

Urbanismo

Evolução Urbana

O presente capítulo, surgiu da necessidade, de só por si, se proceder à abordagem desta matéria, face às mudanças verificadas no território Concelhio, destacando-se neste âmbito a actual Revisão do PDM. Por outro lado, através dos resultados obtidos nos workshops, surgem com algum destaque aspectos relacionados com a evolução e o crescimento urbano, onde se distinguem temas como a concentração urbana (score=10.3) e a dispersão dos perímetros urbanos (score=3.2). Neste sentido, são focados os principais aspectos relacionados com a evolução urbana e a situação actual do território, os compromissos urbanísticos nele incidentes, bem como a questão dos perímetros urbanos.

Vulnerabilidades e Potencialidades Urbanas

A análise da componente de crescimento urbano, torna-se essencial, dadas as implicações que o desenvolvimento urbano tem inculido nos últimos anos, no território Concelhio.

O concelho de Setúbal, ao nível da estrutura urbana possui uma ocupação bastante diferenciada nas suas diversas áreas. Determinadas zonas do território, possuem uma expressão urbana mais demarcada do que outras, quer pelo seu nível de ocupação, quer pela própria morfologia.

Neste sentido, surgem igualmente necessidades e potencialidades divergentes, derivadas das vicissitudes de cada território. São abordadas as principais especificidades de cada sistema¹ (com indicação das **vulnerabilidades e potencialidades** encontradas), os quais se passam a enumerar:

- Sistema Poente (Azeitão);
- Sistema Cidade Setúbal;
- Sistema Nascente.

De salientar, que as **vulnerabilidades e potencialidades** aqui descritas, resultaram da articulação de duas fontes distintas. Uma, é a resultante dos dados obtidos durante a realização dos Workshops, incluindo os correspondentes ao grupo de trabalho em questão (habitação, urbanismo e equipamentos colectivos), bem como, os workshops das várias áreas temáticas. Outra, provém do conhecimento de causa, que vem sendo adquirido e avaliado pela Divisão de Planeamento Urbanístico, relativamente à evolução do território Concelhio.

¹ Ver **Anexos**, subcapítulo Evolução Urbana

Tabela 1 – Sistema Poente (Azeitão)

Vulnerabilidades	Potencialidades
<p>Estrutura de ocupação muito dispersa e de leitura díspar, revelando-se descaracterizada em muitas situações (Brejos de Azeitão);</p> <p>Proliferação de loteamentos;</p> <p>Carência de espaços públicos de recreio e lazer;</p> <p>Carências de equipamentos culturais;</p> <p>Carências de estacionamento público e de circulação;</p> <p>Necessidade de um planeamento adequado relativamente aos equipamentos de recreio e lazer, corrigindo situações de carência de organização e estruturação;</p> <p>Falta de mobilidade – existência de inúmeras barreiras arquitectónicas;</p> <p>Dispersão dos perímetros urbanos.</p>	<p>Potencialidades turísticas, induzidas pelo Património Arquitectónico existente e cariz histórico inerente à zona de Azeitão;</p> <p>Potencialidades turísticas na vertente do ecoturismo – actividades ao ar livre, gastronomia, alojamentos);</p> <p>Zona de quintas de beleza ímpar, com grande relevância no cariz deste espaço;</p> <p>Grande parte do edificado tradicional manteve o mesmo traçado e tipologia, unificando a imagem global da zona;</p> <p>Possibilidade de recuperação e renovação das áreas urbanas existentes;</p> <p>A topografia irregular na vertente sul (Arrábida), possibilita pontos de vista panorâmicos.</p>

Tabela 2 – Sistema cidade de Setúbal

Vulnerabilidades	Potencialidades
<p>A estrutura urbana de algumas áreas da cidade, apresenta-se descontínua e com um grande número de espaços sobrantes. Algumas das novas áreas construídas não solucionam da melhor forma esta questão;</p> <p>Execução urgente de determinados eixos viários (Casas Amarelas - Mitrena), no sentido de melhorar francamente as acessibilidades internas do Concelho, desviando igualmente o tráfego de pesados do centro da cidade e descongestionando em grande medida as áreas actualmente saturadas;</p> <p>Carências de estacionamento público e privado, com agravamento no centro da cidade;</p> <p>Deficiente mobilidade pedonal – barreiras arquitectónicas;</p> <p>Necessidade da criação de ciclovias;</p> <p>Necessidade de valorização e integração da rede de equipamentos associada à estrutura verde de recreio e lazer. Potenciar a cultura e os espaços de lazer, associando-os numa rede estruturada;</p> <p>Carência de pontos focais, de identidade destacada na cidade, associada a espaços de lazer;</p> <p>Necessidade de aproximação da cidade ao rio;</p> <p>Falta de vivência no Centro histórico a partir das 19h – processo originado pela crescente terciarização;</p> <p>Necessidade de reabilitação do património edificado;</p> <p>Grandes problemas sociais; culturas e raças não integradas;</p> <p>Desadequado crescimento do parque habitacional face às necessidades;</p> <p>Degradação do edificado social e respectivo espaço urbano.</p>	<p>A situação geográfica do concelho assim como a estrutura viária que o serve, constituem potencialidades para o desenvolvimento dinâmico e equilibrado do território - boa acessibilidade / situação geográfica;</p> <p>Riqueza patrimonial e histórica, com destaque na região (potencial turístico);</p> <p>O contexto patrimonial e histórico aliado à situação geográfica e acessibilidades, pode gerar um fluxo turístico importante, contribuindo para a valorização de Setúbal nas mais variadas vertentes;</p> <p>A estrutura urbana do centro histórico, mantém ainda uma linguagem bastante tradicional, o que se pode traduzir numa mais valia estética, constituindo um factor de atracção turística;</p> <p>Possibilidade de recuperação e renovação das áreas urbanas existentes.</p>

Tabela 3 – sistema Nascente

Vulnerabilidades	Potencialidades
<p>A estrutura urbana da zona de expansão, apresenta grandes áreas sobrantes, inerentes à recente evolução e ocupação deste território. O processo de planeamento deverá intervir nestas áreas, de forma a que a evolução das mesmas se processe de forma integrada e devidamente articulada;</p> <p>Colmatação urgente do eixo viário Casas Amarelas-Mitrena, solucionando as carências de circulação, para o interior e exterior da zona industrial;</p> <p>Necessidade de integração da rede de equipamentos numa estrutura verde de recreio e lazer – valorização e criação de espaços públicos de lazer;</p> <p>Carência de espaços verdes urbanos, integrados numa rede contínua e coerente;</p> <p>Carência de equipamentos culturais e equipamentos da 3.ª idade e de apoio à infância adequados aos rendimentos;</p> <p>Carência de pontos focais (identidade de destaque), na zona correspondente à orla de expansão;</p> <p>Deficiente mobilidade pedonal – barreiras arquitectónicas;</p> <p>Falta de articulação entre zonas pedonais;</p> <p>Necessidade da criação de ciclovias;</p> <p>Grandes problemas sociais, culturas e raças não integradas;</p> <p>Desadequado crescimento do parque habitacional face às necessidades;</p> <p>Dispersão dos perímetros urbanos;</p> <p>Degradação do edificado social e respectivo espaço urbano.</p>	<p>A situação geográfica do concelho assim como a estrutura viária que o serve, constituem potencialidades para o desenvolvimento dinâmico e equilibrado do território - boa acessibilidade / situação geográfica;</p> <p>O conteúdo Patrimonial e Histórico inerente ao Concelho, pode ser gerador de um fluxo turístico importante. Apesar da cidade possuir maior influência a este nível, as zonas periféricas podem também usufruir desta valorização nas mais diversas vertentes (atracção da população / implementação de roteiros turísticos diversificados / proximidade ao centro da cidade / oferta de equipamentos de cultura e lazer);</p> <p>Potencialidades turísticas na vertente do ecoturismo – actividades ao ar livre, gastronomia, alojamentos;</p> <p>Área correspondente à zona de expansão do Concelho, com grande número de compromissos urbanísticos assumidos (PMOT's), que devidamente articulados constituem uma mais valia no desenvolvimento urbano (oferta de equipamentos, espaços de lazer, habitação, terciário);</p> <p>Território de grande valor ambiental (RNES).</p>

Crescimento Urbano

Após uma abordagem sistemática sobre as principais características do território Concelhio, importa agora, analisar o seu crescimento e tendência a médio/longo prazo, articulando alguns indicadores urbanísticos.

