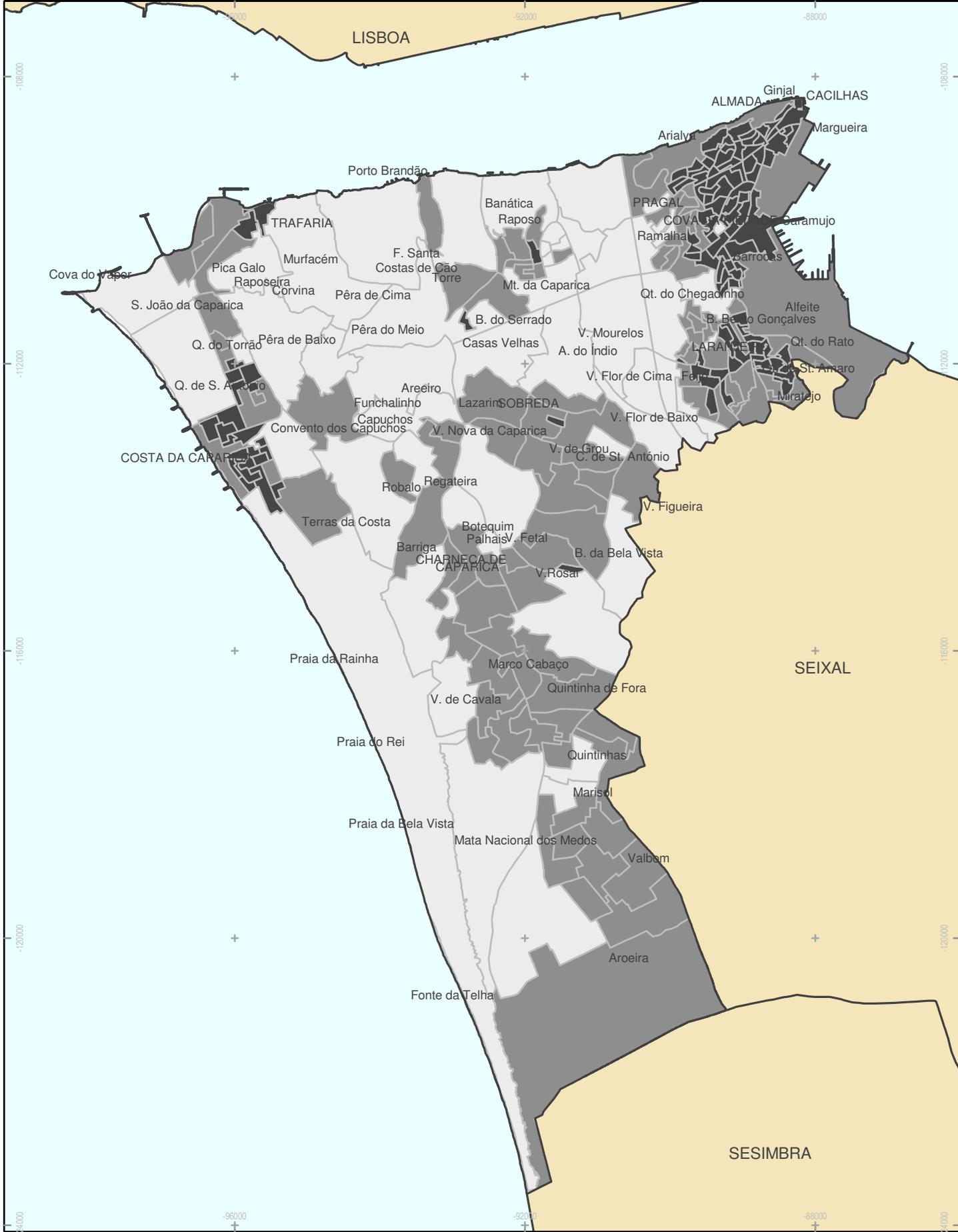
ESTUDOS DE CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO MUNICIPAL CADERNO 5 | SISTEMA URBANO - ANEXOS

- Anexo I.1 – Carta da Rede viária existente e prevista
- Anexo III.1 - Carta de Índices de Ocupação
- Anexo III.2 - Carta da Densidade Global
- Anexo III.3 – Carta de Índice de Utilização
- Anexo III.4 - Carta do Número médio de pisos
- Anexo III.5 - Carta de Ocupação do Solo 2005
- Anexo IV.1 - Carta de Ocupação do Solo 2009
- Anexo IV.2 – Carta da Folga urbanizável

