

## X - ENQUADRAMENTO TERRITORIAL

CONSULTAR

PLANTA 05 – SITUAÇÃO TOPOGRÁFICA EXISTENTE

PLANTA 18 - ENQUADRAMENTO TERRITORIAL

PLANTA 26 - USO E OCUPAÇÃO DO SOLO – 2005

JANEIRO DE 2009

## ÍNDICE

|                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| I - ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO E MODELO TERRITORIAL .....                    | 4  |
| 1.1. Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário .....                 | 5  |
| 1.2. O enquadramento de Portugal na Península Ibérica.....                  | 7  |
| 1.3. Organização, Tendências e Desempenho do Território Nacional.....       | 11 |
| 1.4. O estado das paisagens .....                                           | 14 |
| 1.5. Região de Lisboa e Vale do Tejo.....                                   | 17 |
| 1.6. Portugal 2025: Estratégia e Modelo Territorial .....                   | 23 |
| 1.7. O País que queremos: um desafio para o Ordenamento do Território ..... | 25 |
| 1.8. O Modelo Territorial – o Novo Mapa de Portugal .....                   | 27 |
| 2. PORLISBOA .....                                                          | 34 |
| 2.1. Diagnóstico da Situação Regional .....                                 | 37 |
| 2.2. Uma Estratégia de Desenvolvimento para a Região de Lisboa .....        | 39 |
| 2.3. Orientações Estratégicas .....                                         | 44 |
| 3. PROT .....                                                               | 46 |
| 3.1. Enquadramento do PROT-AML.....                                         | 46 |
| 3.2. Opções Estratégicas do PROT-AML .....                                  | 49 |
| 3.3. Esquema do Modelo Territorial.....                                     | 52 |
| 3.4. Transportes e Logística .....                                          | 55 |
| II - O CONTEXTO REGIONAL .....                                              | 57 |
| 1 - A REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO .....                                 | 58 |
| 1.1. Dinâmicas .....                                                        | 58 |
| 1.2. Os actores.....                                                        | 64 |
| 1.3. Os programas .....                                                     | 65 |
| 2 - A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA .....                                    | 67 |
| 2.1. Enquadramento Territorial .....                                        | 69 |
| 2.2. As deslocações pendulares .....                                        | 69 |
| 2.3. Os Programas e as Redes.....                                           | 71 |
| 2.4. Acessibilidades e Mobilidade .....                                     | 72 |
| 3. OS VIZINHOS E OS PROBLEMAS COMUNS .....                                  | 74 |
| 4 - A “NOVA REGIÃO DE LISBOA” .....                                         | 78 |
| III - O CONTEXTO LOCAL .....                                                | 80 |
| 1 – O PONTO DE PARTIDA.....                                                 | 81 |
| 1.1. SITUAÇÃO TERRITORIAL EXISTENTE .....                                   | 81 |
| 1.2. CAPACIDADE E OCUPAÇÃO DO SOLO .....                                    | 81 |
| 1.3. SISTEMAS URBANOS .....                                                 | 84 |
| BIBLIOGRAFIA .....                                                          | 88 |

## ÍNDICE DE FIGURAS

|                                                                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| FIGURA 1 – PROGRAMA DE COOPERAÇÃO TRANSNACIONAL NO ESPAÇO EUROPEU.....                                                                | 5  |
| FIGURA 2 – ENQUADRAMENTO DE PORTUGAL NA PENÍNSULA IBÉRICA .....                                                                       | 7  |
| FIGURA 3 – BACIAS HIDROGRÁFICAS INTERNACIONAIS.....                                                                                   | 8  |
| FIGURA 4 – CIDADES DE MÉDIA DIMENSÃO E REGIÕES METROPOLITANAS.....                                                                    | 9  |
| FIGURA 5 – DENSIDADE POPULACIONAL .....                                                                                               | 12 |
| FIGURA 6 – POPULAÇÃO RESIDENTE NAS CIDADES .....                                                                                      | 13 |
| FIGURA 7 – UNIDADES DE PAISAGEM .....                                                                                                 | 15 |
| FIGURA 8 – RISCOS E M PORTUGAL CONTINENTAL .....                                                                                      | 28 |
| FIGURA 9 – SISTEMAS NATURAIS E AGRO-FLORESTAIS EM PORTUGAL CONTINENTAL.....                                                           | 30 |
| FIGURA 10 – SISTEMAS URBANO E ACESSIBILIDADES EM PORTUGAL CONTINENTAL .....                                                           | 33 |
| FIGURA 11 – MAPA DA REGIÃO DE LISBOA E DADOS DE REFERÊNCIA.....                                                                       | 37 |
| FIGURA 12 – INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTES DA REGIÃO DE LISBOA.....                                                                  | 38 |
| FIGURA 13 – ENQUADRAMENTO DA AML .....                                                                                                | 46 |
| FIGURA 14 – DIMENSÕES TERRITORIAIS DA AML .....                                                                                       | 50 |
| FIGURA 15 – MODELO TERRITORIAL .....                                                                                                  | 52 |
| FIGURA 16 – UNIDADES TERRITORIAIS DA AML.....                                                                                         | 53 |
| FIGURA 17 – REDE ECOLÓGICA METROPOLITANA.....                                                                                         | 54 |
| FIGURA 18 – RAIO DE INFLUÊNCIA DA AML .....                                                                                           | 55 |
| FIGURA 19 – DADOS GERAIS RELATIVOS À REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO .....                                                            | 58 |
| FIGURA 20 – DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS E DA POPULAÇÃO EMPREGADA POR SECTORES DE ACTIVIDADE<br>NA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO. .... | 58 |
| FIGURA 21 – SUB REGIÕES QUE INTEGRAM A RLVT .....                                                                                     | 59 |
| FIGURA 22 – ESPECIFICIDADES TERRITORIAIS DENTRO DA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO .....                                              | 59 |
| FIGURA 23 - VARIAÇÃO POPULACIONAL ENTRE 1991 E 2001 NA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO.....                                           | 60 |
| FIGURA 24 - CARACTERIZAÇÃO DA DINÂMICA ECONÓMICA INSTALADA NA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO<br>TEJO.....                                 | 60 |

|                                                                                                                                    |         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| FIGURA 25 – INDICADORES ECONÓMICOS DA RLVT E DE PORTUGAL, .....                                                                    | 61      |
| FIGURA 26 - DADOS REFERENTES ÀS SUB-REGIÕES DA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO .....                                               | 62      |
| FIGURA 27 EVOLUÇÃO DO PIB PER CAPITA .....                                                                                         | 62      |
| FIGURA 28 - EVOLUÇÃO DA PRODUTIVIDADE.....                                                                                         | 62      |
| FIGURA 29 - A RLVT NO PAÍS .....                                                                                                   | 63      |
| FIGURA 30 - AGÊNCIAS DE DESENVOLVIMENTO .....                                                                                      | 64      |
| FIGURA 31 – LISACTION E PORLVT.....                                                                                                | 66      |
| FIGURA 32 - VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE NA AML ENTRE 1960 E 2001.....                                                          | 67      |
| FIGURA 33 – MAPA DA VARIAÇÃO POPULACIONAL NA AML ENTRE 1991 E 2001 .....                                                           | 68      |
| FIGURA 34 - DESLOCAÇÕES PENDULARES NA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA (POPULAÇÃO EMPREGADA<br>OU ESTUDANTE COM 15 OU MAIS ANOS) ..... | 69      |
| FIGURA 35 - MATRIZ DE ORIGEM DESTINO DAS DESLOCAÇÕES CASA-TRABALHO OU CASA-ESCOLA NA AML<br>– 2001 .....                           | 70      |
| FIGURA 36 - REDES ONDE SE INSERE A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA .....                                                              | 71      |
| FIGURA 37 - RAZÕES DA PROGRESSIVA DEPENDÊNCIA DO AUTOMÓVEL.....                                                                    | 72      |
| FIGURA 38 – A CIRCULAR EXTERNA .....                                                                                               | 72      |
| FIGURA 39 – SÍNTESE DAS PERSPECTIVAS DOS MUNICÍPIOS BENEFICIADOS .....                                                             | 73      |
| FIGURA 40 – PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA .....                                                                               | 74      |
| FIGURA 41 – IMAGEM DO MUNICÍPIO DE LISBOA .....                                                                                    | 75      |
| FIGURA 42 – PDM LOURES.....                                                                                                        | 76      |
| FIGURA 43 – PROPOSTA DO TRAÇADO DO MLS.....                                                                                        | 76      |
| FIGURA 44 – CONCELHO DA AMADORA .....                                                                                              | 76      |
| FIGURA 45 – CONCELHO DE SINTRA .....                                                                                               | 77      |
| FIGURA 46 – CLAS. SEGUNDO OS PADRÕES DE OCUPAÇÃO DOMINANTE DE SOLO DO PROT-AML....                                                 | 82 E 83 |
| FIGURA 47 – SÍNTESE DO RETRATO DO CONCELHO .....                                                                                   | 84      |
| FIGURA 48 – SISTEMAS URBANOS .....                                                                                                 | 85      |
| FIGURA 49 – DESAFIOS AO PLANO DIRECTOR MUNICIPAL .....                                                                             | 87      |

# I - ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO E MODELO TERRITORIAL

## 1. PNPOT

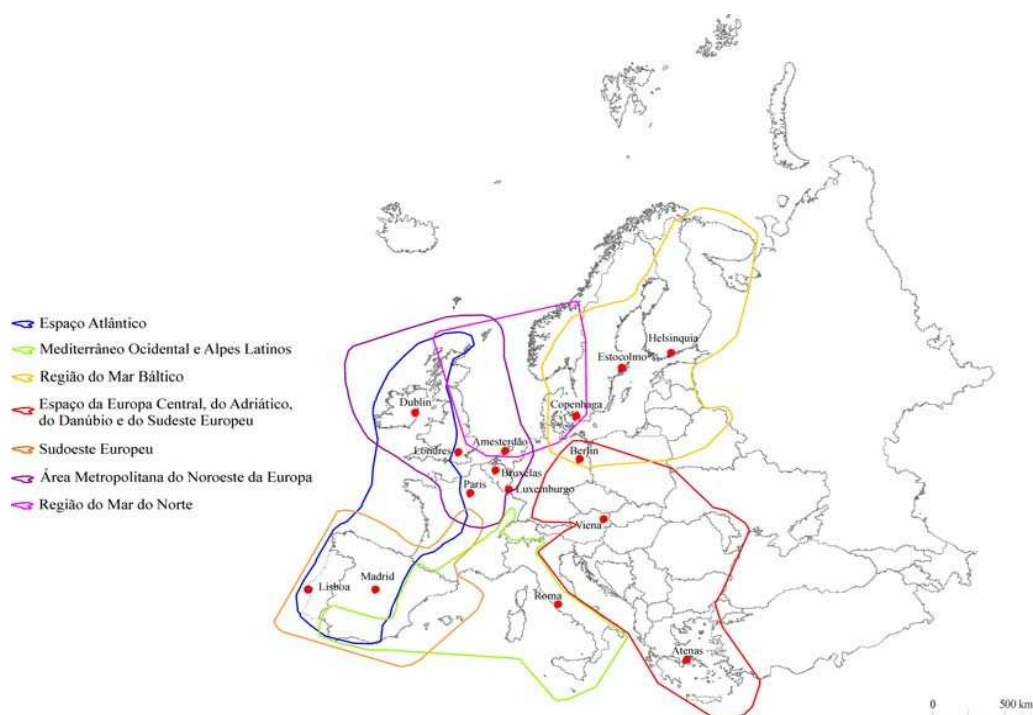
Texto extraído de: [http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT\\_RELATORIO.pdf](http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT_RELATORIO.pdf)

### 1.1. ESQUEMA DE DESENVOLVIMENTO DO ESPAÇO COMUNITÁRIO

“Enquanto membro do Conselho da Europa, Portugal participa na Conferência de Ministros responsáveis pelo Ordenamento do Território (CEMAT). Neste âmbito, foram definidos na Conferência de Hanôver os *Princípios Orientadores para o Desenvolvimento Territorial Sustentável do Continente Europeu* (Hanôver 2000) (...).” (p. 16)

“No âmbito da União Europeia foi desenvolvido nos últimos anos um conjunto de iniciativas relevantes para o ordenamento do território. Pela sua importância e incidência directa no ordenamento do território, destaca-se o *Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário* (EDEC), que enuncia três grandes objectivos de política: i) coesão económica e social; ii) preservação do património natural e cultural; e iii) uma competitividade mais equilibrada do território europeu.” (p.16)

Figura 1 – Programa de Cooperação Transnacional no Espaço Europeu



Fonte: PNPOT / Adaptado de EDEC, 1999

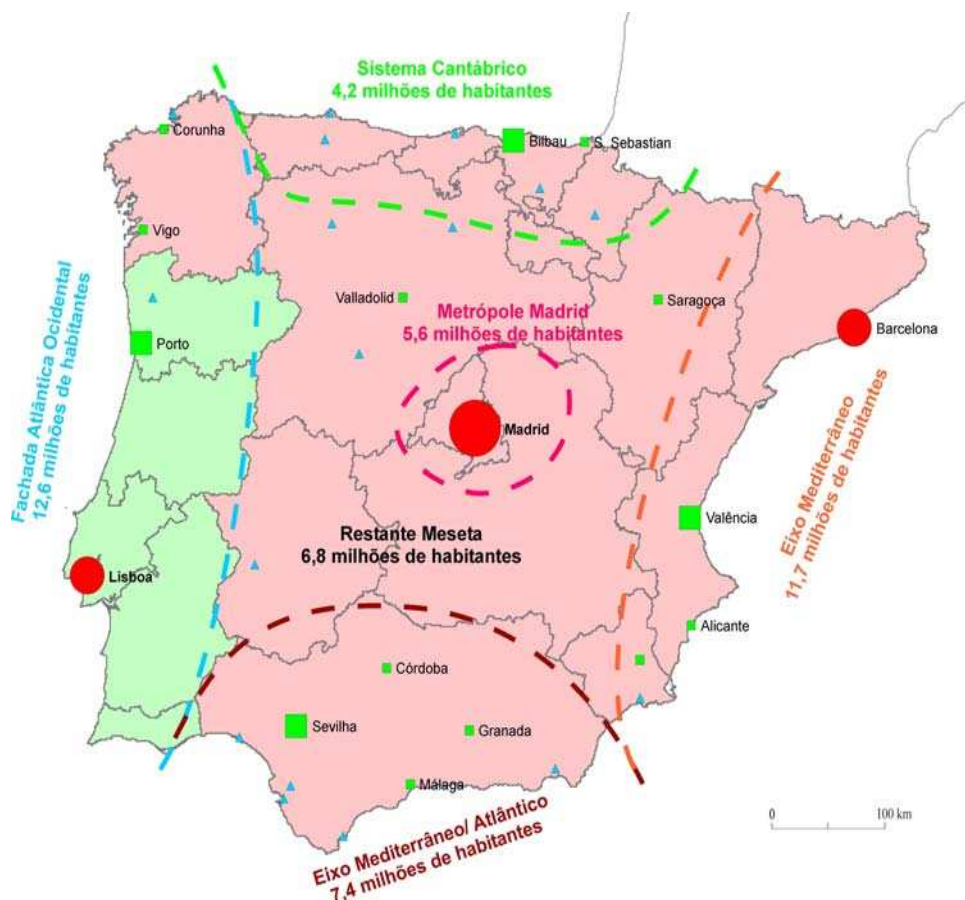
“As linhas de orientação para o desenvolvimento territorial definidas no EDEC são as seguintes:

- “Desenvolvimento de um sistema de cidades policêntrico e equilibrado, bem como o reforço da parceria entre os espaços urbanos e rurais. Trata-se, neste caso, de ultrapassar a tradicional clivagem cidade/campo, actualmente sem sentido.
- Promoção de sistemas de transportes e comunicações que favoreçam um desenvolvimento policêntrico do território da União Europeia e que constituirão uma condição necessária para a boa integração das cidades e regiões europeias na UEM. A paridade de acesso às infra-estruturas e ao conhecimento deverá ser progressivamente desenvolvida, o que pressupõe a adopção de soluções adaptadas às diferentes regiões.
- Desenvolvimento e preservação do património natural e cultural, através de uma gestão prudente. Isto contribui para a preservação e o desenvolvimento da identidade regional, bem como para a manutenção da diversidade natural e cultural das regiões e cidades da União Europeia na era da globalização.” (p.20)

## 1.2. O ENQUADRAMENTO DE PORTUGAL NA PENÍNSULA IBÉRICA

“A Península Ibérica engloba duas componentes estruturais maiores: o núcleo continental, a Meseta, e as fachadas (orlas) marítimas. A estas há que juntar a dimensão insular, de grande valor estratégico, tanto no Atlântico (Canárias, Açores e Madeira) como no Mediterrâneo (Balears)” (p.20)

Figura 2 – Enquadramento de Portugal na Península Ibérica



Fonte: Adaptado de: J.GASPAR, 1999 e 2003, in PNPOT (2006)

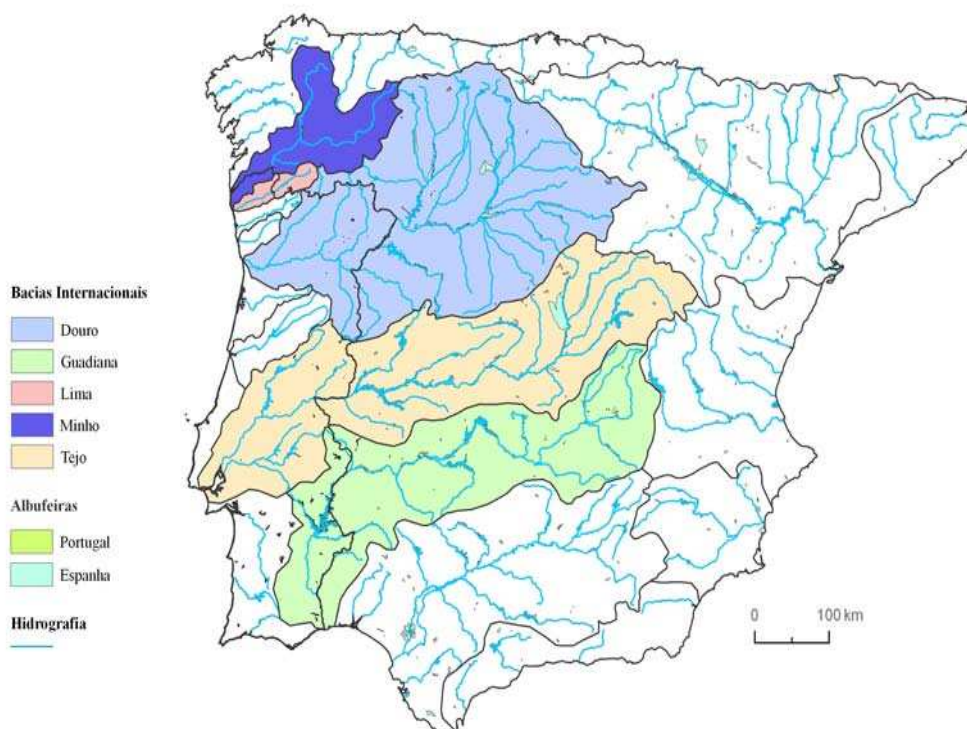
“A adesão simultânea de Portugal e Espanha às Comunidades Europeias deu maior coesão ao espaço europeu e maior coerência ao espaço peninsular. Tal leitura deverá implicar um forte empenho conjunto nos processos de ordenamento do território a todas as escalas.” (p.22)

“O perfil estratégico da cooperação em 2007-2013 vai centrar-se, em especial, na organização territorial e nos recursos comuns tendo em vista o aprofundamento das experiências de cooperação

no domínio do desenvolvimento e do ordenamento dos espaços transfronteiriços, pela procura de soluções conjuntas para problemas que são comuns aos dois lados da fronteira.

A coerência do ordenamento do conjunto da Península deverá implicar, desde logo, maior cooperação no planeamento estratégico das fachadas marítimas, dotadas de complementaridades mas competindo também em várias frentes. O esforço de cooperação é particularmente necessário no domínio dos valores ambientais, com destaque para a gestão conjunta dos recursos hidrológicos, onde se têm aliás conseguido importantes progressos. Na figura 16 apresentam-se as bacias hidrográficas partilhadas com Espanha.” (p.23)

**Figura 3 – Bacias Hidrográficas Internacionais**

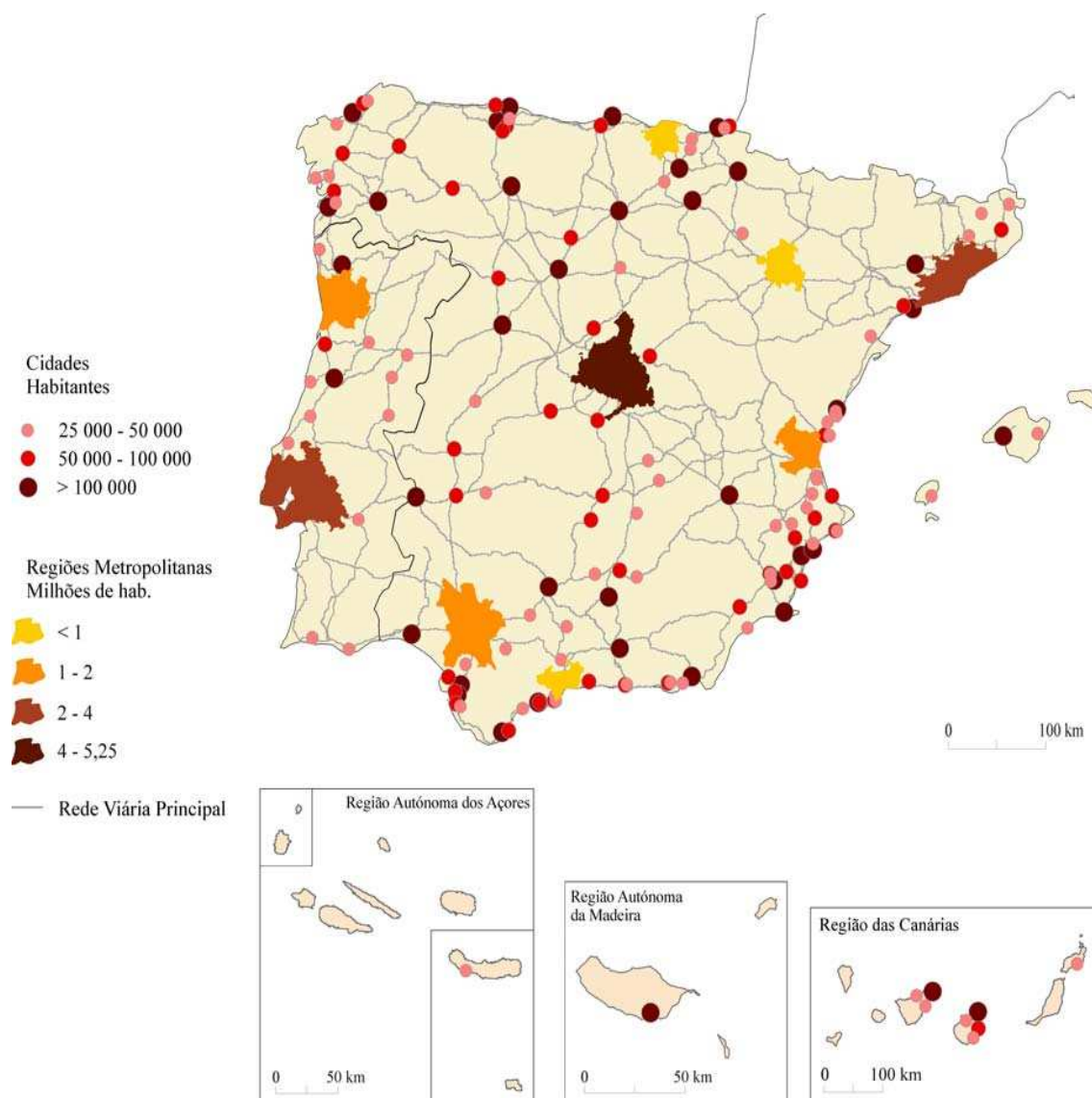


**Fonte:** INAG in PNPOT (2006)

“Fundamental para a afirmação de cada um dos países na Península e na União Europeia é o reforço do papel estruturante do eixo central da Península Ibérica (Lisboa - Madrid - Barcelona), estruturado por comboios de alta velocidade.

Mas a integração de 1986 veio também proporcionar cooperação e ganhos sinérgicos para as metrópoles com maior afirmação regional ao nível nacional — Valência, Porto, Sevilha, Bilbao, Saragoça — dotadas de especializações económicas e bem inseridas em espaços regionais muito amplos, o que lhes confere um potencial significativo de interação internacional”. (p.24)

Figura 4 – Cidades de Média Dimensão e Regiões Metropolitanas



Fonte: INE, RGP, 2001; INE (Espanha), *Censos de Población y Viviendas*, 2001; Centro Nacional de Información Geográfica (Espanha), 1997; Thomas Brinkhoff: *City Population*, <http://www.citypopulation.de>; 2005 DGOTDU, *As Regiões Metropolitanas no Contexto Ibérico*, 2002 in PNPOT (2006)

“O desenvolvimento das cidades médias portuguesas das áreas fronteiriças contribui para dar maior coerência à rede urbana peninsular. O “fim da fronteira” não beneficiou apenas as cidades médias espanholas próximas da fronteira e dotadas de um maior potencial interactivo, resultante da sua população e do nível de concentração de funções públicas e privadas.” (p.25)

“A Espanha representa também para Portugal um espaço de afirmação de ofertas competitivas de bens e serviços, proporcionando a escala necessária para um salto qualitativo de muitas empresas na implementação de estratégias de internacionalização e abrindo um potencial de cooperação na conquista de mercados extra-peninsulares, tanto no âmbito da União Europeia como em mercados terceiros.” (p. 25)

“As mobilidades, de bens e de pessoas, deverão ter um papel particularmente relevante na

construção de espaços de cooperação a todas as escalas territoriais: as questões associadas aos movimentos migratórios; as redes de transporte transeuropeias, transpeninsulares ou tão só transfronteiriças locais; a dimensão peninsular dos sistemas portuários dos dois países; ou os calendários de construção e os traçados das redes de transporte com reflexos nos espaços dos dois países, são exemplos de domínios onde os esforços a desenvolver devem ser conjugados.” (p.27)

### 1.3. ORGANIZAÇÃO, TENDÊNCIAS E DESEMPENHO DO TERRITÓRIO NACIONAL

“O processo de urbanização conduziu à configuração de um sistema urbano caracterizado por:

- Duas áreas metropolitanas (Lisboa e Porto), com dinamismos e processos de estruturação interna diferenciados, que aliam uma grande dimensão (populacional e física) em termos nacionais com uma frágil projecção funcional em termos internacionais;
- Uma extensa mancha litoral de urbanização difusa onde emergem alguns sistemas urbanos polinucleados e se destacam diversos centros urbanos de maior dimensão e dinamismo, embora sem o tamanho demográfico de cidade média de acordo com os padrões europeus;
- Uma urbanização linear ao longo da costa algarvia;
- Uma rede de pequenas e médias cidades no interior, nalguns casos configurando eixos e sistemas urbanos multipolares.