Ao nível da ocupação do solo, é demonstrado um crescimento global ao nível do Concelho, na ordem dos **27,6% relativamente à densidade de ocupação em 1994** (conforme Tabela n.º 4). S. Lourenço (53.9%), S. Simão (25.3%), Gâmbia, Pontes e Alto da Guerra (47.7%) e Sado (42.2%), foram as freguesias que apresentaram maior ocupação urbana, no que respeita à anterior mancha construída.

É igualmente de salientar, o desfasamento entre a população residente, cujo crescimento foi de 9,9% e os alojamentos, que aumentaram em cerca de 28% (dados dos Censos de 2001), traduzindo-se numa desadequação entre crescimento populacional e a crescente oferta de n.º de fogos.

Tabela 4 – Ocupação Urbana do Solo

	Consolidado em 1994 (ha)	Consolidado em 2005 (ha)	% de Evolução
S. Lourenço	378,88	583,06	53,9
S. Simão	380,81	477,07	25,3
Anunciada	185,45	191,69	3,4
S. Julião	158,36	186,50	17,8
Stª Maria	57,04	61,91	8,5
S. Sebastião	675,44	755,62	11,9
Gâmbia, Pontes e Alto da Guerra	167,36	247,20	47,7
Sado	360,99	513,19	42,2
Total Concelho	2364,34	3016,25	27,6

Fonte: Divisão de Planeamento Urbanístico

Em termos de evolução territorial, o crescimento urbano fez-se sentir maioritariamente na classe de **Espaço Urbanizável (26,74%)** do Plano Director Municipal de Setúbal (PDMS), existindo assim, uma considerável área de reserva disponível para construção. Os dois usos que revelaram um maior crescimento a seguir ao Urbanizável, foram os espaços Industriais, com 15,16% e os espaços urbanos consolidados, com 9,35%.

Verificou-se ainda que ao nível das freguesias de **S. Lourenço (20,54%)**, **S. Simão (11,65%)** e **Gâmbia, Pontes e Alto da Guerra (7,44%)** registaram o maior crescimento, dentro do espaço disponível para construção.

Compromissos Urbanísticos

Importa igualmente, fazer uma sucinta abordagem à temática dos **compromissos urbanísticos**², uma vez que, a construção a curto/médio prazo, tem influência directa na densidade de ocupação do solo, apropriação do espaço, vivência urbana e factores sociais.

No Concelho de Setúbal, os compromissos urbanísticos registados nos últimos anos, incidiram sobretudo nas freguesias de **S. Sebastião e Sado** (área de expansão), ocupando uma percentagem considerável de território. Actualmente, esta área detém ainda grande representatividade, em termos de área de expansão disponível.

Importa assim destacar, que actualmente existem cerca de 55 500 alojamentos em Setúbal, estimando-se em pelos menos 17.900 os fogos decorrentes de planos de pormenor, estudos urbanos da CMS e loteamentos aprovados e em vias de aprovação. Se considerarmos o potencial ainda existente no PIS Sul (7937 fogos) e áreas do PIS a Norte não incluídas no PPVRZOI (4321 fogos), temos ainda mais 12.258 novos alojamentos a considerar. A esta carga habitacional destaca-se também uma grande percentagem de terciário.

Perante um cenário de crescimento urbano cada vez mais acentuado, em contraponto com uma evolução populacional que não lhe está proporcional, não se poderá continuar a edificar

² Ver **Anexos**, subcapítulo Compromissos Urbanísticos

de forma contínua como se tem implementado ao longo dos últimos anos. A comprovar este facto, surge a questão da **reserva de espaço urbanizável** ainda disponível no território, dado que a expansão urbana apenas se efectivou em **26,74%**.

Tendo em conta o crescimento populacional, a expansão urbana verificada versus a área disponível no território, bem como os compromissos urbanísticos a concretizar a curto/médio prazo), verifica-se que, para contrariar a tendência actual, há que apostar na **reabilitação urbana em detrimento da expansão**.

A reabilitação urbana assente numa **perspectiva de continuidade, colmatção e valorização das áreas consolidadas**, permitirá resolver muitas das deficiências verificadas no território, das quais **se salientam a descontinuidade urbana e a existência de inúmeros espaços sobrantes, a escassez de ligações pedonais, a carência de espaços urbanos de destaque e de referência na zona de expansão da cidade³, e outros elementos descaracterizadores, fruto de um crescimento disperso e pouco articulado.**

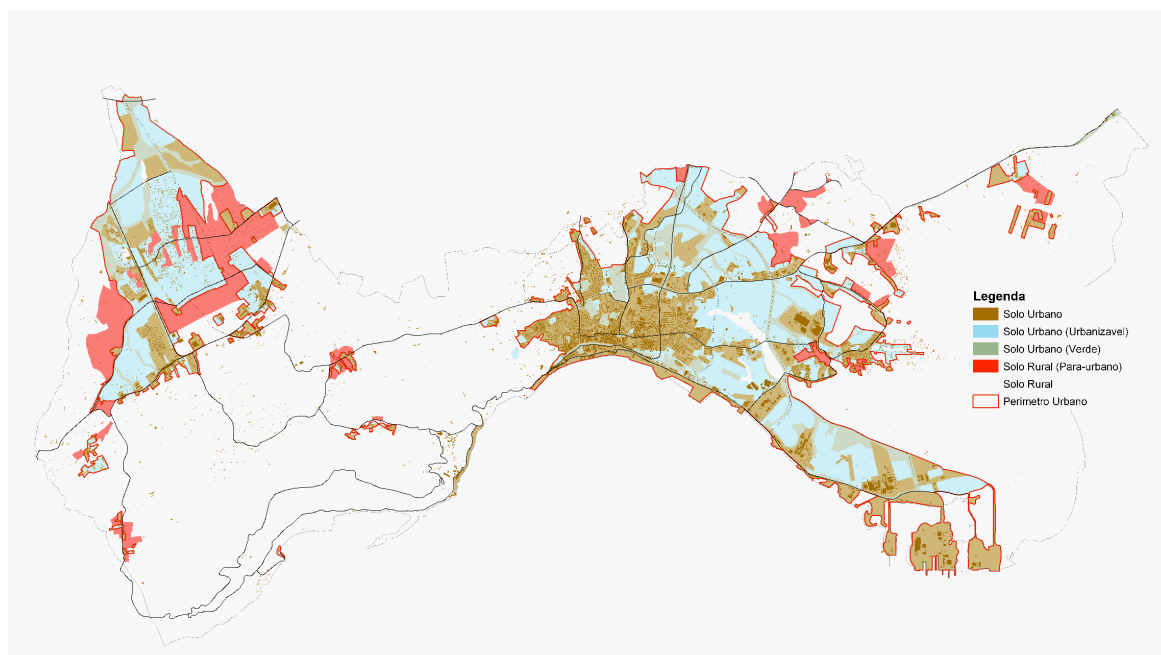
Perímetros Urbanos

Tendo em consideração a expansão urbana sentida nos últimos anos, os compromissos urbanísticos já assumidos e a própria aferição da capacidade construtiva do espaço urbano, torna-se essencial abordar a questão da capacidade dos **perímetros urbanos**.

Segundo o disposto no Regulamento do PDM (alínea n.º 2, Art.º 9º), entende-se que **“os perímetros urbanos são constituídos pelos espaços urbanos e pelos espaços urbanizáveis e industriais que lhe sejam contíguos.”**

Analisando a figura seguinte, o Concelho apresenta um perímetro urbano retalhado e extremamente fragmentado. A classe de espaço Para-urbano, encontra-se em alguns locais tão fragmentada e recortada (zona Poente do Concelho), que se geram autênticas “ilhas rurais”. Esta dispersão urbana, foi algumas vezes referida durante a realização dos workshops.

Figura 1 – Perímetros Urbanos



³ Ver Anexos, subcapítulo Compromissos urbanísticos

Fonte: Divisão de Planeamento Urbanístico

Dentro do **perímetro urbano**, contabilizam-se as classes de espaço **urbano consolidado e espaço urbanizável**, tendo sido neste último, que se deu a esmagadora maioria do crescimento urbano nos últimos dez anos. A classe de **espaço para-urbano, funciona como uma área de transição entre o espaço urbano e o espaço rural, encontrando-se fora do respectivo perímetro**. A aplicação do próprio I.U.B ((Índice de utilização bruto) – 0.04 e ainda a existência de áreas classificadas como RAN e/ou REN), é um indicador da necessidade de restrição à construção, em virtude de uma área de menor densidade urbana.