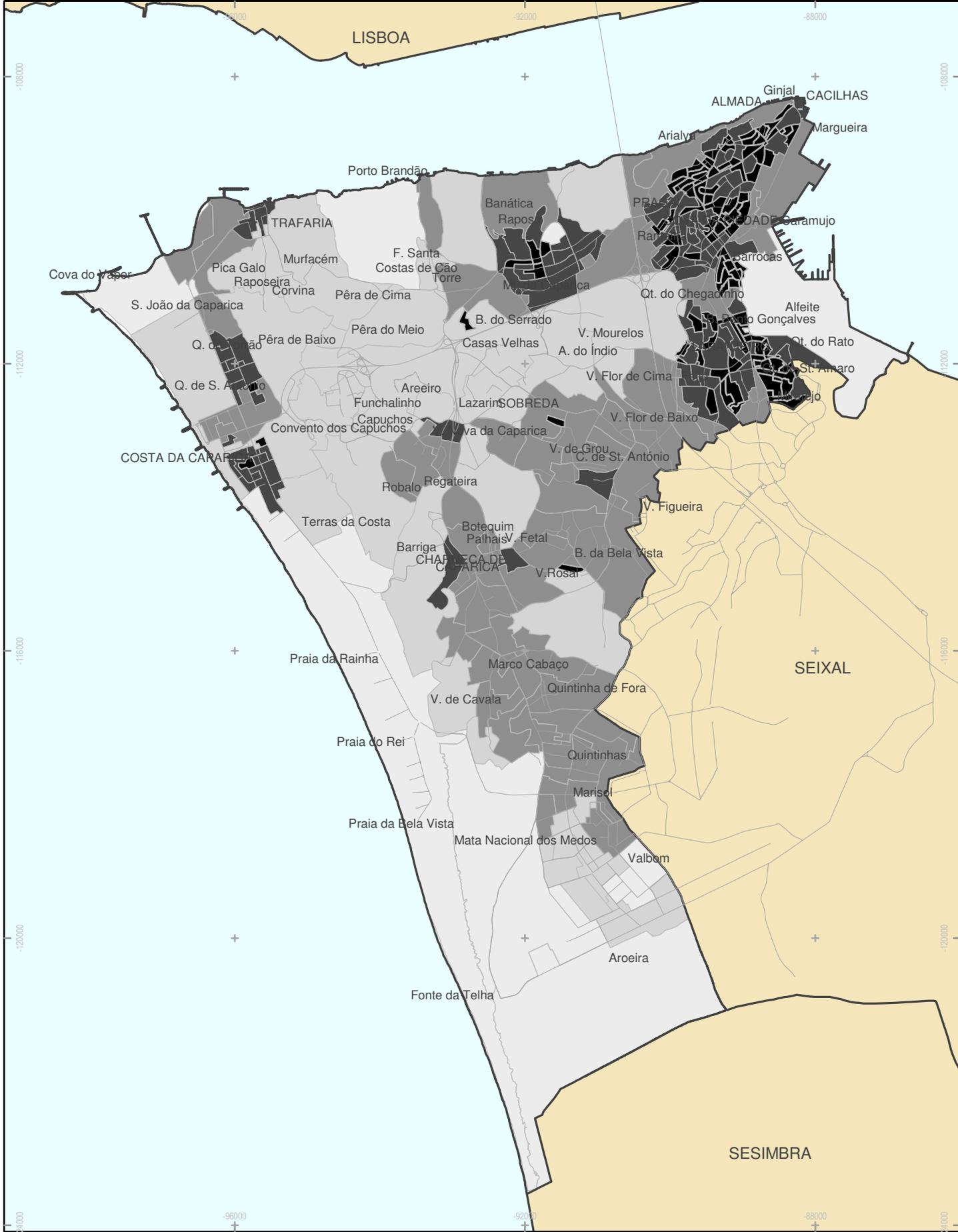


Vias Arteriais	Vias Locais
Existente	Vias Seixal
Prevista - Em obra	Vias Arteriais
Prevista	Existente
Vias Principais	Prevista - Em obra
Existente	Vias Principais
Prevista	Existente
Vias Colectoras	Vias Colectoras
Existente	Existente
Prevista	Prevista