As dinâmicas territoriais recentes traduziram-se, a nível do sistema urbano na afirmação de quatro grandes tendências: estabilização do peso das áreas metropolitanas no total da população residente; reforço das cidades médias, com destaque para os centros urbanos do litoral; afirmação do dinamismo de alguns centros do interior em contexto de despovoamento rural; reforço do policentrismo funcional e da suburbanização no interior das áreas metropolitanas.

Na década de 90, confirmou-se a tendência de estabilização do peso das Áreas Metropolitanas no total da população residente, dado que acompanharam o ritmo de crescimento da população do País. A ÁML, depois de ter aumentado em 8 pontos percentuais o seu peso relativo entre 1960 e 1981, na década de 90 cresceu apenas um pouco acima da média do País, tendo o seu peso passado de 27,1% para 27,2% da população residente no Continente. A Área Metropolitana do Porto mantém taxas de crescimento superiores à média nacional, mas o aumento do seu peso relativo continua a desacelerar. No conjunto, estas duas Áreas Metropolitanas representavam cerca de 40% da população do Continente.

Internamente as áreas metropolitanas continuaram os processos de suburbanização, com as cidades de Lisboa e Porto a perderem população residente e alguns centros periféricos a reforçarem a sua capacidade polarizadora. Este fenómeno, aliado ao aumento de mobilidade, promoveu o alargamento das bacias de emprego e a afirmação de complementaridades funcionais favoráveis a um maior policentrismo.

Nas décadas de 80/90, observou-se um reforço da rede de cidades médias e da rede complementar, correspondendo ao aumento da sua dimensão populacional e ao alargamento das suas áreas de influência. O processo de crescimento das pequenas e médias aglomerações foi acompanhado pela expansão dos perímetros urbanos (tecido urbano mais difuso e descontínuo) e pela dispersão geográfica de funções (nomeadamente a residencial nas coroas suburbanas e peri-

urbanas).” (p.56)

Figura 5 – Densidade populacional

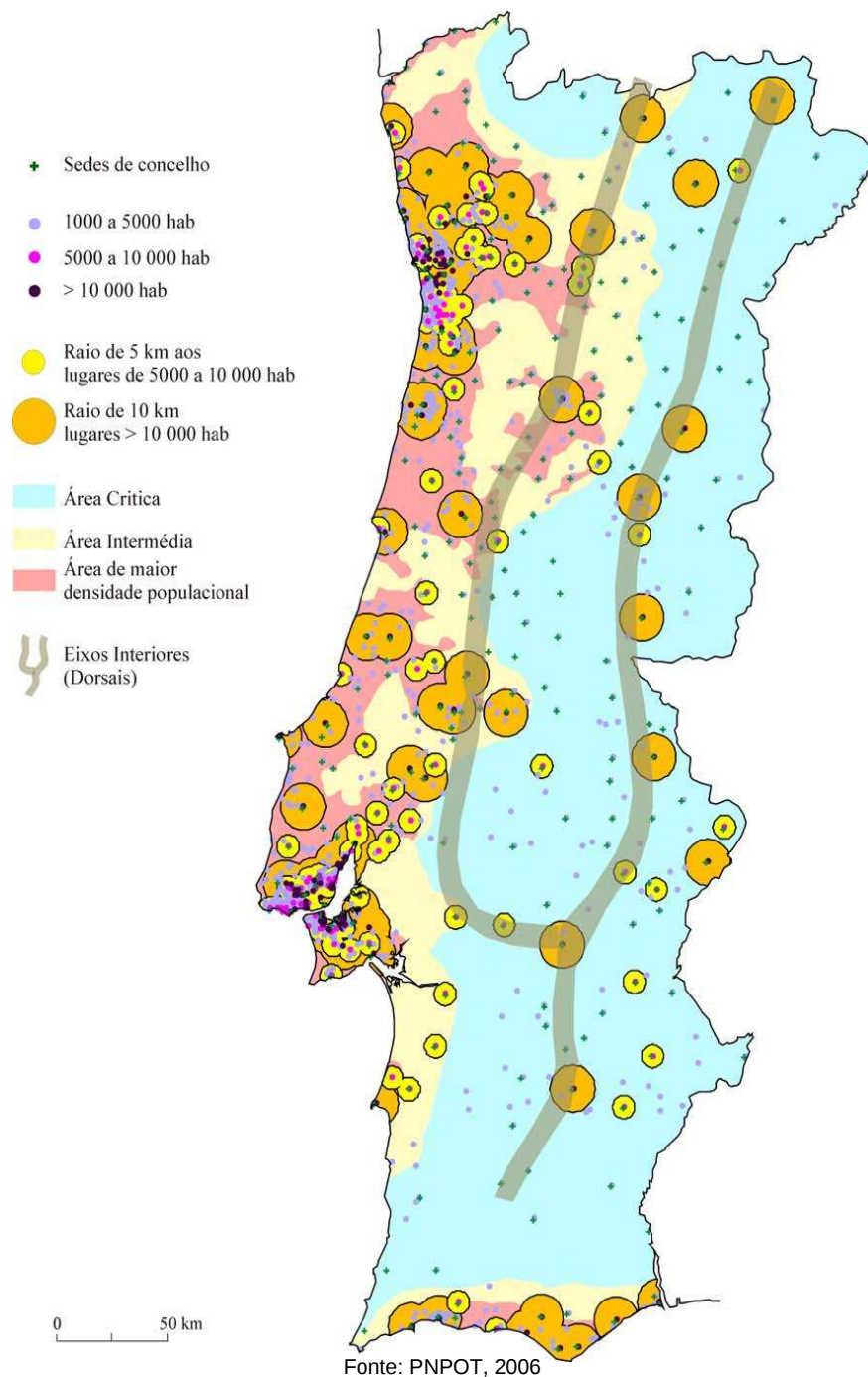
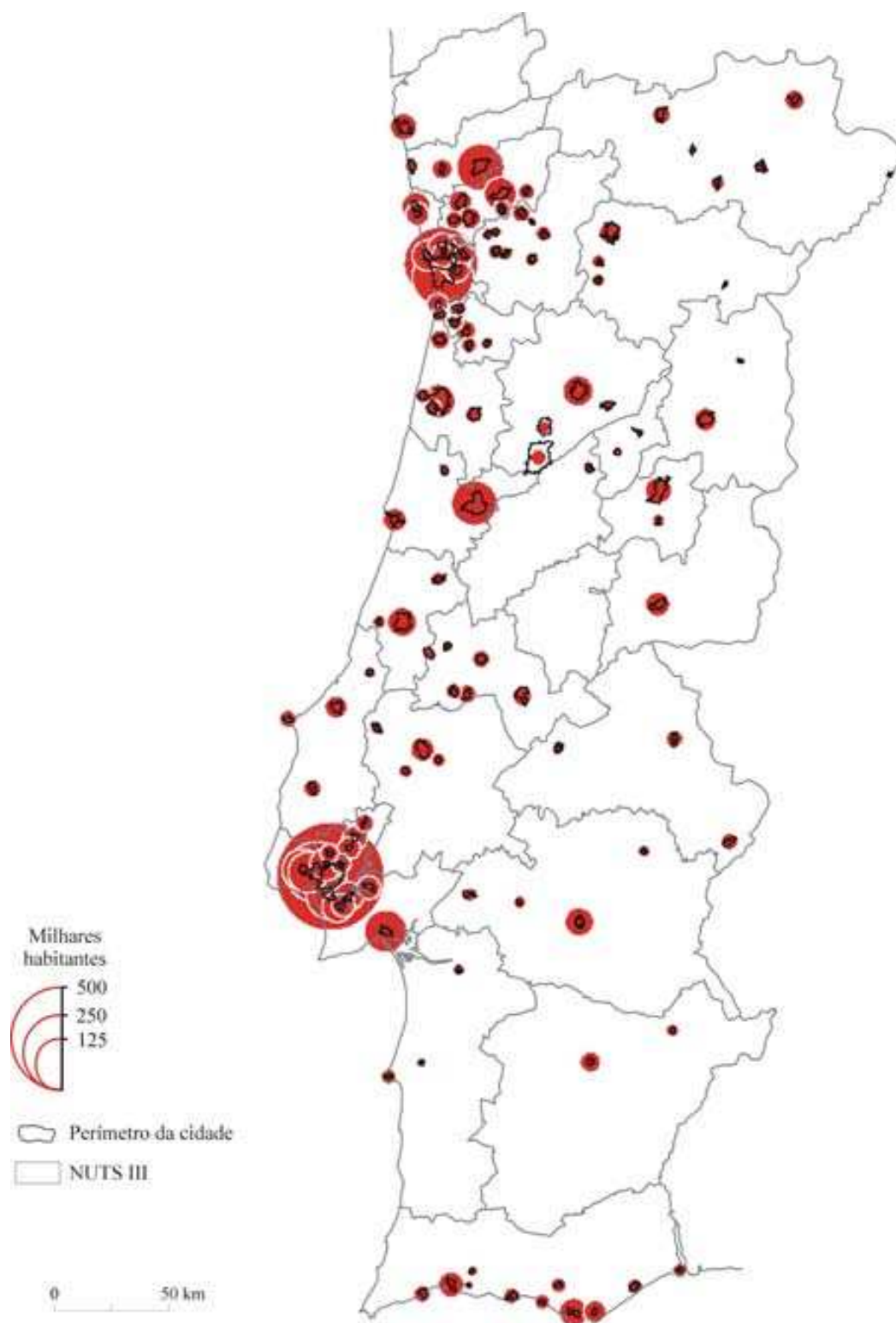


Figura 6 – População residente nas cidades



Fonte – PNPOT, 2006

## 1.4. O ESTADO DAS PAISAGENS

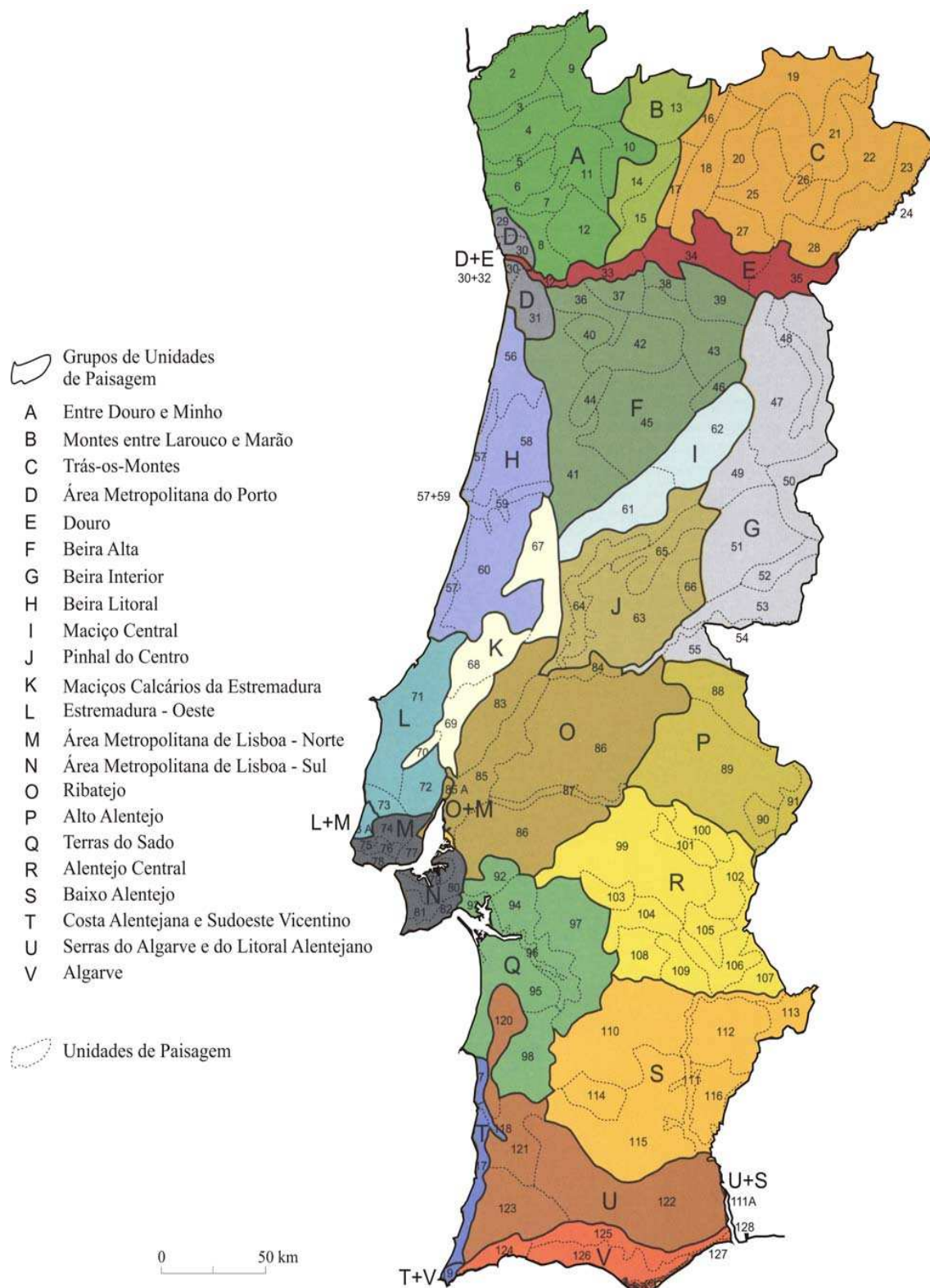
“O território nacional apresenta uma grande multiplicidade de paisagens (fig.7) e a consciencialização acerca do seu valor tem aumentado, tal como o número de acções que visam a sua conservação, integração e legibilidade.

Mas as nossas paisagens estão bastante danificadas, mesmo em áreas onde menos se esperaria que tal sucedesse dada a rarefacção da população e a raridade dos visitantes. Aí se encontram, amiúde, a ausência de limpeza das matas e os espaços agrícolas abandonados, como em certo sentido seria expectável, mas também, e mais incompreensivelmente, o despeixo nos caminhos, as lixeiras e os vazadouros esporádicos.

As “paisagens fossilizadas”, os “esqueletos” do que foram belas paisagens humanizadas, que deram personalidade a este ou àquele território, e que hoje se apresentam descaracterizadas e degradadas, constituem um forte motivo de sensibilização e alerta para a necessidade de intervenções mais activas e inovadoras que saibam recriar, de forma adequada aos novos contextos sociais, paisagens igualmente características, ordenadas e humanizadas.

O crescimento desordenado dos aglomerados e a urbanização difusa ou alinhada ao longo das vias de comunicação são factores determinantes da descontinuidade das ocupações agrárias bem como do aumento de espaços expectantes, contribuindo para degradar as paisagens. Assim, nas áreas onde a pressão para urbanizar e edificar é maior, sobretudo na faixa litoral do país, o abandono das terras agrícolas, antes cultivadas com culturas aráveis temporárias ou permanentes (olivais, pomares e vinhas), e dos espaços florestados é também uma das situações que mais choca na paisagem.” (p.77)

Figura 7 – Unidades de Paisagem



Fonte: UNIV. ÉVORA/DGOTDU, 2004 in PNPOT, 2006

“Contudo, é nas áreas urbanas e nos espaços peri-urbanos que encontramos as situações mais agressivas de perda de valores e identidades, sendo por vezes difícil vislumbrar processos de requalificação capazes de suscitar a afirmação de novas paisagens, de novas identidades e de novos recursos.” (p. 79)

“O estado das paisagens deve preocupar todos os agentes, e com particular acuidade a Administração Central e as Autarquias Locais, nomeadamente, os Municípios. As situações mais críticas são:

I. Ao nível nacional:

- as que decorrem do abandono da prática agrícola e dos incêndios florestais;
- as que resultam da destruição dos espaços peri-urbanos, em particular nas áreas mais urbanizadas e/ou sujeitas à pressão do turismo e das residências secundárias.

II. Ao nível regional:

- (...)
- Área Metropolitana de Lisboa (AML) – destruição de importantes valores paisagísticos, pelo crescimento urbano desordenado e pelo descuido na aplicação de medidas de minimização de impactos negativos de vários empreendimentos. Além das pressões sobre algumas áreas de paisagem protegida e de outros valores ambientais, devem assinalar-se: impacto da Ponte Vasco da Gama em espaços da Península de Setúbal mais directamente afectados; destruição progressiva das chamadas “matas” de Sesimbra, apesar de algumas iniciativas empresariais com vista à sua valorização ambiental/paisagística; destruição parcial do rico e extenso montado que domina na parte oriental da Península de Setúbal; abandono de solos agrícolas nas duas margens da AML, resultado da deficiente integração da dimensão agrária no ordenamento destes territórios; má qualidade das paisagens urbanas, ressaltando-se os esforços de reabilitação de centros históricos e outros espaços urbanos consolidados;
- (...)” (p. 80)

## 1.5. REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO

### 1.5.1. O Contexto Estratégico

“A Região de Lisboa e Vale do Tejo é a principal área económica do País – cerca de 1/8 do território concentra 1/3 da população e 45% do PIB – e o motor mais importante do desenvolvimento nacional. O modelo de povoamento e de urbanização da região é fortemente marcado pela formação, expansão e reorganização da Área Metropolitana de Lisboa, cujo papel estruturante extravasa os seus limites administrativos e se prolonga por espaços adjacentes, polarizando funcionalmente um vasto território que vai de Leiria a Évora e a Sines.

A esta região, em particular ao seu núcleo central (a AML), caberá o papel mais determinante na organização do território nacional, sendo particularmente relevantes os seguintes elementos estratégicos:

- 1º. A Área Metropolitana de Lisboa é uma das grandes aglomerações urbanas da Europa e, apesar da debilidade de funções supra-nacionais, surge bem posicionada nos *rankings* de âmbito europeu;
- 2º. As infra-estruturas de conectividade internacional, a natureza das actividades económicas, a concentração de infra-estruturas de conhecimento e a qualidade dos recursos humanos tornam esta região a principal plataforma de internacionalização do País e a melhor posicionada para a atracção e o desenvolvimento de funções supra-nacionais, permitindo-lhe aspirar a um papel acrescido na organização do território europeu;
- 3º. A Área Metropolitana de Lisboa dispõe de condições naturais singulares que lhe dão vantagem em termos de acessibilidade internacional e são importantes trunfos na atractividade internacional de actividades, eventos e fluxos turísticos;
- 4º. A região dispõe de um elevado potencial portuário e de acostagem, que abarca o transporte de mercadorias, o turismo, o recreio e lazer e o desporto náutico, com capacidade de marcação de posição em rotas mundiais;
- 5º. A futura rede ferroviária de alta velocidade irá aumentar o seu potencial de polarização e dinamização sobre o território nacional, em particular sobre a faixa costeira, enquanto a ligação a Madrid coloca o enorme desafio de desenvolver espaços de especialização que explorem sinergias e complementaridades entre as duas capitais ibéricas;
- 6º. Estão em curso ou previstas importantes mudanças nos factores de estruturação interna da região, com destaque para a re-localização do aeroporto na Ota e para uma rede de acessibilidades que rompe com a lógica radial historicamente prevalecente, criando nós potenciadores de novas polarizações;
- 7º. A Área Metropolitana de Lisboa vai perder o estatuto de elegibilidade para o objectivo

- “convergência” dos fundos estruturais, originando forças “descentralizadoras” de investimentos, quer em infra-estruturas e equipamentos quer empresariais, para as áreas periféricas da AML;
- 8º. A desactivação de unidades da indústria pesada libertou espaços que podem exigir grandes investimentos de recuperação mas constituem, nalguns casos, excelentes oportunidades pela sua localização estratégica;
- 9º. O processo de crescimento urbano continua a apoiar-se predominantemente na construção de novas habitações e em expansões urbanas cuja acessibilidade é suportada pelo automóvel privado, implicando o prosseguimento da fragmentação da forma urbana, a invasão de solos rurais, problemas sérios de mobilidade, congestionamento e poluição e o abandono dos centros históricos;
- 10º. As estratégias concorrenciais de ocupação do solo têm gerado disfunções ambientais, comprometendo a qualidade e a sustentabilidade dos ecossistemas. As oportunidades de desenvolvimento turístico vêm fazendo surgir projectos imobiliários/turísticos que pressionam algumas áreas de grande valia ambiental e agrícola. O fácil acesso ao crédito animou processos de especulação imobiliária e de endividamento das famílias que, a prazo, terão efeitos nas opções residenciais e nas formas de ocupação e modos de uso do espaço urbano;
- 11º. A diversificação social e étnica tem sido acompanhada por uma lógica de crescente segregação espacial, demarcando-se as áreas dos estratos populacionais médio/alto dos bairros residenciais das populações de mais baixos rendimentos, processo agravado pelas políticas de habitação e traduzido em múltiplas situações de bairros problemáticos.” (p. 103-104)

### **Região de Lisboa e Vale do Tejo – Opções estratégicas territoriais**

- Afirmar a região no contexto das grandes regiões capitais europeias e valorizar o seu potencial de interface entre a Europa e o Mundo;
  - Modernizar e reforçar a competitividade das infra-estruturas de conectividade internacional marítimas e aeroportuárias;
  - Inserir a região nas redes transeuropeias de alta velocidade ferroviária;
  - Promover um sistema de mobilidade e transportes mais eficaz, eficiente e sustentável;
  - Ordenar as actividades logísticas, dando adequada resposta aos projectos privados, e promover dois grandes centros logísticos que valorizem as capacidades do novo aeroporto, dos portos e do caminho-de-ferro (zonas Ota/Carregado/Azambuja e Poceirão/Pegões/Marateca);
  - Criar uma rede de espaços para instalação de serviços avançados e actividades de I&D que contribuam para a afirmação da região como uma plataforma de serviços internacionais;
  - Reabilitar os espaços industriais abandonados, com projectos de referência internacional nos de maior valia em termos de localização, em particular nos que permitam valorizar as qualidades cénicas do Tejo;
  - Afirmar a região como destino turístico internacional, criando e qualificando as redes de equipamentos de iniciativa pública e reunindo as condições, em particular a nível do planeamento do território, para a concretização dos projectos privados de qualidade;
  - Preservar o potencial agro-pecuário e a competitividade da agricultura e das explorações agrícolas;
  - Requalificar os estuários do Tejo e Sado e as frentes ribeirinhas urbanas e proteger a orla costeira;
  - Proteger os espaços naturais de modo compatível com as suas aptidões para recreio e lazer e as áreas agrícolas e florestais relevantes para a sustentabilidade ecológica da região;
- 
- Promover um modelo territorial que integre as centralidades intra-metropolitanas, dê coerência a sistemas urbanos sub-regionais e valorize a concentração do desenvolvimento urbano à volta dos nós e terminais do sistema de transportes públicos;
  - Construir os sistemas ambientais que colmatem os défices existentes, nomeadamente nos domínios dos efluentes e dos resíduos sólidos;
  - Promover novas formas de governância territorial assentes na cooperação inter-institucional, na concertação de políticas e na capacitação dos actores regionais, tendo em conta o novo patamar de exigência decorrente do estatuto, face aos fundos estruturais comunitários, de região “competitividade” e já não de “convergência”.

[http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT\\_RELATORIO.pdf](http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT_RELATORIO.pdf) (p. 104-105)

### 1.5.2. Os espaços da Região

#### **Área Metropolitana de Lisboa**

“A Área Metropolitana de Lisboa (NUTS da Grande Lisboa e Península de Setúbal) é o núcleo de uma região metropolitana que, em termos funcionais, se estende, a norte, pelo Oeste, pela Lezíria e pelo Médio Tejo e se prolonga para leste e para sul, respectivamente, até Évora no Alentejo Central e até Sines no Alentejo Litoral.

Concentrando 25% da população residente e quase 40% da economia em menos de 3% da superfície, a AML é a grande concentração de capital e de factores de desenvolvimento do País. A Área Metropolitana de Lisboa é responsável por cerca de 30% das exportações nacionais, embora com forte dependência de uma única empresa, por mais de metade das exportações de bens cuja competitividade depende de fortes economias de escala e por 45% das exportações dos bens com competitividade baseada no conhecimento.

Após um período de crescimento mais lento do que a média nacional – período de reconversão ou abandono do seu tecido industrial – regista-se, a partir de 1995, um progressivo aumento do peso desta região no PIB nacional. Os cenários trabalhados até 2020 apontam para a continuação do reforço, nuns casos ligeiro noutros mais significativo, do peso desta área na economia do País. Na Grande Lisboa o crescimento será essencialmente terciário, maioritariamente da responsabilidade dos serviços comercializáveis (imobiliário, serviços às empresas, transportes e logística, serviços financeiros, comércio, alojamento e restauração). Na Península de Setúbal a indústria transformadora continuará a ter um papel relevante no crescimento económico.

Estas perspectivas prolongam as dinâmicas recentes, com destaque para:

- a) O aprofundamento da terciarização e uma forte penetração do capital estrangeiro nos diversos domínios de actividade económica, com os grupos internacionais a escolherem (a área de) Lisboa como base das suas operações em território nacional;
- b) Uma dinâmica de produtividade assente em processos de crescimento diferenciado dos diversos segmentos produtivos, implicando que ganhos relativos de peso em termos de produção pudessem ser acompanhados por uma diminuição relativa do peso em termos de emprego formal (por conta de outrem);
- c) Uma forte polarização das actividades de I&D, em resultado da dotação de infra-estruturas tecnológicas de âmbito nacional e internacional e de uma estrutura empresarial mais favorável à inovação e ao desenvolvimento tecnológico;
- d) Um desenvolvimento e qualificação das actividades turísticas, dinamizados pela nova inserção da região no contexto europeu e pela realização de grandes eventos de dimensão internacional, o que se traduziu em ganhos de posição da região na actividade turística nacional;

- e) Uma dinâmica acentuada da construção civil, resultante da concretização de grandes infra-estruturas e projectos urbanos e de um mercado de habitação funcionando como principal aplicação das poupanças dos particulares.

Estas transformações não têm sido acompanhadas por mudanças significativas em termos da projecção internacional, continuando a verificar-se que no sector terciário, com poucas excepções, a presença de grupos internacionais acontece em função do mercado nacional e não na perspectiva de fazer da região uma base de operações para um mercado mais vasto. A posição relativa de Lisboa na percepção internacional como área para a localização de negócios parece não se ter alterado significativamente desde 1990, andando à volta da 15ª posição entre as cidades europeias (8ª posição entre as cidades capitais).