Uma análise que pode constituir um indicador importante, acerca da **capacidade dos perímetros urbanos**, é a da quantificação da reserva de espaço disponível para construção. Tendo como base o referido no sub-capítulo dos Compromissos Urbanísticos, quantificando os fogos existentes, os previstos em planos de pormenor, loteamentos e estudos camarários e o crescimento urbano verificado ao longo dos últimos dez anos (cerca de 26,74% em espaço urbanizável), constata-se que a dispersão urbana não constitui sinónimo de pouca ocupação ou necessidade de aumento dos perímetros urbanos, tendo-se comprovado precisamente o contrário. A dispersão urbana está relacionada com uma série de factores, nomeadamente a própria morfologia do território, as formas de ocupação, a grande proximidade/coexistência de zonas urbanas e rurais, estrutura viária, entre outros.

Importa também focar a questão dos **pedidos de alteração ao PDM**, que só por si revela a pretensão geral da população, em aumentar a área construída permitida. Verifica-se que grande parte das pretensões, recaíram na **alteração do espaço para-urbano para espaço urbanizável de baixa densidade H1** (por aproximação às classes de espaços existentes na envolvente). As pretensões incidem de uma forma genérica na possibilidade de se proceder a operações de loteamento urbano ou construção de equipamentos, com necessidade de áreas de construção superiores a 500 m² (lares de 3.^a idade, jardins de infância/creches, escolas privadas), situação esta, que em larga medida não se torna possível, face à relação entre o índice aplicável aos espaços para-urbanos (Índice de Utilização Bruto - 0.04) e as dimensão das respectivas propriedades.

Neste sentido, e ponderando todos os factores acima descritos, considerando igualmente as dinâmicas urbanísticas e as reservas disponíveis de território, constata-se que de uma forma geral devem ser **mantidos os actuais perímetros urbanos**, procedendo a eventuais ajustes entre as áreas de transição urbanas (Para-urbanos) e as fronteiras com espaços sujeitos a regime de protecção, actualmente edificados (fronteiras PNA e RNES).

Acessibilidades

No que concerne à temática das acessibilidades, pode dizer-se que as preocupações reflectidas nos workshops, coincidem na sua grande maioria com os aspectos mais importantes e em corrente análise na esfera do Planeamento. Analisando as pontuações obtidas nos workshops, destacam-se as questões relacionadas com o tráfego (score=14.7), com os transportes públicos (score=7.9) e a situação geográfica (score=10.9). A temática do estacionamento revelou também grande expressividade, no que diz respeito à insuficiência de lugares de estacionamento em local próprio (score=6.1), bem como, estacionamento abusivo nos locais destinados ao peão (score=13.0).

Ainda que relacionado com as acessibilidades, entendeu-se que a abordagem desta última questão seria mais adequada no capítulo da mobilidade, onde são desenvolvidos os aspectos relacionados com o estacionamento em locais destinados ao peão e implicações que daí advêm, face à mobilidade no espaço público.



Importa em primeiro lugar, fazer uma abordagem temporal e espacial das viagens dos residentes na AML e suas relações de interdependência com o concelho de Setúbal. Segundo os dados obtidos através do inquérito à mobilidade na AML – 1998 DGTT/INE e estudo de Movimentos pendulares na AML 1991-2001, obtiveram-se determinados valores que espelham as deslocações internas na AML.

O crescimento populacional do concelho de Setúbal tem vindo a acentuar-se ao longo das décadas, registando-se para **2001 valores de 113.934 residentes**. Verificou-se que em 20 anos houve um crescimento de **15,4%** da população residente.

Figura 2 – Enquadramento do Concelho de Setúbal na AML

De salientar que, 72,5% da população total da AML é considerada população móvel (PM), enquanto que, 56,5% é considerada população móvel motorizada (PPM). No concelho de Setúbal as percentagens de PM e PPM são inferiores às registadas na AML Norte e AML Sul.

Tabela 5 – Percentagem de população móvel e população móvel motorizada

	População Total			População Móvel			População Móvel Motorizada		
	(PT) hab.			(PM) %			(PMM) %		
	H	M	Total	H	M	Total	H	M	Total
AML	1222619	1346852	2569471	76,9	68,5	72,5	62,5	51,0	56,5
AML N	898449	1002847	1901296	77,4	69,4	73,2	63,4	52,1	57,4
AML S	324171	344005	668176	75,4	66,0	70,6	60,1	47,8	53,8
Setúbal	50947	54229	105176	71,4	62,9	67,0	56,0	44,0	49,8

Fonte: Inquérito à mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa –1998, DGTT,INE.

Os residentes no concelho de Setúbal fazem em média 1,8 viagens por dia, passando para 1,3 quando se fala de viagens motorizadas e para 0,5 em média, referente a viagens a pé.

Em termos de geração de viagens casa-trabalho ou casa-escola, e de acordo com dados do inquérito aos movimentos pendulares e organização do território Metropolitano da AML 1991-2001, verifica-se que o concelho de Setúbal em 2001 gerava num dia útil cerca de 53.516 viagens, **aumentando cerca de 13%** em relação ao ano de 1991.

Os movimentos mais predominantes são os intraconcelhios com cerca de 75% dos movimentos totais, verificando-se que Lisboa e Palmela são os concelhos com maior atractividade, com cerca de 4.308 e 4.116 viagens respectivamente para o ano de 2001.

Relativamente aos modos de transporte entre 1991 e 2001, inverteu-se a lógica das opções predominantemente assentes no transporte colectivo, **passando para uma lógica baseada no transporte individual.**

Verificou-se também na última década, um forte crescimento das taxas de motorização, podendo-se estimar que em Portugal se terá passado de 170 veículos por 1000 habitantes em meados da década de 70, para o dobro desse valor em 1998.

Para o concelho de Setúbal e no ano de 1998, a taxa de motorização em nº de automóveis e de motociclos e ciclomoteres por mil habitantes, encontra-se apresentada na tabela seguinte, sendo de destacar que o seu valor (324,7 aut./1000hab.) é ligeiramente inferior à média da AML (327,3 aut./1000 hab.)

Tabela 6 – Taxas de Motorização

	Nº de automóveis	N.º de motociclos	N.º de ciclomoteres
	por 1000 hab.	por 1000 hab.	por 1000 hab.
AML	327,3	21,2	16,6
AML Norte	326,4	17,3	12,8
AML Sul	328,7	27,1	22,4
Setúbal	324,7	17,2	1,9

Fonte: Inquérito à Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa –1998, DGTT,INE.

Importa salientar igualmente, os dados obtidos através do Instituto de Seguros de Portugal, relativos ao Parque Automóvel Seguro em 2000, 2001, 2002 e 2003, denotando-se o elevado

crescimento da taxa de motorização de 2000 (389,4 aut./1000 hab.) para 2003 (424,4 aut./1000 hab.), o que é justificado **pelo crescimento urbanístico verificado neste espaço de tempo**. Perante estes dados, torna-se **necessário dotar a rede viária com as condições para absorver o tráfego no futuro e apostar numa melhoria do transporte colectivo rodoviário e ferroviário, de modo a inverter a tendência de utilização do transporte individual**.

Concretamente ao transporte colectivo rodoviário, considera-se importante proceder a uma pequena abordagem relativamente ao historial/situação verificada, bem como, no que diz respeito às necessidades sentidas no Concelho.

No Município, a exploração do serviço concessionado iniciou-se em Outubro de 1963, sendo assegurado por 5 viaturas pesadas de passageiros. Esta concessão, adjudicada por 10 anos, (renovável por períodos de 5 anos), cessou em 1983, no entanto, a situação manteve-se dada a continuidade do serviço, como se o contrato permanecesse em vigor. Em Dezembro de 1993 ocorreu a privatização da Empresa então designada Rodoviária Nacional do Alentejo, SA, a qual sucedeu à Rodoviária Nacional, EP CEP 08, Sociedade criada com a nacionalização, entre outras, da Empresa João Cândido Belo C.^a Ld.^a. A Belos Transportes (nova forma da Sociedade após a reprivatização citada), reforçou consideravelmente os seus investimentos através do aumento e modernização da frota, para 42 viaturas. Em Novembro de 2001, na Península de Setúbal, procedeu-se à integração da Transportadora Rodoviária do Alentejo, que passou para os Transportes Sul do Tejo.

De 2000 a 2004 a TST tem afectas directamente ao serviço urbano 32 viaturas + 15% para imobilização. Neste período foram renovadas 24 viaturas das 32 existentes, alteração esta, que se consubstanciou na aquisição de viaturas mais recentes e ao mesmo tempo, na melhoria da própria imagem. Na generalidade, os horários iniciam-se entre as 6,30h e as 7,30h e terminam entre as 22h e as 23,30h. O espaçamento médio entre carreiras, é de 20 a 30 minutos, existindo períodos em que o espaçamento é mais largado, nomeadamente a partir das 20h dos dias úteis, aos Sábados a partir das 13h e aos Domingos e Feriados, onde também os horários são mais espaçados.