Revisão do Plano Director Municipal de Almada Departamento de Planeamento Urbanístico Divisão de Estudos e Planeamento		 ALMADA Centro de Planeamento, Ordenamento e Gestão do Território
Rede Viária Existente e Prevista		
Data: Outubro 2011		ANEXO I.1
Escala: 1 / 70 000		
Projeção de Gauss / Elipsoide de Hayford / DATUM 73		 0.0 0.5 1.0 1.5 2.0 Kilometers



Revisão do Plano Director Municipal de Almada Departamento de Planeamento Urbanístico Divisão de Estudos e Planeamento			
Unidades de Paisagem Índice de Ocupação		Data: Outubro 2011	Anexo III.1
Fonte: Secções estatísticas da BGR12001, INE		Escala: 1 / 70 000	
Projeção de Gauss / Elipsóide de Hayford / DATUM 73		 Kilometers	



Densidade global (hab/ha)

	< 2,5 (agro-florestal)
	2,5 - 10 (área para-urbana)
	10 a 40 (área urbana de BAIXA densidade)
	40 a 160 (área urbana de MÉDIA densidade)
	> 160 (área urbana de ALTA densidade)

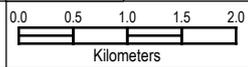
Revisão do Plano Director Municipal de Almada
 Departamento de Planeamento Urbanístico | Divisão de Estudos e Planeamento

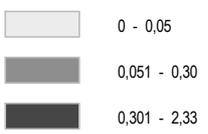
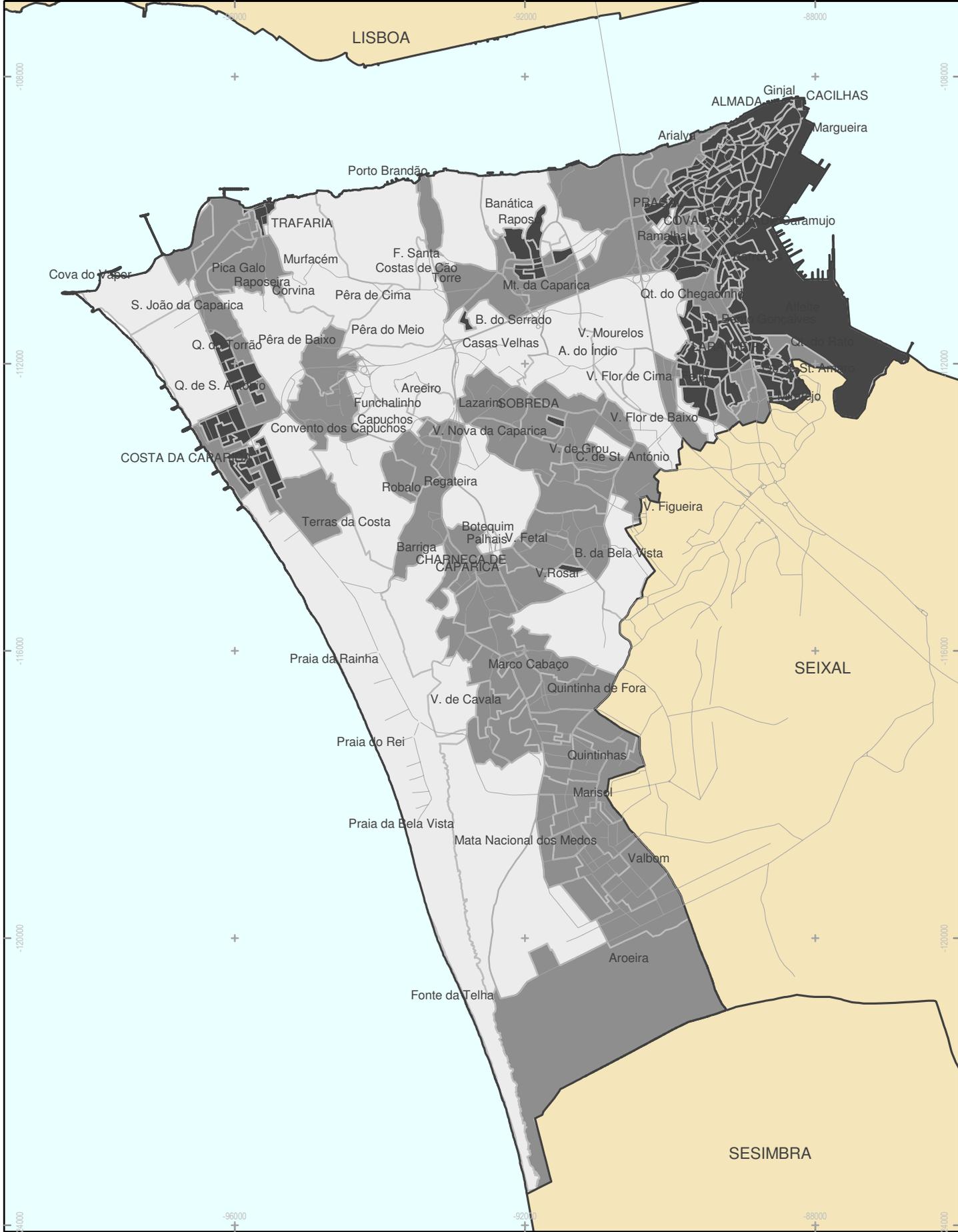