Em termos de modelo territorial, as dinâmicas recentes apontam para as seguintes tendências:

- a) Evolução no sentido da fragmentação, cujos principais factores são as novas infra-estruturas rodoviárias, o incremento significativo da mobilidade assente no transporte individual e as tendências de deslocalização centrífuga de empresas;
- b) Reestruturação do eixo Lisboa – Vila Franca de Xira – Carregado como corredor relevante para as actividades logísticas;
- c) Localização de novas funções – escritórios, superfícies comerciais e actividades de ciência, tecnologia e inovação – no triângulo Lisboa – Sintra – Cascais;
- d) Reestruturação do Arco Ribeirinho (margem Sul) por via da emergência de centralidades apoiadas nas novas acessibilidades e nalguns projectos de infra-estruturação e de renovação urbana;
- e) Consolidação do eixo Lisboa – Palmela – Setúbal, apoiado na nova acessibilidade ferroviária e na relevância do *cluster* automóvel.

A AML é também a grande concentração nacional dos problemas urbanos. A mobilidade sustentável, a coesão social e a integração das minorias, a habitação, a qualificação e inserção urbana dos bairros críticos, a revitalização dos centros históricos, a recuperação dos espaços industriais obsoletos, a prevenção dos riscos, a protecção do património natural e a preservação da qualidade ambiental são problemas que nesta área se colocam com uma intensidade particular, condicionando a qualidade de vida e a competitividade do principal espaço de inserção internacional do País.” (p.105-106)

### **Área Metropolitana de Lisboa – Opções para o Desenvolvimento do Território**

- Assumir o carácter estratégico da AML para a inserção internacional do País, com tradução em políticas ambiciosas de qualificação das infra-estruturas, equipamentos, serviços, espaço público e ambiente;
- Desenvolver equipamentos e serviços de suporte à diversificação das relações internacionais, em particular com a África, a Ásia e as Américas;
- Desenvolver, qualificar e organizar em rede os espaços vocacionados para a instalação de actividades baseadas no conhecimento e intensivas em tecnologia;
- Ordenar o território em articulação estreita com um plano de mobilidade e transportes à escala da AML, no qual a Autoridade Metropolitana de Transportes deverá ter um papel central, de modo a potenciar novas centralidades, combater o crescimento urbano extensivo, reduzir a dependência do transporte individual e promover a mobilidade sustentável;
- Promover o desenvolvimento urbano mais compacto, contrariar a fragmentação da forma urbana e estruturar e qualificar os eixos de expansão (Lisboa-Cascais, Lisboa-Sintra, Lisboa-Carregado, Lisboa-Palmela-Setúbal e Arco Ribeirinho);
- Promover os estudos e projectos necessários à implementação da Nova Travessia do Tejo em Lisboa, prevendo, ainda que com horizontes temporais diversos, as componentes ferroviária e rodoviária do Tejo e completar as infra-estruturas rodoviárias circulares, criando eixos que articulem as nucleações periféricas com maior dinamismo;
- Qualificar os subúrbios, contrariar a segregação espacial urbana e promover a inserção urbana das áreas críticas;
- Revitalizar os centros históricos, reabilitando o património edificado, recuperando as funções residenciais e revitalizando as funções urbanas;
- Recuperar as áreas de habitação degradada, com intervenções qualificantes sobre os edifícios, o espaço público e os equipamentos;
- Proteger as frentes ribeirinhas e a zona costeira e desenvolver um programa coerente de qualificação que valorize o seu potencial como espaços de recreio e lazer e de suporte a actividades do *cluster* turismo;
- Valorizar os recursos paisagísticos e ambientais, com relevo para os estuários e os Parques Naturais, e estruturar os espaços de maior aptidão para o desenvolvimento das indústrias de ócio e lazer;
- Desenvolver programas integrados de renovação dos espaços industriais abandonados, com soluções que criem novas centralidades e referências no espaço urbano;
- Implementar a Rede Ecológica Metropolitana e garantir uma gestão integrada dos corredores ecológicos;
- Desenvolver estruturas de cooperação intermunicipal e mecanismos de participação das populações em matéria de ordenamento do território.
- Promover estruturas de âmbito metropolitano para a gestão de actividades em rede, melhorando a governabilidade da Área Metropolitana de Lisboa.

[http://www.territoriportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT\\_RELATORIO.pdf](http://www.territoriportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT_RELATORIO.pdf) (p. 107)

## 1.6. PORTUGAL 2025: ESTRATÉGIA E MODELO TERRITORIAL

### 1.6.1. O Quadro de Referência Demográfico e Económico – Dados a ter em conta nas estratégias de ordenamento para o concelho de Odivelas

#### *1º Carácter estratégico dos espaços metropolitanos de Lisboa e do Porto*

“Conforme os cenários, estima-se que entre 44% e 50% do crescimento do VAB do País, no horizonte dos próximos vinte anos, poderá ocorrer no Arco Metropolitano de Lisboa (Oeste, Lezíria, Área Metropolitana de Lisboa e Alentejo Litoral). O espaço metropolitano do Porto poderá, por sua vez, ser responsável por 22% a 26% do crescimento. No conjunto, estes dois espaços, que correspondiam em 1999 a 68% do PIB português, poderão representar entre 69% e 75% do seu crescimento até 2020.

O carácter estratégico destas duas áreas, que estão sujeitas a grandes transformações estruturais, deve ter tradução em políticas de qualificação dos respectivos territórios, de forma a consolidarem o papel de principais espaços de internacionalização competitiva do País.” (p. 128)

#### *2º Forte terciarização da economia e consequente redução da eficácia das políticas de localização das actividades económicas*

“As tendências actuais apontam para a crescente terciarização das economias. Nos cenários macro-económicos tomados como referência, a indústria transformadora e a energia poderão vir a ser responsáveis por apenas cerca de um 1/6 do crescimento económico nacional. A localização dos serviços é mais tributária das dinâmicas urbanas e da dimensão e sofisticação dos mercados. Verifica-se, por isso, uma dificuldade de desenvolver políticas explicitamente orientadas para influenciar a sua localização.

O contributo do sector industrial para o crescimento do PIB deverá continuar, em qualquer dos cenários, a ser relevante em todas as unidades territoriais do Noroeste (à excepção do Grande Porto), no Baixo Vouga, Pinhal Litoral, Médio Tejo e Alentejo Litoral.

Nas áreas onde o papel do desenvolvimento industrial é maior, este deve ser orientado para dinamizar a procura de serviços e o surgimento de um terciário qualificado. Aglomeração, proximidade e interacção no tecido industrial podem ser os elementos-chave para estas transformações.

Nas áreas do interior, é crucial assegurar um papel significativo para a indústria transformadora, na medida em que o desenvolvimento do terciário está dependente de impulsos externos de procura. Sem a ampliação da base industrial, o desenvolvimento do terciário continuará muito dependente de transferências externas e a assentar demasiado em serviços não mercantis.

Em qualquer dos casos, importa explorar o desenvolvimento dos serviços orientados para os

mercados extra-regionais, seja pela via das actividades turísticas, seja pelo surgimento de serviços avançados, sobretudo de natureza empresarial, seja ainda pelas oportunidades de expansão de formas de tele-trabalho ou de serviços à distância baseados nas novas tecnologias de informação.” (p. 129)

“Os espaços metropolitanos de Lisboa e do Porto são estratégicos para o crescimento económico e a inserção internacional competitiva do País, pelo que a sua estruturação deve constituir uma prioridade.” (p. 130)

## 1.7. O PAÍS QUE QUEREMOS: UM DESAFIO PARA O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

### *A AMBIÇÃO*

“A Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS) estabelece como desígnio mobilizador tornar Portugal num dos países mais competitivos e atractivos da União Europeia, num quadro de elevado nível de desenvolvimento económico, social e ambiental e de responsabilidade social, e define os objectivos a prosseguir relativos aos três pilares do desenvolvimento sustentável (Protecção e Valorização do Ambiente, Coesão Social e Desenvolvimento Económico).” (p. 131)

“O PNPOT constitui um dos instrumentos-chave para a implementação da ENDS, pondo em relevo o contributo das políticas de ordenamento do território para que Portugal seja:

- Um espaço sustentável e bem ordenado
- Uma economia competitiva, integrada e aberta
- Um território equitativo em termos de desenvolvimento e bem-estar
- Uma sociedade criativa e com sentido de cidadania” (p. 131-132)

### *Um espaço sustentável e bem ordenado*

#### **Opções para o modelo territorial:**

1. Preservar o quadro natural e paisagístico, em particular os recursos hídricos, a zona costeira, a floresta e os espaços de potencial agrícola.
2. Gerir e valorizar as áreas classificadas integrantes da Rede Fundamental de Conservação da Natureza.
3. Articular o sistema de “espaços abertos” de natureza ambiental e paisagística com o sistema urbano e as redes de infra-estruturas.
4. Estruturar nucleações que contrariem a tendência para a urbanização contínua ao longo da faixa litoral de Portugal Continental.

[http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT\\_RELATORIO.pdf](http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT_RELATORIO.pdf) (p. 132))

### ***Uma economia competitiva, integrada e aberta***

#### **Opções para o modelo territorial:**

1. Reforçar a integração do território nacional através de uma organização mais policêntrica do sistema urbano.
2. Valorizar o papel estratégico da Região Metropolitana de Lisboa, da aglomeração urbano-industrial do Noroeste, do polígono Leiria-Coimbra-Aveiro-Viseu e das regiões turísticas de valia internacional do Algarve, da Madeira e de outros pólos emergentes de desenvolvimento turístico, para a afirmação internacional de Portugal.
3. Desenvolver redes de conectividade internacional que conjuguem as necessidades de integração ibérica e europeia com a valorização da vertente atlântica e a consolidação de novas centralidades urbanas.
4. Estruturar sistemas urbanos sub-regionais de forma a constituir pólos de competitividade regional, em particular no interior.

[http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT\\_RELATORIO.pdf](http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT_RELATORIO.pdf) (p. 132)

### ***Um território equitativo em termos de desenvolvimento e bem-estar***

#### **Opções para o modelo territorial:**

1. Definir o sistema urbano como critério orientador do desenho das redes de infra-estruturas e de equipamentos colectivos, cobrindo de forma adequada o conjunto do País e estruturando os sistemas de acessibilidades e mobilidades em função de um maior equilíbrio no acesso às funções urbanas de nível superior.
2. Promover redes de cidades e subsistemas urbanos locais policêntricos que, numa perspectiva de complementaridade e especialização, permitam a qualificação dos serviços prestados à população e às actividades económicas.
3. Valorizar a diversidade dos territórios e a articulação dos centros urbanos com as áreas rurais, garantindo em todo o País o acesso ao conhecimento e aos serviços colectivos e boas condições de mobilidade e comunicação, favorecendo a liberdade de opção por diferentes espaços e modos de vida.

[http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT\\_RELATORIO.pdf](http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT_RELATORIO.pdf) (p. 136)

### ***Uma sociedade criativa e com sentido de cidadania***

“Uma sociedade criativa e com forte sentido de cidadania pressupõe mais conhecimento, mais abertura e cosmopolitismo, e maior participação e responsabilização.” (p. 137)

## 1.8. O MODELO TERRITORIAL – O NOVO MAPA DE PORTUGAL

“O Modelo Territorial representa a inscrição espacial da visão, ambição, desígnios e opções estratégicas que sintetizam o rumo a imprimir às políticas de ordenamento e desenvolvimento territorial no horizonte 2025.” (p. 138)

“O modelo territorial estrutura-se em quatro grandes vectores de identificação e organização espacial dos recursos territoriais:

- 1º. Riscos;
- 2º. Recursos naturais e ordenamento agrícola e florestal;
- 3º. Sistema urbano;
- 4º. Acessibilidade e conectividade internacional.” (p. 138)

### 1.8.1. *Prevenção e redução de riscos*

“A consideração do sistema de prevenção de riscos como um dos quatro vectores do modelo territorial constitui uma opção com importante significado. De facto, nas últimas décadas, pela força dos factos e do avanço do conhecimento científico, agudizou-se a consciência de que existem riscos diversos ameaçadores das populações e dos territórios, os quais pela sua dimensão e complexidade devem ser colocados no topo da agenda política.

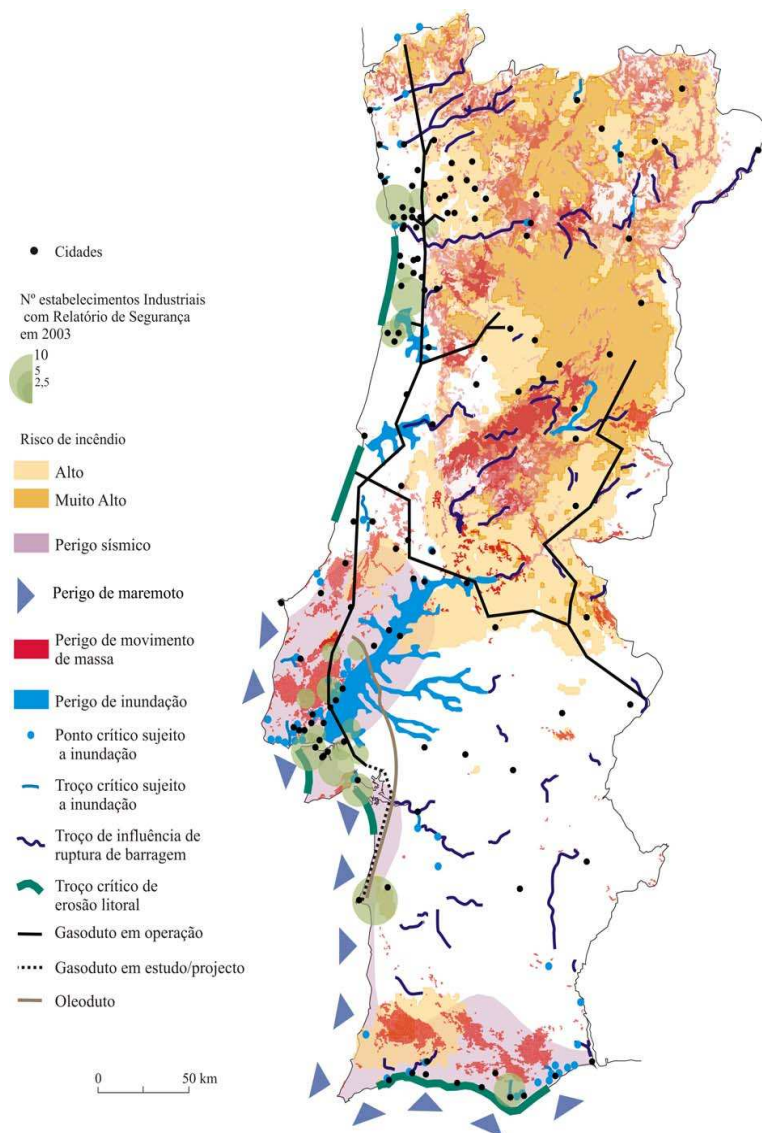
A situação geográfica e as características geológicas e climáticas de Portugal, nos territórios do continente e nas regiões insulares, tendo ainda em consideração o contexto actual das alterações climáticas, exigem uma monitorização e gestão preventivas dos diversos riscos naturais ou antrópicos.

Para diferentes escalas temporais e espaciais de ocorrência e respectivos efeitos no território, pode identificar-se um conjunto abrangente de vulnerabilidades e riscos: actividade sísmica, movimentos de massa, erosão do litoral e instabilidade das arribas, cheias e inundações, incêndios florestais, secas e desertificação, contaminação de massas de água, contaminação e erosão de solos, derrames acidentais no mar, ruptura de barragens e riscos associados a diversas infra-estruturas e acidentes industriais graves.

(...) A inclusão deste vector no modelo territorial do PNPOT significa, assim, que a gestão preventiva de riscos constitui uma prioridade de primeira linha da política de ordenamento do território, sendo considerada uma condicionante fundamental da organização das várias componentes do modelo e um objectivo do programa das políticas do PNPOT e, ainda, um elemento obrigatório dos outros instrumentos de gestão territorial.

No sentido de evidenciar essa prioridade e condicionante, apresenta-se, na figura 8, um mapa que representa, para o território continental e a uma escala macroscópica, um subconjunto dos riscos e vulnerabilidades relevantes para o Ordenamento do Território, face à ocorrência de fenómenos naturais mais graves e de actividades humanas de perigosidade potencial. Trata-se, assim, de uma carta agregada de “Riscos” que tem um sentido amplo de identificação de temas específicos mais relevantes.” (p. 140)

**Figura 8 – Riscos e m Portugal Continental**



Fonte : IGM; IGP; DGE; IA; SIG PNPOT, 2006 in PNPOT, 2006

### *1.8.2. Recursos naturais e ordenamento agrícola e florestal*

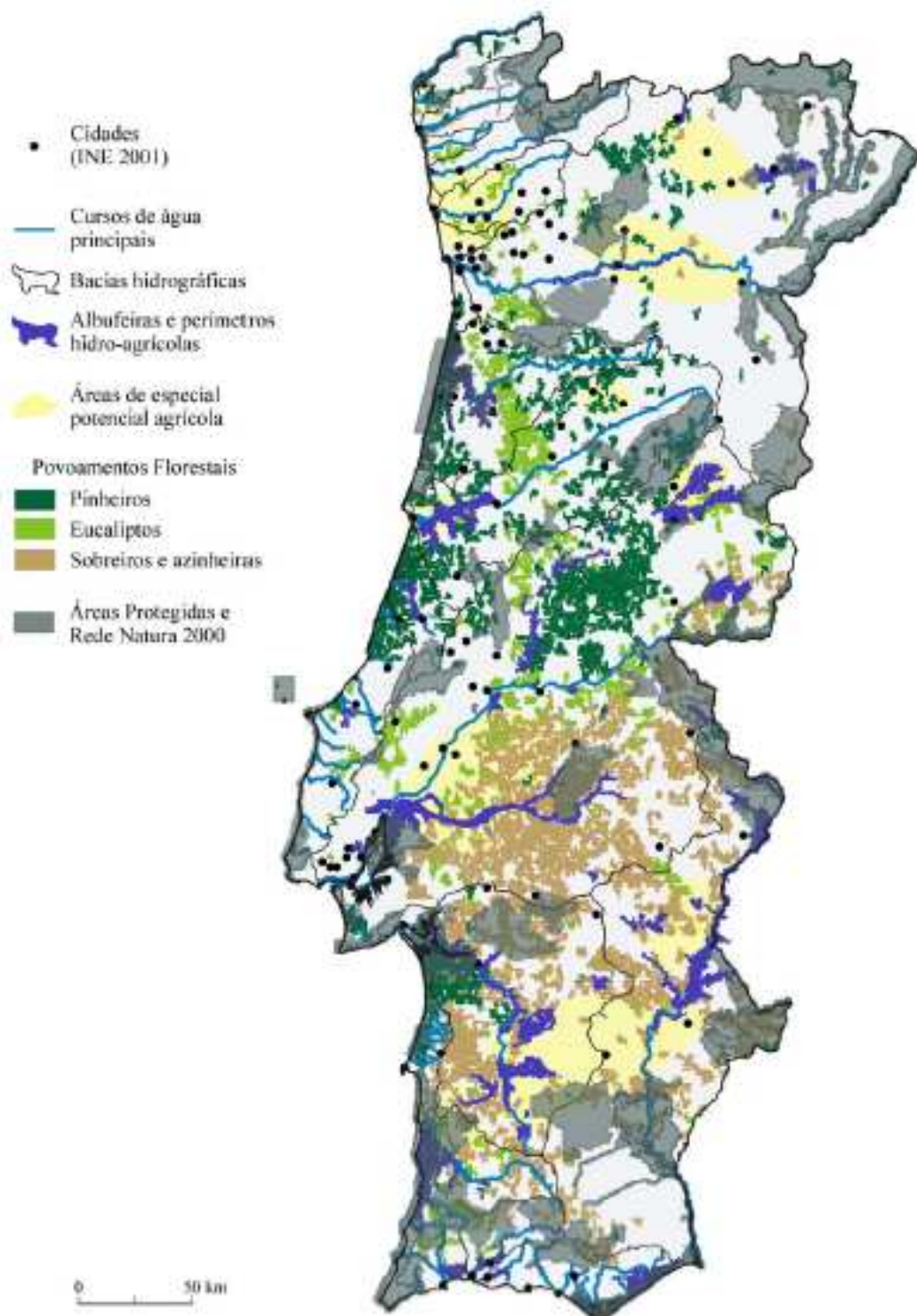
“Os sistemas considerados neste vector mereceram um tratamento desenvolvido e aprofundado no âmbito do Relatório, em particular na parte dedicada aos recursos naturais e sustentabilidade ambiental e ao uso do solo e ordenamento agrícola e florestal. Igual destaque lhes é conferido na listagem de grandes problemas para o Ordenamento do Território e no enunciado das opções estratégicas.

A mensagem mais forte que se transmite com a apresentação deste vector na figura 9 é a de que a conservação e gestão sustentável dos recursos naturais exige a conjugação estreita dos três grandes sistemas, respectivamente, de gestão integrada da água, de ordenamento agrícola e florestal, e de conservação da natureza e da biodiversidade.

Trata-se de acolher uma convicção sucessivamente afirmada e fundamentada ao longo do Relatório e que tem o seu elemento mais exuberante e firme de enraizamento na percepção de que, numa perspectiva lúcida de desenvolvimento sustentável, a tríade dos recursos água – solo – biodiversidade é indissolúvel e só pode ser eficazmente gerida com o contributo daqueles três grandes sistemas e das políticas e actores que lhes dão vida nos vários domínios temáticos e níveis territoriais de intervenção.

Esta convicção, assim transformada em orientação de política, constitui um dos elementos fundamentais de estruturação do Programa de Acção do PNPT.” (p. 142)

Figura 9 – Sistemas Naturais e Agro-florestais em Portugal Continental



Fonte: : SIG PNPOT, 2006 in PNPOT, 2006

### 1.8.3. Sistema urbano, acessibilidade e conectividade internacional

“Na figura [10] sintetizam-se os terceiro e quarto vectores do modelo territorial para Portugal Continental que também têm uma estreita interligação, constituindo no seu conjunto a espinha vertebral e uma estrutura determinante da organização do território e da sua projecção e competitividade internacional.

A importância que lhes é atribuída no quadro da política nacional de ordenamento e de desenvolvimento territorial está exuberantemente demonstrada e especificada quer na síntese dos grandes problemas, quer no enunciado das opções estratégicas e tem, compreensivelmente, amplo reflexo no desenho do Programa de Acção do PNPOT.

Os comentários seguintes, com que se encerra a apresentação do modelo territorial e o próprio Relatório, explicitam as principais opções que subjazem a estes dois vectores e que justificam a síntese final traduzida nesta figura:

1º. Os principais motores da competitividade situar-se-ão no litoral e estruturar-se-ão em torno de pólos urbanos articulados em sistemas policêntricos:

- o *Arco Metropolitano do Porto*, em que o Porto emerge como capital e como núcleo de um novo modelo de ordenamento da conurbação do Norte Litoral;
- o *Sistema Metropolitano do Centro Litoral*, polígono policêntrico, em que se destacam Aveiro, Viseu, Coimbra e Leiria, que importa estruturar e reforçar como pólo de internacionalização;
- o *Arco Metropolitano de Lisboa*, centrado na capital e respectiva área metropolitana, mas com uma estrutura complementar crescentemente policêntrica, da Nazaré a Sines, com quatro sistemas urbanos sub-regionais em consolidação (Oeste, Médio Tejo, Lezíria e Alentejo Litoral) e prolongando a sua influência directa em direcção a Évora;
- o *Arco Metropolitano do Algarve*, polinucleado e tendencialmente linear, projectando o seu dinamismo, segundo modelos de desenvolvimento diferenciados, para o interior e ao longo da Costa Vicentina e do rio Guadiana.

2º. A construção do novo Aeroporto Internacional de Lisboa, o desenvolvimento da rede ferroviária de alta velocidade e a criação de um corredor multimodal para mercadorias que ligue o sistema portuário Lisboa/Setúbal/Sines a Espanha e ao centro da Europa, são elementos estratégicos na recomposição da rede de infra-estruturas de conectividade internacional.

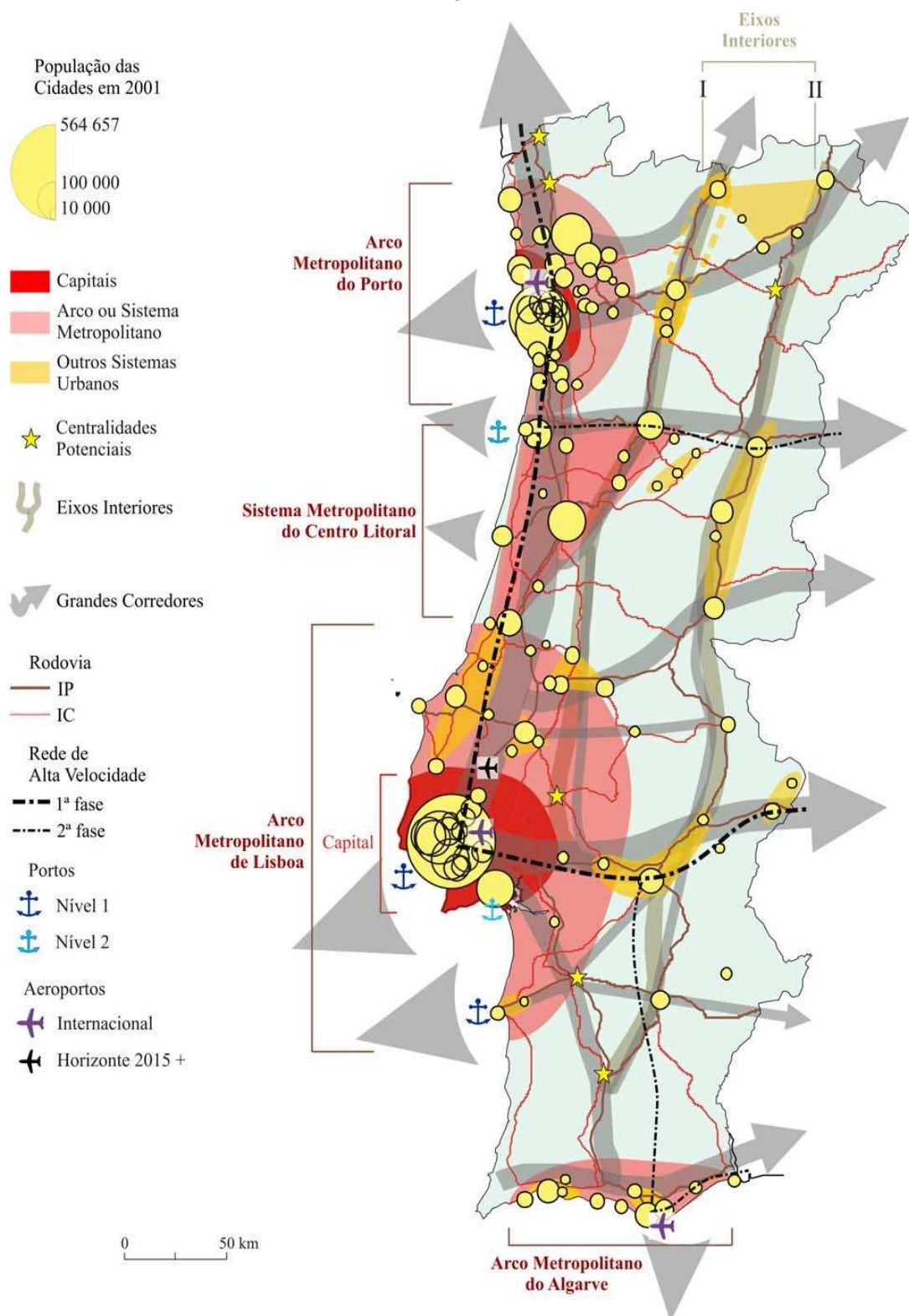
3º. A estrutura das acessibilidades internas define malhas de diferente densidade, facilitando o funcionamento em rede e a abertura ao exterior, articulando os diferentes modos de transporte numa lógica de complementaridade, especialização e eficiência. Para além dos principais pólos

e sistemas urbanos que organizam o espaço nacional, as novas acessibilidades podem conferir melhorias de centralidade a certas localizações-chave (*centralidades potenciais*) em áreas frágeis do ponto de vista urbano, aumentando a capacidade de projectarem a sua influência sobre o território rural envolvente. No Modelo assinalam-se as seguintes seis *centralidades potenciais*: Valença; Ponte de Lima/Ponte da Barca; Moncorvo; Coruche; Alvalade/Ermidas; Ourique/Castro Verde.