Actualmente, existem determinadas condicionantes ao funcionamento do sistema de transportes de Setúbal, nomeadamente a configuração geomorfológica da área em que este se desenvolve, bem como, a própria ocupação urbana e estrutura da rede viária. A localização geográfica das diferentes actividades da cidade, constitui uma limitação ao sistema de transportes, originando uma relativa dissimetria das infra-estruturas e sua utilização. A zona Este da cidade concentra cerca de 70% do número total de carreiras da rede, repartindo-se os restantes 30% pela zona Norte da cidade.

As condições de circulação dos transportes públicos rodoviários de passageiros, apresentam igualmente alguns problemas derivados da falta de organização do espaço urbano nos seus diferentes domínios, desde a capacidade das infra-estruturas viárias, ao ordenamento dos cruzamentos e ao controlo do estacionamento. Esta situação, juntamente com o aumento de tráfego, contribuiu para uma grande dificuldade no cumprimento dos horários, o que conduz a uma deficiente imagem dos transportes públicos rodoviários e a consequente transferência do utilizador para o transporte individual.

Dos constrangimentos mais sentidos, contam-se a necessidade de ampliar a rede existente, de forma a servir não só as novas áreas urbanas da cidade, bem como, as freguesias não urbanas, a criação de carreiras cujos percursos constituam “circulares à cidade” (em devida articulação com as restantes carreiras existentes), assegurando igualmente um melhor serviço nocturno, e aos sábados, domingos e feriados.

Perante este cenário tornar-se-ia necessário prever formas de actuar que colmatassem as falhas verificadas. Uma maior intervenção da Autarquia nessa matéria, em estreita articulação com a concessionária dos transportes rodoviários, é uma condição relevante para dar resposta às reais necessidades do Concelho, à promoção do transporte público como meio alternativo de deslocação e à intervenção adequada no território, no sentido de eliminar conflitos, descontinuidades e estrangulamentos existentes.

Quanto ao Transporte Ferroviário verificou-se uma **redução de 46% no tráfego de passageiros na última década**. A conclusão do eixo ferroviário Norte-Sul, o qual permitiu a ligação regular de transporte de passageiros entre as duas margens do Tejo através da ponte 25 de Abril (concessionada à Fertagus), irá contribuir para o desenvolvimento sócio-económico da Península de Setúbal através da nova acessibilidade criada e da redução dos tempos de viagem até Lisboa (uma viagem entre Setúbal e Entrecampos poderá realizar-se em cerca de 55 minutos).

A melhoria deste modo de transporte, contribui para beneficiar a acessibilidade em Setúbal e a conquistar a preferência dos utentes em relação ao transporte rodoviário.

Conclui-se que, passados 10 anos da elaboração do PDM de 94, somente **25% da extensão de rede viária proposta foi concretizada**. Na zona da cidade de Setúbal houve um crescimento de tráfego de 40% em 15 anos (dados de 1989 e 2001), o que conduziu à manutenção de parte das debilidades e estrangulamentos então identificados .

Neste sentido, considera-se prioritária a **execução de um determinado conjunto de vias** ⁴, **dado o crescimento urbano verificado nos últimos dez anos e o aumento da utilização do transporte individual**. Estes factores, originaram uma grande pressão sobre a rede viária, resultando em congestionamentos e estrangulamentos em algumas zonas da cidade de Setúbal.

Por outro lado, a **procura de estacionamento** revela-se bastante acentuada, principalmente nas **zonas residenciais de maior proximidade a áreas de comércio e serviços** (zona do centro histórico). Perante esta situação, surge a necessidade de a contrariar urgentemente, intervindo ao nível da **oferta de estacionamento para fins residenciais** ⁵.

Mobilidade/Qualificação do espaço urbano

A temática da mobilidade constitui a par das acessibilidades, uma das principais prioridades referidas pelos participantes dos workshops. Centram-se essencialmente nos problemas

⁴ Ver Anexos, subcapítulo Acessibilidades

⁵ Ver Anexos, subcapítulo Acessibilidades

respeitantes às barreiras arquitectónicas e às dificuldades sentidas pela população com mobilidade condicionada (score=13.0). Um terço dos problemas identificados, dizem respeito à aplicabilidade do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, destinado a permitir a acessibilidade de pessoas com mobilidade condicionada nos edifícios públicos, equipamentos colectivos e via pública.

As questões que envolvem a mobilidade urbana, consideram-se cada vez mais pertinentes, na medida em que, o espaço público é uma componente essencial na qualidade de vida uma cidade, capaz de articular pessoas e actividades urbanas, permitindo vivências diversificadas. É neste âmbito, que seguidamente se enumeram as acções a decorrer no Município, bem como, situações a corrigir a médio/longo prazo, no sentido da melhoria da mobilidade.

A Câmara Municipal de Setúbal em 2003, no âmbito das comemorações do “**Ano Europeu das Pessoas com Deficiência**” e da “**Semana Europeia da Mobilidade**”, procedeu a um estudo para a eliminação de barreiras arquitectónicas, ao longo de um circuito entre os Paços do Concelho, Edifício Sado, Edifício Bocage e CIAC (Gabinete de Apoio ao Consumidor). As respectivas intervenções, foram realizadas em parte, tendo as mesmas, incidido maioritariamente sobre o espaço público, com vista a uma maior mobilidade, em especial pelos cidadãos com deficiências.

Das propostas que foram concretizadas, contam-se rebaixamentos de alguns lances, colocação de avisos sonoros nos semáforos e pintura de passadeiras.

Apesar de terem sido previstas algumas obras nos Edifícios Municipais, estas apenas se concretizaram no edifício Sado (no âmbito da reformulação das instalações destinadas ao atendimento ao público, localizado no rés-do-chão do edifício, no ano de 2004). Neste contexto, foi contemplada a criação de sanitários adaptados a deficientes e a criação de lugares de estacionamento para os mesmos.

Para os outros edifícios Municipais (edifício Bocage e edifício dos Paços do Concelho) estavam também previstas intervenções concretas, delineadas no âmbito do estudo acima referido, mas que até à data não foram realizadas. No edifício Bocage seria necessária a eliminação do desnível da entrada do edifício, bem como a sensibilização da administração do condomínio, tendo em vista a criação de sanitários para deficientes. Por sua vez, no edifício dos Paços do Concelho, seria necessária a criação de uma rampa de acesso ao edifício, a criação de uma plataforma mecânica para vencer um desnível de 5 degraus e a adaptação de actuais arrumos para sanitário de deficientes. Outra solução a considerar, seria a colocação de elevador exterior no saguão, possibilitando a comunicação vertical entre todos os pisos do edifício, o que permitiria a sua utilização por qualquer tipo de utentes.

Igualmente relacionado com a temática da mobilidade, em Março de 2004, a Câmara Municipal celebrou um contrato-programa de colaboração e trabalho, com a Associação Portuguesa de Planeadores do Território, no âmbito do **Projecto da Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos**. A área de intervenção no Município de Setúbal, corresponde a cerca de 20 ha, na zona central da cidade, abrangendo a Av. Luísa Todi (lado Norte), Av. 5 de Outubro, Av. 22 de Dezembro (a Sul da Rua da Escola) e Av. dos Combatentes da Grande Guerra. O objectivo, centra-se na abolição das barreiras arquitectónicas, sociais e psicológicas, contribuindo para a construção de cidades acessíveis. Trata-se de, num período de 3 anos,

conseguir efectuar uma série de acções, desde o rebaixamento regular dos passeios nas passagens de peões, promover a continuidade e legibilidade dos espaços públicos, rever a localização do mobiliário urbano e sinalética vertical, contemplar espaços reservados a deficientes nos parques de estacionamento público, entre outros.



Figura 3 – Área de intervenção do Município de Setúbal ao Projecto da Rede Nacional das Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos

No denominado “**Plano de Intervenção das Acessibilidades**”, foi elaborado em primeiro lugar, um **Diagnóstico**⁶ das barreiras urbanísticas existentes, que consistiu em tipificar e localizar as mesmas.

Tendo decorrido cerca de um ano e meio após a assinatura do Contrato-Programa, cuja previsão, assentava na resolução de pelo menos 30% das barreiras urbanísticas (até ao final do segundo ano do contrato) e pelo menos 70% (até ao final do terceiro ano), seguem-se as intervenções já efectuadas e as que se encontram a decorrer.