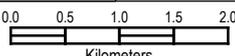
Unidades de Paisagem
 Densidade Global

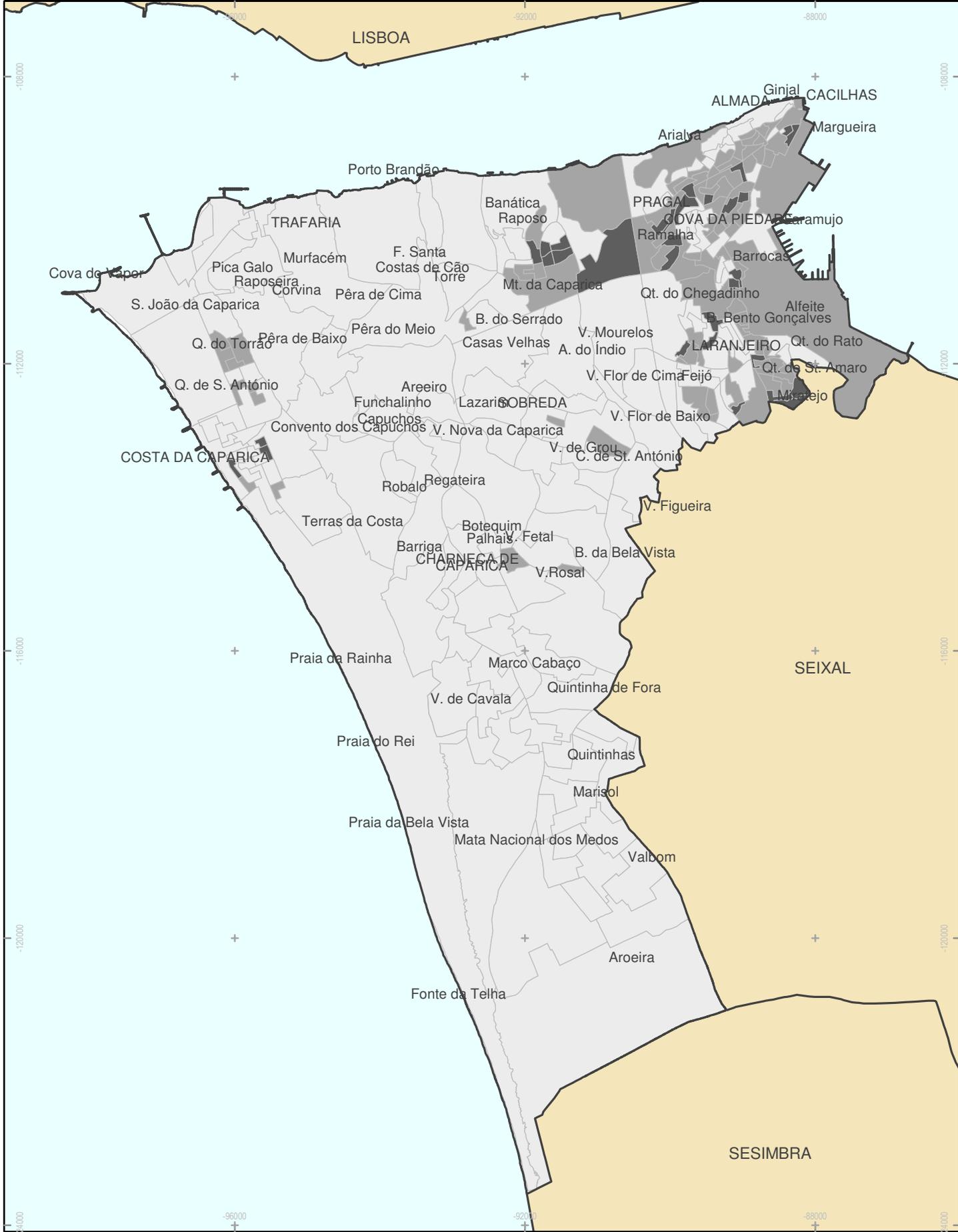
Data: Outubro 2011	Anexo III.2
Escala: 1 / 70 000	