4º. Para incrementar a coerência do conjunto do sistema urbano e o seu contributo para a competitividade e a coesão territorial, importa reforçar nos espaços não metropolitanos, nomeadamente no interior, a estrutura urbana constituída pelas cidades de pequena e média dimensão, privilegiando as ligações em rede e adensando uma malha de sistemas urbanos sub-regionais que favoreçam a criação de pólos regionais de competitividade.

5º. Em complementaridade das relações transversais litoral/interior, o aprofundamento das relações norte/sul baseadas em dois eixos longitudinais interiores (dorsais) de relacionamento inter-urbano, ao desenvolver o potencial de interacção ao longo destes eixos urbanos, constituirá um factor importante de dinamização de uma extensa área do interior norte à serra algarvia, que representa cerca de 2/3 do território nacional. As principais portas terrestres de acesso a Espanha e ao continente europeu constituirão um dos esteios da dinâmica induzida pelo eixo mais interior que flaqueia a fronteira leste do país de norte a sul.” (p. 146-147)

Figura 10 – Sistemas Urbano e Acessibilidades em Portugal Continental



Fonte: : SIG PNPOT, 2006 in PNPOT, 2006

## 2. PORLISBOA

Texto extraído de: [http://www.qren.pt/item3.php?lang=0&id\\_channel=34&id\\_page=203](http://www.qren.pt/item3.php?lang=0&id_channel=34&id_page=203)

“O Programa Operacional Regional de Lisboa (POR Lisboa), para o período de programação 2007-2013, que se apresenta, assenta nas grandes recomendações da política de coesão, no desígnio estratégico do QREN e ancora-se na Estratégia Regional, Lisboa 2020.” (p. 4)

“Uma nova configuração territorial – a região de Lisboa (NUTSII) passa a ser constituída apenas por duas NUTSIII – Grande Lisboa e Península de Setúbal – e a redução significativa dos fundos estruturais para os próximos 7 anos, conduziram à elaboração de uma **Estratégia Regional**. Este exercício de reflexão estratégica aponta para o horizonte de 2020 – ultrapassando o âmbito do próximo período de programação em virtude de se tratar de um plano estratégico de longo prazo – como forma de dar resposta aos novos objectivos de desenvolvimento regional, de acordo com a política de desenvolvimento económico e social do país, em linha com as orientações estratégicas europeias e com as novas mudanças e realidades das economias mundiais.

A nova “Estratégia Regional, Lisboa 2020” define um conjunto de objectivos, medidas e acções – coerentes, concentradas e selectivas – que permitam realizar as reformas e os ajustamentos estruturais necessários para uma renovação do modelo competitivo, abrangendo a qualificação, a inovação e a diferenciação nas actividades tradicionais de especialização, mas também a entrada em novas actividades intensivas em tecnologias avançadas, apoiadas por novas competências em recursos humanos e I&D. Por outro lado, a consolidação qualitativa da competitividade regional tem obrigatoriamente que passar pela coesão social, exigindo um forte investimento nas “pessoas”, focalizado nas dimensões da qualidade de vida, da qualificação profissional e na inserção dos grupos mais vulneráveis, bem como prestar particular atenção à sustentabilidade ambiental.

Os principais factores críticos de sucesso da região de Lisboa são os recursos naturais, ambientais, climatéricos e patrimoniais singulares, distintivos em termos das metrópoles europeias, constituindo a nossa principal vantagem comparativa; uma localização geo-estratégica de charneira periférica na Europa, central em termos euro-atlânticos, que vocaciona Lisboa para o desempenho de um papel relevante na globalização, como plataforma de relacionamentos económicos, logísticos, culturais e diplomáticos. E, finalmente, a elevada concentração nacional de recursos produtivos, de ensino, científicos e tecnológicos e de qualificação que colocam a região numa posição de partida muito favorável no caminho para a sociedade do conhecimento. A qualificação é ainda insuficiente em termos gerais, mas apresenta domínios emergentes de ponta: software, indústria automóvel, centros de competências, biotecnologia, turismo.

Por outro lado, as principais debilidades consistem no desordenamento do território, nos constrangimentos à mobilidade, na insuficiente qualificação dos recursos humanos, bem como nas

precariedades sócio-urbanísticas de exclusão social.

É a partir desta constatação que, através de um processo intensamente participado com os diversos actores públicos e privados, ao longo de dois anos envolvidos neste processo de planeamento estratégico, se elegem como apostas estruturantes as temáticas da Inovação e Conhecimento, da Sustentabilidade Ambiental (incluindo a eficiência energética) e da Coesão Social, cuja concretização passará pela execução de um conjunto de programas e projectos que são objecto de consenso generalizado.

A realização desses programas e projectos não se esgotará no POR Lisboa, porquanto em causa está um programa de investimentos que ultrapassam largamente o envelope de fundos estruturais atribuído à região e que deverão ser mobilizados numa lógica de complementaridade e de adicionalidade. O POR Lisboa dará um contributo extremamente relevante, até determinante, mas os desígnios do desenvolvimento regional obrigam a que se promova a adicionalidade de outros instrumentos de política, designadamente, o Fundo de Coesão, o PO Potencial Humano, o FEADER, a Cooperação Territorial Europeia e as Iniciativas Comunitárias. Mas também importa adicionar o esforço nacional, através do PIDDAC e dos Orçamentos municipais. E, naturalmente, que se espera que estes investimentos públicos alavanquem, de modo significativo, o investimento privado cuja participação neste esforço se afigura decisiva. Só a intervenção concertada e coerente de base territorial dos diversos actores e instrumentos permitirá dar corpo à Visão que se consensualizou para a Região.

Dos domínios críticos referidos emergem, pois, os três eixos prioritários que se definem no presente instrumento operacional: **Competitividade, Inovação e Conhecimento; Valorização territorial e Coesão social**, que dão origem a um conjunto de projectos, cuja pertinência e qualidade será aferida através de uma bateria de indicadores de resultados e de metas.

Refira-se, finalmente, que para a implementação e gestão das suas políticas e medidas, a própria Estratégia defende uma reestruturação, ou uma reinvenção, das formas de fazer e dos processos, através do desenvolvimento de novas formas e estruturas de governação e governança, assentes na capacitação institucional, na cooperação inter-institucional e na concertação de políticas. É esse o postulado que igualmente enforma o presente instrumento de programação. A concertação estratégica de base territorial constitui um caminho que, necessariamente, tende a ser percorrido, mobilizando agentes, ideias, projectos e recursos em torno das linhas estratégicas fundamentais, pelo que importa assegurar a criação de mecanismos de cooperação, criar condições – físicas, humanas e financeiras – para uma maior capacitação institucional por parte dos agentes da Administração Pública, do sector privado e da sociedade em geral.

A governança é o grande desafio da modernização estratégica do nosso tempo, sobremaneira em regiões e sub-regiões de concentração urbana e suburbana extensiva e com persistente tradição de

desordenamento territorial, dispersão irracional dos centros de decisão e de fiscalização públicos, sociedade civil fraca e com pouca autonomia social.

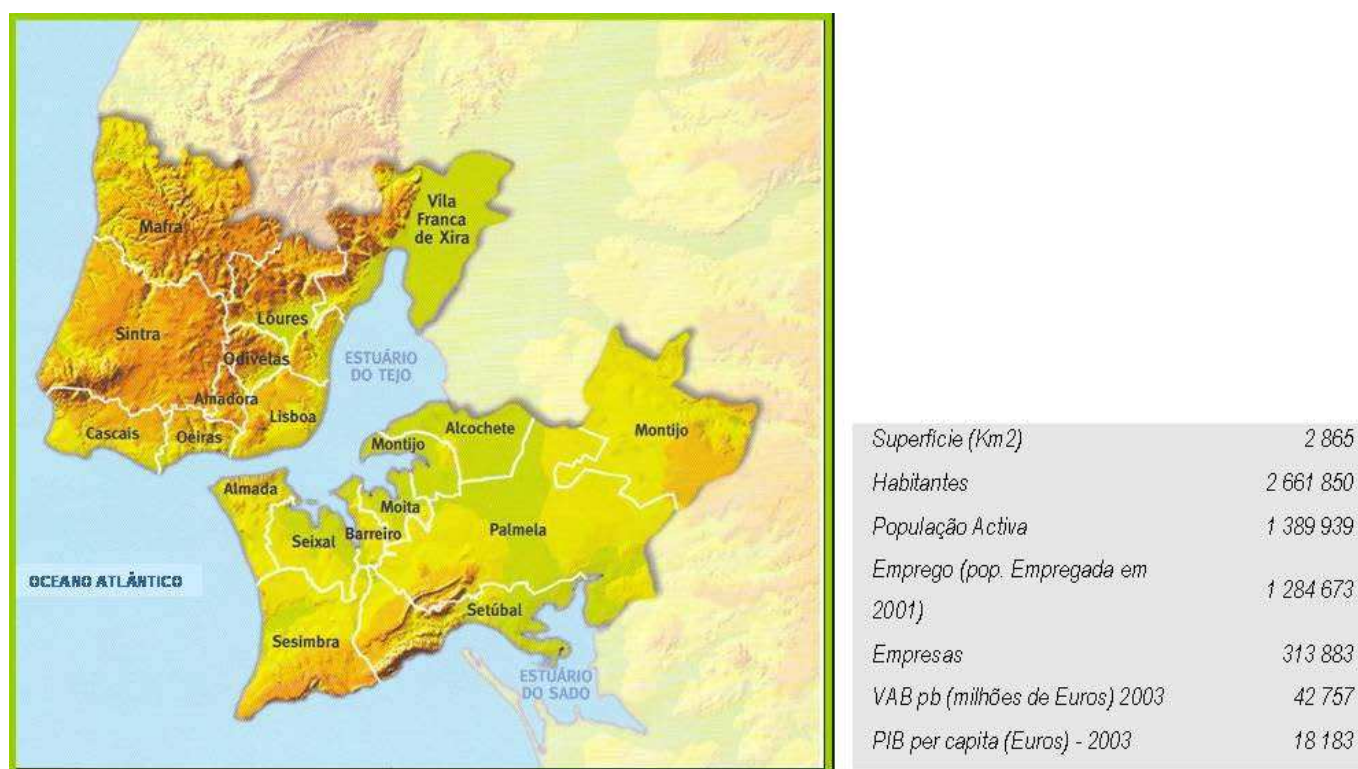
Num cenário como este, os bons projectos não vingam apenas pelo mérito próprio. Eles estão dependentes de um conjunto de condicionalismos de adequação cujos pressupostos constituem afinal a governança e que se constitui como um verdadeiro factor determinante para o desenvolvimento desta região.

De referir ainda que, apesar das NUT III Oeste, Lezíria do Tejo e Médio Tejo estarem incluídas noutras regiões, é um facto que estas não deixam de estar integradas nas dinâmicas de transformação da região de Lisboa, o que significa a necessidade de garantir uma forte articulação entre as instituições de coordenação de políticas de base territorial nestas sub-regiões (CCDR Lisboa, Centro e Alentejo) e apoiar a cooperação entre agentes destes espaços sub-regionais, como prevê o QREN.” (p. 4-6)

## 2.1. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO REGIONAL

A Região de Lisboa – NUTSII (correspondendo à Área Metropolitana de Lisboa) – é constituída por duas NUTSIII (Grande Lisboa e Península de Setúbal) e por dezoito concelhos separados pelo Rio Tejo. A Grande Lisboa, a Norte, com os concelhos de Mafra, Vila Franca de Xira, Cascais, Oeiras, Lisboa, Sintra, Amadora, Odivelas, Loures, e a Península de Setúbal, a Sul, pelos concelhos de Almada, Barreiro, Seixal, Moita, Alcochete, Sesimbra, Montijo, Palmela e Setúbal.

Figura 11 – Mapa da Região de Lisboa e dados de referência

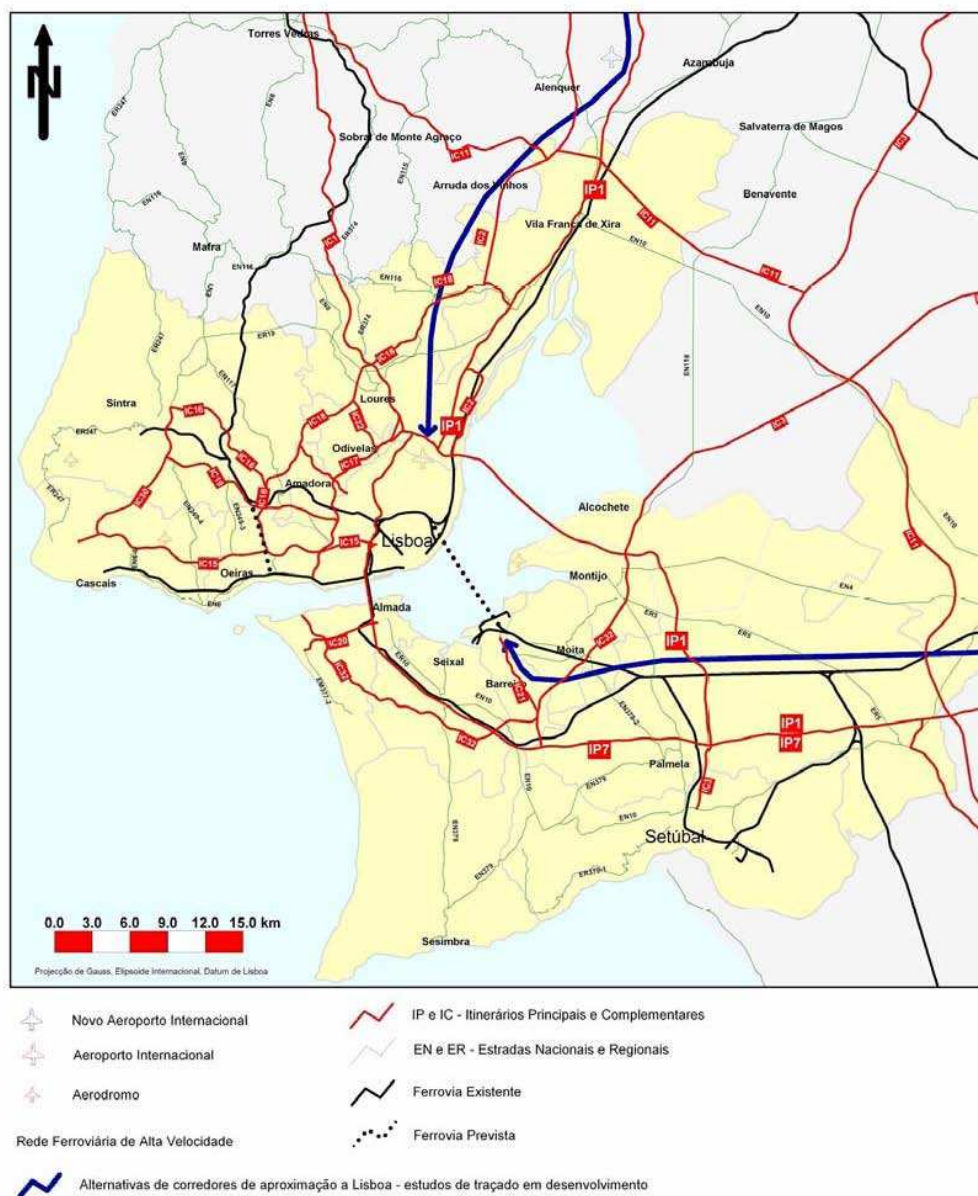


Fonte: Atlas da Área Metropolitana de Lisboa

“Não obstante os vultuosos financiamentos realizados nas últimas décadas nos sistemas de transportes colectivos (infra-estruturas e frotas), tem-se continuado a acentuar a conquista de uma faixa do mercado pelo transporte individual, no caso dos passageiros.

Na Região de Lisboa, embora haja ainda algumas carências de infra-estruturas de custo elevado, as maiores dificuldades não podem ser resolvidas por recurso a esse tipo de solução, exigindo pelo contrário medidas de política e organização da mobilidade e da sua melhor articulação com os usos do solo. Quer no domínio da mobilidade, quer nas do uso do solo, há necessidade de intervenção em todas as escalas territoriais.” (p. 33)

Figura 12 – Infra-estruturas de transportes da Região de Lisboa



## 2.2. UMA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO PARA A REGIÃO DE LISBOA

“Percorrido com sucesso o caminho da “convergência” com a Europa, a Região de Lisboa enfrenta agora o novo desafio da “competitividade e emprego” da Política de Coesão com uma redução significativa dos fundos estruturais para os próximos 7 anos e com uma nova realidade territorial em que a Região de Lisboa (NUTSII) passa a ser constituída apenas por duas NUTSIII – Grande Lisboa e Península de Setúbal. Neste âmbito, a CCDRLVT elaborou uma nova **Estratégia Regional** para o horizonte de 2020 – ultrapassando o âmbito do próximo período de programação em virtude de se tratar de um plano estratégico de longo prazo – como forma de dar resposta aos novos objectivos de desenvolvimento regional, de acordo com a política de desenvolvimento económico e social do país, em linha com as orientações estratégicas europeias e com as novas mudanças e realidades das economias mundiais.

A nova “Estratégia Regional, Lisboa 2020”, que vem actualizar a estratégia definida para o período 2000/2010 no Plano Estratégico da Região de Lisboa e Vale do Tejo, define um conjunto de políticas, medidas e acções – coerentes, concentradas e selectivas – que permitam realizar as reformas e os ajustamentos estruturais necessários para uma renovação do actual modelo competitivo da nossa economia, abrangendo a qualificação, a inovação e a diferenciação nas actividades tradicionais de especialização, mas também a entrada em novas actividades intensivas em tecnologias avançadas, apoiadas por novas competências em recursos humanos e I&D. Simultaneamente, a consolidação qualitativa da competitividade regional tem obrigatoriamente que passar pela coesão social, exigindo um forte investimento nas “pessoas”, focalizado nas dimensões da qualidade de vida, da qualificação profissional e na inserção dos grupos mais vulneráveis.

Para a implementação e gestão das suas políticas e medidas, a própria Estratégia defende uma reestruturação, ou uma reinvenção, das formas de fazer e dos processos, através do desenvolvimento de novas formas de governação e governança, assentes na capacitação institucional, na cooperação inter-institucional e na concertação de políticas.

Conscientes que a Região de Lisboa tem condições para vencer o desafio de passar do ciclo da infra-estrutura física – casas, escritórios, estradas, fábricas – ao ciclo do conhecimento – capital humano, comunicações, investigação e desenvolvimento de novos produtos – e que se encontra num momento único e decisivo da sua história, a **Estratégia Regional** centra-se naquilo que é essencial e estratégico – pensar global e agir regional – apostando numa articulação entre competitividade e coesão, através de políticas públicas de base regional adequadamente ancoradas no território e assumida pelos diversos actores que, no terreno, serão co-responsáveis pela sua implementação.

Assim, a **Estratégia Regional, Lisboa 2020** tem por **ambição** transformar a **Região numa Euro-Região singular**, ou seja, numa Região competitiva, cosmopolita, coesa e conectada, marcando a sua presença numa economia globalizada, sendo a Visão formulada da seguinte forma:

*“A Região de Lisboa transformar-se-á numa metrópole cosmopolita, de dimensão e capitalidade europeias relevantes, plenamente inserida na sociedade do conhecimento e na economia global, muito atractiva pelas suas singularidade e qualidade territoriais, natureza e posicionamento euro-atlânticos. A sustentabilidade social e ambiental, o reforço da coesão sócio-territorial, a valorização da diversidade étnica e cultural e a eficiência da governação são, nesse horizonte, condições e metas do desenvolvimento económico e social da Região.”*

Pretende-se uma Região:

- . • “densa” em **recursos humanos qualificados**, instituições de ensino, designadamente uma rede de escolas de ensino básico que se distinga pela elevada qualidade dos professores, dos equipamentos e da gestão, investigação e desenvolvimento tecnológico;
- . • com apreciadas **qualidade e facilidades de vida** urbanas e rurais para os seus habitantes;
- . • fortemente **internacionalizada e competitiva** no sistema das regiões europeias, com **funções** económicas e culturais de **intermediação** entre o Norte – atlântico e industrial e o Sul - mediterrâneo e turístico; e entre a Europa, a América do Sul e algumas regiões de África;
- . • de **serviços qualificados** às famílias e às empresas;
- . • de **actividades de perfil tecnológico avançado**, mas também de actividades turísticas e residencial, apostando na 3ª idade activa e nos *clusters* do lazer/saúde/cultura/desporto;
- . • de **encontros, tolerância e igualdade de oportunidades**;
- . • com **instituições** e fórmula de **governo eficientes**, conjugadas com modalidades de **governança** activas.

Assim, a Visão para Lisboa, mais do que buscar novos investimentos materiais e rotineiros, aposta num outro horizonte cultural e institucional, assente no reforço da interactividade e da conectividade entre Actores e Instituições (a *networking society*) com vista à construção de uma Região moderna, competitiva e claramente ancorada nas capacidades das **Pessoas**, do **Território** e das **Organizações**.

Desta forma, a **Estratégia Regional, Lisboa 2020** define as seguintes prioridades estratégicas.

A **Inovação e o Conhecimento** são reconhecidas como as alavancas fundamentais para o desenvolvimento regional e constituem factores essenciais para a promoção da competitividade territorial e para a afirmação da Região no contexto europeu e mundial. Assim, torna-se necessário criar redes de inovação e conhecimento, institucionalizadas de forma flexível mas efectivamente activas, numa perspectiva de articulação entre os diversos agentes e unidades que operam no

território. Articular, nomeadamente, as Universidades, os Centros de Investigação, os Parques empresariais, os Parques de Ciência e Tecnologia e organismos da Administração Central, as empresas, com vista a intensificar a utilização da ciência, das tecnologias, da informação e do conhecimento nas actividades económicas e empresariais e nos serviços públicos.

A Região tem necessariamente que valorizar as suas potencialidades ao nível da **Mobilidade** e em especial, do desenvolvimento do sistema logístico, de forma a marcar posição no contexto mundial, numa altura em que o crescimento do comércio internacional e o alongamento geográfico de cadeias de valor, crescentemente modulares, têm vindo a aumentar. A estratégia de mobilidade definida visa a criação das bases da logística moderna na Região, favorecendo a conquista de novas e mais enriquecidas funções de intermediação no contexto das relações da Europa alargada com as Américas e África. A este nível, a estratégia encontra-se também articulada com os impactos e as transformações que advenham da construção de grandes infra-estruturas como o novo Aeroporto de Lisboa e o TGV, surgindo estas como oportunidades para organizar, na sua envolvente de influência, uma nova área de actividades produtivas e logísticas avançadas e viradas para a internacionalização.

Não menos importante nesta Estratégia é a prioridade dada à mobilidade interna da Região, de forma a ultrapassar constrangimentos inibidores da melhor qualidade de vida e redutores da produtividade do trabalho, das organizações e das empresas, apontando-se para projectos que contribuam para uma profunda alteração dos equipamentos, processos e gestão da mobilidade, tornando-a mais eficiente, inteligente, amiga do ambiente e das pessoas.

Os **Recursos Humanos**, entendidos não apenas pela qualificação de mão-de-obra mas por um conjunto de capacidades culturais, técnicas e organizacionais transversais a todas as actividades da vida colectiva, são fundamentais para o aumento da produtividade e competitividade, e para a plena e desejável inserção da Região na sociedade do Conhecimento e da Informação. A Estratégia defende a garantia da Educação como um direito, assegurando o acesso ao ensino obrigatório e ao longo da vida, combatendo o abandono e o insucesso escolar através de políticas activas e inovadoras que promovam uma nova cultura educativa e de ensino tendo em conta a diversidade da sua procura. Aposta na qualificação e no reforço das instituições e organizações de ensino, de forma a garantir qualidade na formação e na adequação do perfil da formação às necessidades do tecido produtivo, assentes num maior investimento tecnológico e no reforço do ensino científico e profissionalizante. Não menos importante é o destaque que a Estratégia dá ao combate à discriminação e à inserção da população com dificuldades de inserção no mercado de trabalho.

Ao nível do **Ambiente**, e tendo presente a qualidade e a quantidade dos recursos naturais e ambientais que constituem o factor distintivo da Região no quadro das regiões capitais europeias – e que são, eles próprios, factor de atractividade e de competitividade – a Estratégia defende a salvaguarda e a valorização dos seus recursos naturais, para que estes contribuam para a criação de riqueza económica e de qualidade de vida para as populações. O Oceano e a água, enquanto

extraordinários recursos, são patrimónios para o futuro que importa cuidar, valorizar e promover, dando-se um enfoque particular à valorização dos estuários do Sado e do Tejo, às zonas costeiras e às actividades associadas ao mar.