Até à data, foram somente executadas **pequenas reparações do pavimento, alguns rebaixamentos de lancis nas passagens de peões e a colocação de pilaretes na Rua Acácio Barradas, com vista a evitar o estacionamento nos passeios.**

No âmbito da empreitada de “**Renovação, Repavimentação e Drenagem da Av. 5 de Outubro**”⁷, entretanto iniciada, prevê-se a substituição do piso, a deslocalização de algumas passadeiras, o rebaixamento de lancis nas passadeiras, a instalação de um sistema semafórico na intersecção das Avenidas 5 Outubro e Alexandre Herculano e colocação de sinalização vertical e horizontal.

⁶ Ver **Anexos**, subcapítulo Mobilidade/Qualificação do Espaço Urbano

⁷ Ver **Anexos**, subcapítulo Mobilidade/Qualificação do Espaço Urbano

No entanto, o “**Plano de Intervenção das Acessibilidades**”⁸ refere também, a necessidade de se proceder a outro tipo de intervenções, tais como, a deslocalização de semáforos, candeeiros, cabinas telefónicas e moopy’s.

Também em virtude da renovação dos passeios da Av. 5 de Outubro (entre a Av. 22 de Dezembro e o cruzamento com o Largo da Conceição), seria propício contemplar a deslocalização das infra-estruturas e do mobiliário urbano que constituem barreiras arquitectónicas ao longo de toda esta área.

Não incluído na área de intervenção do “**Plano de Intervenção das Acessibilidades**”, encontra-se igualmente a decorrer a empreitada da Av. Jaime Cortesão, a qual prevê a substituição do piso actual, a melhoria da rede de drenagem de águas pluviais, a criação de gares de paragem para autocarros e a colocação de sinalização vertical e horizontal.

Perante estes factos, ainda que detectadas ao pormenor as debilidades no contexto do **Plano** acima descrito, foram escassas as obras concluídas até à data.

Encontra-se igualmente em fase de elaboração, na Divisão de Planeamento Urbanístico da Câmara, um estudo para a implementação de uma **rede de ciclovias**, localizada entre a zona ribeirinha e o centro da cidade. O projecto alia a criação desta rede a outros sistemas de transporte (automóvel, transportes públicos) e locais próprios para estacionamento, prevendo em simultâneo intervenções concretas para a **eliminação de barreiras arquitectónicas**. A programação deste sistema alternativo de transportes assenta na adequada articulação com os espaços verdes, os equipamentos (de ensino, de desporto e acção social) e a rede de transportes públicos, procurando desta forma que se contribua para a valorização patrimonial e turística da cidade. O estudo tem sido devidamente articulado com o programa POLIS e o respectivo traçado da ciclovia nele já contemplado.

Face a estas propostas/iniciativas, algumas delas não implementadas na sua totalidade e outras ainda em fase de estudo, há igualmente que prever **estratégias no âmbito do planeamento** para a implementação de **medidas concretas a actuar no território**. Os problemas de mobilidade no Concelho em geral, e em especial na cidade de Setúbal, constituem uma das principais ameaças à qualidade de vida urbana, sendo urgente **tomar medidas que visem uma convivência pacífica entre o automóvel, o transporte público, as bicicletas e as deslocações a pé**.

Para além de intervenções pontuais a efectuar no espaço urbano (quer no âmbito do **Projecto da Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos**, quer em outro **tipo de intervenções** consideradas necessárias para a eliminação de barreiras arquitectónicas), há que eliminar os problemas de fundo que constituem obstáculos à mobilidade urbana e que se podem encontrar um pouco por todo o Concelho. A forma como os espaços públicos têm sido concebidos revela, na maioria dos casos, **desadequações à fluidez das deslocações a pé**, assumindo-se como **principais situações a corrigir**⁹ as que a seguir se enumeram:

⁸ Ver **Anexos**, subcapítulo Mobilidade/Qualificação do Espaço Urbano

⁹ Ver **Anexos**, subcapítulo Mobilidade/Qualificação do Espaço Urbano

- Espaços demasiado monofuncionais, que não convidam o peão a percorrer determinados percursos.
- Zonas urbanas inseguras, mal iluminadas, e sem uma estrutura pedonal definida, facto este agravado pela falta de articulação de actividades urbanas;
- Passagens aéreas não utilizadas pelos peões, o que gera situações de perigo para os mesmos;
- Falta de ligações pedonais adequadas (estrutura pedonal, integrada com equipamentos colectivos, espaços comerciais e espaços de lazer e recreio, incluindo os espaços verdes urbanos, privilegiando o espaço público e as relações sociais);
- Estacionamento abusivo em locais destinados aos peões;
- Vias mal dimensionadas, onde o espaço destinado ao automóvel é muitas vezes excessivo, originando passeios diminutos e estacionamento indevido;
- Inexistência do rebaixamento de lancis e falta de sinalização adequada das passadeiras;

Importa aqui considerar determinados indicadores que só por si, revelam a necessidade de adaptação dos espaços públicos, nomeadamente a relação entre determinados **indicadores demográficos e a necessidade de eliminação das barreiras arquitectónicas**. Tomando como suporte os indicadores demográficos europeus, que estimam que em **2030, 25% da população europeia terá mais de 65 anos de idade**, fica assim proeminente, a necessidade de uma especial atenção às questões de segurança dos espaços frequentados por pessoas idosas.

Em **Setúbal**, o crescente aumento da população idosa faz-se também sentir. Segundo os Censos de 2001, a população com **mais de 65 anos de idade, representa cerca de 16.825 indivíduos (14.77%)**, enquanto que em 91 esta faixa etária correspondia a 12.252 indivíduos (11,82%).

Também de acordo com os Censos de 2001, o número total da **população portuguesa com deficiência** (homens e mulheres) corresponde a **636.059**. Esses valores, cumulativamente ao crescente número da população portuguesa idosa e às taxas anuais de sinistralidade rodoviária e no trabalho, estimam um natural acréscimo de cidadãos com eventuais problemas de mobilidade. Grande parte dos cidadãos com mobilidade condicionada, foram precisamente alvo de acidentes rodoviários. Verificou-se que no último triénio (1999 – 2001), **92% das vítimas e 66% dos mortos resultaram de acidentes dentro de localidades**. Este facto, permite estabelecer uma ligação entre **a gravidade dos atropelamentos, as velocidades praticadas e as más condições do espaço destinado aos peões**. Confrontando situações opostas, constata-se que nos **acidentes fora das localidades**, as vítimas e os mortos deles resultantes representam respectivamente **9% e 34%**. Estas percentagens, revelam que é justamente nas cidades que existem as maiores probabilidades de acidente, face a uma série **de deficiências**

na organização e estruturação do espaço urbano, já que peão e automóvel estão em constante interacção¹⁰.

Outra temática de elevada importância, diz respeito à aplicação do Decreto-Lei n.º 123/97 de 22 de Maio, destinado a permitir a **acessibilidade de pessoas com mobilidade condicionada nos edifícios públicos, equipamentos colectivos e via pública**. Após terminado o período de transição de 7 anos estabelecido para a adaptação das instalações, edifícios e estabelecimentos, bem como, os espaços circundantes já construídos, constata-se uma deficiência na aplicação das referidas normas. À semelhança do que se passa em muitos Municípios, também Setúbal possui edifícios públicos que entretanto não foram adaptados ao referido Decreto-Lei. Toma-se como exemplo, a aplicação do estudo no âmbito do “Ano Europeu das Pessoas com Deficiência” e da “Semana Europeia da Mobilidade”, referido no início deste capítulo. As obras consideradas necessárias para uma melhoria da acessibilidade nos edifícios Municipais, não foram executadas na sua grande maioria, existindo grandes debilidades a este nível.

Muitos outros edifícios públicos não possuem as condições adequadas à sua utilização por pessoas com mobilidade condicionada, representando uma enorme falha a colmatar. **As barreiras arquitectónicas estendem-se muito para além do espaço público, prolongando-se efectivamente para o acesso aos edifícios, com deficiências também ao nível das casas de banho, rampas interiores, elevadores, balcões de informação, dimensão de portas**, etc. Estas situações devem-se em grande medida à inexistente fiscalização da aplicação das respectivas normas. Perante este cenário, existe uma necessidade crescente em pensar o espaço público e o edifício de forma perfeitamente conjugada, sempre tendo como referência a legislação aplicável.