Fonte: Secções estatísticas da BGR2001, INE
 Projeção de Gauss / Elipsóide de Hayford / DATUM 73



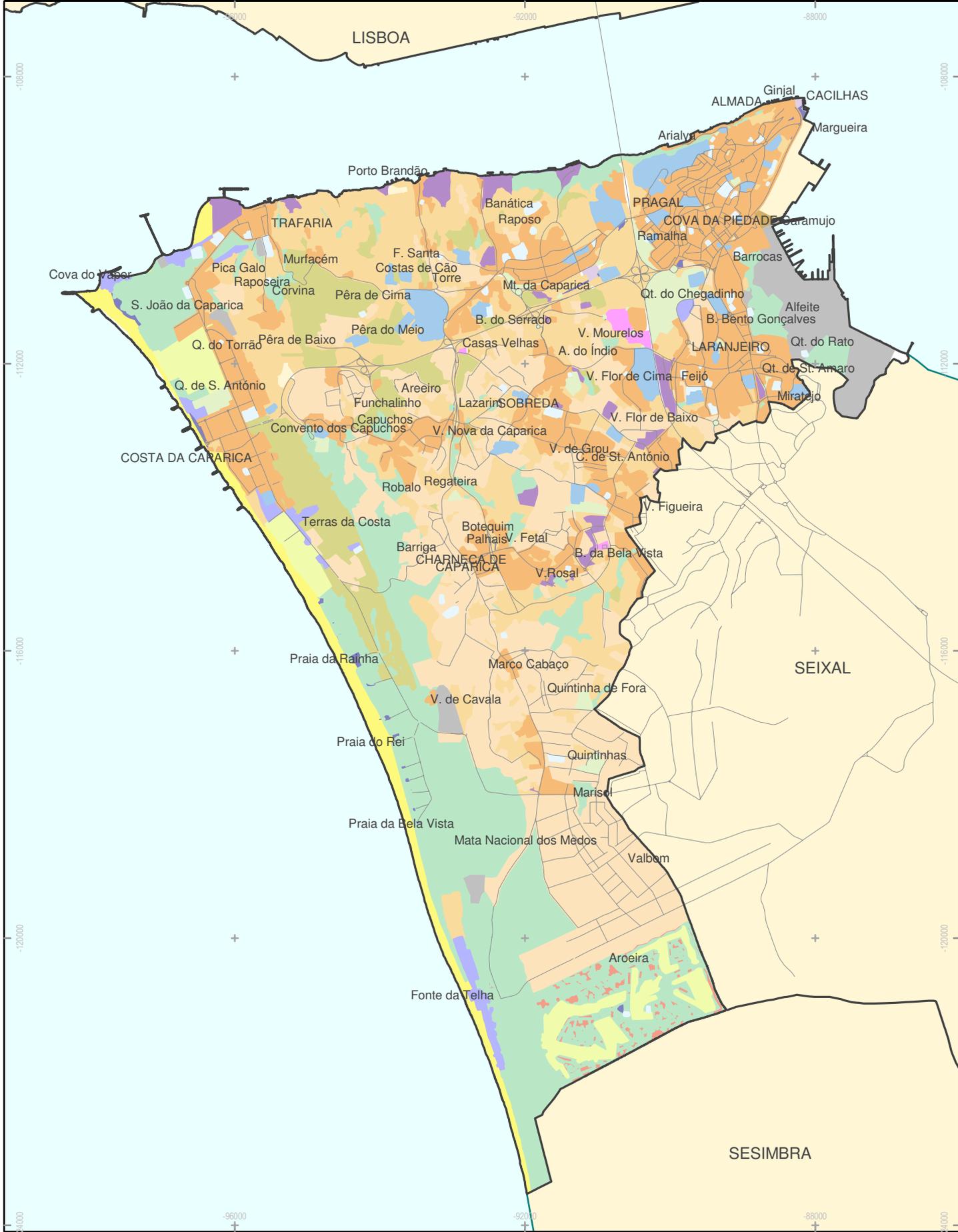


Revisão do Plano Director Municipal de Almada Departamento de Planeamento Urbanístico Divisão de Estudos e Planeamento			
Unidades de Paisagem Índice de Utilização		Data: Outubro 2011	Anexo III.3
Fonte: Secções estatísticas da BGR12001, INE		Escala: 1 / 70 000	
Projeção de Gauss / Elipsóide de Hayford / DATUM 73			



- 1 a 2 pisos
- 3 a 4 pisos
- mais de 5 pisos

Revisão do Plano Director Municipal de Almada Departamento de Planeamento Urbanístico Divisão de Estudos e Planeamento			
Unidades de Paisagem Número Médio de Pisos		Data: Outubro 2011	Anexo III.4
Fonte: Secções estatísticas da BGR12001, INE		Escala: 1 / 70 000	
Projeção de Gauss / Elipsóide de Hayford / DATUM 73			



Espaço Urbano		
	Consolidado	
	Em Formação	
	Precário	
	Equipamento Nível Superior	
	Equipamento Nível Inferior	
	Espaços Verdes	
	Comercial	
	Industrial	
	Militar	
	Turístico	
	Ocupação Efectiva na Aroeira	
	Devoluto	
	Interfaces - CCT	
	Estacionamento de Superfície	
	Infraestruturas	
Espaço Não Urbano		
	Agrícola	
	Florestal	
	Praias	
	Indefinido	