A energia desempenha um factor chave no desenvolvimento do território, mas os impactos ambientais que daí resultam são também um obstáculo à sustentabilidade ambiental, comprometendo os equilíbrios ecológicos e os próprios recursos naturais existentes. A Estratégia aposta em processos que promovam a eficiência energética, em especial através do desenvolvimento de energias renováveis, não só na produção de electricidade, como também na vertente térmica e dos transportes.

A atractividade e a competitividade do território regional passam necessariamente pela sua **Qualificação Urbana**, entendida nas suas vertentes física, social e económica. Neste sentido, a Estratégia reconhece a necessidade de intervir na reabilitação e revitalização das áreas que apresentam bolsas deficitárias em infra-estruturas e equipamentos sociais básicos, das áreas de construção degradadas e de habitação precária, das zonas de origem “clandestina”, e das áreas centrais em desertificação e desvitalização. Defende-se a necessidade de projectar um modelo urbano revalorizado que constitua um instrumento específico de internacionalização da Região, revitalizando os espaços “em crise” nas duas margens do Tejo, capaz de atrair novas actividades produtivas e de lazer. A par das intervenções “mais físicas”, a Estratégia insiste numa aposta significativa na promoção de práticas que conduzam à inclusão de comunidades com dificuldades especiais, particularmente centradas nos grupos mais vulneráveis, designadamente imigrantes.

Por último o **Turismo**. Reconhecido como uma das actividades económicas que mais contribui, e pode contribuir, para o reforço da internacionalização da Região de Lisboa e que permite reforçar duradouramente a sua posição competitiva, a Estratégia aposta na valorização de um “Turismo alargado”, diversificado e enriquecido nos seus produtos e nas suas formas de comunicação e relacionamento com os mercados. Torna-se necessário alargar o leque da oferta turística, através do desenvolvimento de produtos inovadores destinados a diferentes segmentos de mercado num contexto marcado pela forte competição à escala continental e global. Associando ao turismo, a cultura e o património da Região, é também necessário suscitar, organizar e apoiar parcerias nos domínios da programação de eventos regulares e de promoção culturais, turísticas e empresariais que possam ser marcantes à escala internacional.

A prossecução destas prioridades estratégicas dependerá da capacidade de construir novos factores de competitividade, baseados na qualidade das pessoas, das organizações e do território, assentes em quatro eixos estratégicos:

**1. Competitividade** – A internacionalização como objectivo estratégico para o desenvolvimento competitivo da Região de Lisboa

- 
- 2. Dinâmica Territorial** – Articular e conectar Lisboa, interna e externamente, através de um desenvolvimento territorial sustentado e qualificado
- 3. Dinâmica Social** – Uma Região centrada nas “pessoas” e na oferta de oportunidades que permitam processos de mobilidade social, de aumento de qualidade de vida e da equidade social
- 4. Governação** – A governação e a governança como uma nova cultura de governo e de administração da Região” (p. 47-51)

## **2.3. ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS**

“No início do séc. XXI, a Região Metropolitana de Lisboa apresenta padrões e modelo territoriais marcados pelo desordenamento, fortes constrangimentos à mobilidade, riscos ambientais e patentes desconexões da administração e governação. A inserção da Região nas rotas mundiais da competitividade e inovação é ainda elementar mas com tendências positivas nos domínios da atractividade, de um forte aumento dos congressos e reuniões de relevo internacional, do aumento do investimento em C&T e da participação em redes tecnológicas. A inserção geo-estratégica da Região e o seu património de relações históricas, culturais e diplomáticas vocacionam-na para funções – cruciais na nova época da globalização – de charneira e de intermediação.

Assim, o potencial de recursos naturais singulares, o capital humano [a (re) qualificar] e a qualidade e posicionamento do território abrem boas oportunidades de desenvolvimento, nas próximas décadas, se forem desencadeados os projectos necessários e adequados à criação de sinergias singulares e colectivas que relancem a Região-capital do país para o lugar que pode – e deve – ocupar no contexto ibérico, europeu e mundial.

A síntese do que expusemos no anteriormente permite reter 10 ideias-chave que constituem as orientações estratégicas deste Programa Operacional, focando aspectos particularmente relevantes das principais dinâmicas recentes da Região de Lisboa e respondendo às oportunidades e ameaças com que se depara nos próximos anos.

***I. Afirmar Lisboa internacionalmente como espaço de intermediação***

***II. Reforçar a responsabilidade de Lisboa como motor de desenvolvimento do País***

***III. Capacitar Lisboa como meio acolhedor e lugar de encontro multicultural***

***IV. Qualificar um sistema de I&D dinâmico mas ainda vulnerável***

***V. Combater défices acentuados na qualificação dos recursos humanos***

***VI. Valorizar recursos paisagísticos e patrimoniais singulares***

***VII. Esbater a fragmentação do espaço metropolitano***

***VIII. (Re)qualificar o tecido urbano***

***IX. Vencer obstáculos à mobilidade e tornar mais eficiente a gestão do espaço público***

## ***X. Fortalecer a cooperação institucional e territorial***

Estas 10 orientações estratégicas resultam da articulação entre as prioridades do QREN, as directivas da “Estratégia Regional, Lisboa 2020” e o diagnóstico da Região. No sentido de aproximar as orientações estratégicas às áreas de intervenção do Programa Operacional, podem considerar-se 4 clusters que configuram objectivos gerais e que a seguir se explicitam.” (p. 53-55)

“Assim, em concordância com o diagnóstico, a análise SWOT e seguindo os objectivos da política de coesão e os princípios de programação do QREN, o Programa Operacional estrutura-se em três eixos prioritários:

- ***Competitividade, Inovação e Conhecimento***
- ***Valorização territorial***
- ***Coesão social***” (p. 60)

## 3. PROT

Texto adaptado de: <http://www.ccdr-lvt.pt/content/index.php?action=detailFo&rec=54>

### 3.1. ENQUADRAMENTO DO PROT-AML

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) é constituída pelos concelhos de Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira.

Apesar desta constituição, o Plano Regional de Ordenamento do Território da AML (PROT-AML) considerou também o concelho de Benavente, na margem sul, e os concelhos de Alenquer, Arruda dos Vinhos, Sobral de Monte Agraço e Torres Vedras, na margem norte, apesar das referências a estes territórios não serem vinculativas (PROT-AML, 2002). Esta visão de enquadramento de outros concelhos “fora” da AML deve-se ao forte desenvolvimento da região nos últimos 15 anos, que se tem expandido para os concelhos do Oeste, do Vale do Tejo e do Alentejo.

Figura 13 – Enquadramento da AML



Fonte: Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

De acordo com o PROT-AML, os Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT) têm como objectivo “desenvolver, no âmbito regional, as opções constantes do programa nacional da política de ordenamento do território e dos planos sectoriais”. (PROT-AML, 2002, p.5)

O PROT-AML define 4 prioridades para a Área Metropolitana de Lisboa, sendo as seguintes:

- 1. Sustentabilidade Ambiental**
- 2. Qualificação Metropolitana**
- 3. Coesão sócio-territorial**
- 4. Organização do sistema metropolitano de transportes**

Relativamente à prioridade 1, propõe-se a criação de uma “Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental”, onde deve ser delimitada a “rede fundamental de áreas, corredores e ligações ecológicas, de valorização ambiental do sistema territorial” (PROT-AML, 2002, p.6). É ainda referido que se deve proceder à “(re)valorização da água como elemento de sustentabilidade ambiental e de valorização da paisagem, e a revitalização do meio rural como elemento do equilíbrio metropolitano” (PROT-AML, 2002, p.6).

A prioridade 2 assenta num modelo/estrutura territorial e contempla a contenção da expansão urbana que aponta:

- “a recentragem e o ordenamento da AML, em articulação com o Estuário do Tejo, salvaguardando os recursos naturais e as áreas protegidas;
- o desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas;
- o complemento e a consolidação de uma estrutura de acessibilidades em rede;
- o ordenamento da logística”. (PROT-AML, 2002, p.6)

Quanto à prioridade 3, é referido que se deve proceder a “uma melhoria sustentada das condições de vida e da qualificação urbana para a população residente na AML” (PROT-AML, 2002, p.6). Para tal é necessário a implementação de várias medidas, entre as quais destacamos a requalificação dos subúrbios, bem como a erradicação dos bairros em precaridade residencial, a implementação de uma política urbana de equidade social e a valorização dos recursos humanos.

Finalmente, a prioridade 4 refere a necessidade da criação de uma “Autoridade Metropolitana de Transportes” como entidade de coordenação inter-modal que permita ultrapassar as fragilidades e debilidades do sistema de transportes da AML. Desta forma, o PROT-AML indica medidas que permitam um “progressivo reforço do transporte colectivo, privilegiando o transporte ferroviário e fluvial, e completando uma coerente e consolidável estrutura rádio-concêntrica de acessibilidades” (PROT-AML, 2002, p.7).

Sendo Odivelas um concelho que se encontra localizado no núcleo central da AML, e como tal, sofre uma forte influência da cidade quanto a emprego, serviços e equipamentos, é oportuno

elaborar uma avaliação das opções estratégicas, do esquema do modelo territorial e das normas orientadoras aplicadas à AML em geral, e ao concelho de Odivelas, em particular.

### 3.2. OPÇÕES ESTRATÉGICAS DO PROT-AML

O PROT-AML considera como objectivo central da visão estratégica “dar dimensão e centralidade europeia e ibérica à Área Metropolitana de Lisboa, espaço privilegiado e qualificado de relações euro-atlânticas, com recursos produtivos, científicos e tecnológicos avançados, um património natural, histórico, urbanístico e cultural singular, terra de intercâmbio e solidariedade, especialmente atractiva para residir, trabalhar e visitar” (PROT-AML, 2002, p.12).

É de acordo com este objectivo central que são definidas as linhas estratégicas de desenvolvimento, bem como as medidas para a sua concretização, e que estão referidas na proposta aprovada do PROT-AML.

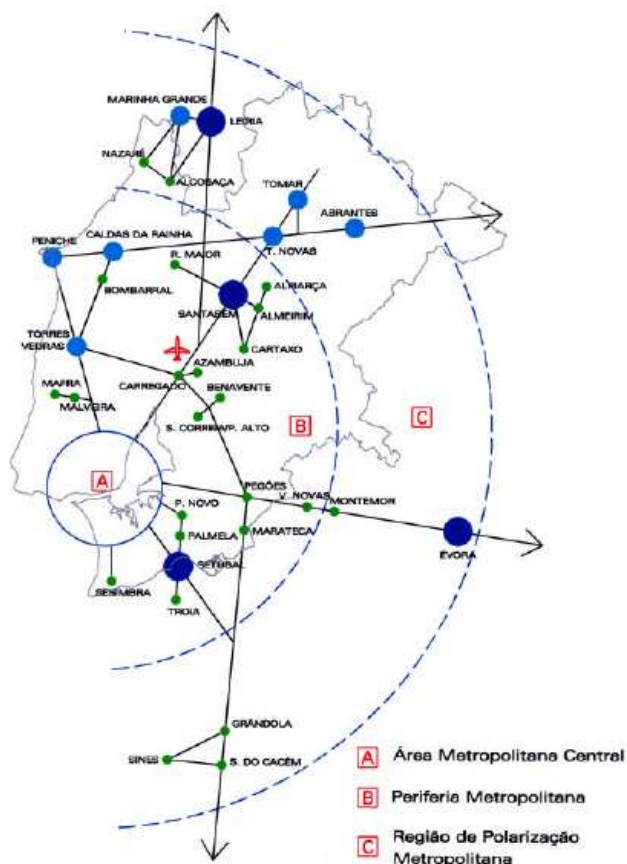
As opções estratégicas referem as várias vertentes do desenvolvimento sustentável, pois só conseguindo uma melhoria de todas as dimensões é possível atingir uma coerência de desenvolvimento que se pretende alcançar em toda a região AML.

Com a definição destas estratégias pretende-se elaborar um esquema do modelo territorial que traduza “especialmente os objectivos e orientações delineadas nas Opções Estratégicas” e que “visa orientar a reconfiguração espacial e funcional da AML” (PROT-AML, 2002, p.37).

A estratégia para a Área Metropolitana de Lisboa considera 3 dimensões territoriais:

- a Área Metropolitana Central, onde se enquadra o concelho de Odivelas;
- a Periferia Metropolitana;
- a Região de Polarização Metropolitana.

Figura 14 – Dimensões Territoriais da AML



Fonte: Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

Relativamente às dinâmicas e tendências de mudança, o PROT-AML identifica sete tipos de espaços:

- Espaços Motores
- Espaços Problema
- Áreas Críticas Urbanas
- Espaços Emergentes
- Áreas com Potencialidades de Reconversão/Renovação
- Áreas Dinâmicas Periféricas
- Espaços Naturais Protegidos

Odivelas enquadra-se nos Espaços Emergentes, uma vez que abarca um “conjunto de novas infra-estruturas rodoviárias que lhe atribuem um papel chave na reestruturação do arco urbano envolvente norte, criando nomeadamente condições para o desenvolvimento de novas centralidade” (PROT-AML, 2002, p.28). No entanto, é de referir que neste mesmo espaço existem áreas desqualificadas em termos urbanísticos e ambientais, com uma forte concentração residencial e alta densidade populacional, uma vez que se encontra muito próximo da área central de Lisboa.

É portanto, um concelho com uma dinâmica muito forte e que necessita de uma urgente intervenção, mas onde será difícil inverter as tendências a curto prazo. Desta forma, Odivelas poderia também estar inserido nos Espaços Problema ou mesmo nas Áreas Críticas Urbanas.

Para se alcançar o modelo territorial ambicionado pelo PROT-AML, é necessário “apoiar e enquadrar o desenvolvimento dos Espaços Emergentes e as áreas com Potencial de Reconversão/Renovação, para que cumpram funções de reestruturação e qualificação da AML” (PROT-AML, 2002, p.32) como é referido nas linhas de política territorial referentes aos diversos espaços do PROT-AML.

### 3.3. ESQUEMA DO MODELO TERRITORIAL

No âmbito do esquema do modelo territorial proposto, Odivelas encontra-se no primeiro anel envolvente do centro da AML, onde se prevê um reforço das acessibilidades entre as duas margens do rio e um desdobramento e apoio do centro da AML através de um conjunto de pólos vocacionados para equipamentos e serviços.

Figura 15 – Modelo Territorial



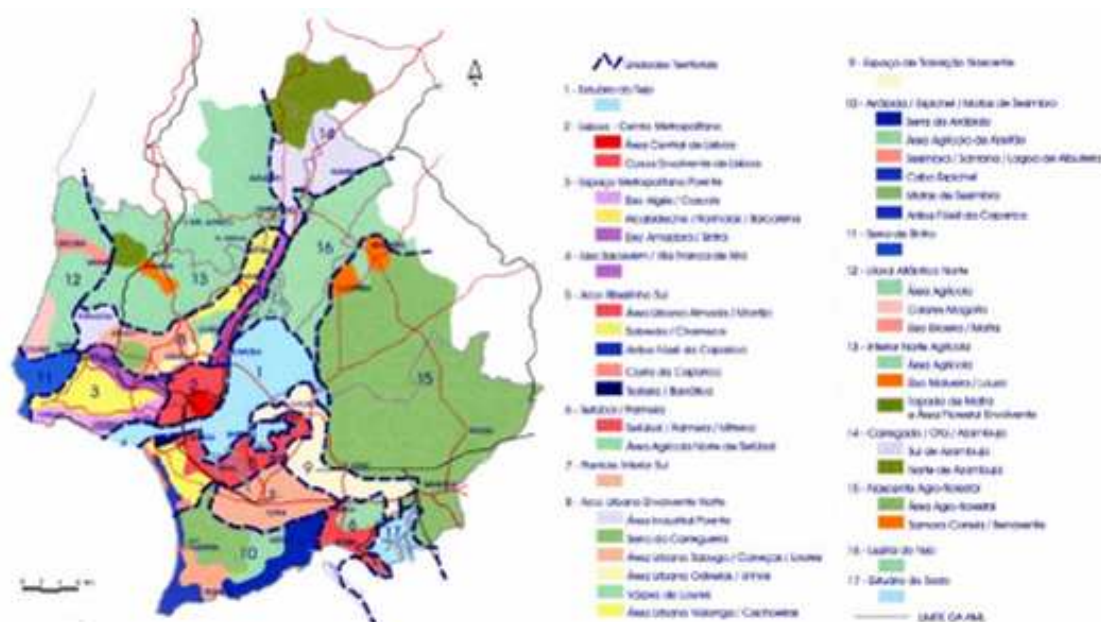
Fonte: Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

O PROT-AML refere que o planeamento municipal deve ter em conta o modelo territorial proposto, uma vez que este depende da forma de desenvolvimentos dos PMOT. Por esta razão os PMOT devem (PROT-AML, 2002, p.41):

- quantificar o “uso e ocupação do território em termos de limites mínimos e máximos – entre os mínimos que viabilizam infra-estruturas, equipamentos, funções centrais de pólos urbanos, e os máximos que não comprometem os recursos naturais disponíveis e mobilizáveis (designadamente o sistema ecológico metropolitano), nem sejam desajustados à procura real de espaços adaptados aos diversos usos e actividades”;
- “dispor de parâmetros urbanísticos estatísticos, continuamente actualizados, que permitam avaliar periodicamente a evolução do uso e ocupação do território municipal e metropolitano, designadamente quanto a áreas urbanas, áreas entretanto urbanizadas, variações populacionais e de fogos, e áreas de construção”;
- “incluir a programação da sua execução, não apenas das obras municipais, mas também da expansão e reconversão urbanas, que, afinal, desenvolvem e especificam para cada área a execução do PROT-AML articulada com a política de solos de cada município”.

No que diz respeito às Unidades Territoriais, Odivelas enquadra-se no “Arco Urbano Envolvente Norte”, fronteira da área mais densamente urbanizada da Grande Lisboa. É uma área periférica de transição, com uma série de realidades diversas, e que aponta a zona de Caneças/Odivelas/Loures com “situações de fragmentação, falta de estruturação e conflitualidade de usos” (PROT-AML, 2002, p.49). A estruturação desta unidade territorial poderá “constituir o espaço remate onde as fronteiras da franja urbano-rural da AML norte se estabilizam”.

**Figura 16 – Unidades Territoriais da AML**



Fonte: Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

É nesta área que se encontram ou estão previstas grande parte das infra-estruturas rodoviárias, tais como o IC16, a Via de Cintura e troço do IC2, que liga a CREL ao IC11, e a CREL (já existente), que irão trazer condições de forte acessibilidade e permitir “uma estruturação a partir da criação de plataformas organizadoras de actividades e de serviços”.

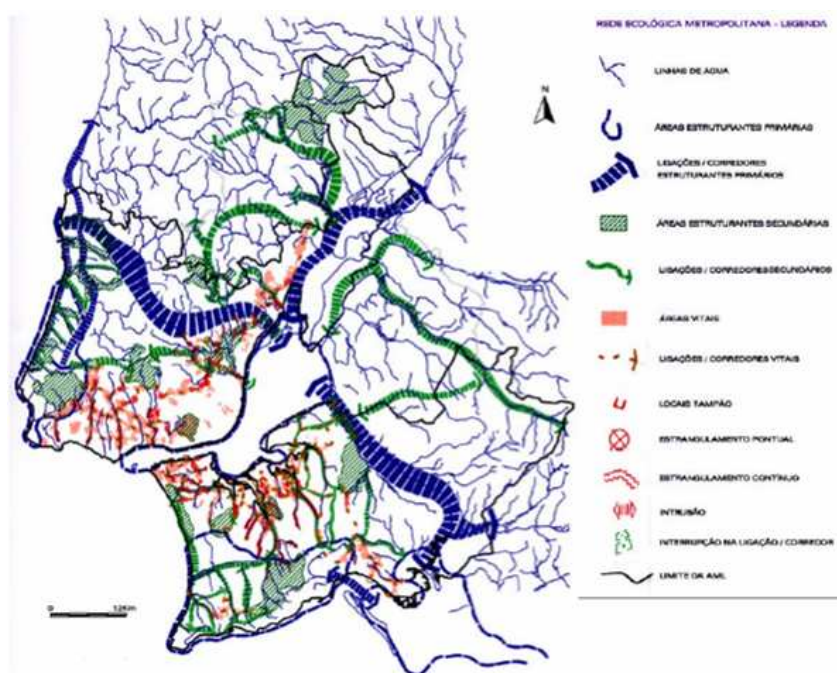
Como orientações territoriais propostas pelo PROT-AML é referido que na área do Arco Urbano Envolvente Norte, onde se enquadra Odivelas se deve (PROT-AML, 2002, p.98):

- fomentar e reforçar o desenvolvimento de actividades ligadas à indústria, armazenagem e logística nas áreas de Terrugem, Pêro Pinheiro, Sabugo, em articulação com a de Mem Martins, e na área de actividades do MARL, em articulação com Alverca/Bobadela, tirando partido das suas localizações periféricas e das boas condições de acessibilidade;
- promover a constituição de remate urbano da área metropolitana norte e definir limites estáveis para a Serra da Carqueira e para a Várzea de Loures;

- salvaguardar as áreas com recursos geológicos de usos que ponham em causa a sua exploração, ordenar as áreas em exploração e recuperar as esgotadas;
- impedir a ocupação urbana nas áreas de risco das costeiras de Loures e de Odivelas, relocalizando as edificações existentes;
- concretizar as Áreas e Corredores Vitais do ponto de vista ambiental, no âmbito da configuração e remates do sistema urbano.

O objectivo central do PROT-AML é a constituição de uma Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental, que será concretizado pela definição de uma Rede Ecológica Metropolitana (REM), constituída por “um sistema de áreas e ligações que integram, envolvem e atravessam as unidades territoriais e os sistema urbano no seu conjunto” (PROT-AML, 2002, p.55). Este sistema estará, portanto, conectado entre si e será composto pela Rede Primária, Rede Secundária e Áreas e Ligações / Corredores Vitais.

Figura 17 – Rede Ecológica Metropolitana



Fonte: Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

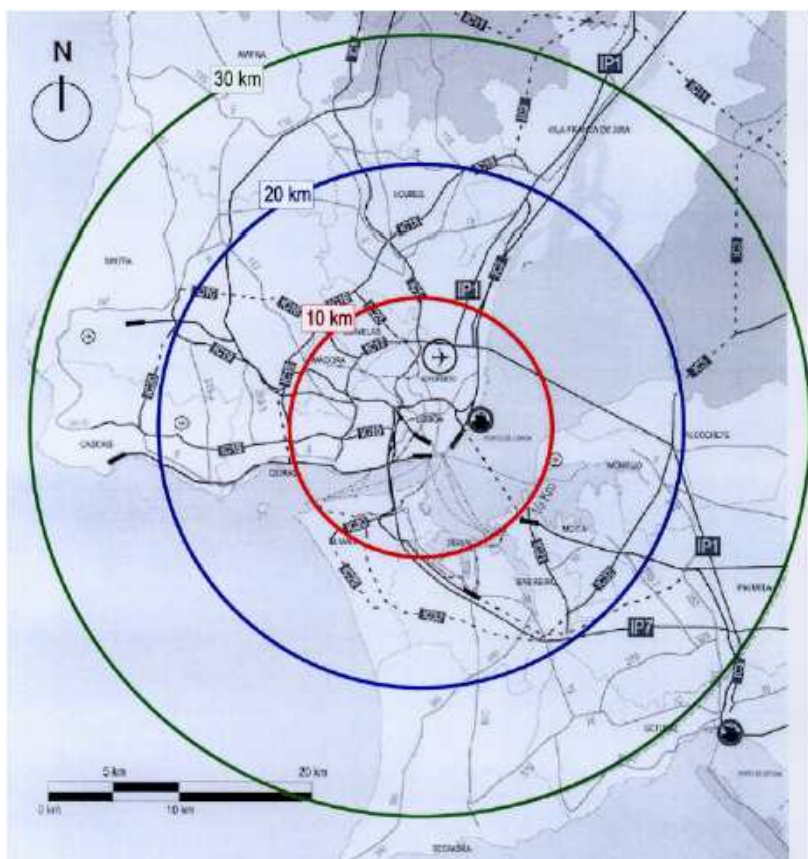
### 3.4. TRANSPORTES E LOGÍSTICA

Relativamente aos transportes e logística, o PROT-AML pretende que seja desenvolvida uma política de promoção de transportes “mais amigos do ambiente”, optando por isso por uma maior utilização dos Transportes Colectivos (TC) e diminuição da utilização do Transporte Individual (TI). Para atingir este objectivo foram definidas áreas desde o centro da cidade até às periferias, divididas em:

- Núcleo Central (raio de 10km)
- Coroa de Transição (entre os 10 e os 30km)
- Pólos Secundários (mais de 30km)

Odivelas localiza-se na Coroa de Transição, onde o sistema de transportes do peri-urbano deve responder a “deslocações radiais em relação a Lisboa – que ainda continuam a ser dominantes (...) – e as que se processam entre os vários núcleos residenciais, de emprego e de comércio/serviços que se têm vindo a desenvolver nas aglomerações consolidadas na periferia de Lisboa” (PROT-AML, 2002, p.67).

Figura 18 – Raio de Influência da AML



Fonte: Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

Assim, é referido que nesta área “os sistemas e medidas a implementar deverão possibilitar uma melhor distribuição dos tráfegos da periferia na capital da AML, contribuindo para a redução do tráfego de passageiros em automóvel” (PROT-AML, 2002, p.68). Para esse efeito deve apostar-se na melhoria dos TC, favorecendo a sua utilização relativamente aos TI. Esta aposta passa por “melhorias das condições existentes, de circulação e oferta do Transporte público rodoviário, através da eventual criação de sítios próprios, medidas de prioridade ao TPR, serviços rodoviários semi-directos e nalguns casos através da introdução de linhas de modos ferroviários ligeiros” (PROT-AML, 2002, p.68).

De forma a implementar medidas “mais amigas do ambiente” e, como tal, de maior utilização de transportes colectivos relativamente aos transportes individuais dentro da AML, deve ser elaborado o “Plano Metropolitano de Transportes” (PMT), onde sejam definidas linhas de intervenção e modelos de transportes e acessibilidades. O PMT deverá ter em conta os objectivos ambientais definidos pelas directivas europeias, bem como o planeamento das interfaces colectoras e de distribuição, permitindo a circulação diferenciada dos veículos entre o espaço urbano consolidado e o espaço suburbano. O PMT tem como objectivo central “influenciar as escolhas modais, através de um conjunto coerente de medidas susceptíveis de melhorar a repartição modal em favor da utilização de modos de transporte mais sustentáveis” (PROT-AML, 2002, p.71).