Entretanto, decorridos nove anos sobre a promulgação do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, foi aprovado um novo diploma - Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto - que define o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, à via pública e aos edifícios habitacionais. Este diploma faz parte de um conjunto de instrumentos que o XVII Governo Institucional pretende criar, de forma a constituir um sistema coerente e global em matéria de acessibilidades. O disposto no Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, visa corrigir o anterior diploma, melhorando os mecanismos fiscalizadores e dotando-o de uma maior eficácia sancionatória, aumentando os níveis de comunicação e responsabilização dos diversos agentes envolvidos nestes procedimentos, bem como, introduzir novas soluções, consentâneas com a evolução técnica, social e legislativa entretanto verificada. Das alterações efectuadas, destaca-se o alargamento do âmbito de aplicação das normas técnicas de acessibilidades aos edifícios habitacionais, o aumento das coimas no caso de violação das normas técnicas de acessibilidades, a concedência de instrumentos de fiscalização e de imposição das respectivas normas aos cidadãos com necessidades especiais e às organizações não governamentais representativas dos seus interesses. De referir ainda, a consagração de mecanismos tendentes à avaliação e acompanhamento da legislação, através do envio à Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais - DGEMN, das informações

10

Ver **Anexos**, subcapítulo Mobilidade/Qualificação do Espaço Urbano

decorrentes das acções de fiscalização (com elaboração periódica de um diagnóstico do nível de acessibilidade), entre muitas outras normas.

Planeamento integrado / Organização

Embora seja considerada uma questão fulcral na vertente do Urbanismo, as questões relacionadas com o Planeamento não surgem nos resultados dos workshops como uma grande prioridade, tanto que, esta temática não foi abordada em nenhum dos casos de forma explícita. Neste caso, ainda que esta área não tenha sido focada de forma mais imperativa, considera-se essencial a sua abordagem.

Foram no entanto focados alguns aspectos subjacentes, nomeadamente a falta de cooperação inter-institucional (score=11.8) e outras questões variadas, essencialmente traduzidas na relação entre a cidade e o rio (score=15.4) e a falta de vivência no centro histórico(score=10.8). Ainda que com uma pontuação mais baixa, surgem as questões relacionadas com a qualidade formal dos edifícios e espaços urbanos (score=1.6), mas que se considera de especial interesse em focar. Neste caso concreto, considerou-se de maior pertinência, tratar este assunto na vertente da mobilidade/qualificação do espaço urbano, já que são abordadas questões indissociáveis e que requerem especial destaque dentro do contingente das cidades. Trata-se de analisar a mobilidade nas zonas públicas de recreio e lazer, que são também espaços de circulação de peões e em alguns casos de veículos, não esquecendo a adequada funcionalidade e adaptação dos edifícios e a sua inserção no espaço público.

Desta forma, optou-se essencialmente por abordar as questões estruturantes e de fundo que estão na base do Planeamento.

A problemática do Planeamento e transversalidade entre as várias componentes urbanísticas; os instrumentos de trabalho e de apoio nesta área (Sistemas de Informação Geográfica) e o que isso traduz ao nível de participação/interacção da população e divulgação de informação, bem como, a interacção entre a cidade (e sua forma conceptual) e a vivência dos espaços urbanos por parte da população, constituem os principais elementos a analisar.

Planeamento abrange um leque de áreas diversificadas, desde o planeamento urbano, ao desenvolvimento regional, passando pelas questões relacionadas com o ambiente e recursos naturais. Embora distintas na sua especificidade, a forma como se relacionam, transforma o planeamento numa actividade de foro global.

A estrutura do processo de planeamento, em ambos os casos, tem de ser usada como veículo de mudança, com uma crescente procura da melhoria da qualidade de vida das populações.

Todas as questões relacionadas com a problemática **da mobilidade, do crescimento e desenvolvimento urbano, da habitação, das acessibilidades, das questões sociais**, entre outros, **têm necessariamente de ser articuladas e pensadas de uma forma estratégica e global**. Só através do **cruzamento de todas as variáveis**, se conseguem obter resultados visíveis e eficazes. O **Planeamento integrado**, cuja base parte de uma **transversalidade** entre todos estes factores e outros que sejam importantes de considerar, é uma das metodologias a **valorizar e incrementar, relativamente à organização autárquica do Município**.

O **planeamento integrado** torna-se cada vez mais essencial, face aos problemas verificados no Município, em que se torna impensável pensar o território sem recorrer a esta transversalidade de componentes urbanísticos. No entanto, é preciso **assegurar o reforço desta metodologia**, pois nem sempre são medidas de fácil concretização e articulação.

O Planeamento do Município assume um papel importante na qualificação e reordenamento do espaço público, tendo que ter em consideração **instrumentos de trabalho** preciosos para a procura de soluções rápidas e eficazes. Os **Sistemas de Informação Geográfica (SIG)**, são sistemas de informação desenvolvidos para a análise e gestão de recursos geograficamente distribuídos. São sistemas inteligentes, que aliam uma **componente gráfica a uma base de dados alfanumérica e georeferenciada**. A sua versatilidade permite a customização e desenvolvimento de ferramentas de análise adequadas ao tipo de trabalho a efectuar.

A articulação de diversos volumes e tipologias de informação distintas (factores humanos, sociais, económicos, culturais, ambientais, paisagísticos), concretiza-se facilmente com uma ferramenta informática tão poderosa como o SIG¹¹, cujo objectivo primordial, é a adequada gestão do território.

Neste Município, o Gabinete de **(SIG)** encontra-se ainda em fase inicial, no entanto, já a prestar suporte à **Revisão do PDM de Setúbal**. Ainda que em fase de recolha e inserção de dados (já com algum tratamento e análise) a manipulação da informação com uma ferramenta deste tipo, revela-se fundamental na área do Planeamento Urbano. Todo o apoio que tem sido prestado no âmbito da Revisão do Plano Director Municipal, representa **a estrutura base de funcionamento, não só para a elaboração específica dos Planos Municipais de Ordenamento do Território, mas também, para a gestão corrente do espaço público, da estrutura viária, dos equipamentos colectivos, dos espaços verdes urbanos, das infra-estruturas eléctricas, das infra-estruturas de saneamento, entre muitos outros elementos urbanos**.

A implementação e desenvolvimento do SIG, permite igualmente a concretização de um aspecto essencial num Município cuja premissa é a participação cidadã. A resolução de muitos dos problemas existentes de **falta de informação por parte da população e a falta de interactividade entre o processo de planear e a participação dos cidadãos**, passa pela **criação de sistemas que permitam precisamente essa articulação**. A informação georeferenciada juntamente com este tipo de tecnologia, permite aumentar a participação da população nas decisões de consulta e avaliação pública das revisões de PDM's, análises de Planos de Pormenor e análises de Planos de Urbanização. Desta forma, democratiza-se a participação dos cidadãos no desenvolvimento e transformação do território.

Inserido na temática do Planeamento, mas numa vertente mais relacionada com as implicações ao nível da vivência e funcionalidade urbanas, surge a questão da relação entre a concepção e forma de viver a cidade e o papel atribuído ao planeamento nesta questão.

11 Ver **Anexos**, subcapítulo Planeamento integrado/organização

A zona ribeirinha e a baixa de Setúbal têm um papel extremamente importante na vivência e lazer da cidade. Dos **principais problemas a este nível destaca-se a falta de articulação entre a cidade e o rio e a falta de vivência do centro histórico**. Ainda que de características distintas, estes elementos urbanos funcionam complementarmente entre si, verificando-se no entanto, uma desarticulação entre actividades, movimentação de pessoas e desconexão de fluxos. Por um lado, temos um **centro histórico** que vive essencialmente do **comércio**, mas que se apresenta sem qualquer tipo de movimentação a partir de determinada hora do dia. Cumulativamente a este facto, a quase **inexistência de habitação** nesta área, (que em antítese poderia ser uma das formas de revitalização urbana), constitui uma das razões pelas quais esta zona da cidade se torna insegura e deserta, já que o comércio encerra as suas portas a partir das 19 horas.

Por outro lado, a própria zona ribeirinha, encontra-se **despojada de elementos e actividades urbanas** que cativem uma maior movimentação de pessoas e convergência de fluxos. A **falta de ligação entre a baixa da cidade e a zona ribeirinha** não promove qualquer tipo de benefício para estas duas estruturas urbanas.

Esta articulação torna-se de extrema importância na vivência e sustentabilidade do centro histórico/zona ribeirinha, **tendo que ser gerados meios que coadunem a subsistência destas duas realidades**. A **ligação funcional das mesmas** poderá ser garantida através da criação de eixos funcionais que reúnem actividades (como a restauração, espaços públicos de recepção e de estadia, condições propícias à mobilidade pedonal e pequenos equipamentos de apoio), estrategicamente localizadas, de forma a permitir a articulação dos lugares. É esse o papel das zonas de transição, que não menos importante que as áreas de grande envergadura funcional, têm a potencialidade de agregar estruturas urbanas distintas.

Outro aspecto importante a salientar, é o valor **patrimonial subjacente no centro histórico**, que não se encontra dignamente valorizado, tanto ao nível da sua recuperação/estado de conservação, como ao nível da dinamização cultural.