Revisão do Plano Director Municipal de Almada

Departamento de Planeamento Urbanístico | Divisão de Estudos e Planeamento

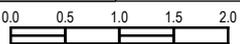
Unidades de Paisagem

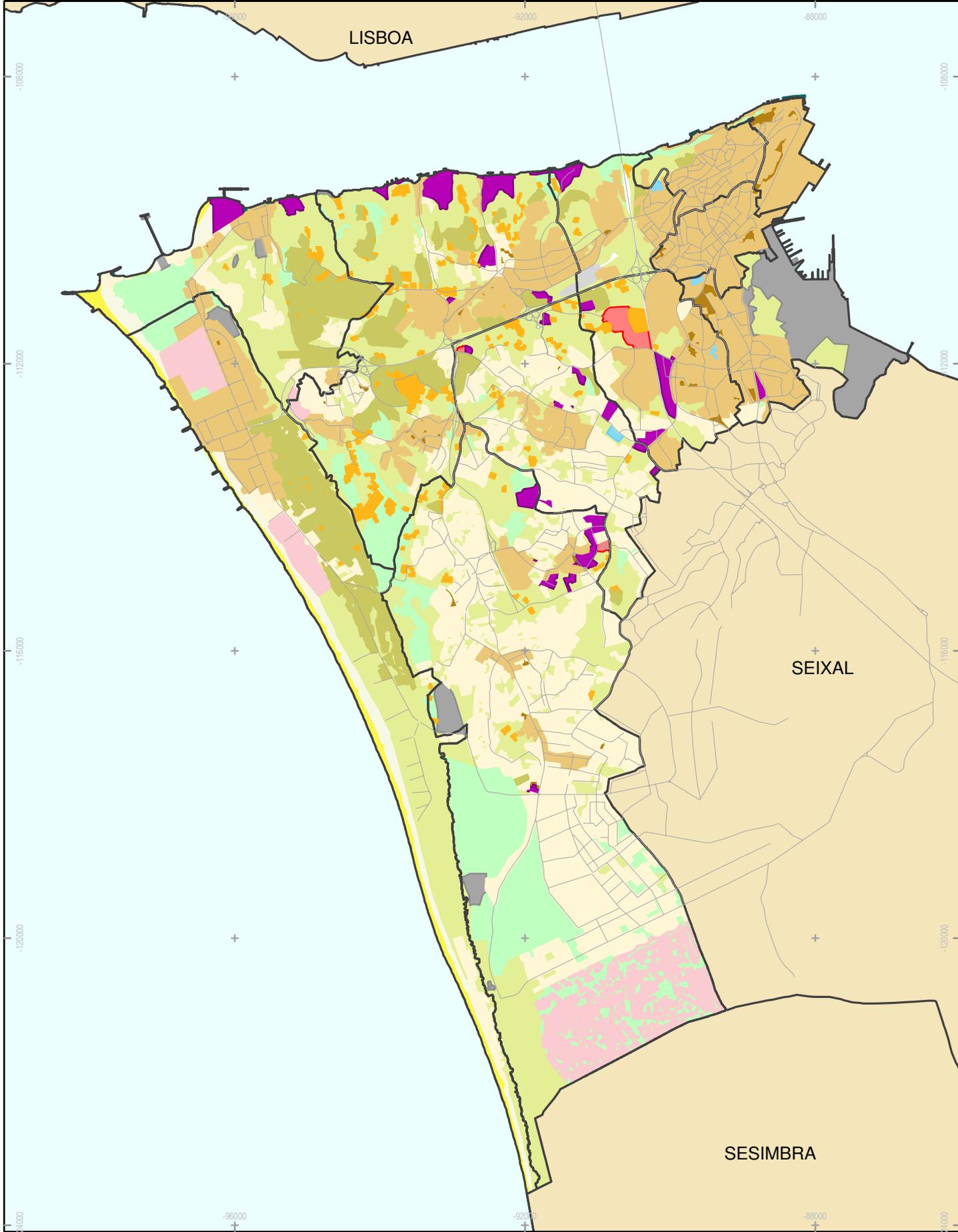
Ocupação do Solo 2005

Fonte: Com base na fotointerpretação do Ortofotomapa de 2005 (CMA)