Além do PMT, deverão ser também realizados os Planos de Mobilidade/Deslocações Urbanas (PMDU), por bacia de transportes ou aglomeração na Área Metropolitana. Os PMDU deverão “encontrar respostas ao nível de actuação metropolitano e sub-regional permitindo aos responsáveis e gestores do sistema de transportes – à escala metropolitana/sub-regional e local – uma maior definição de políticas de ordenamento da circulação de pessoas e mercadorias” (PROT-AML, 2002, p.71). Estes planos concretizarão a Política de Mobilidade do PMT e, até à aprovação do PMT, deverão ser realizados para as áreas prioritárias de intervenção.

Para a área da Coroa de Transição, a política de mobilidade “deve ser coerente, com os objectivos de maior rigor na utilização das infraestruturas e modos de transporte alternativos ao Transporte Individual; com a defesa e valorização dos espaços com interesse paisagístico e com a diminuição do crescimento urbano extensivo” (PROT-AML, 2002, p.75).

## II - O CONTEXTO REGIONAL

## 1 - A REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO

### 1.1. DINÂMICAS

Lisboa e Vale do Tejo integra o estuário do Tejo, tendo no seu extremo Norte, Fátima, e no seu extremo sul, Setúbal. É uma região com forte pendor urbano, já que abrange a maior Área Metropolitana do País, com diferenças intra-regionais acentuadas em termos de paisagem e de actividades económicas.

Figura 19 – Dados Gerais relativos à Região de Lisboa e Vale do Tejo

|                       |              |
|-----------------------|--------------|
| Área Total            | 12.059,2 Km2 |
| Distritos             | 5            |
| Municípios            | 52           |
| Sub-regiões (NUT III) | 5            |
| População residente   | 3.468.869    |

Fonte: INE, Censos 2001

Figura 20 – Distribuição das empresas e da população empregada por sectores de actividade na Região de Lisboa e Vale do Tejo.



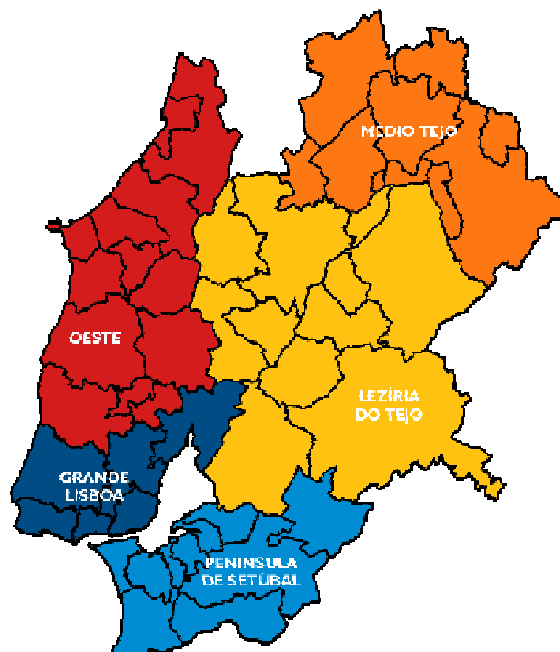
Fonte: INE, 2002. Tratamento do Observatório do Turismo

A **RLVT** é uma Região de Polarização Metropolitana, que em termos europeus se traduz numa dimensão média. Face quadro de recursos naturais e à dinâmica do seu tecido económico, a sua natureza de **região-capital é fortemente afirmada**. Com uma inserção geo-estratégica privilegiada, a região de Lisboa é o motor do desenvolvimento do país e, potencialmente, uma das regiões europeias mais atractivas e competitivas. Integra 51 concelhos e 526 freguesias.

Figura 21 – Sub Regiões que integram a RLVT

A RLVT apresenta uma heterogeneidade interna superior à de qualquer outra região portuguesa, que se prendem com situações de natureza muito distinta, nomeadamente traduzindo a existência de um quadro de diversidades e disparidades (Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo, 2000).

Recorrendo à caracterização sócio económica da RLVT disponibilizada pelo site da CCDDR-LVT sistematizamos, sinteticamente, as especificidades territoriais da Região e a dinâmica, instalada e em curso, na RLVT.



Fonte: Sítio na Internet da Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo

Figura 22 – Especificidades territoriais dentro da Região de Lisboa e Vale do Tejo

|                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Potencialidades de uma Economia de Complementaridade           | Diversidade patrimonial (natural, paisagística, histórica e cultural), económica e organizacional (empresas e instituições)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Limitações                                                     | <p>Tensões em torno de estratégias concorrenciais de ocupação do solo (consequências preocupantes de degradação ambiental e dos mercados fundiário e imobiliário);</p> <p>A diversidade não foi ainda acompanhada por processos de articulação suficientemente intensos em termos de diferenciação de funções e de tipos de uso do solo para promover a complementaridade, subaproveitando sinergias e economias de escala potencialmente existentes;</p>                                        |
| Problemas complexos de coesão social, económica e territorial. | <p>Áreas suburbanas e rurais com bolsas significativamente deficitárias em infra-estruturas e equipamentos sociais básicos;</p> <p>Têm-se desenvolvido novas formas de marginalidade e de exclusão, típicas das crescentes fragmentações sócio-urbanísticas que caracterizam as grandes metrópoles contemporâneas;</p> <p>Problemas associados à reconversão ou declínio de actividades tradicionais relacionadas com a agricultura, pesca ou com certo tipo de indústrias caídas em desuso.</p> |
| O desafio primordial                                           | Gestão criativa e inteligente das diversidades e das disparidades que são possíveis de encontrar no interior da Região                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

Fonte: Conclusões adaptadas da caracterização socioeconómica do Sítio na Internet da Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo.

Figura 23 - Variação populacional entre 1991 e 2001 na Região de Lisboa e Vale do Tejo

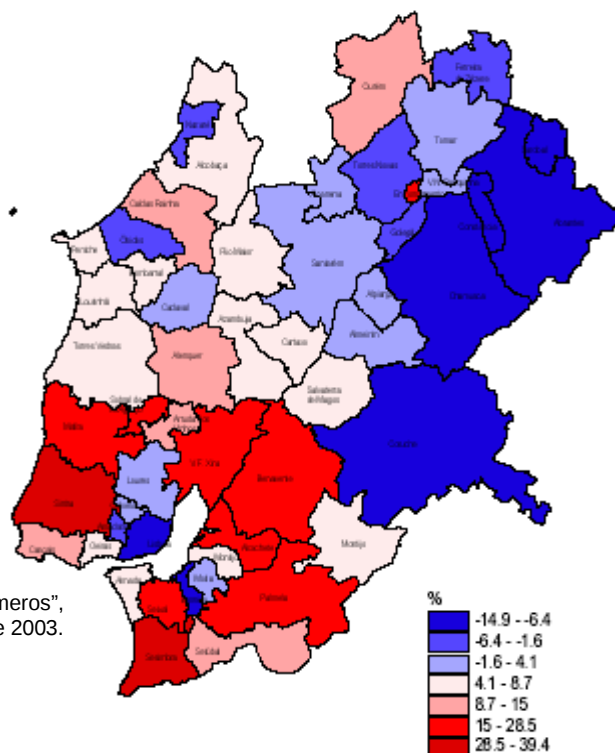


Figura 24 - Caracterização da Dinâmica Económica instalada na Região de Lisboa e Vale do Tejo

|                         |                                                                                                                                                |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| VAB                     | A RLVT representava em 1999 <b>44.7% do VAB do País</b>                                                                                        |
| PIB per capita          | O da RLVT, em 2000, era cerca de <b>34% superior à média nacional</b> , registando um valor próximo do PIB per capita médio da União Europeia. |
| Sectores mais dinâmicos | Actividades <u>imobiliárias e construção</u>                                                                                                   |
|                         | Actividades <u>financeiras e serviços</u>                                                                                                      |
|                         | <u>Turismo e lazer:</u>                                                                                                                        |
|                         | - Tem grande significado na RLVT                                                                                                               |
|                         | - De 1995 a 2000, o total de dormidas de hóspedes estrangeiros por mil habitantes cresceu 30%;                                                 |
|                         | - As NUTS III com mais capacidade de atracção são a Grande Lisboa, a Península de Setúbal, o Médio Tejo (Fátima e Tomar) e ainda o Oeste.      |
|                         | Agro-industriais                                                                                                                               |
|                         | Indústria automóvel                                                                                                                            |
|                         | Transportes e comunicações                                                                                                                     |

|                                |                                                                       |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Repartição do VAB por sectores | Actividades imobiliárias e os serviços prestados às empresas – 15,8%; |
|                                | Comércio por grosso e a retalho e a reparação de veículos – 15,1%;    |
|                                | Indústrias transformadoras – 13,4%;                                   |
|                                | Administração pública – 9,2%;                                         |
|                                | Actividades financeiras – 8,8%;                                       |
|                                | Transportes, armazenagem e comunicações – 8,0%;                       |
|                                | Construção – 6,8%;                                                    |
|                                | Educação – 5,7%;                                                      |
|                                | Saúde e Acção Social – 5,2%;                                          |
|                                | Outras actividades de serviços colectivos, sociais e pessoais – 3,8%; |
|                                | Alojamentos e Restauração – 3,1%;                                     |
|                                | Produção e distribuição de electricidade, gás e água – 2,4%;          |
|                                | Agricultura, produção animal, caça e silvicultura – 1,8%;             |
|                                | Famílias com empregados domésticos – 0,4%;                            |
|                                | Pesca – 0,3%.                                                         |
|                                | Indústrias extractivas – 0,2%.                                        |

**Fonte:** Conclusões adaptadas da caracterização socioeconómica do Sítio na Internet da Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo.

Pode-se referir, em termos de especialização industrial, que a Região se encontra:

- a) “Sobre-especializada” nas indústrias que se organizam em torno da exploração de economias de escala, do esforço de I&D, de diferenciação do produto e dos recursos naturais como factores de competitividade;
- b) “Sub-especializada” nas indústrias que exploram os baixos custos do trabalho.

A importância da RLVT no contexto nacional é evidenciada pelos valores expressos nos quadros seguintes

**Figura 25 – Indicadores económicos da RLVT e de Portugal,**

|                                 |                   | RLVT      | Portugal  |
|---------------------------------|-------------------|-----------|-----------|
| <b>Economia 2000</b>            |                   |           |           |
| PIB pm (milhões de euros)       |                   | 51 526    | 115 042   |
| PIB per capita (euros)          |                   | 15 024    | 11 244    |
| PIB per capita (PPC-UE15=100)   |                   | 91        | 68        |
| <b>Emprego 2001</b>             |                   |           |           |
| População Activa                |                   | 1 767 960 | 4 990 268 |
| População Empregada             |                   | 1 637 831 | 4 650 947 |
| Pop. Empregada por Sectores (%) |                   |           |           |
|                                 | Sector Primário   | 2,6       | 5,0       |
|                                 | Sector Secundário | 26,4      | 35,1      |
|                                 | Sector Terciário  | 71,0      | 59,9      |
| Taxa de Desemprego (%)          |                   | 7,4       | 6,8       |
| Taxa de Actividade (%)          |                   | 51,0      | 48,2      |

**Fonte:** EUROSTAT – PIB 2000, INE Censos 2001 – Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo

Figura 26 - Dados referentes às sub-regiões da Região de Lisboa e Vale do Tejo

| INDICADORES                              | NUTS III | Total     | Grande Lisboa |      | Península de Setúbal |      | Oeste   |      | Lezíria do Tejo |      | Médio Tejo |      |
|------------------------------------------|----------|-----------|---------------|------|----------------------|------|---------|------|-----------------|------|------------|------|
|                                          |          |           |               | %    |                      | %    |         | %    |                 | %    |            | %    |
| Área - km2 (2001)                        |          | 11 771    | 1 090         | 9,3  | 1 561                | 13,4 | 2 521   | 21,4 | 4 273           | 36,3 | 2 306      | 19,6 |
| População (2001)                         |          | 3 468 901 | 1 892 903     | 54,6 | 714 519              | 20,6 | 394 487 | 11,4 | 240 802         | 6,9  | 226 090    | 6,5  |
| PIB per capita - euros (2000)            |          | 15 004    | 19 382        | -    | 9 643                | -    | 8 997   | -    | 10 509          | -    | 10 478     | -    |
| PIB pc (PPC*) - UE15=100 (2000)          |          | 91        | 117           | -    | 68                   | -    | 54      | -    | 64              | -    | 63         | -    |
| População Activa (2001)                  |          | 1 767 960 | 966 716       | 56,3 | 366 360              | 20,7 | 189 964 | 10,7 | 115 793         | 6,5  | 100 137    | 5,7  |
| Poder de Compra per capita** (2002)      |          | 132,18    | 160,82        | -    | 117,15               | -    | 82,45   | -    | 81,00           | -    | 81,07      | -    |
| Produtividade – milhares de euros (1999) |          | 24,1      | 28,4          | -    | 21,9                 | -    | 17,5    | -    | 20,1            | -    | 18,7       | -    |

Fonte: INE, Censos 2001

Figura 27 Evolução do PIB per capita

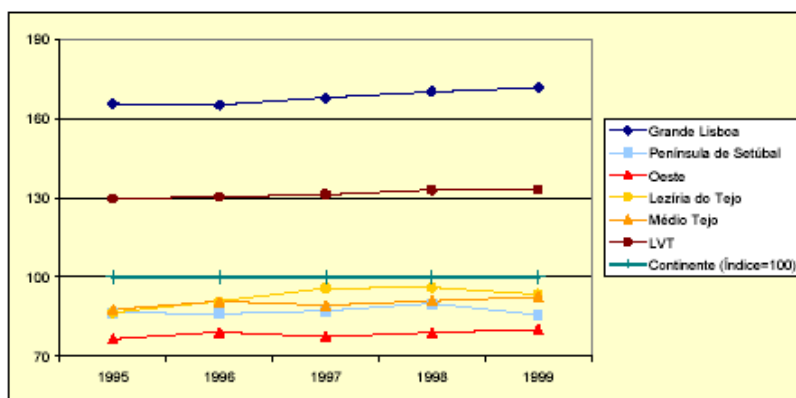
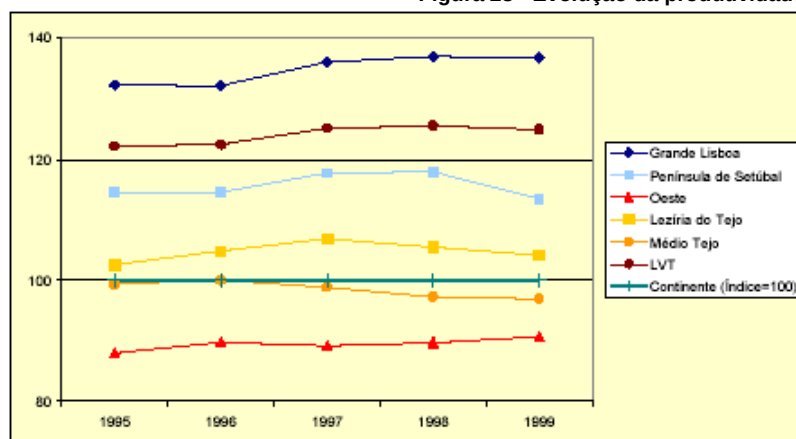


Figura 28 - Evolução da produtividade



Fonte: Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo

**Figura 29 - A RLVT no País**

| INDICADORES                              | NUTS II | Total      | Norte     |      | Centro    |      | Lisboa e Vale do Tejo |      | Alentejo |      | Algarve |     |
|------------------------------------------|---------|------------|-----------|------|-----------|------|-----------------------|------|----------|------|---------|-----|
|                                          |         | Continente |           | %    |           | %    |                       | %    |          | %    |         | %   |
| Área - km2 (2001)                        |         | 89 045     | 21 286    | 23,8 | 23 666    | 26,6 | 11 771                | 13,2 | 27 324   | 30,7 | 4 995   | 5,6 |
| População (2001)                         |         | 9 889 343  | 3 687 293 | 37,4 | 1 782 178 | 18,1 | 3 468 901             | 35,1 | 535 753  | 5,4  | 395 218 | 4,0 |
| PIB per capita - euros (2000)            |         | 11 284     | 9 260     | -    | 8 958     | -    | 15 024                | -    | 9 006    | -    | 10 908  | -   |
| PIB pc (PPC*) - UE15=100 (2000)          |         | 68         | 56        | -    | 54        | -    | 91                    | -    | 54       | -    | 66      | -   |
| População Activa (2001)                  |         | 4 778 115  | 1 775 015 | 37,1 | 805 636   | 16,8 | 1 767 960             | 37,0 | 237 156  | 5,0  | 192 348 | 4,0 |
| Poder de Compra per capita** (2002)      |         | 101,32     | 85,58     | -    | 79,55     | -    | 132,28                | -    | 75,20    | -    | 106,78  | -   |
| Produtividade – milhares de euros (1999) |         | 19,3       | 16,3      | -    | 15,6      | -    | 24,1                  | -    | 17,4     | -    | 19,4    | -   |

**Fonte:** INE. Censos 2001, Estudo sobre o Poder de Compra Concelhio 2002, Contas Regionais 1999 EUROSTAT. Regional Gross Domestic Product in the European Union, 2000.

## 1.2. OS ACTORES

São imensos os actores no processo de construção e afirmação da RLVT. Uns mais dinâmicos que outros mas no seu conjunto residem imensas oportunidades que importa promover e fazer despoletar.

**Figura 30 - Agências de Desenvolvimento**

|                                       |                                                                                                                          |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Agências de Desenvolvimento</b>    | <b>ADIRN</b> – Associação para o Desenvolvimento Integrado do Ribatejo Norte                                             |
|                                       | <b>Leader Oeste</b> – Associação para o Desenvolvimento e Promoção Rural do Oeste                                        |
|                                       | <b>SOSET</b> – Sociedade de Desenvolvimento Regional da Península de Setúbal, SA                                         |
|                                       | <b>CDR</b> – Cooperação e Desenvolvimento Regional, SA                                                                   |
| <b>Turismo</b>                        | Região de Turismo do Templários                                                                                          |
|                                       | Região de Turismo da Costa Azul                                                                                          |
|                                       | Região de Turismo Leiria-Fátima                                                                                          |
|                                       | Associação de Turismo de Lisboa                                                                                          |
|                                       | Junta de Turismo da Costa do Estoril                                                                                     |
|                                       | Região de Turismo do Ribatejo                                                                                            |
|                                       | Região de Turismo do Oeste                                                                                               |
| <b>Empresas, Comércio e Indústria</b> | <b>AERLIS</b> – Associação Empresarial da Região de Lisboa                                                               |
|                                       | <b>AERSET</b> – Associação Empresarial da Região de Setúbal                                                              |
|                                       | <b>NERLEI</b> – Núcleo Empresarial da Região de Leiria                                                                   |
|                                       | <b>NERSANT</b> – Associação Empresarial da Região de Santarém                                                            |
|                                       | <b>APIC</b> – Associação Portuguesa da Indústria dos Curtumes                                                            |
|                                       | <b>Acitofeba</b> – Associação Comercial e Industrial dos Concelhos de Tomar, Ferreira do Zêzere e Vila Nova de Barquinha |
|                                       | <b>ACISO</b> – Associação de Comércio, Indústria e Serviços do Concelho de Ourém                                         |
|                                       | <b>AMERLIS</b> – Agência Municipal de Energia de Lisboa                                                                  |
|                                       | <b>EBAHL</b> – Equipamento dos Bairros Históricos de Lisboa, E. M.                                                       |
|                                       | <b>EPUL</b> – Empresa Pública de Urbanização de Lisboa                                                                   |
|                                       | <b>MARL</b> – Mercado Abastecedor da Região de Lisboa, SA                                                                |
|                                       | Direcção Geral do Turismo                                                                                                |
|                                       | Lusoponte                                                                                                                |
|                                       | Transtejo                                                                                                                |

**Fonte:** Conclusões adaptadas da caracterização socioeconómica do Sítio na Internet da Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo.

### 1.3. OS PROGRAMAS

A região de Lisboa e Vale do Tejo **encerra em si desequilíbrios económicos e tecnológicos intra-regionais acentuados**, sendo por isso necessário reforçar a circulação de informação relevante e os serviços de apoio tecnológico sobretudo nas sub-regiões mais carenciadas.

Concentra **mais de 50% dos recursos nacionais dedicados às actividades de Investigação e Desenvolvimento**, realizada sobretudo nas Universidades e Institutos Públicos, facto esse que foi reconhecido como uma oportunidade a valorizar em duas apostas estratégicas:

- Reforçar a interface do País com os consórcios e parcerias internacionais da Ciência e Tecnologia (política de reforço à capacidade de afirmação dos grupos de Investigação Portugueses a nível internacional);
- Conciliar essa orientação internacional com uma actividade de investigação aplicada, orientada à resolução de problemas específicos das empresas ou da sociedade em geral.

No fundo, o desafio que a RLVT se propunha vencer era o de afirmar o seu papel de **plataforma de interface entre a investigação tecnológica internacional e as necessidades de investigação aplicada locais** (i.e. regionais e nacionais).

Em função dos cenários de evolução geo-económicos da região, as áreas científicas mais relevantes são: Tecnologias de Informação, Software e Logística, Biotecnologia e Tecnologia dos produtos alimentares, Tecnologias energéticas, Tecnologias aplicadas ao Turismo, Tecnologias do Ambiente.

Sendo a RLVT, e a Grande Lisboa em particular, a principal região Portuguesa onde estão a ser incubadas Pequenas Empresas de Base Tecnológica, pelo que é aí que as empresas beneficiam das externalidades resultantes da concentração de recursos científicos e tecnológicos, por um lado, e da diversidade económica, e efeitos de "localização" dos mercados pelo lado da procura.

Grande parte das empresas localizadas nas sub-regiões que constituem a RLVT, não possui capacidades para identificar e especificar as suas necessidades de apoio. Com uma infra-estrutura tecnológica algo fragmentada e concentrada na Área Metropolitana de Lisboa, sem capacidade portanto de dar resposta a estas empresas, a estratégia seria orientar os serviços de apoio já disponíveis, para as necessidades de apoio tecnológico das empresas a nível regional.

Potenciar o seu desenvolvimento através do apoio ao capital semente e actividades de incubação (em Pólos e Parques Tecnológicos), sobretudo associados a entidades de âmbito regional,

contribuindo assim para o aparecimento destas empresas preferencialmente em zonas fora da Área Metropolitana.

É sobre estas preocupações que reside o fundamento do Programa abaixo apresentado – o “LISACTION”, que aponta, para além dos objectivos, eixos estratégicos e propõe acções para os concretizar.

Figura 31 – LISACTION e PORLVT

|           | OBJECTIVOS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | EIXOS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | ACÇÕES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| LISACTION | <p>Apoiar o <u>desenvolvimento da região nos domínios estratégicos da inovação tecnológica e da sociedade da informação e do conhecimento</u>, <b>melhorando o sistema regional de inovação:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reforçar a <u>ligação entre as actividades regionais de I&amp;D e de geração/transmissão de conhecimento</u>, e o aumento de competitividade pela diferenciação e da inovação nas fileiras regionais;</li> <li>- <u>Aumentar os serviços de informação e de apoio tecnológico às empresas</u>, dando especial importância às <b>fileiras estruturantes do sistema económico regional</b>;</li> <li>- Fomentar a <u>transferência de tecnologia, ao nível da criação de empresas e promoção de Spin-offs universitários</u>, bem como no apoio às actividades de incubação de empresas de base tecnológica.</li> </ul> | <p><b>Melhorar a interacção entre a I&amp;D e a inovação</b></p> <p><b>Aumentar a informação e os serviços de apoio tecnológico</b></p> <p><b>Fomentar a transferência de tecnologia</b></p> <p><b>Sensibilização para as tecnologias e para a sociedade da informação</b></p>                                           | <p><b>Acção 1:</b> organização e realização de workshops e dias abertos;</p> <p><b>Acção 2:</b> centros de I&amp;D em parceria;</p> <p><b>Acção 3:</b> serviços regionais de apoio tecnológico;</p> <p><b>Acção 4:</b> apoio aos serviços regionais de inovação e internacionalização;</p> <p><b>Acção 5:</b> empreendedorismo tecnológico;</p> <p><b>Acção 6:</b> apoio a pólos tecnológicos regionais;</p> <p><b>Acção 7:</b> promoção da sociedade da inovação;</p> <p><b>Acção 8:</b> sensibilização dos jovens para a tecnologia;</p> <p><b>Acção 9:</b> participação em redes;</p> <p><b>Acção 10:</b> assistência técnica.</p> |
|           | OBJECTIVOS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | EIXOS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | PRIORIDADES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| PORLVT    | <p><b>Objectivo regional:</b> transformar Lisboa e Vale do Tejo numa região euro-atlântica de excelência, singular e competitiva no sistema das regiões europeias.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>Impulsionar um <b>novo modelo de desenvolvimento:</b> o território, as pessoas e as organizações;</p> <p>Desenvolver <b>funções singulares e relevantes no contexto europeu</b>;</p> <p>Reforçar a presença da região nas <b>redes globais</b> de informação, comunicações, transportes, comércio e investimento.</p> | <p>Reforço da coesão regional, melhorando a qualidade de vida da população e o desenvolvimento local;</p> <p>Incremento da estruturação da RLVT e a capacidade competitiva das sub-unidades regionais;</p> <p>Promoção da equidade territorial e incentivar o desenvolvimento do potencial humano e empresarial, no sentido de fortalecer a competitividade e a sustentabilidade económica e social da RLVT.</p>                                                                                                                                                                                                                      |

**Fonte:** Conclusões adaptadas da caracterização socioeconómica do Sítio na Internet da Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo.

Texto adaptado de: <http://www.aml.pt/index.php?&iLevel1=gaml&iLevel2=territorio&iContent=index.html>

## 2 - A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

### 2.1. ENQUADRAMENTO TERRITORIAL

Odivelas está incondicionalmente ligada à cidade de Lisboa pelas relações do trabalho do lazer, etc..A valorização e a construção de uma maior oferta na mobilidade dentro da AML, veio permitir que pessoas e bens se deslocassem de forma fácil e rápida dentro deste grande território. O gráfico do enquadramento territorial, procura de uma forma simples e esquemática implantar sobre este troço grande território o conjunto de equipamentos, de infra-estruturas, os pólos empresariais as centralidades económica, lúdicas, cultural, etc. cuja elevada relevância e dinâmica sectorial são um importante contributo para um relacionamento de Odivelas com os concelhos limítrofes bem como com toda a área metropolitana.