Torna-se essencial **revitalizar a ligação entre o centro histórico e a zona ribeirinha** (em parte, esta acção encontra-se contemplada no projecto POLIS), implementando igualmente, uma política eficaz na **recuperação do centro histórico**, através da criação de um Plano de Salvaguarda e Reabilitação, criando parâmetros específicos na aplicação das medidas a desenvolver.

Perante a desarticulação entre duas áreas tão importantes na vivência da cidade, torna-se igualmente necessário, prever uma **estratégia de dinamização entre o turismo, o comércio, a cultura e a função habitacional**.

Índice

Urbanismo	1
<i>Evolução Urbana</i>	1
Vulnerabilidades e Potencialidades Urbanas.....	1
Crescimento Urbano.....	3
Compromissos Urbanísticos	4
Perímetros Urbanos	5
<i>Acessibilidades</i>	6
<i>Mobilidade/Qualificação do espaço urbano</i>	10
<i>Planeamento integrado / Organização</i>	16
Anexos	20
(1) Sistema Poente (Azeitão)	20
Sistema Cidade Setúbal	20
Sistema Nascente.....	21
<i>Bibliografia</i>	26

Anexos

Evolução Urbana

Vulnerabilidades e Potencialidades Urbanas

(1) SISTEMA POENTE (AZEITÃO)

A região de Azeitão desenvolveu-se sobretudo ao longo das principais vias de acesso, nomeadamente a actual N379, com a formação de uma série de aldeias que remontam aos Sécs. XIV e XV. Estes aglomerados, constituem ainda hoje a zona de Azeitão.

As suas principais características, revelam baixa densidade, uma malha urbana orgânica, vias sinuosas e edificado tradicional. A ocupação do solo é descontínua e apresenta inúmeros espaços intersticiais, apesar de, com a evolução do tempo, a expansão destes aglomerados, ter favorecido uma maior integração dos conjuntos urbanos existentes. Das aldeias de Azeitão, enumeram-se (no sentido Nascente-Poente), Aldeia de Pinheiros, Vendas de Azeitão, Castanhos, Vila Fresca de Azeitão, Vila Nogueira de Azeitão, Oleiros, Aldeia de Irmãos e Piedade, constituindo os núcleos de maior ocupação urbana. A estrutura urbana que se apresenta, surge em grande medida pelas inúmeras quintas nesta região, resultado da ocupação de uma nobreza portuguesa.

No entanto, à medida que se caminha para Norte, em direcção a Brejos de Azeitão, a morfologia urbana toma características divergentes. O desenvolvimento desta área nos últimos anos, foi alvo de uma súbita procura de construção, surgindo inúmeros loteamentos que iam preenchendo as lacunas de espaço urbanizável. Surgem bolsas de espaço construído, com morfologias distintas, que em muitos casos se traduzem numa imagem urbana descontínua e descaracterizada. O traçado, é um misto de estruturas rectilíneas e orgânicas, com inúmeras falhas de ligação. A ocupação do solo revela igualmente um misto de dispersão e contiguidade, com edificado de baixa densidade. É de notar uma grande ausência de espaços públicos de lazer, e principalmente a falta de pontos focais, indutores da representatividade do local.

A área correspondente à UOP2, a Norte de Azeitão, actualmente não possui nenhum instrumento de planeamento eficaz, existindo apenas uma proposta de zonamento, realizada pela Câmara Municipal em 1994. Nesta área, existem dois Planos de Pormenor aprovados, nomeadamente, Vale de Florete I e II, que constituem duas futuras áreas habitacionais de baixa densidade.

De notar, que é nesta UOP que existe espaço disponível para programação de grandes equipamentos a nível Concelhio e eventualmente a nível regional. No topo Norte da UOP está proposta a ligação viária à AE1, bem como, a via local alternativa entre os Concelhos de Sesimbra, Setúbal e Palmela. Encontra-se também prevista a ligação aos espaços canais destinados à 3.ª travessia do Tejo (Chelas/Barreiro).

SISTEMA CIDADE SETÚBAL

A morfologia urbana da cidade de Setúbal, apresenta uma complexa variedade, facto este, facilmente comprovado pelo seu crescimento ao longo das várias épocas, o que originou uma grande dispersidade nas várias orlas de crescimento. O traçado e morfologia urbana, derivaram também, das condições físicas da cidade, gerando a localização dos principais centros de desenvolvimento e de habitação.

O centro histórico da cidade, rodeado pelas muralhas, revela uma ocupação bastante densa, num sistema reticulado. À medida que se caminha para NW, devido à topografia acentuada (e já fora das muralhas), o traçado torna-se muito irregular e com uma ocupação menos densa, como é o caso do Casal das Figueiras, Pescadores, Viso, entre outros.

Por outro lado, a área correspondente à zona Portuária da cidade, foi marcada por sucessivos aterros e instalações industriais, com grandes manchas de ocupação de solo. É de salientar que o crescimento da cidade sempre girou em torno da zona ribeirinha, crescendo ao longo dela, de forma a evitar a delapidação das quintas. A própria morfologia urbana teve sempre como condicionante a adaptação às linhas de água.

A norte do centro da cidade, a zona correspondente ao Montalvão e Pç. do Brasil apresenta uma estrutura morfológica de quarteirões abertos e edifícios em banda, à semelhança do que acontece com a Urbisado, B.º Liceu e Qt.ª Amoreiras. Mais a Norte, a zona do Ferro de Engomar, apresenta já características díspares, com uma ocupação menos densa e de 1 a 2 pisos.

Para Este, pertencendo ainda ao sistema da cidade de Setúbal (Pinheirinhos, N. Sr. Conceição, B.º Carmona, B.º 25 de Abril, Camarinha, entre outros) a morfologia urbana apresenta uma conjugação de situações que vão desde os edifícios em banda, até ao quarteirão fechado, com algumas situações de transição que se traduzem em espaços sobrantes.

Alguns dos espaços livres que surgem no território, dizem respeito a áreas verdes de recreio e lazer, que surgem como bolsas de desafogo na malha urbana. No entanto, estas não constituem uma estrutura assumida e clara, apresentando-se dispersas, sem revelarem uma identidade destacada e ao mesmo tempo marcante, quanto à fruição do verde de lazer e recreio por parte da população.

Em direcção a Norte, correspondente à zona da Azeda, S. Gabriel e Varzinha, o traçado começa a apresentar uma maior irregularidade e menor densidade urbana, uma vez que se distancia do centro, fazendo ligação à zona de expansão. As zonas do Jumbo e Monte Belo Norte, confinam igualmente com a zona de expansão, surgindo zonas intersticiais desocupadas.

SISTEMA NASCENTE

O sistema Nascente traduz-se essencialmente em áreas com pouca ocupação do solo, onde se têm implementado grande parte dos compromissos urbanísticos de maior envergadura, nos últimos anos, bem como algumas operações de loteamento. É neste sistema que está prevista a expansão da cidade, salientando-se o PP do Vale da Rosa e Zona Oriental I, cuja localização incide na zona Norte do PIS. A zona a Sul, é a que actualmente detém maior ocupação (ainda que pontual), destacando-se no centro o núcleo das Manteigadas.

Da ocupação existente, ao longo da orla Este envolvente à cidade, Poçoilos, Alto da Guerra e Poço Mouro, apresentam uma ocupação circunscrita e relativamente dispersa. Mais a sul, surge uma zona cuja ocupação corresponde a equipamentos e zona industrial, respectivamente Politécnico de Setúbal e Renault. Imediatamente a Sul, as Praias do Sado e Faralhão (na parte mais a Poente), formam uma zona de ocupação habitacional e limítrofe à RNES. A sua ocupação é dispersa e de traçado irregular.

À medida que nos aproximamos do extremo nascente, as características rurais tomam maiores proporções, como é o caso de Algeruz, cuja envolvente é contígua ao espaço agrícola e florestal. Pontes, Faralhão e Gâmbia, constituem áreas de ocupação bastante dispersa, tanto mais, à medida que se aproximam do Estuário do Sado.

Compromissos Urbanísticos

(2) Dos compromissos urbanísticos a nível Municipal, com maior destaque à escala Concelhia, enumeram-se o PP do Vale da Rosa e zona Oriental I (a aguardar aprovação), o PP Quinta do Xarraz, o PP da Av. dos Combatentes e o PP do complexo desportivo do Bonfim (estes últimos, em elaboração). É de salientar o PP do Bairro Santos Nicolau cuja elaboração da 1.^a fase se encontra na sua fase inicial. A elaboração do Plano de Pormenor decorre da formalização do concurso de ideias “Europan 6”, com intervenção em Setúbal.