Projeção de Gauss / Elipsóide de Hayford / DATUM 73

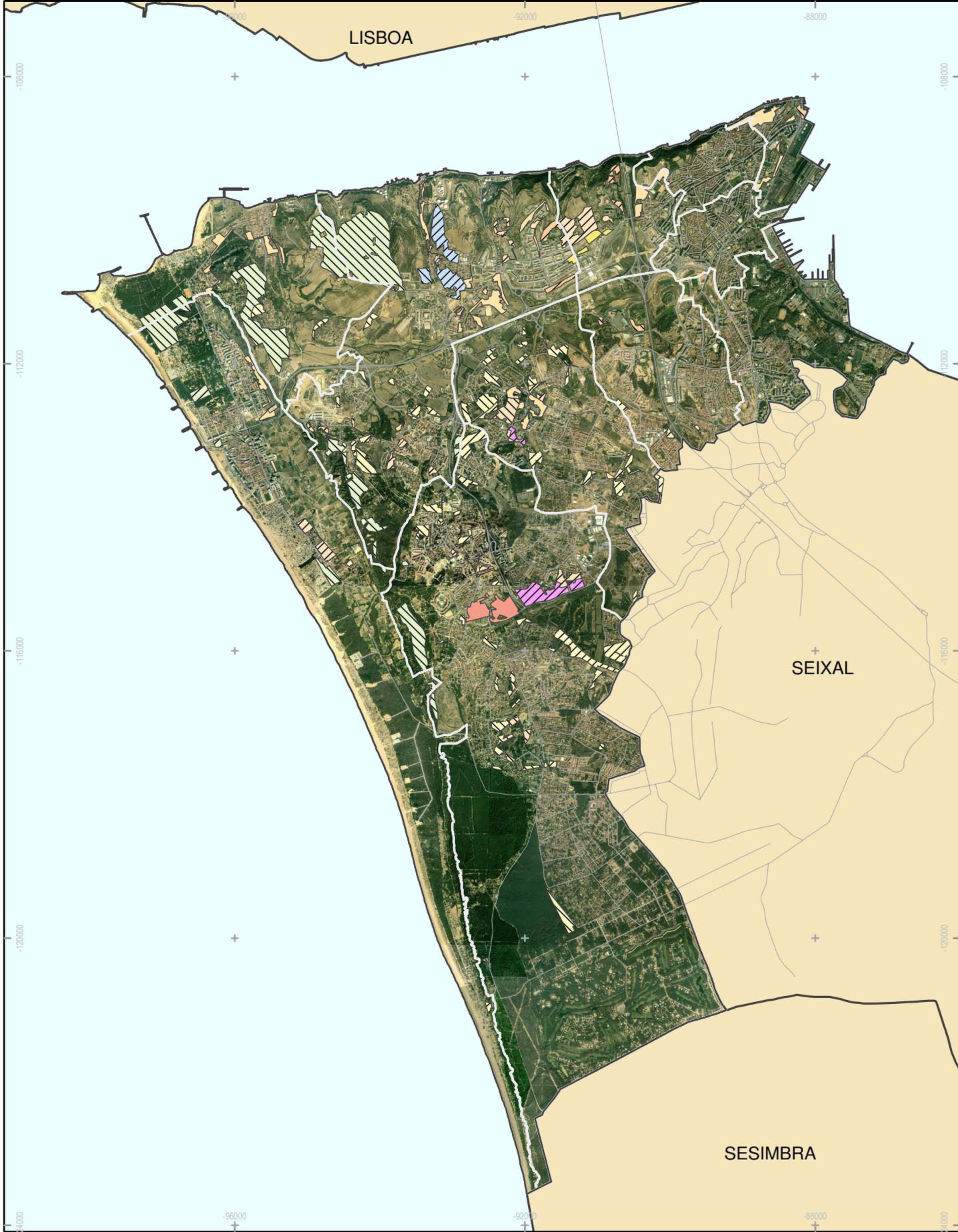


Data:	Outubro 2011	Anexo III.5
Escala:	1 / 70 000	
 <p>0.0 0.5 1.0 1.5 2.0 Kilometers</p>		



Tipologias de Ocupação	
	Áreas Edificadas Compactas
	Espaços Vazios Sem Construção
	Áreas Edificadas Fragmentadas
	Áreas Edificadas Turísticas
	Complexos Desportivos
	Instalações Aeroportuárias Ferroviárias
	Instalações Militares
	Portos
	Grandes Superfícies Comerciais
	Áreas Indústria Logística Armazenagem
	Áreas Edificadas Dispersas
	Áreas Agrícolas
	Povoamentos Florestais
	Matos
	Dunas
	Praias

Revisão do Plano Director Municipal de Almada Departamento de Planeamento Urbanístico Divisão de Estudos e Planeamento		 ALMADA
Carta de Ocupação do Solo 2009		
Fonte: Com base na ortointerpretação do Ortofotomapa de 2007 (IGP)		Data: Outubro 2011
Projeção de Gauss / Elipsóide de Hayford / DATUM 73		ANEXO IV.1 Escala: 1 / 70 000
		0.0 0.5 1.0 1.5 2.0 Kilometers



Folga Urbanizável (Área ha)	
Espaços Urbanos (PDM)	
Áreas Consolidadas (72,7)	Investigação e Desenvolvimento (22,0)
Espaços Previstos Programados (PDM)	
Habitacionais de Alta Densidade (4,9)	Habitacionais de Média Densidade (11,2)
Habitacionais de Média Densidade (44,1)	Habitacionais de Baixa Densidade (82,1)
Habitacionais de Baixa Densidade (64,4)	Terciário (5,8)
Terciário (10,3)	Industriais (9,0)
Média Densidade/Terciário (21,1)	Vocação Turística (199,5)
Industriais (12,9)	Investigação e Desenvolvimento (3,3)
Vocação Turística (27,5)	Limite de freguesias

Revisão do Plano Director Municipal de Almada
 Departamento de Planeamento Urbanístico | Divisão de Estudos e Planeamento



Folga Urbanizável

Projeção de Gauss / Elipsóide de Hayford / DATUM 73

Data: Outubro 2011	ANEXO IV.2
Escala: 1 / 70 000	