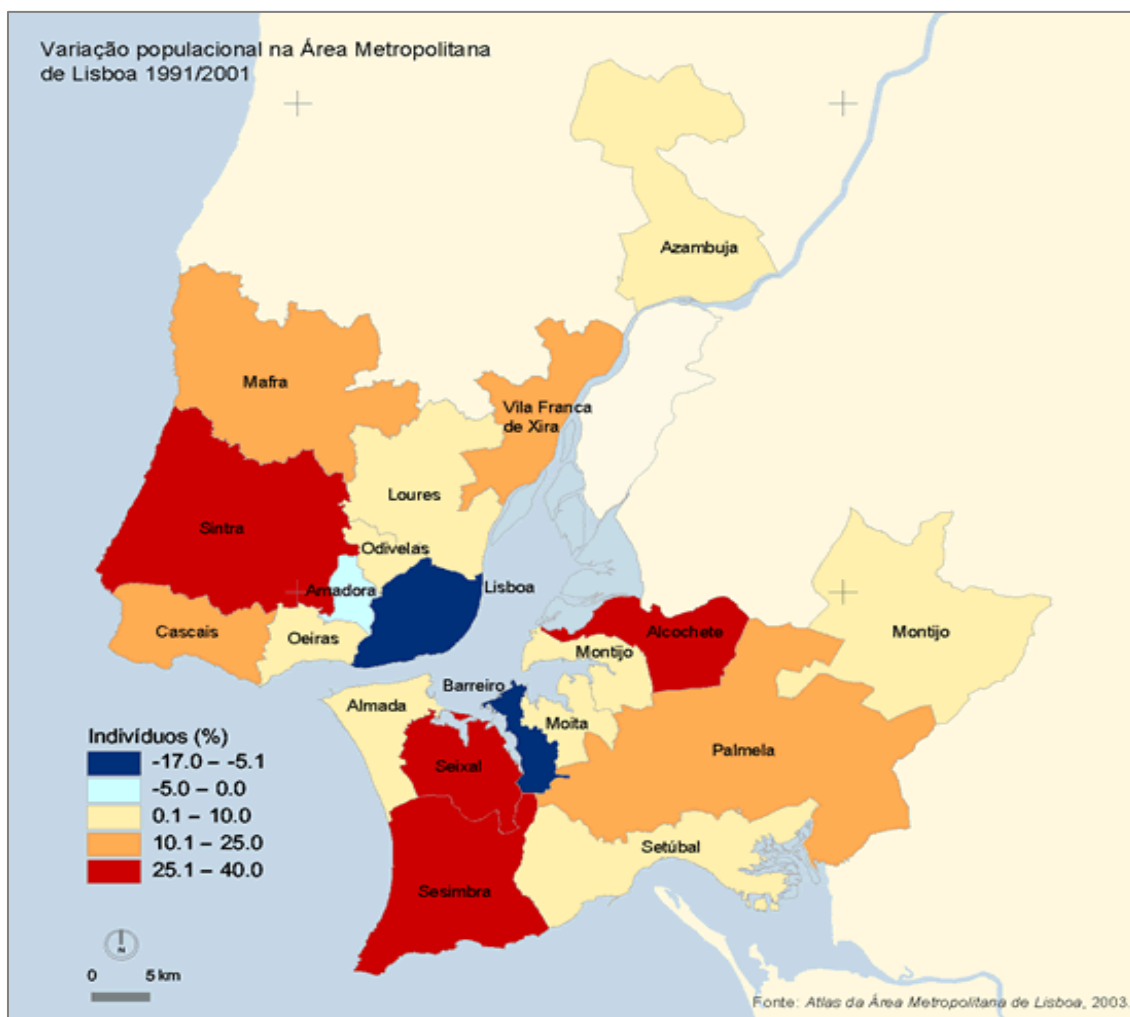
Podemos encontrar na **Área Metropolitana de Lisboa** a maior concentração populacional do país. De acordo com os dados preliminares do último recenseamento geral da população residiam na AML, em 2001, cerca de 2 662 949 habitantes (cerca de ¼ da população portuguesa), dos quais 20,9% na cidade de Lisboa. Nos 3 128 km<sup>2</sup> da AML (3,3% do território continental de Portugal) reside 27,1% da população de Portugal continental, e com uma população activa de cerca de 1,3 milhões de pessoas, estão sedeadas na AML cerca de 30% das empresas nacionais. Localizando-se no seu território **32,7% do emprego nacional**, a contribuição da AML para o PIB ultrapassa os 36%.

Figura 32 - Variação da população residente na AML entre 1960 e 2001

|                     | 1960           | *Peso no Total da Pop. | 1970           | *Peso no Total da Pop. | 1981           | *Peso no Total da Pop. | 1991           | *Peso no Total da Pop. | 2001           | *Peso no Total da Pop. |
|---------------------|----------------|------------------------|----------------|------------------------|----------------|------------------------|----------------|------------------------|----------------|------------------------|
|                     | pop.           | %                      | pop.           | %                      | pop.           | %                      | pop.           | %                      | pop.           | %                      |
| Alcochete           | 9270           | 0.6                    | 10408          | 0.6                    | 11246          | 0.4                    | 10169          | 0.4                    | 13010          | 0.5                    |
| Almada              | 70968          | 4.7                    | 107581         | 5.8                    | 147690         | 5.9                    | 151783         | 6.0                    | 160825         | 6.0                    |
| Amadora             |                |                        |                |                        | 163878         | 6.5                    | 181774         | 7.2                    | 175872         | 6.6                    |
| Azambuja            | 18218          | 1.2                    | 17585          | 1.0                    | 19768          | 0.8                    | 19568          | 0.8                    | 20837          | 0.8                    |
| Barreiro            | 35088          | 2.3                    | 58728          | 3.2                    | 88052          | 3.5                    | 85768          | 3.4                    | 79012          | 2.9                    |
| Cascais             | 59617          | 3.9                    | 92907          | 5.1                    | 141498         | 5.7                    | 153294         | 6.0                    | 170683         | 6.4                    |
| Lisboa              | 802230         | 52.6                   | 769044         | 41.8                   | 807937         | 32.3                   | 663394         | 26.1                   | 564657         | 21.0                   |
| Loures              | 102124         | 6.7                    | 166167         | 9.0                    | 276467         | 11.0                   | 322158         | 12.7                   | 199059         | 7.4                    |
| Mafra               | 35739          | 2.3                    | 34112          | 1.9                    | 43899          | 1.8                    | 43731          | 1.7                    | 54358          | 2.0                    |
| Moita               | 29110          | 1.9                    | 38547          | 2.1                    | 53240          | 2.1                    | 65086          | 2.6                    | 67449          | 2.5                    |
| Montijo             | 30217          | 2.0                    | 41565          | 2.3                    | 36849          | 1.5                    | 36038          | 1.4                    | 39168          | 1.5                    |
| Odivelas            |                |                        |                |                        |                |                        |                |                        | 133847         | 5.0                    |
| Oeiras              | 94255          | 6.2                    | 180194         | 9.8                    | 149328         | 6.0                    | 151342         | 6.0                    | 162128         | 6.0                    |
| Palmela             | 23155          | 1.5                    | 24866          | 1.4                    | 36933          | 1.5                    | 43857          | 1.7                    | 53353          | 2.0                    |
| Seixal              | 20470          | 1.3                    | 36280          | 2.0                    | 89169          | 3.6                    | 116912         | 4.6                    | 150271         | 5.6                    |
| Sesimbra            | 16837          | 1.1                    | 16656          | 0.9                    | 23103          | 0.9                    | 27246          | 1.1                    | 37567          | 1.4                    |
| Setúbal             | 56344          | 3.7                    | 66243          | 3.6                    | 98366          | 3.9                    | 103634         | 4.1                    | 113934         | 4.2                    |
| Sintra              | 79964          | 5.2                    | 124893         | 6.8                    | 226428         | 9.0                    | 260951         | 10.3                   | 363749         | 13.6                   |
| Vila Franca de Xira | 40594          | 2.7                    | 53963          | 2.9                    | 88193          | 3.5                    | 103571         | 4.1                    | 122908         | 4.6                    |
| <b>Total AML</b>    | <b>1524200</b> | <b>100.0</b>           | <b>1839739</b> | <b>100.0</b>           | <b>2502044</b> | <b>100.0</b>           | <b>2540276</b> | <b>100.0</b>           | <b>2682687</b> | <b>100.0</b>           |

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2003; Sistema Metropolitano de Informação Geográfica, 2003 – <http://www.aml.pt/>

Figura 33 – Mapa da Variação populacional na AML entre 1991 e 2001



Fonte: Sítio da Área Metropolitana de Lisboa na Internet – <http://www.aml.pt/>.

A AML integra dois grandes Portos: Lisboa e Setúbal e três Portos médios piscatórios: Sesimbra, Cascais e Ericeira, em que à escala internacional os portos de Lisboa e Setúbal assumem um crescente protagonismo que se deve não só à sua posição de charneira entre o norte da Europa, Mediterrâneo e África, como também devido ao elevado valor histórico e paisagístico das áreas envolventes ao porto.

O facto de englobar a capital do país, de ser a principal acumulação geográfica de recursos estratégicos para o desenvolvimento, a atracção de pessoas e actividades qualificadas de outros países, a presença relevante em redes supranacionais de cooperação e intercâmbio, o importante património cultural e a base económica muito diversificada (da agricultura aos serviços). Todos eles são factores que conferem a esta região condições de excelência para um desenvolvimento urbano sustentável e melhoria da qualidade de vida das suas populações.”

## 2.2. AS DESLOCAÇÕES PENDULARES

A análise dos movimentos pendulares contribui para a identificação de unidades espaciais e constitui um ponto fundamental pelas relações directas entre mobilidade e ordenamento do território, nomeadamente no campo das actividades económicas. Segundos os Censos 2001, considerando os activos empregados ou estudantes com 15 ou mais anos, os valores para a AML eram de cerca de 1.381.000 indivíduos que se deslocavam diariamente:

- 95% - Residiam e trabalhavam na AML;
- 5% - Os restantes: 47.500 residiam fora da AML e deslocavam-se diariamente para este espaço e 24.000 são residentes na AML e deslocam-se para o seu exterior para estudar ou trabalhar.

**Figura 34 - Deslocações Pendulares na Área Metropolitana de Lisboa (população empregada ou estudante com 15 ou mais anos)**

|                                | 1991              |               | 2001              |               |
|--------------------------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
|                                | n.º de indivíduos | %             | N.º de indivíduos | %             |
| Deslocações no interior da AML | 1261411           | 96,60         | 1309617           | 94,80         |
| Intraconcelhias                | 777749            | 59,60         | 752133            | 54,50         |
| Interconcelhias                | 483662            | 37,10         | 557484            | 40,50         |
| Entradas na AML                | 30811             | 2,40          | 47436             | 3,40          |
| Saídas na AML                  | 13034             | 1,00          | 23980             | 1,70          |
| <b>Total de Deslocações</b>    | <b>1305256</b>    | <b>100,00</b> | <b>1381033</b>    | <b>100,00</b> |

Fonte: INE, Censos 2001, Resultados Definitivos.

Do exposto dá-se destaque ao **balanço positivo** dos movimentos pendulares, na AML, com:

- ▶ Perda de importância dos movimentos intra concelhos;
- ▶ Aumento das deslocações entre concelhos da AML;
- ▶ Aumento das entradas do exterior da AML;
- ▶ Aumento das saídas para fora da AML.

### Nas deslocações interconcelhias, dentro da AML:

- ▶ **Lisboa é o principal destino** (340.000 pessoas). 1.3 vezes o valor da população empregada ou estudante residente em Lisboa;
- ▶ **Setúbal, Azambuja e Palmela apresentam-se como receptores líquidos** de fluxos gerados por motivos de trabalho ou estudo;
- ▶ **Amadora, Odivelas e Oeiras**, pela proximidade a Lisboa, apresentam maiores movimentos para esse concelho;
- ▶ Os **fluxos de residentes fora da AML** e que se deslocam para o seu interior, são preferencialmente da coroa exterior da AML: Torres Vedras, Sobral de Monte Agraço, Arruda dos Vinhos, Alenquer, Cartaxo, Salvaterra de Magos, Benavente e Vendas Novas.

Em Odivelas destaca-se, claramente, Lisboa como principal destino das deslocações pendulares para trabalho ou estudo (34.191 indivíduos em 2001), sendo no entanto de salientar que é já muito significativa a população que vive e trabalha em Odivelas (26.580 indivíduos em 2001), e que o 3º destino para trabalho ou estudo mais significativo é Loures, mas já numa proporção bastante inferior, totalizando 3.218 deslocações diárias.

**Figura 35 - Matriz de Origem Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola na AML – 2001**

|                 | <b>Origem<br/>Odivelas</b> | <b>Destino<br/>Odivelas</b> |
|-----------------|----------------------------|-----------------------------|
| Alcochete       | 21                         | 9                           |
| Almada          | 478                        | 135                         |
| Amadora         | 1.520                      | 1.125                       |
| Azambuja        | 56                         | 8                           |
| Barreiro        | 49                         | 39                          |
| Cascais         | 471                        | 131                         |
| Lisboa          | 34.191                     | 1.588                       |
| Loures          | 3.218                      | 1.950                       |
| Mafra           | 225                        | 245                         |
| Moita           | 7                          | 30                          |
| Montijo         | 61                         | 13                          |
| <b>Odivelas</b> | <b>25.580</b>              | <b>25.580</b>               |
| Oeiras          | 1.495                      | 282                         |
| Palmela         | 57                         | 14                          |
| Seixal          | 81                         | 126                         |
| Sesimbra        | 26                         | 29                          |
| Setúbal         | 130                        | 27                          |
| Sintra          | 1.750                      | 1.505                       |
| V.F. Xira       | 414                        | 292                         |
| AML             | 70.830                     | 34.241                      |
| Outros          | 931                        | 326                         |
| <b>Total</b>    | <b>71.761</b>              | <b>34.567</b>               |

Fonte: INE, Recenseamento da População 2001, Resultados Definitivos

## 2.3. OS PROGRAMAS E AS REDES

A cooperação internacional é uma das formas quase obrigatórias para abordar problemas comuns. A AML integra um conjunto vasto de redes internacionais de troca de experiências e de conhecimento que importa explorar.

**Figura 36 - Redes onde se insere a Área Metropolitana de Lisboa**

|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rede ESTURIALES | <b>Rede Europeia de Regiões e Cidades com Estuário (Rias e Deltas)</b> , constituída por Municípios, Regiões e Áreas Metropolitanas, que partilham entre si experiências ligadas à problemática dos estuários na sua diversidade – ordenamento e planeamento de zonas ribeirinhas, reordenamento das actividades portuárias, gestão sustentada dos estuários, protecção do meio ambiente, património cultural e paisagístico. Foi fundada em 1990.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| METREX          | Foi fundada em Abril de 1996, fruto da iniciativa de Strathclyde Regional Council, a qual contou com a participação de Glasgow City Council Development Agency, assim como com o apoio da Comissão Europeia, da Área Metropolitana de Lisboa e de Atenas.<br><br>Tem como principal propósito a <b>troca de experiências, informações e conhecimento especializado no âmbito do planeamento estratégico entre regiões metropolitanas europeias</b> . Na prossecução desta linha de acção, o seu objectivo centra-se na promoção de discussões em torno de interesses comuns, bem como incrementar iniciativas de cooperação apropriadas de forma a estabelecer uma base sustentável a uma política comunitária espacial e, uma maior coesão europeia nas questões do ordenamento do território. |
| AIVP            | <b>Associação Internacional de Cidades e Portos</b> – uma organização de colectividades territoriais, autoridades portuárias e organizações empresariais e profissionais, ligadas à problemática das cidades e portos.<br><br>Foi eleita como membro do Conselho de Administração da Associação para o mandato 2000-2002.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| CIVITAS         | O principal objectivo desta rede, centrada na Sustentabilidade Local, é oferecer às Autarquias um espaço de reflexão, de formação e de circulação de informação com vista à troca de experiências entre os diversos actores envolvidos neste tema. Visa-se igualmente facilitar a ligação ao movimento internacional sobre cidades e vilas sustentáveis e a outras iniciativas de nível internacional.<br><br>A entidade dinamizadora da Rede CIVITAS é o Centro de Estudos sobre Cidades e Vilas Sustentáveis, inserido no Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente, da Faculdade de Ciências e Tecnologia, da Universidade Nova de Lisboa (FCT/UNL).                                                                                                                                 |
| EUROPAN         | Associação Internacional destinada à promoção e divulgação de projectos de jovens arquitectos. A Junta Metropolitana de Lisboa detém a presidência do Conselho Fiscal.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| EMTA            | “European Metropolitan Transport Authorities” – a Área Metropolitana de Lisboa participa, como observador, nesta rede Europeia dedicada à problemática das Autoridades Metropolitanas de Transportes.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Rete 2001       | A Junta Metropolitana integrou, a partir de Janeiro de 2001, a Rete 2001, actualmente presidida pela Administração do Porto de Lisboa.<br><br>Esta rede, com sede em Veneza – Itália, no Centro Citta d’ Acqua, dedica-se às questões relacionadas com a gestão das cidades de água.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

**Fonte:** Conclusões adaptadas da caracterização socioeconómica do Sítio na Internet da Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo.

## 2.4. ACESSIBILIDADES E MOBILIDADE

Área Metropolitana de Lisboa poderá contar nos próximos anos com uma nova solução de transporte rápido para os concelhos limítrofes de Lisboa, e para a ligação destes com a capital. Trata-se do Metro Ligeiro de Superfície (MLS), como o que já se encontra a funcionar no Porto, em várias cidades europeias e também já projectado para a região sul do Tejo.

O Metro de Superfície tem como principais **impulsionadores**:

- O Metropolitano de Lisboa;
- A Carris;
- Municípios de Amadora, Lisboa, Loures, Odivelas e Oeiras.

**Figura 37 - Razões da progressiva dependência do automóvel**

|                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Aumento da mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, pelo tipo de ocupação do espaço urbano nas zonas circundantes da capital, nomeadamente nos concelhos da <u>Amadora, Loures, Oeiras e Odivelas</u>;</p> | <p>Saída e <u>dispersão da habitação</u> da capital para as suas zonas envolventes;</p> <p>Continuidade da <u>concentração da actividade terciária em Lisboa</u></p> | <p>Aumento das distâncias e da dificuldade dos percursos a efectuar;</p> <p>Há hoje quem more na Ramada, Odivelas, e trabalhe em Alcoitão, Cascais, ou habite em Lisboa e tenha o seu emprego em Mem Martins, Sintra, por exemplo.</p> |
| <p>Falta de um transporte público de qualidade</p>                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                        |

**Fonte:** Conclusões adaptadas da caracterização socioeconómica do Sítio na Internet da Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo.

Uma das opções para contrariar o uso do automóvel é o incremento da eficiência das redes de transportes colectivos, como a introdução de sistemas de capacidade intermédia, como é o caso do Metro Ligeiro de Superfície.

**Figura 38 – A circular externa**

|                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Irá permitir a <b>acessibilidade entre as grandes aglomerações urbanas</b></p> | <p>Algés, Linda-a-Velha, Carnaxide, Alfragide, Damaia, Amadora, Brandoa, Odivelas, Póvoa de Santo Adrião, Santo António dos Cavaleiros e Loures.</p>                                                                      |
| <p>Ligações dos concelhos limítrofes de Lisboa</p>                                | <p>Solução ferroviária que dará um contributo essencial para a ligação, em termos de Transporte Colectivo, entre os concelhos limítrofes de Lisboa.</p>                                                                   |
| <p>Interface com o metropolitano e o comboio</p>                                  | <p>Vai unir-se ao comboio e metropolitano através das interfaces de Algés, Damaia, Falagueira e Odivelas, permitindo também uma maior coesão territorial entre as regiões abrangidas da Área Metropolitana de Lisboa.</p> |
| <p>Transferência modal</p>                                                        | <p>Como irá servir vários parques de estacionamento localizados ao longo do percurso, haverá maiores capacidades e potencialidades para a transferência modal do transporte individual para o colectivo.</p>              |

**Fonte:** Conclusões adaptadas da caracterização socioeconómica do Sítio na Internet da Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo.

**Figura 39 – Síntese das perspectivas dos Municípios beneficiados**

| ODIVELAS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Contribuição da extensão do metro a Odivelas</b> para a resolução dos problemas de:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Como concelho limítrofe à cidade de Lisboa, sofreu nas últimas décadas uma enorme pressão urbanística, desenvolvendo-se assim um estigma de concelho dormitório.                                                                                                                                                                                    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | A oferta de emprego e outros serviços, muito centrada em Lisboa, tem feito com que a população de Odivelas e também os que vêm da região Oeste através da A8 para ali se desloquem tomando como principal caminho a Calçada de Carriche, representando tal situação enormes incómodos para os odivelenses, apesar de residirem às portas de Lisboa. |
| Esta extensão apenas serve a cidade de Odivelas. Impõe-se agora que um modo de transporte de grande capacidade, e em complementaridade com o Metro, sirva uma maior área da cidade e do concelho.                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Odivelas está em franco desenvolvimento e transformação, abandonando já o velho estigma de dormitório. Incrementam-se importantes pólos de comércio e serviços, estão em desenvolvimento novas áreas geradoras de emprego. E está ainda prevista construção do Hospital de Loures, do qual a população de Odivelas será primordial utente.                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Se este projecto vier de facto a reforçar as ligações em transporte público cómodo e rápido entre os diversos concelhos limítrofes a Lisboa, em forma de circular como tem sido apresentado, se vier a servir de facto as principais deslocações internas e pólos de mobilidade, então vemo-lo como factor de desenvolvimento, fomentando a coesão territorial do concelho e contribuindo para que Odivelas se reforce como uma nova centralidade no contexto da Área Metropolitana de Lisboa. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| LOURES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Numa lógica metropolitana, é mais um projecto estruturante que vem contribuir para a melhoria das acessibilidades num vasto espaço geográfico, densamente povoado, apesar da ideia original não corresponder ainda à institucionalização de uma política de transportes metropolitana pensada de uma forma global e integrada.                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| O traçado previsto para o território concelhio foi concebido de modo a responder às necessidades de mobilidade de transporte, através da interface de Odivelas, e à criação de uma nova centralidade na zona norte do concelho."                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| OEIRAS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Melhoria da mobilidade não só na área oriental do Concelho, mas também para quem entra ou sai das freguesias dessa área.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Melhorar as acessibilidades entre a zona de Algés e a Amadora, permitindo em simultâneo uma articulação entre as Linhas de Cascais e Sintra através de um modo de transporte em sítio próprio.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| AMADORA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Circular exterior que permite a deslocação das populações de Alfragide, Buraca, Damaia, Amadora e Brandoa entre os pólos de residência, emprego e equipamentos colectivos.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Amadora pretende assumir uma nova centralidade no quadro da Área Metropolitana de Lisboa (AML), com pólos para o desenvolvimento de emprego e novas indústrias, sedes de empresas e a provável colocação de Ministérios.                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Fonte:</b> Conclusões adaptadas da caracterização socioeconómica do Sítio na Internet da Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

### 3. OS VIZINHOS E OS PROBLEMAS COMUNS

Registam-se, a título de exemplo, alguns aspectos de articulação estratégica e territorial relativamente a cada um dos concelhos.

No que respeita ao concelho de Lisboa (<http://www.cm-lisboa.pt/>) o PDM encontra-se em fase de revisão, tendo sido divulgado um conjunto de estudos que formulam a fase de Diagnóstico da revisão do PDM.

Figura 40 – Plano Director Municipal de Lisboa

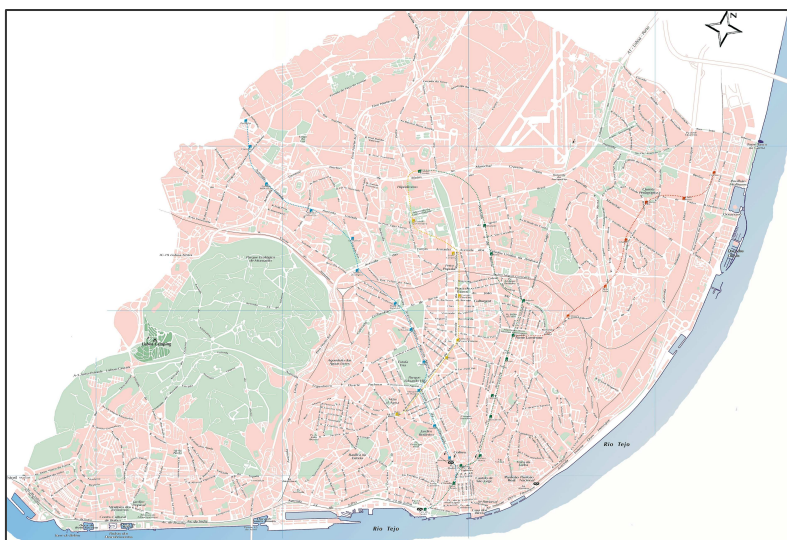


<http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/004/index.php?ml=3&x=expdm.xml>

A esse propósito foram apresentados como principais objectivos estratégicos do futuro PDM, as seguintes questões:

- Lisboa cidade bairro
- Lisboa cidade empreendedora
- Lisboa cidade em festa

**Figura 41 – Imagem do Município de Lisboa**

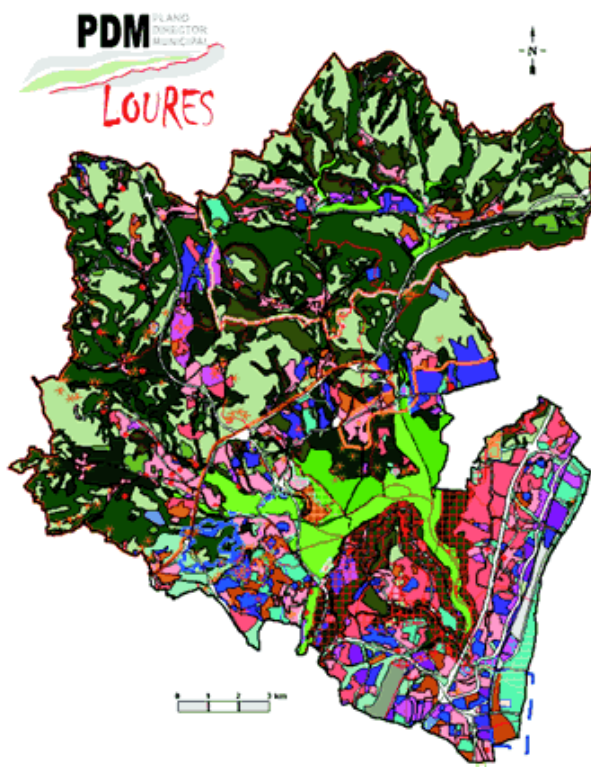


Fonte: [www.carnaxidedigital.com](http://www.carnaxidedigital.com)

No domínio das relações territoriais de Odivelas com a cidade de Lisboa importa reter o quadro particularmente problemático das ocupações residenciais da fronteira (Serra da Luz, Vale do Forno e Quinta do Olival).