O PP da Várzea não se encontra ainda formalizado. Por sua vez, o PP da Rua dos Quintais foi dado como suspenso. Os restantes planos com maior relevância para Setúbal encontram-se concretizados.

O Plano Integrado de Setúbal (PIS), não constitui ainda um instrumento de planeamento eficaz, uma vez que não foi ainda sujeito a ratificação Ministerial e conseqüente publicação em Diário da República.

(3) Na zona de expansão oriental da cidade, surgem grandes áreas maioritariamente habitacionais, que funcionam como dormitórios dada a sua monofuncionalidade. Em contraponto a esta ocupação, é imprescindível a **fixação de funções** que potenciem uma maior atractividade urbana, originando a dinamização directa destas áreas e por outro lado, a criação de fluxos entre os vários pontos do território. Neste sentido, está prevista a dinamização do pólo universitário e a instalação de grandes equipamentos de escala regional, nomeadamente no domínio da saúde, desporto (zona do Vale da Rosa) e cultura (com a reconversão do Quartel do 11 para instalação de um centro cultural).

Acessibilidades

(4) Considera-se como fundamental para o sistema viário da cidade de Setúbal a **implementação das seguintes medidas:**

- Execução do troço da via de tráfego pesado Casas Amarelas –Alto da Guerra e Praias do Sado –Mitrena e inclusão dos mesmos na rede viária nacional.
- Execução das vias previstas na zona norte de Azeitão as quais permitem a ligação com os itinerários complementares IC32 e IC21 (concelhos de Sesimbra, Barreiro e Palmela) e o descongestionamento da EN10;
- Eliminação de discontinuidades verificadas na rede viária do centro da cidade as quais provocam dificuldades na operacionalidade da rede de Transportes Colectivos e originam um maior recurso ao Transporte Individual.

(5) Uma das soluções a considerar quanto à problemática do estacionamento, passa por um incentivo à adopção de **índices de oferta de estacionamentos mais elevados, em todas as novas construções a edificar nessas zonas**. Considera-se também que os índices de estacionamento deverão ser aumentados para os loteamentos. Apesar de serem salvaguardados os lugares dentro dos lotes, existe uma **grande percentagem de estacionamento ilegal fora dos mesmos**, (em cima dos passeios e a ocupar parte da faixa de rodagem), originando **conflitos na circulação dos veículos automóveis e dos peões**.

Mobilidade/Qualificação do espaço urbano

(6) Das considerações retiradas do **Diagnóstico**, destacam-se as principais prioridades que o Plano terá de colmatar, nomeadamente, rebaixamento e ausência das passadeiras de atravessamento de peões (respectivamente 32,89% e 17,33%), eliminação de bolas, prumos ou mecos (8,89%), realocização de sinais de trânsito (11,56%) e de candeeiros de iluminação pública (7,11%). No entanto, torna-se igualmente necessário reavaliar a localização de semáforos, cabinas telefónicas, abrigos de transportes públicos, moopy's e papeleiras, bem como, de sinais de trânsito, caldeiras de árvores e prumos ou obstáculos comerciais. Destaca-se ainda, o estacionamento abusivo em cima dos passeios.

(7) e (8) Este conjunto de acções (concretização das Empreitadas e “Plano de Intervenção das Acessibilidades”), constituem uma medida importante a curto/médio prazo, no sentido de melhorar a mobilidade na cidade, através de intervenções pontuais, mas extremamente eficazes para a qualidade do meio urbano. Ainda que perante intervenções distintas, há que reunir esforços no sentido de coordenar na medida do possível os objectivos de cada uma delas, facto este que contribuirá seguramente para concretização eficaz de todo este processo.

(9) Perante as debilidades verificadas no espaço público, torna-se necessário, não só a concretização de acções pontuais na cidade, mas acima de tudo a **implementação de estudos/planos a uma escala mais abrangente**, de forma a planear atempadamente **os espaços urbanos**. Só adoptando uma atitude prospectiva, com bases devidamente programadas, se obtêm resultados eficazes e definitivos. De forma a evitar intervenções pontuais no espaço público, na sua grande maioria, efectuadas muito posteriormente à execução das obras de fundo, um dos meios de actuação, seria a elaboração de **Planos de Circulação e Parqueamento**, por forma a apoiar as acessibilidades locais, bem como, a **elaboração de estudos de reformulação do espaço público e de reordenamento do estacionamento**.

Estas medidas, contribuem para:

- Uma maior **ocupação do espaço público por peões** e maior segurança para os mesmos;
- Benefícios para o **comércio local**;
- Benefícios em termos **turísticos**;
- Melhoria das **interacções humanas**;

- **Qualificação do espaço público** e consequente melhoria da qualidade de vida urbana;
- **Menor tráfego automóvel**, incluindo a diminuição dos problemas ambientais;
- **Valorização do património histórico urbano** (reordenamento dos fluxos pedonais).

(10) A convivência entre transeunte/automóvel não se processa nas melhores circunstâncias, em grande parte devido às más condições dos passeios ou até mesmo à sua inexistência. Regra geral, grande parte dos **atropelamentos** sucedem-se quando os peões se encontram na estrada, não para a atravessar, mas porque o **espaço próprio para a sua circulação não existe ou está ocupado por veículos**. No caso da população idosa, verifica-se frequentemente, que esta circula por hábito ao longo da estrada, ou pelo facto dos passeios se apresentarem em mau estado/mal dimensionados (gerando dificuldades na circulação), ou simplesmente pelos trajectos se encontrarem descontínuos (interrupções na continuidade dos passeios e respectivo bloqueio por veículos). É necessário **dotar a cidade de circuitos pedonais em boas condições de funcionalidade e segurança, não sendo condição necessária a sua completa subordinação ao traçado das vias**. A **proibição do tráfego automóvel** em situações que se revelem adequadas ou a criação de **zonas mistas** (pedonais e viárias) com velocidades máximas muito reduzidas, podem ser algumas das soluções a adoptar.

Tendo genericamente de se pensar o espaço urbano para um vasto número de cidadãos com e sem dificuldades motoras, essa necessidade torna-se ainda mais veemente quando nos deparamos com o **consecutivo aumento da população idosa e deficiente motora**.

Considerando estes dados, revela-se proeminente o papel que o **Arquitecto desempenha no tipo de intervenções efectuadas na cidade**, assumindo uma atitude de sensibilização neste domínio perante a sociedade em geral.

Planeamento Integrado/Organização

(11) A ferramenta SIG, permite alcançar um melhor conhecimento do território e uma melhor articulação entre técnicos, políticos, munícipes e agentes económicos.

Este sistema de informação, é adaptável para uma série de utilizações, nomeadamente orientações geográficas, visualização de mapas, guias de cidade, previsões meteorológicas, tráfego, aplicações empresariais, aplicações autárquicas, aplicações de saúde, protecção civil, entre muitos outros.

Em termos metodológicos, a utilização de um SIG na vertente do planeamento, comporta em regra geral 3 fases distintas, mas essenciais para o resultado final, destacando-se de seguida o âmbito geral de cada uma delas:

- 1.ª fase – corresponde à inventariação das fontes de informação consideradas necessárias para o trabalho em questão, nomeadamente informação georeferenciada, construção de bases de dados referentes às respectivas fontes de informação e recolha de informação cartográfica e alfanumérica;

- 2.ª fase – implementação do SIG que consiste na estruturação, carregamento e validação da informação recolhida. Torna-se necessária a adequada estruturação dos dados (provenientes em suporte digital), de forma a que estes, possam ser tratados e trabalhados no SIG;
- 3.ª fase – análise dos diversos componentes inseridos no SIG, através da simulação e avaliação de cenários alternativos. O cruzamento dos diversos elementos que foram introduzidos (urbanos, paisagísticos, económicos, populacionais, sociais, entre outros) permitem a concepção de análises, que por sua vez, constituem um apoio sólido nas tomadas de decisão no âmbito do ordenamento do território.

Bibliografia

- Carta de Direitos dos Peões, ACA-M (Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados) e APSI (Associação para a Promoção da Segurança Infantil);
- Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio;
- “Intervenção no Âmbito do Ano Europeu das pessoas com Deficiência” e “Semana Europeia da Mobilidade”, Câmara Municipal de Setúbal, 2003;
- Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, Ministério da Administração Interna, Março de 2003, Anexo I, Programa de Acções, 2003/2005;
- Plano de Intervenção das Acessibilidades, Projecto da Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos, 2004;
- REOT (Relatório do Estado do Ordenamento do Território), Câmara Municipal de Setúbal, Março de 2004.