No que respeita ao concelho de Loures (<http://www.cm-loures.pt/>), a revisão do PDM encontra-se em elaboração desde 2000 estando em desenvolvimento o seguinte conjunto de estudos: Plano Verde, Estudos sobre Climatologia, Mapa do Ruído, Estudos Sociais – Novas Urbanizações, Análise Demográfica – Censos 2001, Património, Avaliação da Ocupação dos Perímetros Urbanos, Análise dos Perímetros Urbanos, AUGI, PER, Mobilidade e Transportes, e Actualização da Carta de Condicionantes.

Figura 42 – PDM Loures



Fonte: <http://www.cm-loures.pt/>

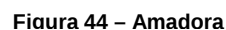
A articulação do concelho de Odivelas com o concelho de Loures é particularmente importante pelo quadro de relações históricas comuns e pelo desenho de projectos de importância supra-municipal (Hospital e o Metro Ligeiro de Superfície).

Figura 43 – Proposta do traçado do MLS



Fonte: <http://www.cm-loures.pt/>

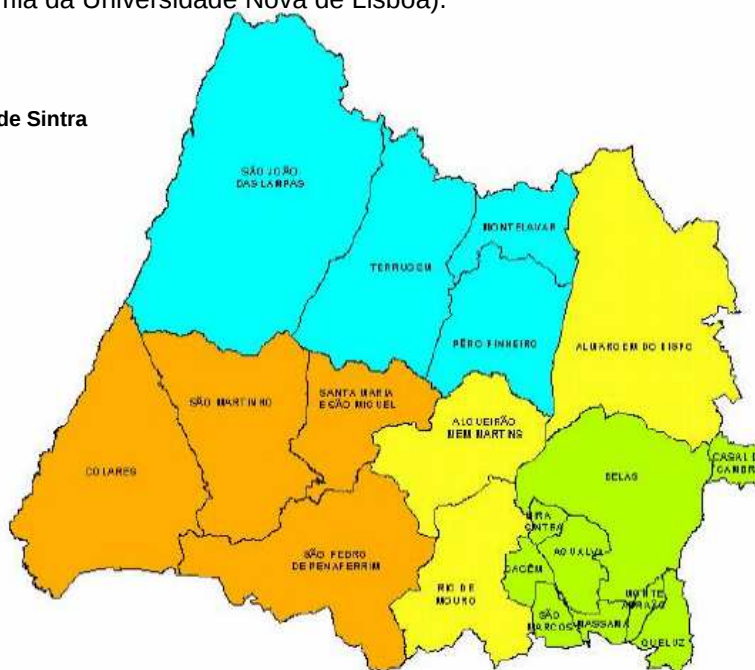
O concelho da Amadora (<http://www.cm-amadora.pt/>) encontra-se ainda numa fase preparatória do desenvolvimento da revisão do PDM. Contudo as fortes relações de complementaridade com Odivelas (Radial da Pontinha, CRIL, MLS e os territórios urbanos de contiguidade) exigem uma forte articulação de objectivos e projectos.



## Finalmente

com o concelho de Sintra  
(<http://www.cm-sintra.pt/>),

apesar da relação de contiguidade com o concelho de Odivelas ser mais ténue, importa procurar articular as perspectivas de desenvolvimento que o concelho de Sintra se encontra a produzir, no âmbito do Plano Estratégico que a Município de Sintra se encontra a elaborar (com o apoio da Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa).



**FONTE:** <http://www.cm-sintra.pt/>

## 4 - A “NOVA REGIÃO DE LISBOA”

O Futuro de Odivelas será muito do que o de Lisboa. Não Lisboa cidade, mas Lisboa num sentido mais abrangente, de Região de Lisboa. Logo pensar Odivelas exige ter sempre presente essa realidade de um território mais alargado.

Nesse âmbito enquadrar a estratégia de desenvolvimento de Odivelas no PROT AML e no Plano Estratégico da Região de Lisboa, Oeste e Vale do Tejo são condições de base, embora no contexto actual devam ser considerados dois acontecimentos de valor estruturante:

- a) A nova realidade “organizacional/administrativa” resultante da nova definição para efeitos de Quadro de Referência Estratégica Nacional e que implica a correspondência da Grande Área Metropolitana de Lisboa (integrando a Grande Lisboa e a Península de Setúbal) como Região Objectivo 2 da Política de Coesão – Competitividade Regional e Emprego – com as reconhecidas implicações na redução de fundos estruturais
- b) O enquadramento de documentos como a “Agenda de Lisboa” e o Plano tecnológico

A Região de Lisboa apesar desta “promoção” a região Objectivo 2 e de se afirmar a região do país mais competitiva e coesa, tem ainda um caminho longo a percorrer mas continua a revelar um território fortemente marcado por profundos desequilíbrios que é urgente corrigir. A aplicação dos princípios da Agenda 21 associada à dinâmica nacional marcada pelo PNPOT, PENTE e os novos estudos de carácter regional em curso (PROT e Estratégia de Lisboa no âmbito de QREN), bem como projectos nacionais emergentes, como o novo aeroporto e o TGV, irão certamente redesenhar o mapa da Região.

Só um processo de planeamento estratégico enquadrado em lógicas de actuação e estratégia regional, poderão sustentar processos de intervenção territoriais mais consistentes, mais lógicos e mais coerentes. O PROT AML ganha aqui um papel estruturante e a definição de um Modelo estratégico de base Regional, é essencial à consolidação de uma orientação para as políticas municipais.

Do ponto de vista do quadro de recursos, a região deve ser vista como um todo e neste domínio são evidentes as vantagens competitivas no panorama internacional.

Que enquadramento estratégico encontra o Município de Odivelas quando pensa o seu desenvolvimento?

► Para o futuro, a Agenda de Lisboa e o Plano Tecnológico centram a atenção na aposta na sociedade e na economia do conhecimento, reforçando uma aposta mais tímida da estratégia para a RLVT. Odivelas, recordamos, geograficamente está no centro da AML e dispõe de condições de acessibilidade únicas (CRIL, CREL, IC-22 e IC-16, Metro e MLS) e ainda, apesar de um processo de densificação desqualificada, dispõe de zonas de forte potencialidade como a Paiã;

► As questões da sustentabilidade ganharam nos últimos anos um maior protagonismo com a Agenda 21 Local (A21L). Hoje, factores ambientais são reconhecidos como factor de competitividade territorial. Mais uma vez Odivelas dispõe de um quadro de oportunidades não negligenciável: Rio da Costa, Paiã e Caneças podem e devem fazer parte da Rede Ecológica Metropolitana.

► Resolvidos alguns dos problemas ao nível da acessibilidade (para que a rede fique quase completa falta apenas o fecho da CRIL, o fecho do Eixo Norte Sul), as grandes questões devem centrar-se na problemática dos transportes públicos. Em especial nas zonas e nos modos de interface. Uma profunda desarticulação das estruturas e serviços que suportam a mobilidade e acessibilidade e uma viragem estratégica provocada pelos novos equipamentos estruturantes em fase de planeamento (designadamente, TGV, novo aeroporto, nova ponte).

► Um desafio imenso são as questões da inclusão social – se alguns aspectos foram um pouco atenuados, designadamente os relacionados com a requalificação urbana, outros, como os focos de marginalidade expressa ou latente em certas áreas urbanas, surgem de um modo bastante acutilante.

► Mantém-se a preocupação com as assimetrias internas e as disparidades que persistem na Região. Uma Região de grandes diversidades estruturais e funcionais no seu território, com fortes disparidades e desigualdades, cuja lógica de crescimento tem sido mais extensiva do que intensiva, mais quantitativa do que qualitativa, mais espontânea do que planeada.

### III - O CONTEXTO LOCAL

## 1 – O PONTO DE PARTIDA

No Capítulo anterior olhámos para um território mais alargado e tentámos perceber os contextos e as dinâmicas emergentes. É oportuno então centrar mais a atenção no município de Odivelas.

### 1.1 – SITUAÇÃO TOPOGRÁFICA EXISTENTE

O Concelho de Odivelas, apresenta uma área de 26,63 km<sup>2</sup>, localiza-se na AML a norte do Tejo, confronta a Norte e Nascente com o concelho de Loures, a Sul com Lisboa e Amadora e do Poente com Sintra e Amadora. É composto por sete freguesias: Caneças, Ramada, Famões, Odivelas, Póvoa de Santo Adrião, Olival de Basto e Pontinha. Topograficamente o concelho caracteriza por uma topografia em anfiteatro, interceptado pelos Vales da CREL em Caneças e a Sul pelo do Rio da Costa/Ribeira da Póvoa, tem a cota mais elevada em Caneças com aproximadamente 340.00 metros de altitude e a mais baixa na freguesia do Olival de Basto com cerca de 13.00 metros de altitude. Este território ainda integrado no Concelho de Loures, assumiu desde sempre o estatuto de cidade dormitório fortemente dependente da cidade Lisboa. Esta condição não lhe permitiu tempo e espaço para se estruturar de forma a proporcionar as suas próprias centralidades e a obtenção de novos postos de emprego para a fixação dos seus residentes.

Embora actualmente o concelho ainda esteja muito dependente da Cidade de Lisboa, a implementação de uma nova estrutura rodoviária regional (CREL, CRIL, IC 16 e IC22), tem vindo a amenizar esta circunstância, pois permitiu encurtar distâncias com os concelhos limítrofes. Outra grande virtude foi a possibilidade de implementação de uma subestrutura rodoviária de vias longitudinais e transversais que a pouco e pouco se implementou e deu uma nova orientação hierárquica ao sistema rodoviário confuso e desestruturado do Município. O exemplo disso temos a T14, que embora ainda fragmentada têm a aglutinar novas áreas empresariais, proporcionando ao concelho e às freguesias novas centralidades (exemplo do Pólo Empresarial de Famões).

### 1.2 – CAPACIDADE E OCUPAÇÃO DO SOLO

A boa avaliação da capacidade e ocupação do solo neste território tão fragmentado e desordenado permitirá aferir quantitativamente as áreas já ocupadas por construção e a forma como esta se processam sobre o mesmo. Permite ainda fazer uma primeira avaliação à existência de áreas livres, aferindo as que terão ou não aptidão para a construção, e as que não tendo, o que poderão oferecer ao concelho... (o recreio e lazer, o enquadramento ou a protecção de áreas de risco?). A tabela abaixo descreve sucintamente a avaliação e a classificação do solo.

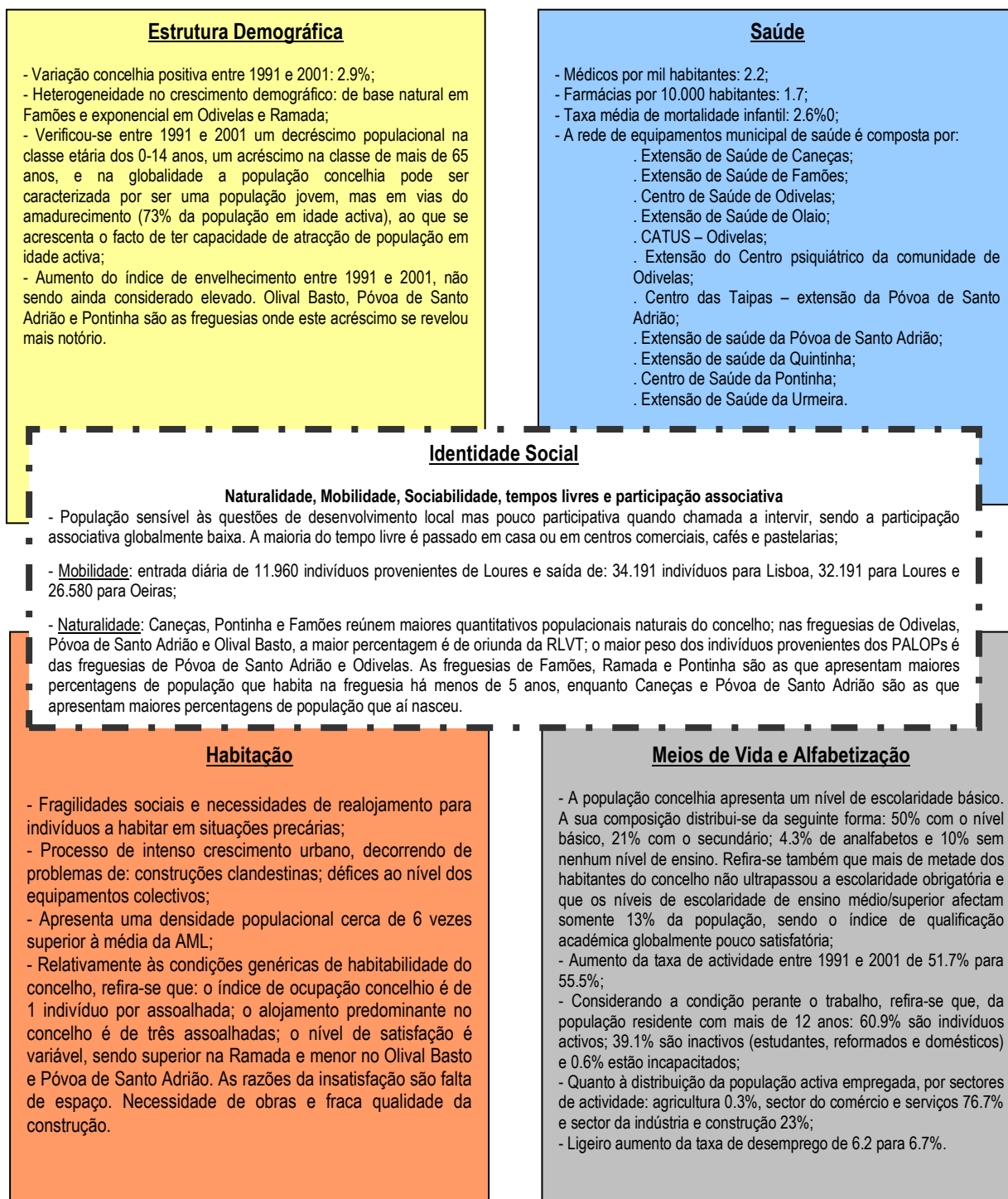
| Parâmetros                                                                                                 | Unidade* | Definição/Explicação                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Observações                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| <b>Grupo de Informação 1</b>                                                                               |          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                  |
| <b>1. OCUPAÇÃO DO SOLO</b>                                                                                 |          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                  |
| <b>Figura 46 - Classificação segundo os padrões de ocupação dominante do solo do PROT AML - ver Nota 1</b> |          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                  |
| <b>Áreas edificadas consolidadas</b>                                                                       | ha       | Correspondem aos territórios que possuem uma estrutura urbana consolidada, assente numa rede viária ordenada e hierarquizada, numa ocupação densa do espaço, com edifícios destinados aos diferentes usos mas construídos em altura e com um padrão relativamente homogéneo que configura a cidade tradicional, o espaço urbano compacto ainda que ordenado e estruturado.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| <b>Áreas Edificadas Não Estruturadas</b>                                                                   | ha       | Ocorre na extensão das áreas edificadas consolidadas e corresponde a um tecido urbano denso, descontinuo, com edifícios em altura, apoiado numa rede viária nem sempre estruturada e hierarquizada e ocorrendo tipologias urbanas contínuas de edifícios em altura, em banda e edifícios isolados ou dispersos.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| <b>Áreas Edificadas Desordenadas e Fragmentadas</b>                                                        | ha       | Trata-se de um padrão de ocupação do solo onde se incluem todas as formas de ocupação e usos, funções e tipologias de edificações, o que evidencia o seu carácter complexo e dificulta por vezes a sua delimitação.<br>Englobam-se neste padrão os usos habitacionais, industriais, agrícolas, florestais, equipamentos, 2.ª e 1.ª residência, em forma de edifício em banda ou moradia isolada, tanto com infra-estruturas como sem elas, com base numa rede viária na maior parte dos casos não hierarquizada, não concluída, nem sempre pavimentada com pavimento betuminoso ou outro consistente, de carácter legal ou ilegal, associada a instalações industriais e de armazenagem que convivem no território de forma que podemos considerar insustentável, incompleta e não urbana. | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| <b>Áreas não edificadas em espaços consolidados</b>                                                        | ha       | Áreas não edificadas (independentemente do seu uso actual) e que poderão representar na proximidade ou interior das áreas edificadas consolidadas os espaços de desafogo, de remate urbano, os espaços verdes públicos, as áreas predominantemente destinadas às actividades de lazer e recreio.<br>Estes espaços correspondem em grande parte dos casos a áreas de linhas de água ou baixa aluvionar ainda não ocupadas com edificações, com usos agro-florestais, incultos ou em situação de expectância em relação ao uso urbano eminente.                                                                                                                                                                                                                                              | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| <b>Áreas Não Edificadas em Espaço Não Estruturado, Desordenado e Fragmentado</b>                           | ha       | Áreas não edificadas com carácter descontinuo, fragmentado e sem limites ou fronteiras definidas associadas aos espaços edificados não estruturados ou fragmentados.<br>Se o carácter fragmentado ou não estruturado se aplica às áreas edificadas existentes, nos espaços não edificados ocorrem todo o tipo de usos agro-florestais, incultos, natural, abandono, etc. que configuram o seu carácter transitório em termos das suas funções no sistema urbano.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| <b>Áreas Industriais</b>                                                                                   | ha       | Áreas industriais com carácter contínuo, ou associando diversos edifícios contínuos, e ainda as instalações industriais que isoladamente agregavam um conjunto significativo de edificações ou área afecta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| <b>Áreas de Indústria Extractiva</b>                                                                       | ha       | A indústria extractiva engloba pedreiras de areia, de saibro, de argila, de calcário, etc, ornamentais ou industriais.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| <b>Grandes Equipamentos</b>                                                                                | ha       | Grandes equipamentos e infra-estruturas com carácter estruturante, nomeadamente aeroportos, aeródromos e instalações militares com grande expressão em área ocupada.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |

| Parâmetros                              | Unidade* | Definição/Explicação                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Observações                                                      |
|-----------------------------------------|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Áreas Desportivas                       | ha       | Complexos desportivos [de dimensão relevante] e outras áreas ocupadas com instalações desportivas tradicionais e ainda os campos de golfe existentes. Na generalidade são áreas com predominância de áreas não edificadas.                                                                                                                                                                 | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| Núcleos Edificados em Espaço Rural      | ha       | Núcleos edificados com fortes relações ao espaço e às actividades agro-florestais. Constituem as sedes de freguesia dos concelhos metropolitanos menos centrais e outros núcleos de crescimento e desenvolvimento recente onde se evidencia alguma centralidade e compacidade do edificado.                                                                                                | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| Áreas de Edificação Dispersa            | ha       | Corresponde a funções habitacionais de 1.ª e 2.ª residência que importa distinguir. A tipologia do edificado ocorre na forma de moradias isoladas em lotes de dimensão variável, normalmente sem arruamentos consistentes e sem estrutura definida.                                                                                                                                        | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| Áreas Agrícolas com Edificação Dispersa | ha       | Área agrícola com parcelas de dimensão variável e habitação de forma dispersa e pouco densa.                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| Áreas Agrícolas                         | ha       | Área com parcelas de dimensão variável em localização não aluvionar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| Áreas Agrícolas em Baixa Aluvionar      | ha       | Zonas de aluvião que acompanham os vales mais ou menos estreitos das linhas de água que constituem o sistema hídrico da AML, ocupadas na maior parte dos casos com culturas arvenses e hortícolas de regadio.                                                                                                                                                                              | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| Áreas Florestais                        | ha       | Corresponde às áreas dedicadas à actividade florestal e inclui os seguintes tipos de ocupação do solo: povoamentos florestais, áreas ardidas de povoamentos florestais e outras áreas arborizadas.                                                                                                                                                                                         | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| Área Florestal de Montado               | ha       | Formação vegetal onde se verifica a presença de sobreiros ou azinheiras que têm uma densidade mínima de 30 árvores por hectare.                                                                                                                                                                                                                                                            | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| Áreas Incultas                          | ha       | O carácter inculto corresponde a um revestimento vegetal herbáceo ou sub-arbustivo ou de afloramentos rochosos. Algumas áreas possuem matos com interesse florístico, ainda que grandes áreas sejam decorrentes de incêndios que eliminaram a vegetação anteriormente existente.                                                                                                           | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| Áreas Silvestres                        | ha       | Corresponde a padrões de uso onde a intervenção humana é nula ou reduzida, ocorrendo áreas com ocupação florestal, matos ou revestimento herbáceo. As áreas silvestres incluem um conjunto de sistemas arbustivos de formações próximas do carrascal, com elevado interesse ecológico, associados a terrenos pedregosos e a encostas mais acentuadas das linhas de água de menor dimensão. | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| Áreas Húmidas                           | ha       | Áreas sujeitas a alagamento temporário, associadas aos Estuários do Tejo e do Sado, em particular junto dos esteiros, até à zona “seca”.                                                                                                                                                                                                                                                   | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |
| Salinas                                 | ha       | Áreas importantes do ponto de vista ecológico ocorrendo associadas aos esteiros do Tejo e Sado.                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Fonte: Padrões de ocupação dominante do solo – PROT AML, Vol. IV |

## 1.3 – SISTEMAS URBANOS

Relembramos no esquema seguinte, o retrato sintetizado do Concelho.

Figura 47 – Síntese do retrato do Concelho



Inserida na AML e numa Região de fortes dinâmicas no contexto nacionais; dispendo de um quadro de acessibilidades de excelência; usufruindo de uma localização às portas de Lisboa, sendo mesmo, uma das portas da cidade de Lisboa (Calçada de Carriche), seria de esperar encontrar em Odivelas um território mais cuidado do ponto de vista urbanístico.

De facto, depressa se traça um quadro em que todos os Sistemas da Cidade parecem estar à beira da Ruptura.

Figura 48 – Sistemas Urbanos

### ODIVELAS ... Sistemas em Ruptura?

- ➔ **Urbano:** fragmentado, densidades extremadas
- ➔ **Natural:** pressão, desarmonia, descontinuidade
- ➔ **Residencial:** dormitório unifamiliar ou massivo
- ➔ **Económico:** desqualificação, desintegração urbana
- ➔ **Viário:** (des) hierarquizado, imperceptível, barreira
- ➔ **Infra-estruturas:** pressão crescente...
- ➔ **Social:** zonas críticas, estigmatização, pobreza...
- ➔ **Cultural/recreativo:** deficientes redes associativa e informal

O **Sistema urbano** é fortemente condicionado pela presença de vias da Rede Rodoviária Nacional Complementar.

- ▶ A norte da CREL, Caneças mantem ainda um ambiente de uma certa ruralidade que caracterizava a zona saloia. As condições topográficas, em especial nas vertentes florestadas e que se prolongam para o concelho de Loures, permitiram alguma contenção da construção.
- ▶ Famões e parte da Ramada evidenciam um tipo de crescimento urbanístico desreguerado que teve como resultado as imensas áreas de Áreas Urbanas de Génese ilegal.
- ▶ A cidade perfeitamente consolidada mas com densidades excessivas. A Ramada apresenta alguns modelos de densificação do tecido urbano que revelam pouco cuidado com a qualificação urbana. A forte presença do IC-22 ajuda a dividir ainda mais a cidade.
- ▶ A sul da CRIL é fortemente marcado pela ocupação da Zona da Encosta sem qualquer estrutura, critério ou coerência.

A atribuição da classificação de solo urbano no concelho de Odivelas tem sido comandada e orientada para mercado residencial sustentado numa lógica de oferta de preços mais baratos. Logo, é evidente que o primeiro factor de rentabilização da lógica dos promotores tenha sido a quantidade de construção. Esta aposta conduziu a uma massificação de construção, ao aumento da necessidade de deslocação e oferta de equipamentos e espaços verdes deficiente.

O **Sistema Natural** apresenta níveis de degradação e abandono elevados. O Rio da Costa foi parcialmente intervencionado pelo INAG e só recentemente, tem merecido a atenção como elemento valorizador da Imagem urbana. A Ribeira de Caneças / Odivelas encontra-se demasiado congestionada. A Serra da Amoreira pouco ou nada aproveitada. Resta a Paiã que vai mantendo no seu Pinhal e na Escola Agrícola, um espaço de descompressão como não existe outro no concelho.

O **Sistema Económico** é caracterizado por um certo declíneo. A COMETNA deixou de laborar, as zonas industriais são pouco qualificadas e com problemas ambientais. Curiosamente as AUGI e mesmo as áreas degradadas da Encosta apresentam dinâmicas comerciais e empresariais interessantes. Esta contradição é um dos problemas que se colocam ao nível do PDM. Como tirar partido de uma dinâmica decorrente de um economia informal? Como qualificar os espaços existentes e como orientar as apostas futuras?

O **Sistema Viário e de Transportes** é o que se afigura como mais contraditório. Com um quadro de ouro: CRIL, CREL, IC-22 e IC-16 parece estranho falar em rede viária não hierarquizada e dificuldades de acessos. Mas é verdade. É extremamente fácil perdermo-nos em Odivelas.

O mesmo se passa com o Metro. Odivelas dispõe já de duas estações ( Sr. Roubado e Odivelas) mas as zonas de interface continuam a não existir.

O **Sistema de Infraestruturas** revela ainda algumas deficiências próprias de um município recente. Por exemplo, o abastecimento público de água ainda é gerido pelos SMAS de Loures. As zonas de AUGI podem representar zonas problema na infraestruturação.

O **Sistema Socio Cultural** revela zonas problemáticas, regra geral associadas às zonas degradadas como as Zonas da Encosta, os núcleos de Barracas e mesmo algumas AUGI.

Este panorama explica a facilidade com que o Executivo Municipal definiu sinteticamente o programa para o PDM. No essencial, pretende-se que o novo PDM contribuía para a melhorar os 5 pontos essenciais ao processo de desenvolvimento do concelho:

Figura 49 – Desafios ao Plano Director Municipal



Esta definição de objectivos centrais revela não só a dimensão, mas também o reconhecimento dos problemas do território do concelho. No decorrer das discussões houve mais três objectivos gerais que foram sendo desenhados.

## BIBLIOGRAFIA

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa Vol. I [*on line*]. Lisboa. Janeiro 2002.

[Consul. 29 Abr. 2008] Disponível em WWW: <URL <http://www.ccdr-lvt.pt/54/prot-aml.htm>>

FEDER - Proposta de Programa Operacional Regional de Lisboa 2007-2013 [*on line*]. Portugal.

Setembro 2007 [Cônsul. 29 Abr. 2008] Disponível em WWW: <URL [http://www.qren.pt/item3.php?lang=0&id\\_channel=34&id\\_page=203](http://www.qren.pt/item3.php?lang=0&id_channel=34&id_page=203)>

PROGRAMA Nacional de Política de Ordenamento do Território – Relatório [*on line*]. Lisboa. 2006.

actual. 2007 [Consul. 29 Abr. 2008] Disponível em WWW: <URL: [http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT\\_RELATORIO.pdf](http://www.territorioportugal.pt/pnpot/Storage/pdfs/PNPOT_RELATORIO.pdf)>